

„Potential und Entwicklungsmöglichkeiten von Brachflächen am Beispiel des ehemaligen Güterbahnhofs und dem angrenzenden Areal in Gütersloh“



Masterthesis

Sommersemester 2015

Nadine Markmann 11100242

Master Städtebau NRW | SoSe 2015

Hochschule Bochum | Fachhochschule Dortmund | Fachhochschule Köln | Universität Siegen |

Hochschule Ostwestfalen- Lippe

**Titel** „Potential und Entwicklungsmöglichkeiten von Brachflächen am Beispiel des ehemaligen Güterbahnhofs und dem angrenzenden Areal in Gütersloh“

**Betreuung** Prof. Dr.-Ing. Reiner Staubach  
Univ.-Prof. em. Dipl.-Ing. Bernd Borghoff

**Verfasserin** Nadine Markmann geb. Schulze  
Matrikelnr.: 11100242  
Oesterwieher Straße 58  
33415 Verl  
Tel.: 0151 18480975  
E-mail: markmann.nadine@gmail.com

**Abgabe** 14.09.2015

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich an Eides statt, dass ich die vorliegende Masterarbeit: „Potential und Entwicklungsmöglichkeiten von Brachflächen am Beispiel des ehemaligen Güterbahnhofs und dem angrenzenden Areal in Gütersloh“ selbständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt, sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht habe.

Gütersloh, den 11.09.2015



Nadine Markann

## INHALTSVERZEICHNIS

THEMA	SEITE	SEITE	THEMA
1. Einleitung	6	72	7. Auswertung und Überprüfung vorhandener Planwerke
		72	7.1 Regionalplan
		74	7.2 Flächennutzungsplan
2. Methodik und Vorgehensweise	8	76	7.3 Bebauungspläne
		83	7.4 Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof
		84	7.5 Masterplan und IHK Innenstadt 2020+
3. Basics: Grundlageninformationen Stadt Gütersloh (Makrostandort)	10	86	7.6 Einzelhandels- und Zentrenkonzept
3.1 Lage im Raum	10	88	7.7 Aktuelle Planungen von Investorseite
3.2 Wirtschaft	10		
3.3 Bevölkerung	11		
3.4 Wohnen und Grünstrukturen	12	90	8. Empirie
3.5 Verkehrsanbindung	13	90	8.1 Experteninterviews
		91	Stadt Gütersloh
		94	Investor
4. Branchen	14	100	8.2 Qualitative Interviews und Beobachtungen
4.1 Branchen in Gütersloh	18		
4.2 Besondere Merkmale im Umgang mit Bahnbranchen	19		
4.3 Exkurs Nachhaltigkeit	25		
4.4 Beispiele revitalisierter Bahnbranchen	28	112	9. Szenarien
4.5 Möglichkeiten der Finanzierung von Revitalisierungen	36	124	9.1 Negatives Extremszenario - Worst-Case
		125	9.2 Positives Extremszenario - Best-Case
		128	9.3 Trendszenario
5. Das Plangebiet (Mikrostandort)	38		
5.1 Historischer Einblick und Bedeutung des Bahnstandortes	38		
		137	10. Handlungsempfehlungen
6. Städtebauliche Analyse	41		
6.1 Bebauung	42	141	11. Fazit
6.2 Nutzungen	44		
6.3 Geländemerkmale	48		
6.4 Wahrnehmung	49	144	12. Quellenverzeichnis
6.5 Lärm	50	144	12.1 Literatur und Veröffentlichungen
6.6 Freiräume	62	147	12.2 Internet
6.7 Erschließung und Barrieren	64	151	12.3 Karten
6.8 Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats Analyse	66	151	12.4 Abbildungsverzeichnis

TEIL 1

TEIL 2

TEIL 3

## 1. EINLEITUNG

Die Brachflächenbeseitigung ist in der Stadtplanung ein aktuelles Thema. Verfügbarer Raum in den Städten ist knapp und brach liegende Flächen schwächen das Stadtbild. Gleichzeitig bieten diese Brachflächen ein großes Potential für eine Neuentwicklung und Stärkung der Städte. Die Revitalisierung der Brachen stellt die Stadtplanung somit vor eine neue Herausforderung.

Die Stadt Gütersloh liegt in Ostwestfalen. Mit ca. 95.000 Einwohnern ist sie die größte Stadt des Kreis Gütersloh. Der zugehörige Regierungsbezirk ist Detmold. Im Kern der Stadt befindet sich mit Blick in Richtung Innenstadt der ehemalige Güterbahnhof. Dieser galt als das industrielle Herz der Stadt Gütersloh. Nunmehr liegt der Güterbahnhof seit über 18 Jahren brach. Insgesamt handelt es sich um 11.000 m<sup>2</sup> Fläche, welche größtenteils versiegelt ist. Die Weiterentwicklung des Bahnhofs und des angrenzenden Bereichs zu einem lebendigen Quartier wird angestrebt. Auf diese Weise soll der innerstädtische Kern weiter gestärkt und eine bisher ungenutzte Fläche wieder nutzbar gemacht werden.

Das Einzelhandelskonzept der Stadt Gütersloh sieht vor, dass an diesem Standort kein Einzelhandel zugelassen wird. Im Juli 2014 wurde das Bahnhofsgelände zum Verkauf ausgeschrieben. Die Stadt Gütersloh hat in Kooperation mit der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG) einen Investor ermittelt, welcher dem Areal ein neues Gesicht geben soll. Am überzeugendsten war die Arbeit der Firma Hagedorn Revital GmbH, welche das Bahnhofsgelände künftig bearbeitet.

Das Ziel dieser Masterarbeit ist es, einen tragfähigen Konzeptvorschlag für das ehemalige Gelände des Güterbahnhofs und das angrenzende Areal in Gütersloh in Form eines Szenarios zu entwickeln. Das Konzept ist nicht nur das Ergebnis der Erkenntnisse aus der städtebaulichen Analyse, sondern auch aus einem empirischen Bearbeitungsteil. In dem empirischen Teil der Arbeit werden qualitative Interviews durchgeführt. Interviewpartner sind neben den Bürgern auch die Stadt Gütersloh und der neue Investor, die Hagedorn Revital Gruppe. Ziel ist es herauszufinden, welche Interessen die jeweiligen Befragungsgruppen vertreten und ob es an dieser Stelle zu Diskrepanzen kommt.

Ein bedeutender Aspekt in der Stadtentwicklung ist das Thema der Nachhaltigkeit. Es ist zu prüfen, inwieweit diese Thematik die Entwicklungsmöglichkeiten des Geländes am Güterbahnhof unterstützen kann. Es stellt sich die Frage, welche Potentiale das Areal bietet und wie diese genutzt werden können. Dabei ist nicht nur der Güterbahnhof, sondern vor allem auch das angrenzende Gebiet genauer zu betrachten. Im Anschluss an die Grundlagenermittlung und genauere Betrachtung der Einflussfaktoren, welche auf das Gebiet und den Güterbahnhof einwirken, sind drei Szenarien zu erstellen, welche in Form eines Best-Case, Worst-Case und Trendszenarios die mögliche Entwicklung des Gebietes beschreiben.

Das Trendszenario, welches das realistischste Szenario ist, wird auf Basis der vorhandenen Informationen, Planungen, Analysen und der Empirie genauer ausformuliert und als überarbeiteter Rahmenplan dargestellt.

Für die Umsetzung der Planung werden Planungsempfehlungen gegeben und somit ein Realitätsbezug hergestellt. Die Abgabe der Masterarbeit erfolgt in Form dieser Broschüre.

Für den Forschungsansatz stellen sich folgende Leitfragen:

- Was sind die Besonderheiten von Bahnbrachen und welche Entwicklungsmöglichkeiten gibt es?
- Welche Probleme können bei der Revitalisierung von Brachflächen auftreten?
- Was sind die Potentiale des Güterbahnhofs in Gütersloh? Wo gibt es Defizite?
- Gibt es bereits Planwerke, welche sich mit dem Güterbahnhof beschäftigen?
- Inwiefern decken sich die Vorstellungen von Bürgern, Stadt und Investor?
- Wie könnte sich das gesamte Gebiet entwickeln, was sind mögliche Szenarien?
- Welches Szenario ist das realistischste und inwieweit kann es mit den vorhandenen Planungen verknüpft werden?
- Welche Handlungsempfehlungen können für die weitere Entwicklung gegeben werden?

## 2. METHODIK UND VORGEHENSWEISE

Die Masterarbeit gliedert sich in drei Abschnitte.

### TEIL 1

Im Rahmen der Masterarbeit werden im ersten Teil die notwendigen Hintergrundinformationen, die so genannten Basics, zum Güterbahnhof erläutert. Die Informationsbeschaffung erfolgt über Bücher, das Stadtarchiv der Stadt Gütersloh und das Internet. Aus dem Internet kann auf weiter zurückliegende Zeitungsartikel zurückgegriffen werden, welche beispielsweise die Entwicklung des Güterbahnhofes betreffen.

Neben der Lage im Raum hat der geschichtliche Hintergrund eine große Bedeutung für das Gebiet. Es wird geklärt, was Brachen sind und welche Besonderheiten Bahnbrachen mit sich bringen. An dieser Stelle ist die Darstellung der Problematik des Eigentums wichtig. Zusätzlich wird dargestellt, inwieweit sich Bedeutung und Aufgaben des Bahnhofes im Wandel der Zeit geändert haben.

Im Anschluss folgt eine umfangreiche städtebauliche Analyse mit Blick auf Stärken und Schwächen, Nutzungen und Infrastruktur durch eine schriftliche und fotografische Dokumentation vor Ort.

Des Weiteren wird ein Input zum Thema Brachen und Nachhaltigkeit und Beispiele erfolgreichen Umnutzungen von Bahnbrachen gegeben und somit die Entwicklungspotentiale dieser aufgezeigt. Der erste Teil schließt mit der Beschreibung der aktuellen Planungen und Planwerke, welche zu dem Gebiet bereits ausgearbeitet wurden. Außerdem wird ermittelt, welche Punkte für die weitere Arbeit tragend sind. Es gilt herauszufinden, wie das Thema Nachhaltigkeit einzubeziehen ist und welche Nutzungen den Vorstellung der Bürger entsprechen.

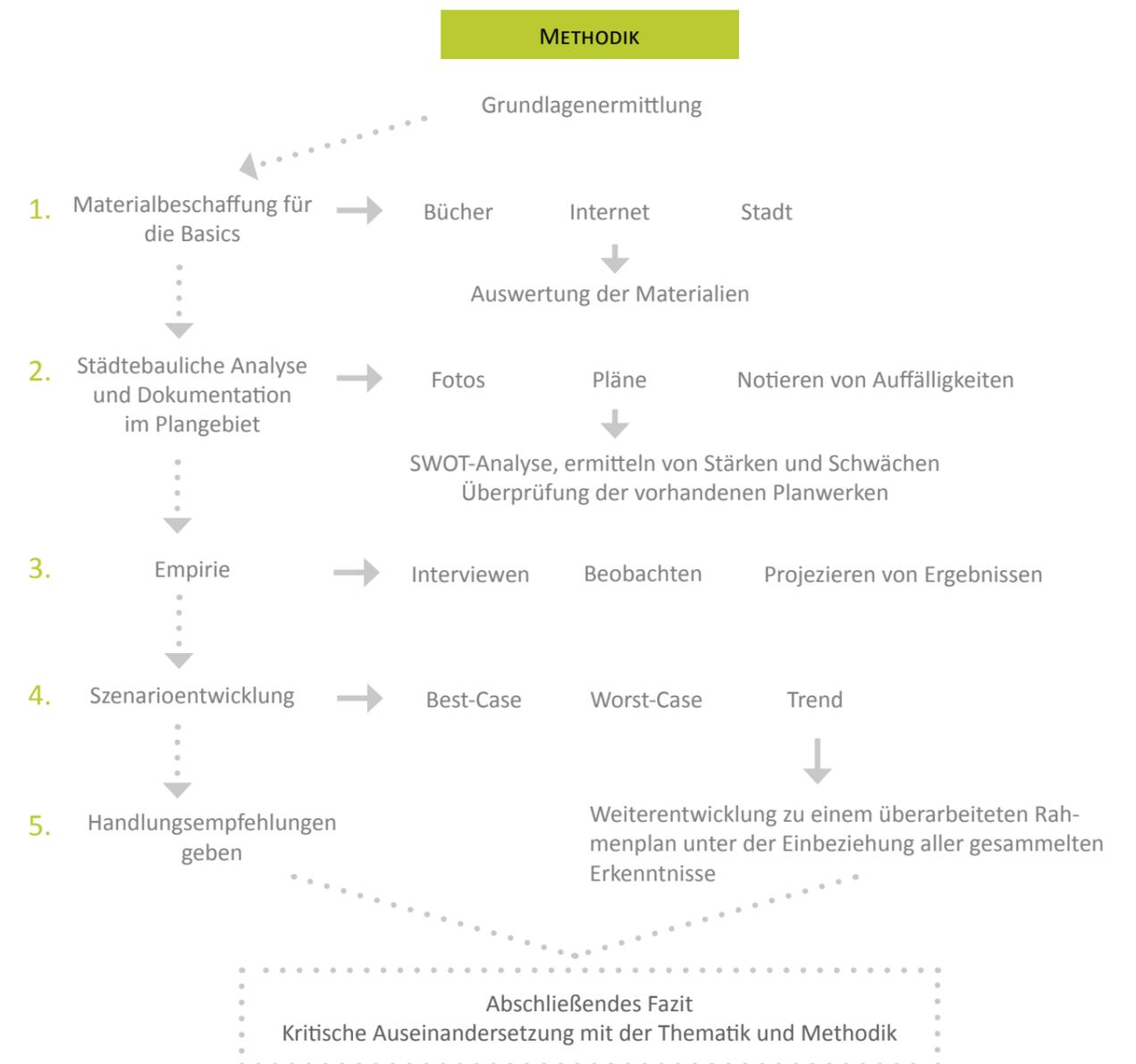
### TEIL 2

Im zweiten Teil, dem empirischen, werden qualitative Interviews mit den künftigen Nutzern, einem Vertreter der Stadt, sowie dem Investor geführt. Zu diesem Zweck werden Fragebögen mit Leitfragen erstellt. Während die Bürger nach dem Zufallsprinzip im Plangebiet angesprochen werden, erhalten der Investor und die Stadt einen Fragebogen per E-Mail. Die Aussagen der Befragten werden schriftlich festgehalten. Es gibt keine vorgegebenen Antworten. Von städtischer Seite wird der Stadtplaner Herr Zirbel die Fragen erläutern. Die Hagedorn Gruppe äußert sich durch den Vertreter Rick Mädler, Geschäftsführer der Hagedorn Revital.

Auf diesem Weg soll mittels der Methodik der Triangulation abschließend herausgefunden werden, inwieweit sich die Ziele und Erwartungen von Seiten der Stadt und Investoren mit denen der künftigen Nutzer decken. Gleichzeitig werden mögliche Bedarfe ermittelt, die wiederum in das neue Konzept einfließen.

### TEIL 3

Im dritten Teil der Arbeit werden, als Ergebnis von Teil 1 und 2, auf Basis des 8-Schritte-Modells von Geschka drei Szenarien für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes entwickelt. Diese Szenarien berücksichtigen die Aussagen aus den Interviews mit den Bürgern, der Stadt und dem Investor, sowie den Erkenntnissen aus der Analyse. Es wird sowohl ein Best-Case, Worst-Case, als auch ein Trend Szenario erstellt. Im Anschluss an die Ausarbeitung der Szenarien erfolgt die Ausarbeitung des realistischsten der drei Szenarien, dem Trendszenario, in Form eines überarbeiteten Rahmenplans. Die Masterarbeit wird mit einem Fazit geschlossen, in welchem die Ergebnisse und Methodik der Arbeit nochmals durchdacht und bewertet werden.



### 3. BASICS GRUNDLAGENINFORMATIONEN STADT GÜTERSLOH (MAKROSTANDORT)

#### 3.1 LAGE IM RAUM

Der Kreis Gütersloh liegt im Herzen von Ostwestfalen-Lippe und ist mit ca. 361.361 (Stand 2014) der bevölkerungsreichste Kreis von OWL. Die Entstehung des Kreises Gütersloh erfolgte am 1. Januar 1973 im Laufe der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen. Der zugehörige Regierungsbezirk ist Detmold. Nachbarkreise und Städte sind die Kreisfreie Stadt Bielefeld, die Kreise Herford, Lippe, Paderborn, Soest, Warendorf und der Landkreis Osnabrück. Der Kreis Gütersloh hat eine Fläche von 969km<sup>2</sup> und besteht aus 10 Städten und drei Gemeinden. Die Städte heißen Borgholzhausen, Gütersloh, Halle (Westfalen), Harsewinkel, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schloß-Holte-Stukenbrock, Verl, Versmold und Werther (Westfalen). Die Gemeinden heißen Herzebrock-Clarholz, Langenberg und Steinhausen (siehe Abbildung 1). Gütersloh bietet eine hohe Qualität an Freiräumen, Kultur, Bildung und Wohnen. Mehr als 30 Schulen und ein Studiengang, welcher in Kooperation mit der Universität Bielefeld angeboten wird, runden das Angebot ab. Mehr als die Hälfte der Gesamtfläche in Gütersloh weist eine landwirtschaftliche Nutzung auf. Ein weiteres Viertel der Gesamtfläche bilden neben Gebäudeflächen die Sondergebiete.<sup>1</sup>



Abb. 1: Kreis Gütersloh  
Abb. 2: Verortung

#### 3.2 WIRTSCHAFT

Gütersloh ist es ein sehr erfolgreicher Wirtschaftsstandort. Die verbreitetsten Branchen sind neben der Metall- und Elektroindustrie auch die Logistik, Maschinenbau, Medien und die Möbelindustrie. Bekannte, ortsansässige Unternehmen, sind unter anderem Bertelsmann, Claas, Miele, Nobilia und Storck. Diese sind nicht nur innerhalb der Region, sondern weltweit bekannt.<sup>2</sup> Die Entwicklung von hochwertigen Gewerbeflächen ist in Gütersloh ebenso bedeutend. Insgesamt stehen über 80.000 m<sup>2</sup> Gewerbeflächen in der Kreisstadt Gütersloh zur Verfügung. Diese werden an drei Gewerbestandorten angeboten. Durch die verkehrsgünstige Lage in der Nähe zu der Autobahn 2 mit ca. 6km, sowie die Gütersloher Innenstadt und damit vorhandenen Bahnhof in ca. 5 km Entfernung, sind die Gebiete besonders Interessant für die Entwicklung von Gewerbe.<sup>3</sup>

1 KREIS GÜTERSLOH (2015): Zahlen, Daten, Fakten [online]  
2 ERFOLGSKREIS-GT: Wirtschaft [online]  
3 Pro Wirtschaft GT [online]

#### 3.3 BEVÖLKERUNG

Auf Grund der Wirtschaftskraft wird in demografischen Hochrechnungen prognostiziert, dass die Bevölkerung in Gütersloh weiterhin zunehmen wird (siehe Abbildung 3). Damit bildet der Kreis Gütersloh eine Ausnahme im ländlich geprägten Raum des Regierungsbezirks Detmold und dem Land Nordrhein Westfalen. Im Jahr 2013 betrug die Bevölkerungsdichte in Gütersloh rund 870 Einwohner/km<sup>2</sup>. In Gesamt-NRW liegt der Durchschnitt bei 523 Einwohnern/km<sup>2</sup>.<sup>4</sup> Das Verwaltungszentrum des Kreises ist die Stadt Gütersloh. Mit 95.000 Einwohnern ist sie gleichzeitig die größte Stadt des Kreises. Es handelt sich um eine Mittelstadt mit einer Versorgungsfunktion für die anderen Städte und Gemeinden, die sich dadurch ergibt, dass in dem, überwiegend ländlich geprägten, Umland nicht alle Angebote im Bereich Dienstleistung, Handel und der gesamten Infrastruktur abgedeckt werden können. An dieser Stelle greift das Konzept der zentralen Orte mit der Stadt Gütersloh in der Rolle des Versorgers.<sup>5</sup>

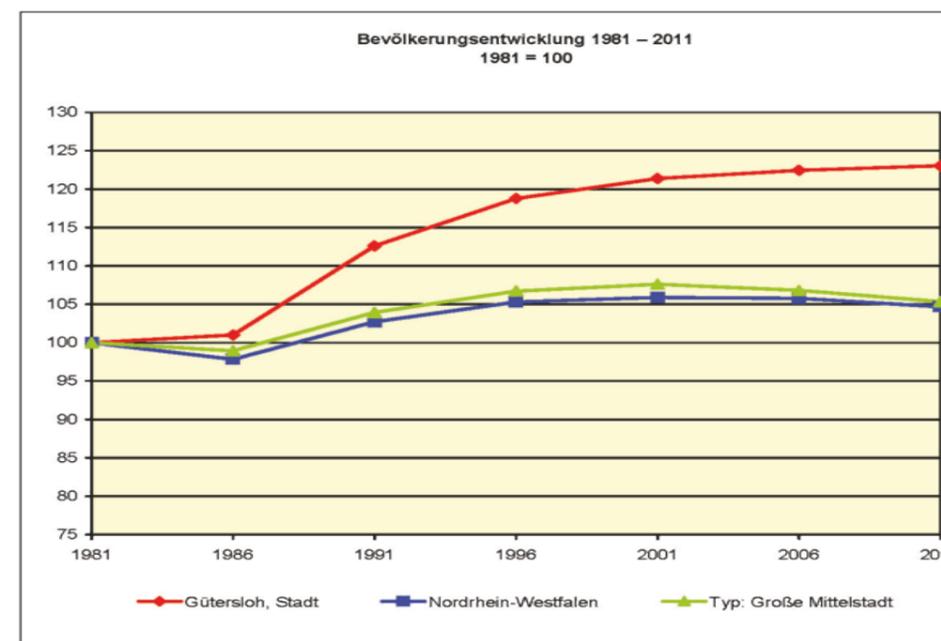


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung

Die positive Bevölkerungsentwicklung hat auch die Siedlungsentwicklung Güterslohs kontinuierlich begünstigt. Gütersloh ist Teil des Siedlungsbandes, das sich beinahe vollständig entlang der Autobahn 2 durch Ostwestfalen-Lippe zieht. Das Siedlungsband ist folglich mit der wichtigsten Verkehrsachse der Region über die Autobahn 2 verbunden. Es handelt sich um die Verbindung Ruhrgebiet-Hannover-Berlin-Warschau.<sup>6</sup> MAINZ bewertet das Zentrum der Stadt Gütersloh, auf Grund des Bedeutungsüberschusses am Arbeitsmarkt und der hohen Zahl der Einwohner-Arbeitsplatz-Dichte, als Kernstadt. Daraus geht hervor, dass Gütersloh einen hohen Stellenwert als Arbeits- und Wohnstandort für die Region Ostwestfalen-Lippe hat.<sup>7</sup>

4 STADT GÜTERSLOH: Umweltdaten [online]  
5 VGL. V BLOTEVOGEL „HANDELS- UND DIENSTLEISTUNGSGEOGRAPHIE“ (WS 03/04), Seite 1ff  
6 LUDGER SIEMER: Öffentlicher Personennahverkehr in Ostwestfalen-Lippe Strukturen, Projekte, Konzepte, Seite 350  
7 MATTHIAS MAINZ (2005): „Ökonomische Bewertung der Siedlungsentwicklung“, Seite 45 f.

Bebaute Grundstücke nehmen in Gütersloh rund 24,8% der Gesamtfläche ein. Gemessen an anderen deutschen Städten handelt es sich um einen verhältnismäßig hohen Anteil (Vergleich Umweltdaten Gütersloh). Im Bereich der Wohnbebauung ist zu notieren, dass es hauptsächlich Ein- und Zweifamilienhäuser gibt, was ca. 60% der gesamten Wohnbebauung entspricht. Die Anzahl der Doppel- und Mehrfamilienhäuser liegt bei ca. 20% (Stand 2013).<sup>8</sup> Im Bereich der Kernstadt weist Gütersloh ein zentriertes, dicht be-

Wohngebäudestruktur in Gütersloh

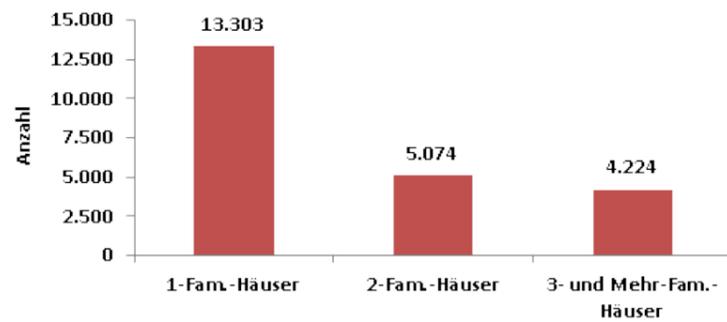


Abb. 4: Wohngebäudestruktur

bautes und kompaktes Stadtbild auf. Es ist außerdem zu erkennen, dass das innerstädtische Gebiet durch die vorhandene Bahntrasse in zwei Hälften geteilt wird. Die Siedlungsschwerpunkte in Gütersloh, wie zum Beispiel Friedrichsdorf und Spexard, sind als kompakt und geschlossen zu

beschreiben. Die Weiterentwicklung der Siedlungsflächen wird hauptsächlich östlich und südöstlich der Innenstadt vollzogen. Der Grund hierfür ist der Flugplatz, ein Stützpunkt der British Army, in Gütersloh. Entsprechende Lärmschutzzonen führen dazu, dass die Siedlungsentwicklung an dieser Stelle nicht angedacht ist. Umliegende Flächen und Siedlungen weisen Strukturen einer Zersiedelung auf. Der Eindruck einer Zersiedelung entsteht vor allem durch die vorrangig landwirtschaftlich genutzten Flächen, welche diesen begünstigen. Insgesamt gibt es in Gütersloh fast so viel landwirtschaftliche (34%), wie Siedlungs- und Verkehrsflächen (35%). Rund 20% der Gesamtfläche in Gütersloh besteht aus Grün-

Flächenanteile verschiedener Nutzungen in der Stadt Gütersloh 2004

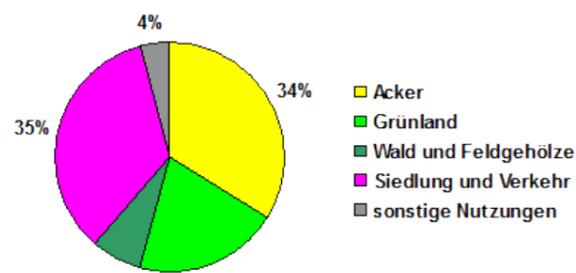


Abb. 5: Flächenanteile

land, wobei die verschiedenen Grünzüge und Grünräume unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Dabei ist der Bach Dalke prägend für die Innenstadt und angrenzende Bereiche, da er sie in nordöstlicher Richtung quert. Deswegen wird Gütersloh auch „Dalkestadt“ genannt. Weitere kennzeichnende Bäche und Flüsse sind der Schlangenbach, die Wapel und die Ems. Im Verlauf zahlreicher Renaturierungsmaßnahmen sind die Auen entlang der Dalke aufgewertet und den Bürgern als Erholungsraum zur Verfügung gestellt worden. Charakteristisch und umfeldprägend ist zudem der Stadtpark mit integriertem botanischem Garten. Dieser liegt zentral zur Innenstadt und ist der einzige zusammenhängende Park in Innenstadtnähe und erstreckt sich über eine Fläche von ca. 15 Hektar.<sup>9</sup>

8 STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: Fläche, Bevölkerung, Strukturdaten [online]

9 STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: Landschaftsgeschichte [online]

Ein weiterer Erfolgsfaktor der Stadt Gütersloh ist die gute Verkehrsanbindung und damit verbundene Erreichbarkeit. Das Verkehrsnetz von Gütersloh besteht aus Straßen, der Bahntrasse, sowie Geh- und Radwegen. Von Norden aus kommend kann Gütersloh mit dem PKW über die Autobahn A2 Hannover - Köln (E 73), Abfahrt Gütersloh/Verl, oder über die B 61 aus Richtung Bielefeld/Herford erreicht werden. Von Osten aus kommend ist die Nutzung der Autobahn 44 Würzburg/Kassel/Dortmund (E 63) mit dem Anschluss über die A 33, Abfahrt Paderborn-Sennelager möglich. Von Westen aus bietet sich die L 788 aus Richtung Herzebrock/Münster, die B 513 aus Richtung Harsewinkel/ Sassenberg/ Münster und die L 782 aus Richtung Halle/Osnabrück an. Aus Richtung Süden ist die Autobahn 2 Köln - Hannover (E 73), Abfahrt Gütersloh-Süd, oder die B 61 aus Richtung Rheda- Wiedenbrück und Lippstadt zu nutzen, um Gütersloh zu erreichen. Das Verkehrsnetz begünstigt sowohl die Verbindung in naheliegende Zentren wie Bielefeld und Paderborn, als auch die interne Vernetzung mit den einzelnen Stadtteilen und Gemeinden. Über das Schienenverkehrsnetz ist Gütersloh an die IC-Verbindung der Köln-Mindener-Eisenbahnlinie angebunden. Dadurch erfolgt eine überregionale Vernetzung der Stadt mit der Metropolregion und Hauptstadt Berlin, der Region Hannover und dem Ruhrgebiet. Grundsätzlich ist zu sagen, dass Gütersloh gut an den Fern- und Regionalverkehr angebunden ist. Aus diesem Grund gibt es eine Vielzahl an Berufspendlern, die tagtäglich aus dem Umland nach Gütersloh pendeln. Die nächstmöglich zu erreichenden Flughäfen sind Paderborn, Münster, Hannover und Dortmund.

Es wird deutlich, dass Gütersloh im regionalen Kontext einen hohen Stellenwert einnimmt. Auf Grund der Tatsache, dass Gütersloh eine Kreisstadt ist, verkehrlich gut erreichbar und wirtschaftlich stark, kommt der Stadt eine hohe Bedeutung zu. Die Anbindung an bedeutende Ballungsräume in NRW ist ebenfalls vorteilhaft für Bewohner und Berufspendler.<sup>10</sup>



Abb. 6: Karte Verkehr

10 STADT GÜTERSLOH REISESERVICE: Anreise [online]

## 4. BRACHEN

Gütersloh weist mehrere Brachflächen auf. Bevor auf diese Flächen eingegangen wird, gilt es zu klären, was Brachflächen sind. Der Begriff der Brache entstammt in seinem ursprünglichen Sinn der Landwirtschaft und bezeichnet eine Ackerfläche, welche nicht bestellt worden ist und somit umgangssprachlich „brach liegt“. Das *Wissen-Lexikon* definiert die Brache der Landwirtschaft folgendermaßen:

„Brache:

*Nicht bestellte Ackerfläche; Anbaupause. Die Brache dient zur Erholung des Bodens und Wiederanreicherung mit natürlichen Nährstoffen, eventuell auch zur besseren Unkrautbekämpfung. Reine Brache (Schwarzbrache) bedeutet Liegenlassen des Ackerstücks während eines ganzen Jahres. Teil- oder Halbbrache lässt man meist nach einem Kleeschnitt oder nach Beweidung für den Rest des Jahres eintreten. In der Dreifelderwirtschaft nahm die Brache ein Drittel der Ackerfläche ein. Heute wird die Brache nur noch selten angewandt. [...].“<sup>11</sup>*

Die Brache in ihrer ursprünglichen Form dient demnach insbesondere der Verbesserung der Ackerfläche. Im Baugesetzbuch gibt es keine Definition zu dem Begriff der städtebaulichen Brache. Sie wird lediglich in Verbindung mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen genannt:

„§ 165 BauGB Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen:

*(1) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, werden nach den Vorschriften dieses Teils vorbereitet und durchgeführt.*

*(2) Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach Absatz 1 sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung durchgeführt werden.*

*(3) Die Gemeinde kann einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn*

- 1. die Maßnahme den Zielen und Zwecken nach Absatz 2 entspricht,*
- 2. das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen **oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen,***

[...]“<sup>12</sup>

11 WISSEN.DE KONRADIN MEDIEN GMBH LEINFELDEN-ECHTERDINGEN (2014-2015): Brachen [online]

12 DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 165 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen [online]

Im Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen hingegen besteht eine gesetzlich wirksame Definition über Brachflächen im §24 LG NRW:

„§ 24 Zweckbestimmung für Brachflächen:

*(1) Der Landschaftsplan kann nach Maßgabe der Entwicklungsziele (§ 18) die Zweckbestimmung für Brachflächen dadurch festsetzen, dass diese entweder der natürlichen Entwicklung überlassen oder in bestimmter Weise genutzt, bewirtschaftet oder gepflegt werden müssen. Bei der Festsetzung sind die wirtschaftlichen Absichten des Eigentümers oder Nutzungsberechtigten angemessen zu berücksichtigen.*

***(2) Als Brachflächen gelten Grundstücke, deren Bewirtschaftung aufgegeben ist oder die länger als drei Jahre nicht genutzt sind, es sei denn, dass eine Nutzung ins Werk gesetzt ist.“***<sup>13</sup>

FLÄCHEN.POOL NRW definiert Brachflächen in erster Linie als Flächenpotential. Hierbei geht es um „Flächen, die ihre ehemalige Funktion oder Nutzung verloren haben“, solche, die „für eine neue Nutzung noch hergerichtet werden müssen“, aber auch „untergenutzte Flächen“ und Flächen bei denen die „Nutzung [...] der Standortqualität nicht gerecht“ wird.<sup>14</sup>

Die gelisteten Definitionen bilden eine kleine Auswahl der Brachflächenerläuterungen. Sie unterscheiden sich in ihrer Beschreibung je nach Blickwinkel, zum Beispiel landwirtschaftlich, städtebaulich oder ökonomisch, um einige Nuancen. Der wichtigste und gleichbleibende Punkt der Definition von Brachen ist die Verbindung mit dem vorübergehenden, nicht vorhandenem Nutzen der Flächen. Dieser steht im Mittelpunkt der Erläuterungen. Die größte Diskrepanz gibt es in Bezug auf die Definition der Landwirtschaft. Während landwirtschaftliche Brachen der Verbesserung dienen, haben städtebauliche Brachen eine negative Auswirkung auf ihre Umgebung. Genau so unterschiedlich wie die Definitionen sind auch die Typen von Brachflächen. Es kann zwischen verschiedenen Brachentypen unterschieden werden. Zu nennen sind Verkehrs- und Infrastrukturbrachen (unter anderem auch Bahnbrachen), Industrie- und Gewerbebrachen, Militärbrachen, ehemalige Deponien und landwirtschaftlichen Brachen.<sup>15</sup>

13 MINISTERIUM FÜR INNERES UND KOMMUNALES DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: § 24 Zweckbestimmung für Brachflächen [online]

14 FLÄCHEN.POOL.NRW (2011): „Anlage 2, Seite 3ff

15 LANDESENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT THÜRINGEN MBH ABTEILUNG STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG (2011): Ein Leitfaden für Kommunen – „Solarparks auf Brachflächen in Thüringen“, Seite 14 ff.

Die Entstehung von Brachen wird insbesondere auf den Strukturwandel in den Städten geschoben. Damit verbunden ist häufig die Ansiedlung oder Entfernung von Industrie- und Gewerbebezügen. Für die unterschiedlichen Brachen haben DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002) die Ursachen der Brachflächenentstehung beschrieben. Demnach entstehen Industrie- und Gewerbebrachen vor allem unter dem Fortschreiten der Internationalisierung und dem Bedeutungsverlust des industriellen Sektors in den Städten. Letzterer geht mit dem Strukturwandel in den Städten einher.

Als weitere Gründe werden Umbrüche in der Produktionsstruktur auf Grund neuer technischer Innovationen genannt. Zusätzlich soll das Brachfallen industrieller oder gewerblicher Flächen aus dem Vorgang der Verlagerung begünstigt werden. Dieser kann durch fehlende Möglichkeiten zur Erweiterung eines Betriebes entstehen. Auf diesem Weg kann es zu einer Standortflucht kommen, die entsprechende Folgen mit sich bringt. Übrig bleibt letztlich die reine Brache. Verkehrs- und Infrastrukturbrachen sind häufig die Folge von Rationalisierungs- und Konzentrationsmaßnahmen.<sup>16</sup> Das bedeutet, dass Standorte geschlossen werden, weil sie nicht mehr benötigt werden. Häufig gehen diese Maßnahmen mit der Verkleinerung von Betrieben einher. Das Liegenlassen der Flächen ist augenscheinlich finanziell interessanter, als die weitere Bewirtschaftung.

Es wird deutlich, dass Brachen in Verbindung zu Entlassungen stehen und somit neben Nutzungen auch wertvolle Arbeitsplätze entfallen. Militärbrachen entstehen nach DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002) vor allem dann, wenn es zu Verlagerungen der Stützpunkte kommt. Dies hängt auch mit der Reduzierung von Truppen und dem damit verbundenen Strategiewandel im Militärwesen zusammen. Die Folge sind wiederum Schließungen von Standorten. In Nordrhein-Westfalen kommt es durch den Abzug der Britischen Streitkräfte bis 2020 zusätzlich zu einer erheblichen Erhöhung von Militärbrachen.<sup>17</sup>

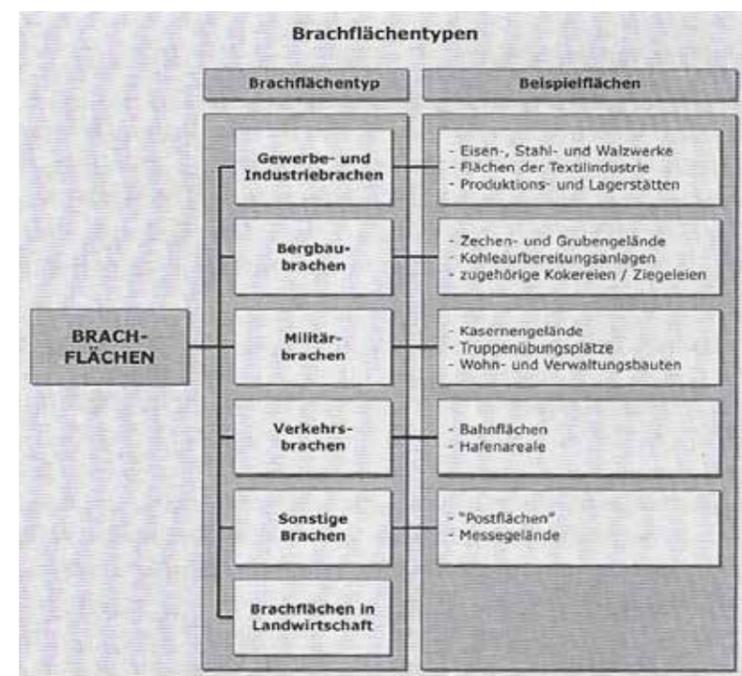


Abb. 7: Typen von Brachflächen nach GÜTHLING (2006)

Auch Gütersloh ist von dem Fortgang der Briten an zwei Standorten betroffen. Die vorhandenen Militärbrachen und die Bahnbrache in

16 DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002): Expertise Aktivierung von Brachflächen als Nutzungspotential für eine aktive Bauland- und Freiflächenpolitik, Seite 12  
 17 DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002): Expertise Aktivierung von Brachflächen als Nutzungspotential für eine aktive Bauland- und Freiflächenpolitik, Seite 12f.

Gütersloh und deren Standpunkte werden in Kapitel 4.1 genauer erläutert. Die Typen der Brachflächen stellen häufig ein großes Problem für die weitere Nutzung dar.

Zum einen handelt es sich in der Regel um sehr großflächige Bereiche, zum anderen liegen vor allem Gewerbe- und Industriebrachen weit ab des jeweiligen städtischen Zentrums. Hier ist eine gute und bestenfalls bestehende Infrastruktur notwendig. Ein weiteres, mit der Brachflächenbeseitigung verbundenes, Problem, sind die von der vorherigen Nutzung abhängigen, Altlasten. Diese zu entfernen ist in der Regel ebenfalls mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden. Es gibt jedoch auch Brachflächen im Innenstadtbereich von Städten. Diese schwächen durch den optischen Leerstand und die Qualitätsminderung einer nicht genutzten Fläche das städtische Gesamtbild. Insgesamt unterscheiden sich die Brachflächen nicht nur in ihrem vorherigen Nutzungstyp, sondern auch in ihrer Ausprägung. Dazu gehören unter anderem auch der Zuschnitt des Grundstücks, die jeweilige Lage, Grundstücksgröße und die Umgebung der Brachfläche.<sup>18</sup>

Laut dem UMWELTBUNDESAMT gibt es derzeit keine genauen Angaben über die bundesweit vorhandenen Brachen in Deutschland. In einer Bestandsaufnahme aus dem Jahr 2010 wird der Bestand an brach liegenden Flächen in Deutschland auf ca. 150.000 - 176.000 Hektar geschätzt.<sup>19</sup> Das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, kurz BBR, hat im Jahr 2006 eine Baulandumfrage gestartet, bei welcher rund 600 Gemeinden teilgenommen haben. Thema war der Wohnungs- und Immobilienmarkt in Deutschland. Hierbei wurde untersucht, wie hoch die Größe potentiell verfügbarer Brachen in Deutschland in Hektar ist. Berücksichtigt wurden nur Brachflächen, welche über entsprechendes Potential verfügen, auch ohne größere Eingriffe revitalisiert werden zu können. Die Hochrechnung ergab, dass mehr als 63.000 Hektar in Deutschland verfügbar sind. Dies zeigt, dass das Entwicklungspotential von Brachen in deutschen Städten vorhanden ist und es bis dato ungenutzte Perspektiven für die Weiterentwicklung innerhalb der Städte gibt. Das Potential zu revitalisierender Brachen ist in Westdeutschland geringer als in Ostdeutschland. Die Grafik zeigt den Anstieg möglicher Potentialflächen in Deutschland in Hektar. Bei der Umfrage sind 177 Kommunen verglichen worden. Von 2000 bis 2006 ist ein Anstieg der Flächen um ca. 2500 Hektar zu erkennen. Es wird deutlich, dass über die Jahre weitere Flächen mit entsprechendem Revitalisierungspotential hinzukommen.<sup>20</sup>

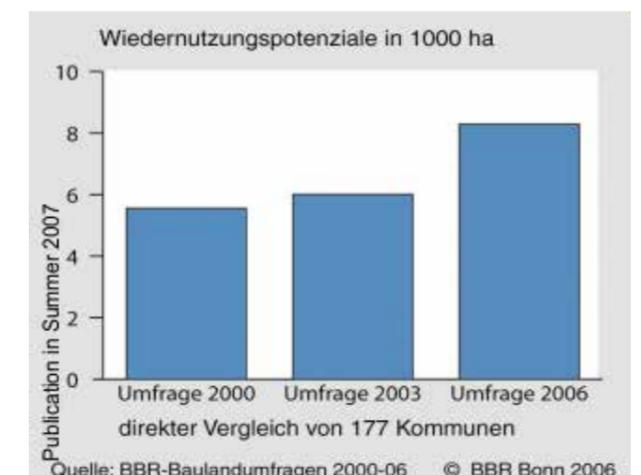


Abb 8: Wiedernutzungspotenziale

18 DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002): Expertise Aktivierung von Brachflächen als Nutzungspotential für eine aktive Bauland- und Freiflächenpolitik, Seite 13f.  
 19 UMWELT BUNDESAMT: Brachen nutzen, Grüne Wiesen schonen [online]  
 20 SUSANNE GLÖCKNER UND FABIAN DOSCH, BBSR (2010): Informationen zur Raumentwicklung Heft 1.2010, Neue Zugänge zum Flächenrecycling, Seite 1-3

## 4.1 BRACHEN IN GÜTERSLOH

Gütersloh verfügt über verschiedene Brachen. Die Abbildung zeigt die derzeit akutesten Brachflächen in Zentrennähe. Die militärischen Liegenschaften der British Army sind Teil des Konversionsprozesses. Sowohl das Gelände an der Marienfelder Straße mit Flughafen, als auch die Kaserne Mansergh Barracks werden bis spätestens 2020 verlassen sein und brach liegen. Es liegen aktuelle Meldungen vor, dass der Abzug bereits 2016 bzw. 2017 erfolgen könnte.<sup>21</sup> Eine Nachnutzung ist bisher noch nicht gefunden worden. Die Entfernung zur Innenstadt beträgt bei der künftigen Brache am Flugplatz ca. 6km. Die Mansergh Barracks sind zentrennah mit 2,6 km Abstand zur Gütersloher Innenstadt angesiedelt. Die Größe der frei werdenden Flächen der beiden Militärstandorte sind enorm. So verfügt das Areal mit Flugplatz an der Marienfelder Straße über geschätzt 344 ha.<sup>22</sup> Das Areal an der Verler Straße umfasst ca. 37 ha. Die vorhandenen Gebäude sind in einem sehr unterschiedlichen Zustand.<sup>23</sup>

Bedeutend ist neben den Militärbrachen auch die Bahnbrache. Im Fall des Güterbahnhofes von Gütersloh handelt es sich hierbei um eine Teilbrache mit einer Fläche von ca. 11.000m<sup>2</sup>. Während der Zweig des Güterbahnhofes keine Nutzung mehr hat, ist der direkt anschließende Hauptbahnhof noch intakt. Verfall und ständige Neuerung stehen hier in direktem Kontrast. Insgesamt kann man sagen, dass sich die Brachen wie Perlen auf einer Schnur aneinander reihen. Die Bahnbrache ist vor allem deshalb die auffälligste, weil sie auf Grund ihres Standorts in Zentrennähe im Fokus steht. Gerade Bahnreisende haben einen direkten Blick auf die maroden Gebäude am Güterbahnhof.



Abb. 9 Übersicht

Insbesondere die innenstadtnahen Brachen schwächen das Stadtbild. Die Brache an der Verler Straße liegt in der Nähe zur Autobahnauf- und abfahrt und ist die Einfahrt in die Innenstadt und Vermittler des ersten Eindrucks von Gütersloh. Ebenso fungiert der Güterbahnhof mit der Unterführung der Friedrich-Ebert-Straße und der Rückseite des Güterbahnhofes als Tor zur Innenstadt. Fakt ist, dass alle drei Brachen auf Grund ihrer Lage, der Erschließungsmöglichkeit und vorhandene Infrastruktur Potential haben eine dauerhafte

Nachnutzung zu Erhalten.

21 STADT GÜTERSLOH: Konversionsprozess - Bewältigung der Folgen des Abzugs der britischen Streitkräfte [online]  
22 STADT GÜTERSLOH: Flugplatzgelände [online]  
23 STADT GÜTERSLOH: Nachrichtenkasernen [online]

## 4.2 BESONDERE MERKMALE IM UMGANG MIT BAHNBRACHEN

Bahnbrachen weisen einige Unterschiede und Besonderheiten im Verhältnis zu anderen Brachflächen auf. Diese zeigen sich nicht nur in der spezifischen Form und Lage, sondern auch in den Besitzverhältnissen und der Gesetzgebung. Die DEUTSCHE BAHN definiert Bahnanlagen folgendermaßen:

„Ein Bahnhof ist definiert als eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder wenden dürfen.“<sup>24</sup>

Die Geschichte der Eisenbahn beginnt im Jahr 1835. Die ersten gebauten Gleise führten von Nürnberg bis Fürth und hatten eine Länge von 6km. Im Zuge der Industrialisierung erkannte man die Bahn als schnelles Transportmittel. Auf Grund der immensen Vergrößerung der Eisenbahn und ihrer Betriebe kam es alsbald zur Verstaatlichung privater Bahnen. Die Eisenbahn entwickelt sich innerhalb eines halben Jahrhunderts zu einem Massentransportmittel. Folgen der neuen Vernetzung waren die fortschreitende Verstädterung und die neuen Möglichkeiten die Städte zu erreichen. Wirtschaftlich gesehen war die Eisenbahn ein Gewinn und ein Zeichen für Fortschritt.<sup>25</sup> Im Jahr 1920 wurde der „Staatsvertrag zur Gründung der Deutschen Reichseisenbahnen“ unterzeichnet und damit die Bahnen, welche zuvor von den Ländern geführt wurden, dem Deutschen Reich zugeschrieben. Zu Zeiten der Weimarer Republik ab 1924 wurde die Eisenbahn privatisiert und in eine Gesellschaft namens „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ umgewandelt. Die erwirtschafteten Gewinne dienten vor allem der Aufhebung von Schulden, welche durch den Krieg entstanden sind. Während des Nationalsozialismus 1933 wurde die Bahn von den Nationalsozialisten nahezu besetzt. Neben dem Transport von Personen und Gütern wurde die Bahn auch für „Kraft durch Freude-Urlaubsfahrten“ und Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen eingesetzt. Des Weiteren wurde die Bahn für den Materialtransport genutzt, um beispielsweise den Bau der Reichsautobahnen zu beschleunigen. Durch gezielte Luftangriffe sind schließlich viele Bahnanlagen zerstört worden.<sup>26</sup> Im Anschluss an den Krieg gab es vier Zonen der Eisenbahnverwaltung. Diese wurden von den Siegermächten USA, Sowjetunion, Frankreich und Großbritannien gebildet. Die Spaltung Deutschlands in Ost und West begünstigte das Vorhaben. Der anschließende Siegeszug des Automobils ging nicht ohne Einbrüche der Bahn einher. Im Jahr 1966 gab es neben der Bundesbahn auch die Reichsbahn.<sup>27</sup> Die nach der Wiedervereinigung einsetzende Globalisierung und Digitalisierung nahm ebenfalls Einfluss auf die Bahn. Im Anschluss an die Wiedervereinigung kamen auch die Reichs- und Bundesbahn wieder zusammen. In Folge dessen ist 1994 die Bahnreform eingeleitet und die Deutsche Bahn AG gegründet worden. Die Gründung der Deutschen Bahn AG wurde auf Basis privatwirtschaftlicher Grundsätze gebildet, trotz dessen, dass sie sich im Besitz des Staates befand.<sup>28</sup>

24 DEUTSCHE BAHN AG: Bahnhofsanlagen [online]  
25 DEUTSCHE BAHN MUSEUM: Die Anfänge bis 1914 [ONLINE]  
26 DEUTSCHE BAHN MUSEUM: Geschichte der Eisenbahn 1920-1945 [ONLINE]  
27 DEUTSCHE BAHN MUSEUM: Geschichte der Eisenbahn 1945-1989 [ONLINE]  
28 DEUTSCHE BAHN MUSEUM: Geschichte der Eisenbahn 1990-2020 [ONLINE]

Die Gründe für die Bahnreform lauteten:

- „1. Rückgang des Marktanteils der Schiene
2. Massives Haushaltsrisiko durch beide Staatsbahnen
3. Auf den Straßenbau ausgerichtete Investitionspolitik des Bundes seit 1960
4. Lähmung der Bahnen durch massive politische Einflussnahme
5. Mangelnde Erfolge bisheriger Reformversuche
6. Neue politische Rahmenbedingungen Anfang der 1990er Jahre
7. Überzeugende Empfehlungen der Regierungskommission Bundesbahn“<sup>29</sup>

Es ist ersichtlich, dass die Gründe, welche für die Bahnreform gesprochen haben, auch die Branchenbildung begünstigt haben. Argumente wie „Lähmungen der Bahn“, „Rückgang des Marktanteils der Schiene“ und der wirtschaftliche Umschwung zeigen deutlich, dass die Bahnreform noch schlimmeres verhindern sollte. Zusätzlich war die Bahn ein hoher Kostenfaktor für den Bund. Ziel der Bahnreform war neben der Kostenreduzierung auch Schaffung einer Öffnung der Schienenwege für weitere private Eisenbahnunternehmen. Des Weiteren ist die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die jeweiligen Länder umgewälzt worden. Im Bereich des Grundbesitzes ist ein wesentlicher Unterschied von Bahnbranchen gegenüber anderen Branchen zu sehen, der auch mit den Reformen einhergeht. Die Bahnreform vollzog sich in zwei Stufen.

Schritt 1 der 1. Stufe der Bahnreform:

Im ersten Schritt der Bahnreform sind die Vermögen der Deutschen Bundesbahn und der Reichsbahn zusammengetragen worden. Unter dem Terminus „Sondervermögen Bundeseisenbahnvermögen“ verwaltet der Bund die vorhandenen Gelder. Dies wurde im § 1 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen vom 27.12.1993, BGBl I S. 2378 festgesetzt.<sup>30</sup> Der unternehmerische Teil mit den Bereichen Betrieb des Netzes mit Güter- und Personenverkehr, sowie die vorhandenen Bahnhöfe, wurden auf die neu gegründete Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG verteilt. Eigentümer des Unternehmens bleibt die Bundesrepublik Deutschland. Die Planungsangelegenheiten sind der Bundesbehörde Eisenbahn-Bundesamt, kurz (EBA) zugewiesen worden. Die Immobilien, welche für den Bahnbetrieb als nicht mehr



Abb 10: 1. Schritt der Bahnreform

29 ANDREAS SCHWILLING, DR. STEPHAN BUNGE, ROLAND BERGER STRATEGY CONSULTANTS GMBH, DEUTSCHE BAHNAG (2013): 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG Erfolge und künftige Herausforderungen, Seite 38  
 30 BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: Schritt 1 [online]

notwendig angesehen worden sind, verblieben im Besitz der Bundesrepublik. Funktionierende Liegenschaften und Immobilien sind in den Besitz der AG gewandert.<sup>31</sup>

Schritt 2 der 1. Stufe der Bahnreform: Im zweiten Schritt der 1. Stufe der Bahnreform wurde die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft gegründet. An dieser Stelle wurden die Gelder des Sondervermögens für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Verkehrsleistung zum Teil bereit gestellt. Ausgliedert wurde in diesem Fall der unternehmerische Bereich des Sondervermögens. Der Verwaltungsbereich verbleibt bei dem Eisenbahn-Bundesamt. Zudem folgte die Aufteilung des Immobilienbestandes.<sup>32</sup>

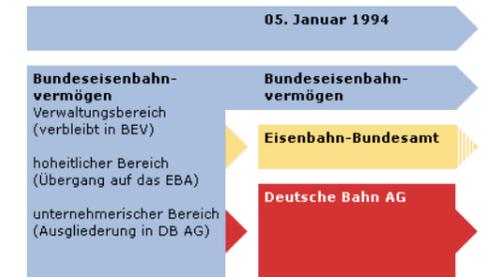


Abb 11: 2. Schritt Stufe 1 der Bahnreform

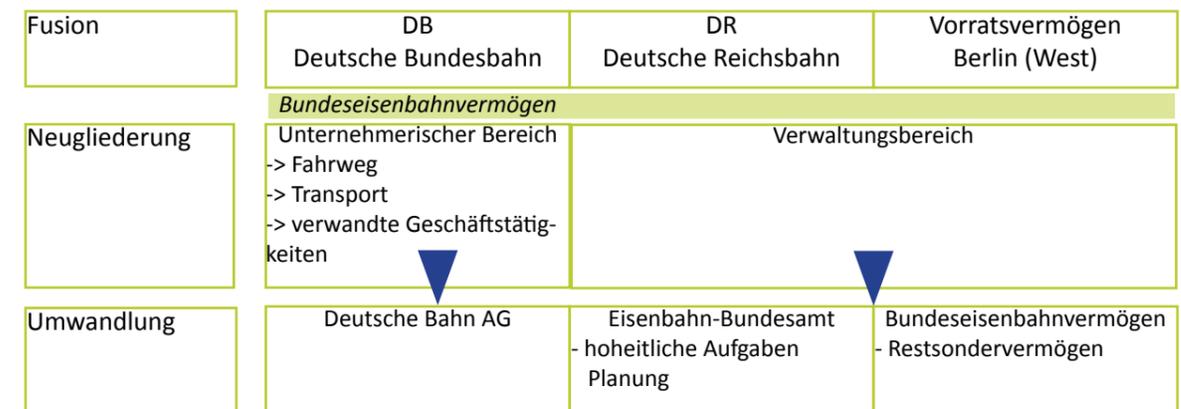


Abb. 12 Gesamtübersicht der ersten Stufe der Bahnreform nach Sahrbacher und Hoinkis

2. Stufe der Bahnreform:

Die zweite Stufe der Bahnreform fand im Jahr 1999 statt. Hierbei sind weitere Untergruppen der Deutschen Bahn AG gebildet worden und weitere Teile wie die DB Region AG und die DB Reise & Touristik AG wurden ausgegliedert. Die Gesamtorganisation erfolgt über die neu gegründete, gemeinschaftliche DB AG Holding. Das Bundeseisenbahnvermögen wird weiterhin in allen Bereiche der Deutschen Bahn AG eingesetzt.<sup>33</sup>



Abb 13: 2. Stufe der Bahnreform

31 BERND SAHRBACHER UND ALF HOINKIS (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbranchen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg, Seite 615  
 32 BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: Schritt 2 [online]  
 33 BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: Stufe 2 [online]

Die Bahnreform hat nicht nur Auswirkungen auf die Umstrukturierung der Bahn im allgemeinen, sondern veränderte insbesondere die Besitzverhältnisse der Immobilien. Das Beispielbild zeigt die unterschiedlichen Flächeneigentümer der Deutschen Bahn und verdeutlicht damit eine entscheidende Problematik bei der Revitalisierung von Bahnbrachen: Die Vielzahl der Eigentümer.

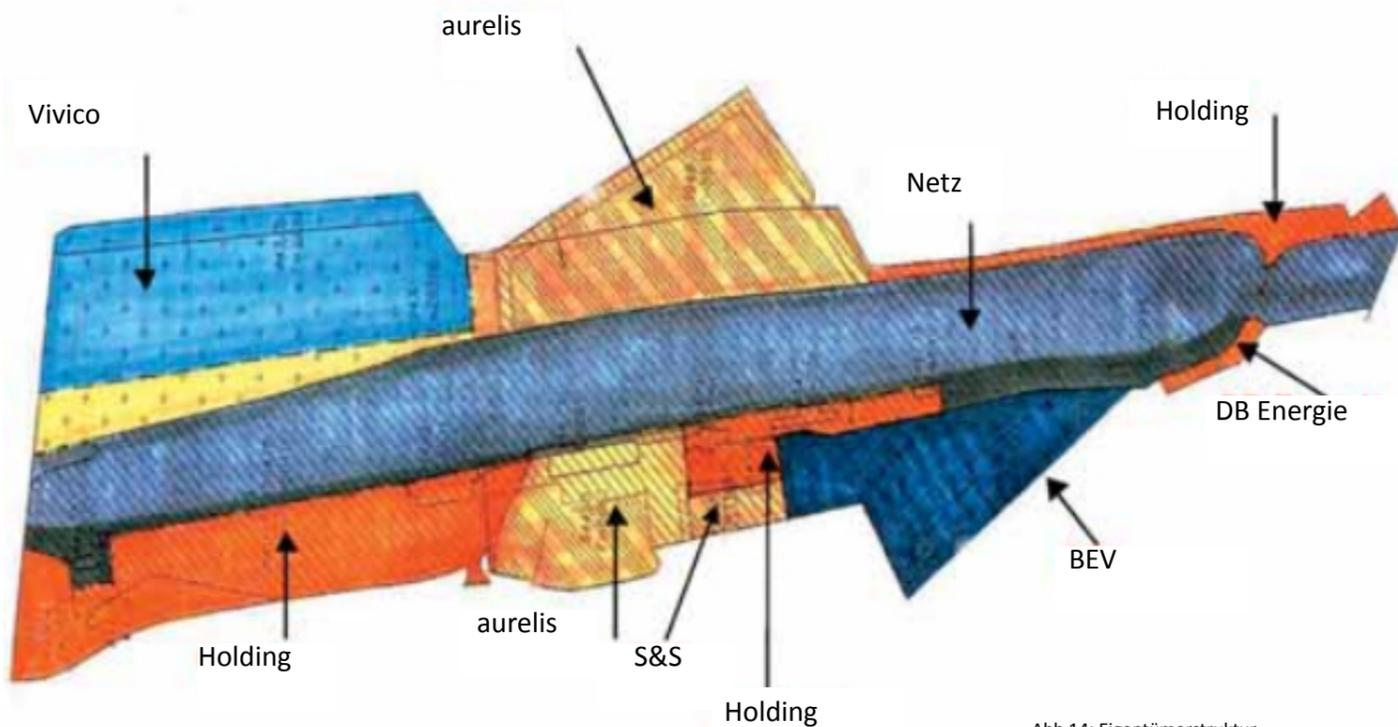


Abb 14: Eigentümerstruktur

Die Aufteilung der jeweiligen Gebäudestrukturen und Flächen erfolgte je nach Gruppierung. Die DB AG Holding erhielt insbesondere gemischt genutzte Büro- und Verwaltungsgebäude. Auch Miet- und Pachtverhältnisse mit Dritten zählen zu den Aufgaben der Holding. Zusätzlich sind neben landwirtschaftlich genutzten Flächen alle nicht unmittelbar betriebsnotwendigen Immobilien in den Besitz der Holding übergegangen. Die DB Netz AG hingegen hat Flächen und Immobilien zugeschrieben bekommen, die für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur zwingend erforderlich sind. Hierzu gehören zum Beispiel die Trassenbereiche.

Die DB Station & Service AG erhielt die Flächen und Gebäude, die für das Betreiben der Bahnhöfe erforderlich sind und zusätzlich die umliegenden Flächen. Flächen und Anlagen, welche der Energieversorgung bahninterner und externer Kunden dienen, gingen in den Besitz der DB Energie GmbH über.<sup>34</sup> Durch die Umstrukturierungen und den Wirtschaftswandel kam es folglich zu der Entwicklung von Brachen, welche sich insbesondere im Güterbahnbetrieb zeigen.

Es besteht ein grundsätzliches Interesse an einem Verkauf der Brachflächen seitens der Bahn, da dies vermarktungstechnisch gesehen für die Eigentümer interessant ist. Ziel ist es hierbei, neben dem Verkauf,

34 BERND SAHRBACHER UND ALF HOINKIS (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg, Seite 616f.

den Flächen eine neue und höherwertige Nutzung zukommen zu lassen.<sup>35</sup>

Im Jahr 2002 folgte die Gründung der aurelis Real Estate Management. Die aurelis war zuvor eine 100% Tochter der Bahn. Die zugehörigen Gesellschaftsanteile sind an ein Bankenkonsortium veräußert worden. Der aurelis gehören Immobilien und Liegenschaften mit mehr als 30,5 Mio. m<sup>2</sup>, welche sich insbesondere innerhalb der deutschen Zentren befinden.

Dies zeigt, dass eine Vielzahl an Bahnimmobilien in Zentrennähe verfügbar ist. Gleichzeitig ist die aurelis eines der einflussreichsten und größten Immobilienunternehmen in Deutschland. Ein wesentlich größerer Anteil von 240 Mio. m<sup>2</sup> und einer Objektanzahl von über 25.000 wird durch die DB Services Immobilien (DBSImm) bewirtschaftet. Diese handelt im Auftrag der DB AG Holding und der aurelis Real Estate Management. Das Immobiliensystem ist als überaus erfolgreich zu bezeichnen und bildet einen wirtschaftlich interessanten und lukrativen Teil der Bahn. Nicht weniger interessant ist die Entwicklung des Unternehmens der CA Immo Deutschland GmbH,

welche bis 2011 den Namen Vivico Real Estate GmbH trug. Die Gründung erfolgte 2001 als freihandelndes Immobilienunternehmen. Aufgabe der Vivico war es, den Verkauf nicht mehr benötigter Liegenschaften der Bahn zu regeln, welche sich aus der Bahnreform ergeben hatten.<sup>36</sup>

Bis 2007 befand sich die Vivico im Besitz der Deutschen Bahn und der Bundesrepublik Deutschland. Im Jahr 2011 ist die Vivico an das österreichische Immobilienunternehmen CA Immo Deutschland GmbH veräußert worden.<sup>37</sup>

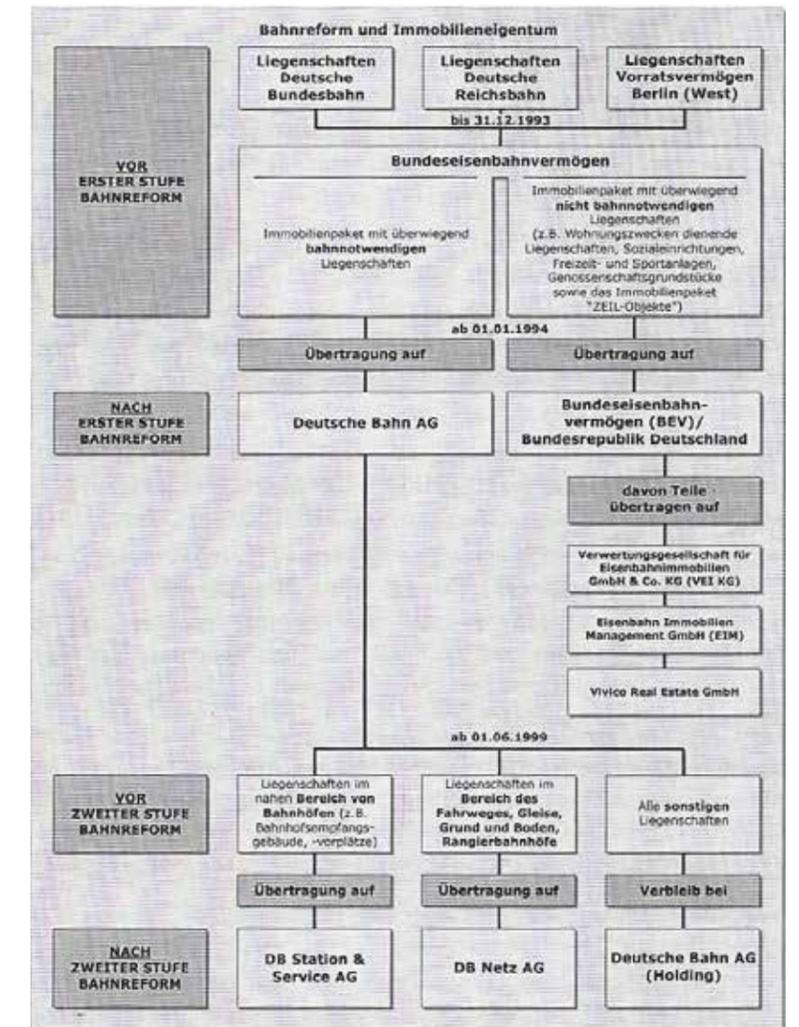


Abb 15: Bahnreform und Immobilieneigentum von GÜTLING

35 KLAUS J. BECKMANN UND INKEN TITEMANN (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen, Seite 553f.

36 BERND SAHRBACHER UND ALF HOINKIS (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg, Seite 616f.

37 CA IMMO: Über CA Immo [online]

Der Verkauf von Bahnliegenschaften erfolgt über mehrere Schritte. Wenn die Bahnanlagen von der Bahn nicht mehr benötigt werden, kann gemäß des §11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) eine Stilllegung der Liegenschaft vollzogen werden. Die Stilllegung bedeutet jedoch nicht, dass die Fläche die Nutzung nicht wieder aufnehmen kann. Die Pflicht zur weiteren Unterhaltung durch den rechtmäßigen Besitzer entfällt jedoch ab dem Zeitpunkt der Stilllegung.

Bahnflächen unterliegen durch die Zweckbestimmung als Bahnfläche dem Fachplanungsrecht, was bedeutet, dass die Flächen erst im Anschluss an ein Entwidmungsverfahren eine neue Nutzung erhalten können. Die Voraussetzung für eine Entwidmung ist, dass die Bahn die Flächen dauerhaft nicht mehr in Anspruch nehmen möchte und demnach nicht mehr benötigt. Hierfür ist eine Entbehrlichkeitsprüfung durchzuführen. Die Anträge für das Entwidmungsverfahren sind entweder bei der „DB Station AG“ oder „DB Services Immobilien GmbH“ einzureichen. So lange das Grundstück noch nicht entwidmet wurde, unterliegt das jeweilige Grundstück nicht der Planungshoheit der Kommune. Erst mit der Aufhebung der Zweckbestimmung und dem Abschluss des Entwidmungsverfahrens ist die Kommune oder ein Käufer/ Investor befähigt über die Planungshoheit dem Gebiet eine neue Nutzung zuführen zu können.

Im Anschluss an die Entwidmung ist es der Kommune möglich, unter den Vorschriften des Baugesetzbuches Baurecht zu schaffen. Die Zuständigkeit über den Beschluss der Entwidmung obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die Antragsstellung kann nur von einem Bahninfrastrukturunternehmen, wie zum Beispiel der DB Netz AG, und das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) erfolgen. Kommunen haben keine Berechtigung den Antrag zu stellen. Jedoch hat die Kommune die Möglichkeit, den Vorgang anzustoßen, indem sie einen Antrag ausstellt und diesen an das Eisenbahn-Bundesamt mit dem Gesuch der Weiterleitung aushändigt. Die Entwidmung ist ein reiner Verwaltungsakt, welcher den Verkauf der Liegenschaft nicht mit einbezieht. Des Weiteren ist eine öffentliche Bekanntmachung nicht notwendig. Soll nur ein kleiner Teil einer Bahnanlage veräußert werden, muss zuvor eine Flurstückteilung erfolgen. In diesem Fall ist eine Teilung des Gesamtgebietes zwingend erforderlich.<sup>38</sup>

Für den Güterbahnhof in Gütersloh bedeutet dies, dass nach der Stilllegung des Güterbahnhofes die Entwidmung zu folgen hat. Anfang des Jahres 2015 hat die Bahnflächen Entwicklungsgesellschaft NRW das Grundstück der Hagedorn Revital Gruppe verkauft.

Die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft fungiert in Nordrhein-Westfalen als Vermittler für Bahnbrachen und wurde im April 2002 als gemeinsame Gesellschaft vom Land NRW und der Bahn gegründet. Ziel ist es, Bahnbrachen schnellstmöglich passende Nutzungen zuzuführen und die Grundstücke gewinnbringend zu verkaufen. In Kooperation mit den Kommunen soll auf diesem Weg eine win-win Situation für alle Akteure entstehen.<sup>39</sup>

38 BEZIRKSREGIERUNG ARNSBERG (2004): Entwidmung von Bahnflächen und Bauleitplanverfahren, Bauplanungsrechtliche Erläuterungen  
 39 THOMAS LENNERTZ (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Aufgaben und Erfahrungen der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen, Seite 595f.

Die Aufgabe der BEG ist es, „in enger Kooperation mit den Städten und Gemeinden zügig eine städtebaulich sinnvolle und ökonomisch tragfähige Neuordnung und Integration der Bahnliegenschaften herbeizuführen, um sie anschließend für den Eigentümer zeitnah vermarkten zu können“.<sup>40</sup>

Während das Entwidmungsverfahren läuft, werden die ersten Planungen für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Gütersloh bereits konkretisiert und die notwendige Baurechtsschaffung beantragt. Ein Abriss und der Rückbau der Bahnanlagen kann erst dann erfolgen, wenn die Entwidmung vollzogen worden ist. So lange bleibt das Grundstück offiziell im Besitz der Bahn.<sup>41</sup> Die Durchführung der Planung soll gemäß des § 13a Bebauungspläne der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren geregelt werden. Auf diese Weise kommt es zu einem Zeitvorteil, solange das Entwidmungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist. Das entsprechende Zeitmanagement garantiert zudem einen zügigen Ablauf des gesamten Planungsablaufs. Für die Weiterentwicklung von Brachen ist es zudem wichtig je nach angestrebter Umnutzung, den Flächennutzungsplan anzugleichen und einen Bebauungsplan für die Planung aufzustellen.<sup>42</sup>

Zusammenfassend sind für den Standort Gütersloh vor allem folgende Besonderheiten von Bahnbrachen zu beachten:

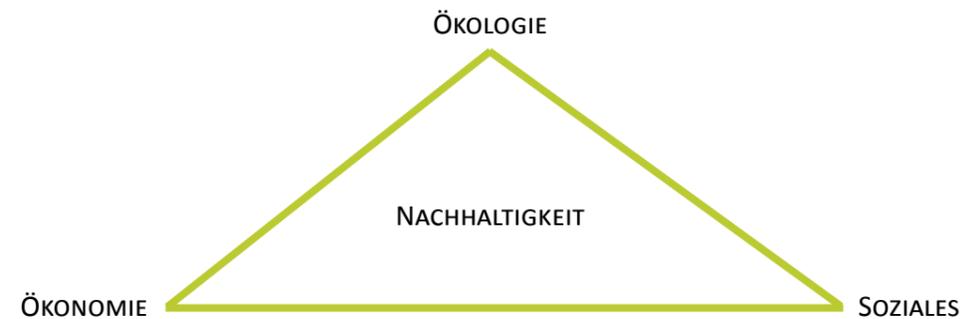
ALLGEMEIN		GÜTERSLOH GÜTERBAHNHOF
• Lage	→	Zentral, rücklings des Hauptbahnhofes, Innenstadtnah
• Gebäudebestand	→	1 langgezogene Halle, 2 kleinere Gebäude
• Nutzungsfestschreibung	→	Güterbahnhof, Transport von Gütern
• Besitzverhältnisse	→	Entwidmungsverfahren läuft
• Grundstückszuschnitt	→	Länglich, schmal
• Altlasten	→	Noch nicht ermittelt
• Eigentümerstruktur	→	Veräußerung durch die BEG NRW an Hagedorn

### 4.3 EXKURS NACHHALTIGKEIT

Vor allem die innerstädtischen Bahnbrachen bieten ein erhöhtes Potential für eine Nachnutzung. In vielen Fällen bilden Bahnbrachen die letzten frei verfügbaren Flächenreserven innerhalb der Städte. An dieser Stelle gibt es Entwicklungschancen im innerstädtischen Bereich. Hier lautet das Kredo: Innenentwicklung vor Außenentwicklung.

40 MINISTER FÜR STÄDTEBAU UND WOHNEN, KULTUR UND SPORT DES LANDES NRW UND DEUTSCHE BAHN AG: Rahmenvereinbarung Bahnflächenpool NRW  
 41 DIE GLOCKE (2015): Kaufvertrag für Güterbahnhof unterschrieben  
 42 DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 13a Bebauungspläne der Innenentwicklung [online]

In Bezug auf die Nachhaltigkeit und die Reduzierung des Flächenverbrauches ergibt sich somit auch eine Chance für die Umwelt, wodurch sich ein größeres kommunales Interesse aufbaut, die Flächen zu erwerben. Das System der Nachhaltigkeit basiert auf dem „Drei-Säulen-Modell“. Die drei Säulen der Nachhaltigkeit heißen: Sozial, ökologisch und ökonomisch und sollen eine dauerhafte, verträgliche und ressourcenschonende Stadtentwicklung sichern. Die Abbildung zeigt das Modell der Nachhaltigkeit. Im Vordergrund steht die faire und ausgeglichene Behandlung der Themen Ökologie, Ökonomie und Soziales. Das Zusammenspiel der Bausteine soll schlussendlich zu einer nachhaltigen Entwicklung führen.<sup>43</sup>



Der Begriff der Nachhaltigkeit wird auch im Baugesetzbuch im §1 (5) genannt.

„Die Bauleitpläne sollen eine **nachhaltige städtebauliche Entwicklung**, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“<sup>44</sup>

Auch im Raumordnungsgesetz ist das Thema der Nachhaltigkeit im § 2 Grundsätze der Raumordnung ein fester Bestandteil: „Die Grundsätze der Raumordnung sind im Sinne der Leitvorstellung einer **nachhaltigen Raumentwicklung** nach § 1 Abs. 2 anzuwenden und durch Festlegungen in Raumordnungsplänen zu konkretisieren, soweit dies erforderlich ist.“<sup>45</sup>

Für die städtebauliche Entwicklung bedeutet das vor allem, dass vorhandene Ressourcen, hiermit sind auch Brachflächen gemeint, entsprechend genutzt werden sollen. Die Entwicklung im inneren Kern der Städte ist folglich notwendig, um flächensparend zu agieren und einer immer stärker werdenden Versie-

43 LEXIKON DER NACHHALTIGKEIT: Drei Säulen Modell [online]

44 BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ: BauGB § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung [online]

45 DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 2 Grundsätze der Raumordnung [online]

gelung in Außenbereichen entgegenzuwirken. Demnach sollte die Revitalisierung disponibler Bahnflächen Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Städte sein. Städte und Gemeinden befinden sich im stetigen Wandel der Strukturen. Neue technische, sowie wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderung bestimmen die Entwicklung der Stadt. Nachhaltige Stadtentwicklung bedeutet auch, diesen neuen und sich ändernden Ansprüchen gerecht zu werden. Wachstum und Schrumpfung, der demografische Wandel, Klimawandel und Gentrifizierung sind nur einige aktuelle Themen mit denen sich die Stadtentwicklung auseinandersetzen muss. Ein verträgliches, anpassungsfähiges Mittel zu finden, ist an dieser Stelle die große Herausforderung. Da jede Stadt ihre eigenen Problemfelder hat, gibt es keine allgemeine Lösung.<sup>46</sup> RENNER nennt als wichtigstes Ziel der Innenentwicklung den „*schonenden und sparsamen Umgang mit Grund und Boden, wobei es neben der Nutzung bestehender, unausgeschöpfter Flächenpotenziale im Innenbereich um die Wiederherstellung der natürlichen Bodeneigenschaften geht[...]*.“ Sie ist der Meinung, dass die Stadterneuerung und der Stadtumbau wesentliche Aspekte sind, um die Suburbanisierung bremsen zu können.<sup>47</sup> Damit leistet die Revitalisierung von Bahnbrachen einen Beitrag zur Verhinderung der Zersiedlungsproblematik in den Städten.

Die Revitalisierung von Brachen wird teilweise durch die Städtebauförderung bezuschusst und gefördert (Vgl. Kapitel 4.5). Auf Grund der Hemmnisse Altlasten, Eigentumsproblematik und fehlender Flächennachfrage werden Bahnbrachen jedoch häufig nicht revitalisiert. Die Inanspruchnahme einer verfügbaren Freifläche außerhalb der Stadt ist häufig weniger problematisch und wird daher bevorzugt genutzt.<sup>48</sup>

Für Kommunen gibt es mehrere Möglichkeiten mit Bahnbrachen umzugehen. Die erste ist, die Brachfläche brach liegen zu lassen. Die zweite ist, dafür zu sorgen, dass der Brache für einen begrenzten Zeitraum eine Zwischennutzung zugeführt wird. Der dritte Ansatz ist von ökologischer Natur. An dieser Stelle gibt es die Möglichkeit, die Flächen zu kultivieren und somit der Natur zurückzugeben. Ein Entfernen der Gleise o.ä. wäre somit nicht zwingend notwendig. Ein bedeutender Faktor der Nachnutzung ist in jedem Fall, dass die neu geplante Nutzung nicht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen oder Quartieren in der Umgebung stehen soll. Ein zu hoher Konkurrenzdruck könnte im schlimmsten Fall zu der Entstehung einer neuen Brache oder zu neuem Leerstand führen.<sup>49</sup> Aus diesem Grund ist es wichtig, bei der Revitalisierung eine langfristige und für die Stadt verträgliche Nutzung anzustreben. Dadurch kann eine städtebauliche Struktur erzeugt werden, die Zukunft für die Gesamtstadt hat.<sup>50</sup> Nachfolgend werden vier Konzepte einer angestrebten nachhaltigen Stadtentwicklung durch die Revitalisierung disponibler Bahnbrachen vorgestellt.

46 BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT-, UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG: Nachhaltige Stadtentwicklung [online]

47 MECHTHILD RENNER (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen, Seite 539

48 MECHTHILD RENNER (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen, Seite 540

49 MECHTHILD RENNER (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen, Seite 546

50 KLAUS J. BECKMANN UND INKEN TINTEMANN (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen, Seite 556f.

#### 4.4 BEISPIELE REVITALISIERTER BAHNBRACHEN

##### Beispiel 1: Köln MediaPark

Der MediaPark in Köln wurde auf dem ehemaligen Gelände des brach liegenden Güterbahnhofs Gereon erbaut. Grund hierfür war insbesondere der Rückgang im Bereich Maschinenbau und in der Chemieindustrie. Dieser war wiederum für zahlreiche wegfallende Arbeitsplätze verantwortlich. Durch den wirtschaftlichen Strukturwandel wurde der Güterbahnhof in seiner Funktion nicht mehr benötigt. Deshalb suchte man nach einer Möglichkeit, das Stadtquartier neu aufzubauen, neue Arbeitsplätze zu schaffen und die Wirtschaft wieder anzukurbeln. Der Beschluss zur Nutzung des Gereon Geländes erfolgte am 11.5.1986 durch den Stadtrat von Köln. Das Gereon Gelände weist eine einmalig große, zusammenhängende Freifläche von 20 ha. bei gleichzeitig bester innerstädtischer Lage an der Kölner Altstadt auf. Der Fußweg zum Kölner Dom beträgt ca. 20 Gehminuten.

Im Rahmen der Planung hat die Stadt Köln einen Internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Siegreich ist der Entwurf von Prof. Eberhard Zeidler aus Toronto. Das Gelände wurde anschließend in 13 Teilbereiche aufgeteilt und an private Investoren veräußert. Die Fertigstellung des letzten Gebäudes erfolgte im Februar 2003. Damit ist der MediaPark eines der bedeutendsten Projekte der 90er Jahre.<sup>51</sup>

Der MediaPark weist von Beginn an eine Nutzungsmischung auf. Neben Arbeiten und Wohnen gibt es eine großzügige Freifläche für die Freizeitgestaltung, Gastronomie und Bildungsangebote. Die Verknüpfung mit den umliegenden Stadtquartieren erfolgt über eine Fußgängerbrücke, wodurch die vorhandenen Gleise überquert werden können. Der MediaPark ist ein Beispiel für eine gelungene innerstädtische Entwicklung.<sup>52</sup>



Abb 16: Güterbahnhof als Brache



Abb 17: MediaPark

Von den ersten Gedanken der Brachflächenrevitalisierung bis zur Fertigstellung des Gesamtensembles sind 17 Jahre vergangen. Alle, sich auf dem Gelände befindlichen, Gebäude entstammen der Feder von Ideenwettbewerbsgewinner Prof. Eberhard Zeidler.

Auf der Gesamtfläche von 20 ha gibt es ca. 174.000m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche. Die vorhandenen Räumlichkeiten werden von 250 Unternehmen genutzt. Durch die Revitalisierung sind über 5.000 Arbeitsplätze geschaffen worden. Insgesamt gibt es 200 Wohnungen, welche der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

2500 PKW Stellplätze wurden für Anwohner, Angestellte und Besucher hergerichtet.

Gleichzeitig bieten 10 ha Grünanlagen und ein See Platz zur Erholung. Der MediaPark in Köln hat ca. 4,5 Mio. Besucher pro Jahr. Die Investitionskosten belaufen sich auf über 700 Mio. Euro.<sup>53</sup>

Das Projekt ist abgeschlossen.



Abb. 18: MediaPark Plan, Zeidler Grinnell Architekten



Abb. 19: Städtebaulicher Entwicklungsplan: Zeidler Grinnell Architekten

51 MEHR KÖLN.MEDIAPARK: Vom Güterbahnhof zum attraktiven Multi-Cluster-Standort, Der MediaPark im Wandel der Zeit [online]

52 MECHTHILD RENNER (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen, Seite 549

53 MEHR KÖLN.MEDIAPARK: MediaPark - kurz & knapp [online]

## Beispiel 2: Le Quartier Central in Düsseldorf

Das Projekt Le Quartier Central Düsseldorf ist mit einem DGNB Zertifikat in Silber ausgezeichnet worden. Die Auszeichnung erfolgte für die Umsetzung eines hohen technischen, funktionalen, ökologischen und ökonomischen Standards.<sup>54</sup> Das Quartier ist auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs in Düsseldorf errichtet worden. Hier nutzte man die Chance, aus einer disponiblen Bahnanlage ein neues, innerstädtisches Quartier zu entwickeln. Die besondere Lage innerhalb der Stadt hat den Vorgang begünstigt. Mit dem brach liegenden Gelände wurde ein einzigartig großes, zusammenhängendes Gebiet genutzt, um neuen Raum für Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung und Einkaufen mitten in Düsseldorf zu kreieren. Des Weiteren wurde die Fachhochschule Düsseldorf, sowie die FOM Düsseldorf innerhalb des über 360.000m<sup>2</sup> großen Quartiers errichtet. Die Nutzungsmischung inmitten der Stadt integriert sich gut in das vorhandene Ensemble. Bedeutend ist auch der entlang des Geländes verlaufende Grüngürtel.<sup>55</sup>

Die Initiierung des Projektes fand durch das Stadtplanungsamt Köln und die Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft mbH statt. Zu Beginn wurde ein Werkstattverfahren eingeleitet, um das brach liegende Gelände einer städtebaulichen Neuplanung zu unterziehen. Neben mehreren Architektengruppen ist auch die Bevölkerung zur Mitarbeit aufgerufen worden.<sup>56</sup>



Abb 20: Güterbahnhof Düsseldorf



Abb. 21: Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs in Düsseldorf



Abb. 22: Modell Rahmenplan

54 LE QUARTIER CENTRAL DÜSSELDORF: Le Quartier Central [online]

55 LE QUARTIER CENTRAL DÜSSELDORF: Le Quartier Central Konzept [online]

56 STADTPLANUNGSAMT LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF: Entwicklungsgebiet Güterbahnhof Derendorf Werkstattverfahren [online]

Das Modell des Rahmenplans zeigt die Bebauung, welche entlang einer ausgeprägt großen Straße verläuft. Innenliegend befindet sich eine Freifläche, welche das Gebiet durchgehend begleitet. Die Abbildung 23 zeigt die verschiedenen Baufelder. Lärmschutzmaßnahmen sollen vor allem mit Hilfe von Gabionen getroffen werden.

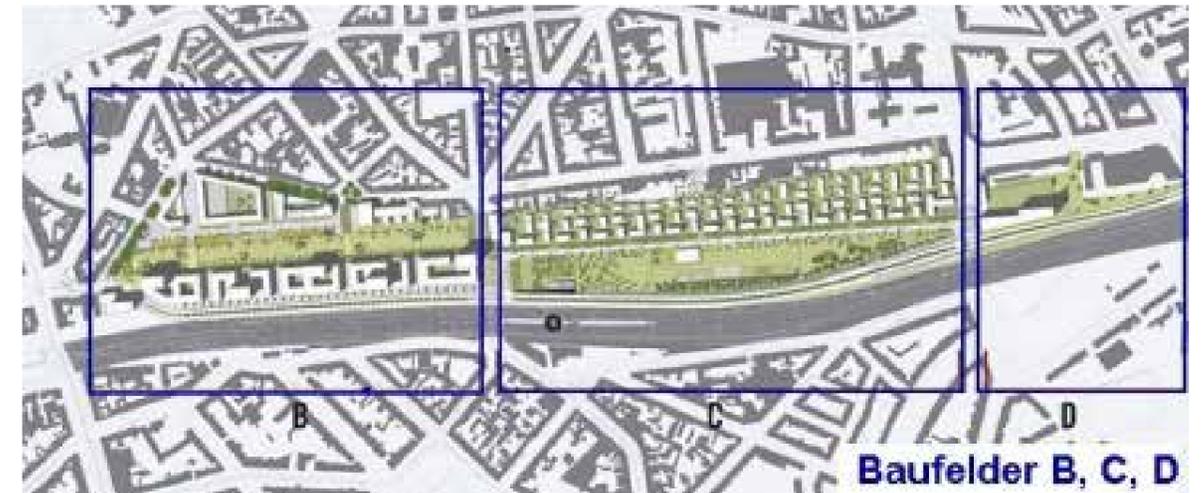


Abb. 23: Baufelder

Das Projekt verdeutlicht einmal mehr das große Entwicklungspotential von disponiblen Bahnflächen. Sowohl Köln als auch Düsseldorf sind Beispiele für Projekte mit sehr großen Dimensionen. Gerade in den Großstädten sind freie Flächen Mangelware und somit bieten nicht mehr von der Bahn genutzte Flächen notwendige Reserven für die innerstädtische Entwicklung. Dazu kommt, dass das Vorhandensein von Brachen und der Verfall der Stadt hinsichtlich Optik und Funktion schaden würde.

Die Stärken der beiden Projekte liegen vor allem in ihrer Zentralität. Dies verbindet einen optimalen Anschluss an die Innenstadt bei gleichzeitiger guter Anbindung in die umliegende Region. Dadurch werden auch viele Besucher angelockt, was sich wiederum in der Tourismusbranche bemerkbar macht. Die Nutzungsmischung ist in beiden Projekten gegeben. Auffällig ist, dass neben dem Wohnen und Arbeiten vor allem die Bildung im Vordergrund steht. Ein weiteres Augenmerk liegt auf der Entwicklung qualitativ hochwertiger Grünflächen und somit der Entwicklung von Freizeit- und Erholungsbereichen. Damit einher geht eine mögliche Entsiegelung bisher versiegelter oder schienenbedeckter Flächen.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, inwieweit auch kleinere Brachflächen das Potential haben, ein neues innerstädtisches Quartier zu bilden oder anderweitig ein Gewinn für die Städte werden zu können. In diesem Zusammenhang werden zwei weitere Projekte vorgestellt, welche über geringere Dimensionen verfügen und deren Planungen noch nicht abgeschlossen sind.



Abb. 24: Stadtumbaugebiet Arnsberg

### Beispiel 3: Bahnhofsumfeld Alt-Arnsberg

Das Bahnhofsumfeld in Alt-Arnsberg ist ein anerkanntes Fördergebiet des Programms Stadtumbau West. Neben, zum Teil brach liegenden, Bahnflächen bestimmen vor allem Industrie- und Gewerbeflächen die Nutzungsstruktur des Gebietes. Problematisch ist vor allem die isolierte Lage. Nicht nur die vorhandenen Brachen, sondern auch der ungestaltete Vorplatz des Bahnhofes, sowie der vorhandene Leerstand innerhalb des Bahngebäudes waren besorgniserregend.



Abb. 25: Bahnhofsgebäude vor der Sanierung



Abb. 26: Bahnhofsgebäude nach der Sanierung

Der Bahnhof fungiert als Tor zur Stadt und ist somit ein wichtiger Ankerpunkt von Arnsberg. Dieser Aufgabe wurde der Bahnhof auf Grund von Verfall und Leerstand schon länger nicht mehr gerecht. Die Umgebung wurde als trostlos und unbefriedigend beschrieben. Des Weiteren ist auch die verkehrliche Anbindung ungenügend. In Folge dessen ist das Bahnhofsgelände in das Förderprogramm „100 Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen“, welches durch das Landesministerium initiiert wurde, aufgenommen worden. Im Rahmen mehrerer Kreativwerkstätten sind mögliche Veränderungen mit vielen verschiedenen Akteuren diskutiert worden. Neben Vertretern der Stadt Alt-Arnsberg waren auch Architekten und Vertreter der Deutschen Bahn AG beteiligt. Das Resultat war die Herausgabe des Rahmenplans zur Bahnhofsumfeldentwicklung in Alt-Arnsberg im Jahr 2001.<sup>57</sup> Im Rahmen der weiteren Entwicklung hat die Stadt Arnsberg das Bahnhofsgelände gekauft. In den Räumlichkeiten ist ein Bürgerzentrum errichtet worden, welches engagierten Bürgern einen Platz bietet. Ebenso bietet das Gebäude Platz für Gruppen, Vereine, die Arnsberger Kontakt- und Informationsstelle für Selbsthilfegruppen, die Engagementförderung der Stadt Arnsberg. Zusätzlich sind ein Kiosk und der Fahrkartenschalter erhalten geblieben, um die ursprüngliche Nutzung aufrecht erhalten zu können.

In einem weiteren Schritt ist die Aufenthaltsqualität des Vorplatzes verbessert worden. Um die verkehrliche Infrastruktur und den Nahverkehr zu verbessern, sind neue Parkplätze und eine Bushaltestelle, sowie Fahrradunterstände errichtet worden. Ein weiteres Gebäude, welches ursprünglich als Schreinerei genutzt wurde, erhielt eine Umnutzung als Werkstatt für die Feuerwehr.

Um die isolierte Lage des Gebietes zu verbessern, ist eine neue Brücke geplant worden, welche das vorhandene Gewerbe- und Industriegebiet an die wichtigen Verkehrsadern (A 46) anschließt. Auf diesem Weg soll die Revitalisierung der vorhandenen Bahnteilbrachen interessanter gemacht werden, da das Gebiet so künftig besser erschlossen werden kann. Die Integration neuer Betriebe in die jetzige Nutzungsstruktur bei gleichzeitiger Neuordnung des Gebietes wird angestrebt und die Erzeugung eines homogenen Bildes ist das Ziel. Das Vorhaben befindet sich zum Teil noch in der Planungsphase.

Insgesamt zeigt sich hier ein Gebiet, welches deutlich kompakter ist, als die vorherigen. Die Revitalisierung findet größtenteils im Bestand statt. Neben Abrissmaßnahmen im nicht mehr genutzten Gleisbereich ist die Aufwertung und Instandhaltung vorhandener Gebäude tragend.<sup>58</sup>

Die Abbildung 24 zeigt das Stadtumbaugebiet in Alt-Arnsberg. Besonders deutlich wird die Notwendigkeit der verkehrlichen Anbindung des Gebietes an die vorhandene Infrastruktur.

Die Abbildungen 25 und 26 zeigen das Gebäude des Bahnhofes vor und nach der Sanierung. Es ist zu sehen, dass das Gebäude seine ursprüngliche Architektur behalten hat und somit der Charakter des Ortes nicht verfälscht wurde. Der weiße Anstrich der Fassade wirkt hell, freundlich und hochwertig. Die neu gewonnene Barrierefreiheit ist an den abgesenkten Bordsteinen zu erkennen. Mit dem Bahnhofsgelände ist ein erster Teil des Stadtumbaus realisiert worden. Die weiteren Abschnitte sind im Bau bzw. Planung.

<sup>57</sup> STADT ARNSBERG (2001): Bahnhofsumfeldentwicklung in Alt-Arnsberg  
<sup>58</sup> STADT ARNSBERG (2001): Bahnhofsumfeld Alt-Arnsberg

#### Beispiel 4: Bahnhof Bettenhausen

Der ehemalige Bahnhof Bettenhausen liegt in Kassel. Auf dem ca. 18.000 m<sup>2</sup> großen Areal ist nach Eintreten des Teilstillstandes über eine Nachnutzung nachgedacht worden. Im Personennahverkehr ist der Bahnhof nicht mehr aktiv. Jedoch handelt es sich um den letzten Bahnhof in Kassel, in welchem noch Güterverkehr stattfindet. Aus diesem Grund war es notwendig, über eine städtebaulich verträgliche und dauerhafte Neuordnung des Geländes und den frei gewordenen Gleisanlagen nachzudenken. Ziel war es, die nicht mehr genutzten Gleise und Bereiche des Bahnhofes zu revitalisieren und somit einer neuen Nutzung zuzuführen. Eine Haltestelle am Bahnhof Bettenhausen gibt es nicht. Jedoch ist das Gebiet über die Straßenbahn- und RegioTram-Haltestellen gut an andere Stadtbereiche angeschlossen. Über die genannten Haltestellen ist auch die Innenstadt von Kassel schnell zu erreichen.<sup>59</sup>



Abb. 27: Bahnhof Bettenhausen



Abb. 28: Güterbahnhof Bettenhausen

Die neuen Planungen sehen vor, auf den Brachflächen direkt neben den Gleisanlagen den „Gewerbepark Söhre“ zu errichten. Es ist angedacht vor allem kleinere und mittelständische Unternehmen anzusiedeln. Die zwei letzten, auf dem Gelände noch vorhandenen, Gebäude sind bereits vollständig renoviert worden. Ein großer Streitpunkt bei der Entwicklung des Gewerbeparks sind vorhandene Altlasten. Der Boden weist an einigen Stellen kontaminierte Bereiche auf. Mit der Entwicklung von kleinteiligem Gewerbe soll ein in Kassel fehlender Markt angeboten werden.<sup>60</sup> Im Jahr 2010 ist bereits eine Autowerkstatt auf dem Bahngelände errichtet worden. Im Rahmen der Erstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Kassel wird auch der ehemalige Bahnhof Bettenhausen als erhebliches Stadtentwicklungspotential erwähnt. Hier wird betont, dass das Gebiet vor allem Potential als Vernetzungs- und Grünfläche hat. Die Stadt Kassel hat das Ziel die übrigen brach liegenden Bereiche freiraumplanerisch aufzuwerten und sowohl qualitativ hochwertigen Grünraum, als auch Parkplätze zu errichten. Dies ist vor allem deshalb notwendig, da dem Ortsteil Bettenhausen bis dato eine größere, zusammenhängende Grünfläche fehlt. Auf diese Weise soll nicht nur die Wohnqualität verbessert werden, sondern auch Raum für eine bessere

59 NH | PROJEKTSTADT (2003-2005): Bahnflächenentwicklung in Kassel – Perspektiven für den Güterbahnhof Bettenhausen  
60 HNA (2014): Kleinbetriebe sind Zielgruppe Statt Brache Gewerbe: Teil des Bettenhäuser Güterbahnhofs wird vermarktet [online]

Freizeitgestaltung gegeben werden. Somit würde dem heute brach liegenden Gelände eine neue Nutzung zugeordnet werden. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass es zu erheblichen Entsiegelungen kommen könnte, wodurch der Ortsteil für das Wohnen zunehmend interessanter werden kann. Einhergehend mit der Entwicklung der Brachen als Naturraum soll, der angrenzende Bachlauf renaturiert werden.<sup>61</sup>

Die Aufstellung des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist die Grundlage für die Bewilligung von Fördermaßnahmen. Auf diesem Weg wäre es der Stadt Kassel möglich, entsprechende Gelder aus den europäischen Strukturfonds für regionale Entwicklung (EFRE) und dem Städtebauförderprogramme von Bund und Land erhalten. Dies würde bedeuten, dass eine entsprechende Entwicklung des Bahnhofes und der noch vorhandenen Brachflächen folgen kann. Die Ausrichtung des ISEK beträgt in etwa 15 Jahre.<sup>62</sup>

#### Fazit der Beispiele

Die genannten Beispiele zeigen die unterschiedlichen Dimensionen von Bahnbrachen. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass sich aus Brachen viel entwickeln kann, wenn sich der richtige Investor gefunden hat. Die Lösungen in Köln und Düsseldorf waren vor allem deshalb möglich, weil entsprechende Investoren vorhanden waren, welche dazu bereit waren, viel Geld in die Projekte zu investieren. Der enorme Vorteil der beiden Großprojekte war nicht zuletzt die sehr gute innerstädtische Lage in zwei prosperierenden Großstädten. Die beiden kleineren Projekte haben weder eine besonders gute Lage, noch das Potential, der beiden ersten Projekte vorzuweisen. Dies liegt neben der Lage an der Größe der Grundstücke, dem Umfeld und der Verträglichkeit der Entwicklung. Ohne spätere gesicherte Rentabilität ist es nicht möglich, eine Brachfläche nachhaltig zu entwickeln.

Trotz dessen wird es deutlich, dass die vorhandenen Brachen dem Umland und damit der Stadt als Gefüge erhebliche Schäden zufügen und deshalb entwickelt werden müssen. Das Beispiel Alt-Arnberg zeigt, dass auch ohne größere Abrissmaßnahmen eine Integration der Bahnbrache in das Umland möglich ist. In diesem Fall geschieht dies durch eine optische Aufwertung und Sanierung, die Anpassung an die Infrastruktur und die Wahl der Nachnutzung. Am Beispiel Bettenhausen zeigt sich, dass eine Rückgabe der Flächen an die Natur ebenso wertvoll sein kann, wie eine Bebauung an anderer Stelle. Es ist davon auszugehen, dass eine vollständige Neubebauung der Fläche in Bettenhausen nicht zum gewünschten Erfolg führt, da keine Interessenten vorhanden sind, die diese Gebäude nutzen. Da dem Ort hingegen Freiräume fehlen, bietet sich die Errichtung einer qualitativ hochwertigen Freifläche an, welche wiederum dauerhaft dafür sorgen könnte, das Wohnen in Bettenhausen zu fördern und den Ort als Wohnstandort zu verbessern. Des Weiteren fällt auf, dass es Möglichkeiten für die Städte gibt, Fördergelder zu erhalten und somit trotz fehlendem Eigenkapital Brachen neu zu strukturieren und weiterzuentwickeln.

61 STADT KASSEL (2014): Entwicklungskonzept Kasseler Osten Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Seiten 54f., 150ff., 219 [online]  
62 Stadt Kassel (2014): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kasseler Osten [online]

## 4.5 MÖGLICHKEITEN DER FINANZIERUNG VON REVITALISIERUNGEN

Grundsätzlich gibt es für die Städte verschiedene Möglichkeiten, die Brachflächenbeseitigung zu finanzieren. Eine davon ist es, Fördergelder zu erhalten, um eine zeitnahe Entwicklung und Umsetzung von Gebieten mit Entwicklungsbedarf durchzuführen, auch wenn die Kommune nicht über genügend Kapital verfügt.

In Nordrhein-Westfalen ist eine Option die Aufnahme der Kommune in das **Städtebauförderprogramm** „Stadtumbau West“. Das Förderprogramm sieht sich insbesondere als Entwicklungshilfe für Städte und Gemeinden, welche auf Grund des wirtschaftlichen und demografischen Wandels städtebauliche Defizite aufweisen. Es handelt sich um ein Bund-Länder-Programm und soll eine Hilfestellung geben bereits frühzeitig eine Lösung für mögliche Probleme, wie zum Beispiel Industriebrachen o.ä., zu finden und entgegen zu wirken. Auf Basis eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes soll eine nachhaltige, verträgliche Stadtstruktur entstehen oder erhalten bleiben. Im Mittelpunkt steht die Vermeidung und Vorbeugung von Funktionsverlusten innerhalb der Städte und Gemeinden. Die Umsetzung der Konzepte erfolgt auf kommunaler Ebene. Die Verteilung der Gelder erfolgt gemäß der 1/3 Regelung. Je 1/3 der benötigten Gelder sind von Bund, Land und Kommune aufzubringen.<sup>63</sup>

Die Kernpunkte des Programms Stadtumbau West sind wie folgt definiert:

„1) Erarbeitung und Fortschreibung von integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten als

*Grundlage für die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in den Städten*

2) Aufwertung der von wirtschaftlichem und militärischem Strukturwandel betroffenen Stadtgebiete, zum Beispiel durch Wieder-/Umnutzung von Brachflächen oder durch Stärkung der Stadtquartiere als Wohn- und Wirtschaftsstandort

3) Anpassen von Wohngebieten der Gründerzeit, der 1930er bis 1940er Jahre oder der 1950er bis 1970er Jahre an den aktuellen Bedarf, Schaffung zukunftsfähiger, familiengerechter und Generationen übergreifender Wohnformen, Vermeiden von Leerstand.“<sup>64</sup>

Eine wichtige Voraussetzung für die Bewilligung der Förderung ist die Feststellung, dass es sich um ein Gebiet handelt, welches gemäß § 136 Absatz 2 BauGB städtebauliche Missstände aufweist, die es zu beheben gilt. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn Gebiete wegen ihrem baulichen Zustand oder der sonstigen Beschaffenheit die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gerecht werden können. Das beinhaltet auch, dass ein Gebiet die ursprünglich gewählte Funktion, zum

Beispiel als Wohngebiet, nicht mehr erfüllen kann (Vergleich § 136 Abs. 2 (1) BauGB).<sup>65</sup>

63 BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT: Stadtumbau West [online]

64 BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT: Kernpunkte des Programms [online]

65 DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 136 Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen [online]

Des Weiteren wurde die Aufstellungen eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes als verpflichtend für die Möglichkeit der Förderung durch Bund und Land erklärt. In den Handlungskonzepten werden strategische Maßnahmen ernannt, welche zur Verbesserung der Situation in den Städten führen sollen. Es gilt die Stärken und Schwächen eines Gebietes zu benennen und das mögliche Entwicklungspotential zu definieren. Integriert bedeutet in diesem Fall, dass alle wichtigen Faktoren bei der Planung berücksichtigt und in das Konzept einbezogen werden. Dazu gehören neben der wirtschaftlichen Entwicklung zum Beispiel auch die Infrastruktur und Demografieprozesse und somit der Gedanke einer Themenübergreifenden Stadtentwicklung. Für die Erstellung der Integrierten Handlungskonzepte ist vom Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ein Leitfaden herausgegeben worden, welcher den Planern bei der Umsetzung und Aufstellung der Konzepte behilflich sein soll. Erst im Anschluss an eine Bewilligung ist es möglich die entsprechenden Fördergelder zu erhalten.<sup>66</sup>

Eine weitere Möglichkeit zur Förderung sind die Gelder der **Europäischen Strukturfonds**. Diese werden unterschieden in Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung (EFRE) und Europäischen Sozialfonds (ESF). Diese Fonds bieten eine zusätzliche Finanzierungsquelle und können nur gekoppelt an Förderprogramme ausgezahlt werden. Es handelt sich um eine Kofinanzierung. Die Aufgabe des EFRE wird wie folgt definiert: „Aufgabe des Fonds für regionale Entwicklung ist es, durch Beteiligung an der Entwicklung und an der strukturellen Anpassung der rückständigen Gebiete und an der Umstellung der Industriegebiete mit rückläufiger Entwicklung zum Ausgleich der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte in der Union beizutragen.“<sup>67</sup>

Eine weitere Möglichkeit Gelder zu erhalten, ist der Weg über **private Investoren** und Sponsoren. Hier gibt es für die Kommune beispielsweise die Option in Kooperation mit einem Investor die Entwicklung eines Gebietes voran zu treiben. Mit Hilfe von städtebaulichen Verträgen gemäß §11 BauGB kann die Durchführung der städtebaulichen Maßnahmen geregelt werden. Wichtig ist an dieser Stelle, dass der Investor nachweisen kann, dass er das Gebiet innerhalb kurzer Zeit entwickeln möchte und auch entsprechend finanziell abgesichert ist, um das Vorhaben tatsächlich durchzuführen.<sup>68</sup> Auf diesem Weg können Projekte realisiert werden, auch wenn die Stadt weder über entsprechende Mittel verfügt noch in die Städtebauförderprogramme aufgenommen worden ist. Gleichzeitig liegt die Gefahr, dass das Projekt scheitert, nicht mehr nur in den Händen der Stadt. Die Kooperation mit privaten Investoren, Sponsoren oder anderen Personen kann somit ein guter Weg für Kommunen sein, welche nicht genügend Geld haben, Projekte aus eigener Kraft zu finanzieren.

66 MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung Leitfaden für Planerinnen und Planer

67 BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE: EFRE und ESF [online]

68 DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 11 Städtebaulicher Vertrag [online]

## 5. DAS PLANGEBIET (MIKROSTANDORT)

Das zu bearbeitende Plangebiet befindet sich nahe der Innenstadt der Kreisstadt Gütersloh. Es handelt sich um die Brache des Güterbahnhofs und die angrenzende, grün umrandete Fläche. Das Areal liegt in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt (siehe Abbildung 29). Die Fläche des Güterbahnhofs geländes beträgt rund 11.000m<sup>2</sup> mit den angrenzenden Bereichen (siehe grüne Markierung) sind es ca. 104.000m<sup>2</sup> Fläche.



Abb. 29: Plangebiet

### 5.1 HISTORISCHER EINBLICK UND BEDEUTUNG DES BAHNSTANDORTES

Der Güterbahnhof galt lange Zeit als das Industrielle Herz der Stadt und war maßgeblich daran beteiligt, dass erfolgreiche Unternehmen aus dem Umland nach Gütersloh gezogen sind. Nachfolgend wird an dieser Stelle auf die wichtigsten Ereignisse im Blick auf die Eisenbahn und den Güterbahnhof für die Stadt Gütersloh eingegangen.

Im Jahr 1847 entscheidet der König Friedrich Wilhelm III., dass Gütersloh einen Bahnhof erhält. Im Zuge dessen wird Gütersloh nicht nur Kreisstadt, sondern auch Industriestadt. Für die industrielle Entwicklung

von Gütersloh war dies ein entscheidender Schritt. Der Anschluss an die Cöln-Mindener-Eisenbahn war der Motor für eine rasante Entwicklung der Stadt Gütersloh.

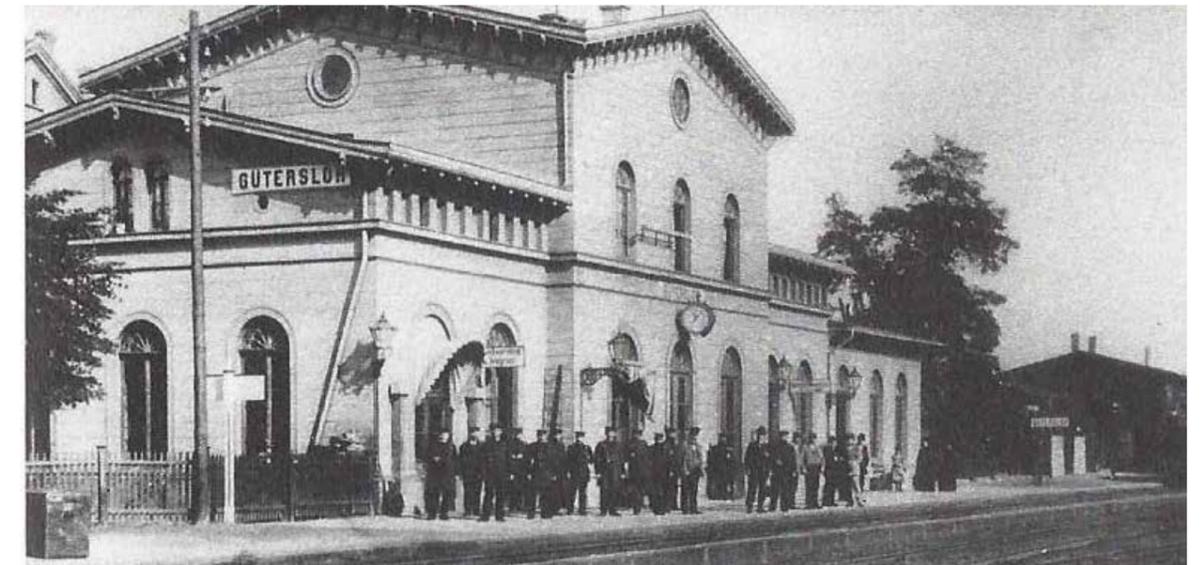


Abb. 30: Cöln-Mindener Eisenbahn

Im Jahr 1907 siedelt sich, auf Grund der neuen Möglichkeiten durch die Bahn, die Firma Miele in Gütersloh an. Gütersloh wird immer reicher und wohlhabender. Es zeigt sich, dass es richtig war, in die neue Eisenbahnstrecke zu investieren. Bis zum Jahr 1911 wächst Gütersloh um mehr als 11.000 Einwohner. Das liegt sowohl an der Wirtschaftskraft, als auch an der Eingemeindung der umliegenden Dörfer. In Folge des großen Reichtums wird ein botanischer Stadtpark für die Bevölkerung angelegt. Doch auch an den neu gebauten Häusern und Villen ist der Reichtum der Stadt deutlich zu erkennen.<sup>69</sup>

Die nachfolgende Darstellung entstammt der Erzählung von *Herrn Rudolf Herrmann*, welcher seine Gedanken und Erlebnisse über Bahn- und Güterbahnhof im Dezember 1994 niederschrieb und dem Stadtarchiv Gütersloh zur Verfügung stellte.

Im Jahr 1932 ist der Güterbahnhof, welcher dem Bahnhof direkt gegenüber liegt, fertig gestellt worden. Insgesamt gab es vier Ladegleise, einen großen Kran und verschiedene Flächen zum Lagern von Gütern. Die übrigen Verkehrsflächen befanden sich rücklings des länglichen Güterbahnhofgebäudes. Während der Kriegszeit sind nicht nur Torpedoteile vom Güterbahnhof aus versendet worden. Zwischenzeitlich wurde der Bahnhof auch als Lazarett für Kriegsverletzte amerikanische Soldaten genutzt. Zu dieser Zeit musste ständig damit gerechnet werden, dass Luftangriffe auf den Bahnhof erfolgen. Weil über den Bahnhof und Güterbahnhof unter anderem Material für Waffen befördert wurde, waren sie ein Ziel für Tiefflieger, da an dieser Stelle die Stadt besonders verwundbar war. Die größten Schäden nahmen die Lokomotiven. In weiten Teilen ist der Güterbahnhof von Beschädigungen jedoch verschont geblieben. Zwischenzeitlich musste

69 MATTHIAS BORNER, DETLEF GÜTHENKE (2012): Stadtführer Gütersloh, Seite 9ff.

der Betrieb der Bahnen eingestellt werden. Grund hierfür war die mangelnde Befahrbarkeit der Gleise. Nach deren Reparatur war es möglich, den Zug- und Güterverkehr wieder aufzunehmen. Während der Güterbahnhof das Jahr 1935 quasi ohne Schäden überstand, wurde das Empfangsgebäude des Bahnhofes teilweise zerstört. Allerdings hielt sich das Ausmaß der Zerstörung an dieser Stelle im Rahmen, sodass das Gebäude nicht abgerissen werden musste, sondern wieder aufgebaut werden konnte.

Ostern im Jahr 1945 ist die Empfangshalle bei dem Einmarsch der amerikanischen Truppen vollständig gesprengt worden. Am Güterbahnhof starben durch den Beschuss von Tieffliegern viele Menschen. Durch die große Not kam es am Güterbahnhof zu Plünderungen, da einige der dort stehenden Bahnen Lebensmittel geladen hatten. Unter Aufsicht der amerikanischen Truppen sind Bahnhof und Gleise wieder aufgebaut und repariert worden. Im Anschluss befuhren vorerst nur Militäzüge unter den Augen der amerikanischen Streitkräfte den Bahnhof. Erst nach dem Kriegsende am 8.5.1945 wurden wieder einheimische Lokführer und Arbeiter beschäftigt. Die Arbeit im Güterbahnhof ist nach und nach wieder aufgenommen worden. Insgesamt war die Versorgung schlecht. Es herrschte Lebensmittelknappheit. Der Wiederaufbau musste per Hand und aus eigener Kraft erfolgen.

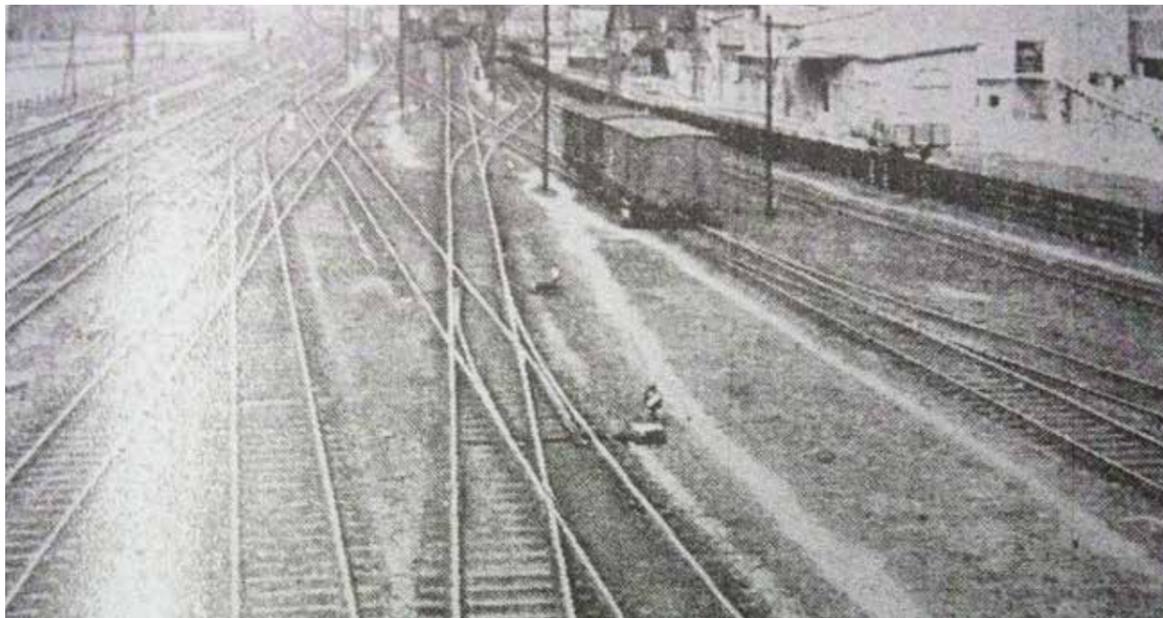


Abb. 31: Gleise am Güterbahnhof (Herrmann 1950)

Die Aufgaben der Güterabfertigung der Gütersloher Reichsbahn waren insbesondere die Be- und Entladung der Lokomotiven, sowie die Ausgabe von Fahrkarten. Auch die Abfertigung von Gepäck- und Expressgut und die Rangierung standen auf der Tagesordnung. Für das Bahnbetriebswerk war das Verkehrsamt Bielefeld zuständig. Der Güterbahnhof war zu Zeiten des Kriegsendes ein wichtiger Versorgungsstandort. Im Lauf der Zeit profitierten die Unternehmen am Güterbahnhof am Langen Weg. Die Firma Virus erhielt im Jahr 1967 täglich über 20 Güterwagen mit Utensilien für die Weiterverarbeitung. Auch als Bahnbusverkehrsstelle wurde das Gelände des Güterbahnhofes genutzt.

1987 sind zwei von vier Gleisen des Güterbahnhofes für die Fertigstellung der Unterführung an der Osna-

brücker Landstraße für einen Zeitraum von mehreren Monaten gesperrt worden. Erst im Jahr 1991 sind wieder alle vier Gleise des Güterbahnhofes in Betrieb genommen worden. Letztlich ist der Güterbahnhof dem wirtschaftlichen Strukturwandel zum Opfer gefallen und wurde schlussendlich nicht mehr benötigt. Im Jahr 1997 wurde er geschlossen und liegt seither brach. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Güterbahnhof ein wichtiger Punkt in der Geschichte von Gütersloh, von dem viele Unternehmen profitierten. Heute bildet die Brache einen rückseitig liegenden, in sich zusammenfallenden Schandfleck ohne größere Bedeutung.<sup>70</sup>

#### **Bedeutung des Güterbahnhofes früher:**

- Motor der industriellen Entwicklung
- Standortverbesserung
- Wirtschaftskraft/ Arbeit

#### **Bedeutung heute:**

- Brach liegende, nicht nutzbare Fläche
- Ungepflegter Ort
- Rückseite der Innenstadt

## 6. STÄDTEBAULICHE ANALYSE

Das Plangebiet ist hinsichtlich seiner städtebaulichen Gegebenheiten umfassend zu analysieren und zu bewerten. Auf diesem Weg ist es möglich, einen tiefer gehenden Einblick in das Gebiet zu erhalten und festzustellen, welche Stärken und Schwächen das Gebiet aufweist, um im Anschluss passende Nutzungen für das Gelände zu ermitteln.

Die Analyse erfolgt mittels Kartierungen und Fotodokumentationen vor Ort.

#### **Folgende Bereiche werden im Rahmen der städtebaulichen Analyse genauer betrachtet:**

1. Bebauung
2. Nutzungen
3. Geländemerkmale
4. Freiräume
5. Erschließung
6. Wahrnehmung, Geräuschkulisse
7. Abschließende SWOT-Analyse

## 6.1 BEBAUUNG

Der Schwarzplan auf Seite 43 und die Fotoaufnahmen 1-4 zeigen die Gebäudestrukturen und markanten Raumkanten im Bereich des Plangebietes.

Zunächst fällt auf, dass die Bahntrasse einen deutlichen Einschnitt in das Stadtbild bringt. Entlang der Trasse wird ein Teil des Gebietes durch das große, zusammenhängende Gebäude am Bahnhof abgeschirmt. Die Gebäudeform ist als charakteristisch für die Nutzung als Güterbahnhof zu bezeichnen. Der Zustand der Halle gilt als baufällig und einsturzgefährdet (1).

Entlang der Straße „Langer Weg“ bildet die lückenhafte Bebauung einen Gegenpool zu dem geschlossenen, langen Bahnhofsgebäude (2). Insgesamt wirkt der Bereich ungepflegt und unstrukturiert. Die vorhandene niedrige Mauer mit Zaun entlang des Gebietes (3) führt zu einer weiteren optischen Teilung und Abgrenzung der bebauten Flächen entlang des Langer Weges am Gelände des Güterbahnhofs. Zudem wirkt die Straße schmal und ist schwer einsehbar. Ein Fußweg ist nur an der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofsgeländes vorhanden. Im Zentrum des Gebietes ist eine Freifläche zu erkennen (4). An dieser Stelle entfällt die Fassung der Straßen durch Gebäude.

Durch das Vorhandensein von der Friedrich-Ebert-Straße und der Bahntrasse wird die Inselbildung des Gebietes begünstigt. Die Friedrich-Ebert-Straße hat keine bauliche Fassung und wird lediglich von dichtem Grün begleitet. An der Carl-Bertelsmann-Straße sind beidseitig Gebäude vorhanden. Die Gebäudestruktur wird durch vorgelagerte, innenhofartige Strukturen immer wieder unterbrochen. Daher wirkt das Straßenbild insgesamt wenig homogen. Dies ist auf dem Schwarzplan gut zu erkennen.



Abb. 32: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof



Abb. 33: Analysekarte 1

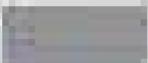
## 6.2 NUTZUNGEN

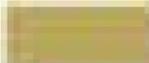
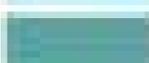
### Ansässige Firmen

- 1 Halle Güterbahnhof, Leerstand
- 2 Zoll, Leerstand
- 3 Wasserwerk
- 4 Arvato
- 5 Jobcenter und BCD Travel
- 6 Leerstand
- 7 Frisuren Schmiede
- 8 DEVK und Naturheilpraxis
- 9 Gerds Backstube, Bäckerei
- 10 Fotografie Schorcht
- 11 Auto Mobil Glas
- 12 Wilfried Fischer
- 13 Waschstraße/ TINEX Tankstelle
- 14 Bürogemeinschaft: regio IT, Medienfabrik, Hauer Architekten, Steuerberater und Rechtsanwälte, Industrie und Wohnbau, Infokom GT
- 15 Restaurant/ Kantine Medienfabrik
- 16 Beauty- und Haarstudio

- 17 Balletstudio Neumann, Onesite Personlanagentur, Kosmtikstudio
- 18 Bürogemeinschaft: Crossmedia, Flötotto und Neisen, topoCare, dudadesign  
Ehemalige Nudelfabrik  
C.H. Diestelkamp (Industrieanlage)  
Gebäude steht unter Denkmalschutz!
- 19 Minipreiscenter
- 20 Diestelkamp Kälte und Klima
- 21 Kunstmann Sanierung und Trocknung
- 22 Seppmann Versicherungen
- 23 Radsport Schiffner
- 24 Tinten.Shop&more
- 25 Nagelstudio
- 26 Café Ibrügger

Nicht nummerierten Gebäuden konnte die spezifische Nutzung nicht zugeordnet werden.

-  Lagerhalle
-  Garagen
-  Wasserwerk
-  Gewerbe
-  Büro
-  Einkauf
-  Geschäftsgebäude

-  Handel und Wohnen
-  Wohnen
-  Gewerbe und Wohnen
-  Güterbahnhofshalle
-  Zoll
-  Waschanlage und Tankstelle
-  Werkstatt

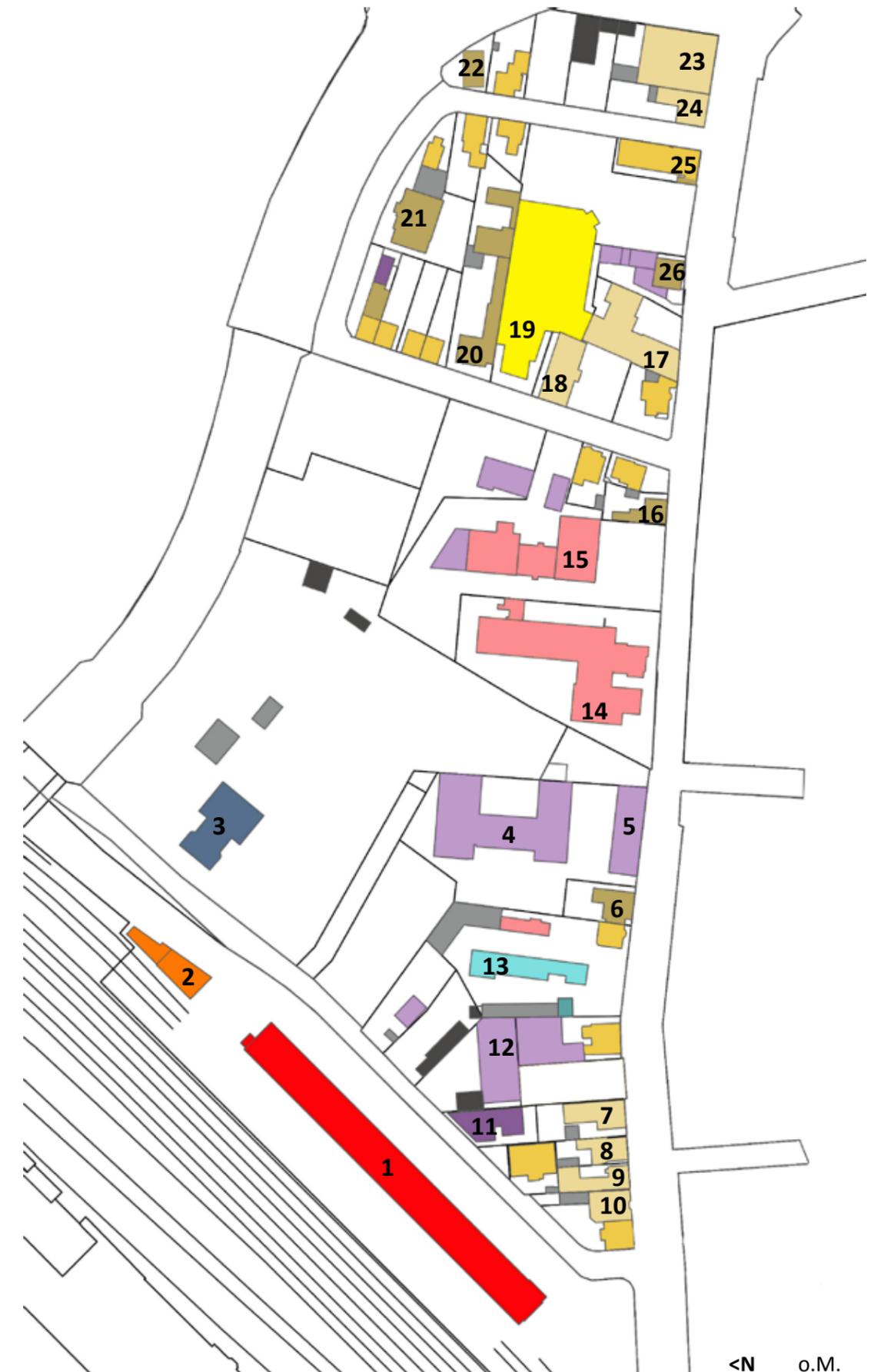


Abb. 34: Analysekarte 2

Im Plangebiet gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen. Einige fallen dabei wegen ihrer Gebäude und oder Flächengröße besonders auf und prägen das Plangebiet somit maßgebend. Aus diesem Grund werden diese Nutzungen nochmals im einzelnen präziser beschrieben.

#### Güterbahnhof

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes ist als Brache zu bezeichnen. Es besteht kein Denkmalschutz für die baufällige Halle. Die Fläche vor dem Gebäude wird derzeit als Parkplatz für Busse und als Betriebsbahnhof der Busverkehr Ostwestfalen benutzt. Das gesamte Gelände ist vollständig umzäunt und abgeschlossen. Mehrere Warnschilder an den Eingängen weisen darauf hin, dass die Gebäude einsturzgefährdet sind. Ab und an wird das verlassene Gebiet als Location für Fotoshootings benutzt. Des Weiteren gibt es zwei Zollgebäude auf dem Gelände, die ebenfalls baufällig sind.

#### Stadtwerke Gütersloh

Die Stadtwerke Gütersloh sind mit dem Wasserturm und dem Wasserwerk gegenüber des Bahnhofes stationiert. Das Gelände ist von einer Grünfläche umgeben. Außerdem besteht eine größere Gehölzpflanzung, wodurch ein parkähnlicher Eindruck entsteht, zusätzlich ist der Bereich vollständig umzäunt und nicht begehbar. Das Wasserwerk wird als Wasserlieferant und Versorger für umliegende Stadtteile genutzt. Die Gebäude sind in einem guten baulichen Zustand und das Gelände wirkt großzügig, da nur ein größerer Gebäudekomplex vorhanden ist.<sup>71</sup>

#### Medienfabrik und regio iT

Die Medienfabrik ist eine deutsche Werbeagentur und gehört zur Bertelsmann Tochter avarto. Das Gebäude gehörte bis zu seiner Umnutzung 1998 zu einer dort ansässigen Nudel- und Stärkefabrik. Über die Jahre hinweg sind die Gebäude umgebaut und zusätzlich erweitert worden. Als Zentrale dient das an der Carl-Bertelsmannstraße liegende Gebäude.<sup>72</sup> Angrenzend an die Medienfabrik befindet sich die Gesellschaft für Informationstechnologie mbH (kurz regio iT). Diese bietet Beratung und Information rund um das Thema IT. Die Bürogebäude sind allesamt in einem guten baulichen Zustand.

#### Sonstige Nutzungen

Mehrere ehemalige Villen sind im Lauf der Zeit umgenutzt worden und dienen nun als Bürostandorte. Zum Teil sind Anbauten errichtet worden. Alt und neu treffen an dieser Stelle aufeinander. Die Wohnnutzung spielt in dem Gebiet ebenfalls eine wichtige Rolle. Viele Gebäude weisen im Erdgeschoss Gewerbe und in den oberen Geschossen Wohnungen auf. Die Tankstelle nimmt im Gebiet viel Platz ein, ohne sich in das Gesamtbild einzufügen. Zu der Tankstelle gehört auch eine Waschanlage.

71 STADTWERKE GÜTERSLOH: Die Wasserwerke der Stadtwerke Gütersloh [online]

72 ARVATO MEDIENFABRIK: Über uns [online]

Außerdem gibt es einen Bäcker, Minipreis, Friseursalons und Nagelstudios. Die Nutzung der Gebäude mit einer Nutzung als Büro überwiegt. Verschiedene Parkflächen für Kunden, Besucher oder Anwohner sind innerhalb des Geländes ebenfalls ausgewiesen.

#### Zwischenfazit Nutzungen

Es ist ersichtlich, dass das Gebiet von einer deutlichen Nutzungsmischung lebt. Sie ist in Form von Bürogebäuden, Gewerbe, Einzelhandel und Wohnen vertreten. Dabei ist die Nutzungsmischung charakteristisch für das Gebiet und ist aus diesem Grund in jedem Fall zu erhalten. Einige der Gebäude im Plangebiet stammen aus dem Zeitalter der Industrialisierung. Vor allem rote Ziegel kennzeichnen das Ortsbild der früheren Jahre im 19. Jahrhundert. Moderne Anbauten schaffen einen besonderen Charakter und die Zugehörigkeit der Bahnhofshalle wird durch den roten Klinker deutlich. Aus Sicherheitsgründen ist das Gelände für Bürger nicht nutzbar.

#### Gebäudehöhen

Die Gebäudehöhen variieren in der Regel zwischen zwei und drei Geschossen. Wenige Gebäude weisen auch eine viergeschossige Bauweise auf. Dies ist jedoch die Ausnahme.

Die vorhandenen Garagen, sowie die Gebäude an der Tankstellen, haben in der Regel nur ein Geschoss und fallen somit in der übrigen Struktur auf. Bei der Neuerrichtung von Gebäuden ist darauf zu achten, dass sich die jeweiligen Gebäudehöhen an die vorhandenen angleichen, damit das Gesamtbild im Quartier nicht verändert wird. Insgesamt kann man sagen, dass sich die Gebäude im Plangebiet sehr voneinander unterscheiden. Dies ist sowohl in den verschiedenen Jahren der Errichtung, aber auch auf die Mischnutzung zurückzuführen. Rein gewerbliche Gebäude oder ein Güterbahnhof haben andere Ansprüche an Form und Ausrichtung der Gebäudekörper, als beispielsweise reine Wohn- oder Geschäftshäuser. Die unterschiedlichen Gebäude gehören in das Gebiet, wie die Vielfalt der Nutzungen.

### Topographie

Die topografische Karte zeigt, dass das Gelände des Güterbahnhofes höher liegt als die Gebäude der Umgebung. Vom langen Weg aus ist das Gelände über eine Treppe erreichbar. Die topografischen Unterschiede sind künstlich erzeugt worden. Von Westen nach Osten fällt das Gelände um ca. 3 Höhenmeter und der Unterschied von Norden nach Süden beträgt ca. 1,5m. Innerhalb des Gebietes variieren die Höhen um ca. 0,5m, das heißt, dass das Gebiet vom Bahnhof in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße leicht abschüssig ist.

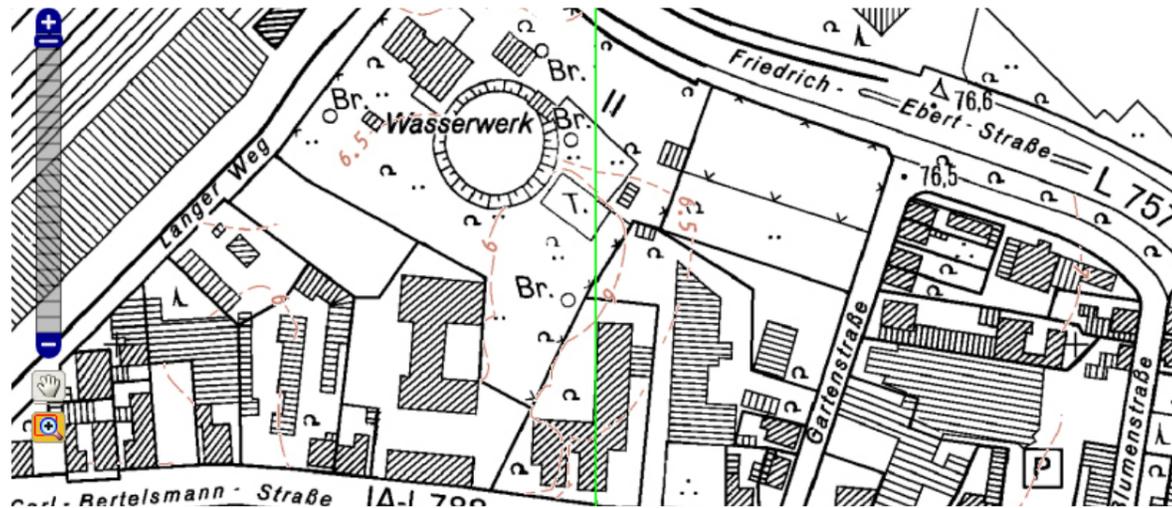


Abb. 35: Topographie

### Boden und Altlasten

Der Großteil des Geländes auf dem Güterbahnhof ist versiegelt. Am Rande des Areals sind einige ungepflegte Pflanzungen erkennbar. Derzeit sind in der Karte „Abgrabungen /Aufschüttungen / Altablagerungen / Altlasten“ des Umweltportals für die Stadt Gütersloh keine Altlasten eingetragen. Im Rahmen des Bundesbodenschutzgesetzes ist am 01.03.1999 das Gesetz zum „Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten“ in Kraft getreten. Dieses fordert die Städte und Gemeinden auf, Altlasten zu kartieren und auf ihren Gefährdungsgrad hin zu bewerten.<sup>73</sup> Da der Güterbahnhof bis dato keine neue Nutzung erhalten hat, ist von einer akuten Gefahr allerdings auch nicht auszugehen. Es ist aber anzunehmen, dass im Rahmen einer Neubebauung und Umnutzung einige Altlasten entfernt werden müssen. Hierzu gehört nicht nur der Abbruch der einsturzgefährdeten Halle, sondern auch die Entfernung von Gleisen und zugehörigen Kabeln u.ä.. Außerdem ist anzunehmen, dass es durch den Betrieb am Güterbahnhof durch Abgase, Öle, Treibstoffe und Beschuss im Krieg zu einer Bodenbelastung gekommen ist. Es ist davon auszugehen, dass die Belastungen auf dem Gelände unterschiedlich hoch sind. Hohe Belastungen müssten im Fall einer Neubebauung entsprechend tief ausgehoben und entsorgt werden.<sup>74</sup>

<sup>73</sup> STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: E.4.1 - Abgrabungen /Aufschüttungen / Altablagerungen / Altlasten [online]

<sup>74</sup> STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: E.8.1 Altlastenkataster [online]

### Gerüche

Geruchsimmissionen sind durch das Ein- und Ausfahren der Bahnen und vorbeifahrende Autos wahrnehmbar. Des Weiteren riecht es an der Tankstelle, wie zu erwarten, nach Benzin. Ansonsten konnten keine unangenehmen Gerüche ausgemacht werden. Die Wahrnehmung von Gerüchen und insbesondere von Geräuschen bestimmt maßgeblich die funktionelle Nutzung eines Gebietes.

### Geräusche

Die Geräuschkulisse ist im gesamten Plangebiet sehr unterschiedlich. Daher sind in der Abbildung 36 Orte markiert worden, an denen es besonders laut ist. Dies ist vor allem entlang der Straßen der Fall. Am Bahnhof ist zu beobachten, dass der gegenüberliegende Hauptbahnhof häufig Geräuschemissionen durch vorbeifahrende oder ein- und ausfahrende Züge erzeugt. Die Güterhalle hat durch ihre Konstitution jedoch den Effekt, dass der Lärm der Bahnen im Hintergrund der Güterbahnhofshalle kaum wahrgenommen wird. Sie wirkt durch die langgezogene Form wie ein Geräuschpuffer. Die häufigsten Geräusche sind neben Lärm durch Autos die der Bahnen. Ansonsten ist es im rückwärtigen Gebiet an den Stadtwerken eher ruhig. Am lautesten ist die Friedrich-Ebert-Straße zu hören, da diese sehr stark befahren wird.

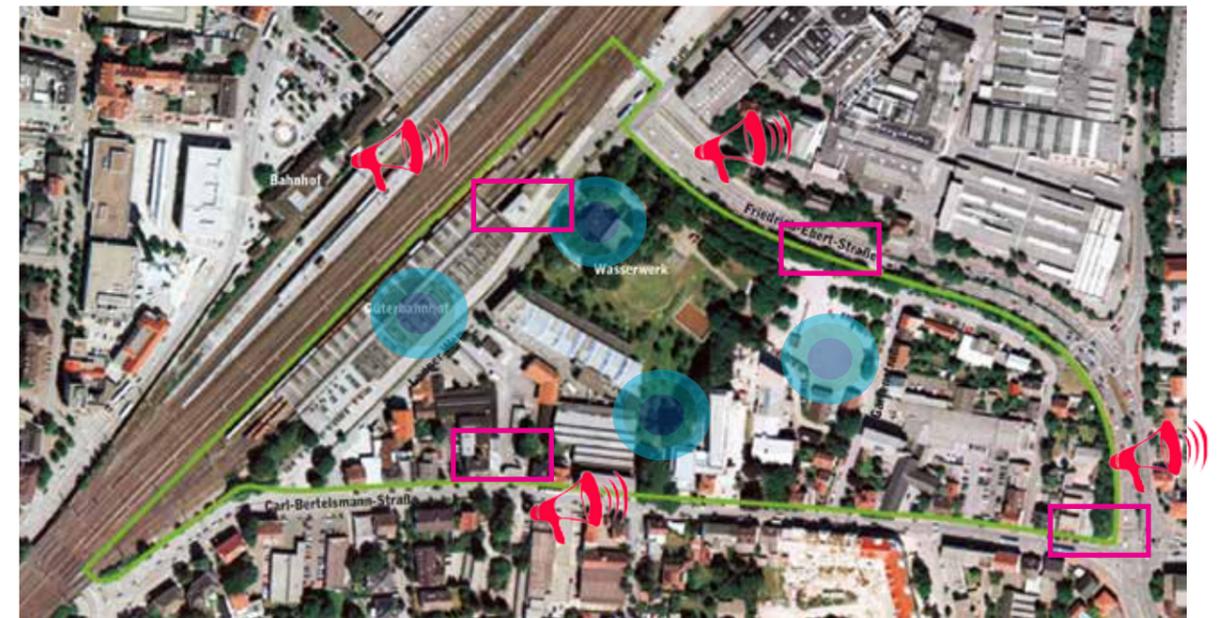


Abb. 36: Wahrnehmung



Unangenehme Geräusche



Ruhebereiche



Unangenehme Gerüche

## 6.5 LÄRM

Gerade Geräusche können vom Menschen nur schwer ausgeblendet werden, sodass es bei Stress zu Krankheitsfolgen kommen kann, wenn man dauerhaft einer zu lauten Umgebung ausgesetzt wird.

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen hat zu diesem Zweck eine Broschüre herausgegeben, welche sich mit dem Lärmschutz befasst. Auch Verkehrslärm kann gesundheitsschädlich sein. Es ist erwiesen, dass es nicht nur zu psychischen, sondern auch zu physischen Beeinträchtigungen kommen kann. Hierbei ist zu beachten, dass die Wahrnehmung von Lärm immer subjektiv ist und somit jeder Mensch Lärm anders wahrnimmt. Die nebenstehende Abbildung zeigt den Schallpegel in Dezibel und den entsprechenden Stressfaktor von Hörschwelle (0 dB(A)) bis Schmerzschwelle (130 dB(A)) an.

Gemessen wird der Schalldruck, welcher bei Geräuschen erzeugt und anschließend in Dezibel umgerechnet wird. Die Messung des Schalldrucks wird dort gemessen, wo er entsteht (Emission) und dort, wo er wirkt (Immission). Durch die Messung von Immissionen und Emissionen kann der Lärmschutz verbessert und angepasst werden. Es gibt unterschiedliche Richt- und Grenzwerte für Immissionen. In Mischgebieten dürfen Gewerbe und Industrie tagsüber maximal 60 dB(A) und in der Nacht 45 dB(A) erzeugen. In Gewerbegebieten sind es tagsüber 65 dB(A) und in der Nacht 50 dB(A).

Bei den Grenzwerten für den Straßenverkehr ist zu beachten, dass diese nur dann angepasst werden, wenn die Straße neu errichtet oder wesentlich verändert wird. Aus diesem Grund kann es bei alten Verkehrswegen zu Abweichungen führen, die entsprechend schädlich sein können. Für den Straßenverkehr gelten in Mischgebieten maximale Belastungen von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. In Gewerbe-

gebieten sind die Werte höher. Am Tag soll der Geräuschpegel 69 dB(A) nicht überschreiten. In der Nacht gelten Grenzwerte von maximal 59 dB(A).<sup>75</sup>

Seit dem Jahr 1990 verpflichtet der § 47a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) die Städte und Gemeinden zur Kartierung von schädlichen Umwelteinwirkungen.



Abb. 37: Schallpegel

<sup>75</sup> MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2009): Besser leben mit weniger Lärm, Infos und Tipps für einen besseren Lärmschutz

In diesem Fall handelt es sich um Lärmbelastungen. Für die Überprüfung der Lärmbelastungen ist durch das Landesumweltamt NRW (LUA) ein Screening eingeführt worden. Es handelt sich um eine Lärmuntersuchung des Landesumweltamtes (heute LANUV-NRW) und wurde im Jahr 1999 für Gütersloh durchgeführt. Ergebnis des Screenings sind Geräuschbelastungskarten für die Bereiche Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserverkehr, sowie Industrie und Gewerbe. Im Rahmen dieses Screenings ist auch das hier zu bearbeitende Plangebiet untersucht worden. Die Berechnung der Schallpegel für das Plangebiet erfolgte im 50m Raster.

Auf Grund dessen, dass die Screenings über 15 Jahren alt sind, ist davon auszugehen, dass sich die Werte im Lauf der Zeit verändert haben. Dies ist anzunehmen, da es mittlerweile deutlich mehr PKW gibt und sich die Struktur innerhalb des Gebietes ebenfalls verändert hat. Besonders auffällig ist, dass in der damaligen Karte noch kein Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße zu erkennen ist. Aus diesem Grund ist zu vermuten, dass es vor allem an dieser Stelle aktuell zu deutlich höheren Belastungen kommt. Außerdem hat sich das Gebiet durch Nutzungsänderungen von Gewerbe in Bürostandorte deutlich geändert.<sup>76</sup>



Abb. 38: Umgebungsärm

In Verbindung mit dem LUA-Screening sind für die Stadt Gütersloh mehrere Gutachten erstellt worden. Diese haben sich unter anderem mit der Berechnung der Lärmstärke im Bereich der Straßen, des Schienenverkehrs und Gewerbe- und Industriestandorten auseinandergesetzt.

Neben dem LUA-Screening von 1999 gibt es auch aktuellere Aufzeichnungen des Lärmpegels. Die Anpassung der Lärmkarten ist durch die Veränderung von Verkehr und Infrastruktur notwendig. Ziel ist es, Lärm künftig zu mindern beziehungsweise entsprechende Vorkehrungen zur Lärmreduzierung zu treffen.

<sup>76</sup> LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW: Geräuschbelastungskarten Gütersloh [online]

## Schienerverkehr

Die folgenden Karten wurden 1999 im Rahmen des LUA-Screenings erstellt. Der Schienenverkehr ist sowohl am Tag, als auch in der Nacht gemessen worden. In diesem Fall wurde das Schienennetz der Deutschen Bahn AG analysiert. Innerhalb dieser Berechnung wurden die unterschiedlichen Zugtypen beachtet. Hierzu gehören neben dem Intercityexpress (ICE) und der Interregiobahn (IR) auch die Güterzüge. Zusätzlich wurden unterschiedliche Parameter aufgestellt, welche in die Berechnungen eingeflossen sind. Wichtige Parameter waren die jeweiligen Bremssysteme, die Höchstgeschwindigkeit der Züge, die benötigte Bremslänge und die Länge der Züge.

Die Abbildungen 39 und 40 zeigen das Resultat der Messungen und Berechnungen am Tag und in der Nacht. Der Blick auf die Karte der Tagwerte zeigt, dass die Stadt von den Bahnschienen der Deutschen Bahn einmal durchschnitten wird. Direkt an den Gleisen konnten Werte von bis zu 80dB(A) gemessen werden. Es ist ersichtlich, dass die Gebäude, welche unmittelbar an die Bahnschienen angrenzen, den Lärm dämpfen. Dort sind noch ca. 55-60 dB(A) zu messen. Je dichter die Bebauung wird, desto geringer ist der ankommende Lärm. Das Plangebiet weist eine Lärmbelastung von ca. 45 dB(A) im östlichen Randbereich bis 80 dB(A) an den Schienen auf. Der Schienenlärm nimmt mit der Entfernung zu den Gleisen kontinuierlich ab.<sup>77</sup>

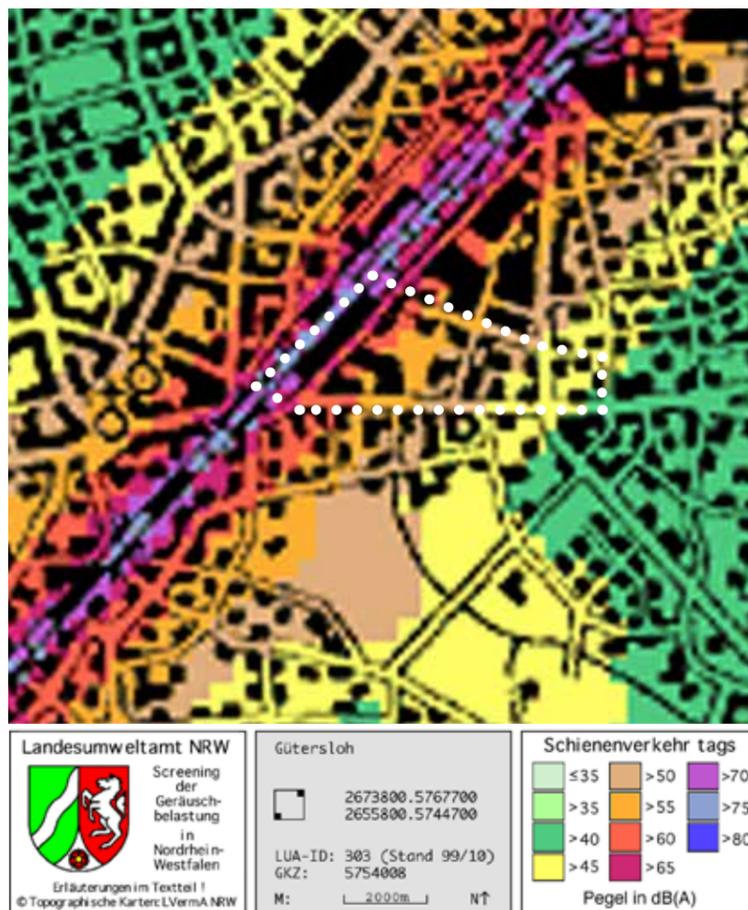


Abb. 39: Schienenlärm am Tag

Die Karte mit den nächtlichen Messungen zeigt, dass es kaum Unterschiede in Bezug auf die Lärmbelastung gibt. Es sind lediglich kleine Abweichungen zu sehen, die für das Plangebiet nur von geringer Bedeutung sind. Die Lärmbelastung ist in der Nacht ca. 10 dB(A) geringer als am Tag und liegt bei 45 dB(A) im östlichen Randbereich. Direkt an den Schienen werden auch in der Nacht noch bis zu 80 dB(A) erreicht. Dies ist für die weitere Planung zwingend zu beachten. Die weiße Markierung zeigt das Plangebiet.

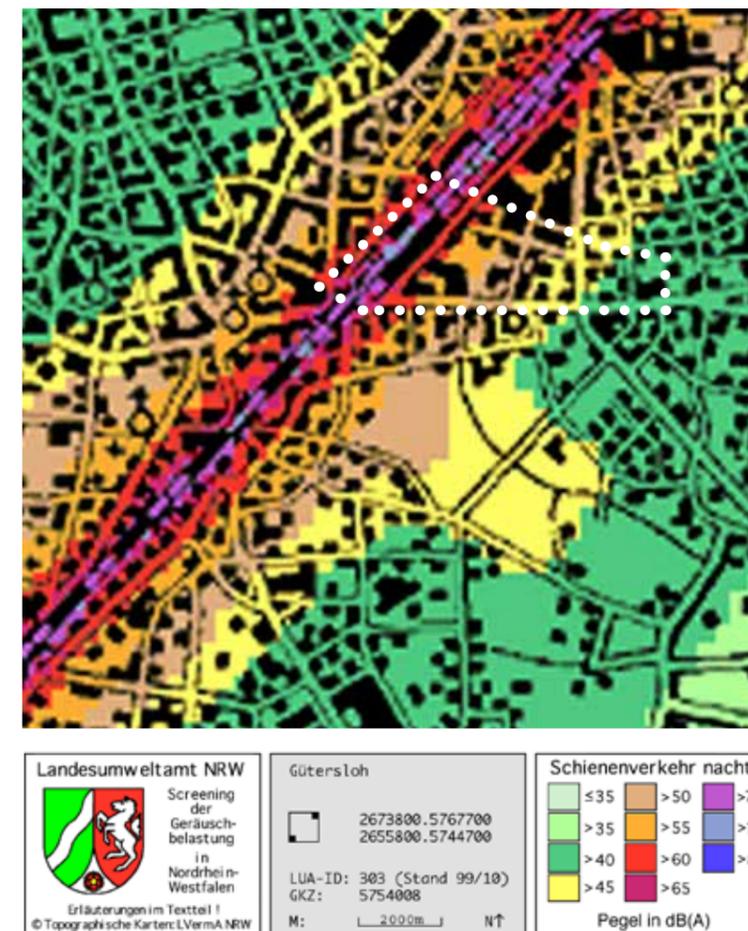
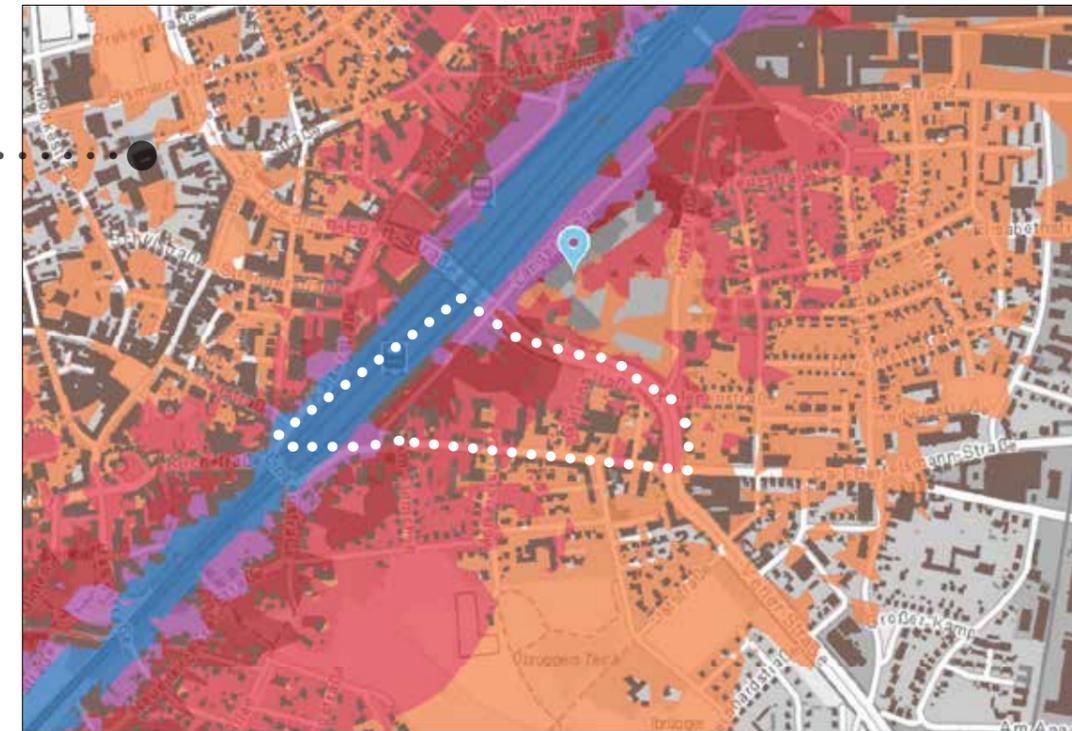


Abb. 40: Schienenlärm in der Nacht

Die Abbildung 41 zeigt neue Messungen des Schienenverkehrs am Tag (2012). Im Gegensatz zu der oberen Abbildung wird eine Vielzahl an Neustrukturierungen im Gebiet berücksichtigt. Im Verhältnis zu 1999 gibt es für die Belastung am Tag kaum erkennbare Unterschiede. Die Belastung liegt ebenfalls zwischen ca. 55 und 75+ dB(A) am Tag. Demnach ist es im Randbereich tagsüber ca. 10 dB(A) lauter als 1999 gemessen.



© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © BKG, © Planet Observer  
Abb. 41: Schienenlärm am Tag 2015

Die Abbildung 42 zeigt neue Messungen des Schienenverkehrs in der Nacht ab dem Jahr 2012. Im Gegensatz zu der oberen Abbildung wird eine Vielzahl an Neustrukturierungen im Gebiet berücksichtigt. Im Verhältnis zu 1999 sind nachts Sprünge von ca. 5-10 dB(A) in allen Bereichen zu erkennen. Damit ist das Gebiet deutlich weniger Lärmbelastungen ausgesetzt als zuvor. Der Pegel reicht von weniger als 55 bis über 70 dB(A). Die weiße Markierung zeigt das Plangebiet.



© LANUV NRW, © Straßen.NRW, © Geobasis.NRW, © BKG, © Planet Observer  
Abb. 42: Schienenlärm in der Nacht 2015

## Straßenverkehr

Die Grafiken der Seite 57 entstammen den Aufzeichnungen des LUA-Screenings von 1999. Die Lärmaufnahme des Straßenverkehrs zeigt ein anderes Bild als das des Schienenverkehrs. In der Karte (Stand 1999) ist zu sehen, dass die Verkehrsstruktur netzartig ist. Vor allem entlang der Carl-Bertelsmann-Straße wird an dieser Stelle ein hoher Lärmpegel erreicht. Dieser liegt am Tag bei ca. 65 dB(A). Die übrigen Straßen im Gebiet verzeichnen Lautstärken von ca. 45 bis 55 dB(A). Die erhöhte Lautstärke an der Carl-Bertelsmann-Straße ist Folge der Tatsache, dass diese direkt zu den Unternehmen Bertelsmann, Mohn Media und Arvato führt. Damit verbunden ist der Lieferverkehr und Arbeitsweg zahlreicher Menschen aus Gütersloh und Umgebung. Vereinzelt kann auch ein Lärmpegel von 75dB(A) ausgemacht werden. Dies ist im Einfahrtbereich der Carl-Bertelsmann-Straße zu sehen. Da sich die Straße an dieser Stelle kreuzt, ist davon auszugehen, dass die Kreuzungen die Bildung von Lärm begünstigen. Zum einen kommt es hier zu vielen Start- und Stopsituationen und zum anderen treffen an Kreuzungen viele Autos aufeinander. Der Lange Weg, welcher entlang des Güterbahnhofsgeländes verläuft, weist tagsüber mit 45-55dB(A) eine geringere Lärmbelastung auf als die Carl-Bertelsmann-Straße. Da die Straße lediglich eine Querverbindung ist und als Abkürzung genutzt wird, wird sie deutlich weniger befahren. Die Friedrich-Ebert-Straße wirkt mit 45-50 dB(A) auf das Gebiet ein. Die Straße ist in den 70er Jahren als Umfahrung der Innenstadt gebaut worden. Da der Autoverkehr deutlich zugenommen hat, ist davon auszugehen, dass es im Lauf der Zeit zu einem Anstieg des Lärmpegels gekommen ist.

In der Nacht ist, im Gegensatz zum Schienenverkehr, ein deutlicher Unterschied in der Lärmbelastung zu sehen. Die Carl-Bertelsmann-Straße ist mit ca. 60dB(A) nach wie vor laut. An den angrenzenden Gebäuden sinkt der Lärmpegel auf unter 45dB(A). Das sind rund 10 dB(A) weniger als am Tag. Deutlich leiser ist das Gebiet, welches oberhalb der Friedrich-Ebert-Straße liegt. Hier wurden im Jahr 1999 noch 35-45 dB(A) gemessen. Es ist ersichtlich, dass der Lärm von der Straße ausgehend wellenartig absnimmt. Dies ist sowohl auf Gebäude, als auch Bepflanzungen zurückzuführen. Der Lange Weg ist in der Nacht ebenfalls weniger von Straßenlärm betroffen. Der Pegel liegt bei 45-55 dB(A) und ist damit verhältnismäßig niedrig. Die weiße Markierung zeigt das Plangebiet.

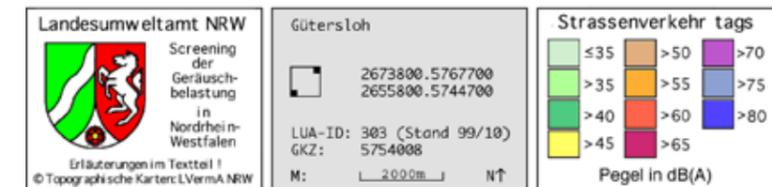


Abb. 43: Straßenlärm am Tag

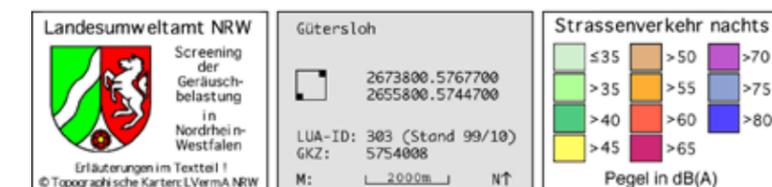


Abb. 44: Straßenlärm in der Nacht

Wie zu erwarten ist an der Friedrich-Ebert-Straße im Jahr 2012 in der Abbildung 45 eine deutliche Lärmsteigerung zu erkennen. Die Straße verursacht ca. 70 dB, was einer Zunahme von 20dB(A) (45-55 dB(A) 1999) entspricht. Die Carl-Bertelsmann-Straße und der Lange Weg sind in der Karte nicht farblich markiert worden und verursachen demnach mit 55 dB(A) weniger Lärm als im Jahr 1999.

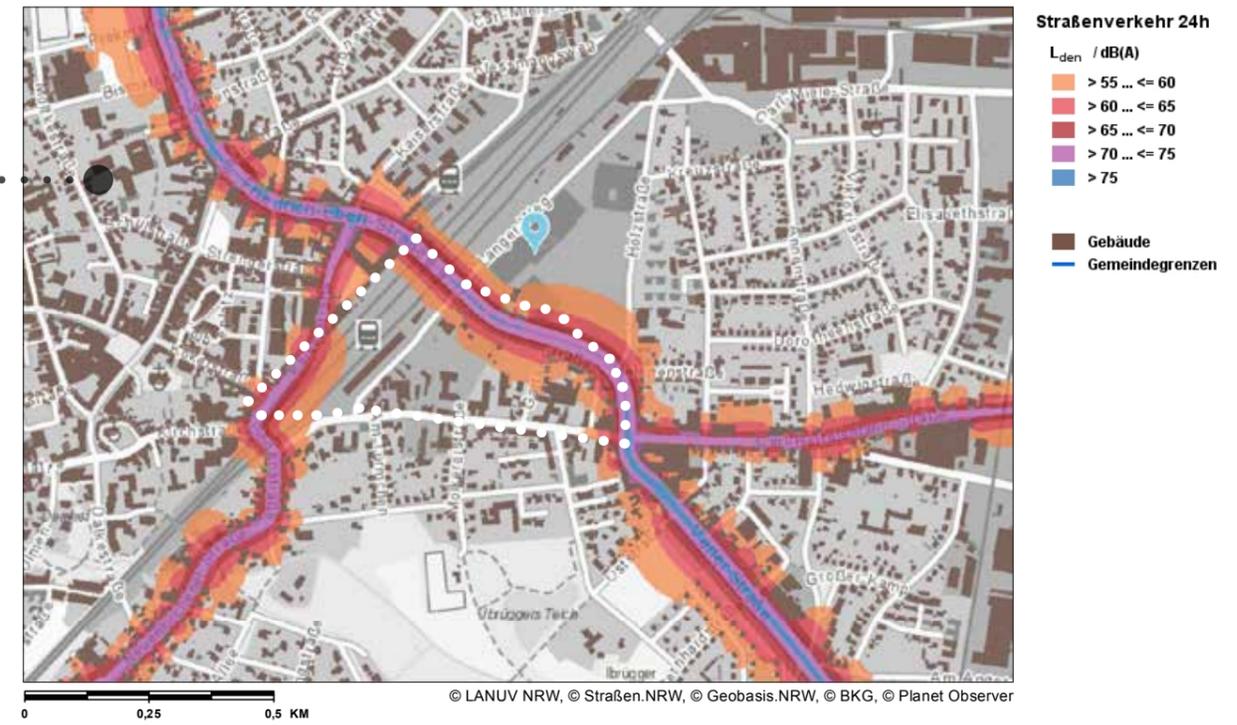


Abb. 45: Straßenlärm am Tag 2015

Auch in der Nacht, siehe in der Abbildung 46, ist die Belastung an der Friedrich-Ebert-Straße deutlich lauter. Sie verursacht mit 65 dB(A) ca. 25 dB(A) mehr als im Jahr 1999. Damit geht von dieser Straße der größte Lärmpegel aus. Die erhöhte Belastung ist bei der Planung zwingend zu beachten. Die weiße Markierung zeigt das Plangebiet.

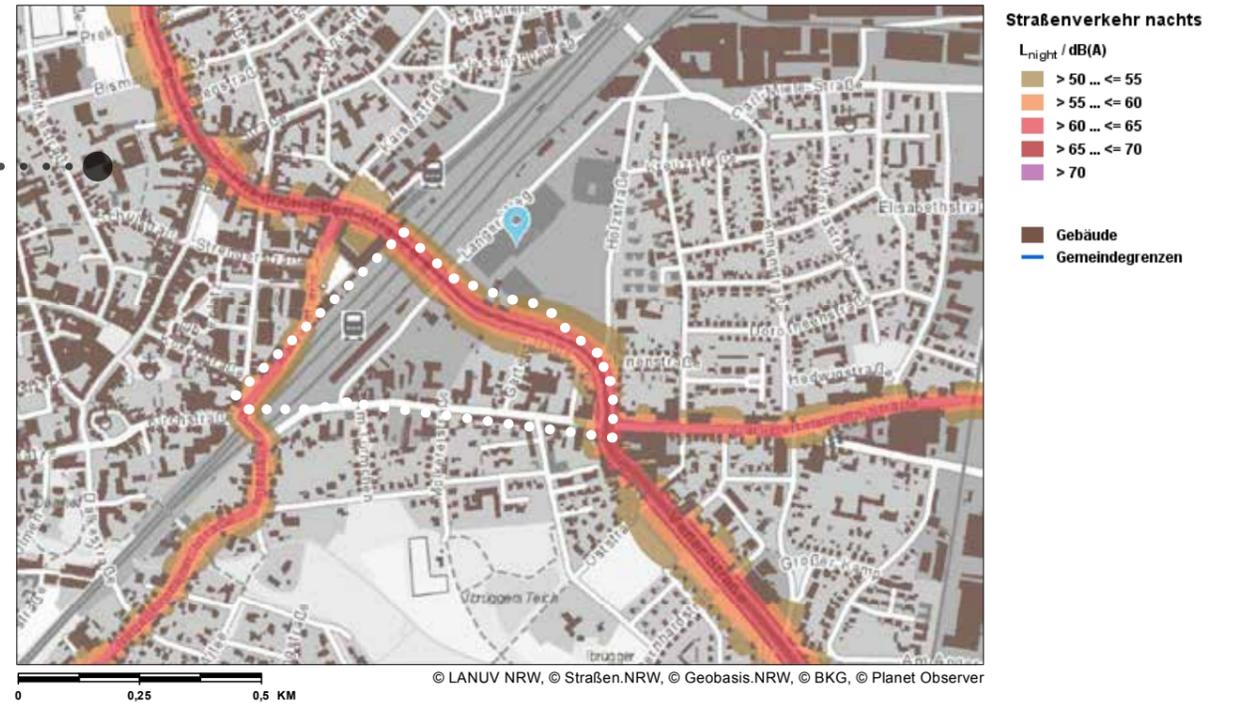


Abb. 46: Straßenlärm in der Nacht 2015

## Industrie und Gewerbe

Industrie und Gewerbe haben im Plangebiet einen festen Standort. 1999 war noch deutlich mehr Industrie und Gewerbe im Plangebiet vorhanden. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich die Lärmbelastung an dieser Stelle positiv verändert hat. Neuere Karten ab dem Jahr 2012 sind für das Gebiet aktuell nicht vorhanden. Deshalb kann kein abschließender Vergleich erfolgen. In den Karten aus dem Jahr 1999 ist deutlich zu sehen, dass eine hohe Lärmbelastung im Plangebiet vorliegt. Im größten Teil des Gebietes beträgt die Lärmbelastung tagsüber ca. 60dB(A). Im Zentrum kommt es zu einer punktuellen Aufnahme von 70dB(A). Diese Belastung liegt innerhalb des Geländes. Entlang der gegenüberliegenden Seite der Carl-Bertelsmann-Straße in südlicher Richtung ist die Lärmbelastung deutlich geringer. Dort wurden ca. 20dB(A) weniger gemessen. Tendenz sinkend. Die weiße Markierung zeigt das Plangebiet.

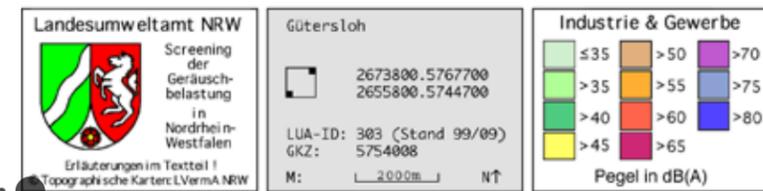


Abb. 47: Industrie und Gewerbe am Tag

In der Karte, welche den Lärmpegel bei Nacht zeigt, ist zu erkennen, dass es wesentlich ruhiger ist als am Tag. Hier kommt es lediglich noch zu Belastungen von ca. 45 dB(A) am westlichen Rand des Gebietes. Es ist zu beobachten, dass es in dem Gebiet an sich, mit der Ausnahme des Güterbahnhofes, keine Ruhestörungen gibt. Auch die sehr hohe punktuelle Belastung inmitten des Gebietes ist nicht mehr vorhanden. Im Gegensatz hierzu ist jedoch das Gebiet im Süden unterhalb der Carl-Bertelsmann-Straße mit rund 45 dB(A) verhältnismäßig laut. Hier haben sich die Werte im Vergleich zum Tag nicht geändert. Es ist eine durchgehende Lärmbelastung von 45 dB(A) gemessen worden. Auch innerhalb der angrenzenden Innenstadt bleibt der Lärmpegel weitestgehend stabil. In der Nacht sinkt die Lärmbelastung um maximal 5 dB(A).

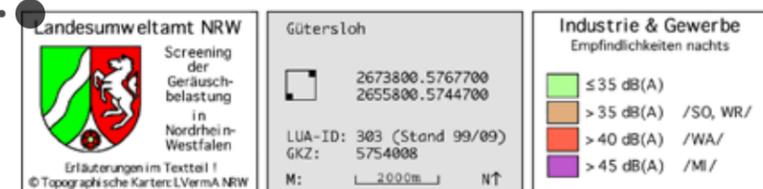


Abb. 48: Industrie und Gewerbe in der Nacht

## Zusammenfassendes Fazit zur Lärmbelastung

Für das abschließende Fazit zum Thema Lärm werden nur die höchsten Werte beachtet, da diese den schädlichsten Einfluss haben. Zusammenfassend kann man sagen, dass die auf das Gebiet wirkenden Immissionen verhältnismäßig laut sind. Beim Schienenverkehr handelt es sich um Höchstwerte von 80 dB(A) am Tag und 75 dB(A) in der Nacht. Die Straßen wirken mit maximal 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht ein. Industrie und Gewerbe kommen auf 65 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Die maximale Belastung, die ein Gebiet bei einer Wohnnutzung ausgesetzt sein sollte, liegt tagsüber bei 45 dB(A) und nachts bei 35 dB(A). Für die weitere Nutzbarmachung des Plangebietes ergibt sich daraus, dass im Falle einer Wohnnutzung lediglich Rand- bzw. Innenbereiche des Plangebietes in Frage kämen und für entsprechenden Lärmschutz gesorgt werden müsste. Andernfalls ist eine andere Nutzung anzuvisieren.

## 6.6 FREIRÄUME

### Plätze und Sichtachsen

Im Plangebiet und nahem Umfeld gibt es einige Platzsituationen, die in der Karte eingezeichnet sind. Die größte vorhandene, aber derzeit nicht wahrnehmbare, Platzsituation befindet sich in Front des Güterbahnhofes. Bei den übrigen Plätzen sind Gebäuden vorgelagert, damit sind sie privat und demnach nicht zugänglich. Grundsätzlich hat das Gebiet aktuell keine ansprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten. Es gibt keine Bänke oder andere Sitzmöbel. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass Gewerbe und Einzelhandel den meisten Raum einnehmen und das Gebiet von der Stadt abgegrenzt wird. Aufenthaltsplätze für Besucher gibt es somit nur außerhalb des Gebietes. Von der Carl-Bertelsmann-Straße aus gibt es vereinzelte Sichtmöglichkeiten auf das Bahnhofsgelände. Dies ist vor allem bei der Tankstelle der Fall, weil das Gebäude entsprechend niedrig ist. Auf dem Güterbahnhof versperrt das dominante Bahnhofsgebäude die Sicht in Richtung Stadt und Hauptbahnhof.

### Freiflächen und Grün

Am Wasserwerk (1) ist eine größere, grasbewachsene Freifläche vorhanden, welche jedoch auf Grund der Umzäunung nicht begehbar ist. Auf dieser Freifläche befindet sich eine Vielzahl an alten, hochgewachsenen Gehölzen. Auch entlang der Bürogebäude (2) ist das Außengelände ansprechend gestaltet worden. Hier finden sich neben Grasflächen und Gehölzen auch modellierte Mulden zur Sammlung von Regenwasser. Dieses Gelände ist ebenfalls in sich verschlossen und kann nicht genutzt werden. Neben einzelnen Gehölzpflanzungen entlang der Carl-Bertelsmann-Straße und einer dichten Bepflanzung an der Friedrich-Ebert-Straße (3), sind im Eingangsbereich des Langen Weges sind ebenfalls Gehölz- und Strauchpflanzungen vorhanden. Die dichten Sträucher und der Gräserbewuchs entlang des Bahnhofsgeländes wirken ungepflegt und haben keine aufwertende Wirkung. Es ist erkennbar, dass die Fläche brach liegt und nicht genutzt oder gepflegt wird. Spielplätze für Kinder gibt es nicht.



1) Verschlossene Grasfläche mit Gehölzen am Wasserwerk



2) Regenmulden auf dem Gelände der Medienfabrik



3) „Wildwuchs“ im Eingangsbereich des Langen Weges

Abb. 50: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof 2



Abb. 51: Analysekarte 3

## 6.7 ERSCHLIESSUNG UND BARRIEREN

Das Bahnhofsgelände wird durch die Straße Langer Weg erschlossen. Es gibt zwei Eingangstore zu dem Gelände, die derzeit eine Barriere bilden (1). Rückseitig, auf Höhe der Friedrich-Ebert-Straße, gibt es einen großen Parkplatz (2). Dieser wird über den Langer Weg erschlossen. Während der Besichtigung herrschte wenig Verkehr. Der Lange Weg wird als Abkürzung genutzt. Die Erschließung des Langer Weges erfolgt für Radfahrer sowohl über den Anschluss an der Friedrich-Ebert-Straße, als auch über den, der für die Autofahrer zugänglichen Weg, über die Carl-Bertelsmann-Straße. Die Carl-Bertelsmann-Straße besteht aus zwei Spuren. Es gibt mehrere Parkmöglichkeiten im Straßenraum. Der Verkehr ist vor allem zu den Stoßzeiten (7:30 und 16:30 Uhr) als ausgeprägt zu bezeichnen. Am südwestlichen Rand des Plangebietes mündet die Straße über eine Unterführung in die Innenstadt. Die Carl-Bertelsmann-Straße kreuzt die vierspurige Friedrich-Ebert-Straße. Die Friedrich-Ebert-Straße (3) fungiert als Einfahrt in den Gütersloher Innenstadtbereich. Eine direkte Wegeverbindung vom Langer Weg in die Innenstadt besteht weder für PKW, noch für Fußgänger. Durch diese Barriere wird der Eindruck, dass sich das Gelände abkapselt, verstärkt. Die Friedrich-Ebert-Straße ist entsprechend ihrer Funktion als Innenstadteinfahrt stark befahren. Die Lage der Möbelhäuser und des Gartencenters trägt ebenfalls zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen bei.

Die Garten- und die Blumenstraße sind Stichstraßen und führen von der Carl-Bertelsmann-Straße zu den jeweiligen Gebäudekomplexen. Die Straßen sind miteinander verbunden. Eine Umfahrung der Gebäude ist in diesem Bereich möglich. Eine Durchfahrt zur Friedrich-Ebert-Straße oder dem Langer Weg ist nicht gegeben.

Die größte und nicht zu ändernde Barriere bildet die Bahntrasse. Diese wird mit Hilfe der Unterführungen umgangen. Auffällig sind auch die vielen vorhandenen Parkplätze, welche den ortsansässigen Firmen zugehörig sind und über die jeweiligen Wege erschlossen werden.



1) Eingangstor



2) Parkplatz



3) Blick auf die Friedrich-Ebert-Straße und angrenzende Gebäude

Abb. 52: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof 3

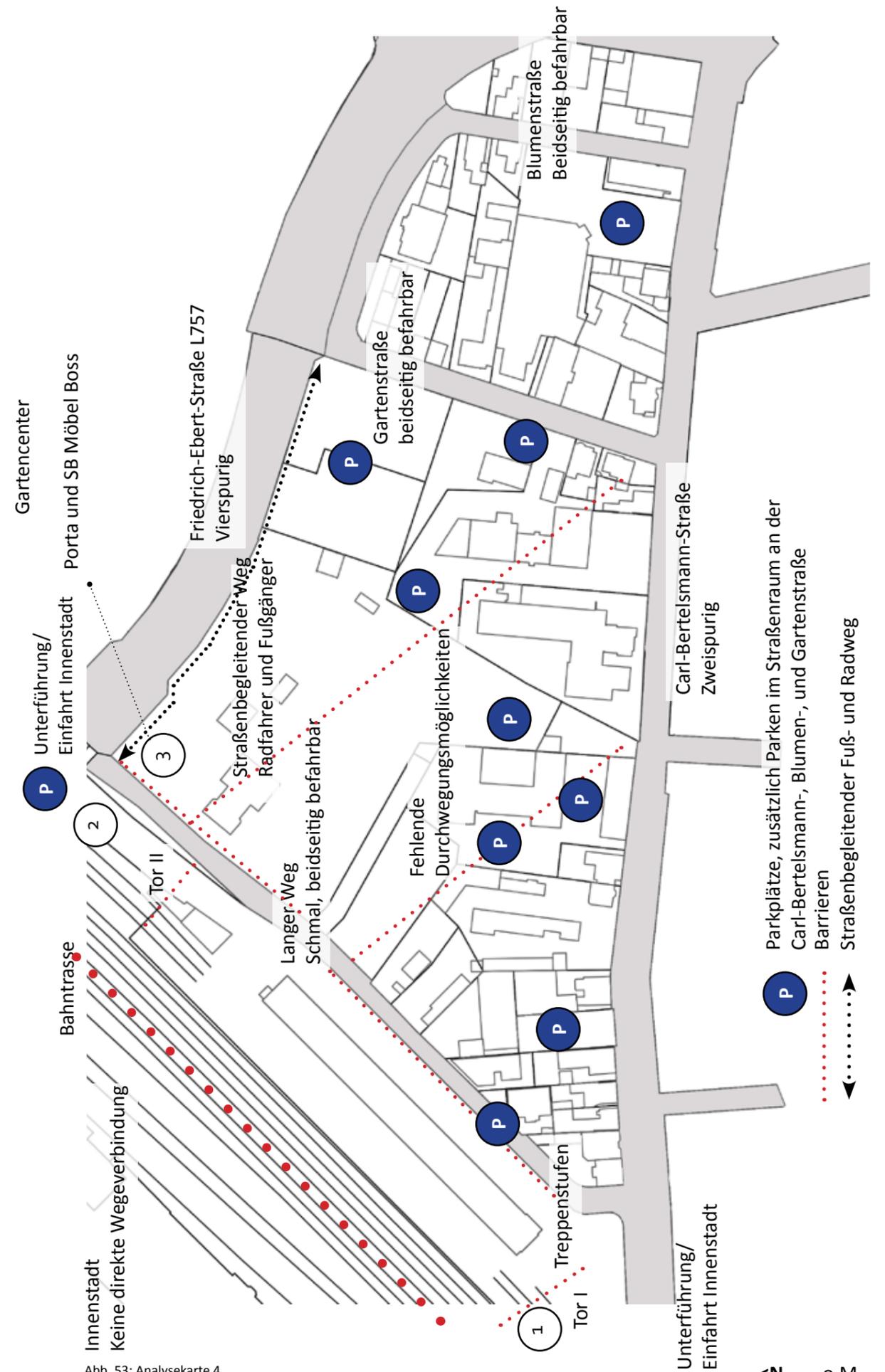


Abb. 53: Analysekarte 4

## 6.8 STRENGTHS, WEAKNESSES, OPPORTUNITIES, THREATS ANALYSE

Das Ziel der Masterthesis ist es, neue und tragbare Nutzungen für das Gebiet am Güterbahnhof zu finden. Des Weiteren sollen insbesondere die Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten für Brachflächen am Beispiel von Gütersloh herausgearbeitet werden. Diese sollen nachhaltig und ein Gewinn für das Quartier und somit für die Stadt Gütersloh sein. Dies wird durch die Maßnahme der Innenentwicklung gestärkt. Gleichzeitig soll erreicht werden, dass durch gezielte Nutzungsfindungen Risiken für die Neuplanung minimiert werden können. Im Anschluss an die städtebauliche Analyse wird für die Maßnahmenfindung das Instrument der SWOT-Analyse angewendet.

Die **Strengths** (Stärken), **Weaknesses** (Schwächen), **Opportunities** (Chancen) und **Threats** (Gefahren) Analyse, kurz SWOT genannt, dient der strategischen Planung und Entwicklung von Nutzungsstrategien für Planungsgebiete. Es handelt sich um eine Form der verbal argumentativen Bewertung die in den 1960 Jahren von der Uni Stanford entwickelt wurde.<sup>78</sup>

In der SWOT-Analyse wird der Ausgangszustands des Gebietes bewertet. Es geht an dieser Stelle um eine reine Analyse. Ziele und Maßnahmen werden erst im Anschluss dessen benannt. Auf diese Weise ist es möglich, die gesammelten Erkenntnisse strukturiert darzustellen und Ergebnisse problemlos abzulesen oder anzupassen.

Die nachfolgende SWOT-Analyse baut auf den Erkenntnissen der städtebaulichen Analyse auf.

Die daraus resultierenden Themenfelder sind:

- Bebauung
- Nutzungen
- Geländemerkmale
- Wahrnehmung
- Freiräume
- Erschließung

Ziel der SWOT Analyse ist die Vorbereitung für eine erste Nutzungsempfehlung. Die Aufstellung der Analyse erfolgt in einem Raster. An Hand der verschiedenen Spalten ist es möglich, Vorschläge bezüglich der Entwicklung des Plangebietes zu machen. Hierbei ist es wichtig, dass jedes der genannten Themenfelder bearbeitet wird, um die notwendige Transparenz in Bezug auf mögliche Stärken, Schwächen und Wechselbeziehungen zu erhalten.

Die möglichen Gefahren und Chancen ergeben sich aus den Begebenheiten des jeweiligen Planumfeldes und sind nicht als allgemein gültig zu verstehen.

Thema	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	GEFAHREN
LAGE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Innenstadtnah</li> <li>• Gut zu erreichen</li> <li>• Gebiet hebt sich durch Inselbildung hervor</li> <li>• Attraktive Lage für Gewerbe und Handel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abgekapselter Bereich</li> <li>• Inselbildung</li> <li>• Aktuell optischer Schandfleck durch brach liegenden Bahnhof und baufällige Halle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschlussverbesserung/ bessere Einbindung in das Gesamtgefüge der Stadt</li> <li>• Entwicklungsmöglichkeit im Areal auch von lärmintensiveren Nutzungen am Bahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdrängung von Wohnraum in der Stadt</li> <li>• Gewerbe und Bahn können Gebiet unattraktiv machen</li> </ul>
GESCHICHTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedeutende Geschichte für die Stadt Gütersloh</li> <li>• ehemaliges „industrielles Herz“ der Stadt</li> <li>• seit 2014 Investor vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seit 1999 keine geschichtlich bedeutende Weiterentwicklung</li> <li>• Zeichen des Krieges am Güterbahnhof, Verknüpfung mit schlechte Zeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufleben lassen der Geschichte durch Nachnutzung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mögliche Bodenbelastung durch Krieg und Bahnbetrieb</li> </ul>
BEBAUUNG UND AREAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügbare Fläche in Innenstadtnähe</li> <li>• Kombination von historischer Bausubstanz und modernen Anbauten</li> <li>• Umnutzung von Wohn- zu Büroraum (Stadtviellen)</li> <li>• Infrastruktur (Versorgung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brache, Einsturzgefährdete Halle</li> <li>• Gebäudeversprünge an den Straßen, Bildung von Nischen</li> <li>• hoher Versiegelungsgrad</li> <li>• zum Teil Gebäude in schlechtem Zustand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Brache bietet Entwicklungspotential</li> <li>• Weitere Nutzungsmischung möglich</li> <li>• Momentan verschlossenes Gebiet wird für Öffentlichkeit zugänglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dominanz von Gewerbe und Büro</li> <li>• Kostintensiv</li> <li>• Konkurrenz gegenüber Innenstadt</li> </ul>

78 PETER ZEILE (2010): Echtzeitplanung Die Fortentwicklung der Simulations- und Visualisierungsmethoden für die städtebauliche Gestaltungsplanung, Seite 40

Thema	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	GEFAHREN
<b>NUTZUNGEN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzungsmischung macht das Quartier interessanter</li> <li>• Anwohner sind eine gewisse Lautstärke gewohnt</li> <li>• Versorgung durch Minipreis und verschiedene Dienstleister gesichert</li> <li>• Infrastruktur vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine klaren Abgrenzungen der Nutzungen</li> <li>• wenig Wohnnutzung</li> <li>• viele Parkplätze nehmen Raum für andere Nutzungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt der interessanten Nutzungsmischung (Alleinstellungsmerkmal)</li> <li>• Platzierung lärmintensiverer Nutzungen in Bahnhofsnähe</li> <li>• Erweiterung des Wohnraumangebotes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Störfaktor Gewerbe und lärmintensivere Nutzungen contra Wohnen</li> <li>• zu viel Verkehr durch neue Nutzungen</li> <li>• Nutzungssättigung (Überangebot)</li> </ul>
<b>GELÄNDEMERKMALE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofsgelände hebt sich hervor</li> <li>• Grünräume</li> <li>• aktuell keine kartierten Altlasten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hoher Versiegelungsgrad</li> <li>• schmale, nicht ausbaufähige Straße (Langer Weg)</li> <li>• Gelände am Bahnhof sehr schmal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Versiegelung</li> <li>• Rückgewinnung von Flächen</li> <li>• Möglichkeit der Inszenierung durch Topografie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierenbildung</li> <li>• Altlasten</li> <li>• unspezifizierbare Kosten bei auftreten von Altlasten</li> <li>• zu hohe Versiegelung</li> </ul>
<b>WAHRNEHMUNG UND LÄRM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langgezogenes Gebäude am Güterbahnhof hemmt Schall</li> <li>• Gebiet mittig und östlich eher ruhig</li> <li>• Lärmkarten zum Teil vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gerüche (Tankstelle und Straßen)</li> <li>• Lautstärke von Friedrich-Ebert-Straße/ Carl-Bertelsmann-Straße</li> <li>• Nur alte Lärmkartierung für Gewerbe/ Industrie vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmschutzmaßnahmen</li> <li>• Nutzungen mit wenig Konfliktpotential hinsichtlich Lärm finden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu hohe Schallerzeugung</li> <li>• Erhöhung des Lärms</li> <li>• Erzeugung von mehr Straßenlärm</li> <li>• Kosten für Lärmschutz</li> </ul>

Thema	CHANCEN	SCHWÄCHEN	STÄRKEN	ERSCHLIESSUNG
<b>FREIRAUM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffnung der vorhandenen Grünräume</li> <li>• Bahntrasse als Grünraum</li> <li>• Entsiegelung</li> <li>• Schaffung neuer Grünflächen</li> <li>• Verfügbarmachung von Grünraum/ Ruhezone/ Aufenthaltsbereiche für Anwohner und Angestellte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kein nutzbarer, qualitativ hochwertiger Freiraum vorhanden</li> <li>• keine Aufenthaltsqualität</li> <li>• fehlende Sitzmöglichkeiten</li> <li>• ungepflegtes und undefinierbares öffentliches Grün vor allem am Eingang des Bahnhofsgeländes und entlang der Umzäunung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gepflegte, parkähnliche Freifläche mit zum Teil altem Gehölzbestand im Bereich Stadtwirke und Arvato vorhanden</li> <li>• Straßenbäume an Carl-Bertelsmann-Straße</li> <li>• Grünzug an Friedrich-Ebert-Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebiet erschlossen durch Carl-Bertelsmann-Straße und Langer Weg</li> <li>• Bushaltestelle Carl-Bertelsmann-Straße</li> <li>• Nähe von Busbahnhof und Hauptbahnhof (Besucherverkehr)</li> </ul>
<b>GEFAHREN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefahrenzone Wasserwerk</li> <li>• Kosten</li> <li>• Pflege von Grünflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine direkter Weg in die Innenstadt für Fußgänger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebiete erschlossen durch Carl-Bertelsmann-Straße und Langer Weg</li> <li>• Bushaltestelle Carl-Bertelsmann-Straße</li> <li>• Nähe von Busbahnhof und Hauptbahnhof (Besucherverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu viele neue PKW durch Besucher, Erschließung reicht evtl. nicht aus</li> <li>• mögliche Überbelastung der Straßen</li> <li>• zu wenig Möglichkeiten den vorhandenen Verhältnissen entgegenzuwirken</li> </ul>
<b>ERSCHLIESSUNG</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindung der unterirdisch verlaufenden Tunnel des Bahnhofes mit dem Güterbahnhof</li> <li>• Öffnung des Quartiers</li> <li>• Schaffung neuer Durchwegung für Fußgänger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Durchwegung und Querung des Gebietes möglich weder zu Fuß noch mit dem Auto</li> <li>• Hohe Versiegelung</li> <li>• Barrierenbildung durch Zäune</li> <li>• Keine Umfahrung des gesamten Gebietes mit dem PKW möglich (wegen Unterführung der Bahngleise)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebiete erschlossen durch Carl-Bertelsmann-Straße und Langer Weg</li> <li>• Bushaltestelle Carl-Bertelsmann-Straße</li> <li>• Nähe von Busbahnhof und Hauptbahnhof (Besucherverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• zu viele neue PKW durch Besucher, Erschließung reicht evtl. nicht aus</li> <li>• mögliche Überbelastung der Straßen</li> <li>• zu wenig Möglichkeiten den vorhandenen Verhältnissen entgegenzuwirken</li> </ul>

### Zusammenfassendes Fazit der Städtebauliche Analyse und SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse verdeutlicht, dass das Areal am Güterbahnhof gleichermaßen Stärken und Schwächen hat. Aus diesen Stärken und Schwächen ist es möglich, Vermutungen aufzustellen, welche die Chancen und Risiken für das Gebiet benennen. Die Nennung der Chancen und Risiken ist eine reine Annahme, da diese von der tatsächlichen Entwicklung des Gebietes abhängt. Je nachdem, in welche Richtung sich das Gebiet entwickelt, ist es also möglich, dass Annahmen zutreffen oder nicht in Betracht kommen. Gleichwohl ist es auf der Basis der vorherigen Analyse machbar, erste Annahmen für eine nachhaltige Folgenutzung zu treffen.

Im Rahmen der Wiedernutzbarmachung der Brache des ehemaligen Güterbahnhofs zeigt sich die bedeutendste Schwäche des Standortes deutlich- es ist in diesem Fall der Lärm. Der Vorteil der Schwäche des Bahn lärms ist wiederum, dass es sich um einen einschätzbaren Störfaktor handelt, dem entgegengewirkt werden kann. Es ist jedoch von Nöten die geplanten Nutzungen so zu wählen, dass sie nicht durch den Lärm beeinträchtigt werden. Andernfalls müssen entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um den Lärm in den Räumlichkeiten bzw. entsprechenden Planungen zu mindern. Dies ist zwingend notwendig, da unter anderen Umständen keine dauerhafte und nachhaltige Nachnutzung gegeben sein wird.

Eine weitere Schwäche ist das derzeitige Fehlen von zugänglichen, qualitativen Grünräumen innerhalb des Plangebietes. Es gibt zwar mehrere Freiflächen, jedoch sind diese vollständig umzäunt und nicht erschlossen. Der Mangel an Treffpunkten und das Fehlen von Spielplätzen für Kinder, machen das Gebiet am Rand der Innenstadt wenig familienfreundlich. Hieraus ergeben sich auch die potentiellen Risiken für das Gebiet. Bei einer reinen ökonomischen Weiterentwicklung könnte es dazu kommen, dass das Wohnen als aktuell wichtiger Teil der Nutzungsmischung unattraktiv wird und dauerhaft wegfällt. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass durch eine Erhöhung der Nutzungen die vorhandene Verkehrsinfrastruktur überlastet wird. An dieser Stelle muss im Gebiet eine Abhilfe geschaffen werden. Der bauliche Zustand der Halle des Güterbahnhofs ist als einsturzgefährdet eingestuft worden. Deswegen scheint es nicht sinnvoll zu sein, das Gebäude vollständig zu sanieren. Problematisch ist derzeit außerdem, dass die Kosten für eine mögliche Altlastenentsorgung nicht oder nur schwer kalkulierbar sind. Der industrielle Charakter des Güterbahnhofs findet sich an mehreren Standorten im Plangebiet wieder. Zum Teil sind abgeschlossene Sanierungsarbeiten zu erkennen, die den historischen Wert wahren und sich gut in die Umgebung einfügen. Grundsätzlich ist der Industriecharakter als erhaltenswert einzustufen, da das Gebiet dadurch ein Alleinstellungsmerkmal erhält. Zu den Chancen im Gebiet zählen, neben dem Industriecharakter, die vorhandene Nutzungsmischung. Diese lässt das Areal sehr interessant wirken und ist noch weiter ausbaubar. Das Zusammenspiel von Gewerbe und Wohnen gelingt unterschiedlich gut. Ein Beispiel für eine gute Integration eines Bürostandortes mit darüberliegender Wohnnutzung ist das sanierte und denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Nudelfabrik C. H. Diestelkamp in der Gartenstraße. Dieses Gebäude vereint die historische Bausubstanz und eine, dem Gebietscharakter entsprechende, Nutzungsmischung.

Ein weiteres Potential des Standortes ist die innenstadtnahe Lage. Das Gebiet ist über den öffentlichen Personennahverkehr sehr gut erschlossen. Umwege gibt es lediglich durch die Barriere der Bahntrasse, welche eine direkte Wegeverbindung von Innenstadt und Güterbahnhof verhindert. Es besteht jedoch das Potential an die unterirdische fußläufige Verbindung, welche bis jetzt nur von dem gegenüberliegenden Hauptbahnhof zu den Gleisen des Personenverkehrs führt, anzuschließen. Die derzeit fast vollständig versiegelte Brache bietet die Möglichkeit Flächen zu entsiegeln und somit neue Freiräume zu schaffen. Sowohl den Bürgern, als auch der Umwelt würde die Entsiegelung zu Gute kommen. Durch die Bereitstellung von qualitativen Grünräumen, würde das Quartier eine deutliche Wertsteigerung erfahren. An dieser Stelle ist anzumerken, dass die parkähnliche Anlage, welche sich durch das Gelände der Stadtwerke und den Bürogebäuden zieht, zugänglich gemacht werden sollte. Auf diese Weise würden nicht nur der Lange Weg und die Carl-Bertelsmann-Straße verbunden werden, sondern es würde auch der Freiraum begehbar und erlebbar gemacht werden.

Grundsätzlich ist ersichtlich, dass vor allem die vorhandene Nutzungsmischung dazu führt, dass das Areal einen eigenen Charakter erhält. In Zusammenhang mit der unterschiedlichen Bebauung von alten Industriegebäuden, über Villen, bis zu einfachen Schuppen als Lagermöglichkeit, ist im Gebiet eine gewisse Vielfalt vorhanden. Letztlich geht es darum, eine verträgliche, dauerhafte und somit auch nachhaltige Lösung für die Bahnbrache und das angrenzende Areal zu finden. Ein weiteres Ziel sollte sein, das Gebiet entsprechend seiner Lage einzubinden, fußläufige Verbindungen zu knüpfen und somit den Inselcharakter so weit wie möglich aufzuheben. Neue Nutzungen dürfen zudem nicht mit Nutzungen der Innenstadt konkurrieren. Aus der städtebaulichen und der SWOT-Analyse ergeben sich an dieser Stelle folgende, mögliche Nachnutzungen für die Bahnbrache und das angrenzende Areal:

- Freizeiteinrichtungen (Fitnesscenter, Kinderspielland etc.)
- Kulturelle Einrichtungen (z.B. Güterbahnhof Museum)
- Einzelhandel (nicht mit Innenstadt konkurrierend)
- Lokale und Cafés
- Ausweitung der Wohnnutzung
- Ausweitung der gewerblichen Nutzung
- Qualitative Grünräume und Aufenthaltsbereiche

Um festzustellen, inwieweit die Nutzungen an diesem Standort praktikabel sind, ist im nächsten Schritt zu prüfen, ob es bereits Planungen für das Areal gibt. Im folgenden Kapitel werden daher vorhandene Planwerke auf ihren Inhalt hin begutachtet und es wird ermittelt, ob mögliche Auflagen für Nachnutzungen vorhanden sind und wie sich diese auswirken.

## 7. AUSWERTUNG UND ÜBERPRÜFUNG VORHANDENER PLANWERKE

Für das Plangebiet gibt es mehrere übergeordnete Planwerke, welche die Nutzung im Gebiet vorgeben, sowie Rahmenpläne und einen aktuellen Vorentwurf von Investorensseite für das Gelände des Güterbahnhofes.

### 7.1 REGIONALPLAN

Der Kreis Gütersloh ist dem Regierungsbezirk Detmold zugehörig. Durch die Regionalplanung werden künftige Planungsziele gemäß dem Gedanken der Nachhaltigkeit für die jeweiligen Regierungsbezirke festgelegt. Die Festlegung der jeweiligen Planungsziele erfolgt wiederum auf Basis der Landesentwicklungsplanung in Nordrhein-Westfalen. Das Ergebnis ist der Regionalplan, welcher die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung formuliert. Der Regionalplan trifft Aussagen in schriftlicher und zeichnerischer (M 1:50.000) Form, sowie mittels Erläuterungskarten. Gütersloh ist dem Teilabschnitt „Regionalplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“, Karte 21, zugeordnet. Auf Basis des Regionalplans werden wiederum die Bauleitpläne entwickelt.<sup>79</sup>

Die Planungsebenen in Nordrhein-Westfalen:

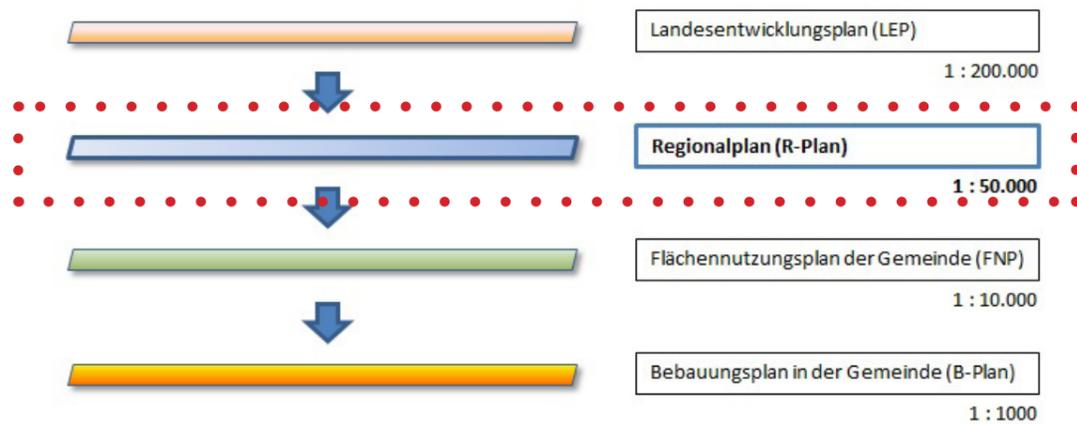


Abb. 54: Planungsebenen NRW

Der Auszug aus der Planzeichenerklärung zeigt, dass das Plangebiet zum Teil als „Allgemeiner Siedlungsbereich“ im unteren Gebietsteil und als „Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen“ im oberen Teil ausgewiesen worden ist. An der Bahntrasse wurde vermerkt, dass es sich um einen „zu reaktivierenden“

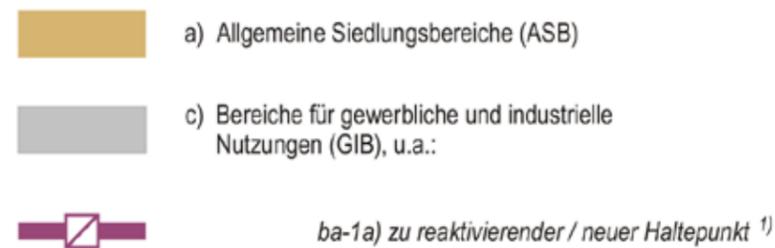


Abb. 55: Auszug Planzeichenerklärung Regionalplan

Bereich handelt. Die Abbildung 56 zeigt den gesamten Abschnitt der Karte 21.

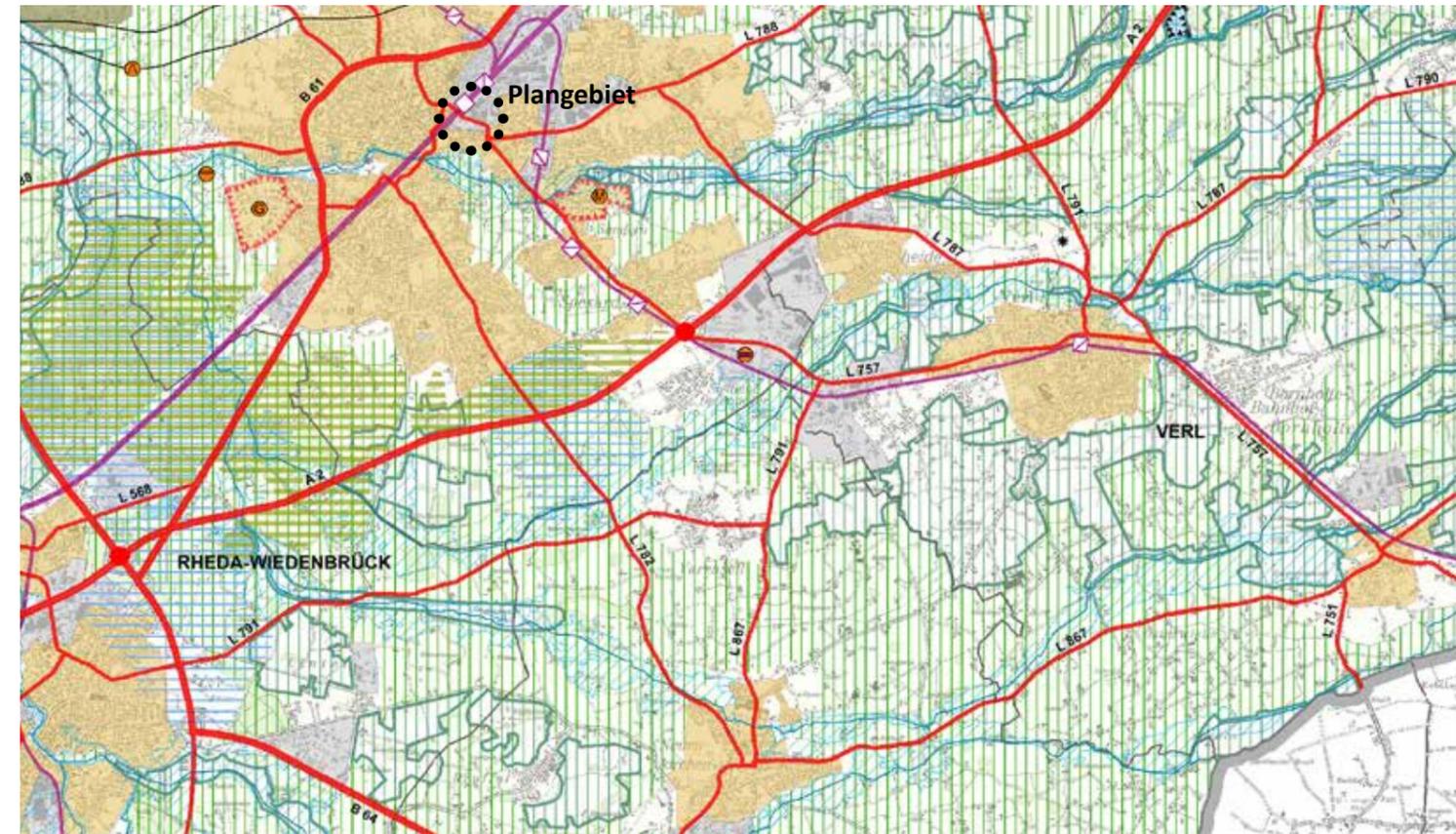


Abb. 56: Regionalplan

Der Regionalplan setzt demnach die Forderung nach einer gewerblich-industriellen, sowie wohntechnischer Folgenutzung. Das Gesamtgefüge und Zusammenhänge des Regionalplans für Gütersloh werden auf der Karte deutlich.

Es zeigt sich zudem, dass die Differenzierung in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) im innerstädtischen Bereich vorherrscht. Gewerbe- und Industrieflächen finden sich sonst nur außerhalb der Innenstadt. Die, in der Nähe der Innenstadt, vorhandene Gewerbe- und Industriefläche zieht sich deutlich in Richtung Norden entlang der Bahntrasse.

Die roten Linien zeigen die stärker befahrenen Straßen für den großräumigen Verkehr.



Abb. 57: Planzeichenerklärung Regionalplan

## 7.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN

Der Flächennutzungsplan ist auf der Basis des vorangegangenen Regionalplans entstanden. Mit dem Flächennutzungsplan wird die vorgesehene Nutzung für das gesamte Stadtgebiet flächenhaft festgelegt. Er ist auf Grund seines Maßstabs von 1:10.000 genauer als der Regionalplan. Der Flächennutzungsplan wird von der jeweiligen Gemeinde ausgearbeitet. Seit Oktober 2007 ist der Flächennutzungsplan „FNP 2020+“ für die Stadt Gütersloh gültig. Es handelt sich um einen behördenverbindlichen Plan, aus welchem im Zuge der weiteren Planungen, die einzelnen Bebauungspläne erstellt werden. Der FNP 2020+ ist in zehn verschiedene Teilbereiche differenziert worden, wobei der abgebildete Bereich dem Gebiet 7 entstammt. Neben der zeichnerischen Darstellung liegt eine textliche Beschreibung und Begründung dem Flächennutzungsplan bei.<sup>80</sup> Wie zu erkennen ist, liegt der Güterbahnhof in der Nähe zum Kerngebiet (MK). Die Bauflächen am Areal sind gemäß ihrer allgemeinen Art der baulichen Nutzung im Flächennutzungsplan markiert worden. Der Güterbahnhof ist als G (Gewerbliche Baufläche gemäß §1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO) gekennzeichnet worden.

„§ 1 Allgemeine Vorschriften für Bauflächen und Baugebiete

(1) Im Flächennutzungsplan können die für die Bebauung vorgesehenen Flächen nach der allgemeinen Art ihrer baulichen Nutzung (Bauflächen) dargestellt werden als

1. Wohnbauflächen (W)
2. gemischte Bauflächen (M)
3. gewerbliche Bauflächen (G)
4. Sonderbauflächen (S).“<sup>81</sup>

Das bedeutet, dass für die Aufstellung eines Bebauungsplanes festgelegt ist, dass an dieser Stelle Raum für Gewerbe bereitgestellt wird. Das angrenzende Gebiet ist sowohl als gewerbliche Fläche (G), als auch gemischte Baufläche gemäß § 1 Abs. Nr 2. BauNVO ausgewiesen worden. Die weitere Differenzierung der Bauflächen in Baugebieten erfolgt nach § 1 Abs. 2 der BauNVO und ist in dem vorliegenden Flächennutzungsplan nicht ablesbar. Gemischte Bauflächen können im weiteren Verlauf entweder als Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) oder Kerngebiete (MK) ausgewiesen werden. Es ist davon auszugehen, dass es sich bei dem markierten Gebiet um ein MI handeln wird. Wichtiger Bestandteil aller gemischten Bauflächen ist, dass neben dem Gewerbe insbesondere eine Wohnnutzung vorgesehen ist.

§ 1 Abs. 2 der BauNVO :

„(2) Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen können nach der besonderen Art ihrer baulichen Nutzung (Baugebiete) dargestellt werden als:

1. Kleinsiedlungsgebiete (WS)
2. reine Wohngebiete (WR)

80 STADT GÜTERSLOH: Flächennutzungsplanung [online]

81 DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 1 Allgemeine Vorschriften für Bauflächen und Baugebiete [online]



Abb. 58: Flächennutzungsplan

3. allgemeine Wohngebiete (WA)
4. besondere Wohngebiete (WB)
5. Dorfgebiete (MD)
6. Mischgebiete (MI)
7. Kerngebiete (MK)
8. Gewerbegebiete (GE)
9. Industriegebiete (GI)
10. Sondergebiete (SO).“<sup>82</sup>

Des Weiteren ist eine kleine Fläche als Sonderbaufläche für großflächigen Einzelhandel und Nahversorgung (Ns) ausgewiesen. An dieser Stelle befindet sich das Minipreiscenter. Eine große Fläche nimmt das Wasserwerk ein. Die Fläche ist hellgelb und in Kombination mit dem Zeichen für Wasserwerk/Pumpwerk als Fläche

für Ver- und Entsorgung gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 4 BauGB) gekennzeichnet worden. Da der Flächennutzungsplan für die Behörde verbindlich ist, ist dieser bei der Weiterentwicklung des Areals am Güterbahnhof und den angrenzenden Bereichen zwingend zu beachten.



Abb. 59: Legende FNP

82 BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ: Baugesetzbuch (BauGB) § 8 Zweck des Bebauungsplans [online]

## 7.3 BEBAUUNGSPLAENE

Der Bebauungsplan entwickelt sich aus dem Flächennutzungsplan der Stadt und besteht aus einem Planwerk im M 1:1000 und einer städtebaulichen Begründung zu dem jeweiligen Vorhaben. Im Gegensatz zu dem Flächennutzungsplan, welcher großräumig angelegt ist, beschäftigt sich der einzelne Bebauungsplan mit einem ausgewiesenen Teilbereich, welcher entsprechend nummeriert wird.

Die Abbildung 60 zeigt das Plangebiet und die Parzellen, in denen rechtskräftige Bebauungspläne vorliegen. Die Bebauungspläne der Stadt Gütersloh sind in dem Geodatenportal „Bebauungspläne Online“ einzusehen. Vorhandene Bebauungspläne sind blau markiert.

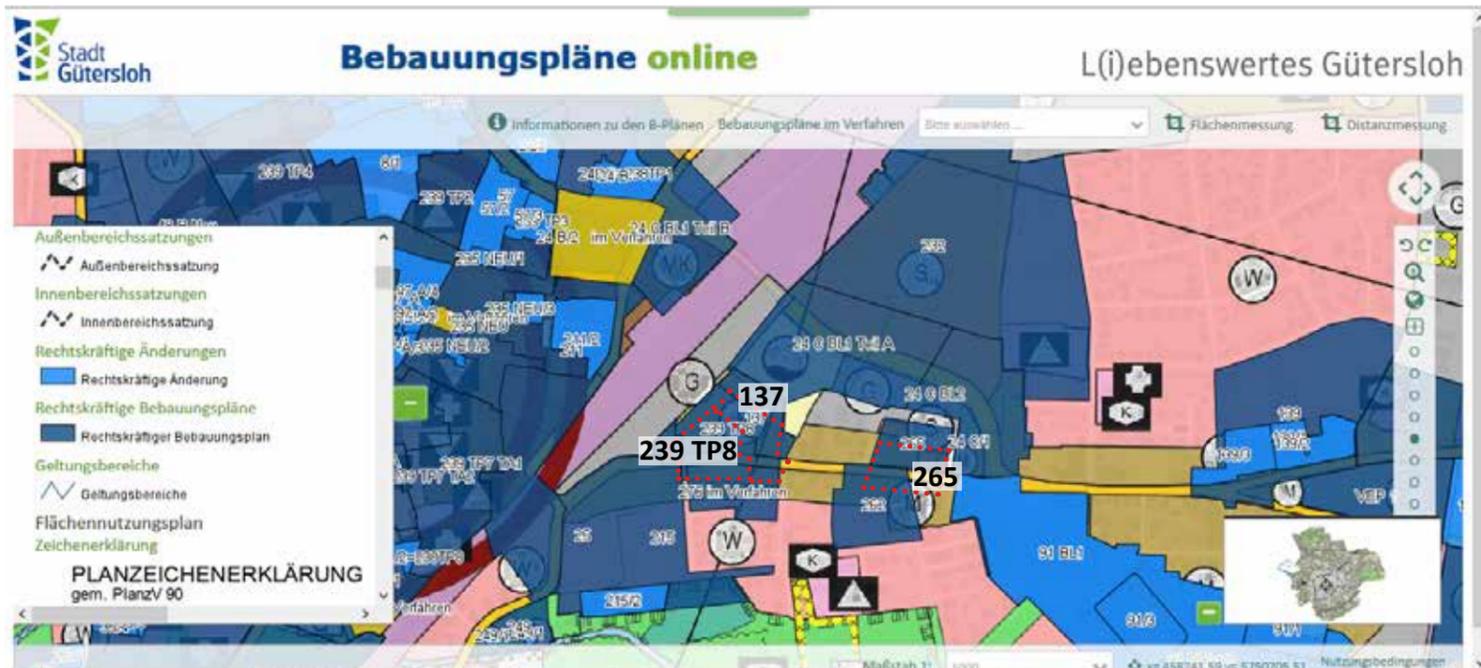


Abb.60: B-Plan Übersicht

Es ist ersichtlich, dass bisher kein gültiger Bebauungsplan für das Gelände am Güterbahnhof vorhanden ist. Deshalb ist es für eine weitere Bearbeitung notwendig, hierfür einen Bebauungsplan aufzustellen. Zu diesem Zweck sind neben den Vorgaben des Regionalplans auch die des Flächennutzungsplan zu beachten. Die Aufstellung erfolgt unter der rechtsverbindlichen Beachtung von Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung. Die wichtigsten Aussagen, welche der Bebauungsplan trifft, sind die über die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise und die überbaubare Grundstücksfläche. Des Weiteren ist es möglich, über entsprechende Festsetzungen, Einfluss auf die äußere Gestaltung der Gebäude oder Freiflächen zu treffen.<sup>83</sup> Die möglichen Inhalte des Bebauungsplanes sind dem § 9 des Baugesetzbuches zu entnehmen.

Für einige Teilbereiche des angrenzenden Areals sind bereits Bebauungspläne vorhanden. Diese sind auf den folgenden Seiten zusammengetragen worden. Die vorhandenen Bebauungspläne stammen zum Teil

noch aus dem Jahr der erstmaligen Aufstellung und sind deshalb, im Rahmen einer weiteren Entwicklung des Gebietes den neuen Bedürfnissen und veränderten Situationen anzupassen. Dies würde wiederum auf Basis des neuen Flächennutzungsplanes 2020 der Stadt Gütersloh entstehen.

An den Bereichen, die bereits Baumaßnahmen unterzogen wurden, wie zum Beispiel der Umbau der ehemaligen Nudelfabrik, sind neuere Bebauungspläne für die jeweiligen Abschnitte vorhanden.

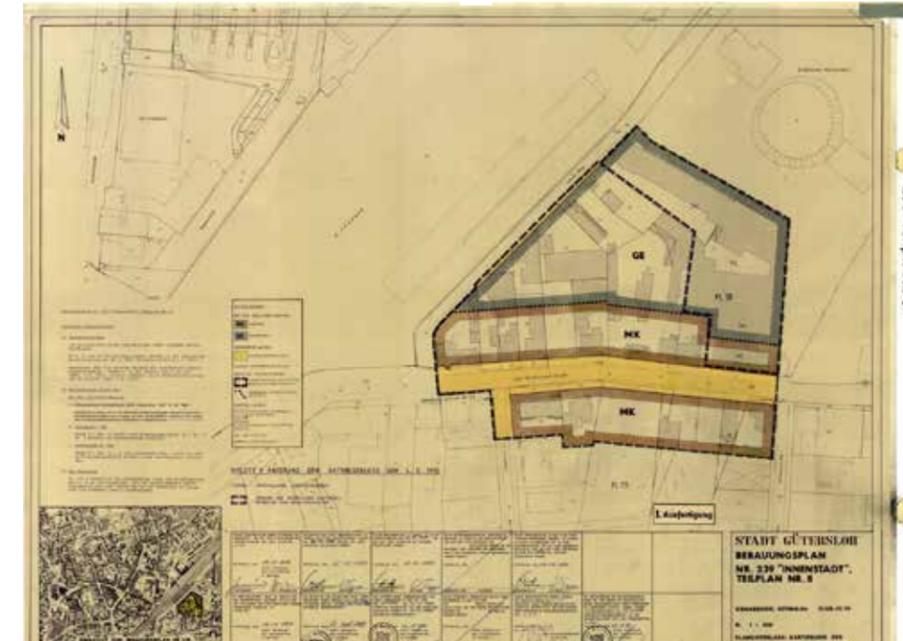


Abb. 61: B-Plan 239 TP8

Die Abbildung 61 zeigt den Bebauungsplan Nr. 239 aus dem Jahr 1989. Es ist zu sehen, dass das Gebiet sowohl als GE (Gewerbe), als auch MK (Kerngebiet) markiert ist. Gemäß des § 8 Gewerbegebiete BauNVO werden Gewerbegebiete wie folgt definiert: „(1) Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

(2) Zulässig sind

1. Gewerbebetriebe aller Art, Lagerhäuser, Lagerplätze und öffentliche Betriebe,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Tankstellen,
4. Anlagen für sportliche Zwecke.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
3. Vergnügungsstätten.“<sup>84</sup>

Die Beschreibung der zulässigen Nutzungen im Gewerbegebiet steht in der Baunutzungsverordnung geschrieben:

„(1) Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.

(2) Zulässig sind

1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
2. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten,
3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
5. Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen,
6. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
7. sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Tankstellen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 5 fallen,
2. Wohnungen, die nicht unter Absatz 2 Nr. 6 und 7 fallen.

(4) Für Teile eines Kerngebiets kann, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen (§ 9 Abs. 3 des Baugesetzbuchs), festgesetzt werden, daß

1. oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind
- oder
2. in Gebäuden ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschoßfläche oder eine bestimmte Größe der Geschoßfläche für Wohnungen zu verwenden ist.

Dies gilt auch, wenn durch solche Festsetzungen dieser Teil des Kerngebiets nicht vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dient.<sup>85</sup>

Die weiteren Vorgaben für das Baugebiet sind den zugehörigen Festsetzungen zu entnehmen, welche vorgeben, dass im MK Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig sind und im Gewerbegebiet Vergnügungsstätten ausnahmsweise unzulässig sind. Die gelbe Markierung gilt für die vorhandene Verkehrsfläche.<sup>86</sup>

85 DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 7 Kerngebiete [online]  
86 STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 239 TP8

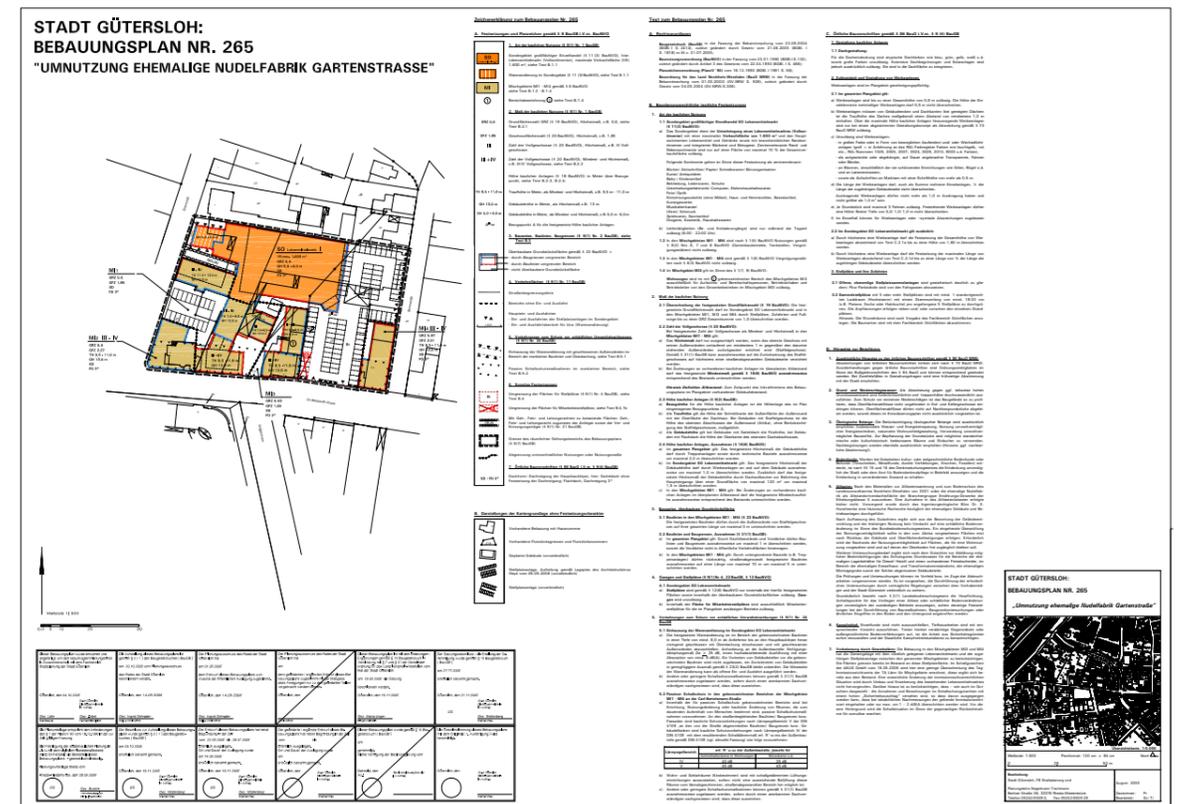


Abb. 62: B-Plan 265

Der zweite Bebauungsplan mit der Nummer 265 ist ein neu aufgestellter Plan aus dem Jahr 2006 und wurde im Rahmen der Umnutzung der ehemaligen Nudelfabrik an der Gartenstraße aufgestellt. Für die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes (Vollsortimenter) zur Nahversorgung ist ein Teil des Gebietes gemäß § 11 (3) BauNVO als Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel ausgewiesen worden.

„§ 11 Sonstige Sondergebiete

(...)

- (3) 1. Einkaufszentren,
2. großflächige Einzelhandelsbetriebe, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können,
3. sonstige großflächige Handelsbetriebe, die im Hinblick auf den Verkauf an letzte Verbraucher und auf die Auswirkungen den in Nummer 2 bezeichneten Einzelhandelsbetrieben vergleichbar sind,

sind außer in Kerngebieten nur in für sie festgesetzten Sondergebieten zulässig. Auswirkungen im Sinne des Satzes 1 Nr. 2 und 3 sind insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich der in Satz 1 bezeichneten Betriebe, auf die Ent-

wicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden, auf das Orts- und Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt. Auswirkungen im Sinne des Satzes 2 sind bei Betrieben nach Satz 1 Nr. 2 und 3 in der Regel anzunehmen, wenn die Geschossfläche 1200 m überschreitet. Die Regel des Satzes 3 gilt nicht, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, daß Auswirkungen bereits bei weniger als 1200 m Geschossfläche vorliegen oder bei mehr als 1200 m Geschossfläche nicht vorliegen; dabei sind in Bezug auf die in Satz 2 bezeichneten Auswirkungen insbesondere die Gliederung und Größe der Gemeinde und ihrer Ortsteile, die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung und das Warenangebot des Betriebs zu berücksichtigen.“<sup>87</sup>

Die restlichen Bereiche sind als Mischgebiet nach § 6 BauNVO deklariert worden.

#### „§ 6 Mischgebiete

(1) Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

(2) Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. Geschäfts- und Bürogebäude,
3. Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
4. sonstige Gewerbebetriebe,
5. Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
6. Gartenbaubetriebe,
7. Tankstellen,
8. Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 in den Teilen des Gebiets, die überwiegend durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind.

(3) Ausnahmsweise können Vergnügungsstätten im Sinne des § 4a Abs. 3 Nr. 2 außerhalb der in Absatz 2 Nr. 8 bezeichneten Teile des Gebiets zugelassen werden.“<sup>88</sup>

An dieser Stelle ist festgesetzt worden, dass in den Mischgebieten MI1- MI4 Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten nicht zulässig sind. Des Weiteren ist im Mischgebiet MI3 das Wohnen in den mit „1“ markierten Bereichen nur für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, Betriebsinhaber und

87 DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 11 Sonstige Sondergebiete [online]

88 DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 6 Mischgebiete [online]

Betriebsleiter der jeweiligen Gewerbebetriebe, welche im MI 3 ansässig sind, erlaubt. Das bedeutet, dass in den übrigen Bereichen MI 1,2 und 4 das Wohnen auch für Personen erlaubt ist, welche den genannten Personengruppen nicht zugehörig sind. Die zulässige Geschossigkeit liegt zwischen III und IV Geschossen. Die Errichtung von Gründächern ist ausdrücklich erwünscht.<sup>89</sup>

Der dritte verfügbare Bebauungsplan ist der Plan Nr. 137 aus dem Jahr 2003. Dieser wurde neu aufgestellt, um das „Büro- und Dienstleistungszentrums am Langen Weg“ zu realisieren.

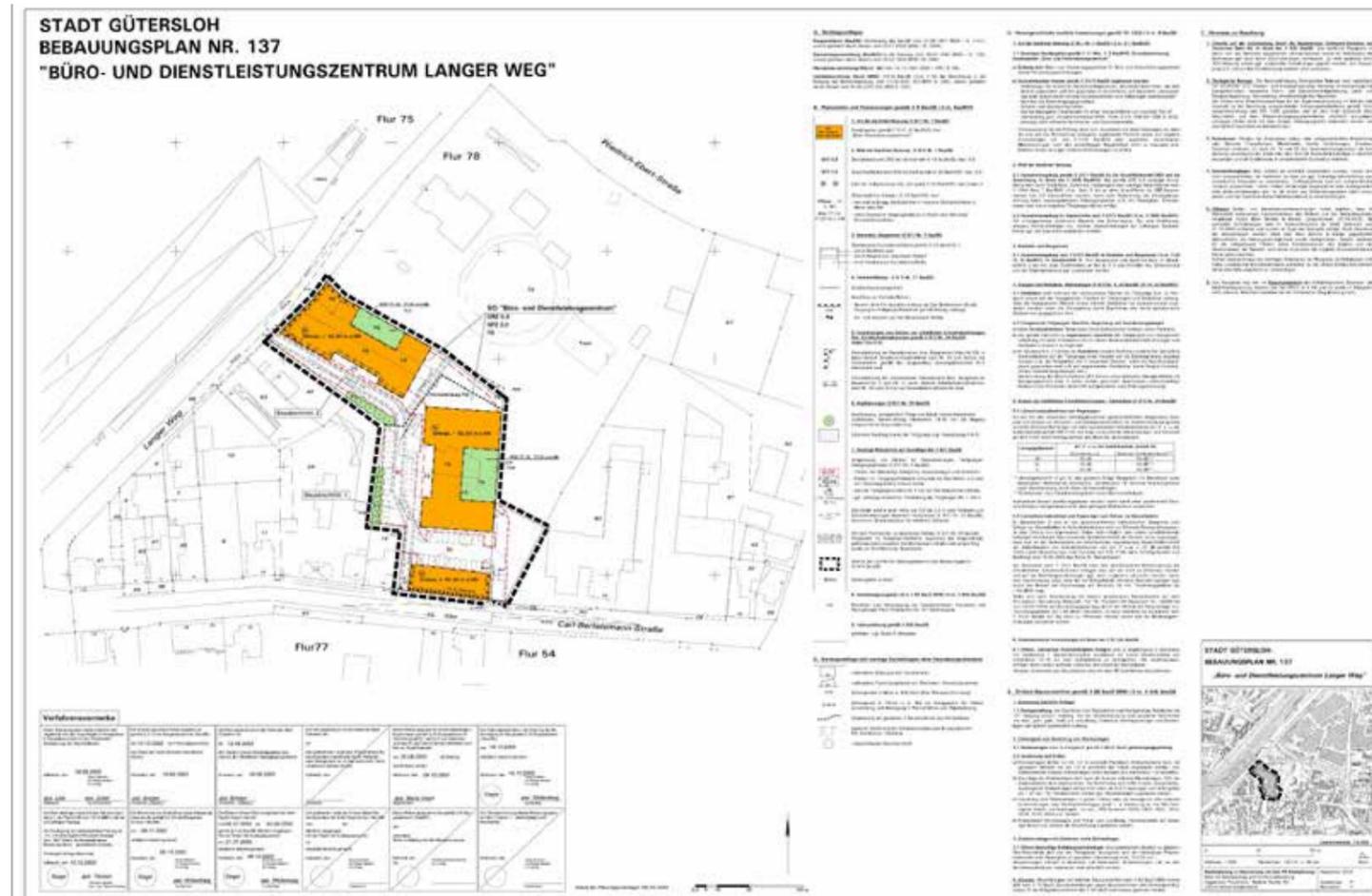


Abb. 63: B-Plan 137

Die Ausweisung erfolgte als Sondergebiet für Büro- und Dienstleistungszentrum gemäß § 11 (1,2) BauNVO.

#### „§ 11 Sonstige Sondergebiete

(1) Als sonstige Sondergebiete sind solche Gebiete darzustellen und festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 wesentlich unterscheiden.

89 STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 265

(2) Für sonstige Sondergebiete sind die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung darzustellen und festzusetzen. Als sonstige Sondergebiete kommen insbesondere in Betracht

Gebiete für den Fremdenverkehr, wie Kurgelände und Gebiete für die Fremdenbeherbergung,

Ladengebiete,

Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe,

Gebiete für Messen, Ausstellungen und Kongresse,

Hochschulgebiete,

Klinikgebiete,

Hafengebiete,

Gebiete für Anlagen, die der Erforschung, Entwicklung oder Nutzung erneuerbarer Energien, wie Wind- und Sonnenenergie, dienen.<sup>90</sup>

Neben Büro, Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen werden auch Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, sowie Betriebsinhaber erlaubt, sofern ein entsprechender Schallschutz nachgewiesen werden kann und das Wohnen der übrigen Nutzung untergeordnet ist. Des Weiteren sind Einrichtungen der Schank- und Speisewirtschaft, sowie standortbezogener Einzelhandel und nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe innerhalb der ausgewiesenen Flächen im Bebauungsplan zulässig. Unbedingt zu beachten sind auch die notwendigen Schallschutzmaßnahmen, welche vor allem im Bauabschnitt 2 zu finden sind. An dieser Stelle sind neben dem Schutz vor Schienen- und Straßenlärm auch Maßnahmen zum Schallschutz für die anliegenden Gewerbebetriebe vorgesehen, um ein gesundes Wohn- und Arbeitsklima gewährleisten zu können. Dächer sind als Flachdächer mit maximal 10° Neigung zu erreichen. Gründächer und Solaranlagen werden ausdrücklich erlaubt. Für die Stellplätze ist pro 5 Plätze ein heimischer Laubbaum zu pflanzen.<sup>91</sup>

#### Zwischenfazit Regionalplan, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Die vorhandenen Planwerke bestätigen den Eindruck des Plangebietes als ein vielseitiges und durchmischtes Gebiet. Dabei ermöglicht die Festlegung der unterschiedlichen Nutzungen den Erhalt und das Zusammenspiel der markanten Mischung. Auffällig sind zudem die getroffenen Aussagen über die Erstellung von Gründächern. Des Weiteren ist das Wohnen teilweise nur bestimmten Personengruppen erlaubt. Die neu aufgestellten Bebauungspläne und der Flächennutzungsplan zeigen deutlich, dass sich das Plangebiet auch weiterhin als ein gemischtes Gebiet entwickeln soll. Für die Bereiche, in denen bis dato kein Bebauungsplan vorliegt, ist zum entsprechenden Zeitpunkt ein Plan aufzustellen, welcher ähnliche Entwicklungsziele für das Gebiet vorsieht, damit sich die künftigen Nutzungen gut in das Gesamtgebiet integrieren können.

90 DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 11 Sonstige Sondergebiete [online]  
91 STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 137

Im Jahr 2001 ist aus der Kooperation des Fachbereich Stadtplanung in Gütersloh und dem Architekturbüro Hauer und Kortemeier Dipl.Ing. Architekten der Rahmenplan für das Areal am ehemaligen Güterbahnhof entstanden. Es handelt sich um einen Beitrag zur Stadtentwicklung in Gütersloh. Der städtebauliche Entwurf sieht vor, dass der Güterbahnhof, durch neu gesetzte Gebäude an der Carl-Bertelsmann-Straße und der Friedrich-Ebert-Straße, den Eingang in die Gütersloher Innenstadt verbessern. Die Gleise sollen in dem Entwurf erhalten und durch unterschiedliche Materialien betont und initiiert werden. Mit Hilfe neu angeplanter Gehölzen soll der Übergang von Bahnhof in Richtung Wasserwerk geschaffen werden. Eine neue fußläufige Anbindung erhält das Areal über den ehemaligen, verschlossenen Gepäcktunnel, welcher geöffnet werden und eine Durchwegung bilden soll. Das Gebäude des Güterbahnhofes soll zum Teil erhalten und aufgewertet werden. Angedacht ist eine Nutzungsmischung mit Dienstleistung, emissionsfreiem Gewerbe und unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen. Innerhalb des Gebietes sollen, neben hochwertigen Gewerbeflächen, auch ein öffentlicher Platz mit einem begleitenden Wasserbecken und neue Wohnmöglichkeiten entstehen. Des Weiteren ist vorgesehen, dass die Durchquerung des Gebietes fußläufig möglich ist. Insgesamt soll das Gebiet mehr geöffnet und zugänglich gemacht werden. Ein wesentliches Ziel ist die Umfunktionierung des Standortes in eine Stadteinfahrt, welche durch Gebäude an den Unterführungen betont werden.<sup>92</sup>



Abb. 64 Rahmenplan

92 HAUER & KORTEMEIER ARCHITEKTEN UND FACHBEREICH STADTPLANUNG GÜTERSLOH (2001): Städtebaulicher Rahmenplan

## 7.5 MASTERPLAN UND IHK INNENSTADT 2020+

Auch der 2002 entwickelte „**Masterplan Innenstadt Gütersloh**“, welcher durch das Büro DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA in Kooperation mit dem Fachbereich Stadtplanung der Stadt Gütersloh entstand, trifft Aussagen über das Areal am Güterbahnhof. In dem Masterplan wird betont, dass die Erkenntnisse aus der Aufstellung des Rahmenplans für das Areal am Güterbahnhof samt Entwurf in den Masterplan einzuarbeiten sind.<sup>93</sup> Der Güterbahnhof befindet sich im Focusbereich 3. Von besonderer Bedeutung sind nach Aussagen des Masterplans die Sichtbeziehungen in Richtung der Bahngleise des Güterbahnhofes. Es wird betont, dass die vorhandenen Sichtbeziehungen unzureichend sind und eine überarbeitenden Planung hinsichtlich der Gestaltung zwingend notwendig ist.<sup>94</sup>

Das **integrierten Handlungskonzept** „AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020+“ der Stadt Gütersloh ist das Einstiegsmittel für die unterschiedlichen Städtebauförderprogramme. Das 2014 verabschiedete Konzept hatte das Ziel, eine Strategie zu entwickeln, kommenden Veränderungen in der Stadtentwicklung auf nachhaltige Weise zu begegnen und neue Lösungen für Themen wie Konversion, demographischen Wandel und die damit verbundenen Veränderungen zu meistern. Die Maßnahmen zur Umsetzung der Stadtentwicklung sind durch die zusätzlichen Fördergelder möglich. Die Genehmigung von mindestens 70% des Handlungskonzeptes durch das Land geht mit einer Unterstützung in Form von Fördergeldern in Höhe von 5,6 Millionen Euro einher. Das Konzept entstand unter anderem durch eine Bürgerbeteiligung, welche in drei Phasen durchgeführt wurde,<sup>95</sup> basierend auf Grundlagen der Leipzig Charta und dem Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.<sup>96</sup> Grundlage für das Konzept ist ein Ausschnitt der Innenstadt (siehe Abbildung 65) auf welchem der Güterbahnhof, jedoch nicht das angrenzende Gebiet, enthalten ist. In dem Integrierten Handlungskonzept wird der Güterbahnhof als eine Potentialfläche für „größere Entwicklungen“ innerhalb der Innenstadt genannt.<sup>97</sup> Es wird betont, dass die Wiedernutzbarmachung des Geländes schwierig ist, was auf die Eigentumsverhältnisse zurückgeführt wird. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle empfohlen, eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, welche sich mit einer möglichen Umstrukturierung vorhandener Betriebe befasst und langfristige Aussagen für die Entwicklung der Fläche trifft.

Der vorhandene Rahmenplan samt seiner Ziele ist in das integrierte Handlungskonzept mit aufgenommen und dargestellt worden.<sup>98</sup>

93 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Fachbereich Gütersloh Stadtplanung (2002): Masterplan Innenstadt Gütersloh, Seite 7

94 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Fachbereich Gütersloh Stadtplanung (2002): Masterplan Innenstadt Gütersloh, 33 und 50

95 STADT GÜTERSLOH: Integriertes Handlungskonzept hat überzeugt

96 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Seite 4

97 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Seite 30

98 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Seite 60

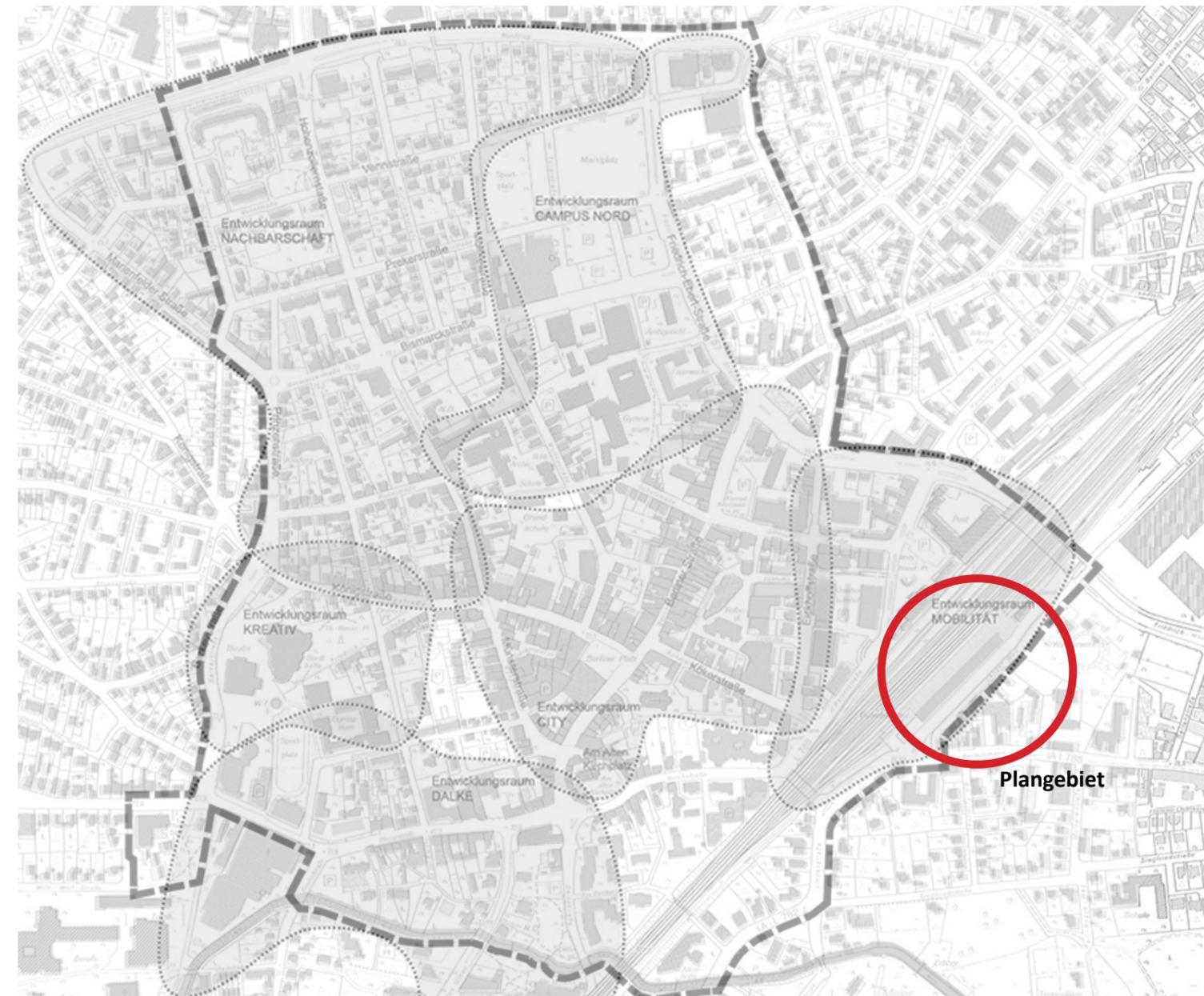


Abb. 65: Planausschnitt Integriertes Handlungskonzept

Im Rahmen des Handlungskonzeptes sind für den Bereich „Entwicklungsbereich Mobilität“, welchem der Güterbahnhof zugehörig ist, die dominantesten Stärken und Schwächen aufgezeigt worden. Diese beziehen sich zwar auf den Güterbahnhof, jedoch nicht das angrenzende Plangebiet im Osten sondern im Norden.

„(...) Stärken:

- Nähe zu Handels- und Versorgungseinrichtungen
- Anschluss an überregionale Radwege
- ÖPNV-Anschluss
- Gutes Angebot an Parkmöglichkeiten
- Gastronomischer Standort

- *Kompakte dichte Bebauung*

#### Schwächen und Herausforderungen

- *Wenig ausgeprägter Stadteingang*
- *Straßen und Plätze mit Gestaltungsmängeln*
- *Fehlende Anpassung der Gebäude an die neuen Herausforderungen der energetischen Sanierung*
- *Teilweise uneinheitliches Stadtmobilier*
- *Erneuerungsbedarf von Gebäuden*
- *Gestaltungs- und Unterhaltungsmängel*
- *Ungenutztes Potential*
- *Bei Quartierserweiterung problematische Verkehrsführung*
- *Schlechte Orientierung*
- *Abfallende Bereiche*
- *Vereinzelte Leerstände*
- *Defizite im Spielplatzangebot*
- *Fehlende Freiraumvernetzung*<sup>99</sup>

Ein Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes für die Stadt Gütersloh ist die Umnutzung des Güterbahnhofes. Insbesondere eine verbesserte Durchwegung und eine entsprechende Nachnutzung sollen hier zum Erfolg führen. Unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Stadtentwicklung soll der Standort vor allem aus ökonomischer Sicht weiterentwickelt werden.<sup>100</sup>

## 7.6 EINZELHANDELS- UND ZENTRENKONZEPT

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh wurde im Jahr 2008 durch das Büro Junker und Kruse Stadtplanung und Planung in Kooperation mit der Stadt Gütersloh aufgestellt. Es dient der Beurteilung künftiger Einzelhandelsvorhaben.

Mit Hilfe des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes werden folgende Ziele verfolgt:

„Stärkung der Attraktivität der Gütersloher Innenstadt

Stärkung der Nahversorgungszentren

Sicherung der wohnortnahen Grund- und Nahversorgung

Ansiedlung von Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten an geeigneten Standorten“<sup>101</sup>

99 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Seite 60  
 100 DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Seite 74  
 101 ELISABETH KOPISCHKE, STEFAN KRUSE, ANDREAS MAYER (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Seite 9

Im Rahmen des Konzeptaufstellung ist ein Teil des Standortes am Güterbahnhofes samt angrenzendem Areal bewertet worden.

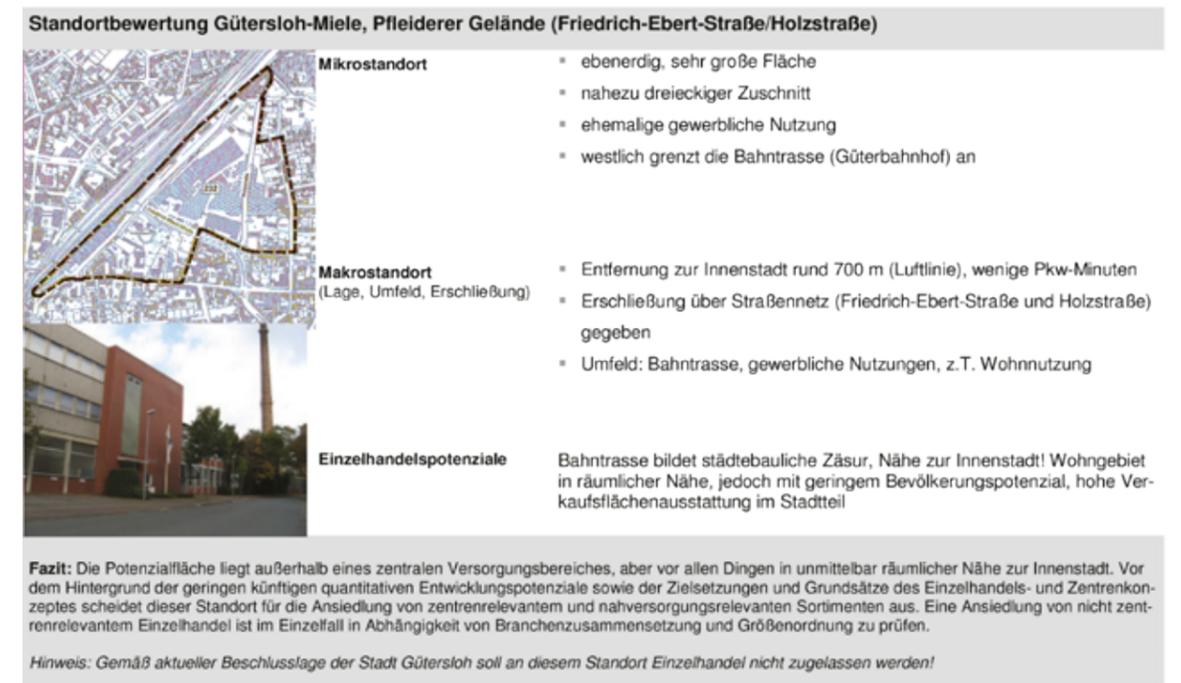


Abb. 66: Standortbewertung

Es wurde beschlossen, dass das Plangebiet am Güterbahnhof von einer Ansiedlung des Einzelhandels ausgeschlossen wird. Die Erklärung für diesen Vorgang ist, dass der Einzelhandel an dem Standort die Innenstadt schwächen könnte. Dies könnte dadurch passieren, dass die unterschiedlichen Einzelhändler in direktem Konkurrenzdruck zu den Einzelhändler, im Kerngebiet stehen. Für eine Weiterentwicklung der Innenstadt bildet die Bahntrasse zusätzlich eine zu große Barriere, so dass selbst bei größten Bemühungen ein vollständiges Aufheben der Barriere Bahntrasse nicht möglich sein wird. Aus diesem Grund ist kein zentrenrelevanter Einzelhandel innerhalb der Flächen erlaubt. Nicht zentrenrelevanter Einzelhandel wäre unter Umständen in Absprache mit der Stadt Gütersloh zu realisieren.<sup>102</sup>

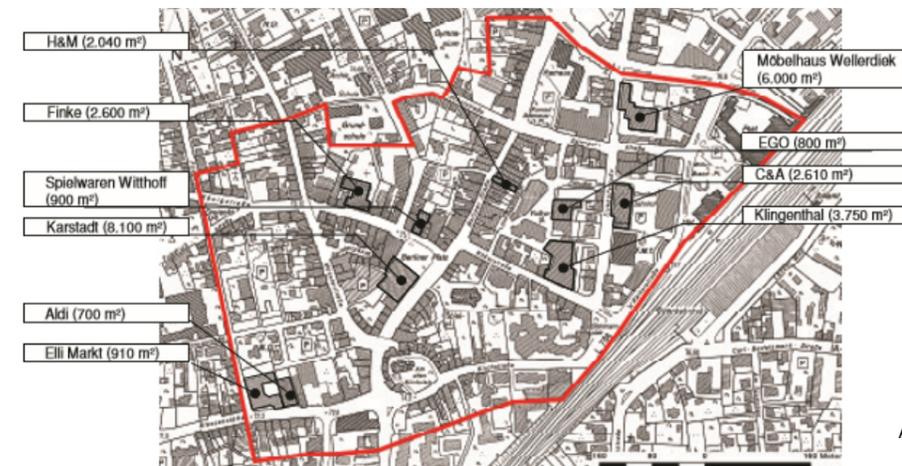


Abb. 67: Standorte für Einzelhandel in Gütersloh

102 ELISABETH KOPISCHKE, STEFAN KRUSE, ANDREAS MAYER (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Seite 126

## 7.7 AKTUELLE PLANUNGEN VON INVESTORSEITE

Neuer Eigentümer der Fläche am Gütersloher Güterbahnhof ist die Unternehmensgruppe Hagedorn, welche sich mit Abbruchmaßnahmen, Erschließung und Sanierung, sowie Revitalisierungsmaßnahmen auseinandersetzt. Es handelt sich um eine in Gütersloh ansässige Firma. Den Zuschlag bekam die Hagedorn Gruppe auf Grund des aufgestellten Konzeptes für den Güterbahnhof. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass sich das Konzept ausschließlich auf den Güterbahnhof und nicht die angrenzenden Bereiche erstreckt. Die Auswahl des Investors erfolgte durch die Stadt Gütersloh und die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG).

Der Entwurf sieht den Abriss der Bahnhofshalle vor. Anstelle dieser sollen mehrere Gebäudekörper, welche von jeder Seite aus eine gute Architektur bieten, am Standort gebaut werden. Dominant sind die beiden U-förmigen Gebäude, welche sich mittig im Gelände befinden. Parkplätze bleiben an den seitlichen Bereichen erhalten. Schlussendlich soll ein neues Quartier entstehen, welches unter dem Namen „Gleis 13“ Platz für verschiedene Nutzungen bietet, ohne dabei in Konkurrenz mit der Gütersloher Innenstadt zu stehen. Angedacht sind Nutzungen aus den Bereichen Fitness, Gastronomie, Event und Gesundheit.

Dabei soll der Anschluss in Richtung Innenstadt fußläufig über den ehemaligen Gepäcktunnel erfolgen. Erschlossen wird das Gelände über die Carl-Bertelsmann-Straße. Bis dato werden die Kosten für die Revitalisierung auf rund 15 Millionen Euro geschätzt.<sup>103</sup>



Abb. 68: Konzept Hagedorn Unternehmensgruppe

### Fazit

Für das Areal am Güterbahnhof und die umliegenden Bereiche gibt es eine Vielzahl an vorhandenen Planungen und Vorhaben, welche alle das Ziel haben den brach liegenden Bahnhof zu revitalisieren und besser in die Innenstadt einzuweben.

Neben den bereits gelisteten Vorgaben, welche im Zusammenhang mit dem Fazit über die vorhandenen Planungen genannt wurden, ergeben sich weitere zu beachtende Punkte für die Planung, welche gemäß der Säulen der Nachhaltigkeit dargestellt werden können.

### Ökonomisch

- kein Einzelhandel innerhalb des Planungsgebietes zulässig
- Neustrukturierung (Innenstadt stärken, neue Arbeitsplätze schaffen)
- Integration des Gebietes
- Lage nutzen
- Reaktivierung der Branche
- Nutzungsmischung erhalten

### Ökologisch

- Freiflächenangebot erweitern
- Schaffen neuer Freiraumstrukturen zur Verbesserung der Biodiversität
- Nutzen von vorhandenem Raum, nachhaltig agieren

### Sozial

- Durchwegung verbessern
- Treffpunkte schaffen
- Kommunikation (Stadt, Investor, Bürger)
- Wohnfunktion erhalten und stärken

### Zusätzlich Optisch

- Gestaltungsmängel sind zu beseitigen

Die genannten Punkte sind Kernpunkte, welche dauerhaft der Verbesserung des gesamten Gebietes am Güterbahnhof und dem umliegenden Areal dienen und eine Integration in die Stadt befürworten. Auf diesem Weg ist es möglich, die zur Zeit vorhandene Insellage des Gebietes zu umspielen und mit Hilfe eines gut strukturierten und aufgewerteten Quartiers die Innenstadt zu aktivieren und zu stärken.

TEIL 2 Die erfolgreiche Umsetzung eines Projektes und insbesondere einer Revitalisierungsmaßnahme ist stark damit verbunden, wie gut es nach der Fertigstellung angenommen wird. Ein Projekt kann nur dann erfolgreich sein, wenn es auf Akzeptanz stößt und von den Nutzergruppen in Anspruch genommen wird. Andernfalls kann kein Projekt dauerhaft bestehen bleiben, da die verursachten Kosten und die späteren Einnahmen in einem positiven Verhältnis zueinander stehen müssen.

Im Fall des Güterbahnhofes in Gütersloh gibt es verschiedenen Interessengruppen. Dazu gehören neben dem Investor auch die Stadt Gütersloh (Experten) und die späteren Nutzer in Form der Bürger. Für den Investor ist es wichtig, ein Projekt zu schaffen, welches sich in naher Zukunft rentiert und entsprechenden Gewinn einbringt. Für die Stadt ist es interessant, dass einer Branche eine neue Nutzung zugeführt wird, da die Stadt dadurch eine Imageaufwertung erzielt. Zusätzlich wird durch die, in den Planwerken bestehenden, Vorgaben gesichert, dass die definierten Ziele für die Stadtentwicklung erreicht werden können und es zu einer sichtbaren Entwicklung des bisher stillstehenden Raumes kommt. Für die Bürger ergibt sich die Möglichkeit von den neuen Nutzungen zu profitieren und unter Umständen neue Freizeit- oder Arbeitsmöglichkeiten zu erhalten.

Um feststellen zu können, ob die Entwicklungsziele und Vorstellungen bezüglich der Revitalisierung des Güterbahnhofes und des umliegenden Areals auf gegenseitige Akzeptanz stoßen, werden Interviews durchgeführt. Befragt wird die Stadt Gütersloh durch den Fachbereichsleiter Stadtplanung Dr. Michael Zirbel, der Investor die Unternehmensgruppe Hagedorn durch den Geschäftsführer der Hagedorn Revital Rick Mädels sowie Bürger, welche sich innerhalb des Plangebietes aufhielten und nach dem Zufallsprinzip ausgewählt wurden. Das Ziel der Befragung ist es, mit der Methodik der Triangulation, herauszufinden, welche Interessen die Stadt Gütersloh, die Unternehmensgruppe und die Bürger vertreten und an welchen Stellen es möglicherweise Übereinstimmungen oder Diskrepanzen gibt. Auf Basis, der in den Interviews gewonnenen Erkenntnisse, sind abschließend ein Worst-Case-Szenario, Best-Case-Szenario, als auch ein Trend-Szenario zu entwickeln. Für das wahrscheinlich eintretende Trendszenario sind abschließend Handlungsempfehlungen zu geben.

### 8.1 EXPERTENINTERVIEWS

Die Befragung der Stadt Gütersloh und der Unternehmensgruppe Hagedorn erfolgt über zuvor ausgearbeitete Fragebögen. Diese wurden im Anschluss an die jeweiligen Ansprechpartner per E-Mail verschickt. Die gewählte Methodik der Online-Befragung in Form einer E-Mail-Befragung wurde gewählt, um gewährleisten zu können, dass die jeweiligen Ansprechpartner genügend Zeit für die Beantwortung der Fragen aufbringen können und keine Informationen verloren gehen. Hierfür ist es notwendig die Gedanken und Vorstellungen sammeln zu können und eventuell Rücksprachen innerhalb des Büros zu treffen. Ein weite-

rer Vorteil ist, dass die Versendung und Bearbeitung schnell von statten geht, sodass Termine besser eingehalten werden können. Die Fragebögen sind am 22.07.2015 versendet worden. Bereits am 31.07.2015 ist der letzte beantwortete Fragebogen per E-Mail zurückgesendet worden. Neben dem Fragebogen haben die Interviewpartner ein Luftbild mit der Markierung des gesamten Plangebietes erhalten, damit für die Befragten deutlich war, um welches Areal es sich bei der Befragung handelt.

#### Fragebogen 1

22.07.2015

Master Städtebau NRW Hochschule Bochum | Fachhochschule Dortmund | Fachhochschule Köln | Universität Siegen | Hochschule Ostwestfalen- Lippe

Umfrage zum ehemaligen Güterbahnhof in Gütersloh im Rahmen der Masterarbeit „Potential und Entwicklungsmöglichkeiten von Brachflächen am Beispiel des ehemaligen Güterbahnhofs in Gütersloh“ von Nadine Markmann. Die Umfrage bezieht sich auf den ehemaligen Güterbahnhof und das angrenzende Areal (siehe Karte Seite 2).

#### Fragebogen Fachbereich Stadtplanung, Gütersloh

##### Antwort gegeben durch Dr. Michael Zirbel (Fachbereichsleiter Stadtplanung)

##### 1. Der Güterbahnhof liegt seit 18 Jahren brach. Was waren Ihrer Meinung nach die Gründe die dazu geführt haben, dass dem Gelände noch keine neue Nutzung zugeführt wurde?

Antwort Zirbel: „Die Neustrukturierung der Bahn hat zu komplexen Zuständigkeiten geführt, die die Akquise geeigneter Nutzungen schwer machten. Darüber hinaus ist es schwierig, für solch einen Standort eine geeignete Nutzung zu finden und einen Vorhabenträger, der sich die Entwicklung zutraut.“

##### 2. Wie bewerten Sie die vorhandene Infrastruktur (Verkehr und Nahversorgung) des Güterbahnhofes und des angrenzenden Gebietes?

Antwort Zirbel: „Der Bereich ist Teil der Stadterweiterung des späten 19. Jahrhunderts und entsprechend gegliedert und genutzt: Durchmischte Nutzung von Wohnen und Gewerbe. Die Gewerbebetriebe wurden

zu großen Teilen inzwischen anderen Nutzungen zugeführt. Insofern eine gute städtische Struktur. Bus, Bahn liegen in der Nähe, benachbart ein zentraler Versorgungsbereich mit Lebensmittel etc.“

**3. Die Firma Hagedorn hat das Gelände erworben. Besteht eine Kooperation zwischen der Stadt Gütersloh und der Firma Hagedorn? Inwieweit hat die Stadt Gütersloh Einfluss auf die Planung?**

Antwort Zirbel: „Die Planung wird wie in solchen Fällen üblich in enger Abstimmung mit dem Vorhabenträger durchgeführt. Die Planungen des Vorhabenträgers und die Vorstellungen der Stadt Gütersloh werden zu einem gemeinsamen Planinhalt zusammengeführt. Einfluß besteht über das Bauplanungsrecht.“

**4. Das Entwidmungsverfahren für das Gelände am Güterbahnhof ist beantragt worden, auf welchem Stand ist die Planung aktuell? Welche Schritte stehen noch bevor?**

Antwort Zirbel: „Das Entwidmungsverfahren führt die BEG (Bahnentwicklungsgesellschaft) zusammen mit der DB durch. Parallel läuft ein Verfahren zum Rückbau (Abbruch) der Gebäude und Anlagen.“

**5. Welche Nutzung stellt sich die Stadt Gütersloh für das Gelände vor und warum sind diese Nutzungen angedacht?**

Antwort Zirbel: „Entsprechend der Umgebung sind viele Nutzungen denkbar, die die innerstädtische Lage nutzen können: Hotel, Gewerbe, evtl. auch Wohnen, Gastronomie, Fitness etc., im Einzelfall auch Einzelhandel. Sie entsprechen den Anforderungen an ein lebendiges innerstädtisches Quartier.“

**6. Welche Gefahren könnten Ihrer Meinung nach in Bezug auf die Konversion entstehen?**

Antwort Zirbel: „„Gefahren“ sind nicht zu erkennen. Der Vorhabenträger ist kompetent und hat klare Vorstellungen. Die Kommunikation ist gut wie auch das gemeinsame Interesse an einer Konversion der seit langem brach liegende Liegenschaft.“

**7. Ist es geplant die Bürger, z.B. in Form eines Workshops, in die Planung mit einzubeziehen?**

Antwort Zirbel: „Die Bürgerbeteiligung ist Teil des Verfahrens und wird durchgeführt werden. Über die Formen der Beteiligung ist noch nicht weiter entschieden.“

**8. Wie wichtig finden Sie es, dass nachfolgende Gebäude ein ähnliches, äußeres Erscheinungsbild bzw. Architektur haben?**

Antwort Zirbel: „Es handelt sich hier um eines der wichtigsten Projekte für die Gütersloher Innenstadt. Hier sollte die Chance genutzt werden, ein städtebaulich wie architektonisch hochwertiges Ensemble zu realisieren.“

**9. Wo sehen Sie die Entwicklung des Güterbahnhofs und des angrenzenden Areals in 15-20 Jahren?**

Antwort Zirbel: „Zu erhoffen ist ein lebendiges Quartier, das die besonderen städtebaulichen Qualitäten nutzt und sie weiter ausbaut. Die Bahnlinie wird eine Zäsur bleiben, so dass darüber hinaus die Chance eines Quartiers mit eigener Identität besteht. Dieses Ziel sollte bereits jetzt in den ersten Planschritten berücksichtigt werden.“

**10. Welche Bedeutung hat die Revitalisierung des Gebietes Ihrer Meinung nach für die Stadt Gütersloh?**

Antwort Zirbel: „Der Güterbahnhof hat eine stadthistorische Bedeutung, die überformt worden ist durch die lange Zeit der Brache und der ständigen Hoffnung auf eine Konversion. Für die Quartiersentwicklung im besonderen und der Entwicklung des Standortes Gütersloh im allgemeinen (Fragen des Images, der Stellung in der Region etc.) hat die Entwicklung des Güterbahnhofs eine große Bedeutung.“

Es wird deutlich, dass die Stadt sich neben einer Imageverbesserung vor allem auf die Bildung eines neuen, lebendigen Quartiers einstellt. Es wird betont, dass die Revitalisierung für Stadt von großer Bedeutung ist. Die Erweiterung der vorhandenen Nutzungsmischung wird ebenfalls angestrebt. Interessant ist die Aussage zu dem Thema Einzelhandel (Frage 5), welcher nach Aussagen von Herr. Dr. Zirbel im Einzelfall durchaus möglich sei, obwohl das Einzelhandelskonzept der Stadt Gütersloh diesen grundsätzlich ausgeschlossen hat. Des Weiteren ist eine Beteiligung der Bürger, in bisher unbekannter Form, vorgesehen.




Hagedorn Revital GmbH | Werner-von-Siemens-Straße 18 | 33334 Gütersloh

Nadine Markmann

Telefon 05241-50051-0	Name Rick Mädél	Unser Zeichen RIM	Datum 23.04.2015
--------------------------	--------------------	----------------------	---------------------

#### Umfrage zum Güterbahnhof Gütersloh, Projekt Gleis 13

Sehr verehrte Frau Markmann,  
gerne gehen wir folgend auf Ihre Fragen ein.

Frage 1) Der Güterbahnhof liegt seit 18 Jahren brach. Was waren Ihrer Meinung nach die Gründe die dazu geführt haben, dass dem Gelände noch keine neue Nutzung zugeführt wurde?

Derartige Flächen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Eine Veräußerung wird durch ein Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Um einen entsprechenden Zuschlag/ Verkauf einzugehen wird von dem Käufer ein städtebauliches Konzept verlangt, welches über die Grundstücksgrenzen hinaus einen Mehrwert bringen muss. Wenn also ausgeschrieben wird, kann es entweder sein, dass ein passender Interessent in diesem Moment dies nicht mitkriegt oder sich nicht an die Bedingungen binden möchte. Hinzu kommt in diesem Fall, dass das Grundstück durch einen anspruchsvollen Rückbau und schwierigen Zuschnitt viele Interessenten verschreckt hat. Auch die Lage ist derzeit als C Lage zu klassifizieren. Hat allerdings Potenzial und wird durch unsere Entwicklung auf eine gute gewerbliche B Lage gebracht.

1 | 5

### Wir schaffen Werte!

<b>HAGEDORN Revital GmbH</b>	Werner-von-Siemens-Str. 18 33334 Gütersloh Postfach 2031 33250 Gütersloh	Fon +49 (0)5241 50051-0 Fax +49 (0)5241 50051-115 info@revital-hagedorn.de www.revital-hagedorn.de	Sitz der Gesellschaft ist Gütersloh AG Gütersloh HRB-Nr. 8362 Steuernummer: 351-5731-1359 Geschäftsführer: Thomas Hagedorn, Rick Mädél, Kay Grotebrune	Sparkasse Gütersloh BLZ 478 500 65 KTO 29 183 SWIFT WELADED1GTL IBAN DE62 4785 0065 0000 0291 83
------------------------------	---	---	--	--

Frage 2) Wie bewerten Sie die vorhandene Infrastruktur (Verkehr und Nahversorgung) des Güterbahnhofes und des angrenzenden Gebietes?

Die derzeitige Infrastruktur ist gut gewachsen. Ebenso bietet die Erschließungssituation verschiedene Verkehrsszenarien. In der Umgebung findet sich ein bunter Mix aus unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen sowie Wohnen. Baurechtlich wird das Grundstück von allen Seiten unterschiedlich geprägt und macht es deshalb so spannend.

Frage 3) Die Unternehmensgruppe Hagedorn hat das Gelände am Güterbahnhof erworben. Besteht eine Kooperation zwischen der Stadt Gütersloh und der Unternehmensgruppe Hagedorn? Inwieweit hat die Stadt Gütersloh Einfluss auf die Planung?

Wir kooperieren von unserer Seite aus grundsätzlich bereits im Grundverständnis lieber mit Behörden als sich zu verstreiten. Eine vertragliche Kooperation könnte in Form eines städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung der Fläche eine Basis der Zusammenarbeit bilden. Die Stadt hat somit baurechtlich Einfluss durch Ihre Vorstellung einer geeigneten künftigen Nutzung der Fläche. Der Stadt stehen dabei verschiedene baurechtliche Instrumente zur Verfügung um Ihre Vorstellung zu begründen und zu realisieren. Allerdings bietet eben dieser Rechtsrahmen auch auf der anderen Seite dem Eigentümer Möglichkeiten, seine Vorstellungen nachvollziehbar umzusetzen. Somit ist eine Kooperation bzw. ein Entgegenkommen von beiden Seiten aus meist der Königsweg in der Planung.

Frage 4) Das Entwidmungsverfahren für das Gelände am Güterbahnhof ist beantragt worden, auf welchem Stand ist die Planung aktuell? Welche Schritte stehen noch bevor?

2 | 5

### Wir schaffen Werte!

<b>HAGEDORN Revital GmbH</b>	Werner-von-Siemens-Str. 18 33334 Gütersloh Postfach 2031 33250 Gütersloh	Fon +49 (0)5241 50051-0 Fax +49 (0)5241 50051-115 info@revital-hagedorn.de www.revital-hagedorn.de	Sitz der Gesellschaft ist Gütersloh AG Gütersloh HRB-Nr. 8362 Steuernummer: 351-5731-1359 Geschäftsführer: Thomas Hagedorn, Rick Mädél, Kay Grotebrune	Sparkasse Gütersloh BLZ 478 500 65 KTO 29 183 SWIFT WELADED1GTL IBAN DE62 4785 0065 0000 0291 83
------------------------------	---	---	--	--

Mit Abschluss der Entwidmung werden Maßnahmen, wie der Rückbau auf dem Grundstück stattfinden. Zeitgleich oder bis dahin abgeschlossen wird der Prozess der Baurechtschaffung entstehen. Aktuell werden verschiedene Bebauungsmöglichkeiten von den Architekten entwickelt und im Anschluss mit dem Bauamt besprochen.

Frage 5) Welche Nutzung stellt sich die Unternehmensgruppe Hagedorn für das Gelände vor und warum sind diese Nutzungen angedacht?

Unser Ziel ist es einen gesunden Mix aus unterschiedlichen Gewerbenutzungen zu erreichen. Hierunter fallen die Themenbereiche Gastronomie, Fitness, Gesundheit und klassische Office-Lösungen. Städtebauliche Entwicklungen auf Quartiersebene, sprich Wohnen (In diesem Falle ausgeklammert) Arbeiten und Freizeit an einem Ort sind charakteristisch für unsere Zeit.

Frage 6) Welche Gefahren könnten Ihrer Meinung nach in Bezug auf die Konversion entstehen?

Bei der Umwandlung der Fläche von einer ehemaligen industriellen Bahnnutzung hin zum Quartier besteht das größte Risiko in der Marktfähigkeit der angestrebten Endnutzung. Wenn unsere Gebäude mit Ihren Eigenschaften bzw. unser Nutzungskonzept keine Interessenten findet, scheitert so ein Projekt. Ein aktives Umfeld auch auf der Fläche zu schaffen ist für Brachflächen mit Potenzial sehr wichtig.

Frage 7) Ist es geplant die Bürger, z.B. in Form eines Workshops, in die Planung mit einzubeziehen?

Es wird zu einem bestimmten Zeitpunkt die direkte Nachbarschaft mit einbezogen. Großräumiger würde allerdings zu Chaos und einer zunehmenden Stagnation im Entwicklungsprozess führen.

3 | 5

## Wir schaffen Werte!

**HAGEDORN Revital GmbH** Werner-von-Siemens-Str. 18 Fon +49 (0)5241 50051-0 Sitz der Gesellschaft ist Gütersloh Sparkasse Gütersloh  
 33334 Gütersloh Fax +49 (0)5241 50051-115 AG Gütersloh HRB-Nr. 8362 BLZ 478 500 65  
 Postfach 2031 info@revital-hagedorn.de Steuernummer: 351-5731-1359 KTO 29 183  
 33250 Gütersloh www.revital-hagedorn.de Geschäftsführer: Thomas Hagedorn, SWIFT WELADED16TGL  
 Rick Mädél, Kay Grotebrune IBAN DE62 4785 0065 0000 0291 83

Frage 8) Wie wichtig finden Sie es, dass nachfolgende Gebäude ein ähnliches, äußeres Erscheinungsbild bzw. Architektur haben?

Die Außengestaltung der Gebäude sollte keiner Einheitlichkeit unterzogen werden. Es muss stimmig sein - klar - sollte allerdings auch aufgrund frisches Design in verschiedener Art mit sich bringen. Somit bin ich eher für unterschiedliche Gebäudetypen und ein individuelles Erscheinungsbild.

9. Wo sehen Sie die Entwicklung des Güterbahnhofs und des angrenzenden Areals in 15-20 Jahren?

Hoffentlich nicht mehr bei uns. Nein - Spaß bei Seite - der zentrale Kern von Gütersloh wird sich stets ändern aber immer hochwertig bleiben. Porta ist fest fixiert, wird sich in 20 Jahren aber auch neu optisch ausrichten oder den Standort überdenken. Die Wohnbebauung wird voraussichtlich gewerblichen Nutzungen auf Dauer weichen.

10. Welche Bedeutung hat die Revitalisierung des Gebietes Ihrer Meinung nach für die Stadt Gütersloh?

Es gibt Aussagen, dass dies eines der wichtigsten Bauprojekte in Gütersloh für die nächsten Jahre sein wird. Für die Stadt kann es bei entsprechend schneller Umsetzung und guter Zusammenarbeit national zum Referenzprojekt werden. Der Bereich Konversion ist noch frisch im Markt. Hier kann noch Pionierarbeit geleistet werden mit entsprechender Honorierung bzw. Anerkennung aus der Branche.

4 | 5

## Wir schaffen Werte!

**HAGEDORN Revital GmbH** Werner-von-Siemens-Str. 18 Fon +49 (0)5241 50051-0 Sitz der Gesellschaft ist Gütersloh Sparkasse Gütersloh  
 33334 Gütersloh Fax +49 (0)5241 50051-115 AG Gütersloh HRB-Nr. 8362 BLZ 478 500 65  
 Postfach 2031 info@revital-hagedorn.de Steuernummer: 351-5731-1359 KTO 29 183  
 33250 Gütersloh www.revital-hagedorn.de Geschäftsführer: Thomas Hagedorn, SWIFT WELADED16TGL  
 Rick Mädél, Kay Grotebrune IBAN DE62 4785 0065 0000 0291 83

**HAGEDORN**

Ich hoffe Ihnen die Fragen zu Ihrer Zufriedenheit beantwortet zu haben.

Kommen Sie gerne bei weiteren Fragen auf uns zu.

Wir wünschen alles Gute und verbleiben mit besten Grüßen

  
Rick Mädler  
Geschäftsführer



Die Unternehmensgruppe Hagedorn trifft zu den Nutzungen ähnliche Aussagen wie die Stadt Gütersloh. Es wird deutlich, dass Stadt und Investor kooperieren und notwendige Absprachen frühzeitig getroffen werden. Herr Mädler betont, dass das Projekt nur dann erfolgreich sein kann, wenn sich passende Interessenten für die gewählten Nutzungen finden. Des Weiteren wird deutlich, dass der von allen Seiten geforderte (Planwerke, Stadt, Investor) Mix, Anklang findet. Die Hagedorn Unternehmensgruppe befasst sich ausschließlich mit dem erworbenen Teil des Güterbahnhofes. Die vorhandene Struktur im angrenzenden Areal wird nicht angetastet. Eine Wohnnutzung für den Abschnitt des Güterbahnhofes wird ausgeschlossen. Im Rahmen der Beantwortung auf Frage 9 wird prognostiziert, dass das Wohnen im Areal gewerblichen Nutzungen weichen wird. Am Güterbahnhof sind vor allem gewerbliche Nutzungen und die Schaffung eines weiteren Bürostandortes angedacht. Auf diese Weise sollen sowohl Freizeitnutzungen, als auch die Nutzung als Arbeitsplatz im Vordergrund stehen. Zum Thema der Bürgerbeteiligung äußert sich Herr Mädler bereits differenzierter als Herr Zirbel. An dieser Stelle wird darüber nachgedacht, die direkten Nachbarn des Quartiers in die Planung mit einzubeziehen. Genauere Angaben können bisher jedoch nicht gegeben werden. Bezüglich der Nutzung als Grün- und Freiraum im Bezug auf Erholungs- und Treffpunkte treffen weder Stadt noch Investor eine Aussage.

Bezüglich der architektonischen Gestaltung betont Mädler, dass der Unternehmensgruppe Hagedorn ein stimmiges und individuelles Design wichtig sei. Herr Zirbel spricht an dieser Stelle ebenfalls von einem hochwertigen Äußeren. Die Frage, welche bewusst offen gestellt worden ist, zielte im eigentlich Sinn auf den möglichen Erhalt des Industriecharakters ab, welcher im weiteren Verlauf scheinbar keinen größeren Einfluss haben wird. Es wird deutlich, dass die Unternehmensgruppe an einer zügigen Umsetzung interessiert und die Kooperation mit der Stadt Gütersloh auf einem guten Weg ist.

Insgesamt kann man sagen, dass die grundsätzlichen Vorstellungen von der Entwicklung des Güterbahnhofes bei Stadt und Investor übereinstimmen. Ein zügiger und reibungsloser Ablauf des Projektes ist der Grundstein für den Erfolg des Projektes, da auf Grund der langen Zeit, in welcher der Bahnhof brach lag, nicht zuletzt entsprechende Erfolge seitens aller Beteiligten erwartet werden.

#### Die wichtigsten Aussagen von Seiten der Stadt und des Investors lauten:

- Es ist schwierig für Bahnbrachen einen neuen Nachnutzer zu finden
- Der Erfolg des Projektes ist maßgeblich von den späteren Nutzern abhängig
- Die Kooperation zwischen Stadt und Investor trägt zu einem reibungslosen Ablauf und Realisierung bei
- Das Projekt hat eine große Bedeutung für die Stadt
- Der Nutzungsmix macht das Quartier spannend und interessant
- Die spätere Optik muss städtebaulich und architektonisch hochwertig und individuell sein
- Die Einbeziehung von Bürgern ist (im kleinen Rahmen) für das Projekt durchzuführen

#### Wir schaffen Werte!

**HAGEDORN Revital GmbH**  
Revitalisierung  
Nutzungskonzepte

Werner-von-Siemens-Str. 18  
33334 Gütersloh  
Postfach 2031  
33250 Gütersloh

Fon +49 (0)5241 50051-0  
Fax +49 (0)5241 50051-115  
info@revital-hagedorn.de  
www.revital-hagedorn.de

Sitz der Gesellschaft ist Gütersloh  
AG Gütersloh HRB-Nr. 8362  
Steuernummer: 351-5731-1359  
Geschäftsführer: Thomas Hagedorn,  
Rick Mädler, Kay Grotebrune

Sparkasse Gütersloh  
BLZ 478 500 05  
KTO 29 183  
SWIFT WELADED16TL  
IBAN DE62 4785 0065 0000 0291 83

5 | 5

## 8.2 QUALITATIVE INTERVIEWS UND BEOBACHTUNGEN

Im nächsten Schritt sind die, nach Aussagen von Stadt und Investor maßgeblich am Erfolg beteiligten, neuen Nutzer zu befragen. Die Befragung der Bürger erfolgt mündlich über die Methode qualitativ geführter Interviews. Qualitativ geführte Interviews haben den Vorteil, dass der Befragte die Möglichkeit erhält, seine Eindrücke und Gedanken zu einer Fragen frei auszuformulieren, ohne dabei eingeschränkt zu werden. Des Weiteren kann das Interview durch den Interviewer gelenkt werden. Hierbei können weitere Fragen gestellt oder besprochen werden, die sich aus dem Gesprächsverlauf ergeben. Zusätzlich muss der Interviewer sich nicht an einen festen Plan halten, sondern kann mittels Leitfragen auch die Reihenfolge der Fragen variieren und anpassen. Auf Nachfragen kann in einem Gespräch sofort eingegangen werden. Auf diese Weise können Gespräche entsprechend vertieft werden.<sup>104</sup>

Insgesamt ist es möglich, sich den Befragten vorsichtig zu nähern, eine Bindung aufzubauen, um schlussendlich mehr Informationen zu erhalten, als durch eine Befragung mit Hilfe eines schriftlichen Fragebogens. Die Befragung wird direkt vor Ort im Plangebiet durchgeführt. Dadurch werden nur Personen befragt, welche sich innerhalb des Bereiches befinden. Bei Fragen oder Unklarheiten bezüglich des Gebietes ist es möglich, Teilbereiche vor Ort zu erklären und den Befragten Zusammenhänge somit verständlicher darzustellen. Für die Umfrage sind folgende Leitfragen formuliert worden:

### Fragebogen Bürger

1. Aus welchem Grund halten Sie sich im Areal auf? (Besuch, Arbeit, Einkauf, Sonstiges)
2. Haben Sie das Areal am Güterbahnhof vorher schon einmal besucht? Wenn ja, warum?
3. Wie bewerten Sie die vorhandene Infrastruktur (Verkehr und Nahversorgung) des Gebietes?
4. Das Gelände liegt seit 18 Jahren brach. Sind Sie der Meinung, dass die Brache das Stadtbild stört?
5. Warum wird das Gelände ihrer Meinung nach seit 18 Jahren nicht mehr genutzt?
6. Sind Ihnen die aktuellen Überlegungen und Planung bezüglich des Güterbahnhofsgeländes bekannt?
7. Welche Nutzung würden Sie für das Gelände vorschlagen?
8. Wie wichtig finden Sie es, dass nachfolgende Gebäude ein ähnliches, äußeres Erscheinungsbild bzw. Architektur haben? (Erhalt des Industriecharakters)
9. Welche Bedeutung hat die Revitalisierung des Gebietes Ihrer Meinung nach für die Stadt Gütersloh?
10. Könnten Sie sich vorstellen aktiv an der Planung für das Gebiet teilzunehmen?

Die Befragung beginnt mit einer Begrüßung und anschließenden kurzen Vorstellung des Interviewers, sowie der Erklärung der Aufgabenstellung der Masterthesis. Im nächsten Schritt wird das Plangebiet auf einem Ausdruck und, wenn notwendig, vor Ort gezeigt. Anschließend erfolgt die freie Befragung auf Basis des Leitfadens. Insgesamt sind 24 Personen per Zufallsprinzip an unterschiedlichen Standorten im

Plangebiet befragt worden. Die Befragung der Personen erfolgt an fünf aufeinander folgenden Tagen vom 03.08.2015 bis zum 07.08.2015. Die Befragungen fanden an unterschiedlichen Standorten (siehe Abbildung 69) und zu verschiedenen Zeiten statt, um im gesamten Plangebiet Befragungen durchführen zu können. Neben Passanten, welche das Gebiet aus unterschiedlichen Gründen gequert haben und Anwohnern wurden auch Mitarbeiter der Geschäfte im Plangebiet befragt.

Wegen der Anzahl der geführten Interviews werden die Aussagen der jeweiligen Tage zusammengefasst.



Abb. 69: Standorte der Befragung

Standort	Tag	Interviews	Wetter	Uhrzeit
Standort 1	am 03.08.2015	6 Befragte	Sonnig und warm	9:30 Uhr
Standort 2	am 04.08.2015	2 Befragte	Regnerisch und kalt	18:00 Uhr
Standort 3	am 05.08.2015	4 Befragte	Sonnig und warm	12:00 Uhr
Standort 4	am 06.08.2015	9 Befragte	Sonnig und warm	19:00 Uhr
Standort 5	am 07.08.2015	3 Befragte	Sonnig und warm	07:30 Uhr

## Beobachtungen

Bei dem Aufenthalt im Gebiet fallen einige Besonderheiten auf. Es wird deutlich, dass das Gebiet in erster Linie ein Durchgangsraum ist. Die meisten Personen queren das Gebiet lediglich mit dem Rad, dem Auto oder zu Fuß. Auch Lieferanten nutzen insbesondere die Carl-Bertelsmann-Straße, welche stark belastet und zu Stoßzeiten nahe an der Überbelastung ist. Hinzu kommt, dass Autofahrer, wenn möglich, sichtlich schneller als die erlaubten 50 km/h fahren. Dies ist vor allem auch am Langen Weg erkennbar, wobei hier die Auswirkungen wegen des geringen Platzangebotes und der Schmalheit der Straße besonders deutlich werden. Das Parken funktioniert aktuell gut. Es sind genügend Parkmöglichkeiten im Straßenraum vorhanden.

Ein Aufenthalt im Gebiet in einer geselligen Runde findet aktuell nicht statt. Es konnten keine Personengruppen gesichtet werden, die im Plangebiet längere Zeit gestanden oder gesessen haben. Das Sitzen wäre ohnehin nur auf Mauervorsprüngen möglich, weil es keine Bänke oder ähnliches gibt. Angestellte nutzen die Bereiche vor den Eingängen für kurze Raucherpausen.

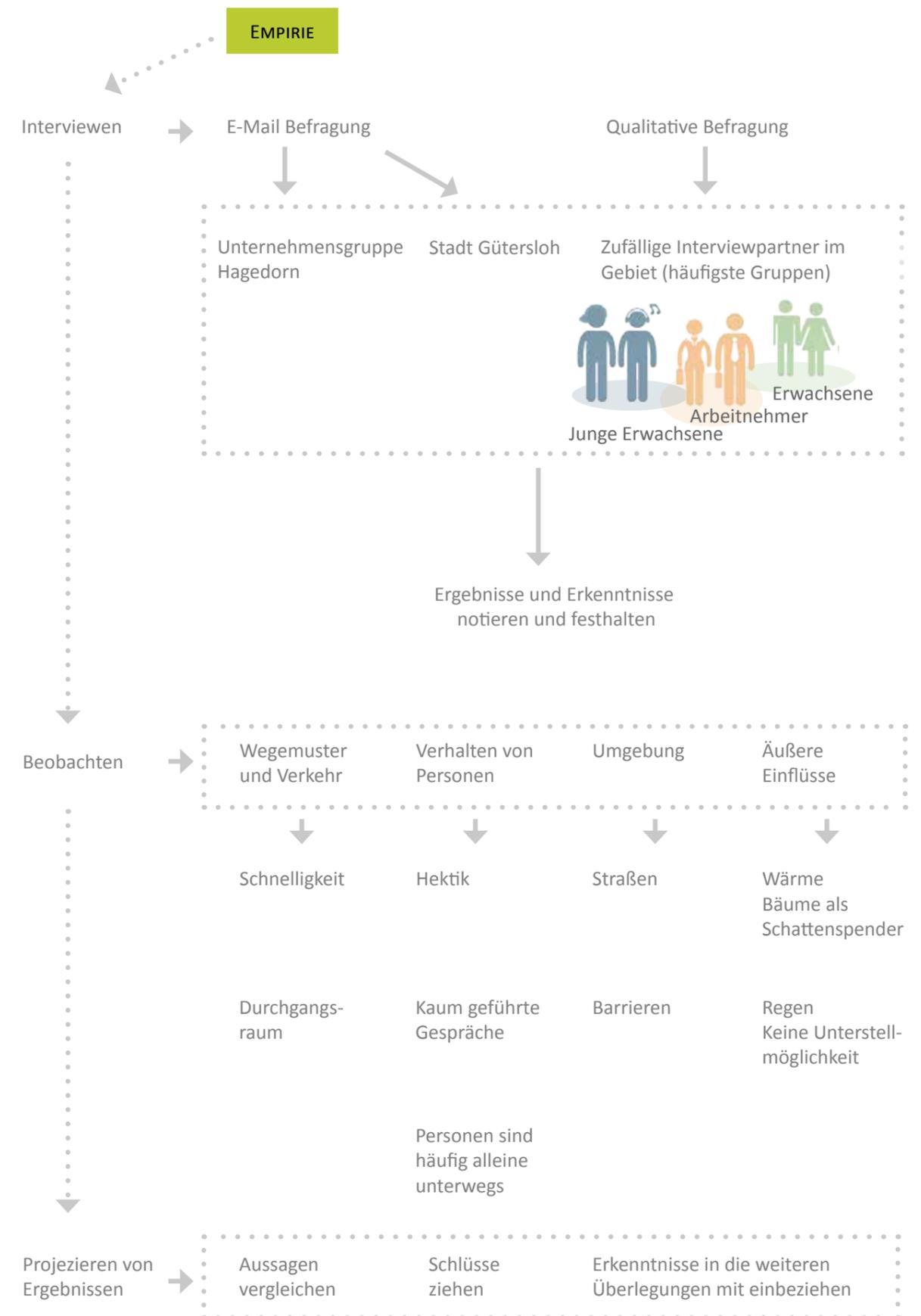
Die größte Bewegung findet auf dem Parkplatz des Minipreiscenters statt. Allerdings handelt es sich auch hier um einen Bereich, in dem kein längerer Aufenthalt stattfindet. Die Vorgänge sind immer die gleichen: es wird ein Parkplatz gesucht, eingekauft, die Einkäufe verladen und in direktem Anschluss wird der Bereich wieder verlassen. Nur selten kommt es zu kurzen Gesprächen, wenn sich zufällig Personen treffen, die sich bereits kennen. Das Verhalten der Personen ist in den meisten Fällen hektisch.

Insgesamt halten sich unterschiedliche Personengruppen im Gebiet auf. Dadurch, dass es viele Angestellte gibt, konnten in erster Linie Erwachsene ausgemacht werden. Dabei handelt es sich sowohl um Angestellte, als auch Anwohner. Auf dem Gelände des Minipreiscenters waren außerdem häufiger Senioren zu beobachten. In den Abendstunden und am Nachmittag, vermutlich nach Schulschluss, haben viele Jugendliche und junge Erwachsene das Gebiet durchquert. Diese sind zumeist mit dem Fahrrad unterwegs und unterhalten sich dabei ohne das Plangebiet zu betrachten. Es scheint sich um einen reinen Zweckraum zu handeln und keinen Ort des Wohlfühlens.

Während der Befragungen war das Wetter an den meisten Tagen mit 30 Grad und mehr sehr warm. Es gibt einige Schatten spendende Gehölze, die jedoch als solche kaum genutzt werden. An einem Tag hat es geregnet, wobei keine Möglichkeiten ausgemacht werden konnten, sich vor dem Unwetter zu schützen.

Geräuschtechnisch gesehen herrscht der Lärm der PKW und Bahn vor. Während der Befragung ist außerdem aufgefallen, dass viele Personen im Auto laut Radio hören, ansonsten aber keine Musik im Gebiet wahrnehmbar ist. Von den Bürogebäuden und dem Gewerbe sind keine Geräusche ausgegangen, die in dem Moment als Lärm empfunden wurden.

Insgesamt handelt es sich im Plangebiet eher um einen hektischen Bereich, der vom Kommen und Gehen der Menschen geprägt wird.



**Standort 1**    **am 03.08.2015**        **6 Befragte**    **Sonnig und warm**    **9:30 Uhr**

Am Montag den 03.08.2015 fand die erste Befragung im Plangebiet statt. Bei sonnig, warmen Wetter waren viele Personen im Plangebiet unterwegs. Insgesamt konnten sechs Personen interviewt werden. Dabei kann unterschieden werden zwischen reinen Gebietsdurchquerern (4 Personen), Anwohnern (1 Person) und Arbeitnehmern (1 Person).

Die Antworten der Personen, welche das Gebiet nur durchquert haben, waren sehr ähnlich. Die Durchquerung erfolgte, um zu unterschiedlichen Zielen zu gelangen. Während eine Person den Langen Weg nutzt, um zu der Firma Miele zu gelangen, querten die anderen das Gebiet, um in den innerstädtischen Kern zu gelangen. Anlaufpunkte waren neben der Deutschen Post und der Volksbank auch Porta, Brockmeyer und die Innenstadt im Allgemeinen. Eine Frau gab an, das Gebiet zuvor schon mal bei einer Veranstaltung besucht zu haben und erinnerte sich an den Start des Michaelisumzugs auf dem Güterbahnhofsgelände. Darüber hinaus wurde das Gebiet von keiner weiteren Person, mit Ausnahme des Ziels der Querung, aufgesucht. Die grundsätzliche Infrastruktur wurde von allen Befragten Personen als ausreichend bewertet. Die Straße am Langen Weg wird als zu schmal empfunden. Des Weiteren sollen sich viele Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Der Arbeitnehmer wünschte sich zudem eine bessere Verbindung vom Hauptbahnhof zum Plangebiet und äußerte den Wunsch nach einem Tunnel für Fußgänger und Radfahrer. Dem Anwohner fehlte vor allem die Vernetzung innerhalb des Gebietes und es wurde angemerkt, dass man sich vor einen eventuellen Ansturm auf das Gebiet, vor allem hinsichtlich der Verkehrsentwicklung, fürchte. Uneinigkeit herrscht darüber, ob die vorhandene Bahnbrache das Stadtbild stört. Während der Großteil der Personen anmerkt, dass der Bahnhof hinter Bäumen und Sträuchern versteckt liegt und deshalb kaum auffällt, bemängeln die Personen, die regelmäßig mit der Bahn fahren, dass der Güterbahnhof ein schlechtes Licht auf Gütersloh wirft. Gründe für die Brache sehen die Befragten in einer vermuteten schlechten finanziellen Situation der Stadt und mangelndem Willen etwas zu verändern. Für die neuen Nutzungen wurde neben Sport- und Freizeitnutzungen, einem Hochschulstandort und Grünfläche auch kostenfreie Parkplätze für den Besuch in der Stadt genannt.

Eindeutig verliefen die Aussagen zu der Bedeutung einer Revitalisierung für die Stadt Gütersloh. Die Bürger verbinden eine Revitalisierung mit Wachstum, größerem Zulauf und damit verbundenem Kaufinteresse. Es wird betont, dass eine Wiedernutzbarmachung und Entwicklung des Gesamtgebietes die Stadt Gütersloh moderne und attraktiver werden lässt. Alle Befragten sehen es auf Nachfrage und Erklärung hin als richtig an, dass mit der Revitalisierung die Innenentwicklung vorgebracht und an den Stellen nachverdichtet wird, wo bereits eine Verdichtung besteht, um so die Umwelt und Ressourcen zu schonen. Dies scheint grundsätzlich im Interesse der Bürger zu sein und stößt somit auf breite Akzeptanz. Die Mitwirkung bei den Projekten hingegen stößt bei den Befragten, welche nicht im Plangebiet wohnen, auf wenig Inte-

resse. Hier wird das mangelnde Interesse an einer Mitwirkung damit begründet, dass man sich zu selten im Gebiet aufhält und deshalb zu wenig darüber weiß. Mit Ausnahme des Anwohners war niemand bereit sich in seiner Freizeit mit Workshops oder ähnlichem zu befassen. Trotzdem können sich grundsätzlich alle Beteiligten vorstellen, das Gebiet nach der Revitalisierung aufzusuchen und die neuen Nutzungen in Anspruch zu nehmen.

**Standort 2**    **am 04.08.2015**        **2 Befragte**    **Regnerisch und kalt**    **18 Uhr**

Am 29.07.2015 um 18 Uhr fand die Befragung am Standort des Parkplatzes am Güterbahnhof statt. In der Zeit von 18 Uhr bis 18:30 Uhr sind zwei Personen nacheinander befragt worden. Wegen starker Regenfälle ist die Befragung nach 30min, im Anschluss an die zweite Befragung, abgebrochen worden. Die Personen, welche sich im Gebiet aufgehalten haben, haben dieses mit dem Fahrrad durchquert. Nach Aussagen der Befragten, halten sich die Personen nur im Gebiet auf, um Zeit zu sparen und von der Carl-Bertelsmann-Straße auf den Langen Weg und das angrenzende Quartier zu kommen. Es gibt keine weiteren Gründe das Gebiet zu durchqueren und es gibt auch keine anderweitigen „Besuche“ innerhalb des Gebietes zu Zwecken des Einkaufs, der Nutzung von Dienstleistungen o.ä. Die vorhandene Infrastruktur wurde als ausreichend bewertet. Jedoch wünschen sich die Radfahrer einen Radweg oder eine entsprechende Markierung auf der Fahrbahn, da der motorisierte Verkehr zu rücksichtslos sei. Über die Nahversorgung innerhalb des Gebietes sind die Befragten nicht informiert gewesen. Beide Befragten waren der Meinung, dass die Bahnbrache in ihrer Optik das Stadtbild stört. Vor allem die ungepflegte Vegetation am Straßenrand wurde an dieser Stelle bemängelt. Einer der Befragten äußerte sich auf die Frage nach den Gründen des brach liegens so, dass er davon ausgehe, dass es daran liege, dass die Stadt nichts verändern möchte und Gelder lieber an anderer Stelle investiert werden. Der zweite Befragte hat angegeben, dass er nicht wüsste, warum das Gebiet brach liegt. Des Weiteren ist keinem der beiden Personen die aktuelle Planung bekannt und beide Befragten gaben an, dass sie gerne mehr über die Revitalisierung erfahren würden. Die Vorschläge für eine Nachnutzung waren vielseitig. Neben einem Standort als „Partyounge“ stellen, sich einer der beiden Befragten auch sportliche Nutzungen vor. Die zweite befragte Person würde es begrüßen, mehr Kultur in Gütersloh erleben zu dürfen und schlägt vor, ein Eisenbahnmuseum, eine Theaterbühne oder eine Mini-Lok, welche auf dem Areal auf und ab fährt, zu integrieren. Auf die Frage nach der äußeren Gestaltung neuer Gebäude gab der erste Befragte ein neues, cooles und modernes Design mit weißen Fassaden und wenig „Schnickschnack“ an. Nachdem die zweite befragte Person erst keine genauen Angaben

machen konnte, kam auf Nachfrage und Erläuterung des Industriecharakters heraus, dass die Vorstellung einer Kombination aus typischem roten Ziegel und modernen Komponenten, wie es im Gebiet bereits vorhanden ist, anklang findet. Beide fanden es wichtig, dass der vorhandene Raum des Güterbahnhofes revitalisiert wird und konnten es sich vorstellen, ihre Vorstellungen und Ideen in einem Workshop mit anderen Bürgern und Vertretern zu diskutieren. Des Weiteren betonten die befragten Personen, dass sie es sich gut vorstellen könnten, die neuen Nutzungen in Anspruch zu nehmen. Die zweite befragte Person betonte schlussendlich, dass es „komisch“ wäre, wenn ein neuer Bereich am Bahnhof entstünde, sich aber in der Umgebung nichts verändert.

**Standort 3      am 05.08.2015      4 Befragte      Sonnig und warm      12:00 Uhr**

Am dritten Tag der Befragung waren nur wenige Personen im Plangebiet anzutreffen. Diese waren sich in ihren Aussagen und Meinungen relativ einig. Neben einer angestellten Person, welche in einem Laden, der sich in unmittelbarer Nähe zum Güterbahnhof befindet, arbeitet, waren noch zwei Personen zu Gesprächen bereit, die das Gebiet durchquert haben und eine Person, die im Minipreis ihre Einkäufe besorgt hat. Alle Personen haben geschlossen berichtet, dass sie es sich nicht vorstellen können innerhalb des Plangebietes zu leben. Die allgemeine Aussage war, dass das Gebiet zwar über eine günstige Lage in der Nähe zur Gütersloher Innenstadt befindet, jedoch der Lärm zu intensiv sei. Des Weiteren wurde darüber berichtet, dass sich im Gebiet zu wenig Freiflächen befinden. Positiv angemerkt wurde jedoch die Möglichkeit, den Stadtpark in wenigen Gehminuten erreichen zu können. Trotzdem waren sich die befragten Personen einig, dass dies keinen Garten ersetzen würde. Keiner der Intervieweten hat das Plangebiet aus anderen Gründen zuvor besucht. Der Angestellte bewegt sich nur innerhalb des Gebietes, um zur Arbeit zu kommen und die anderen drei Personen, um unterschiedliche Ziele, wie Freunde, Minipreis oder die Innenstadt zu erreichen. Die vorhandene Infrastruktur wurde als „ok“ bewertet. Die Straßen seien lediglich zu schmal für den täglich auftretenden Verkehr. Positiv bewertet wurde vor allem der Supermarkt. An dieser Stelle gab es Lob für die Parksituation am Supermarkt. Keiner der intervieweten Personen war der Meinung, dass der Güterbahnhof das Stadtbild stört. Grund hierfür ist die versteckte Lage am Langen Weg und die Tatsache, dass sich die befragten Personen nur sehr selten bis gar nicht am Güterbahnhof aufhalten bzw. an diesem vorbei fahren. Zwei Personen haben angemerkt, dass die vorhandenen Gebäude, mit Ausnahme der sanierten Stadtvillen und der Nudelfabrik, in einem optisch schlechten bzw. unpassenden Zustand sind.

Als Gründe für eine nicht voranschreitende Veränderung am Güterbahnhof wurden unterschiedliche Meinungen geäußert. Während ein Teil der Personen die Stadt Gütersloh aus Lust- und Geldmangel für verantwortlich erklärt, sind die anderen Personen der Meinung, dass die Deutsche Bahn als Inhaber der

Problempunkt sei. Mit Ausnahme einer Person war sich keiner der Befragten darüber im klaren, dass das Gebiet am Güterbahnhof veräußert worden ist und eine Neuplanung und Wiedernutzbarmachung für Verbesserung sorgen soll. Für die neuen Nutzungen wurden unterschiedliche Sachen vorgeschlagen. Neben Gewerbe wurde vor allem eine hochwertige Gastronomie angestrebt. Eine der befragten Personen schlug vor, den Güterbahnhof der Natur zu überlassen und somit eine Grüne Oase für wildlebende Tiere und heimische Pflanzen zu schaffen. Zwei der vier Intervieweten hielten den Güterbahnhof, nach Darstellung der geschichtlichen Bedeutung durch den Interviewer, für einen Identitätsträger der Stadt. Einer der Befragten war an der historischen Bedeutung nicht interessiert und war Meinung, dass es wichtig sei Geschichte Geschichte sein zu lassen und den Mut zu haben, etwas neues auf die Beine zu stellen. Dementsprechend knüpften auch die Aussagen bezüglich der Gestaltung neuer Gebäude an. Während zwei Personen den industriellen Charme bevorzugten, forderten die anderen beiden Personen etwas modernes und neues. Die Befragten waren sich einig, dass die neuen Gebäude gerne höher sein dürfen, als das jetzige Bahnhofsgebäude. Insgesamt gingen alle befragten Personen konform, dass eine Veränderung am Güterbahnhof nur ein Gewinn für die Stadt Gütersloh sein kann, welcher sehr begrüßt wird. Alle Personen gaben an die neuen Nutzungen ausprobieren zu wollen, jedoch konnte sich nur einer der Befragten für die Idee, bei einem Workshop o.ä. teilzunehmen, begeistern.

**Standort 4      am 06.08.2015      9 Befragte      Sonnig und warm      19:00 Uhr**

Am vierten Tag war die Resonanz bei der Befragung verhältnismäßig hoch. Dies ist wahrscheinlich auf die spätere Uhrzeit zurückzuführen. Während in den Vormittags-, Mittags-, und Nachmittagsstunden vor allem Angestellte im Gebiet sind, war es gegen Abend möglich, mehrere Anwohner anzutreffen.

Auf Grund der Personenzahl von neun befragten Personen, gehen die Meinungen weit auseinander. Es bilden sich unterschiedliche Gruppen, die sich entweder positiv oder negativ zu dem Gebiet um den Güterbahnhof geäußert haben. Insgesamt wurden sieben Personen befragt, welche innerhalb des Plangebietes beheimatet sind und zwei Personen, welche das Gebiet auf dem Weg zur Innenstadt durchquert haben. Auffällig war auch, dass im Verhältnis zu den vorherigen Befragungen, mehr junge Leute, mit einem geschätzten Alter von 20 bis 25 Jahren, im Gebiet anzutreffen waren. Besonders hervorstechend ist eine Befragung von drei Personen zur gleichen Zeit, da sich eine interessante Diskussion entwickelt hat. Aus diesem Grund wird die Diskussion extra aufgeführt.

Die Anwohner des Gebietes nutzen dieses insbesondere im täglichen Leben. Daher überrascht es nicht, dass der Minipreis eine häufige Anlaufstelle ist. Auch das Fotostudio und der Bäcker, welche sich direkt am ehemaligen Güterbahnhof befinden, werden häufig genutzt. Ansonsten wird deutlich, dass innerhalb des Plangebietes keine Treffpunkte vorhanden sind, an denen sich die befragten Personen aufhalten können.

Aus diesem Grund finden Kommunikation und Freizeitgestaltung im Plangebiet keinen Platz. Die Personen, welche das Plangebiet nur durchqueren, halten sich in ihrer Freizeit ebenfalls nicht im Gebiet auf. Alle Befragten sind der Meinung, dass die Straßen zu schmal seien und zusätzlich zu stark befahren. Es wird betont, dass die Autofahrer häufig zu schnell fahren. Als positiv werden die Parkmöglichkeiten im Straßenraum benannt. In Bezug auf das Stadtbild empfinden drei Personen den Güterbahnhof als extrem störend. Insbesondere die ungepflegte Vegetation am Rand des Grundstücks wurde als qualitätsmindernd beschrieben. Des Weiteren sei es, gerade für die jüngeren Bürger, sehr schwierig, in Gütersloh eine Wohnung oder WG zu finden. Alle befragten Personen würden es begrüßen, wenn es die Möglichkeit geben würde, vom Plangebiet aus direkt zur Innenstadt zu gelangen, ohne Umwege auf sich nehmen zu müssen. Insgesamt waren die Personen aber mit ihrer Wohnlage zufrieden, da die Innenstadt sehr nah und das Angebot für tägliche Bedarfe gedeckt sei. Vor allem die kurze Entfernung zum Bahnhof wurde von den jüngeren Personen angesprochen. Zwar finden die meisten die Geräuschkulisse der Bahn störend, jedoch überwiegen die Vorteile des Bahnhofs. Obwohl der Großteil der Befragten Anwohner sind, waren nur zwei Personen über die neuen Planungen informiert. Insgesamt wünscht man sich eine bessere Aufklärung. Grundsätzlich werden die Überlegungen bezüglich der Revitalisierung aber begrüßt. Die Vorstellungen bezüglich der neuen Nutzungen sind verschieden. Es zeigt sich, dass vor allem die jüngeren Menschen Nutzungen aus dem Bereich Fitness, Abenteuer und Action interessiert sind. Live Escape Games, Paintball und eine Boulderhalle wurden an dieser Stelle genannt. Des Weiteren wird auf Einzelhandel im Bereich Textil wert gelegt. Die Generation 40+ ist vor allem an Kultur und Gastronomie interessiert. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass es Kultur bereits am Standort der Weberei geben würde und es besser wäre, wenn der Güterbahnhof etwas vollkommen neues in die Stadt bringen würde. Eine Abneigung besteht vor allem gegen Handyläden und 1-Euro-Shops. Neue Nutzungen sollten in jedem Fall qualitativ hochwertig sein. Für einen Identitätsträger wird der Güterbahnhof von niemandem gehalten. Neue Gebäude dürfen gerne moderner sein, wobei die Kopplung des Industriecharakters mit modernen Glaselementen ebenfalls als spannend empfunden wird. Hier wird häufig auf die Umnutzung der Nudelfabrik verwiesen. An freiwilligen Workshops würden vor allem die jüngeren Befragten teilnehmen. Die Generation 40+ ist der Meinung, dass sie zu alt für eine Teilnahme seien.

Während der Gruppendiskussion sind insbesondere die verschiedenen, möglichen Nutzungen diskutiert worden. Während sich ein Teil der Gruppe für jedwede Freizeitnutzungen interessiert, ist eine Person der Meinung, dass Gütersloh dies nicht vertragen würde. Es wird befürchtet, dass das Gebiet zu laut wird und dass es ein reines Kinder- und Jugendspielparadies wird. Es wird betont, dass sich die Aktivitäten für jüngere und ältere Menschen im Gleichgewicht befinden sollen. Weitere Büroräume oder Fertigungshallen für die Industrie werden ebenfalls nicht gewünscht, da es hiervon bereits genügend im Plangebiet geben würde. Uneinig war man sich auch bei der Frage nach den Gründen für das Brach liegen der Fläche. Insgesamt sind die befragten Bürger wenig erfreut darüber, dass das Gebiet bereits so lange stillliegt und ver-

kommt. Es wird deutlich, dass die Befragten über die nicht vorhandene Entwicklung enttäuscht sind und dadurch der Meinung sind, dass sich auch in Zukunft nichts ändern wird. Ein Befragter war der Meinung, dass sich es die Stadt Gütersloh generell eher schwer tut Veränderungen anzustreben. Die zwei anderen Personen sehen das Problem eher in der Deutschen Bahn als Eigentümer. Man ist sich sicher, dass das Gebiet deshalb nicht verkauft wurde, weil die Bahn der Stadt finanziell nicht entgegen gekommen wäre. Hier wünschen sich die Befragten mehr Transparenz für die Bürger.

Insgesamt sind an diesem Tag alle Befragten der Meinung, dass eine Weiterentwicklung des Gebietes für die Stadt nur positiv sein kann. Es wurde betont, dass die Kaufkraft steigen könne und das Gebiet insgesamt belebter würde. Hierfür sind für fünf der sieben intervieweten Personen allerdings auch neue Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte wichtig. Es werden sowohl mehr Gehölze verlangt, als auch gepflegte, bepflanzte Flächen. Eine Befragte wünscht sich durch den Einsatz von hochwertigerem Grün etwas mehr Farbe in das Gebiet zu bekommen und dem hohen Versiegelungsgrad entgegen zu wirken. Aktiv mitwirken würden fünf der sieben Befragten. Eine weitere Person würde sich zumindest den Ablauf eines Workshops einmal ansehen wollen.

**Standort 5      am 07.08.2015      3 Befragte      Sonnig und warm      07:30 Uhr**

Am fünften Tag der Interviews sind drei Personen befragt worden. Alle Personen befanden sich auf dem Weg zur Arbeit und hatten deshalb nur wenig Zeit für das Interview. Das Plangebiet wird von den an diesem Tag befragten Personen nur für die Arbeit aufgesucht. Es werden keine Geschäfte, mit Ausnahme einer Eisdiele, welche sich auf der gegenüberliegenden Seite des Plangebietes an der Carl-Bertelsmann-Straße befindet, genutzt. Dies liegt vor allem daran, dass die Kantine in der Mittagszeit aufgesucht wird und es keine Möglichkeiten gibt sich im Plangebiet hinzusetzen und evtl. außerhalb der Kantine gekauft Essen zu verzehren. Die Infrastruktur wird als gut bezeichnet. Keine der befragten Personen hat sich bisher mit dem ehemaligen Güterbahnhof beschäftigt, weshalb dieser auch nicht als störend empfunden wurde. Gelobt wurde die parkähnliche Anlage welche sich von den Stadtwerken am Langen Weg bis zu der Carl-Bertelsmann-Straße zieht. Es wird allerdings bedauert, dass hier keine Aufenthaltsqualität geboten wird. Als positiv wiederum wird der Blick von den Büroräumen zum Grün bewertet. Die aktuellen Planungen sind nur einer Person aus der Zeitung bekannt, da diese auch in Gütersloh wohnt. Die anderen beiden Personen sind Berufspendler. Eine direkte Verbindung vom Hauptbahnhof zum Güterbahnhof wird als wünschenswert bezeichnet, da der Umweg über die Unterführungen morgens zu viel Zeit in Anspruch nimmt. Die Lage des Gebietes wird ebenfalls gelobt, ebenso dass das Gelände revitalisiert werden soll. Der Gedanke, dass eine Wiedernutzung Flächen im Außenbereich spart, kommt bei den Befragten gut an. Alle halten es für sinnvoll, dass bereits versiegelte Flächen weitergenutzt werden, um die Umwelt und die

vorhandenen Ressourcen zu schonen. Als Nutzungen stellen sich die Befragten vor allem Aufenthaltsmöglichkeiten im Grünen vor. Dies könnte die Mittagspausen entsprechend bereichern. Für andere Nutzung habe man allerdings in der kurzen Pause wenig Zeit. Trotzdem betont einer der Berufspendler, dass er über einen Umzug nach Gütersloh nachdenken würde, wenn die Stadt mehr zu bieten hätte. Grundsätzlich sehen alle Befragten die Revitalisierung als einen Fortschritt. Als Gründe für die lange Zeit der Nichtnutzung wird neben fehlendem Geld auch eine fehlende Nachfrage vermutet. Die Mischnutzung innerhalb des Plangebietes bewerten zwei der drei Personen als interessant und entwicklungswürdig. Die dritte Person findet die verschiedenen Nutzungen zu unüberschaubar. Insbesondere die Tankstelle würde in das Gesamtkonstrukt nicht reinpassen.

Für die nachfolgenden Gebäude wird eine reine Rekonstruktion der Halle mit industriellem Charakter als nicht erstrebenswert eingestuft. Eine moderne Architektur oder eine Mischung aus dem Industriecharakter und modernen Farben und Formen werden als gut und passend empfunden. Da zwei der drei befragten Personen nicht in der Nähe des Plangebietes leben, können sie es sich nicht vorstellen, an Workshops teilzunehmen. Die dritte Person gab an, dass bei ihr das Interesse dafür fehlen würde.

Insgesamt ist die Auskunftsfreudigkeit der Personen, welche sich im Plangebiet aufgehalten haben, als mäßig zu bezeichnen. Viele Personen wollten sich zu den Vorgängen am Gütersloher Güterbahnhof nicht äußern. Gründe waren nach Angaben dieser Personen, dass:

- sie sich im Plangebiet nicht genügend auskennen
- sie sich nicht für das Geschehen interessieren und ihnen das Gelände egal ist
- andere Menschen bessere Ideen hätten
- sie nicht „vom Fach“ sind
- sie keine Zeit haben

Aus den Aussagen der Befragten Personen lassen sich folgende Nutzungswünsche schließen:

- grundsätzlich eine Mischnutzung
- Sport und Freizeitnutzungen
- Restaurants
- Grünflächen, Treffpunkte und Erholungsbereiche
- Galerien
- Hochschulstandort

Die Nutzungswünsche der befragten Bürger decken sich meistens mit den Aussagen und Ideen der Stadt Gütersloh und der Investorengruppe Hagedorn. Es wird eine, für das Gebiet typische, Nutzungsmischung

gefordert. Sport und Freizeitnutzungen werden ebenso bevorzugt genannt, wie neue, attraktive Grünflächen. Auch Restaurants sind für die Bürger ein Muss.

Es wird bemängelt, dass es wenig Aufenthaltsmöglichkeiten im Gebiet gibt. Des Weiteren wird das Gebiet häufig als langweilig beschrieben, da es dort bis dato keine Orte gibt, an denen man etwas unternehmen kann. Vor allem für jüngere Menschen ist hier kein Raum gegeben, sich in der Freizeit dort aufzuhalten. Für Familien fehlen Spielplätze. Von einigen Bürgern kam die Idee das Gebiet um eine Nutzung im Bereich der Lehre und Bildung zu ergänzen und einen neuen Hochschulstandort im Plangebiet zu etablieren, um das Gebiet insgesamt zu verjüngen und interessanter zu machen.

Viele Bürger, insbesondere die Arbeitnehmer, wünschen sich, dass ein direkter Durchgang vom Hauptbahnhof zum Güterbahnhof geschaffen wird. Zum einen soll der Weg vom Bahnhof zum Plangebiet verkürzt werden, zum anderen wird bemängelt, dass sich die PKW Fahrer nicht an die Geschwindigkeitsregelungen halten und dadurch insbesondere die Straße am Langen Weg gefährlich wird. Die allgemeine Infrastruktur wurde als ausreichend bezeichnet. Insbesondere der Supermarkt entspricht den Bedürfnissen der Angestellten und Anwohner im Plangebiet.

Für eine Wohnnutzung ist es den meisten Bürgern am Güterbahnhof zu laut. Sowohl der Straßenverkehr, als auch der Bahnverkehr werden, insbesondere in der Nacht, als störend wahrgenommen.

Grundsätzlich sehen die Bürger großen Entwicklungsbedarf am ehemaligen Güterbahnhof. Uneinig sind sich die befragten Personen über die Architektur der neuen Gebäude. Während ein Teil der befragten Bürger einen historischen Charakter und den Einsatz von rotem Backstein fordert, möchten anderen Befragte lieber moderne und elegante Lösung. Eine Mischung aus beiden Stilen, wie im Plangebiet bereits vorhanden, können sich auf Nachfrage hingegen fast alle Befragten vorstellen.

Aktuell ärgert sowohl der optisch ungepflegte Eindruck, als auch der zunehmende Verfall die Bürger. Viele betonen, dass sie an eine Entwicklung an dieser Stelle nicht mehr glauben, da der Güterbahnhof schon über einen zu langen Zeitraum brach liegt. Die vermuteten Gründe werden sowohl bei der Bahn, als ehemaliger Eigentümer, als auch bei der Stadt und der Politik vermutet. Hier ist man der Meinung, dass die Stadt Gütersloh entweder kein Interesse an der Entwicklung hätte oder die Gelder fehlen. Aus diesem Grund fühlen sich die Bürger auch nicht für das Plangebiet verantwortlich. Viele sagen, dass sie an einer aktiven Teilnahme, wie zum Beispiel durch Workshops, nicht interessiert wären. Gründe hierfür sind, dass sich die meisten Bürger mit dem Gebiet nicht verbunden fühlen. Sie sehen zwar das Potential und wünschen sich, dass sich etwas ändert, haben jedoch den Glauben daran verloren, dass eine Entwicklung stattfindet. Deshalb sehen die Bürger häufig Workshops oder ähnliches als unnötige Zeitverschwendung an.

Insgesamt war sich nur ca. die Hälfte der Befragten darüber bewusst, dass das Gelände am Güterbahnhof verkauft worden ist und revitalisiert werden soll. An dieser Stelle wünschen sich die Bürger eine vermehrte Aufklärung.

Im Anschluss an die Ermittlung der grundlegenden Daten über die Analyse des Plangebietes und die Interviews mit der Stadt Gütersloh, mit dem Investor der Hagedorn-Gruppe und den Bürgern, ist es möglich, Szenarien für die Entwicklung der Potentialflächen im Plangebiet zu erstellen.

Mit Hilfe der Szenariotechnik werden Zukunftsbilder erstellt. Das bedeutet, dass im Verlauf eines strukturierten und analytischen Prozesses innerhalb von mehreren Arbeitsschritten eine Prognose, unter Einbeziehung möglicher Störfaktoren, für die Entwicklung eines Gebietes gegeben werden kann. Zu diesem Zweck wird ein bestimmtes Thema ausgewählt, der Istzustand beschrieben und auf Basis dieser Informationen die zukünftige Entwicklung für das Gebiet dargestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Entwicklung von exogenen Einflussfaktoren abhängt. Das Denkmodell von Szenarien wird mit dem so genannten „Szenarientrichter“ dargestellt. Dieser verdeutlicht die Denkweise für Szenarien von dem Zeitpunkt der Gegenwart bis in die Zukunft unter dem Einfluss der exogenen Einflüsse auf das Szenariothema und damit verbundene unterschiedliche Endergebnisse. Der Trichter zeigt somit, dass es, je nach Einflussfaktoren, verschiedene Endsznarien für ein und das selbe Szenariothema geben kann.<sup>105</sup>

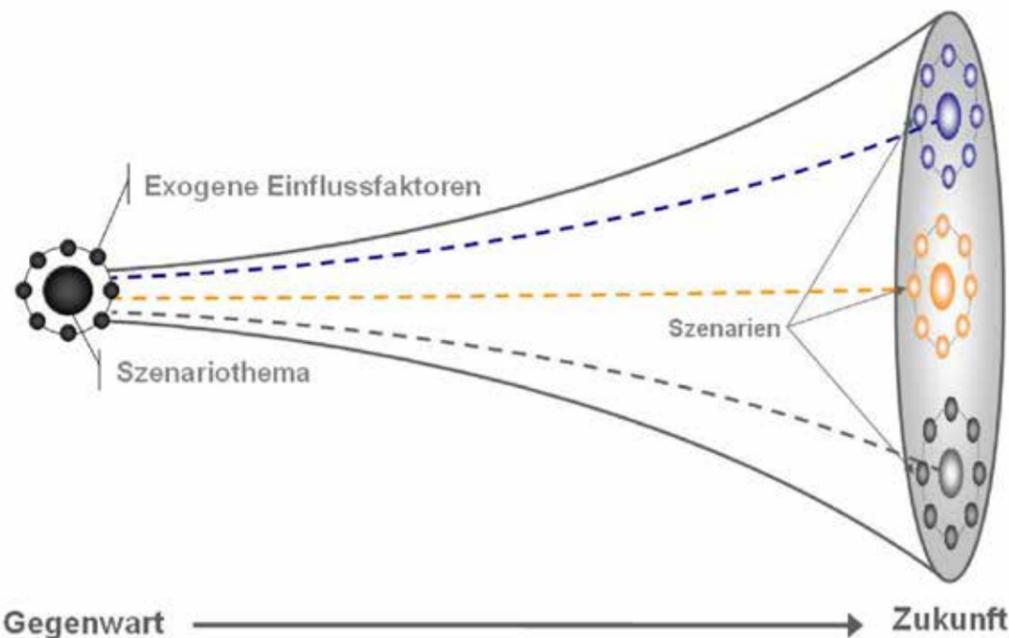


Abb. 70: Szenarientrichter

Die Entwicklung von Szenarien ist als wichtiger Wettbewerbsfaktor zu verstehen und kann in vielen verschiedenen Bereichen zum tragen kommen. Ziel ist es, ein langfristig erfolgreiches Szenario zu entwickeln, welches auch in der Realität zum Erfolg führt. Aus diesem Grund müssen die verschiedenen Einflussfaktoren intensiv begutachtet werden, um eine erfolgreiche Strategie entwickeln zu können. Zu beachten sind neben den exogenen Einflüssen auch mögliche Wechselbeziehungen der gewählten Maßnahmen, welche zur Entwicklung der Szenarien beitragen sollen.<sup>106</sup>

<sup>105</sup> GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Eine Methode der Zukunftsforschung zur systematischen Analyse zukünftiger Entwicklungen und Erarbeitung von qualitativen alternativen Prognosen, Seite 2, Darmstadt 2012.

<sup>106</sup> GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Eine Methode der Zukunftsforschung zur systematischen Analyse zukünftiger Entwicklungen und Erarbeitung von qualitativen alternativen Prognosen, Seite 2f., Darmstadt 2012.

Die Entwicklung von Szenarien bietet die Möglichkeit, zukünftige, erwartete Geschehnisse in der Stadtplanung zu modellieren und im Extrem darzustellen. Trotzdem sind die prognostizierten Entwicklungen, unter Einbeziehung von möglichen Störfaktoren, von realistischer Natur. Letztlich hängt die Entwicklung eines Gebietes von vielen unterschiedlichen Faktoren und Abläufen ab, weshalb die tatsächliche Entwicklung von dem Szenario abweichen kann, da es nicht möglich ist 100%ige und beständige Prognosen zu geben. Durch das Erstellen verschiedener Szenarien können unterschiedliche Richtungen bezüglich der Entwicklung dargestellt werden, welche durch wiederum verschiedene Faktoren bestimmt werden. Das Ergebnis sind die Folgen der unterschiedlichen Entscheidungen für das jeweilige Planungsgebiet. Auf diesem Weg lässt sich abschätzen, welche Handlungen eine Entwicklung begünstigen oder bremsen. Zudem geben zwei gegensätzliche Szenarien die Möglichkeit, über die möglichen Entwicklungen und ihre Folgen zu diskutieren. Das Ziel ist es, mit Hilfe der Szenarien mögliche Maßnahmen zu bestimmen, welche für eine positive Entwicklung, auch unter dem Einfluss möglicher Störfaktoren, des Plangebietes notwendig sind. Durch die Aufstellung eines so genannten „Möglichkeitsraumes“, wird die Option gegeben sich, mit der bisherigen Entwicklung auseinanderzusetzen.<sup>107</sup>

Für das Plangebiet werden zwei unterschiedliche Szenarien mit verschiedenen Entwicklungsansätzen konzipiert. Es handelt sich einmal um ein positives Extremszenario, dem Best-Case Szenario, welches auf Basis der gesammelten Informationen die erfolgversprechendste Entwicklung des Plangebietes darstellt und ein negatives-Extremszenario, das Worst-Case Szenario, welches die schlechtmöglichste Entwicklung des Gebietes am Güterbahnhof beinhaltet. Die Herleitung der Szenarien erfolgt unter der Beachtung des 8-Schritte Modells nach Geschka und Reibnitz. Geschka (1992) beschreibt Szenarien als „plausible und begründbare Zukunftsbilder“<sup>108</sup> Geschka beschreibt die Szenariotechnik durch folgende Charakteristika:

- „Ausgangspunkt ist eine gründliche Analyse der gegenwärtigen Situation, die zu einem Verständnis der Wirkungszusammenhänge führt.“
- Für Einflussfaktoren mit unsicherer Zukunftsentwicklung werden begründete alternative Annahmen getroffen.
- Die Einflussfaktoren müssen nicht quantifiziert werden; qualitativ beschreibende Kennzeichnungen reichen aus.
- Als Ergebnis werden mehrere alternative Zukunftsbilder vorgelegt, die in sich konsistent (stimmig) sind.
- Eine direkte Verknüpfung der Szenarioergebnisse mit Strategieentwicklung ist möglich.
- Szenarien lassen sich für jedes abgrenzbare Thema erarbeiten.“<sup>109</sup>

<sup>107</sup> ZENTRUM FÜR INTERDISZIPLINÄRE TECHNIKFORSCHUNG (2000): „Szenarien nachhaltiger Stadtentwicklung am Beispiel der Gemeinde Riedstadt“, Seite 38

<sup>108</sup> GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Einführung in die Szenariotechnik. Geschka & Partner Unternehmensberatung, Darmstadt 2012, Seite 3

<sup>109</sup> GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Einführung in die Szenariotechnik. Geschka & Partner Unternehmensberatung, Darmstadt 2012, Seite 5f.

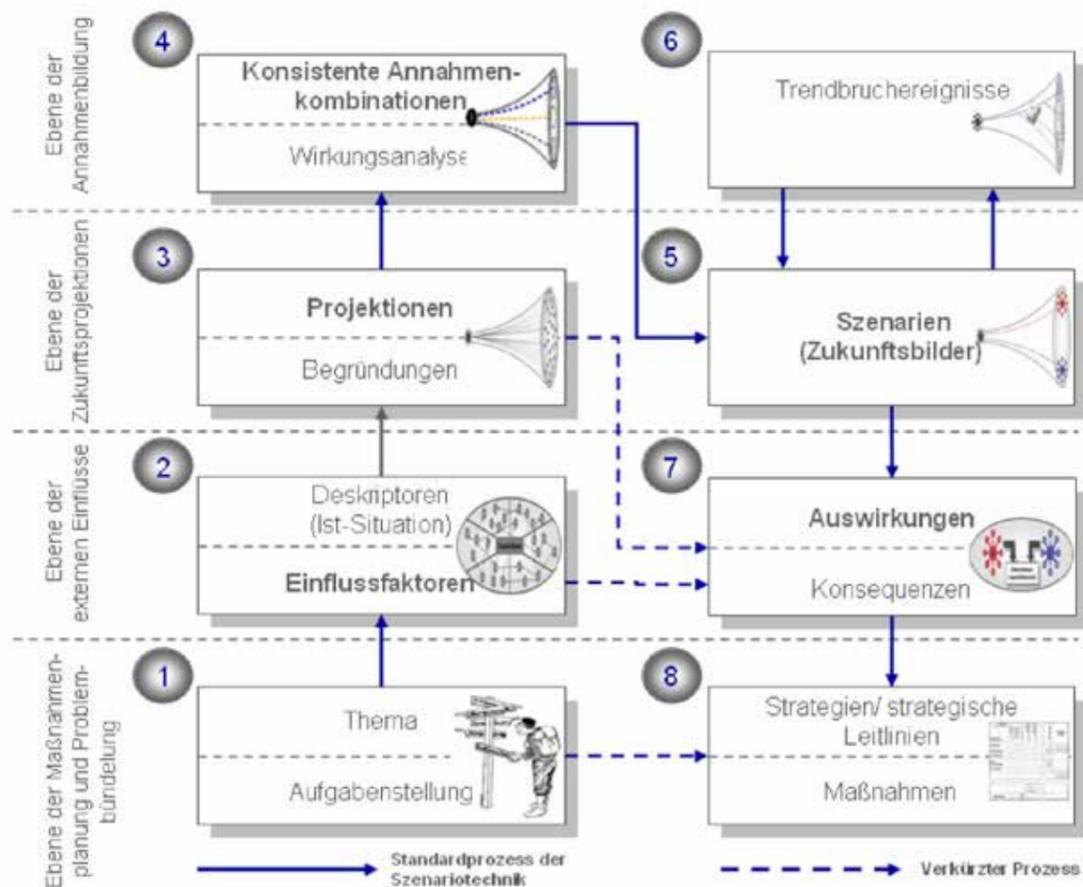


Abb.71: Szenarioentwicklung nach Geschka

### Entwicklung der Szenarien in Anlehnung an das acht-Schritte Modell von Geschka<sup>110</sup>

#### Step 1: Strukturieren und definieren des Themas

Für das Plangebiet am brach liegenden Güterbahnhof und den angrenzenden Bereich ist ein nachhaltiges und tragfähiges städtebauliches Konzept zu entwickeln. Die Lage des Gebietes ist als zentral und innenstadtnah zu bezeichnen. Das Gesamtgebiet hat eine Größe von ca. 104.000m<sup>2</sup>. Probleme sind insbesondere die vorhandene Insellage des Gebietes und damit verbundene, nicht vorhandene Integration in das städtische Gesamtbild, die fehlenden Querungsmöglichkeiten (Barriere Bahntrasse) und nicht vorhandener direkter Anschluss an die Innenstadt, Mangel an Grün- und Aufenthaltsflächen, sowie der schwierige Zuschnitt des Bahngeländes. Das Gebiet wird von einer Mischnutzung geprägt. Die Gebäude haben einen unterschiedlichen Zustand von marode über restauriert bis hin zu neuwertigen Konstruktionen. Der industrielle Charakter des Gebietes wird durch mehrere Gebäudekomplexe mit rotem Ziegel geprägt und erhalten. Für das Gebiet sind Nachnutzungen zu entwickeln, die tragfähig sind und dem Gebiet dauerhaft

ein neues Gesicht verschaffen. Die zu erarbeitenden Nutzungen für das Gebiet gehen aus den Interviews mit den Bürgern hervor.

- Grundsätzlich Erhalt der Mischnutzung im Gesamtgebiet
- Sport und Freizeitnutzungen
  - Fitnessstudio
  - Live Escape Games, Paintball, Boulderhalle
- Gastronomie
  - höherwertige Restaurants, Cafés
  - Partylounge
- Grünflächen, Treffpunkte und Erholungsbereiche
  - Gehölze
  - Bepflanzte Flächen
  - Ruhezonen
  - Freiflächen
- Galerien
  - Kunst und Kultur
  - Eisenbahnmuseum
- Hochschulstandort
- Querungsmöglichkeiten verbessern
  - Fußläufige Anbindung an die Innenstadt „Tunnel“
  - Querungsmöglichkeit innerhalb des Gebietes

#### Step 2: Ermitteln der Einflussfaktoren

Im Rahmen der Wiedernutzbarmachung des Güterbahnhofs und der Aktivierung des angrenzenden Gebietes gibt es eine Vielzahl an exogenen Einflussfaktoren, welche auf den gewählten Bereich einwirken und demnach die Entwicklung der neuen Nutzungen und die erwartete Entwicklung des Gesamtgebietes beeinflussen. Exogene Faktoren sind solche, die von außen auf die neuen Nutzungen und Entwicklungen im Gebiet einwirken und diese beeinflussen können und werden. Mit der Ermittlung der exogenen Einflüsse und den Deskriptoren wird es ermöglicht, eine noch genauere Entwicklungsprognose in Form von drei unterschiedlichen Szenarien zu geben. Einem Best-Case-, Worst-Case- und Trendszenario.

110 GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Einführung in die Szenariotechnik. Geschka & Partner Unternehmensberatung, Darmstadt 2012, Seite 6f.

Exogene Einflüsse (Ist-Situation):

- Nutzungen

Die bereits vorhandenen Nutzungen im Plangebiet haben einen hohen Einfluss auf die neuen geplanten Nutzungen. Derzeit wird das Gebiet durch eine Mischnutzung insbesondere von Büro, Gewerbe und Wohnen geprägt. Neue Nutzungen dürfen nicht in Konkurrenz zu den Nutzungen innerhalb des Kernbereiches führen.

Die Nutzungen, welche sich außerhalb des Gebietes befinden, haben einen mittleren Einfluss auf die Entwicklung im Plangebiet. Zum einen darf es zu keiner größeren Konkurrenzbildung hinsichtlich der Nutzungen kommen, da dies dazu führen könnte, dass nicht die Nutzungen im Plangebiet, sondern solche, die sich außerhalb befinden, genutzt werden. Zum anderen soll im Plangebiet etwas neues geschaffen werden, um das Gebiet attraktiver zu machen und somit auch die Innenstadt zu stärken.

- Infrastruktur

Die vorhandene verkehrliche Infrastruktur hat einen großen Einfluss auf die neuen Nutzungen. Straßenbreiten können nur schwer bis gar nicht angepasst werden. Die Auslastung der Straßen wird eher größer als geringer. Vorhandene Barrieren, wie die Bahntrasse sind kaum zu umgehen.

- Gebäudestruktur und Zustand

Die Gebäudestruktur prägt den Straßenraum und das Gebiet maßgeblich. Ebenso der Zustand der Gebäude. Gleichzeitig zeigt der Zustand der Gebäude verschiedene Möglichkeit der Neu- oder Weiterentwicklung an. Ungenutzte, marode Gebäudekomplexe können neueren weichen. Aus diesem Grund hat die Gebäudestruktur nur einen geringen Einfluss auf die Neuplanung, da nicht mehr zu nutzende Gebäudekörper entfernt werden können.

- vorhandenes Raumangebot

Das vorhandene Raumangebot bestimmt die Intensität der Entwicklung im Plangebiet. Ohne verfügbaren Raum können weder neue Gebäude, noch Freiflächen errichtet werden. Aus diesem Grund besteht ein hoher Einfluss auf die Neuplanung.

- Anbindung und Lage

Die vorhandene Anbindung hat einen großen Einfluss auf die Entwicklung des Plangebietes, da diese vorgegeben ist und es keine Möglichkeiten der Verbesserung gibt.

- Strukturwandel

Der Strukturwandel, egal ob demografisch oder wirtschaftlich bedingt, zeichnet den Städtebau sehr. Es müssen Nutzungen gefunden werden, welche diesen Entwicklungen gerecht werden. Aus diesem Grund sind Erscheinungen des Strukturwandels bei der Wahl der Nutzungen zu beachten, damit es dauerhaft Bestand haben kann. Es liegt ein mittlerer Einfluss auf das Gebiet. Für das Gebiet an sich bedeutet der Strukturwandel die Chance etwas neues zu kreieren.

- Sonstige Rahmenbedingungen

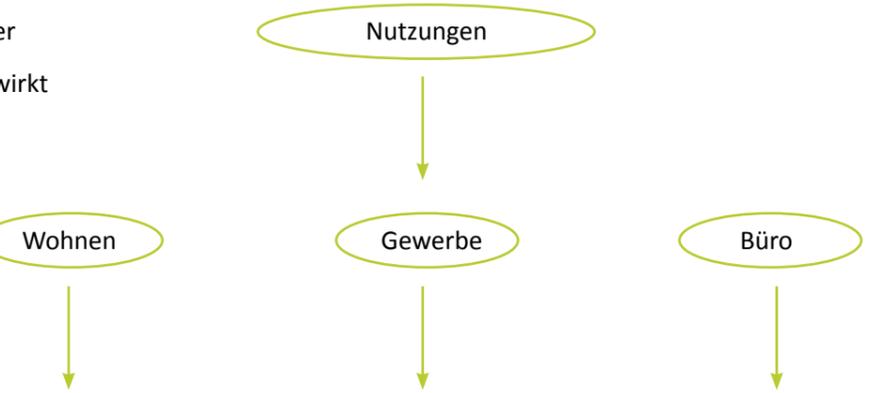
Die sonstigen Rahmenbedingungen, wie die rechtlichen Vorgaben von Stadt und Investor, haben einen mittleren Einfluss auf das Plangebiet, da Änderungen und Anpassungen möglich sind und es sich nicht um starre, sondern sich ständig weiterentwickelnde Faktoren handelt.

**Step 3: Deskriptoren der exogenen Einflüsse (Ist-Situation) und beginnende Projektion**

Exogene Faktoren 2015

Einflussbereich, welcher auf das Plangebiet einwirkt

Einflussfaktoren



Deskriptoren

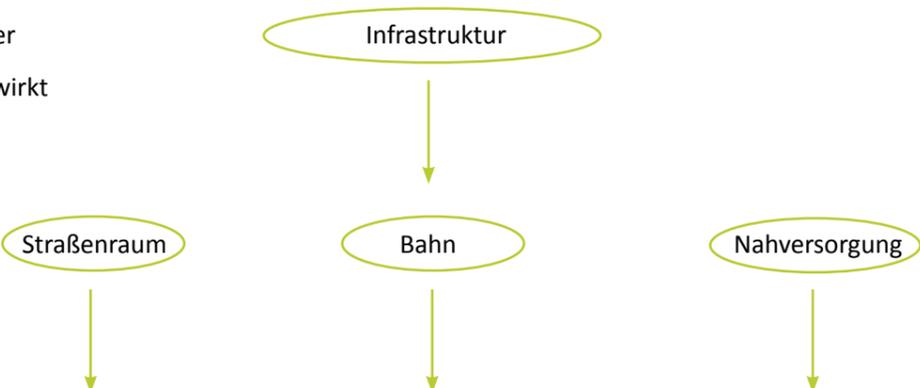
Lebensraum	Arbeit	Arbeit
Nachfrage nach der jeweiligen Leistung		
Jeweilig vorhandenes Angebot		

Beginnende Projektion 2035

Errichtung und Fertigstellung neuer, ergänzende Nutzungen aus den Bereichen Sport und Freizeitnutzungen, Gastronomie, Freiräume und Kultur. Gemäß der Aussagen der Bürger, Stadt Gütersloh und Investorengruppe Hagedorn aus den vorherig geführten Interviews.

Einflussbereich, welcher auf das Plangebiet einwirkt

Einflussfaktoren



Deskriptoren	Verkehr	Anbindung	Supermarkt
	Parken	Emissionen	Bäcker
	Emissionen	Barriere	
	Barrieren		

**Beginnende Projektion 2035**

Erweiterung der verkehrlichen Infrastruktur, Schaffen von Querungsmöglichkeiten und Minderung der Emissionen. Erhalt der wichtigen Versorgungseinrichtungen.

Einflussbereich, welcher auf das Plangebiet einwirkt

Gebäudestruktur und Zustand

Einflussfaktoren

Sanierung und Pflege

Abriss

Deskriptoren

Erhalt der historischen Bausubstanz/ Ortscharakter	Neubau
Kombination alter und neuer Bausubstanz	Umgestaltung
	Aufwertung

**Beginnende Projektion 2035**

Den historischen Charakter in Form von roten Ziegelsteinen, wie sie in der Industrie oft verwendet worden sind, erhalten Beachtung bei der Neubebauung. Zusätzlich wird das Gebiet moderner und durch neue Gebäude und Kombinationen aus alten und neuen Bauten geprägt. Dadurch behält das Gebiet seinen Charakter. Marode Gebäude wurden abgerissen und haben Platz für neues geschaffen, wodurch das Gebiet eine entsprechende Entwicklung erhalten konnte.

Einflussbereich, welcher auf das Plangebiet einwirkt

Vorhandenes Raumangebot

Einflussfaktoren

Freiflächen

Flächen durch Umstrukturierungsmaßnahme frei werdend

Deskriptoren

Gebiet am Wasserwerk	Tankstelle und Waschanlage, Gebäude mit schlechter Substanz, Brache am Güterbahnhof
----------------------	---

**Beginnende Projektion 2035**

Die vorhandenen Ressourcen werden genutzt und ausgeschöpft. Nicht mehr zu haltende Gebäude werden abgerissen und es erfolgen Umstrukturierungsmaßnahmen. Die vorhandene Brache wird revitalisiert. Die umzäunte Freifläche am Wasserwerk erhält eine neue Nutzung.

Einflussbereich, welcher auf das Plangebiet einwirkt

Anbindung und Lage

Einflussfaktoren

Standort

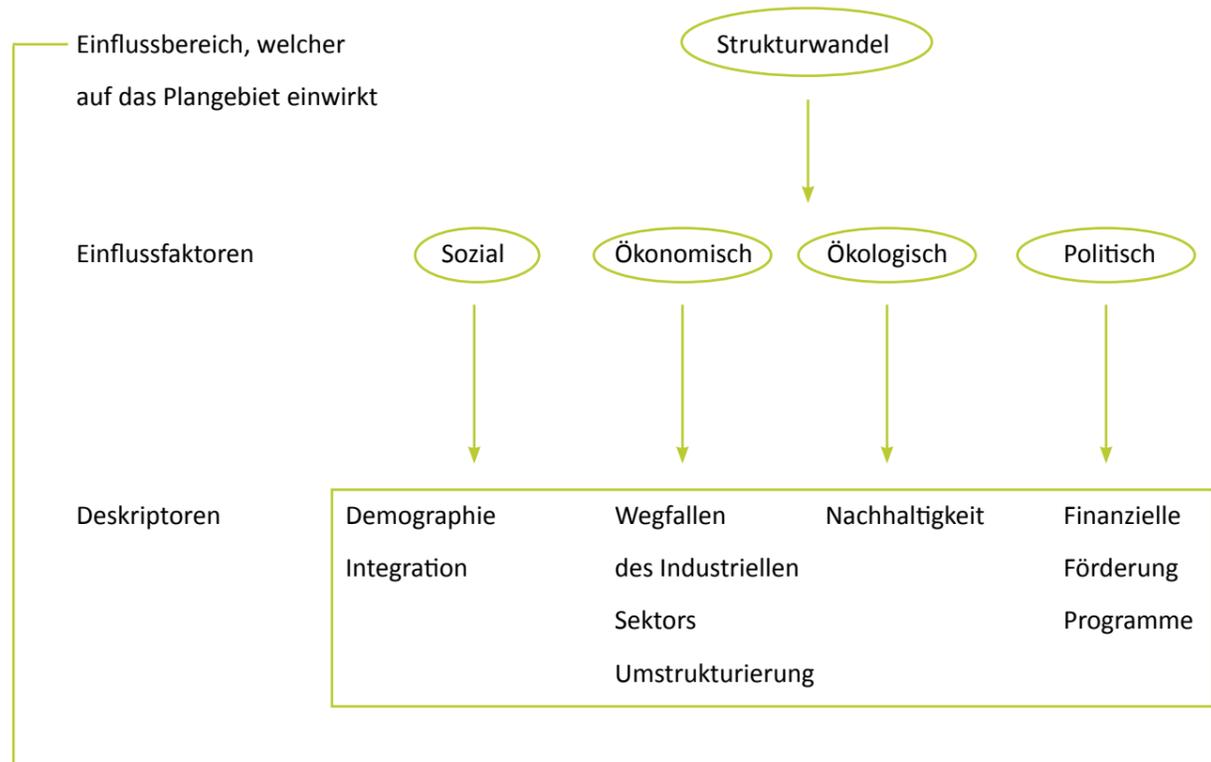
Verkehrliche Infrastruktur

Deskriptoren

Innenstadtnah	Anbindung an den ÖPNV	Parkmöglichkeiten im Gebiet
---------------	-----------------------	-----------------------------

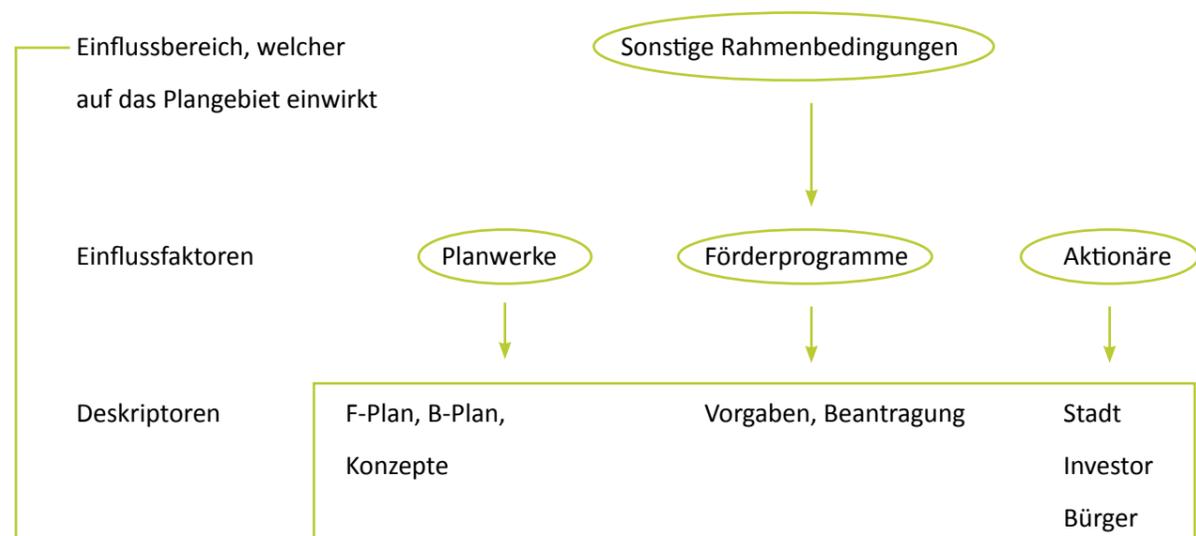
**Beginnende Projektion 2035**

Das Gelände hat seinen Standort in der Nähe zum innerstädtischen Kerngebiet, wodurch viele Personen dieses besuchen. Es gibt genügend Möglichkeiten den PKW abzustellen. Durch die Anbindung an das Bus- und Bahnnetz ist das Gebiet gut mit seinem Umfeld verbunden und problemlos erreichbar.



**Beginnende Projektion 2035**

Durch den Strukturwandel entstehen neue Rahmen- und Randbedingungen. Diese sind Risiko und Chance zugleich. Im Gebiet wird die Chance genutzt auf die Veränderungen einzugehen und die Risiken zu überwinden.



**Beginnende Projektion 2035**

Die Rahmenbedingungen werden in der Entwicklung beachtet und, wenn notwendig, angepasst und erweitert. Die Aktionäre werden in das Gesamtkonzept eingebunden und erhalten die Möglichkeit zur Äußerung, um eine bestmögliche Entwicklung zu ermöglichen.

**Step 4: Nutzungsdiskussion, Aufstellen von Annahmen und deren Wirkungen**

Das wichtigste Ziel für das Gebiet ist der Erhalt der Vielfaltigkeit. Die Mischnutzung, die das Gebiet bereits heute prägt, ist sein Markenzeichen.

- Sport und Freizeitnutzungen

Sport und Freizeitnutzungen werden von den Bürgern gewünscht. Es handelt sich um einen Nutzungsbereich, welcher im Plangebiet bisher nicht vertreten ist. Aus diesem Grund würden entsprechende Nutzungen das Angebot verbessern und ergänzen. Die Integration eines Fitnessstudios ist sowohl von Bürger-, als auch Investorensseite gewünscht. Da es in der unmittelbaren Umgebung keine Fitnessstudios gibt, ist die Nutzung vorstellbar. Des Weiteren wurden großflächige Aktivitäten wie Live Escape Games, Paintball, Boulderhalle gefordert. Um die Familienfreundlichkeit im Gebiet zu verbessern, wäre die Integration eines Indoor- Spielparadieses für Kinder ebenfalls möglich. Auch diese Nutzungen sind denkbar, da sie bisher nicht in der Umgebung angeboten werden. Die Umsetzung der geforderten Nutzungen aus dem Bereich Sport- und Freizeit eignen sich insbesondere für den Teilbereich am Güterbahnhof. Zum einen werden sie nicht von möglichen Störfaktoren, wie zum Beispiel den Schienenverkehr gestört, zum anderen werden für die Umsetzung großflächige Räumlichkeiten gebraucht. Durch die genannten Nutzungen könnte der Standort überregionale Beliebtheit erfahren, da die Anbindung über Bahn, Bus und PKW gut möglich ist.

- Gastronomie

Die Gastronomie wird sowohl von den Bürgern, als auch von Investorensseite gefordert. Es soll sich um höherwertige Restaurants handeln, damit die Qualität des Standortes nicht beeinflusst wird. In Kombination mit Bars und einem ansprechend gestalteten Außenbereich, gibt es einen Anlaufpunkt für die Freizeitgestaltung am Abend. Die Kombination von Bars und Restaurants könnte zudem Menschen jeden Alters ansprechen. Es ist darauf zu achten, dass sowohl die Bedürfnisse jüngerer, als auch älterer Menschen angesprochen werden, damit der Bereich genügend Auslastung erfährt. Auch diese Nutzung eignet sich in erster Linie am ehemaligen Güterbahnhof. Je nach Gestaltung des Gebäudes kann hier ein sehr individueller Restaurantstandort entstehen.

- Grünflächen, Treffpunkte und Erholungsbereiche

Grünflächen, Treffpunkte und Erholungsbereiche sind im gesamten Plangebiet zu integrieren. Auf diesem Weg wird Anwohnern ein besseres Lebensumfeld geboten. Besucher fühlen sich zudem zu den neuen Nutzungen hingezogen, wenn die Aufenthaltsqualität gut ist. Neben Neupflanzungen von Schatten spen-

denden Gehölzen sind auch Beetflächen zu erstellen, da diese das Umfeld deutlich verbessern und aufwerten. An dieser Stelle ist abzuklären, wer die Pflege der Anlagen übernimmt. Das an den Güterbahnhof angrenzende Gleis ist zudem zu renaturieren. Hierfür müssen die Gleisanlagen zurückgebaut werden. Die sich entwickelnde Vegetation ist abwechslungsreich und dem Standort entsprechend zu gestalten. Es soll so aussehen, als würde der Güterbahnhof einen grünen Rahmen erhalten. Die Bepflanzung des Schienenraums erweckt zudem ein ansprechendes Bild in Richtung des Hauptbahnhofes und es entsteht ein neuer Lebensraum für kleinere Tiere und Pflanzen. Die Entsiegelung einiger Teilbereiche am Güterbahnhof kommt außerdem der Umwelt im allgemeinen zu Gute, wodurch sich das Stadtklima verbessern könnte.

- **Galerien**

Kunst und Kultur, sowie ein Eisenbahnmuseum wären ebenfalls gut in das Ensemble des neuen Güterbahnhofes zu integrieren. Hier ist jedoch darauf zu achten, dass es zu keiner Konkurrenz kommt. In Gütersloh gibt es bereits einen Kulturstandort, welcher sich an der „Weberei“ befindet. Es ist zwingend darauf zu achten, dass an dieser Stelle kein zu großer Konkurrenzdruck entsteht, da sich ansonsten beide Standorte gegenseitig die Kundschaft nehmen würden. Um zu verhindern, dass einer der beiden Standorte stark benachteiligt wird, ist der Anteil an kulturellen Einrichtungen im Bereich des Güterbahnhofes gering zu halten.

- **Querungsmöglichkeiten verbessern**

Um das Gebiet vor allem für Fußgänger besser zu erschließen, ist eine fußläufige Anbindung an die Innenstadt über den ehemaligen „Gepäcktunnel“ zwingend notwendig. Auf diesem Weg erhalten Besucher von Außerhalb die Möglichkeit das Gebiet sicher und schnell zu erreichen, ohne größere Umwege an den viel befahrenen Straßen in Kauf nehmen zu müssen. Hierdurch wird die Attraktivität des Standortes gesteigert. Des Weiteren ist im gleichen Zug eine Querungsmöglichkeit innerhalb des Gebietes zu errichten. Hierfür bietet sich ein Fuß- und Radweg auf Höhe des Wasserwerkes in Richtung der Carl-Bertelsmann-Straße an. Dieser Weg ist vor allem für Arbeitspendler und Anwohner interessant.

Zusätzlich wäre es möglich, eine neue Straße zu bauen, sollte die Tankstelle samt Waschanlage abgerissen werden. Durch diese Handlung könnte der Verkehr besser auf den Langen Weg umgeleitet werden.

- **Hochschulstandort**

Die Entwicklung eines Hochschulstandortes wäre auf dem bisher nicht bebauten Grundstück neben dem Wasserwerk denkbar. Gerade für Firmen, wie die in Gütersloh beheimateten Bertelsmann und Miele,

wäre die Erweiterung des Hochschulstandortes interessant. Das Gebiet würde zusätzlich eine neue Nutzung erhalten, welche sich gut mit den, an diesem Ort vorhandenen, Bürostandorten arrangieren könnte. Zusätzlich würde das Gebiet durch Studenten „verjüngt“ werden. Es ist vorher genau abzuschätzen, inwieweit der Hochschulstandort erweitert werden kann. Es wäre möglich, dass die Öffnung einer eigenen Hochschule Gütersloh deutlich attraktiver machen könnte. Bisher ist in Gütersloh lediglich ein kleiner Fachbereich der Bielefelder Universität vertreten.

Die Lage in direkter Nähe zum Bahnhof bietet sich zusätzlich an. In Kombination mit den neuen Nutzungen am Güterbahnhof und dem neu zu erbauenden Gepäcktunnel könnten vielen neue, junge Menschen nach Gütersloh übersiedeln und als gut ausgebildete Fachkräfte den Firmen dauerhaft erhalten bleiben. Mit der Entwicklung eines Hochschulstandortes wären allerdings auch neue Wohnungen (Studentenwohnungen und WG's) zu errichten.

- **Wohnen**

Das Wohnen ist im Plangebiet in jedem Fall zu erhalten. Eine Erweiterung des Wohnraumes wäre derzeit durch Umbaumaßnahmen an der Einfahrt zum langen Weg oder dem Parkplatz in Richtung der Friedrich-Ebert-Straße möglich. Auch der unbebaute Bereich am Wasserwerk bietet sich an.

- **Gewerbe und Büro**

Nicht störendes Gewerbe (Handwerksbetriebe etc.) und Bürostandorte sind im Gebiet zu erhalten, jedoch nicht übermäßig weit auszubauen. Die Betriebe sind charakteristisch für den Standort dürfen aber die übrigen Nutzungen, nicht verdrängen. Gerade die Wohnnutzung wird beeinträchtigt. Es darf nicht passieren, dass jegliche Wohnungen Büros weichen, da Wohnraum in der Stadt grundsätzlich ein knappes Gut ist, dass es zu schützen gilt. Gerade mit dem Blick auf den demografischen Wandel sind innenstadtnahe Wohnstandorte von Bedeutung.

- **Einzelhandel**

Der Einzelhandel ist gemäß des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes in Gütersloh am Standort des Güterbahnhofes und angrenzenden Arealen nicht erwünscht. Da in der fußläufig zu erreichenden Innenstadt genügend Angebote im Bereich des Einzelhandels besteht und dieser dort weiterentwickelt wird, ist am Güterbahnhof kein Einzelhandel in die Neuplanungen zu integrieren.

## Step 5: Entwickeln und Interpretieren der ausgewählten Umfeldszenarien

### 9.1 Negatives Extremszenario - Worst-Case Güterbahnhof 2035

Kurz vor Baubeginn kommt es am ehemaligen Güterbahnhof zu Komplikationen mit zuvor nicht bedachten Altlasten. Die Problematik ist so groß, dass das Bauvorhaben aus Kostengründen nicht durchgeführt werden kann. In Folge dessen beschließt der Investor, das Gebiet brach liegen zu lassen und nicht weiter zu bewirtschaften oder zu entwickeln. Es kommt zu einer vollständigen Stagnation am Güterbahnhof. Daraufhin verlieren die Bürger noch mehr Vertrauen in die Stadtplanung und sind nicht bereit, sich in Planungen zu integrieren. Einige Bürger sind verärgert und ziehen in andere Gebiete ab. Die Brache verwahrlost zunehmend. Nach einem Unwetter stürzen die maroden Gebäude ein. Ein großer Gefahrenpunkt entsteht. Die Ruine am Güterbahnhof schafft ein schlechtes Bild für die Personen, welche Gütersloh über die Bahn erreichen. Der Standort am Güterbahnhof wird trotz seiner guten, innenstadtnahen Lage zunehmend geschwächt. Die Vegetation wird höher und dichter, sie erweckt einen höchst ungepflegten Eindruck. Das Potential, welches am Güterbahnhof vorherrscht, wird nicht weiter genutzt und beachtet. Auf diese Weise bleibt eine der letzten verfügbaren Freiflächen in Innenstadt Nähe frei von einer neuen Nutzung. Eine nachhaltige Entwicklung kann nicht gewährleistet werden.

Da angenommen wurde, dass der Güterbahnhof an sich eine ausreichende Verbesserung oder Gesamtsituation im Quartier gewährleistet, ist das angrenzende Areal nicht weiter in die Planung mit einbezogen worden. Auf Grund der Tatsache, dass die Planung am Güterbahnhof nicht stattfindet, verfällt auch das angrenzende Gebiet zusehends. Die Anwohner verlassen das Plangebiet. Büro- und Gewerbenutzungen breiten sich aus und verdrängen auch die letzten Wohnungen. Da die Situation im Plangebiet, bedingt durch den Zerfall des Güterbahnhofes, so schlecht wird, dass keine Kunden der kleinen Geschäfte mehr das Areal betreten, kommt es zunehmend zu Leerstand und Verfall. Das Gebiet wirkt verlassen und wird mehr und mehr durch Vandalismus geprägt. In Folge dessen kommt es zu einer Ghettoisierung, wodurch das Gebiet noch deutlicher von der Stadt abgegrenzt wird. Es ist nun vollständig in sich verschlossen. Im Zuge der Ghettoisierung wenden sich auch die angesehenen Firmen von dem Standort ab und ziehen in andere Städte bzw. ins Umland. Anstelle bereits verdichtete Flächen nachzuverdichten, wird entgegen den Vorstellungen einer nachhaltigen Entwicklung, Freiland zur Verfügung gestellt. Die Ressourcen der Stadt schrumpfen. Der Zustand einer Zersiedelung prägt Gütersloh immer mehr. Dadurch wird die Wirtschaftskraft der Gesamtstadt schwer getroffen. Auch die Innenstadt von Gütersloh leidet unter dem desolaten Quartier, da der schlechte Zustand ein schlechtes Licht auf die Gesamtstadt wirft. Durch das Abwandern vieler, für Gütersloh bedeutender, Firmen, verlieren einige Personen ihren Arbeitsplatz. In Folge der schwerwiegenden und rückschrittlichen Entwicklung der Stadt sinken neben den Einwohnerzahlen auch die der Firmen und Geschäfte. Die gesamte Entwicklung ist rückläufig und weit entfernt von einer nachhaltigen Gesamtentwicklung. Im Jahr 2035 ist das Gebiet verwahrlost und nicht mehr nutzbar.



Abb. 72: Worst-Case Szenario

### 9.2 Positives Extremszenario - Best-Case Güterbahnhof 2035

Der Investor zieht das Vorhaben seiner Planung am Güterbahnhof stringent durch und setzt die von ihm gewünschten Veränderungen und Entwicklungen zügig um. Der gesamte Planungsverlauf wird von einer erfolgreichen Beteiligung der Bürger und der Stadt Gütersloh begleitet. Die Bürger sehen die Entwicklungen, können ihre Interessen einbringen und fühlen sich ernst genommen. Auf diesem Weg fassen sie wieder Vertrauen in die Stadtplanung und fühlen sich mit ihr verbunden. Die Interessen der Bürger fließen Stück für Stück in die Planung mit ein. Durch die stärkere Bindung an das Quartier können sich die Bürger bestmöglich mit der Planung arrangieren und nutzen diese ausgiebig. Die Freizeit- und Sporteinrichtungen für jung und alt stoßen auf überregionales Interesse. Auch die vorhandenen Restaurants und Cafés, welche hochwertig sind, finden viele Nutzer. Die Bars bieten einen interessanten Treffpunkt auch spät am

Abend. Am ehemaligen Güterbahnhof wird für jedermann etwas geboten. Das kleine Eisenbahnmuseum im Eingangsbereich, welches die Historie des Güterbahnhofs widerspiegelt, stößt bei vielen Bürgern auf Interesse. Künstler haben die Möglichkeit in einer kleinen Galerie ausgewählte Kunstwerke zum Thema Güterbahnhof und Gütersloh im allgemeinen auszustellen. Die neu angelegten Beete und gepflanzten Bäume erwecken einen freundlichen Eindruck. Durch den Rückbau des Bahngleises findet eine artenreich und standortgerecht angelegte Vegetation genügend Platz sich zu entfalten. Am Bahnhof entsteht eine besondere Atmosphäre, die sich von anderen Bereich der Stadt abgrenzt. Das neu errichtete Gebäude auf dem Gelände erinnert an das Güterbahnhofsgebäude und wurde durch moderne Akzente ergänzt. Somit fügt sich das Gebäude nach wie vor sehr gut in das Gesamtbild des Quartiers ein. Dadurch, dass erneut ein langgezogenes Gebäude errichtet wurde, ist es zwischen dem Langen Weg und dem Gebäude angenehm ruhig. Durch die charmante Außengestaltung vergessen die Bürger den Bahnlärm und finden einen Platz, um sich zu treffen und zu erholen. Die Treffpunkte finden vor allem bei den Angestellten aus dem Quartier gefallen. Ein großer Gewinn ist auch der neue fußläufige Anschluss in die Innenstadt, welcher durch den unterirdischen Ausbau des ehemaligen Gepäck隧nells stattfinden kann. Auf diesem Weg gelangen nicht nur die Angestellten und Anwohner schnellstmöglich in das Quartier, sondern auch zahlreiche Besucher. Bahnreisende sind von dem Blick auf das in Grün gebettete, neue Multifunktionsgebäude beeindruckt. Der erste Eindruck von Gütersloh ist durchweg positiv.

In dem angrenzenden Areal gibt es ebenfalls Veränderungen. Parallel zu den Vorgängen am ehemaligen Güterbahnhof hat die Stadt ein neues Konzept für dieses entwickelt. Die Tankstelle und das rückwärtig liegende Lager ist nach Absprache mit den Eigentümern umgesiedelt worden und hat somit den Platz für eine neue Straße geschaffen, welche die Carl-Bertelsmann-Straße entlasten soll. Gleichzeitig führt die Straße zu dem neuen Hochschulstandort, welcher auf der Freifläche neben dem Wasserwerk errichtet worden ist. Die Errichtung des neuen Gebäudes, welches sowohl der Hochschule, als auch weiteren Büros Platz bietet, hat dazu geführt, dass zahlreiche junge Leute das Quartier täglich besuchen. Das neue Freizeitangebot am Güterbahnhof weckt großes Interesse. Die großen und bedeutenden Firmen sind begeistert, dass die Studenten in Gütersloh einen festen Standort erhalten haben und äußern dies durch eine finanzielle Unterstützung. Das gesamte Gebiet wird ihm Rahmen einer Förderung als Stadtumbaugebiet saniert und weiterentwickelt. Das Wohnen wird im Gebiet ausgeweitet und vorhandene Baulücken werden geschlossen. Für das Wohnen hat sich der Standort des Parkplatzes an der Friedrich-Ebert-Straße als ideal erwiesen. Neben Studentenwohnungen entsteht neuer Wohnraum für die Angestellten der ortsansässigen Firmen. Einige der Berufspendler sind wegen des neuen Angebotes nach Gütersloh umgezogen. Auf Grund des Hochschulstandortes und der durchweg positiven Entwicklung Güterslohs, welche stark mit der Revitalisierung des Güterbahnhofs und der Aufwertung der angrenzenden Flächen zusammenhängt, kommen noch mehr erfolgreiche Firmen nach Gütersloh. Die Wirtschaftskraft steigt weiter an und die positiven Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung treten ein. Es werden mehr Arbeitsplätze geschaffen.

Um die Durchwegung des Gebietes zu verbessern und dieses insgesamt offener zu gestalten, wird ein Weg für Fußgänger und Radfahrer vom Langen Weg bis hin zur Carl-Bertelsmann-Straße realisiert. Durch das öffnen des Gebietes und die Errichtung der Querung wird es den Bürgern ermöglicht, die im Gebiet vorhandenen Freiflächen zu nutzen. Dazu gehört auch die Parkähnliche Anlage des Wasserwerks. Zusätzlich werden im Straßenraum und anderen, möglichen Bereichen noch mehr Gehölze gepflanzt. Das Gebiet wird auf diese Weise zusehends natürlicher und lebendiger. Die Luft wird durch die neuen Gehölze ebenfalls verbessert. Im gesamten Gebiet bleibt die interessante und vielseitige Nutzungsmischung erhalten. Getreu dem Motto „Vielfalt schafft Lebendigkeit“ entsteht ein in Gütersloh einzigartiges Quartier, welches für jeden Bürger einen Besuch wert ist. Die Mischung neuer und alter Strukturen, so wie der Kombination industrieller und moderner Fassaden erhält den ursprünglichen Charakter des Plangebietes. Der industrielle Charakter ist ein Alleinstellungsmerkmal. Das Gebiet verliert seine Insellage zunehmend und integriert sich sehr gut in das städtische Gesamtbild. Durch den nachhaltigen und ressourcenschonenden Umgang mit der Brachfläche wird eine weitergehende Zersiedelung im Außenbereich verhindert. Im Jahr 2035 zeichnet sich das Gebiet durch gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse aus. Es ist wirtschaftliche gut entwickelt, sowie lebendig und vielfältig.



### 9.3 Trendszenario - Güterbahnhof 2035

#### „Vielfalt schafft Lebendigkeit!“

Das Trendszenario beschreibt den Fortlauf der Situation aus der heutigen Sicht. Es pendelt sich zwischen den beiden Extremszenarien Worst-Case und Best-Case ein und ist demnach das Szenario, welches mit hoher Wahrscheinlichkeit eintritt. Aus diesem Grund sind die bereits vorhandenen Planungen von dem Investor und der Stadt Gütersloh (Rahmenplan Areal Güterbahnhof) zwingend zu beachten.

Es wird angenommen, dass der Investor seine Planungen realisiert. Hierbei kommt es zu Meinungsverschiedenheiten mit der Stadt Gütersloh und den Bürgern, welche entsprechend diskutiert werden. Da eine Bürgerbeteiligung nur im kleineren Stil stattfinden soll, ist davon auszugehen, dass sich einige Bürger aus dem Vorhaben ausgeschlossen fühlen. Die entstehenden Diskrepanzen werden gelöst und sind nicht immer im Interesse der Bürger oder der Stadt. Die angestrebten Nutzungen werden nur zum Teil akzeptiert. Während einige Themenbereiche, wie Sport und Freizeit gut angenommen werden, gibt es im Bereich der Gastronomie Probleme, da die Lautstärke der vorbei fahrenden Züge als unangebracht empfunden wird. Der Situation wird durch den Einsatz von neuen Lärmschutzmitteln entgegengewirkt. Die Realisierung des unterirdischen Durchgangs in Richtung Innenstadt scheint zwischenzeitlich nicht umsetzbar zu sein. Es gibt Probleme, da Stromleitungen und Altlasten das Vorhaben verzögern. Schlussendlich gelingt es den Architekten, eine Lösung für das Problem zu finden, sodass an den vorhandenen Durchgang am Hauptbahnhof ein Anschluss erfolgen kann. Durch das neue Nutzungsangebot am Güterbahnhof kommt es zu Komplikationen hinsichtlich der vorhandenen, verkehrlichen Infrastruktur. Der Lange Weg ist sehr schmal und überlastet. Lösungen gibt es hierfür zunächst keine, da die Straße nicht weiter ausgebaut werden kann.

Da das Quartier mehr und mehr an Bedeutung gewinnt, wird das Integrierte Handlungskonzept um den Standort am Güterbahnhof erweitert. Der Güterbahnhof an sich bleibt hierbei außen vor, da er in den Besitz des Investors übergegangen ist. Für das angrenzende Gebiet wird der Rahmenplan nochmals überarbeitet, um den neuen Anforderungen an das Gebiet gerecht werden zu können und notwendige Fördermittel zu sichern. Nach weitreichenden Überlegungen und Gesprächen mit den Eigentümern werden die Tankstelle und die dahinter liegenden Gebäude abgerissen und eine neue Straße gebaut. Im Anschluss an notwendige Analysen entsteht ein neues Hochschul- und Bürogebäude, um den Standort noch attraktiver zu gestalten und den Gütersloher Firmen die Möglichkeit zu geben, ihre Studenten in Gütersloh weiter ausbilden zu lassen. Da für Studenten in der Stadt nicht genügend Wohnraum vorhanden ist, wird am Parkplatz, welcher an der Friedrich-Ebert-Straße liegt, neuer Wohnraum geschaffen. Wegen der Bedeutung des Standortes sind Auflagen für die Gestaltung der Freianlagen an die Eigentümer erlassen worden. Innenhöfe werden in Folge dessen ansprechend begrünt und Fassaden neu gestaltet. Hierfür erhalten die Besitzer über eine Modernisierungsförderung den nötigen Anreiz für die Sanierung. Durch die Erweiterung des Integrierten Handlungskonzeptes, die Kooperation zwischen Stadt und Investor, sowie der

Modernisierungsförderung und umfangreichen Lärmschutz ist das Gebiet 2035 zu einem interessanten und gesunden Quartier geworden. Dies wird vor allem dadurch erreicht, dass vorhandene Ressourcen bestmöglich genutzt werden und eine intensive Kommunikation zwischen Stadt, Investor und den Bürgern besteht.

#### Maßnahmen für die Umsetzung des Trendszenarios

Damit das Trendszenario umgesetzt werden kann, sind die notwendigen Potentialflächen zu kennzeichnen und aktuelle Mängel zu beheben. Zu diesem Zweck müssen Maßnahmen notiert werden, welche zu Verbesserungen maßgeblich beitragen. Neben einer Änderung der Verkehrssituation, sind die Bereiche des Plangebietes hinsichtlich ihrer Notwendigkeit für eine Veränderung zu kennzeichnen und zu bewerten. Zusätzlich muss geklärt werden, an welcher Stelle im Gebiet Potentialflächen vorhanden sind, die eine Veränderung zulassen und somit eine Verbesserung innerhalb des Plangebietes begünstigen. Schlussendlich wird das Trendszenario als Gesamtkonzept in Form eines Konzeptplans dargestellt, welches die wichtigen Erkenntnisse der bisherigen Planungen, Interviews und Analysen beinhaltet.

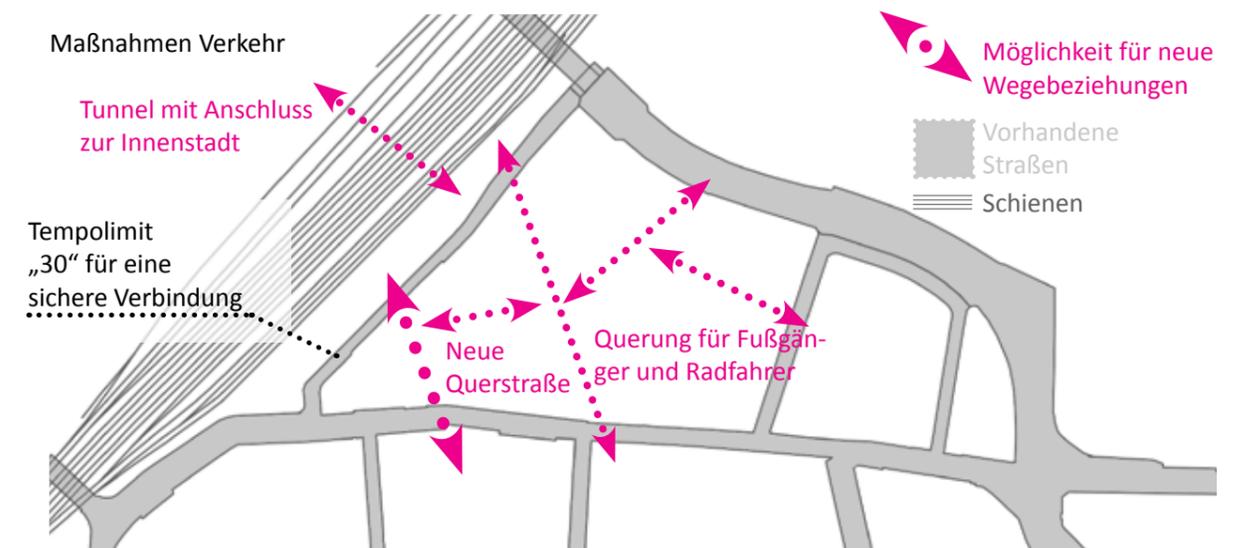


Abb. 74: Maßnahmen Verkehr

Die vorhandene verkehrliche Infrastruktur ist für die Entwicklung des Plangebietes nicht ausreichend. Der Trend geht dorthin, dass es eine neue fußläufige Anbindung in Richtung Innenstadt und zu Querung des Gebietes geben wird. Die Umgehung der Barriere der Schienen ist auf dem unterirdischen Weg möglich, indem der Anschluss an den vorhandenen Gepäcktunnel angestrebt wird. Zusätzlich wird sich eine neue Querstraße etablieren, um den Verkehr in Richtung des Langen Weges besser umleiten zu können. Am Langen Weg wird aus Sicherheitsgründen entlang des Güterbahnhofes ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt.

## Dringlichkeit der Veränderung



Abb. 75: Dringlichkeit der Veränderung

Die Realisierung von Veränderungen nimmt eine längere Zeitspanne in Anspruch. Innerhalb des Gebietes gibt es Bereiche, bei denen eine Verbesserung dringlicher ist, als in anderen. Die Abbildung verdeutlicht die Dringlichkeit eines Eingriffs von „sehr wichtig“ bis „weniger wichtig“. Der ehemalige Güterbahnhof wird mit aufgeführt. An dieser Stelle ist zu beachten, dass die Umsetzung nicht in Hand der Stadt Gütersloh liegt, sondern Aufgabe des Investors ist, wodurch kein direkter Einfluss auf die Umsetzung der Planung genommen werden kann. Eine Lenkung findet in erster Linie durch den Inhaber des Grundstücks statt. Die Dringlichkeit der Umsetzung richtet sich nach dem aktuellen Zustand von Freiraum und Gebäuden. Als besonders dringlich zu bearbeitenden Bereiche gelten der Güterbahnhof als Brache ohne Nutzung, sowie der Südwestliche Bereich des Plangebietes mit Tankstelle und Waschanlage. Dieser Bereich ist als dringlich zu bearbeiten einzustufen, da die Nutzung der Tankstelle nicht standortgerecht ist und sich nicht in das Gesamtbild einfügt. Des Weiteren sorgen die Versprünge und der Zustand der Gebäude am Langen Weg ebenfalls dafür, dass das Gesamtbild des Quartiers beeinträchtigt wird.

Als ein Bereich mit einer mittleren Intensität, bezogen auf die Dringlichkeit der Veränderung, ist zum einen das Gebiet am Wasserwerk zu bewerten. Der Zustand der Gebäude und Freiflächen ist zwar gut, jedoch ist der neu anzulegende Weg für Fußgänger und Radfahrer als so wichtig einzustufen, dass ein erhöhter Handlungsbedarf vorliegt. Der Erfolg des neuen Quartiers hängt nicht zuletzt von seiner Öffnung und damit verbundenen, verbesserten Erreichbarkeit und Verkürzung der Wege ab. Zusätzlich sind in dem Bereich zwei Flächen vorhanden, welche sinnvoll umgenutzt werden können. Ebenfalls wichtig ist die Veränderung des Gebietes in Richtung Osten. Hier ist vor allem der Zustand der privaten Freiflächen und Wohngebäude zu bemängeln. Damit das Quartier insgesamt ein gutes Bild vermittelt, besteht an dieser Stelle ein Aufwertungsbedarf.

Weniger wichtig ist eine Veränderung im Bereich der Bürogebäude im Süden des Plangebietes, da in diesem Bereich bereits eine Aufwertung durch Neu- und Umbau, sowie einige Sanierungsmaßnahmen stattgefunden hat. Trotzdem ist es wichtig diesen Bereich in die weiteren Überlegungen miteinzubeziehen, damit erreicht werden kann, dass sich das Gebiet in seinem Gesamtbild in die Umgebung integriert.

## Konzeptentwicklung

Um ein Konzept für das Szenario am Plangebiet entwickeln zu können, sind die Zielgruppen zu benennen. Auf Grund der neuen Nutzungen für das Szenario gehören zu der Nutzergruppe für die Weiterentwicklung des Quartiers insbesondere die Arbeitnehmer, Erwachsene, Studenten und junge Erwachsene. Alle Nutzergruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse, welche sich aus den Interviews heraus ergeben haben. Diese Bedürfnisse spiegeln sich in den neuen, angestrebten Nutzungen für das Gelände des Güterbahnhofes und das angrenzende Areal wieder. Es ist wichtig, dass die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen erfüllt werden, da der Erfolg des Szenarios davon abhängt, inwiefern das ergänzende Nutzungsspektrum zukünftig angenommen wird. Eine erhöhte Akzeptanz der Nutzung hat an dieser Stelle einen positiven Effekt auf die Gesamtplanung. Der Erfolg der Planung hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Gesamtstadt Gütersloh, da bei einer entsprechenden Verwirklichung und Weiterentwicklung Synergien mit Blick auf die Stadt und ihr Umfeld bestehen. Dies kommt dadurch zustande, dass das Gebiet einen direkten Bezug zum Zentrum von Gütersloh und somit einen erheblichen Einfluss auf die Stadt hat.

Die Umsetzung der Bedürfnisse erfolgt über verschiedene Projekte getreu dem Leitbild „Vielfalt schafft Lebendigkeit“. Die wichtigsten Bestandteile sind die Impulssetzung durch den Neubau von Gebäuden, die Sanierung und Quartiersentwicklung, die Schaffung der neuen Wegeverbindungen und damit verbundene Öffnung des Gebietes für die Allgemeinheit, sowie die Schaffung und Nutzbarmachung eines qualitativen Freiraums. Zusätzlich sind Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen und Gleisen zu errichten.

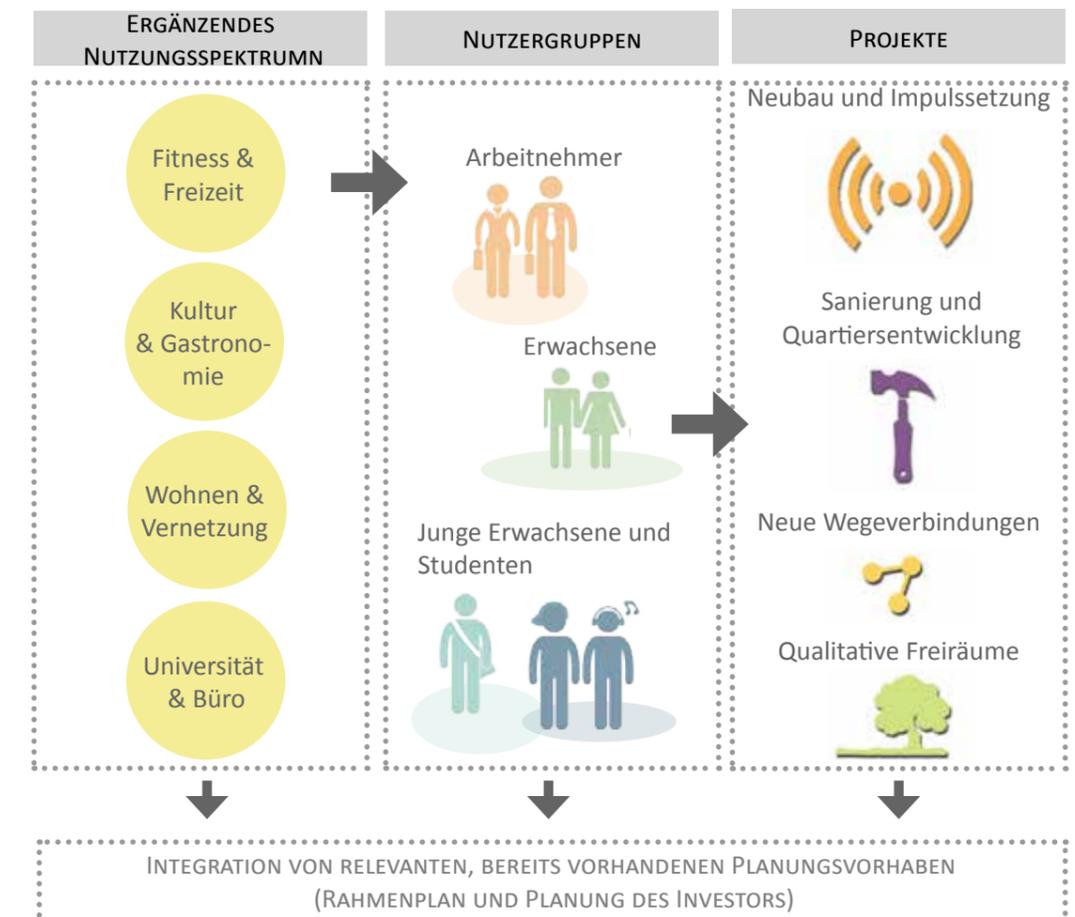


Abb. 76: Konzeptfindung

## Standorte der Potentialflächen und vorhandene Projekte

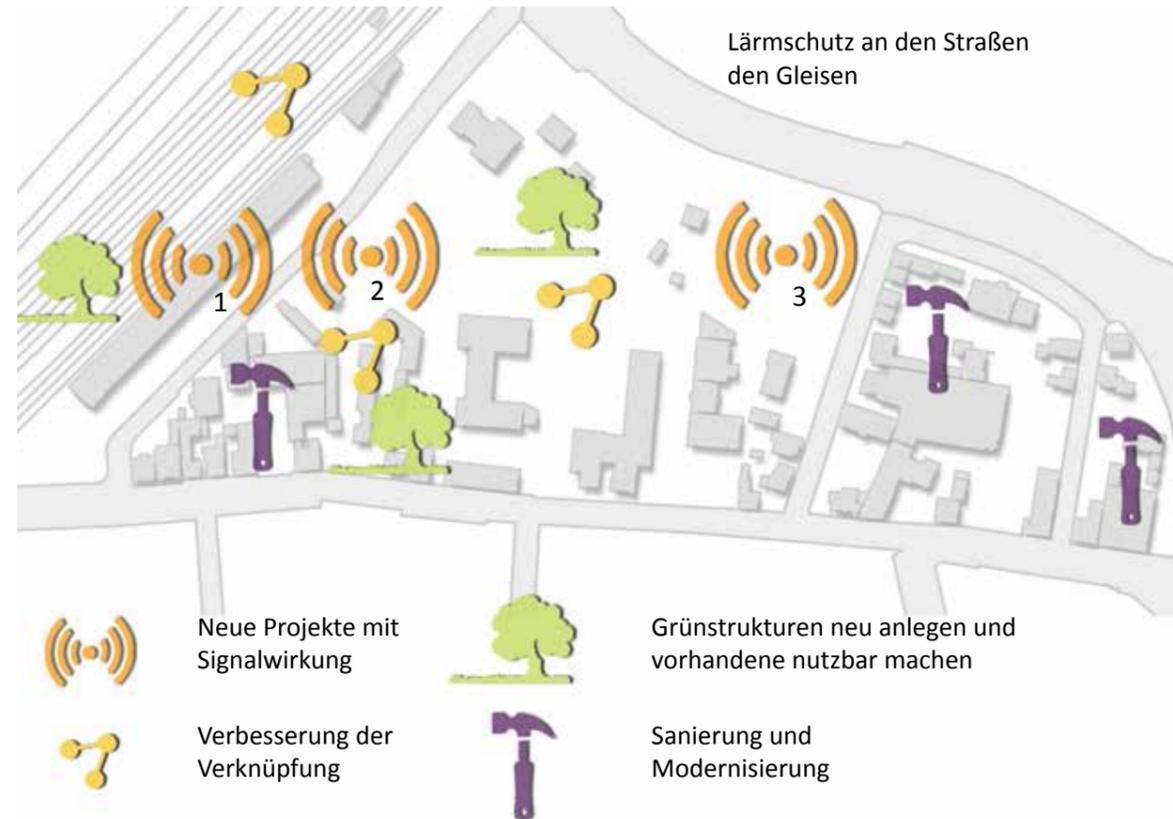


Abb. 77: Konzept

## Erläuterung des überarbeitenden Rahmenplans- Trendszenario „Vielfalt schafft Lebendigkeit 2035“

Die Abbildung zeigt die Strategie des Trendszenarios im Plangebiet. Städtebaulich verträgliche Eingriffe sind an den markierten Stellen möglich. Projekte mit Signalwirkung sind die Revitalisierung des Güterbahnhofes (1), der Abbruch der Tankstelle samt Waschanlage zur Realisierung einer neuen Wegeverbindung und der Hochschule (2), so wie die Errichtung von neuem Wohnraum auf dem Parkplatz an der Friedrich-Ebert-Straße (3). Zusätzlich werden neue fußläufige Verbindungen zwischen dem Langen Weg und der Carl-Bertelsmann-Straße erwirkt. Der Anschluss an die Innenstadt ist über den ehemaligen Gepäcktunnel zu leisten. Neue Grünstrukturen sollen sich insbesondere am ehemaligen Güterbahnhof entwickeln. Die Verwirklichung wird über den Rückbau der Gleise, sowie diverse Neupflanzungen realisiert. Die parkähnliche Fläche am Wasserwerk wird für die Wegeverbindung geöffnet. Gleichzeitig werden die Grünflächen zugänglich gemacht. Zusätzlich ist eine Anpflanzung Straßenraum begleitender Gehölze wichtig. Die Realisierung von einer Dachbegrünung ist, wenn der Aufbau des Daches es ermöglicht, umzusetzen. Bei einer Neubebauung ist eine Dachbegrünung künftig verpflichtend zu errichten. Auf diesem Weg wird ein wichtiger Beitrag für die Umwelt und Biodiversität geleistet. Für die allgemeine Aufwertung des Quartiers müssen einige Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen stattfinden. Die Gebäude, welche aktuell keinen wertigen Eindruck erwecken, werden durch einen hellen, neuen Anstrich der Fassade auf-

gewertet. Innenhöfe sind zu begrünen und so aufzuwerten. Sowohl für die Entwicklung der Gründächer, als auch die Modernisierung der Fassaden werden Fördergelder oder Prämien als Anreiz zur Verbesserung des Quartiers an die Eigentümer ausgezahlt. Das entwickelte Trendszenario lebt von der Vielfältigkeit, welche im Gebiet bereits vorhanden ist, und erweitert diese um einige andere Nutzungen. Da es bereits unterschiedliche Planungen für das Gebiet am Güterbahnhof gibt, sind diese in das Konzept einzuarbeiten. Es ist davon auszugehen, dass die Planung der Gebäude durch den Investor nicht verändert wird. Die Abbildung zeigt die angestrebte Planung der Unternehmensgruppe Hagedorn für den Güterbahnhof.



Abb. 78: Konzept Investor

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Rahmenplan für den Güterbahnhof und das angrenzende Areal. Es ist ersichtlich, dass der Plan nicht mehr aktuell ist und es bereits einige Änderung und neue Bauvorhaben, vor allem im Bürosektor und im Bereich des Supermarktes, gegeben hat. Aus diesem Grund sind die bisherigen Überlegungen nur zum Teil zu übernehmen und in das Konzept einzuarbeiten. Vor allem die Wohnbebauung im Nordosten dürfte für das neue Konzept zum tragen kommen. Die Planung für den Güterbahnhof entfällt in Gänze, da das Gebiet verkauft worden ist und das in der oberen Perspektive dargestellte Konzept bereits auf Akzeptanz seitens der städtebaulichen Vertreter der Stadt gestoßen ist. Im folgenden Schritt ist das Trendszenario für das Gebiet als überarbeiteter Rahmenplan darzustellen.



Abb. 79: Rahmenplan Gütersloh

„Potential und Entwicklungsmöglichkeiten von Brachflächen  
am Beispiel des ehemaligen Güterbahnhofs und dem  
angrenzenden Areal in Gütersloh“



Legende



- 1  
Planung der Gebäude  
Unternehmensgruppe Hagedorn
- 2  
Planung Rahmenplan Hauer &  
Kortemeier Architekten im Auftrag der  
Stadt Gütersloh

**Lärmschutz**

..... Gleisrückbau und Renaturierung

..... Etablierung der neuen Nutzungen:  
Kunst und Kultur  
Fitness und Freizeit  
Gastronomie

..... Wohnen und Büro

..... Vernetzung des Quartiers  
und Öffnung des Grünraums

..... Hochschule und nicht störendes Ge-  
werbe (angepasst an technische Stu-  
diengänge für eine Kopplung von the-  
oretischem Studium und Praxis)

..... Verbesserung der Verkehrssituation  
ergänzen von Straßenbäumen

..... Aufwertung der Bestandsgebäude und  
an der Straße liegenden Freiflächen

Anschluss an die  
Innstadt

	Wege und Plätze		Gebäude Neuplanung mit Gründach
	Parken		Gebäude Bestand
	Wasser		Lager
	Privates Grün		Gehölze
	Öffentliches Grün		
	Pflanzung		

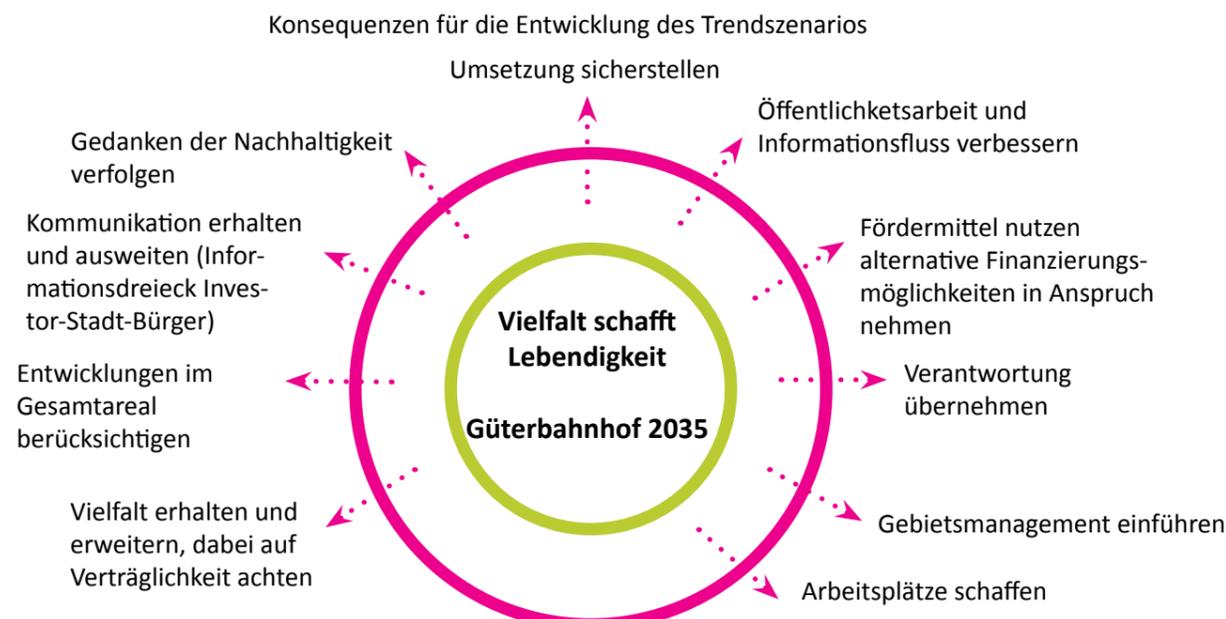
Abb. 80: Überarbeiteter Rahmenplan als Trendszenario

## Step 6: Mögliche Trendbruchereignisse

Unter die möglichen Trendbruchereignisse fallen vor allem Katastrophen, welche auf die Neuplanung einwirken können. Die Ereignisse treten plötzlich und ohne Vorwarnung ein. Auf diesem Weg werden die Entwicklungen der Planung beeinträchtigt oder in eine andere Richtung umgelenkt. Hierbei kommen sowohl Naturkatastrophen wie Erdbeben, als auch terroristische Anschläge in Frage. Es handelt sich demnach um sehr schwerwiegende Ereignisse, die nicht ohne weiteres vorherzusagen sind.<sup>111</sup>

Realistische Trendbruchereignisse sind in Gütersloh derzeit vor allem Naturkatastrophen. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass es deutlich häufiger zu Unwettern mit Blitz, Donner und golfballgroßen Hagelkörnern gekommen ist. Durch den Klimawandel ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend im Lauf der Zeit ausweiten wird. Es ist demnach häufiger auch mit umgestürzten Gehölzen zu rechnen, welche an Gebäuden und Personen hohe Schäden anrichten können. Des Weiteren sind bereits einige Dächer und Fenster durch Hagel beschädigt worden. Aus diesem Grund ist bei der Neuplanung darauf zu achten, neue Gehölze standortgerecht zu pflanzen, Bestandsgehölze entsprechend zu pflegen und darauf zu achten, kranke Gehölze zu fällen. Zusätzlich ist darauf zu achten, dass es zu keinen Unterspülungen des Wurzelwerks kommt. Durch die hohe Verdichtung im Plangebiet ist auch mit Hochwasserereignissen in Folge von Starkregen zu rechnen. Die vorhandenen Regenmulden im Grünzug zwischen Wasserwerk und Carl-Bertelsmann-Straße sind somit in jedem Fall zu erhalten. Die Pflanzung von Gehölzen im Straßenbereich mit ausreichend großen Pflanzgruben, kann der Bildung von Hochwasser ebenfalls entgegenwirken, da an diesen Stellen Wasser in den Boden abgeleitet werden kann.

## Step 7: Ableiten von Konsequenzen, Entwickeln von Zukunftsbildern für das Trend-Szenario



111 GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Einführung in die Szenariotechnik. Geschka & Partner Unternehmensberatung, Darmstadt 2012, Seite 7

Aus dem Trendszenario sind die wichtigsten Konsequenzen für das Plangebiet abgeleitet worden. Diese sind bei der Umsetzung zu beachten. Dazu gehören neben einer Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und des Kommunikationsflusses im allgemeinen auch die Sicherstellung und Garantie der Umsetzbarkeit. Die Zukunftsbilder und damit die Umsetzung des Trendszenarios, sehen vor, dass die Anforderungen an die Neuplanung erfüllt werden können. Das Ziel ist ein vielfältiges und lebendiges Quartier zu erschaffen, welches den gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen gerecht wird. Des Weiteren soll das Potential einer bisher nicht genutzten Fläche wahrgenommen werden und unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit eine verträgliche Neuplanung entstehen.

## 10. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

### Step 8: Handlungsempfehlungen geben, notwendige Maßnahmen erläutern

Für die erfolgreiche Umsetzung des Trendszenarios können in Folge der vorherigen sieben Arbeitsschritte und dem Aufstellen der exogenen Einflüsse, Entwicklungstrends- und Einbrüchen Handlungsempfehlungen gegeben werden, welche die erfolgreiche Umsetzung der Planungen im Gebiet positiv unterstützen.

### Anpassung und Änderung der Planwerke

Für eine Umsetzung der neuen Planungen ist eine Anpassung bzw. Veränderung der vorhandenen Planwerke notwendig. Hier ist insbesondere der Flächennutzungsplan zu nennen. Gerade der Bereich am Güterbahnhof ist im Verlauf der Schaffung von Baurecht und Aufstellung eines Bebauungsplans durch den Investor von G (Gewerbliche Baufläche gemäß §1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO) in ein MI (Mischgebiet gemäß § 1 Abs. 2 der BauNVO) zu vollziehen. Gleiches gilt für den Bereich des Parkplatzes an der Friedrich-Ebert-Straße, welcher derzeit noch als Gewerbliche Baufläche gekennzeichnet ist, für eine Wohnnutzung jedoch in W (Wohnen) oder ebenfalls als MI (Mischgebiet) auszuweisen wäre, sollte zugleich noch eine Nutzung beispielsweise als kombinierter Wohn- und Bürostandort in Frage kommen. Die Frage nach der finalen Nutzung sind in jedem Fall zeitnah zu bestimmen. Der Standort der Hochschule ist in Form eines Sonderstandortes Hochschule (gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO) in den überarbeiteten Flächennutzungsplan zu integrieren. Auch die neu entstehenden Grünflächen sind als solche darzustellen und zu definieren (gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 und Nr. 10 BauGB). Für alle Bauvorhaben sind neue Bebauungspläne zu erarbeiten.

### Terminierung, Finanzierung und Sicherung der Planung

Für den Ablauf der Bauvorhaben ist einer genauer Kosten-, Maßnahmen-, und Zeitplan zu errichten, damit garantiert werden kann, dass die erforderlichen Teile der Planung realisiert werden können. Eine Absprache mit dem Investor ist notwendig, damit die Vorhaben am Güterbahnhof mit den übrigen Maßnahmen im angrenzenden Gebiet abgesprochen werden können. So wäre es zum Beispiel denkbar, dass der Abriss der Gebäude am Güterbahnhof zeitgleich mit dem Abriss der Tankstelle stattfinden, damit die Wegestruktur zeitnah errichtet werden kann und somit eine verbesserte Anbindung an den ehemaligen Güterbahnhof vorhanden ist. Die Absprache muss mit allen Beteiligten Personen/ Firmen erfolgen, damit im weiteren Verlauf keine Zeit wegen mangelnder Absprachen verloren geht. Zusätzlich ist hinsichtlich der Finanzierung des Gesamtvorhabens ist zu klären, ob unter Umständen Fördermittel (staatlich oder privat) für das Vorhaben genutzt werden können.

### Verteilung der Aufgaben

Um einen möglichst schnellen Ablauf zu ermöglichen, sind die Aufgaben auf die jeweiligen Bearbeiter zu verteilen. Es ist zu klären, welche Adressaten im Plangebiet vorhanden sind und welche Aufgaben eventuell an Private vergeben werden können. Bereits vorab ist zu klären, wer welche Beiträge für die jeweiligen Vorhaben zu leisten hat. Hier ist insbesondere die Integration der Eigentümer notwendig, die unter Umständen Grund und Boden für die Vorhaben zur Verfügung stellen (z.B. Fläche an der Tankstelle). Die Eigentümer müssen zeitnah angesprochen werden, damit Lösungen gefunden werden können, welche das Vorhaben voran treiben und nicht aufhalten. Dafür ist ein Konzept zu entwickeln, welches die Integration der Eigentümer forciert. Dabei kann es sich um Rundbriefe, Workshops oder einen Runden Tisch handeln, bei welchen die Eigentümer informiert und zur Mitarbeit aufgefordert werden.

Die Einbeziehung von Akteuren von außerhalb kann für die Planung ebenfalls ein Gewinn sein. Es ist zu klären, inwieweit Kooperationen sinnvoll, möglich oder sogar notwendig sind. Gerade im Bereich der Hochschule ist darüber nachzudenken, ob die Realisierung in Form eines Public-Private-Partnership (PPP) mit den ortsansässigen Firmen o.ä. zu realisieren ist, um die Belastung von städtischer Seite aus gesehen gering bleiben. Insgesamt ist zu bemerken, dass die rechtzeitige Einbindung der an der Planung beteiligten Akteure den Erfolg, durch eine schnellstmögliche Umsetzung, wesentlich beeinflusst.

### Kooperation und Kommunikation

Die Kooperation und Kommunikation ist im Planungsprozess maßgebend für den Erfolg. Es ist davon auszugehen, dass es durch die Vielzahl an unterschiedlichen Eigentümer im Plangebiet zu Komplikationen kommt, welchen ausschließlich durch eine gut durchdachte Kommunikationsstruktur vorgebeugt werden kann. Hierzu gehört die zeitnahe Einbeziehung und die fortlaufende Information über den Ablauf und das weitere Vorgehen der Planung aller Akteure. Durch regelmäßigen Austausch können Probleme schneller

gelöst und Verbesserungsstrategien in Bezug auf die Kommunikation ermittelt werden. Bürgerbeteiligung sorgt für mehr Akzeptanz, dadurch weniger Probleme und somit für einen schnelleren Gesamtprozess.

Auch ein Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen und Gemeinden, welche bereits Erfahrungen im Umgang mit der Revitalisierung von Bahnbrachen haben, sind im Umgang mit der Bahnbrache und dem angrenzenden Areal hilfreich sein.

### Ergänzung des Integrierten Handlungskonzeptes „AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020+“

Die Stadt Gütersloh hat bereits ein Integriertes Handlungskonzept erarbeitet und bewilligt bekommen. Zwar ist der Güterbahnhof im Konzept erhalten, jedoch nicht der angrenzende Bereich. Um auf Fördermittel für das Planungsvorhaben zurückgreifen zu können, ist eine Ergänzung dieses Bereiches jedoch unumgänglich. Daher ist das Integrierte Handlungskonzept um den an den Güterbahnhof grenzenden Bereich zu erweitern. Hierbei sind die Richtlinien für den Stadtumbau zu berücksichtigen und das Gebiet ist als Folge des Gesamtprozesses ebenfalls als Stadtumbaugebiet gemäß § 171b bzw. 142 BauGB auszuweisen.

Förderfähig sind laut Stadtumbaurichtlinien insbesondere:

„(...) (a) Die **Stärkung der Innenstädte** und Ortsteilzentren in ihrer städtebaulichen Funktion unter besonderer Berücksichtigung des **Wohnungsbaus** sowie der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege insbesondere auch in den Historischen Stadt- und Ortskernen einschließlich der **Wiedernutzung innenstadtnaher Flächen**.

(b) Die Fortentwicklung von Stadt- und Ortsteilen mit besonderem **sozialem, ökonomischem und ökologischem** Entwicklungsbedarf (Soziale Stadt).

(c) Die **Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen** bei erheblichen **Funktionsverlusten**, insbesondere durch **Brachen** und Gebäudeleerstände (Stadtumbau West).(...)“<sup>112</sup>

In einem weiteren Schritt ist auch das Integrierte Handlungskonzept um ein teilräumliches Entwicklungskonzept für das Plangebiet zu erweitern. Im Vordergrund steht hierbei die nachhaltige Entwicklung des Standortes durch unterschiedliche Maßnahmen, wie Rückbau, Umbau und Flächenaktivierung. Ein besonders wichtiger Bestandteil des integrierten Handlungskonzeptes bildet die Öffentlichkeitsbeteiligung. Hierfür ist es unter Umständen sinnvoll ein Stadtquartiersmanagement für zentrennahe Quartiere einzuführen, welches die Aktivierung, Information, Beratung und Einbeziehung der Bürger fördert und koordiniert. Gerade im Bereich der Aufwertung ist das Wohlwollen der Hauseigentümer notwendig. Maßnahmen wie ein neuer Anstrich, einer Haus und Hofbegrünung, sowie weiterer Modernisierungsmaßnahmen sind für die Weiterentwicklung und Aufwertung des Quartieren von großer Bedeutung und anzuordnen. An dieser

112 MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR DES LANDES NRW (2008): Förderrichtlinie Stadterneuerung, Seite 6

Stelle kann neben kommunikativen Strategien auch die Auslobung einer Modernisierungsförderung, welche den Eigentümern zum Handeln bringen. Im Rahmen der Erweiterung des integrierten Handlungskonzeptes ist ebenfalls zu überprüfen, ob weitere Finanzspritzen in Form Verfügungsfonds, wie zum Beispiel der Europäischen Fond für regionale Entwicklung (EFRE), anvisiert werden können. Auch Spenden und die finanzielle Unterstützungen von Privaten oder Firmen bzw. Ankerinvestoren sind mitunter möglich.

#### **Pflege langfristig sicherstellen**

Für die neuen Grünflächen ist eine fortwährende Pflege und Erhaltung sicherzustellen. Dies begünstigt zum einen das gesamte Bild des Quartiers und die Funktionalität im ökologischen und sozialen Sinn, da die Freiflächen nur dann ihren Nutzen erfüllen, wenn sie auch genutzt werden können.

Es ist darüber nachzudenken, ob Mieter oder Eigentümer dazu verpflichtet werden können einen Beitrag für die Pflege der Freiräume zu leisten.

#### **Lärmschutz**

Für das Plangebiet ist ein erneutes Lärmschutzgutachten anzufertigen und im Anschluss mit Fachplanern zu besprechen und zu diskutieren. Um die Gesunderhaltung des Gebietes insbesondere für Anwohner zu verbessern, ist ein gut ausgearbeitetes Lärmschutzgutachten samt neuer Planung zu errichten und umzusetzen.

#### **Weiterführende Untersuchungsnotwendigkeit**

Für die Auswahl der Nutzungen im Plangebiet sind nochmals weiter reichende Analysen und Erhebungen zu errichten, damit eine nachhaltige Entwicklung des Plangebietes begünstigt werden kann. Dabei handelt es sich vor allem um folgende Schwerpunkte:

- Wohnungsmarktanalyse
- Demografische Entwicklung
- Weitreichende Lärmschutzanalysen
- Ermittlung der Regionalen Bedürfnisse
- Konkurrenznutzungen ermitteln
- Sanierungsnotwendigkeit
- Konkretisierung der Planungsziele

Der ehemalige Güterbahnhof und das angrenzende Areal beschäftigt die Stadt Gütersloh seit vielen Jahren. Die Bahnbrache konnte bisher nicht revitalisiert werden doch mittlerweile gibt es durch den Investor der Unternehmensgruppe Hagedorn einen neuen Aufschwung für die Brache, welche bedingt durch den wirtschaftlichen Strukturwandel vor rund 19 Jahren entstanden ist.

Zu Beginn der Masterarbeit stand die Grundlagenermittlung und Anforderung der Materialien an. Durch einen Poststreik im Juni und interne Auslastung bei der Stadt hat sich der Versand der notwendigen Karten- und Zeichengrundlagen lange hingezogen. An dieser Stelle wäre eine längere Vorlaufzeit für die Masterarbeit sinnvoll gewesen. Überraschend war zudem die nur spärlich vorhandenen Informationen zum dem ehemaligen Güterbahnhof in Gütersloh. Überraschend ist es aus dem Grund, da der Güterbahnhof durch seine Errichtung einen sehr wichtigen Beitrag für die Stadtentwicklung geleistet hat und aus diesem Grund erwartet wurde, dass es einen weitaus größeren Informationspool bezüglich der Entwicklung dieses gibt. Umso mehr ist es schade, dass nur wenige Gütersloh über die Besonderheit des Standortes bescheid wissen. Handfeste textliche Grundlagen und Bildmaterial waren nur im Stadtarchiv verfügbar. Informationen über den Mikrostandort gibt es genügend sowohl in Buchform, als auch über das Internet. Besonders interessant ist die Geschichte der Bahn und die Entwicklung von Güterbahnhöfen und Brachen zu lesen. Die Unterschiede von Bahnbrachen zu anderen Brachen ist enorm. Vor allem der schmale Zugschnitt und die komplizierte Eigentümerstruktur sind hier zu nennen. Die vielen verfügbaren Beispielprojekte anderer Städte verdeutlichen das Potential von Bahnbrachen und verdeutlichen, dass sich der große Aufwand, welcher mit der Revitalisierung verbunden ist, lohnt.

Ein weiterer Faktor, der mit Brachen und Stadtentwicklung in Verbindung gebracht wird, ist das Thema einer nachhaltigen und verträglichen Ressourcennutzung. Im Verlauf der Arbeit ist deutlich geworden, wie wichtig die Umnutzung von Brachen für eine nachhaltige Stadtentwicklung ist. Die Ziele einer sozialen, ökologischen und ökonomischen Entwicklung lassen sich in Bezug auf Brachflächen gut realisieren und umsetzen. Gerade weil Bahnbrachen häufig die letzten innerstädtischen Freiflächen bilden, nah am Zentrum liegen und somit bei einer Wiedernutzbarmachung wichtige Ressourcen im städtischen Umfeld schonen, ist die Revitalisierung dieser zu fördern. Diese These wird durch eine Vielzahl erfolgreicher Projekte, unabhängig ihrer Größe, belegt. Bei der Entwicklungsmöglichkeit von Brachflächen zeigt sich vor allem die Bedeutung von Städtebauförderungsprogrammen, welche es auch kleineren oder finanzschwachen Kommunen möglich machen Bahnbrachen zu revitalisieren.

Die städtebauliche Analyse und die Arbeit im Plangebiet war auf Grund der Jahreszeit gut zu lösen. Problematisch waren die vielen Barrieren, welche die Einsicht in das Plangebiet erschwert haben. So war zum Beispiel ein betreten des Güterbahnhofsgebietes aus Sicherheitsgründen nicht möglich.

Bei der abschließenden SWOT-Analyse des Plangebietes konnten bereits wichtige Einflussfaktoren und zu erwartenden Chancen und Risiken ermittelt werden. Diese haben eine gute Basis für die weitere Arbeit

gebildet. Besonders auffällig war es, dass das Gebiet neben dem Güterbahnhof noch weitere Schwachpunkte in Gestaltung und Zugänglichkeit aufweist und dass es noch mehr Freiflächen gibt, die eine positive Entwicklung des Plangebietes zulassen. Ein großes Potential liegt in der vorhandenen Mischnutzung des Gebietes, da es dadurch bereits jetzt sehr interessant wirkt und in Kombination mit dem ehemaligen Güterbahnhof und weiteren Gebäuden mit Industriecharakter ein Alleinstellungsmerkmal innerhalb der Stadt Gütersloh, welches es zu wahren gilt. Des Weiteren ist das Potential der Verfügbarkeit von Potentialflächen in Innenstadtnähe zu nennen. Auch der Anschluss mit den Verkehrsmitteln Bus, Bahn und PKW ist gegeben. Auf der Basis der städtebaulichen und der SWOT-Analyse war es außerdem möglich erste Nutzungen zu nennen, welche sich an dem neuen Standort etablieren können.

Im nächsten Schritt sind die bereits vorhandenen Planwerke betrachtet und ausgewertet worden. Dadurch konnte erkannt werden, dass einige Nutzungen, wie der Einzelhandel, im Gebiet nicht erwünscht sind. Zusätzlich ist aufgefallen, dass es bereits ein von Bund und Land gefördertes integriertes Handlungskonzept für Gütersloh gibt, das Planungsgebiet jedoch, trotz Umbaunotwendigkeit, nicht in den Handlungsbereich mit aufgenommen wurde. Des Weiteren hat sich gezeigt, dass es bereits ein tragfähiges Konzept für den Güterbahnhof und das angrenzende Areal in Form eines Rahmenplans gibt, dieser jedoch veraltet. Der Investor hat die angedachte Planung nicht in sein Konzept übernommen, weshalb sich die Planungen am Güterbahnhof deutlich voneinander unterscheiden. Die Beschaffung der Materialien erfolgte über das Internet. Alle Dateien waren frei zugänglich und konnten problemlos und in einer guten Qualität heruntergeladen werden. Für eine nachhaltige Entwicklung des Gesamtgebietes konnten an Hand der drei Säulen der Nachhaltigkeit zu beachtende Aspekte für die weitere Arbeit herausgearbeitet werden.

Eine besondere Bedeutung hatte der empirische Teil der Arbeit. Nach der Methodik der Triangulation sind drei unterschiedliche Gruppen zum Güterbahnhof befragt worden: der Investor, die Stadt Gütersloh und die Bürger. Der Investor und die Stadt Gütersloh haben jeweils einen Fragebogen zur Beantwortung per Mail erhalten, damit die Beteiligten sich entsprechend ihrer Möglichkeiten Zeit nehmen konnten. Die Befragung hat sehr gut funktioniert und innerhalb von drei Tagen lagen bereits die Antworten bereit. Die Befragung der Bürger hat fünf Tage in Anspruch genommen. Leider war die Auskunftsfreudigkeit gering. Es hat sich jedoch gezeigt, dass das mangelnde Interesse vor allem deshalb auftrat, weil der Güterbahnhof bereits sehr lange brach liegt und die Bürger das Vertrauen in die Planung verloren haben. Auch dies war eine wichtige Erkenntnis und bekräftigt die These, dass die Revitalisierung notwendig ist und auch die Bürger von dem Potential überzeugt. Die Methodik der qualitativen Interviews hat dazu geführt, dass besser auf die Aussagen der einzelnen Personen eingegangen werden und an einigen Stellen erweiterte Nachfragen durchgeführt werden konnten. Im Nachhinein wäre es unter Umständen interessant gewesen Briefumfragen durchzuführen, da insbesondere die Angestellten im Gebiet nur sehr wenig Zeit für die Umfrage hatten. Trotz dessen konnten einige interessante Aspekte für die weitere Planung notiert werden. Es ist deutlich geworden, dass die Interessen der Bürger sich weitestgehend mit denen von Stadt und Inves-

tor decken, was ein gutes Zeichen für die Weiterentwicklung der Branche und der anliegenden Fläche ist. Die Szenarien sind in Anlehnung an das 8-Schritte-Modell von Gauschka entwickelt worden. Es handelt sich um ein relativ flexibles System, welches an die Gegebenheiten der jeweiligen Situation angepasst werden kann. Insgesamt sind drei Szenarien erstellt worden. Ein Worst-Case, ein Best-Case und ein Trendszenario. Während die ersten beiden Szenariotypen ein Extrem darstellen, welches höchstwahrscheinlich nicht eintritt, bildet das Trendszenario die gesunde Mitte zwischen den anderen beiden Szenarien. Aus diesem Grund ist das Trendszenario als das nachhaltige und tragfähige Lösung eingestuft worden. Der Einfluss der vorhandenen Planungen in Form des Plans von den Investoren und dem Rahmenplan sind auf das Trendszenario zu übertragen, damit ein möglichst realistisches Zukunftsbild entsteht. Da nur Bildquellen und keine Planzeichnungen der jeweiligen Pläne zur Verfügung stehen, erfolgte die Übertragung in den neuen Plan nur nachrichtlich und nicht genau. Insgesamt ist die Szenariotechnik als eine gute Möglichkeit für das hier bearbeitete Plangebiet zu bezeichnen. Durch die Darstellung von drei unterschiedlichen Szenarien können alle Einflüsse gesammelt und beschrieben werden, wodurch viele verschiedene Aspekte bedacht werden können. Des Weiteren lassen sich die Szenarien gut plakativ darstellen und ermöglichen somit die Projektion von Chancen und Risiken auf leicht verständliche Weise.

Die Szenarien sind zudem sehr wertvoll für die Entwicklung der Handlungsempfehlungen. Diese orientieren sich an allen Problemen des Plangebietes und geben mögliche Hinweise für eine zügige Umsetzung des Gesamtvorhabens. Besonders wichtig ist an dieser Stelle ein gutes Kommunikationsmanagement vor allem mit Blick auf die Bürger. Es hat sich gezeigt, dass die Bürger sich nicht genügend über Planungsvorhaben informiert werden. Zusätzlich schafft die Einbeziehung Vertrauen und Akzeptanz. Eine zügige und zielgerichtete Entwicklung des Plangebietes wird dazu führen das Vertrauen der Bürger nachhaltig zu verbessern. Die Kooperation zwischen Stadt und Investor wirkt derzeit mustergültig und vielversprechend. Es wird deutlich, dass sich beide Parteien genügend Vertrauen entgegenbringen. Wichtig ist jedoch, dass die Entwicklung des Güterbahnhofes mit der des angrenzenden Areals einhergeht, da ansonsten keine Integration des Gesamtgebietes in das städtische Gefüge möglich ist und die Insellage weiterhin bestehen bleibt.

Insgesamt handelt es sich bei der Revitalisierung des Güterbahnhofes um ein spannendes und wichtiges Projekt für Gütersloh. Die Fläche bietet ein großes Potential zur Aufwertung und Standortverbesserung eines Innenstadtnahen Gebietes, welches bisher nicht die Beachtung erhält, die es verdient. Es sind viele Potentiale für eine Entwicklung vorhanden, welche auch förderfähig sind und somit gute Chancen haben von Staat und Land bezuschusst zu werden. Eine nachhaltige Entwicklung ist für das Gebiet besonders wichtig, damit die Wohn- und Arbeitsverhältnisse dauerhaft verbessert werden. Hiervon würde auch die Kernstadt profitieren. Gütersloh liegt für viele Bürger häufig im Schatten anderer Städte aus dem Umkreis, wie zum Beispiel Bielefeld, und könnte sich durch die Entwicklung des Güterbahnhofes und dem damit verbundenen Alleinstellungsmerkmal deutlich in seiner Bedeutung hervorheben.

## 12. QUELLENVERZEICHNIS

### 12.1 Literatur und Veröffentlichungen

Die Sortierung erfolgt Alphabetisch und nach dem Nachnamen des Autors. Bei mehreren Autoren ist der Nachname des zuerst genannten Autors maßgebend.

KLAUS J. BECKMANN UND INKEN TINTEMANN (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10BeckmannTintemann.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10BeckmannTintemann.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Seite 556f., Stand 05.07.2015

KLAUS J. BECKMANN UND INKEN TINTEMANN (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10BeckmannTintemann.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10BeckmannTintemann.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Seite 553f., Stand 22.06.2015

BEZIRKSREGIERUNG ARNSBERG (2004): Entwidmung von Bahnflächen und Bauleitplanverfahren, Bauplanungsrechtliche Erläuterungen, [http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/s/staedtebau\\_zustaendigkeiten\\_bezirksregierung/materialien/2004/03\\_entwidmung.pdf](http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/s/staedtebau_zustaendigkeiten_bezirksregierung/materialien/2004/03_entwidmung.pdf), Stand 26.06.2015

BLOTEVOGEL „HANDELS- UND DIENSTLEISTUNGSGEOGRAPHIE“ (WS 03/04): [https://www.uni-due.de/geographie/vvz\\_duisburg/WS2003\\_2004/Blotevogel/Handel-Dienstleistungsgeographie/02Zentrale-Orte.pdf](https://www.uni-due.de/geographie/vvz_duisburg/WS2003_2004/Blotevogel/Handel-Dienstleistungsgeographie/02Zentrale-Orte.pdf), WS 03/04 Seite 1ff., Stand 15.06.2015

MATTHIAS BORNER, DETLEF GÜTHENKE (2012): Stadtführer Gütersloh, Ein Wegweiser durch eine junge Stadt mit langer Geschichte, Seite 9ff., Stand 12.07.2015

BSV, BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG DR. ING. REINHOLD BAIER GMBH (1999 UND 2010): Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Gütersloh, Aachen, 1998, Schlussbericht 1999, Stand 06.07.2015

DRANSFELD, BOELE-KEIMER, MUSINSZKI UND HÄPKE (2002): Expertise Aktivierung von Brachflächen als Nutzungspotential für eine aktive Bauland- und Freiflächenpolitik, [https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/GB\\_I/I.1/EK/EKALT/13\\_EK1/EKZukunftStadteNRWIBoMaBrachflaechen2002.pdf](https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/GB_I/I.1/EK/EKALT/13_EK1/EKZukunftStadteNRWIBoMaBrachflaechen2002.pdf), Seiten 12, 12f., 13f. Stand 19.06.2015

DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA UND FACHBEREICH GÜTERSLOH STADTPLANUNG (2002): Masterplan Innenstadt Gütersloh, [http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY09CNGIQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkdFNDdE1UzRnWGhadUI4TmlNekFNvkd3NUlza0ZZRWxRTIVGRWRCOThCbKptSFVwQ2V5NGhHQpURWloNkFYTVFFe1UUKdKY1VHOXpVd2s9/MasterplanGuetersloh.pdf%3FIE55\\_OR\\_SP1\\_BUG=.pdf](http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY09CNGIQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkdFNDdE1UzRnWGhadUI4TmlNekFNvkd3NUlza0ZZRWxRTIVGRWRCOThCbKptSFVwQ2V5NGhHQpURWloNkFYTVFFe1UUKdKY1VHOXpVd2s9/MasterplanGuetersloh.pdf%3FIE55_OR_SP1_BUG=.pdf), Seite 7, 33, 50 Stand 19.07.2015

DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA UND STADT GÜTERSLOH (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, [http://www.stadtserver-guetersloh.de/Integriertes\\_Handlungskonzept\\_Aktives\\_Stadtzentrum\\_Guetersloh\\_Teilkonzept\\_Innenstadt2020.pdf](http://www.stadtserver-guetersloh.de/Integriertes_Handlungskonzept_Aktives_Stadtzentrum_Guetersloh_Teilkonzept_Innenstadt2020.pdf), Seiten 4, 30, 60, 74 Stand 19.07.2015

DIE GLOCKE (2015): Kaufvertrag für Güterbahnhof unterschrieben, <http://www.die-glocke.de/lokalmeldungen/kreisguetersloh/guetersloh/Kaufvertrag-fuer-Gueterbahnhof-unterschrieben-12965b29-3191-4132-92f5-3b31ed0a59a9-ds>, Stand 06.09.2015

FLÄCHEN.POOL.NRW (2011): [http://www.brd.nrw.de/planen\\_bauen/regionalplan/pdf\\_veranstaltungen/Protokoll\\_RT\\_Brachflaechen\\_Anlage2.pdf](http://www.brd.nrw.de/planen_bauen/regionalplan/pdf_veranstaltungen/Protokoll_RT_Brachflaechen_Anlage2.pdf), Seite 3ff., Stand 18.06.2015

GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Eine Methode der Zukunftsforschung zur systematischen Analyse zukünftiger Entwicklungen und Erarbeitung von qualitativen alternativen Prognosen, Seiten 2ff., Darmstadt 2012., Stand 25.07.2015

GESCHKA, HORST; SCHWARZ-GESCHKA, MARTINA (2012): Einführung in die Szenariotechnik. Geschka & Partner Unternehmensberatung, Darmstadt 2012, Seiten 3, 5f., 6, 7, Stand 25.07.2015

SUSANNE GLÖCKNER UND FABIAN DOSCH, BBSR (2010): Informationen zur Raumentwicklung Heft 1.2010, Neue Zugänge zum Flächenrecycling, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2010/1/Inhalt/1\\_Einfuehrung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2010/1/Inhalt/1_Einfuehrung.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Seite 1-3, Stand 20.06.2015

MATHIAS GÜTHLING (2009): Innerstädtische Brachflächen, Untersuchungen zur Umgestaltung von innerstädtischen Bahnflächen am Beispiel des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam, Stand 25.07.2015

HAUER & KORTEMEIER ARCHITEKTEN UND FACHBEREICH STADTPLANUNG GÜTERSLOH (2001): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, [http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY09CNGIQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkdFNDdE1IVDRXWGhadUI4TmlNekFNvkd3NUlza0ZZRWxRTIVGRWRCOThCbKptSFVwQ2V5NGhHQpURWloNkFYTVFFe1UUKdKY1VHOXpVd2s9/Gueterbahnhof.pdf?IE55\\_OR\\_SP1\\_BUG=.pdf](http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY09CNGIQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkdFNDdE1IVDRXWGhadUI4TmlNekFNvkd3NUlza0ZZRWxRTIVGRWRCOThCbKptSFVwQ2V5NGhHQpURWloNkFYTVFFe1UUKdKY1VHOXpVd2s9/Gueterbahnhof.pdf?IE55_OR_SP1_BUG=.pdf), Stand 19.07.2015

RUDOLF HERRMANN (1998): Stadtarchiv Gütersloh, Gütersloh ab 1945, Bahnhof und Güterbahnhof, Stand 01.07.2015

ELISABETH KOPISCHKE, STEFAN KRUSE, ANDREAS MAYER (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, [http://www.guetersloh.de/tiny/qbC//upload/binarydata\\_guetersloh4cms/36/21/03/00/00/32136/Einzelhandels\\_und\\_Zentrenkonzept.pdf](http://www.guetersloh.de/tiny/qbC//upload/binarydata_guetersloh4cms/36/21/03/00/00/32136/Einzelhandels_und_Zentrenkonzept.pdf) Seiten 9, 126, Stand 23.07.2015

LANDESENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT THÜRINGEN MBH ABTEILUNG STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG (2011): Ein Leitfaden für Kommunen - „Solarparks auf Brachflächen in Thüringen“, [http://www.thega.de/fileadmin/thega/pdf/projekte/solarparks/Leitfaden\\_Solarparks\\_gesamt.pdf](http://www.thega.de/fileadmin/thega/pdf/projekte/solarparks/Leitfaden_Solarparks_gesamt.pdf), Seite 14 ff., Stand 18.06.2015

THOMAS LENNERTZ (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Aufgaben und Erfahrungen der BahnflächenEntwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10Lennertz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10Lennertz.pdf?__blob=publicationFile&v=2) Lennertz, Seite 595f., Stand 26.06.2015

W. LUDWIG-MAYERHOFER: Methoden der empirischen Sozialforschung I, Qualitative Interviewverfahren [http://www.uni-siegen.de/phil/sozialwissenschaften/soziologie/mitarbeiter/ludwig-mayerhofer/methoden/methoden\\_downloads/meth1\\_7.pdf](http://www.uni-siegen.de/phil/sozialwissenschaften/soziologie/mitarbeiter/ludwig-mayerhofer/methoden/methoden_downloads/meth1_7.pdf), Stand 26.07.2015

MATTHIAS MAINZ (2005): „Beiträge zum Siedlungs- und Wohnungswesen, Ökonomische Bewertung der Siedlungsentwicklung, Ansätze einer effizienten Siedlungspolitik“, Seite 45 ff., Stand 16.06.2015

MINISTER FÜR STÄDTEBAU UND WOHNEN, KULTUR UND SPORT DES LANDES NRW UND DEUTSCHE BAHN AG: Rahmenvereinbarung Bahnflächenpool NRW, § 1 Abs. 4 der „Rahmenvereinbarung Bahnflächenpool NRW zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Nordrhein-Westfalen über die Bildung von Liegenschaftspaketen und die Errichtung der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG)“, [http://www.beg-nrw.de/mediapool/78/781624/data/Geschaeftsgrundlage/020325\\_Rahmenvertrag\\_Bahnflaechen-PooNRW.pdf](http://www.beg-nrw.de/mediapool/78/781624/data/Geschaeftsgrundlage/020325_Rahmenvertrag_Bahnflaechen-PooNRW.pdf), Stand 26.06.2015

MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR DES LANDES NRW (2008): Förderrichtlinie Stadterneuerung [http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/SanierungUndEntwicklung/NRWFoerderrichtlinienStadterneuerung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/SanierungUndEntwicklung/NRWFoerderrichtlinienStadterneuerung.pdf?__blob=publicationFile&v=1), Seite 6

MINISTERIUM FÜR BAUEN, WOHNEN STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: GÜTERSLOH FLUGPLATZ Bestandserfassung und -einschätzung, Definition einer Grobstruktur [http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY-09CNGIQQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkkVkdFNDdE1IUzQvUUM4RUhsWjBHak5XYndaRkNHeGJIQUpYUVN-wR1dpSUhURXhpZVZSNkQzTm5HQWdTREN0dVpVTWdaMDVWUkVnZFRteGxQd2s9/GrobstrukturFlugplatzNRWUrban\\_2013.pdf?IE55\\_OR\\_SP1\\_BUG=.pdf](http://www.guetersloh.de/servlet/it.d4cms.custom.std.download.DownloadServlet/005101023654ZW5zY-09CNGIQQU1SQzB4QUUyY21WbjhYVkkVkdFNDdE1IUzQvUUM4RUhsWjBHak5XYndaRkNHeGJIQUpYUVN-wR1dpSUhURXhpZVZSNkQzTm5HQWdTREN0dVpVTWdaMDVWUkVnZFRteGxQd2s9/GrobstrukturFlugplatzNRWUrban_2013.pdf?IE55_OR_SP1_BUG=.pdf), Seite 18f., Stand 15.06.2015

MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2009): Besser leben mit weniger Lärm, Infos und Tipps für einen besseren Lärmschutz [http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/\\_broschueren/Besser\\_Leben\\_mit\\_weniger\\_Laerm\\_2009.pdf](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/materialien/_broschueren/Besser_Leben_mit_weniger_Laerm_2009.pdf), Stand 14.07.2015

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ENERGIE, BAUEN, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung Leitfaden für Planerinnen und Planer, [http://www.soziale-stadt.nrw.de/downloads/Integrierte\\_Handlungskonzepte.pdf](http://www.soziale-stadt.nrw.de/downloads/Integrierte_Handlungskonzepte.pdf), Stand 08.07.2015

NIEDERSÄCHSISCHEN MINISTERIUM FÜR SOZIALES, FRAUEN, FAMILIE UND GESUNDHEIT (2004): Aufgegebene Bahnliegenschaften nachhaltig entwickeln Arbeitshilfe für Städte und Gemeinden, [http://www.ms.niedersachsen.de/download/9244/Aufgegebene\\_Bahnliegenschaften\\_nachhaltig\\_entwickeln.pdf](http://www.ms.niedersachsen.de/download/9244/Aufgegebene_Bahnliegenschaften_nachhaltig_entwickeln.pdf), Seite 14, Stand 10.08.2015

NH | PROJEKTSTADT (2003-2005):

>> Bahnflächenentwicklung in Kassel – Perspektiven für den Güterbahnhof Bettenhausen

[http://www.nh-projektstadt.de/uploads/tx\\_kwprojektstadtverwaltung/Nr\\_42\\_Bettenhausen\\_final.pdf](http://www.nh-projektstadt.de/uploads/tx_kwprojektstadtverwaltung/Nr_42_Bettenhausen_final.pdf), Stand 06.07.2015

MECHTHILD RENNER (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen – zum Sachstand, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10Renner.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10Renner.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Renner (2004), Seiten 539, 540, 546, 549, Stand 01.07.2015

BERND SAHRBACHER UND ALF HOINKIS (2004): Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004, Revitalisierung von Bahnbrachen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg, [http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10SahrbacherHoinkis.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10SahrbacherHoinkis.pdf?__blob=publicationFile&v=2), Seiten 615, 616f., Stand 22.06.2015

ANDREAS SCHWILLING, DR. STEPHAN BUNGE, ROLAND BERGER STRATEGY CONSULTANTS GMBH, DEUTSCHE BAHNAG (2013): 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG Erfolge und künftige Herausforderungen, [https://www.deutschebahn.com/file/de/2237562/9xOcq0dyHjDxP02OkiA65CJYe\\_U/5967484/data/bahnreform.pdf](https://www.deutschebahn.com/file/de/2237562/9xOcq0dyHjDxP02OkiA65CJYe_U/5967484/data/bahnreform.pdf), Seite 38, Stand 22.06.2015

LUDGER SIEMER: Öffentlicher Personennahverkehr in Ostwestfalen-Lippe Strukturen, Projekte, Konzepte, Seite 350, [https://www.lwl.org/geko-download/Spieker/Spieker\\_37/26\\_%C3%96PNV.pdf](https://www.lwl.org/geko-download/Spieker/Spieker_37/26_%C3%96PNV.pdf), Stand 16.06.2015

STADT KASSEL (2014): Entwicklungskonzept Kasseler Osten Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) [http://www.stadt-kassel.de/imperia/md/content/cms01/projekte/isek-endbericht\\_entwurf\\_2015-02-05\\_internet.pdf](http://www.stadt-kassel.de/imperia/md/content/cms01/projekte/isek-endbericht_entwurf_2015-02-05_internet.pdf), insbesondere Seiten 54f., 150ff., 219, Stand 06.07.2015

PETER ZEILE (2010): Echtzeitplanung Die Fortentwicklung der Simulations- und Visualisierungsmethoden für die städtebauliche Gestaltungsplanung [http://cpe.arubi.uni-kl.de/Downloads/Dissertation\\_Peter\\_Zeile\\_Echtzeitplanung.pdf](http://cpe.arubi.uni-kl.de/Downloads/Dissertation_Peter_Zeile_Echtzeitplanung.pdf), Seite 40, Stand 15.07.2015

ZENTRUM FÜR INTERDISZIPLINÄRE TECHNIKFORSCHUNG (2000): „Szenarien nachhaltiger Stadtentwicklung am Beispiel der Gemeinde Riedstadt“ Fachbereich 15, Architektur, Fachgebiet Entwerfen, Städtebau und Siedlungswesen | Zentrum für Interdisziplinäre Technikforschung (ZIT) Prof. Stephan Goerner, Dipl.-Ing. Joachim Schöffel, Dipl.-Ing. Ulrich Gehrlein, [http://www.riedstadt.de/fileadmin/www/media/dokumente/agenda-21/kooperationsprojekte/Szenarien\\_Stadtentwicklung\\_Riedstadt\\_SS2000.pdf](http://www.riedstadt.de/fileadmin/www/media/dokumente/agenda-21/kooperationsprojekte/Szenarien_Stadtentwicklung_Riedstadt_SS2000.pdf), Seite 38, Stand 25.07.2015

## 12.2 Internet

ARVATO MEDIENFABRIK: Über uns, <https://welcome.medienfabrik.de/#start>, Stand 14.07.2015

BEZIRKSREGIERUNG DETMOLD: Der Regionalplan des Regierungsbezirks Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld [http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_\\_Regionalplan/index.php](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung__Regionalplan/index.php), Stand 16.07.2015

BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: [http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform\\_node.html](http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform_node.html), Schritt 1, Stand 22.06.2015

BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: [http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform\\_node.html](http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform_node.html), Schritt 2, Stand 22.06.2015

BUNDESEISENBAHNVERMÖGEN: [http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform\\_node.html](http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform_node.html), Stufe 2, Stand 22.06.2015

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT-, UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG: Nachhaltige Stadtentwicklung, [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Stadtentwicklung\\_node.html](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Stadtentwicklung_node.html), Stand 01.07.2015

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT: Stadtumbau West [http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StadtumbauWest/stadtumbau\\_west\\_node.html](http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StadtumbauWest/stadtumbau_west_node.html), Stand 08.07.2015

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT: Kernpunkte des Programms [http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StadtumbauWest/Programm/programm\\_node.html;jsessionid=2D34E146D26C60E9DA4B8C4E12A8C422.live2051](http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/StadtumbauWest/Programm/programm_node.html;jsessionid=2D34E146D26C60E9DA4B8C4E12A8C422.live2051), Stand 08.07.2015

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ: Baugesetzbuch (BauGB) § 8 Zweck des Bebauungsplans, [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_8.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_8.html), Stand 16.07.2015

BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE: EFRE und ESF, <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Europa/Strukturfonds/efre-und-esf.html>, Stand 08.07.2015

BUNDESMINISTERIUM DER JUSTIZ UND FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ: Baugesetzbuch (BauGB) § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung, [http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/\\_1.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/_1.html), Stand 26.06.2015

CA IMMO: [http://www.caimmo.com/unternehmen/ueber\\_ca\\_immo/#c34](http://www.caimmo.com/unternehmen/ueber_ca_immo/#c34), Stand 22.06.2015

DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: <http://dejure.org/gesetze/BauGB/165.html>, §165 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, Stand 17.06.2015

DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 13a Bebauungspläne der Innenentwicklung, <http://dejure.org/gesetze/BauGB/13a.html>, Stand 26.06.2015

DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 2 Grundsätze der Raumordnung, <https://dejure.org/gesetze/ROG/2.html>, Stand 26.06.2015

DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 136 Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, <http://dejure.org/gesetze/BauGB/136.html>, Stand 08.07.2015

DEJURE.ORG BAUGESETZBUCH: § 11 Städtebaulicher Vertrag, <http://dejure.org/gesetze/BauGB/11.html>, Stand 08.07.2015

DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 1 Allgemeine Vorschriften für Bauflächen und Baugebiete, §1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO, <http://dejure.org/gesetze/BauNVO/1.html>, Stand 16.07.2015

DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 8 Gewerbegebiete, <http://dejure.org/gesetze/BauNVO/8.html>, Stand 16.07.2015

DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 7 Kerngebiete, <http://dejure.org/gesetze/BauNVO/7.html>, Stand 16.07.2015

DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 6 Mischgebiete, <http://dejure.org/gesetze/BauNVO/6.html>, Stand 16.07.2015

DEJURE.ORG BAUNUTZUNGSVERORDNUNG: § 11 Sonstige Sondergebiete, <http://dejure.org/gesetze/BauNVO/11.html>, Stand 16.07.2015

DEUTSCHE BAHN AG: [http://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen\\_bahn/bauen\\_bestehendes\\_netz/Bahnhofsinfrastruktur/bahnhofsanlagen.html](http://www.deutschebahn.com/de/konzern/bauen_bahn/bauen_bestehendes_netz/Bahnhofsinfrastruktur/bahnhofsanlagen.html), Stand 20.06.2015

DEUTSCHE BAHN MUSEUM: [http://www.dbmuseum.de/museum\\_de/ausstellungen\\_fahrzeuge/geschichte\\_der\\_eisenbahn/die\\_anfaenge\\_bis\\_1914.html](http://www.dbmuseum.de/museum_de/ausstellungen_fahrzeuge/geschichte_der_eisenbahn/die_anfaenge_bis_1914.html), Stand 22.06.2015

DEUTSCHE BAHN MUSEUM: [http://www.dbmuseum.de/museum\\_de/ausstellungen\\_fahrzeuge/geschichte\\_der\\_eisenbahn/1920\\_1945.html](http://www.dbmuseum.de/museum_de/ausstellungen_fahrzeuge/geschichte_der_eisenbahn/1920_1945.html), Stand 22.06.2015

DEUTSCHE BAHN MUSEUM: [http://www.dbmuseum.de/museum\\_de/ausstellungen\\_fahrzeuge/geschichte\\_der\\_eisenbahn/1945\\_1989.html](http://www.dbmuseum.de/museum_de/ausstellungen_fahrzeuge/geschichte_der_eisenbahn/1945_1989.html), Stand 22.06.2015

DEUTSCHE BAHN MUSEUM: [http://www.dbmuseum.de/museum\\_de/ausstellungen\\_fahrzeuge/geschichte\\_der\\_eisenbahn/1990-2020.html](http://www.dbmuseum.de/museum_de/ausstellungen_fahrzeuge/geschichte_der_eisenbahn/1990-2020.html), Stand 22.06.2015

DRAHT UND WOLF: Historie <http://www.gustav-wolf.de/unternehmen/historie.html>, Stand 15.06.2015

ERFOLGSKREIS-GT: Wirtschaft, <http://www.erfolgskreis-gt.de/wirtschaft/>, Stand 15.06.2015

HNA (2014): Kleinbetriebe sind Zielgruppe Statt Branche Gewerbe: Teil des Bettenhäuser Güterbahnhofs wird vermarktet, <https://www.hna.de/kassel/teil-bettenhaeuser-gueterbahnhofs-wird-vermarktet-3518269.html>, Stand 06.07.2015

KREIS GÜTERSLOH (2015): Zahlen, Daten, Fakten, [https://www.kreis-guetersloh.de/kreis/120/sr\\_seiten/artikel/11218010000006565.php](https://www.kreis-guetersloh.de/kreis/120/sr_seiten/artikel/11218010000006565.php), Stand 15.06.2015

LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW: Geräuschbelastungskarten Gütersloh, <http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm>, Stand 14.07.2015

LE QUARTIER CENTRAL DÜSSELDORF: Le Quartier Central <http://www.le-quartier-central.de/>, Stand 05.07.2015

LE QUARTIER CENTRAL DÜSSELDORF: Le Quartier Central Konzept <http://www.le-quartier-central.de/d/2493/>, Stand 05.07.2015

MEHR KÖLN.MEDIAPARK: Vom Güterbahnhof zum attraktiven Multi-Cluster-Standort, Der MediaPark im Wandel der Zeit, <http://www.mediapark.de/index.php?id=148>, Stand 05.07.2015

MEHR KÖLN.MEDIAPARK: MediaPark - kurz & knapp, <http://www.mediapark.de/index.php?id=151>, Stand 05.07.2015

MINISTERIUM FÜR INNERES UND KOMMUNALES DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN: [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_text\\_anzeigen?v\\_id=1120050120105539311#det22338](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1120050120105539311#det22338), § 24 Zweckbestimmung für Brachflächen, Absatz 2, Stand 18.06.2015

MINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, LANDWIRTSCHAFT, NATUR- UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NRW: Umgebungslärm in NRW, <http://www.umgebungslaerm-kartierung.nrw.de/>, Stand 06.07.2015

PRO WIRTSCHAFT GT: Gewerbeflächen in Gütersloh, <http://www.pro-wirtschaft-gt.de/wirtschaft/gewerbe-flaechen/guetersloh/flaechen.html>, Stand 15.06.2015

STADT ARNSBERG (2001): BAHNHOFSUMFELDENTWICKLUNG IN ALT-ARNSBERG, <http://www.arnsberg.de/stadtentwicklung/archiv/info10-rahmenplan-arnsberg.pdf>, Stand 06.07.2015

STADT ARNSBERG (2001): Bahnhofsumfeld Alt-Arnberg, Bahnhofsumfeld Alt-Arnberg - anerkanntes Fördergebiet im Stadtumbau West, [http://www.arnsberg.de/stadtentwicklung/stadtumbau-west/bahnhofsumfeld\\_altarnsberg.php](http://www.arnsberg.de/stadtentwicklung/stadtumbau-west/bahnhofsumfeld_altarnsberg.php), Stand 06.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Flächennutzungsplanung, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjIOMDQ4.x4s>, , Stand 16.07.2015

STADT GÜTERSLOH REISESERVICE: <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjIwMDg4.x4s> (Stand 15.06.2015), Anreise, Stand 16.06.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: <http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/41>, Stand 15.06.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: <http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/41>, Fläche, Bevölkerung, Strukturdaten, Stand 16.06.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: <http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/65>, Landschaftsgeschichte, Stand 16.06.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: E.4.1 - Abgrabungen /Aufschüttungen / Altablagerungen / Altlasten <http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/23>, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjc3Njc=.x4s>, Stand 14.07.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: E.8.1 Altlastenkataster, <http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/82>, , Stand 14.07.2015

STADT GÜTERSLOH, UMWELTDATEN: Straßenlärm, [http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/113#karte\\_i\\_2\\_1](http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/113#karte_i_2_1), Stand 14.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Konversionsprozess - Bewältigung der Folgen des Abzugs der britischen Streitkräfte, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjU5MDM2.x4s>, Stand 20.06.2015

STADT GÜTERSLOH: Flugplatzgelände <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjU5MDUy.x4s>, Stand 20.06.2015

STADT GÜTERSLOH: Nachrichtenkasernen, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjU5MDQ4.x4s>, Stand 20.06.2015

STADT GÜTERSLOH: Integriertes Handlungskonzept hat überzeugt - Stadt Gütersloh kann mit 5,6 Millionen Euro Förderung für Maßnahmen zur Innenstadt-Entwicklung rechnen, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjY3NDA2.x4s>, Stand 19.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 239 TP8, Stand 16.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 265, Stand 16.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Festsetzungen des B-Plan Nr. 137, Stand 16.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Neues Quartier auf dem Areal Güterbahnhof, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjcwMDQ5.x4s>, Stand 23.07.2015

STADT GÜTERSLOH: Bodenschutz und Altlasten, <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21zOjc3Njc=.x4s>, Stand 15.06.2015

STADTPLANUNGSAMT LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF: Entwicklungsgebiet Güterbahnhof Derendorf Werkstattverfahren [https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb\\_guebaderend/](https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb_guebaderend/), Stand 05.07.2015

STADT KASSEL (2014): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kasseler Osten, [http://www.stadt-kassel.de/projekte/kasseler\\_osten/](http://www.stadt-kassel.de/projekte/kasseler_osten/), Stand 06.07.2015

STADTWERKE GÜTERSLOH: Die Wasserwerke der Stadtwerke Gütersloh, <https://www.stadtwerke-gt.de/unternehmen/verantwortung/erzeugungsanlagen/wasserwerke/>, Stand 14.07.2015

UMWELT BUNDESAMT: Brachen nutzen, Grüne Wiesen schonen, <http://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten/flaechenrecycling-innenentwicklung>, Stand 19.06.2015

WISSEN.DE KONRADIN MEDIEN GMBH LEINFELDEN-ECHTERDINGEN (2014-2015): <http://www.wissen.de/lexikon/brache>, Brache, Stand 17.06.2015

GUSTAV WOLF: Die Erfolgsgeschichte <http://www.gustav-wolf.de/unternehmen/historie.html>, Stand 15.06.2015

### 12.3 Karten

DIGITALE KARTENGRUNDLAGE DER STADT GÜTERSLOH:

Zeichen: 2015/03763 Eickhoffstraße Eickhoffstraße Strengerstraße L 782, Kreis Gütersloh, Katasteramt, Herzebrocker Straße 140, 33334 Gütersloh, Gemarkung: Gütersloh, von Hamm nach Hannover, Gütersloh, Flurstück: 148 u.a., Flur: 75, Herausgegeben von Frau Elisabeth Fritsch  
Verwendet für die Erstellung der Analysekarten und der Darstellung des Trendszenarios

### 12.4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb 0: Titelbild

Entwurf, eigene Erarbeitung auf Basis der Kartengrundlage der Stadt Gütersloh

Abb. 1: Kreis Gütersloh

[http://www.kleingarten-bielefeld.de/karte/gt/gt\\_karte.gif](http://www.kleingarten-bielefeld.de/karte/gt/gt_karte.gif), Abbildung verändert, Seite 10, Stand 12.06.2015

Abb. 2: Verortung

<http://www.stepmap.de/landkarte/karte-guetersloh-169912.png>, Seite 10, Stand 12.06.2015

Abb. 3:

Bevölkerungsentwicklung (IT NRW.de): [http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC\\_Bevoelk\\_Kommunalprofil\\_Gt\\_Grafik\\_2011.gif](http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC_Bevoelk_Kommunalprofil_Gt_Grafik_2011.gif), Seite 11, Stand 13.06.2015

Abb. 4: Wohngebäudestruktur

[http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC\\_1025\\_A1\\_Wohngebaeude.gif](http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC_1025_A1_Wohngebaeude.gif), Seite 12, Stand 13.06.2015

Abb. 5: Flächenanteile

[http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC\\_image006x.gif](http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/umweltd/uploads/RTEmagicC_image006x.gif), Seite 12, Stand 13.06.2015

Abb. 6: Karte Verkehr

<http://www.holgerbeer.de/images/anfahrt2.jpg>, Abbildung verändert, Seite 13, Stand 16.06.2015

Abb. 7: Typen von Brachflächen nach Güthling (2006)

„Innerstädtische Brachflächen- Untersuchung zur Umgestaltung von innerstädtischen Bahnflächen am Beispiel des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam“ (2006), Seite 16, Stand 16.06.2015

Abb 8: Wiedernutzungspotentiale

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2008/5/abb3.jpg>, Seite 17, Stand 17.06.2015

Abb. 9: Übersicht Googlemaps

<https://www.google.de/maps/place/G%C3%BCtersloh/@51.9165778,8.3957125,12z/data=!3m1!4b1!4m2!3m1!1s0x47ba259303a94471:0x412fef90d24323c1>, Abbildung verändert, Seite 18, Stand 17.06.2015

Abb 10: 1. Schritt der Bahnreform

[http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform\\_1.gif?\\_\\_blob=normal&v=1](http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform_1.gif?__blob=normal&v=1), Seite 20, Stand 18.06.2015

Abb 11: 2. Schritt Stufe 1 der Bahnreform

[http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform\\_2.gif?\\_\\_blob=normal&v=1](http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform_2.gif?__blob=normal&v=1), Seite 21, Stand 18.06.2015

Abb. 12: Gesamtübersicht der ersten Stufe der Bahnreform nach Sahrbacher und Hoinkis:

Bernd Sahrbacher, Alf Hoinkis: Revitalisierung von Bahnbrachen aus Sicht der Deutschen Bahn AG – Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg, Seite 616, Abbildung verändert, 18.06.2015

Abb 13: 2. Stufe der Bahnreform

[http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform\\_3.gif?\\_\\_blob=normal&v=1](http://www.bev.bund.de/SharedDocs/Bilder/DE/bahnreform_3.gif?__blob=normal&v=1), Seite 21, Stand 18.06.2015

Abb 14: Eigentümerstruktur

[http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9\\_10SahrbacherHoinkis.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/lzR/2004/Downloads/9_10SahrbacherHoinkis.pdf?__blob=publicationFile&v=2) Abbildung verändert, Seite 22, Stand 19.06.2015

pdf?\_\_blob=publicationFile&v=2 Abbildung verändert, Seite 22, Stand 19.06.2015

Abb 15: Bahnreform und Immobilieneigentum von GÜTHLING (2006)

„Innerstädtische Brachflächen- Untersuchung zur Umgestaltung von innerstädtischen Bahnflächen am Beispiel des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam“ (2006), Seite 23, Stand 19.06.2015

Abb 16: Güterbahnhof als Brache

<http://www.drehscheibe-online.de/foren/file.php?17,file=30570>, Seite 28, Stand 23.06.2015

Abb 17: MediaPark (2009)

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2009-04-26-Cologne-Mediapark-01.JPG#/media/File:2009-04-26-Cologne-Mediapark-01.JPG>, Seite 28, Stand 23.06.2015

Abb. 18: MediaPark Plan

Zeidler, Grinnell, Architekten: <http://www.mediapark.de/uploads/pics/St%C3%A4dtebau-1.jpg>, Seite 29, Stand 23.06.2015

Abb. 19: Städtebaulicher Entwicklungsplan

Zeidler Grinnell Architekten <http://www.mediapark.de/uploads/pics/St%C3%A4dtebau-2.jpg>, Seite 29, Stand 23.06.2015

Abb 20: Güterbahnhof Düsseldorf

[http://www.le-quartier-central.de/media.php?mv\\_id=273941645](http://www.le-quartier-central.de/media.php?mv_id=273941645), Seite 30, Stand 23.06.2015

Abb. 21: Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes in Düsseldorf

<http://www.le-quartier-central.de/d/2493/>, Seite 30, Stand 23.06.2015

Abb.22: Modell Rahmenplan [https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb\\_guebaderend/grafik/modellges440.jpg](https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb_guebaderend/grafik/modellges440.jpg), Seite 30, Stand 23.06.2015

Abb. 23: Baufelder

[https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb\\_guebaderend/grafik/baufelder440.jpg](https://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/05entwgeb_guebaderend/grafik/baufelder440.jpg), Seite 31, Stand 23.06.2015

Abb 24: Stadtumbaugebiet Arnsberg

<http://www.arnsberg.de/imp2/imp.php?url=/pix/Z/stadtumbauwest/stadtumbaumassnahmen.jpg&resolution=600>, Seite 32, Stand 25.06.2015

Abb. 25: Bahnhofsgebäude vor der Sanierung

<https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d9/Bahnhofarnsberg.JPG/800px-Bahnhofarnsberg.JPG>, Seite 32, Stand 25.06.2015

Abb. 26: Bahnhofsgebäude nach der Sanierung

[http://www.arnsberg.de/imp2/imp.php?url=/pix/Z/stadtumbau-west/bahnhofsgebaeude\\_1.jpg&resolution=600](http://www.arnsberg.de/imp2/imp.php?url=/pix/Z/stadtumbau-west/bahnhofsgebaeude_1.jpg&resolution=600), Seite 32, Stand 25.06.2015

Abb. 27: Bahnhof Bettenhausen

[http://www.entlang-der-gleise.de/Ubergaben/ugkassel/ugstadtkassel-09\\_small.jpg](http://www.entlang-der-gleise.de/Ubergaben/ugkassel/ugstadtkassel-09_small.jpg), Seite 34, Stand 25.06.2015

Abb. 28: Güterbahnhof Bettenhausen  
[http://www.entlang-der-gleise.de/Uberegaben/ugkassel/ugstadtkassel-12\\_small.jpg](http://www.entlang-der-gleise.de/Uberegaben/ugkassel/ugstadtkassel-12_small.jpg), Seite 34, Stand 25.06.2015

Abb. 29: Plangebiet Stadt Gütersloh  
Hauer & Kortemeier Dipl.-Ing. und Architekten (2002): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, Seite 5, Seite 38, Stand 27.06.2015

Abb. 30: Cöln-Mindener Eisenbahn  
Matthias Borner, Detlef Güthenke: „Stadtführer Gütersloh“ (2012), Seite 9, Seite 39, Stand 01.07.2015

Abb. 31: Gleise am Güterbahnhof  
Herrmann (1950) Stadtarchiv Gütersloh, Seite 40, Stand 01.07.2015

Abb. 32: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof  
Eigene Darstellung 2015, Seite 42, Stand 02.07.2015

Abb. 33: Analysekarte 1  
Eigene Darstellung 2015, Seite 43, Stand 02.07.2015

Abb. 34: Analysekarte 2  
Eigene Darstellung 2015, Seite 45, Stand 02.07.2015

Abb. 35: Topographie  
<http://www.geodaten.guetersloh.de/umweltdaten/?q=node/23>, Seite 48, Stand 02.07.2015

Abb. 36: Wahrnehmung  
Megafon, geändert, <https://dubistpda.files.wordpress.com/2013/08/megafon.gif>,  
Plangebiet Stadt Gütersloh, Hauer & Kortemeier Dipl.-Ing. und Architekten (2002): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, Seite 5, Gesamtdarstellung auf Seite 49, Stand 02.07.2015

Abb. 37: Schallpegel  
[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/bilder\\_diagramme/laermpegelskala.PNG](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/bilder_diagramme/laermpegelskala.PNG), Seite 50, Stand 03.07.2015

Abb. 38: Umgebungslärm  
[http://www.umgebungslaerm.nrw.de/\\_bilder\\_startseite teaser/Silhouetten-Grafiken/Umgebungslaerm.jpg](http://www.umgebungslaerm.nrw.de/_bilder_startseite teaser/Silhouetten-Grafiken/Umgebungslaerm.jpg), Seite 51, Stand 03.07.2015

Abb. 39: Schienenlärm am Tag  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/sch\\_303t.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/sch_303t.gif), Abbildung geändert, Seite 52, Stand 04.07.2015

Abb. 40: Schienenlärm in der Nacht  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/sch\\_303n.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/sch_303n.gif), Abbildung geändert, Seite 53, Stand 04.07.2015

Abb. 41: Schienenlärm 2015 am Tag  
[http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt\\_laerm/stufe2\\_print\\_GPServer/\\_](http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt_laerm/stufe2_print_GPServer/_)

[ags\\_82a8b182733549d0a8a8288b16b7d127.pdf](ags_82a8b182733549d0a8a8288b16b7d127.pdf), Seite 55, Stand 04.07.2015

Abb. 42: Schienenlärm 2015 in der Nacht  
[http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt\\_laerm/stufe2\\_print\\_GPServer/\\_ags\\_f49676950d32401cae7c1e11e33127a9.pdf](http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt_laerm/stufe2_print_GPServer/_ags_f49676950d32401cae7c1e11e33127a9.pdf), Seite 55, Stand 04.07.2015

Abb. 43: Straßenlärm am Tag  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/str\\_303t.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/str_303t.gif), Abbildung geändert, Seite 57, Stand 04.07.2015

Abb. 44: Straßenlärm in der Nacht  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/str\\_303n.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/str_303n.gif), Abbildung geändert, Seite 57, Stand 04.07.2015

Abb. 45: Straßenlärm 2015 am Tag  
[http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt\\_laerm/stufe2\\_print\\_GPServer/\\_ags\\_7602aebc6c5e407a8d1e374c38094b1c.pdf](http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt_laerm/stufe2_print_GPServer/_ags_7602aebc6c5e407a8d1e374c38094b1c.pdf), Seite 59, Stand 04.07.2015

Abb. 46: Straßenlärm 2015 in der Nacht  
[http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt\\_laerm/stufe2\\_print\\_GPServer/\\_ags\\_f0e8eb5e23f64e3e9f0e80f83ba33cfe.pdf](http://www.gis.nrw.de/arcgis/rest/directories/arcgisoutput/umwelt_laerm/stufe2_print_GPServer/_ags_f0e8eb5e23f64e3e9f0e80f83ba33cfe.pdf), Seite 59, Stand 04.07.2015

Abb. 47: Gewerbe und Industrie am Tag  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/ind\\_303t.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/ind_303t.gif), Abbildung geändert, Seite 61, Stand 04.07.2015

Abb. 48: Gewerbe und Industrie in der Nacht  
[http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id\\_303/inde303n.gif](http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/karten/id_303/inde303n.gif), Abbildung geändert, Seite 61, Stand 04.07.2015

Abb. 50: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof 2  
Eigene Darstellung 2015, Seite 62, Stand 05.07.2015

Abb. 51: Analysekarte 3  
Eigene Darstellung 2015, Seite 63, Stand 05.07.2015

Abb. 52: Eindrücke Umgebung Güterbahnhof 3  
Eigene Darstellung 2015, Seite 64, Stand 05.07.2015

Abb. 53: Analysekarte 4  
Eigene Darstellung 2015, Seite 65, Stand 05.07.2015

Abb. 54: Planungsebenen NRW  
[http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_Regionalplan/planungsebenen\\_in\\_nrw1.jpg](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung_Regionalplan/planungsebenen_in_nrw1.jpg), Seite 72, Stand 09.07.2015

Abb. 55 Auszug Planzeichenerklärung Regionalplan  
[http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_Regionalplan/TA\\_OB\\_BI/Zeichnerischer\\_Teil/Planzeichen\\_OBBIE.pdf](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung_Regionalplan/TA_OB_BI/Zeichnerischer_Teil/Planzeichen_OBBIE.pdf), Abbildung geändert, Seite

72, Stand 11.07.2015

Abb. 56: Regionalplan

[http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_Regionalplan/planungsebenen\\_in\\_nrw1.jpg](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung_Regionalplan/planungsebenen_in_nrw1.jpg)

[http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_Regionalplan/TA\\_OB\\_BI/Zeichnerischer\\_Teil/Blatt\\_21.pdf](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung_Regionalplan/TA_OB_BI/Zeichnerischer_Teil/Blatt_21.pdf), Seite 73, Stand 11.07.2015

Abb. 57: Planzeichenerklärung Regionalplan

[http://www.brdt.nrw.de/200\\_Aufgaben/010\\_Planung\\_und\\_Verkehr/009\\_Regionale\\_Entwicklungsplanung\\_Regionalplan/TA\\_OB\\_BI/Zeichnerischer\\_Teil/Planzeichen\\_OBBIE.pdf](http://www.brdt.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/009_Regionale_Entwicklungsplanung_Regionalplan/TA_OB_BI/Zeichnerischer_Teil/Planzeichen_OBBIE.pdf), Abbildung geändert, Seite 73, Stand 12.07.2015

Abb. 58: Flächennutzungsplan

[http://www.guetersloh.de/tiny/2i//upload/binarydata\\_gueterslohd4cms/63/00/01/00/00/00/10063/FNP2020\\_Teilplan07.pdf](http://www.guetersloh.de/tiny/2i//upload/binarydata_gueterslohd4cms/63/00/01/00/00/00/10063/FNP2020_Teilplan07.pdf), Seite 75, Stand 12.07.2015

Abb. 59: Legende FNP

[http://www.guetersloh.de/tiny/dm//upload/binarydata\\_gueterslohd4cms/32/00/01/00/00/00/10032/FNP2020\\_Planzeichenerklaerung.pdf](http://www.guetersloh.de/tiny/dm//upload/binarydata_gueterslohd4cms/32/00/01/00/00/00/10032/FNP2020_Planzeichenerklaerung.pdf), Seite 75, Stand 08.07.2015

Abb.60: B-Plan Übersicht

<http://www.geodaten.guetersloh.de/Bebauungsplaene>, Seite 76, Stand 12.07.2015

Abb. 61: B-Plan 239 TP8

[http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/239TP\\_8\\_Bebauungsplan.pdf](http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/239TP_8_Bebauungsplan.pdf), Seite 77, Stand 12.07.2015

Abb. 62: B-Plan 265

[http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/265\\_Bebauungsplan.pdf](http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/265_Bebauungsplan.pdf), Seite 79, Stand 12.07.2015

Abb. 63: B-Plan 137

[http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/137\\_Bebauungsplan.pdf](http://www.geodaten.guetersloh.de/pdfs/Bebauungsplan/137_Bebauungsplan.pdf), Seite 81, Stand 12.07.2015

Abb. 64: Rahmenplan

Hauer & Kortemeier Architekten und Fachbereich Stadtplanung Gütersloh (2001): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, Abbildung Seite 8, Seite 83, Stand 16.07.2015

Abb. 65: Planausschnitt Integriertes Handlungskonzept

DEJOZÉ & DR. AMMANN ARCHITEKTEN/STADTPLANER BDA und Stadt Gütersloh (2014): AKTIVES STADTZENTRUM GÜTERSLOH INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT – TEILKONZEPT INNENSTADT 2020, Abbildung Seite 5 und 6 Abbildung verändert, Seite 85, Stand 16.07.2015

Abb. 66: Standortbewertung

Elisabeth Kopischke, Stefan Kruse, Andreas Mayer (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Seite 105, Seite 87, Stand 23.07.2015

Abb. 67: Standorte für Einzelhandel in Gütersloh

Elisabeth Kopischke, Stefan Kruse, Andreas Mayer (2008): Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Gütersloh, Seite 126, Seite 87, Stand 23.07.2015

Abb. 68: Konzept Hagedorn Unternehmensgruppe

[http://www.westfalen-blatt.de/var/storage/images/wb/startseite/owl/lokales/kreis-guetersloh/guetersloh/1877714-guetersloher-hagedorn-gruppe-will-den-gueterbahnhof-in-ein-neues-stadtviertel-verwandeln-das-geheimnis-von-gleis-13/57122727-1-ger-DE/Guetersloher-Hagedorn-Gruppe-will-den-Gueterbahnhof-in-ein-neues-Stadtviertel-verwandeln-Das-Geheimnis-von-Gleis-13\\_image\\_630\\_420f\\_wn.jpg](http://www.westfalen-blatt.de/var/storage/images/wb/startseite/owl/lokales/kreis-guetersloh/guetersloh/1877714-guetersloher-hagedorn-gruppe-will-den-gueterbahnhof-in-ein-neues-stadtviertel-verwandeln-das-geheimnis-von-gleis-13/57122727-1-ger-DE/Guetersloher-Hagedorn-Gruppe-will-den-Gueterbahnhof-in-ein-neues-Stadtviertel-verwandeln-Das-Geheimnis-von-Gleis-13_image_630_420f_wn.jpg), Seite 88, Stand 23.07.2015

Abb. 69: Standorte der Befragung

Plangebiet Stadt Gütersloh, Hauer & Kortemeier Dipl.-Ing. und Architekten (2002): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, Seite 5, Seite 101, Stand 02.08.2015

Abb. 70: Szenariotrichter

Geschka, Horst; Schwarz-Geschka, Martina: Eine Methode der Zukunftsforschung zur systematischen Analyse zukünftiger Entwicklungen und Erarbeitung von qualitativen alternativen Prognosen, Seite 2, Darmstadt 2012., Seite 110, Stand 20.08.2015

Abb.71: Szenarioentwicklung nach Geschka

Geschka, Horst; Schwarz-Geschka, Martina: Eine Methode der Zukunftsforschung zur systematischen Analyse zukünftiger Entwicklungen und Erarbeitung von qualitativen alternativen Prognosen, Seite 2-4f., Darmstadt 2012., Seite 112, Stand 20.08.2015

Abb.72: Worst-Case Szenario

Eigene Darstellung, alle Abbildungen verändert,  
Abfall <http://f.blick.ch/img/incoming/origs2287324/0310488827-w980-h640/abfall29.jpg>,

Bauschutt <http://www.containerdienst-bad-kreuznach.de/wp-content/uploads/2013/05/Entsorgung-mit-Entsorgungsnachweis-Preise-Abfallentsorgung-Bauschutt-Bad-Kreuznach-300x183.png>,

Baum umgestürzt <http://cdn1.stuttgarter-zeitung.de/media.media.58ba7cd1-c055-4aac-b750-ae-47a0f1fde3.normalized.jpeg>,

Gang <http://corcodilos.com/blog/wp-content/uploads/2011/10/gang.png>,

Leerstand [http://www.insuedthueringen.de/storage/pic/fw/home/nachrichten/regional/3796924\\_3\\_wohnung.jpg](http://www.insuedthueringen.de/storage/pic/fw/home/nachrichten/regional/3796924_3_wohnung.jpg)

Stacheldraht [http://www.fotos.sc/img2/u/danielb/h/stacheldraht\\_himmel\\_freiheit\\_natur\\_wolken\\_draht\\_stacheln\\_still\\_life\\_stillleben\\_.jpg](http://www.fotos.sc/img2/u/danielb/h/stacheldraht_himmel_freiheit_natur_wolken_draht_stacheln_still_life_stillleben_.jpg), Seite 123, Stand 25.08.2015

Abb. 73: Best-Case Szenario

Grün [http://bc02.rp-online.de/polopoly\\_fs/bluehstreifen-stefenshoven-westlich-bahngleise-namen-freude-1.5155386.1433955707!httpImage/3378369834.jpg\\_gen/derivatives/d950x950/3378369834.jpg](http://bc02.rp-online.de/polopoly_fs/bluehstreifen-stefenshoven-westlich-bahngleise-namen-freude-1.5155386.1433955707!httpImage/3378369834.jpg_gen/derivatives/d950x950/3378369834.jpg),

Gräser <http://shop73304.fineartprint.de/dynimage/preview/0010000000/10898000/10898390.jpg>

Menschen Café <http://www.muehlhausen.de/uploads/028aSteinwegCafeGruppe.jpg>,

Kletterwand <http://www.cruisetricks.de/bilder/albums/oasis-of-the-seas/oasis-of-the-seas-sport-2009/kletterwand-c810.jpg>

Menschen <http://www.spitex-meggen.ch/wp-content/uploads/2014/09/Gruppen.jpg>

Restaurant <http://www.interlux.de/bilder/produkte/gross/Shabby-Vintage-Schild-Tuerschild-RESTAURANT-Holzschild-Gaststaette-Hotel-Landhaus.jpg>,

Glasdach [http://www.waz-online.de/var/storage/images/waz-az/wolfsburg/wolfsburg/stadt-wolfsburg/schwachsinn-buerger-schimpfen-uebers-glasdach/58519187-1-ger-DE/Schwachsinn-Buerger-schimpfen-uebers-Glasdach\\_ArtikelQuer.jpg](http://www.waz-online.de/var/storage/images/waz-az/wolfsburg/wolfsburg/stadt-wolfsburg/schwachsinn-buerger-schimpfen-uebers-glasdach/58519187-1-ger-DE/Schwachsinn-Buerger-schimpfen-uebers-Glasdach_ArtikelQuer.jpg), Stand 26.08.2015

Weg gepflastert: <http://www.hausjournal.net/wp-content/uploads/weg-pflastern.jpg>,

Pfeil <http://thumbs.dreamstime.com/z/pfeil-schild-44711095.jpg>, Seite 125, Stand 26.08.2015

Abb. 74: Maßnahmen Verkehr, Eigene Darstellung, Seite 127, Stand 27.08.2015

Abb. 75: Dringlichkeit der Veränderung, Eigene Darstellung, Seite 128, Stand 27.08.2015

Abb. 76: Konzeptfindung, Seite 129, Stand 27.08.2015

Abb. 77: Konzept, Seite 130, Stand 27.08.2015

Abb. 78: Konzept Investors

[http://www.westfalen-blatt.de/var/storage/images/wb/startseite/owl/lokales/kreis-guetersloh/guetersloh/1877714-guetersloher-hagedorn-gruppe-will-den-gueterbahnhof-in-ein-neues-stadtviertel-erwandeln-das-geheimnis-von-gleis-13/57122727-1-ger-DE/Guetersloher-Hagedorn-Gruppe-will-den-Gueterbahnhof-in-ein-neues-Stadtviertel-erwandeln-Das-Geheimnis-von-Gleis-13\\_image\\_630\\_420f\\_wn.jpg](http://www.westfalen-blatt.de/var/storage/images/wb/startseite/owl/lokales/kreis-guetersloh/guetersloh/1877714-guetersloher-hagedorn-gruppe-will-den-gueterbahnhof-in-ein-neues-stadtviertel-erwandeln-das-geheimnis-von-gleis-13/57122727-1-ger-DE/Guetersloher-Hagedorn-Gruppe-will-den-Gueterbahnhof-in-ein-neues-Stadtviertel-erwandeln-Das-Geheimnis-von-Gleis-13_image_630_420f_wn.jpg), Seite 131, Stand 23.07.2015

Abb. 79: Rahmenplan Gütersloh,

Hauer & Kortemeier Architekten und Fachbereich Stadtplanung Gütersloh (2001): Städtebaulicher Rahmenplan Areal Güterbahnhof, Abbildung Seite 8, Seite 131, Stand 27.08.2015

Abb. 80: Überarbeiteter Rahmenplan als Trendszenario, Eigene Darstellung, Seite 132, Stand 30.08.2015

Abb. 81: Nordpfeil:

[https://dolor86.files.wordpress.com/2009/06/nordpfeil\\_3.jpg](https://dolor86.files.wordpress.com/2009/06/nordpfeil_3.jpg), Seite 132, Stand 30.08.2015