

# Masterplan 2020+ für Rheda-Wiedenbrück



Stadt Rheda-Wiedenbrück  
Fachbereich 61 Stadtplanung  
Rathausplatz 13 • 33378 Rheda-Wiedenbrück  
fon [05242] 963 -0 • fax [05242] 963 -222

Ansprechpartner:  
Gerhard Serges fon [05242] 963 -343

Planungsbüro Tischmann Schrooten  
Berliner Straße 38 • 33378 Rheda-Wiedenbrück  
fon [05242] 55 09 -0 • fax [05242] 55 09 -29  
buero@stadtplanung-ts.de

Ansprechpartner:  
Dirk Tischmann fon [05242] 55 09 -21  
Tanja Schrooten fon [05242] 55 09 -25

*In Zusammenarbeit mit:*  
Dipl.-Ing. H. Lutermann • Landschaftsarchitekt  
Zum freien Stuhl 94 • 33397 Rietberg  
fon [02944] 97 85 140 • fax [02944] 97 85 145  
hanslutermann@gmx.de

Rheda-Wiedenbrück  
November 2010

**Masterplan 2020+**  
**für Rheda-Wiedenbrück**



**Gliederung**

<b>1. Einführung .....</b>	<b>4</b>
1.1. Aufgabe und Zielsetzung .....	4
1.2. Verfahren.....	5
<b>2. Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung .....</b>	<b>11</b>
2.1. Rheda-Wiedenbrück gestern und heute .....	11
2.1.1. Lage im Raum .....	11
2.1.2. Historische Entwicklung.....	12
2.1.3. Landesplanung und Regionalplanung.....	13
2.1.4. Bauleitplanung und Siedlungsstruktur.....	15
2.1.5. Funktionale Einbindung in das Umland .....	16
2.1.6. Zusammenfassung.....	17
2.2. Demografie und Wohnungsmarkt.....	17
2.2.1. Demografische Entwicklung der Stadt Rheda- Wiedenbrück seit 1962 .....	18
2.2.2. Demografische Entwicklung der einzelnen Stadtteile seit 1984 .....	23
2.2.3. Bevölkerungsvorausberechnungen für Rheda- Wiedenbrück.....	25
2.2.4. Wohnungsmarkt .....	31
2.2.5. Zusammenfassung.....	33
2.3. Wirtschaft und Arbeitsmarkt .....	34
2.3.1. Wirtschaftsstruktur von Rheda-Wiedenbrück.....	35
2.3.2. Arbeitsmarkt.....	39
2.3.3. Zusammenfassung.....	40
2.4. Soziale und kulturelle Infrastruktur .....	41
2.4.1. Grundversorgung und Einzelhandel .....	41
2.4.2. Gemeinbedarf.....	43
2.4.3. Sport, Erholung, Freizeit .....	50
2.4.4. Kultur .....	51
2.4.5. Zusammenfassung.....	53
2.5. Verkehr .....	53
2.5.1. Motorisierter Verkehr .....	53
2.5.2. Öffentlicher Personennahverkehr.....	56
2.5.3. Fußgänger und Radfahrer .....	59
2.5.4. Zusammenfassung.....	61

2.6. Umwelt + Natur + Landschaft .....	62
2.6.1. Immissionen .....	62
2.6.2. Bodenschutz/Altlasten .....	63
2.6.3. Gewässer und Wasserwirtschaft, Energie .....	65
2.6.4. Klimaschutz .....	66
2.6.5. Naturhaushalt und Landschaftsbild .....	66
2.6.6. Zusammenfassung .....	67
<b>3. Analyse der stadträumlichen Schwerpunktbereiche .....</b>	<b>69</b>
3.1. Stadtkerne .....	69
3.1.1. Rheda .....	70
3.1.2. Wiedenbrück .....	72
3.2. Wohngebiete im Wandel der Zeit .....	74
3.3. Gewerbe- und Potenzialflächen .....	77
3.3.1. Gewerbeflächen im Stadtgebiet .....	77
3.3.2. Brach- und Potenzialflächen .....	78
3.4. „Zwischenstadt“ .....	79
3.5. Innerstädtische Grünverbindungen .....	83
<b>4. Leitlinien für die zukünftige räumliche Entwicklung .....</b>	<b>87</b>
<b>5. Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept .....</b>	<b>91</b>
5.1. Wohnen .....	91
5.1.1. Zukünftiger Wohnungsbedarf .....	91
5.1.2. Handlungsfelder .....	93
5.2. Gewerbe .....	94
5.3. Einzelhandel .....	96
5.4. Verkehr .....	98
5.5. Natur und Landschaft .....	99
5.6. Zukünftige Siedlungsentwicklung .....	99
5.6.1. Flächenbilanz des aktuellen Flächennutzungsplans .....	99
5.6.2. Auswahl potenzieller Entwicklungsflächen .....	101
<b>6. Konzepte für die stadträumlichen Schwerpunktbereiche .....</b>	<b>123</b>
6.1. Stadtkerne .....	123
6.1.1. Rheda .....	124
6.1.2. Wiedenbrück .....	129
6.2. Wohngebiete im Wandel der Zeit .....	132
6.3. Zukünftige Nutzung der Potenzialflächen .....	144

6.3.1. Potenzialfläche „Kolpingstraße“ .....	144
6.3.2. Potenzialfläche „Westfalia/ehemaliges Klärwerk“ .....	145
6.3.3. Potenzialfläche „Auf der Schanze“ .....	147
6.4. „Zwischenstadt“ .....	149
6.5. Innerstädtische Grünverbindungen .....	153
6.6. Masterplan Stadtgestaltung .....	160
6.7. Dorfentwicklungskonzepte.....	162
<b>7. Maßnahmenliste und Empfehlungen zur Umsetzung .....</b>	<b>165</b>
Literaturverzeichnis .....	176
Internetquellen .....	177
Abbildungsverzeichnis .....	177
Abkürzungsverzeichnis .....	181

## 1. Einführung

### 1.1. Aufgabe und Zielsetzung

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück steht wie alle Kommunen vor den städtebaulichen Herausforderungen geänderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen. Nach Jahrzehnten des verlässlichen Wachstums führt besonders die demografische Entwicklung in Deutschland zu vielen Veränderungen. Infrastruktur und Siedlungsentwicklung sind an auf lange Sicht stagnierende oder sogar schrumpfende Bevölkerungszahlen und an eine alternde Gesellschaft anzupassen. Zunehmende Unsicherheiten in der Frage, welchen finanziellen und politischen Handlungsspielraum die Kommunen künftig überhaupt noch haben werden, betreffen auch die städtebauliche Entwicklung.

Für Rheda-Wiedenbrück ist dabei festzuhalten, dass im Vergleich zu den bereits heute auftretenden massiven Veränderungen im Ruhrgebiet oder in den ostdeutschen Bundesländern die Entwicklung in Ostwestfalen und in der Stadt auch in den nächsten Jahren noch relativ positiv verlaufen wird. Schrumpfungstendenzen sind noch nicht festzustellen.

Diese positive Entwicklung darf aber nicht darüber hinweg täuschen, dass das Wachstum zunehmend geringer ausfallen wird und dass die Bevölkerung auch in Rheda-Wiedenbrück immer älter wird. Hieraus ergeben sich schon heute Auswirkungen, auch für Rheda-Wiedenbrück gelten die Schlagworte *weniger, älter, bunter*.

Die Stadt muss sich daher rechtzeitig auf die gesellschaftlichen Veränderungen einstellen und wichtige Weichenstellungen vornehmen. Im Gegensatz zu den oben genannten strukturschwachen Regionen in Deutschland kann Rheda-Wiedenbrück sich heute noch frühzeitig mit den kommenden Aufgaben auseinandersetzen, der Planungsspielraum der nächsten Jahre kann gut genutzt werden.

Dabei rückt vor allem die Entwicklung der „gebauten Stadt“ in den Vordergrund. Bestandspflege z.B. in vorhandenen Wohnsiedlungen sowie durch Nachverdichtungen und Nachnutzungen für innerstädtische Gewerbebrachen und andere Potenzialflächen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Gleichzeitig ist eine sinnvolle Außenentwicklung von Bedeutung, um den heutigen unterschiedlichen Ansprüchen an Wohnformen entgegen zu kommen und Entwicklungsspielräume offen zu halten.

Auch steht Rheda-Wiedenbrück über 25 Jahre nach der Kommunalreform weiterhin vor der Aufgabe, die Struktur der „Doppelstadt“ positiv zu nutzen. Vieles ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten schon erreicht worden. Mit der Flora Westfalica ist z.B. bereits in den 1980er Jahren ein wichtiges verbindendes Element zwischen den Ursprungs-Städten entstanden und die Gesamt-Stadt wächst zunehmend zusammen. Es bestehen jedoch weiterhin zwei Stadtkerne und ein diffuser Zwischenraum, die es in der „Doppelstadt“ zu profilieren gilt.

Vor diesem Hintergrund ist als eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die kommenden städtebaulichen Fragestellungen der Masterplan 2020+ auf den Weg gebracht worden.

Der Masterplan 2020+ formuliert als querschnittsorientierte Konzeption für die Stadt grundsätzliche Leitlinien und Ziele, definiert zukünftige Entwicklungsflächen und erarbeitet Maßnahmen zu stadträumlichen Schwerpunktbereichen. Einzelvorhaben und Einzelinteressen sowie kurzfristig erforderliche Entscheidungen können mit ihren Auswirkungen überprüft und in die langfristige Zielsetzung eingebunden werden.

Politik und Verwaltung erhalten im Ergebnis ein „Handwerkzeug“ als Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung der nächsten 10 Jahre und die darüber hinausreichenden Ausblicke in die Zukunft. Dieser Masterplan wird damit auch zu einer wesentlichen Grundlage für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans und für die verbindliche Bauleitplanung der Stadt Rheda-Wiedenbrück.

Angesichts der finanziellen Herausforderungen der zukünftigen Stadtentwicklung für die Kommune wird er gleichzeitig als „Integriertes Handlungskonzept“ insbesondere für die beiden Stadtkerne formuliert, um den grundsätzlichen Zugang zur Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln zu sichern. Die zentralen Maßnahmen der Stadtsanierung für die kommenden Jahre werden erläutert und mit einem Zeithorizont versehen. Das Konzept bildet somit die Grundlage für zukünftige Förderanträge. Inwieweit tatsächlich Fördermittel fließen werden, hängt dabei von den kontinuierlich geänderten Fördermodalitäten und der generellen Mittelbereitstellung auf Ebene von EU, Bund und Land ab.

## 1.2. Verfahren

Der Masterplan 2020+ wird in einem mehrstufigen Verfahren aufgestellt. Neben den typischen Grundlagenarbeiten und „flächenbezogenen“ Themen der Stadtentwicklung sind bereits frühzeitig stadträumliche Schwerpunktthemen benannt worden. Diese sind im Zuge des Planungsprozesses weiterentwickelt worden. Schwerpunktthemen bilden die beiden Stadtkerne, die bestehenden charaktervollen Wohnsiedlungen, vorhandene Potenzialflächen im Stadtgebiet, der Zwischenraum zwischen den beiden Stadtkernen und der innerstädtische Grünzug.

Vor dem Hintergrund der querschnittsorientierten Ausrichtung des Masterplans sind bereits vorliegende räumliche und inhaltliche Konzeptionen und Plangrundlagen ausgewertet worden. Unter anderem sind dies:

- Regionalplan
- Flächennutzungsplan
- Einwohnermeldedaten sowie statistische Daten zu den Themen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung des IT NRW
- Bevölkerungsprognosen des IT NRW, von Pro Wirtschaft GT, der Bezirksregierung Detmold und der Bertelsmann Stiftung
- Studie zu gefördertem Wohnraum in Rheda-Wiedenbrück 2009 (Planersocietät Dortmund)

*Ermittlung der  
Planungsgrundlagen  
und Bestands-  
aufnahme*

- Einzelhandelskonzept 2008 (Junker und Kruse Stadtforschung/Planung)
- „Gute Seiten“ 2009 (Lokale Agenda 21/Stadt Rheda-Wiedenbrück)
- Integrationskonzept 2010 (Stadt Rheda-Wiedenbrück)
- KiBiz-Angebotsstruktur 2008 (Kreis Gütersloh)
- Schulentwicklungsplan 2009 (Dr. Garbe Consult)
- Verkehrsrahmenplan 1990 (Dorsch Consult)
- Gesamtliniennetzplan 2009 (OWL Verkehr GmbH)
- Radwanderkarte NRW etc.
- Vorliegende Planungskonzepte für Teilräume z.B. Wettbewerbsergebnis für den Bereich „Auf der Schanze“

Die Auswertung der Materialien ist durch eigene Bestandsaufnahmen und Ortsbegehungen ergänzt worden. Die Ortsbegehungen haben sich dabei auf die Stadtränder sowie die stadträumlichen Schwerpunktbereiche konzentriert.

*Einbindung der städtischen Fachämter*

Die zentralen Rahmenbedingungen und Handlungsschwerpunkte sind begleitend mit der Verwaltung in Arbeitskreisen diskutiert und ergänzt worden. Dabei ist das Ziel verfolgt worden, das spezifische, verwaltungsinterne Wissen in die Grundlagenarbeit und in die Konzeptentwicklung einzubeziehen.

*Beteiligung der Politik*

Im Zuge des Planungsprozesses fand zu den zentralen Zwischenschritten eine Beteiligung des Fachausschusses statt. Nach der Bestandsanalyse und der Leitliniendiskussion ist im April 2010 über die Zwischenergebnisse berichtet worden. In der Phase der Konzepterstellung sind den politischen Vertretern im Juli die erarbeiteten Zwischenergebnisse und Maßnahmevorschläge präsentiert worden. In der Sommerpause konnten diese beraten werden. Im Winter 2010 erfolgte die abschließende Bearbeitung und Beratung des Masterplans 2020+.

*Beteiligung der Öffentlichkeit*

Ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses ist die Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit. Basierend auf den Grundlagenarbeiten und Bestandsaufnahmen sind schrittweise Handlungsansätze ausgearbeitet worden. Diese waren die Grundlage für die Beteiligung der Öffentlichkeit in Bürgerforen und Themenworkshops. (siehe Abb. 1). In den Bürgerforen und Workshops bestand für die Bürger die Möglichkeit, Bewertungen, Wünsche, Kritik und Maßnahmevorschläge für die zukünftige Entwicklung der Stadt einzubringen.

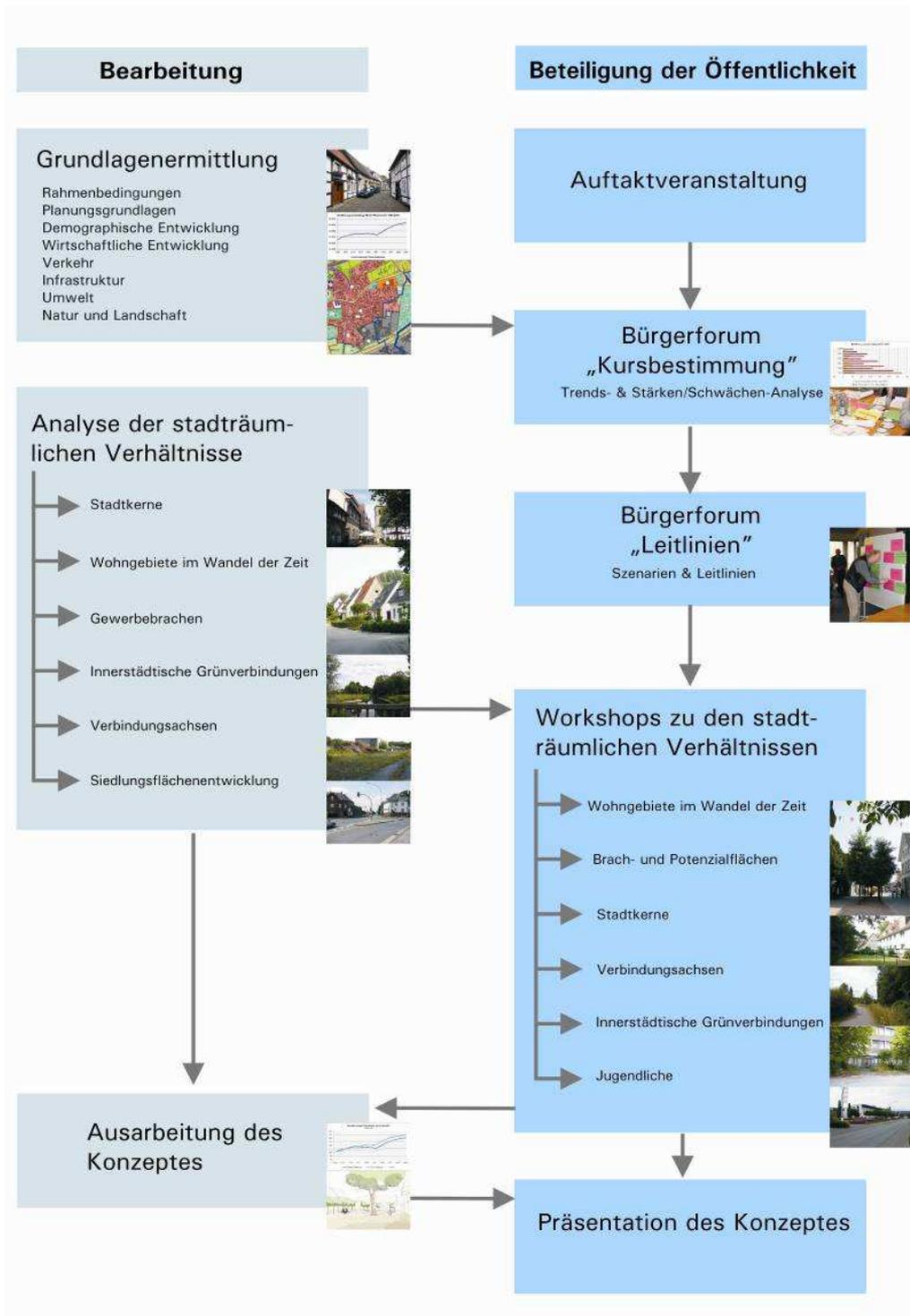


Abb. 1: Ablauf Planungsprozess

Den Auftakt bildet ein Vortrag von Dr. Hoorn aus Maastricht im Rahmen des Sommers der Baukultur im September 2009. Hier sind aus externer Sicht interessante Themen anhand zahlreicher Beispiele aus Maastricht für die zukünftige Stadtentwicklung in Rheda-Wiedenbrück angesprochen worden. Erste Handlungsansätze insbesondere für die Stadtkerne wurden diskutiert und im weiteren Planungsprozess weiter verfolgt. So hat Herr Dr. Hoorn z.B. ein Möblierungskonzept für den öffentlichen Raum angeregt. Auch hat er die Dominanz des Kfz-Verkehrs in den Stadtkernen kritisiert. Im Rahmen der Veranstaltung konnten die Teilnehmer an einer

*Auftakt*

Wandzeitung erste Thesen und Themen für den weiteren Planungsprozess des Masterplans 2020 + festhalten.

### Bürgerforum „Kursbestimmung“

Im ersten Bürgerforum „Kursbestimmung“ ist der Status quo analysiert worden. Die Bürger sind aufgefordert worden, die Stärken und Schwächen ihrer Stadt zu benennen. Die Befragung ist nach den Themen Verkehr, soziale und kulturelle Infrastruktur, Siedlungsstruktur, Einzelhandel und Grün- und Freiflächen strukturiert worden. Die Bürger haben dabei eine Vielzahl von Stärken und Schwächen ihrer Stadt aufgezeigt (siehe Abb. 2 und Abb. 3).



Hier werden die wichtigsten genannten **SCHWÄCHEN** wörtlich wiedergegeben

#### Gesamtstadt

- Alte „Wohngebäude“ werden zu Wohnheimen heruntergewohnt
- Bebauung: Bitte nicht unnötig weitere Flächenausdehnung
- Sozial negative Wohngebiete: Grünstraße, Gerhard-Ortmeyer-Straße, Vogelsangstraße und Umgebung
- Industriebrachen
- Nähe zwischen Wohnen und Industrie
- Es fehlt ein Kino
- Fehlende Gesamtschule, Abwanderung der Schüler nach Gütersloh
- Schlechtes Freizeitangebot für Jugendliche
- Fehlende Räume und Plätze für Jugendliche
- Nur wenig attraktive Gastronomie
- Wachsende Abhängigkeit von einem Großunternehmer
- Zu viele Dienstleister/Spielhallen in der Fußgängerzone

- Folgenutzung für Baumarkt Marktkauf Herzebrocker Straße finden oder auch für ehemals Kleemarkt. Vorschlag: Eislaufhalle
- Radwegenetz, zu wenig ausgebaute Radwege
- Lärmbelästigung

#### „Doppelstadt“

- Rheda-Wiedenbrück ist nur noch eine Stadt
- Zweiteilung der Stadt, Ansiedlung zwischen den Städten verhindert ein Zusammenwachsen
- Verbindung der zwei Zentren

#### „Zwischenstadt“

- Gestaltungssatzung für die Hauptstraße notwendig
- Wenn schon ein neues Reethus, dann bitte mit Freizeitmöglichkeiten für die Jugend

#### Rheda

- Gestaltung der Innenstadt Rheda ist nicht attraktiv z.B. für Einzelhandel
- Verschmutzung hinter dem Rathaus
- Bahnunterführungen (alte B 64 und Pixeler Straße) : Außenwirkung, fürchterlich unattraktiv „Drecklöcher und Dunkelräume“
- Hässlicher Stadteingang von Herzebrock: Liemke-Mühle und Bahnunterführung, Haus mit Gemüsegeschäft hinter Kreisverkehr sehr unschön
- Fußgängerzone in Rheda abends fast tot
- Zu wenig Fachgeschäfte in Rheda
- Einzelhandel in Rheda unausgewogen. Keine kleinen Lebensmittelgeschäfte etc.
- Autoverkehr in der Fußgängerzone ist störend
- Kein Gesamterholungskonzept
- Natur als weicher Standortfaktor nicht erkannt

#### Wiedenbrück

- Bedenken hinsichtlich des Ausbaus des Südrings: Beschränkte Gestaltung sollte genügen
- Starke Belastung der Wasserstraße/Südring
- Südringschluss fehlt
- Pflege der Ems- und Umflutböschungen mangelhaft

Abb. 2: Schwächen der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus Sicht der Bürger



Hier werden die wichtigsten genannten STÄRKEN wörtlich wiedergegeben

**Gesamtstadt**

- Viele erhaltenswerte Fachwerkhäuser
- Die Menschen in Rheda-Wiedenbrück
- Wohnqualität
- Gutes kulturelles Angebot, Vielfalt
- Das Angebot der Volkshochschule
- Zustand der Schulen gut
- Gute Freizeitmöglichkeiten, wie Flora Westfalica, Wasserspielplatz, Spielerei, Kletterzirkus
- Vereinsleben
- Hallenbad
- Noch gute medizinische Versorgung, alle Ärzte vorhanden, Notdienst „Medinatz“
- Gute soziale Netzwerke
- Gute Arbeitsplatzmöglichkeiten
- Inhabergeführter Einzelhandel, eigenständig mit Charakter
- Gute Anbindung an Straße und Bahn
- Viele Grünflächen/Natur

- Naherholungsqualität: LGS-Gelände Flora Westfalica, Emssee, Stadtholz, Rhedaer Forst, Hambusch Schlossgarten/-park
- Die Ems macht die Stadt attraktiver und ist Naherholungsgebiet (Emsauen)

**"Doppelstadt"**

- Märkte in Rheda und Wiedenbrück, bestes Angebot, gute Qualität
- Gute fußläufige Anbindung der Geschäfte in den Innenstädten
- Gute Parkplatzangebote in Rheda + Wiedenbrück

**"Zwischenstadt"**

- Radwegenetz wird durch Bahntrasse optimiert
- Das verbindende Band der Flora Westfalica mit ihrer Naherholungsfunktion vor allem in den naturnahen Bereichen

**Rheda**

- Bahnhofsgebäude, Vorplatz und gesamter Bahnhofsbereich inkl. Brennereigelände
- Schloss Rheda mit Schlosspark und Umgebung, z.B. Bleichhäuschen
- Gewerbefläche Landwehr kostengünstig für die Stadt vermarktet
- Viele Parkmöglichkeiten in Rheda

**Wiedenbrück**

- Wiedenbrücker Altstadt/Innenstadt
- Stadtbild Wiedenbrück/Charakter der Wiedenbrücker Innenstadt
- Zauberhafte Innenstadt in Wiedenbrück, bitte alte Substanz möglichst erhalten, Klosterwall nicht modernisieren
- Freibad Wiedenbrück
- Wiedenbrück profitiert sehr vom Gewerbeverein, Einzelhandel attraktiver als in Rheda

Abb. 3: Stärken der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus Sicht der Bürger

Die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Diskussion sind ausgewertet und den verschiedenen räumlichen Schwerpunkten zugeordnet worden. Sie bilden zusammen mit der Bestandsanalyse die Grundlage für den weiteren Planungsprozess.

Bereits zu Beginn des Planungsprozesses hat im Winter 2009/2010 ein Fotowettbewerb unter dem Titel „Wanted – Dein Bild von Rheda-Wiedenbrück“ stattgefunden. Mit dem Wettbewerb sollten vor allem Jugendliche und junge Erwachsene angesprochen werden. Dabei ist bewusst eine Form gewählt worden, die sich stark von den üblichen Beteiligungsformen unterscheidet. Das Ergebnis ist zusammen mit den Ergebnissen der Stärken-Schwächen-Diskussion in der Stadtbibliothek öffentlich ausgestellt worden.

*Fotowettbewerb*



Abb. 4: Plakat Fotowettbewerb

## Bürgerforum „Leitlinien“

Im zweiten Bürgerforum „Leitlinien“ im Februar 2010 sind verschiedene, teils kontroverse Leitgedanken für die zukünftige Stadtentwicklung zur Diskussion gestellt worden. Aus dem Diskussionsergebnis sind dann die Leitlinien für die weitere Entwicklung der Stadt abgeleitet worden (siehe Kapitel 4). Diese bilden Rahmen und Richtschnur für zukünftige Planungen und städtebauliche Entscheidungen. Sie können bei Ansiedlungsvorhaben und Anfragen auch als Kontrollfragen zur Einbindung solcher Projekte in die gesamtstädtische Zielsetzung genutzt werden.

Im Anschluss an die Bürgerforen sind im Mai/Juni 2010 fünf Workshops zu den verschiedenen stadträumlichen Schwerpunktthemen veranstaltet worden. In Kleingruppen und im Plenum sind anhand von ersten Ideenansätzen und Handlungsvorschlägen mögliche Maßnahmen und Planungsaufgaben besprochen worden. Die Ergebnisse sind bei der Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts ausgewertet worden und bilden einen wichtigen Beitrag für die Konzepterstellung.

## Sehen lernen und Fotowettbewerb



Abb. 5: Broschüre  
Sehen Lernen

Parallel zu den Workshops hat die Initiative „SehenLernen“ der Landesinitiative Stadtbaukultur vier Wochen Station in Rheda-Wiedenbrück gemacht. Über verschiedene „Sehstationen“ in den beiden Stadtkernen und dem Zwischenraum wurde das Augenmerk der Bürger auf die Baukultur der Doppelstadt gelenkt. Hinzu kam ein Rahmenprogramm aus Vorträgen, Rundgängen und Besichtigungen.

Drei der Workshops zum Masterplan sind in das Programm eingebunden worden, um so eine möglichst breite Öffentlichkeit anzusprechen. In diesem Rahmen fanden vor den Workshops Radtouren zu dem jeweiligen Themenschwerpunkt statt: den Stadtkernen, der Zwischenstadt und dem innerstädtischen Grünzug. Bei den gemeinsamen Radtouren ist vor Ort intensiv über Probleme und Handlungsansätze gesprochen worden. Die Teilnehmer konnten dabei teilweise ganz neue Blicke auf ihre Stadt werfen und anhand der konkreten Örtlichkeit ihre Beiträge einbringen.

## Beteiligung von Jugendlichen

Jugendliche und junge Erwachsene haben sich kaum an den Themenworkshops beteiligt. Erfahrungsgemäß interessieren sich viele Jugendliche und junge Erwachsene weniger für abstrakte Themen wie die zukünftige Stadtentwicklung. Andererseits sind sie als zukünftige Erwachsene besonders von den Ergebnissen betroffen. Die Einbindung von Wünschen und Vorstellungen der jungen Bürger ist vor diesem Hintergrund als sehr wichtig angesehen worden.

Deshalb ist ergänzend ein themenübergreifender Workshop mit zwei Schulklassen der Oberstufe durchgeführt worden. Hier sind mit den Schülern Stärken, Schwächen und zahlreiche Maßnahmenideen ausgearbeitet worden. Die entwickelten Vorschläge sind ebenfalls in die Entwicklung der Maßnahmen eingeflossen. Einen Schwerpunkt bilden dabei Maßnahmen zur Freizeitgestaltung für Jugendliche und zur Verbesserung der Verkehrssituation. So haben die Jugendlichen u.a. den Wunsch nach mehr Freizeitangeboten für ihre Altersgruppe geäußert, wie z.B. spezielle Gastronomie, Treffpunkte, etc.

## 2. Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung

### 2.1. Rheda-Wiedenbrück gestern und heute

#### 2.1.1. Lage im Raum

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit ca. 46.977 Einwohnern und einer Gesamtfläche von ca. 87 km<sup>2</sup> liegt im südöstlichen Teil der westfälischen Tieflandbucht. Der Siedlungs- und Landschaftsraum wird von der Emsniederung, teils kleinteiligen landwirtschaftlichen Nutzflächen, sowie den landschaftstypischen verstreuten Hoflagen geprägt. Letztere sind meist von markanten Baumbeständen und Gärten mit größerem Gehölzbestand umgeben.

Aus der Stadt Rheda und der Kreisstadt Wiedenbrück geht im Rahmen der Kreisgebietsreform im Jahr 1970 die „Doppelstadt“ Rheda-Wiedenbrück hervor. Seither gehört die im Regierungsbezirk Detmold gelegene Stadt zum Kreis Gütersloh.

Prägend für die Siedlungsentwicklung war und ist die unmittelbare Lage an der Autobahn A 2, welche die wichtigste Ost-West-Verbindung für den Individual- und Güterverkehr in Deutschland darstellt. Die Stadt verfügt seit 2009 über zwei Anschlüsse an die A 2 und ist ansonsten über ein Netz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in den regionalen und überregionalen Raum eingebunden. Diese verkehrsgünstige Lage wird durch die Anbindung an die Eisenbahnstrecke Berlin-Hannover-Ruhrgebiet gestärkt. Auch diese schienengebundene Ost-West-Verbindung hat herausragende Bedeutung im bundesweiten und europäischen Verkehrsnetz.

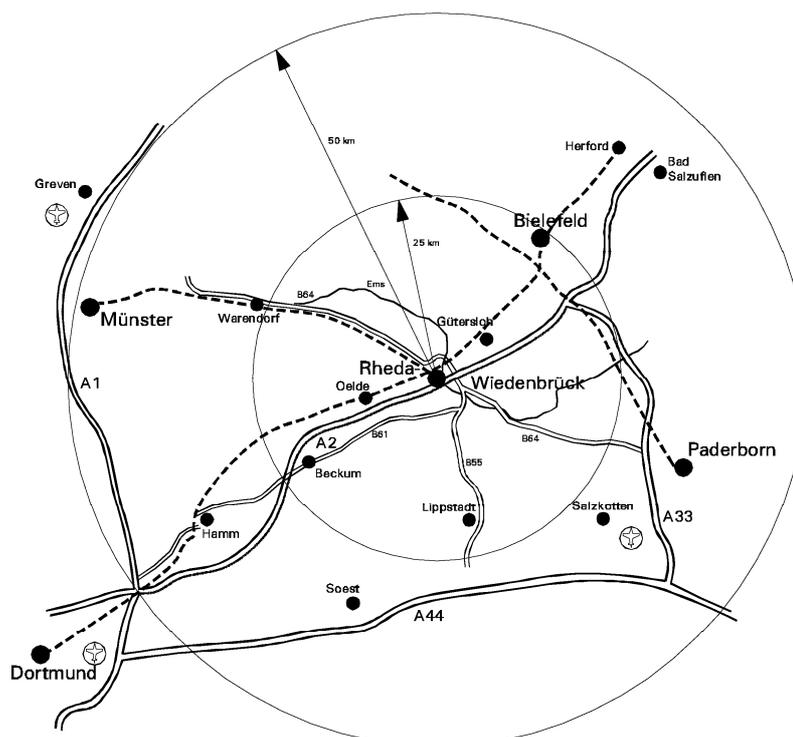


Abb. 6: Lage im Raum

Für Geschäftsreisende, Urlaubsreisende und Warentransporte sind die Flughäfen Paderborn, Münster-Osnabrück, Hannover und Dortmund in jeweils maximal einer Autostunde und die Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf in etwa 1,5 Autostunden erreichbar.

### 2.1.2. Historische Entwicklung

#### *Ursprung Wiedenbrück*

Die Stadt Wiedenbrück beruht auf der Gründung der Kirche St. Ägidius im Jahr 785. Im Umfeld der Kirche entwickelt sich Wiedenbrück zu einem beachtlichen Gemeinwesen und erhält im Jahr 952 Münz-, Markt- und Zollrechte durch Kaiser Otto I. Der Name Witunbrucca, im Niederdeutschen Wembrügge bedeutet soviel wie eine beim Pfarrhof [= Witum oder Wedem] gelegene Brücke. Die Stadt ist Schnittpunkt bedeutender Verkehrswege zwischen Lippe und Weser.

#### *Ursprung Rheda*

Rheda wird 1088 erstmals urkundlich erwähnt, wobei der Name Rheda einen sumpfigen mit Riet bestandenen Ort bezeichnet. Mitte des 12. Jahrhunderts wird die Burg Rheda durch Widukind von Freckenhorst ausgebaut. Der Fürstbischof Gerhard, Graf von Oldenburg gründet die Altstadt von Rheda nach dem Vorbild Osnabrücks.

#### *Parallele Entwicklung der beiden Städte*



Abb. 7: Wiedenbrück 1647

Ende des 16./Anfang des 17. Jahrhunderts fallen zunächst spanische Truppen in Westfalen ein, in der Folgezeit führt die Pest zu einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung. Durch die Wirren des sich anschließenden 30-jährigen Kriegs werden beide Städte schwer verwüstet und geplündert. Nach dem Krieg bleibt Rheda evangelisch, Wiedenbrück wird katholisch. Die Leinenweberei gewinnt an Bedeutung und Rheda entwickelt sich zu einem Zentrum der Leinentuchindustrie in Westfalen.

Im 19. Jahrhundert wird die Herrschaft Rheda Preußen zugeschlagen. Das Amt Reckenberg, die Herrschaft Rheda und die Grafschaft Rietberg bilden den Landkreis Wiedenbrück. Die Postverbindungen von Berlin über Düsseldorf nach Köln und von Holland über Münster nach Paderborn kreuzten sich in Wiedenbrück. Diese Lagegunst wird durch die an der Stadt Rheda vorbeiführende Köln-Mindener Eisenbahn und die Nebenlinie der Eisenbahn Münster–Wiedenbrück–Lippstadt unterstrichen. In der Folge entwickelt sich die Tabak- und Fleischwarenindustrie, Metallwarenfabriken entstehen.

Nach dem 1. Weltkrieg kommt in Rheda und Wiedenbrück das Wirtschaftsleben zum Erliegen. Erst im Rahmen der Bauarbeiten an der Reichsautobahn (heute Autobahn A 2) kommt die Wirtschaft wieder in Gang.

Der 2. Weltkrieg führt in Rheda und Wiedenbrück zu einem wirtschaftlichen Niedergang. Da sich viele Vertriebene aus den deutschen Ostgebieten ansiedeln, muss Wohnraum geschaffen werden. Die folgende Zeit des sogenannten „Wirtschaftswunders“ wirkt sich auch auf die hiesige Region aus, der Schwerpunkt liegt dabei im textil- und holzverarbeitenden Gewerbe. Der Karosserie- und Anhängerbau gewinnt gerade in Wiedenbrück zunehmend an Bedeutung. Die beeindruckende Wirtschaftsentwicklung spiegelt sich auch im Handwerk wider.

Im Rahmen der kommunalen Neuordnung im Jahr 1970 bildet Wiedenbrück zusammen mit Rheda und den ehemaligen Einheitsgemeinden bzw. Bauerschaften Batenhorst, Lintel, St. Vit und Nordrheda-Ems die „Doppelstadt“ Rheda-Wiedenbrück. Kreisstadt ist von nun an Gütersloh. Im Rahmen der frühen städtebaulichen Sanierungsmaßnahme zum Stadtkern Rheda entsteht hier der Neubau des Rathauses für die Gesamtstadt.

In den 1970er/80er Jahren wird die Sanierung beider Innenstadtlagen vorangetrieben. Die städtebauliche Sanierung wird jedoch in den beiden großen Stadtteilen zeitlich aufeinander folgend begonnen. Der unterschiedliche Beginn der Sanierung führt dabei zu deutlich verschiedenen Entwicklungen. In Rheda kommt dabei zu Beginn der 1970er Jahre die sogenannte „Flächensanierung“ zum Tragen. Dabei stehen – nicht nur in Rheda – Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen sowie Fragen der Stadthygiene im Vordergrund. Historisch gewachsene, enge Stadtkerne werden dabei typischerweise vollkommen umstrukturiert, Gebäude großräumig abgerissen. In Rheda wird nur ein kleiner Teil des ehemaligen Altstadt-kerns erhalten, der übrige Teil wird im Rahmen der Flächensanierung weitestgehend abgerissen und neu bebaut. Erst nach einigen Jahren werden diese Planungs- und Entwicklungsvorstellungen grundlegend verändert und in ganz Deutschland steht seither bei der städtebaulichen Sanierung die „erhaltende Erneuerung“ im Vordergrund. In Wiedenbrück kommt im Gegensatz zu Rheda schon diese „erhaltende Erneuerung“ zum Tragen, die sich wesentlich mehr an der Sicherung und Weiterentwicklung der historischen Gebäude und Strukturen orientiert.

Im Rahmen der Landesgartenschau 1988 werden die beiden Stadtteile durch ein Naherholungsgebiet miteinander verbunden.

### 2.1.3. Landesplanung und Regionalplanung

Aufbauend auf dem Gesetz zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm - LEPro) und den Aussagen des Landesentwicklungsplans NRW (LEP) legt der Regionalplan (früher Gebietsentwicklungsplan) die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung und alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen für die Entwicklung des Regierungsbezirks fest.

Der Regionalplan bildet die Grundlage für die nach § 1(4) BauGB und § 34 Landesplanungsgesetz (LPlG) erforderliche Anpassung der Bauleitpläne der Gemeinden an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung und wirkt über die Vorschriften zur Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung („Raumordnungsklauseln“) auf Fachplanungen und andere raumbedeutsame Regelungen ein.

Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) beinhalten die Flächen für Wohnen und wohnverträgliches Gewerbe, für Wohnfolgeeinrichtungen und für öffentliche und private Dienstleistungen. Auch siedlungszugehörige Grün-, Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen sind Bestandteil des ASB. Der Regionalplan stellt für die Stadt Rheda-Wiedenbrück gegenwärtig 859 ha genutzte Allgemeine Siedlungsbereiche dar. Gegenwärtig werden 82 ha im FNP als Reserveflächen vorgehalten. Nach den Berechnungen der

*Entstehung der Doppelstadt Rheda-Wiedenbrück*

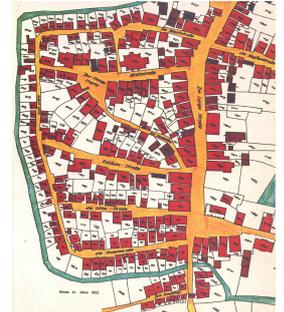


Abb. 8: Stadtgrundriss von Rheda vor der Sanierung

*Regionalplan*

*Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)*

Bezirksregierung Detmold werden für den Planungshorizont 2015 insgesamt 240 ha für die Wohnsiedlungsentwicklung benötigt.

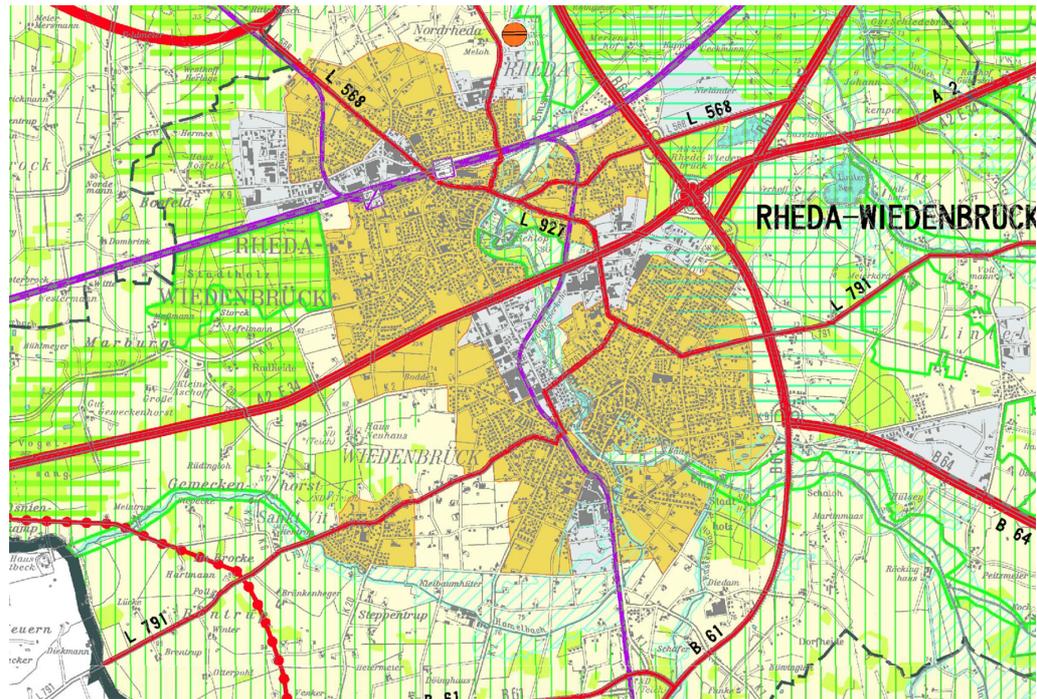


Abb. 9: Auszug aus dem Regionalplan für den Bereich Rheda-Wiedenbrück

*Bereiche für Gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB):*

Der Regionalplan formuliert die Zielvorstellung, dass die gewerblich-industrielle Entwicklung insbesondere bei emittierenden Gewerbe- und Industriebetrieben sowie ihnen zuzuordnenden Anlagen in den hierfür festgelegten Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) erfolgen soll.

Der Regionalplan enthält auf Rheda-Wiedenbrücker Gebiet derzeit 425 ha als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen. Davon werden 338 ha bereits gewerblich genutzt, 46 ha sind als betriebsgebundene Reservefläche und 41 ha als freie Reservefläche verfügbar. Abzüglich der freien Reserveflächen sieht die Bezirksregierung Detmold einen Bedarf von weiteren 63 ha. Im Kernstadtbereich werden 6 Bereiche als GIB dargestellt. Außerdem bestehen zwei Gib in Lintel und ein GIB an der A 2.

*Sonstige Darstellungen im Regionalplan*

Die zwischen Rheda und Wiedenbrück verlaufende Autobahn A 2 ist im Regionalplan als Verkehrsweg für den vorwiegend großräumigen Verkehr dargestellt. Der Stadtteil Rheda wird außerdem durch die Bahntrasse Hannover – Ruhrgebiet gequert, die als Schienenweg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und sonstigen großräumigen Verkehr dargestellt ist.

Verbindendes Element zwischen den beiden großen Stadtteilen ist der Bereich der ehemaligen Landesgartenschau. Im Regionalplan wird die sich beiderseits der Ems entlang ziehende Fläche als Freiraum mit den Funktionen Schutz der Natur bzw. Schutz der landschaftsorientierten Erholung dargestellt.

### 2.1.4. Bauleitplanung und Siedlungsstruktur

Unter Beachtung der Zielvorgaben der überörtlichen Pläne und Programme betreibt die Stadt eigenverantwortlich ihre siedlungsstrukturelle Entwicklung in der Bauleitplanung im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.

Der Flächennutzungsplan (FNP) umfasst das gesamte Stadtgebiet und dient der Vorbereitung der baulichen und sonstigen Nutzung der Flächen in einer Gemeinde („vorbereitender Bauleitplan“). Er enthält die Vorstellungen der Gemeinde über die jeweilige Bodennutzung der bebauten, bebaubaren sowie der von Bebauung freizuhaltenen Flächen.

*Flächennutzungsplan*

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Rheda-Wiedenbrück stammt aus dem Jahr 1986. Seitdem sind mehr als 60 FNP-Änderungsverfahren durchgeführt worden. Im Jahr 2007 ist der Plan digital neu gezeichnet worden. Sämtliche bis dato wirksamen Änderungen des FNP sind in die Neuzeichnung aufgenommen worden. Eine grundlegende Überarbeitung und Überprüfung der Darstellungen und sonstigen Inhalte des Plans ist dabei aber nicht erfolgt.

Für die Siedlungs- und Gewerbebereiche bzw. die Bereiche mit öffentlichen Nutzungen in Rheda-Wiedenbrück und den Ortsteilen sind im Laufe der Jahre 155 Bebauungspläne und sonstige Satzungen aufgestellt worden. Diese verteilen sich im Stadtgebiet wie folgt:

*Bebauungspläne*

- Für den Stadtteil Rheda gelten 66 Bebauungspläne und Satzungen. Diese decken ca. 45 % des Siedlungsbereichs ab.
- In Wiedenbrück sind 72 Bebauungspläne und Satzungen rechtskräftig, die ca. 50 % des Siedlungsbereichs überplanen.
- Der Siedlungsbereich des Ortsteils Batenhorst wird nahezu flächendeckend von 4 Bebauungsplänen erfasst.
- Für den Ortsteil Lintel sind 4 Bebauungspläne aufgestellt worden. Dem gesamten Wohnsiedlungsbereich der „Kapellsiedlung“ in Lintel liegen zwei Bebauungspläne zu Grunde. Im nördlichen Teil der „Waldsiedlung“ gilt ein Bebauungsplan. Das Gewerbegebiet Lintel Süd ist komplett über einen Bebauungsplan entwickelt worden, dagegen besteht für das Gewerbegebiet Lintel-Nord kein Bebauungsplan.
- 11 rechtskräftige Bebauungspläne und Satzungen überplanen ca. 60 % des Ortsteils St. Vit. Darunter beschränken sich die 6 Bebauungspläne auf Bereiche südlich der Stromberger Straße.

Bei den neben den Bebauungsplänen aufgestellten Satzungen handelt es sich z.B. um Sanierungssatzungen, Gestaltungssatzungen, Außenbereichssatzungen etc. Gegenwärtig befinden sich 12 Bebauungspläne und Satzungen im Aufstellungsverfahren.

Prägend für die Siedlungsstruktur sind die beiden unmittelbar benachbarten „Ursprungs“-Städte Rheda und Wiedenbrück mit ihren historischen Stadtkernen, die zur Struktur der „Doppelstadt“ führen. In dem Zwischenraum zwischen den beiden „Ursprungs“-Städten hat sich ein dichter, heterogen geprägter Siedlungsbereich entwickelt. Die teilweise durch den Verlauf der A 2 stark lärmbelasteten Flächen zwischen

*Siedlungsstruktur*

Hauptstraße und Ringstraße sind seit der Gebietsreform weitgehend ungesteuert durch verschiedenste Nutzungen aus Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel und Wohnen „aufgefüllt“ bzw. ergänzt worden. Daraus ist auch eine Vielfalt an Baustrukturen entstanden, wobei teilweise relativ lieblose „Alltagsarchitektur“ hart mit attraktiven und hochwertigen Gebäuden aufeinanderprallt. Darüber hinaus wird besonders die Hauptstraße durch viele und teils überdimensionierte Werbeanlagen begleitet. Damit stellt dieser Siedlungsraum stadtstrukturell eine Art „Zwischenstadt“ dar.

Im gesamten Siedlungsbereich befinden sich zahlreiche, teils großflächige, teils kleinteiligere historisch gewachsene gewerbliche Standorte. Um die Störeinflüsse durch gewerbliche Nutzungen möglichst gering zu halten, sind größere Industrie- und Gewerbegebiete in den vergangenen Jahrzehnten in Lintel (an der B64) und im Bereich Nordrheda-Ems (an der Autobahn A 2) angesiedelt worden. Die Zuordnung von emittierenden Nutzungen zu den übergeordneten Verkehrsstrassen ist zuletzt mit der Entwicklung des interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiets „AUREA“ an der Autobahn A 2 zusammen mit den Nachbarkommunen Oelde und Herzebrock-Clarholz weiterverfolgt worden.

Markant sind außerdem die das Stadtgebiet gliedernden Hauptverkehrsachsen. Der Siedlungsraum wird mit der Autobahn A 2 und der Hauptbahnstrecke Ruhrgebiet-Hannover-Berlin von zwei Hauptverkehrsstrassen, massiv in Ost-West-Richtung durchschnitten. Die Verläufe der Trassen - meist in Dammlage - unterstreichen die Zäsuren im Siedlungsgefüge. Die A 2 trennt die Stadträume von Rheda und Wiedenbrück. Diese Zäsur wird nur durch das verbindende Element der Flora Westfalica und des Grünzugs entlang der Ems insgesamt wesentlich gemildert. Die Bahnlinie trennt in Rheda zudem die nördlichen Wohn- und Gewerbegebiete von der Innenstadt. Außerdem ist die Stadtentwicklung im Osten durch die Ortsumgehungsstraße (B 64) begrenzt. Mit den Verkehrsstrassen in Hochlage sind zahlreiche Unterführungen verbunden.

Die Siedlungsstruktur bringt es mit sich, dass die Ausweisung von Wohnbauflächen im Stadtgebiet immer wieder durch Lärmimmissionen (Autobahn A 2, Bundesstraßen B 61 und B 64, Bahntrasse, Gewerbebetriebe etc.), aber auch durch Geruchsmissionen (insbesondere fleisch- und holzverarbeitendes Gewerbe) beeinflusst und teilweise eingeschränkt wird. Um eine weitere Expansion in den landwirtschaftlich geprägten Außenbereich möglichst gering zu halten, werden ehemalige Gewerbestandorte (z.B. Konversionsfläche Pfeleiderer) Nachnutzungen zugeführt. Hierfür besteht im Stadtgebiet nach wie vor Potenzial.

### **2.1.5. Funktionale Einbindung in das Umland**

Im landesplanerischen System der Zentralen Orte hat Rheda-Wiedenbrück die Funktion eines Mittelzentrums. Die Stadt hat damit auch Funktion für die Versorgung mit Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die in den umgebenden Grundzentren wie z.B. die Stadt Rietberg oder der Gemeinde Herzebrock-Clarholz nicht gedeckt werden können. Neben der Grundversorgung, wie sie auch in den Grundzentren zur Verfügung steht, umfasst das Angebot im Mittelzentrum Rheda-Wiedenbrück:

- Weiterführende Schulen und Berufsschule
- Krankenhaus, fachärztliche Versorgung
- Theater, kulturelle Angebote
- Periodischer Bedarf an Waren und Dienstleistungen
- Infrastrukturangebote
- Touristische Angebote.

Die nächstliegenden Oberzentren sind die Städte Bielefeld und Paderborn, die jeweils in ca. einer Stunde Fahrzeit mit dem Auto zu erreichen sind.

### **2.1.6. Zusammenfassung**

- Rheda-Wiedenbrück liegt im dicht besiedelten Bereich entlang der A 2 und verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung.
- Der Stadtraum wird durch übergeordnete Verkehrsstrassen zerschnitten. Diese stellen in vielen Bereichen stadträumliche Barrieren dar und bringen Immissionsprobleme mit sich.
- Die Stadt hat die Funktion und Aufgaben eines Mittelzentrums.
- Prägend für die Stadtstruktur ist der Charakter der Doppelstadt mit den zwei Stadtkernen und der „Zwischenstadt“ zwischen den „Ursprungs“-Städten.
- Im Siedlungsbereich befinden sich historisch gewachsene Gewerbestandorte. Bei Nutzungsänderungen sind geordnete Nachnutzungen zu sichern.
- Der Regionalplan stellt noch ausreichend Entwicklungsflächen dar.

## **2.2. Demografie und Wohnungsmarkt**

In den letzten Jahren ist die demografische Entwicklung verstärkt in den Fokus des öffentlichen Interesses geraten. Dabei wird zunächst vielfach die Anpassung der Sozialsysteme an die veränderten Gegebenheiten, weniger die Auswirkungen auf die einzelnen Kommunen diskutiert.

Plakativ lässt sich die Entwicklung mit den Schlagworten „weniger – älter – bunter“ beschreiben. Darunter werden im Wesentlichen die folgenden drei Entwicklungen verstanden:

- Die Bevölkerungszahl geht insgesamt zurück.
- Insbesondere der Anteil älterer Menschen nimmt stark zu und die Altersstruktur der Bevölkerung verändert sich somit insgesamt.
- Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung nimmt zu.

In den einzelnen Regionen und Städten verläuft diese Entwicklung jedoch sehr unterschiedlich. So gibt es auf Grund von Wanderungen auch Städte, deren Bevölkerung mittelfristig weiter wachsen oder zumindest nicht sinken, also stagnieren wird. Soweit die derzeitigen Prognosen es ablesen lassen zählt zu diesem Städten auch die Stadt Rheda-Wiedenbrück.

### 2.2.1. Demografische Entwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück seit 1962

*Einwohnerzahlen  
gesamt*

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat im Jahr 1962 etwa 33.027 Einwohner. Die Bevölkerungsentwicklung verläuft in den folgenden Jahren insgesamt sehr positiv. Bis zum Jahr 1983 steigt die Zahl der Einwohner auf knapp 37.900. In den anschließenden Jahren sinkt die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 1987 wieder leicht um etwa 350 Einwohner. Ende der 1980er Jahre setzt ein kontinuierlich starkes Wachstum der Bevölkerung ein.

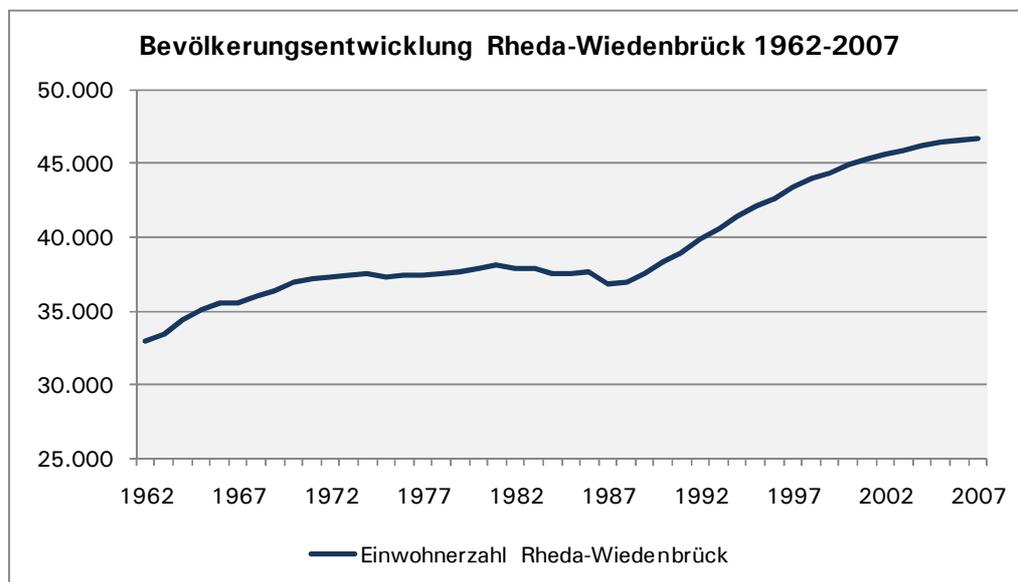


Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück 1962-2007  
(Quelle: IT NRW 2010)

Mit dem Fall der Mauer sowie dem Zusammenbruch des Ostblocks zu Beginn der 1990er Jahre und den damit verbundenen Zuwanderungen im Westen steigt, wie in vielen westdeutschen Kommunen, auch in Rheda-Wiedenbrück die Einwohnerzahl stark an. Im Jahr 1993 wird die 40.000 Einwohnermarke überschritten. Das starke Wachstum der 1990er Jahre setzt sich, wenn auch nicht mehr so rapide wie in den 1990er Jahren, bis heute fort. Die Bevölkerung ist bis zum Jahr 2007 auf etwa 46.700 Einwohner angewachsen.

Beim Vergleich der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück mit der des Kreises Gütersloh sowie des Landes NRW zeigt sich, dass Rheda-Wiedenbrück insbesondere seit den 1990er Jahren ein deutlich höheres prozentuales Wachstum zu verzeichnen hat, als das Land NRW insgesamt. Die Entwicklung des gesamten Kreises Gütersloh weist im Vergleich zu Rheda-Wiedenbrück ein noch höheres prozentuales Wachstum auf. Nur in den früheren 1960er Jahren liegt die Wachstumsrate der Stadt Rheda-Wiedenbrück kurzzeitig über der des Kreises.

Somit ist die demografische Entwicklung anderer Kommunen im Kreis Gütersloh in den letzten Jahren teils noch positiver verlaufen als in Rheda-Wiedenbrück.

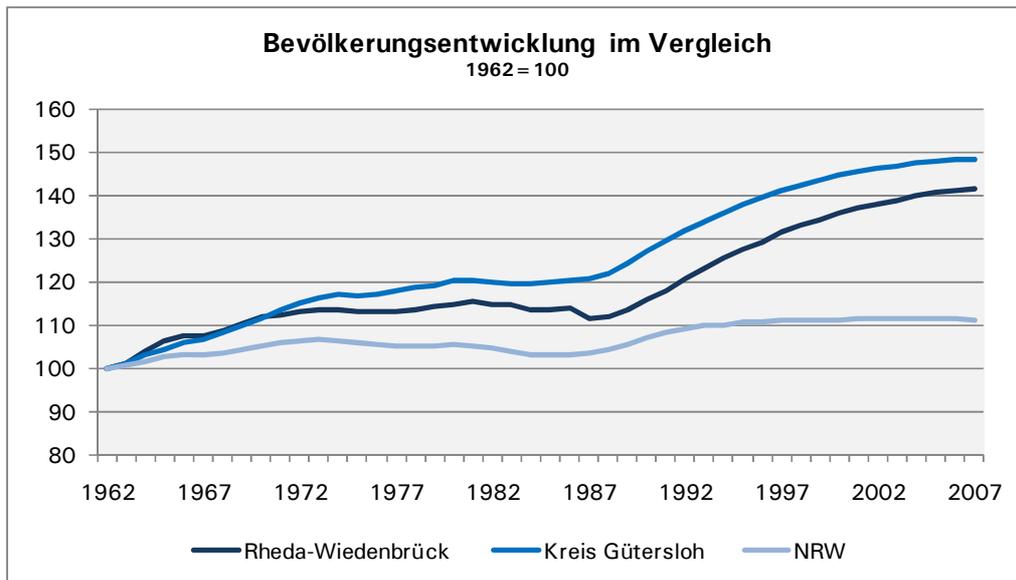


Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich (Quelle: IT NRW 2010)

Der Anteil der weiblichen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung der Stadt Rheda-Wiedenbrück liegt im Jahr 2007 bei 50,74 %.

*Anteil Frauen und Männer*

Bevölkerungsgruppe	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007
Bevölkerung insg.	37.442	37.952	36.837	39.935	43.401	45.603	46.710
Weiblich	19.318	19.584	19.078	20.486	22.181	23.215	23.699
Anteil in %	51,59	51,60	51,79	51,30	51,11	50,91	50,74
Männlich	18.116	18.368	17.759	19.449	21.220	22.388	23.011
Anteil in %	48,41	48,40	48,21	48,70	48,89	49,09	49,26

Tab. 1: Anteil der weiblichen und männlichen Bevölkerung in Rheda-Wiedenbrück (Quelle: IT NRW (2010))

In der Vergangenheit ist der Frauenanteil kontinuierlich leicht gesunken. Er betrug 1980 in Rheda-Wiedenbrück noch 51,44%. Der Anteil der weiblichen Bevölkerung liegt 2007 im Land NRW mit 51,2 % leicht über den Werten der Stadt Rheda-Wiedenbrück und des Kreises Gütersloh. Dort betrug der Wert 2007 ähnlich wie in Rheda-Wiedenbrück 50,74 %.

Der Anteil der Nichtdeutschen an der Gesamtbevölkerung der Stadt Rheda-Wiedenbrück hat in den letzten Jahren zwischen 10% und 14% geschwankt. 1977 ist er relativ niedrig, bis zum Jahr 1982 steigt er an. Anschließend sinkt er wieder bis zum Jahr 1997. In den folgenden Jahren ist der Anteil der ausländischen Bevölkerung kontinuierlich angestiegen und liegt heute bei 13,53%. Damit weichen die Zahlen deutlich sowohl vom Durchschnitt im Land NRW als auch im Kreis Gütersloh ab: der Anteil

*Ausländer*

der Nichtdeutschen liegt im Jahr 2007 im Kreis Gütersloh bei 8,4 % und im Land NRW bei 10,6 %.

Bei der Interpretation der Zahlen ist ab dem Jahr 2000 die Reform des Staatsangehörigkeitsrechts von 1999 zu beachten. Diese hat sich durch die neuen Möglichkeiten der Einbürgerung in den Zahlen der ausländischen Bevölkerung niedergeschlagen, so dass eine direkte Vergleichbarkeit mit den vorhergehenden Zahlen nicht in vollem Umfang gegeben ist.

Bevölkerungsgruppe	1977	1982	1987	1992	1997	2002	2007
Bevölkerung insg.	37.442	37.952	36.837	39.935	43.401	45.603	46.710
Nichtdeutsch	3.449	4.071	3.269	4.215	4.865	4.999	5.567
Anteil in %	10,14	12,02	9,74	11,80	12,62	12,31	13,53

Tab. 2: Anteil der nichtdeutschen Bevölkerung in Rheda-Wiedenbrück (Quelle: IT NRW 2010)

#### Natürliche Bevölkerungsentwicklung 1977-2007

Die folgende Abbildung veranschaulicht die Bilanz der Lebendgeborenen und der Gestorbenen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück. Insbesondere in den 1990er Jahren hat Rheda-Wiedenbrück einen deutlichen Geburtenüberschuss zu verzeichnen. Man erkennt aber auch die Tendenz, dass sich die Geburten- und die Sterbezahle immer mehr annähern. Im Jahr 2002 gibt es erstmals seit den 1980er Jahren einen Sterbeüberschuss.

Entscheidend für die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist die Fertilitätsrate. Diese beträgt in der Stadt Rheda-Wiedenbrück nach Berechnungen der Pro Wirtschaft GT GmbH 1,51 als arithmetisches Mittel zwischen den Werten von 2001 bis 2006. Auch wenn dieser Wert über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegt, reicht in Rheda-Wiedenbrück, ebenso wie in den meisten anderen Teilen Deutschlands, die Kinderzahl für eine Bestandserhaltung der Bevölkerung nicht aus.

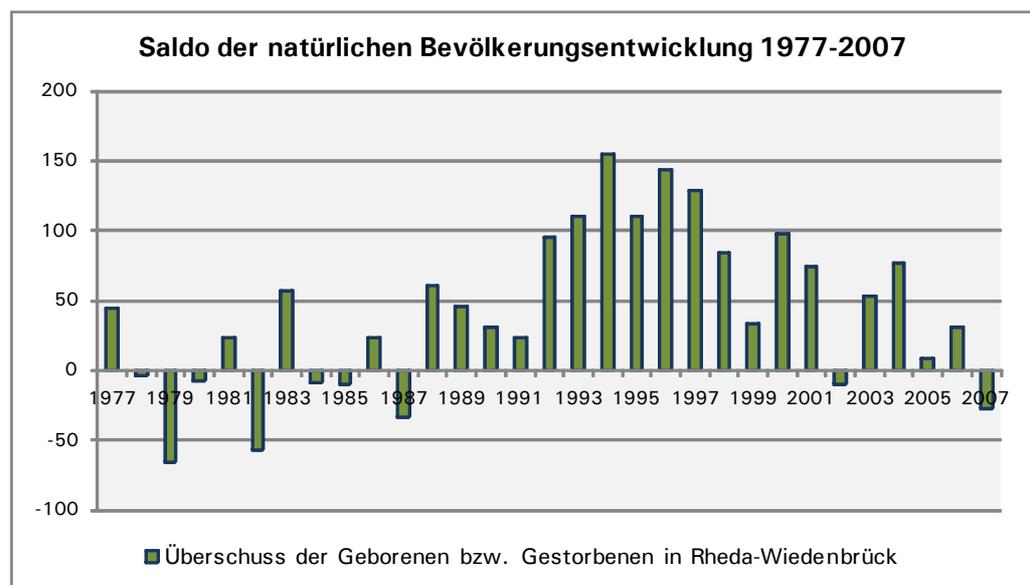


Abb. 12: Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück (Quelle: IT NRW 2010)

Die wanderungsbedingte Bevölkerungsentwicklung ist in den vergangenen Jahren für die Entwicklung der Gesamtbevölkerungszahl von größerer Bedeutung als die natürliche Bevölkerungsentwicklung. Die wanderungsbedingte Bevölkerungsentwicklung ist die Differenz aus Zuzügen und Fortzügen. Die folgende Abbildung zeigt, dass die starken Bevölkerungsgewinne der 1990er Jahre aus einem Überschuss an Zuzügen resultieren. Die Abbildung verdeutlicht auch, dass der positive Wanderungssaldo in den vergangenen Jahren geringer ausgefallen ist.

*Wanderungsbedingte Bevölkerungsentwicklung*

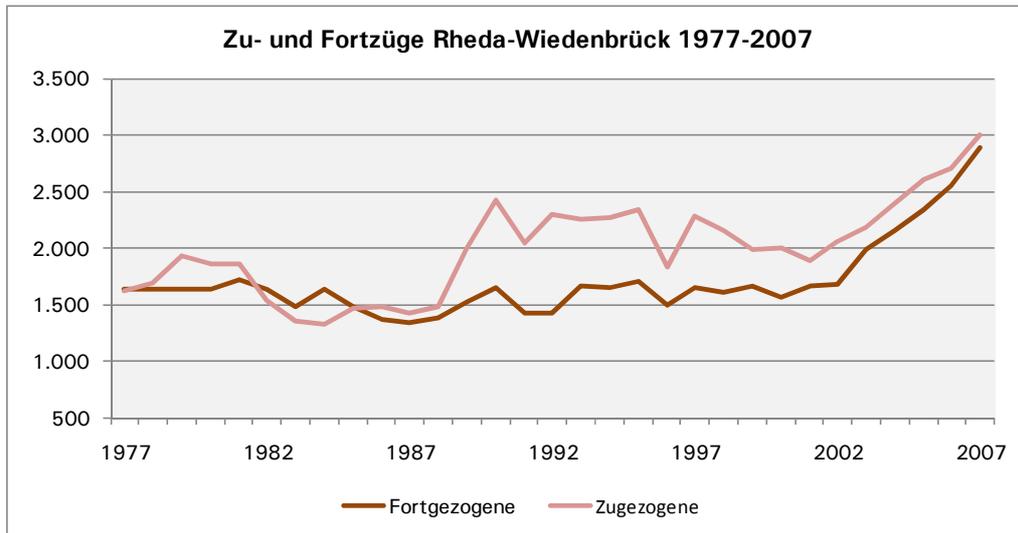


Abb. 13: Wanderungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück 1977-2007 (Quelle: IT NRW 2010)

Sowohl die größten Zuzüge nach Rheda-Wiedenbrück, als auch die größten Fortzüge aus der Stadt betreffen das direkte Umland. Überwiegend ziehen Bürger in die Nachbarkommunen oder aus diesen in die Stadt Rheda-Wiedenbrück.

*Zu- und Fortzüge*

2009 kommen die meisten Zuzüge aus Gütersloh (206), Herzebrock-Clarholz (154) und Rietberg (131). In diese Kommunen sind ebenso die meisten Abwanderungen zu verzeichnen: Gütersloh (240), Herzebrock-Clarholz (131) und Rietberg (101) (IT NRW 2009).



Abb. 14: Wanderungssalden der Stadt Rheda-Wiedenbrück von 1977-2007 (Quelle: IT NRW (2010))

Die Zuwanderungsgewinne in den Jahren 2003 bis 2007 finden in fast allen Altersgruppen statt, die größten Gewinne sind in der Altersgruppe der 30 bis 50-jährigen zu verzeichnen. Dies deutet auf einen starken Zuzug von jungen Familien hin. Auffällig ist, dass lediglich in der Altersgruppe der 50-65-Jährigen keine positive Bilanz zu erkennen ist. In der Altersgruppe der über 65-Jährigen hingegen finden sich wieder Gewinne durch Zuwanderung. Dies könnte darauf hindeuten, dass Rheda-Wiedenbrück ein attraktiver Wohnstandort für Senioren ist.

*Gesamtentwicklung  
der Bevölkerungs-  
entwicklung  
1997-2007*

In der folgenden Abbildung werden die natürliche Bevölkerungsentwicklung sowie die Wanderungssalden der jeweiligen Jahre gegenübergestellt. Klar erkennbar ist hier nochmals, dass die Bedeutung der Wanderungsbilanz wesentlich größer ist als die der natürlichen Bevölkerungsentwicklung. Deutlich wird aber auch, dass in den vergangenen Jahren mit Ausnahme der Jahre 2002 und 2007 beide Salden positiv waren.

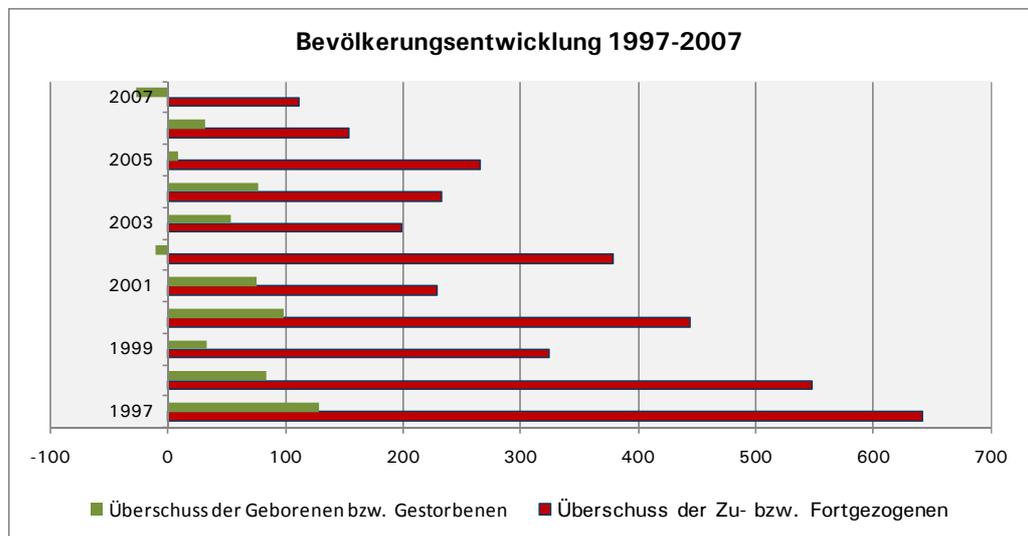


Abb. 15: Bevölkerungsentwicklung 1997-2007 (Quelle: IT NRW 2010)

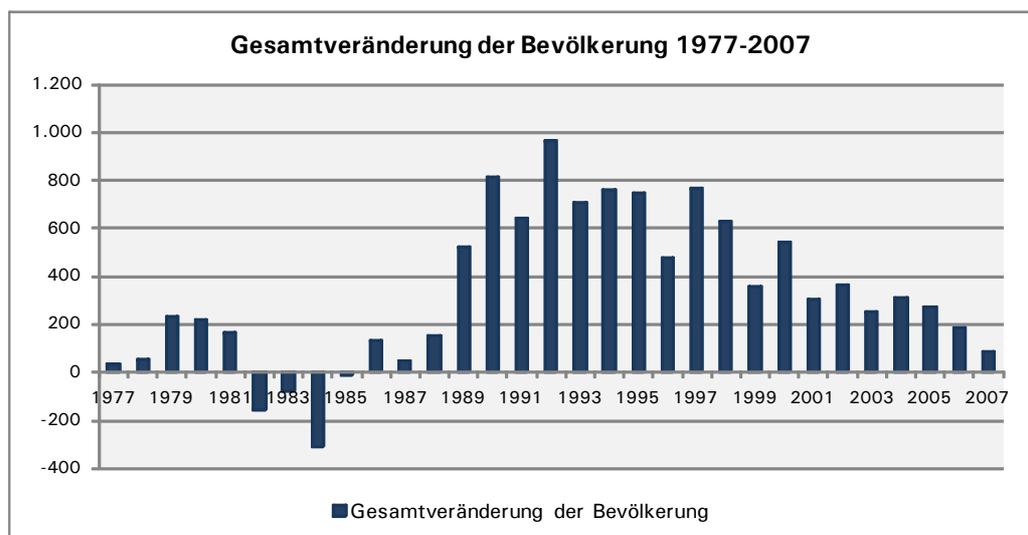


Abb. 16: Gesamtveränderungen der Bevölkerung 1977-2007 (Quelle: IT NRW 2010)

Die Abbildung „Gesamtveränderung der Bevölkerung 1977-2007“ veranschaulicht noch einmal in absoluten Zahlen, wie die Einwohnerzahl seit

Ende der 1980er Jahre gestiegen ist. Die Bevölkerung wächst in der ersten Hälfte der 1990er Jahre jährlich um mehr als 600 Einwohner.

Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur in den vergangenen Jahren verdeutlicht die Abbildung „Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen“. Der Anteil der unter 18-jährigen an der Gesamtbevölkerung hat sich seit 1992 kaum verändert und liegt bis 2007 bei ca. 20%. Dass dieser Anteil seit 1992 stabil gehalten werden konnte, liegt insbesondere an der Zuwanderung von Familien bzw. Erwachsenen im sogenannten Familiengründungsalter. Der Anteil der 18-30-jährigen ist von 1992 von 20% auf 14% im Jahr 2007 gesunken.

Angestiegen ist hingegen der Anteil der 30-50-Jährigen. Er nimmt von 1992 bis 2007 von 26% auf 31 % zu. Der Anteil der 50 bis 65-jährigen hat in Rheda-Wiedenbrück von 1992 bis 2007 von 20% auf 16% leicht abgenommen, wohingegen der Anteil der über 65-jährigen von 15% auf 19% angestiegen ist.

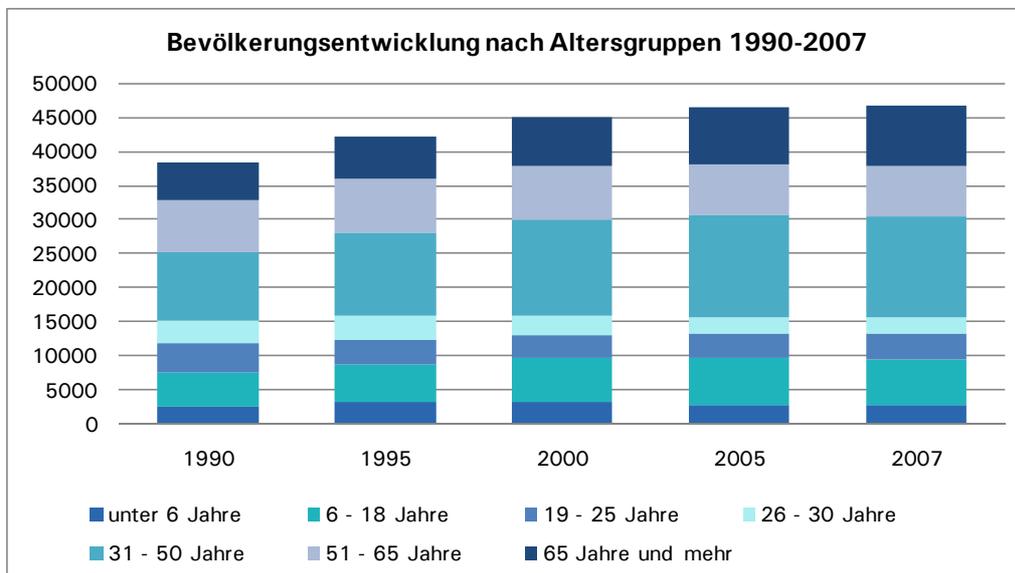


Abb. 17: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen von 1990-2007 (Quelle: IT NRW 2010)

### 2.2.2. Demografische Entwicklung der einzelnen Stadtteile seit 1984

Die insgesamt positive Entwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist in den einzelnen Stadtteilen unterschiedlich verlaufen. Bei einer kleinräumigen Betrachtung zeigt sich, dass nicht alle Stadtteile gleichermaßen von den Bevölkerungszuwächsen der jüngeren Vergangenheit profitiert haben. Bei Betrachtung der vergangenen 24 Jahre ist festzuhalten:

- Wiedenbrück hat 63 % an Einwohnern hinzugewonnen. Heute leben hier etwas mehr als 20.000 Einwohner.
- Rheda ist im gleichen Zeitraum um 54 % der Einwohner gewachsen. Heute hat der Stadtteil etwas mehr als 21.000 Einwohner.
- In Batenhorst ist die Einwohnerzahl um 21 % auf heute knapp 1.500 Einwohner gestiegen.

- Lintel hat 32 % an Einwohnern hinzugewonnen. Heute hat der Stadtteil gut 1.470 Einwohner.
- In St. Vit sind 23 % an Einwohnern hinzugekommen. Die heutige Einwohnerzahl liegt bei knapp 1.450 Einwohnern. Das Wachstum hat dabei vor allem bis 1999 stattgefunden, danach ist die Bevölkerung leicht gesunken.

Diese Entwicklungen in den einzelnen Ortsteilen sind in der folgenden Abbildung zusammengefasst. Ausgehend vom Bevölkerungsstand 1984 werden die Veränderungen dargestellt.

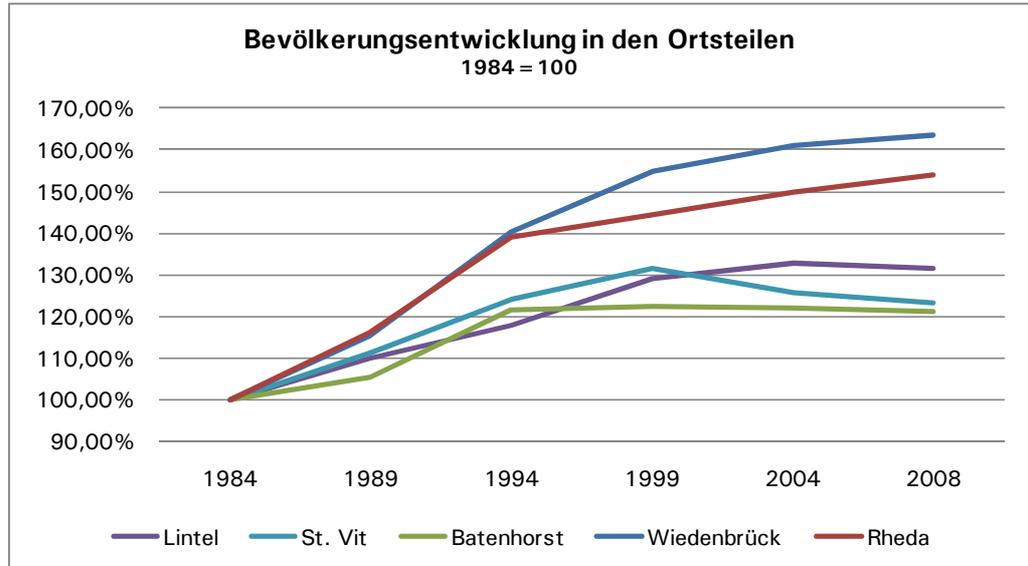


Abb. 18: Entwicklung der Bevölkerungszahl in den Stadtteilen der Stadt Rheda-Wiedenbrück (Daten der Stadt Rheda-Wiedenbrück, 2009)

Die nächste Abbildung veranschaulicht, welchen Anteil die einzelnen Stadtteile an der Gesamtbevölkerung der Stadt Rheda-Wiedenbrück in den Jahren 1984-2008 haben.

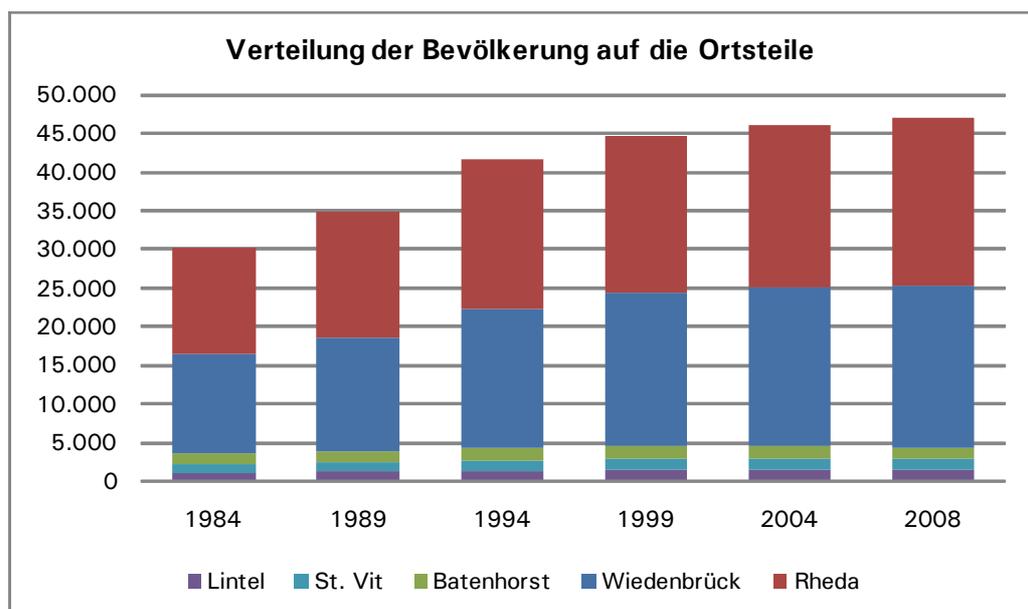


Abb. 19: Anteil der Stadtteile an der Gesamtstadt (Daten der Stadt Rheda-Wiedenbrück, 2009)

### 2.2.3. Bevölkerungsvorausberechnungen für Rheda-Wiedenbrück

In der jüngeren Vergangenheit sind von verschiedenen Institutionen Bevölkerungsprognosen bzw. -vorausberechnungen für die Stadt Rheda-Wiedenbrück erstellt und veröffentlicht worden.

Vorausberechnungen liefern auf die Zukunft ausgerichtete Basisinformationen. Sie verdeutlichen Auswirkungen der heute vorhandenen Strukturen und bilden eine notwendige Basis für eine Vielzahl unterschiedlicher Planungsbereiche, etwa für die Schulentwicklungsplanung oder für den Baulandbedarf. Bevölkerungsvorausberechnungen dürfen jedoch nicht als „Vorhersagen“ fehlinterpretiert werden. Bei den Ergebnissen einer Bevölkerungsvorausberechnung handelt es sich um „wenn-dann“-Aussagen: wenn die getroffenen Annahmen so eintreffen, dann wird sich die Bevölkerung in der beschriebenen Weise entwickeln. Dabei basieren die getroffenen Annahmen auf der Analyse von Daten aus der Vergangenheit, die eventuell angepasst für die Zukunft fortgeschrieben werden.

*Allgemeines*

Bevölkerungsvorausberechnungen treffen Annahmen über die zukünftige Entwicklung der Geburtenzahl, der Sterberate/Lebenserwartung sowie der Wanderungsbilanz. Dabei hängt die Außenwanderung von vielen externen und nicht vorhersehbaren Faktoren ab, wie in der jüngeren Vergangenheit z.B. vom Fall der Mauer und der deutschen Einheit. Demgegenüber treten Veränderungen bei der Lebenserwartung und der Geburtenrate nur langsam auf und lassen sich daher auch besser prognostizieren. Für alle Analysen, Prognosen und Vorausberechnungen gilt, dass der Einfluss von Wanderungen auf die kurz- und mittelfristige Bevölkerungsentwicklung sehr viel höher ist, als der Einfluss von Geburten und Sterbefällen.

Für Bevölkerungsprognosen und -vorausberechnungen ist zu bedenken, dass sie sich desto schwieriger gestalten, je kleiner die betrachtete Einheit ist. Dies liegt an den niedrigen Fallzahlen der Einwohner und der demografischen Ereignisse und an der möglichen Bedeutung von Einzelereignissen, die nicht vorhergesagt werden können. Daher liegen für Rheda-Wiedenbrück verlässliche Berechnungen auch nur auf gesamtstädtischer Ebene vor. Konkrete Aussagen zur Entwicklung einzelner Stadtteile sind nur schwer zu belegen.

Bevölkerungsvorausberechnungen mit einem Zeithorizont von mehr als 30 Jahren haben eher einen Modellcharakter, die begründete, aber hypothetische Entwicklungen aufzeigen, da der Verlauf der verschiedenen Einflussgrößen mit zunehmender Vorausberechnungsdauer immer schwerer vorhersehbar ist.

Für Rheda-Wiedenbrück liegen folgende Prognosen vor und sind den weiteren Darlegungen zu Grunde gelegt worden:

- Bevölkerungsprognose der Bezirksregierung Detmold, 2004,
- Bevölkerungsprognose der Bertelsmann Stiftung, 2006,
- Bevölkerungsvorausberechnung von IT NRW, 2009,
- Bevölkerungsvorausberechnung der Pro Wirtschaft GmbH Gütersloh, 2007.

*Bevölkerungsprognose der Bezirksregierung Detmold*

Die Bezirksregierung Detmold hat im Jahr 2004 als Grundlage für die Regionalplanung die Studie „Demografischer Wandel in Ostwestfalen-Lippe – Chancen und Herausforderungen“ veröffentlicht, in der für alle Städte und Gemeinden des Regierungsbezirks die Bevölkerungsentwicklung prognostiziert wird. In dieser Studie wurde die Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 1999 überprüft und für den Zeitraum von 2003 bis 2020 fortgeschrieben.

Es sind drei verschiedene Varianten für die Kommunen berechnet worden, dabei ist der Bevölkerungsstand vom 31.12.2002 jeweils der Ausgangswert. Die Bevölkerungszahl der Stadt Rheda-Wiedenbrück liegt 2002 bei 45.603.

- Die untere Variante prognostiziert einen Anstieg der Bevölkerung bis zum Jahr 2020 um 6,6 % auf 48.613.
- Die Hauptvariante geht von einem stärkeren Bevölkerungszuwachs aus. Danach würde die Bevölkerung bis 2020 um 8,9 % auf 49.663 steigen. Die Hauptvariante ist 2004 von der Bezirksregierung als die am wahrscheinlichsten eintretende Variante eingeschätzt worden.
- Vom stärksten Bevölkerungszuwachs geht die obere Variante aus. Hiernach würde die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2020 um insgesamt 11,1 % auf dann 50.703 steigen.

Da diese Prognose schon einige Jahre zurückliegt, kann an dieser Stelle überprüft werden, wo die aktuelle Bevölkerungszahl eingeordnet werden kann. Für das Jahr 2007 hat das IT NRW eine Bevölkerungszahl von 46.710 Einwohnern erhoben. Damit liegt der tatsächliche Wert sogar leicht über dem prognostizierten Wert der Hauptvariante. Nach dieser wäre die Bevölkerung bis 2007 nur auf 46.656 gestiegen.

*Bevölkerungsprognose der Bertelsmann Stiftung*

Im Jahr 2006 hat die Bertelsmann Stiftung für alle Kommunen ab 5.000 Einwohnern in Deutschland eine Bevölkerungsvorausberechnung bis 2025 herausgegeben. Stichtag der Basisdaten war der 31.12.2006. Zu diesem Zeitpunkt beträgt die Bevölkerungszahl der Stadt Rheda-Wiedenbrück 46.625. Bis zum Jahr 2020 würde nach der Vorausberechnung der Bertelsmann Stiftung die Bevölkerung auf 47.232 Einwohner ansteigen. Dieser Wert liegt noch unter der unteren Variante der Bezirksregierung für das Jahr 2020. Die Bertelsmann Stiftung kommt somit im Ergebnis schon im Jahr 2020 zu einem deutlich niedrigeren Bevölkerungswachstum.

Die Bertelsmann-Studie geht zudem im Gegensatz zur Prognose der Bezirksregierung nicht von einem mehr oder weniger kontinuierlichen Wachstum bis 2025 aus. Nach dieser Prognose würden die Bevölkerungszuwächse vor allem im Zeitraum bis 2015 zu verzeichnen sein. Danach geht sie nur noch von sehr geringen Steigerungsraten aus, ab 2020 wird sogar ein leichter Rückgang angenommen. Darüber hinaus werden noch weitere Entwicklungstrends aufgezeigt:

- Das Durchschnittsalter in Rheda-Wiedenbrück wird bis 2025 von derzeit 40,9 (31.12.2006) auf 45,4 Jahre steigen.
- Das Median-Alter wird ebenfalls steigen, von 39,8 auf 45,5 Jahre. Demnach wären 2025 50 % der Bevölkerung älter und 50 % jünger als 45,5 Jahre.

- Der Anteil der unter 18-jährigen wird um mehr als 3 Prozentpunkte von 20,3% auf 16,6 % sinken. Demgegenüber vergrößert sich die Gruppe der über 80-jährigen um über 3,5 Prozentpunkte von 4,2 % auf 7,8 % und verdoppelt sich somit fast.

Im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes NRW hat das IT.NRW – Geschäftsbereich Statistik im Jahr 2009 für 373 Gemeinden in NRW eine aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung bis zum Jahr 2030 aufgestellt, die auf den Bevölkerungsdaten aus dem Jahr 2008 basiert.

*Bevölkerungsvoraus-  
berechnung von IT  
NRW*

Dabei ist eine Basisvariante und eine Analysevariante erstellt worden. Die Basisvariante bezieht alle demografischen Komponenten in die Berechnung mit ein (Geburten, Sterbefällen und Wanderungen), die Analysevariante hingegen berücksichtigt keine Wanderungen, so dass folglich nur die natürlichen Veränderungen abgebildet werden und die durch Migration hervorgerufenen Sekundäreffekte bei den Geburten und Sterbefällen nicht enthalten sind.

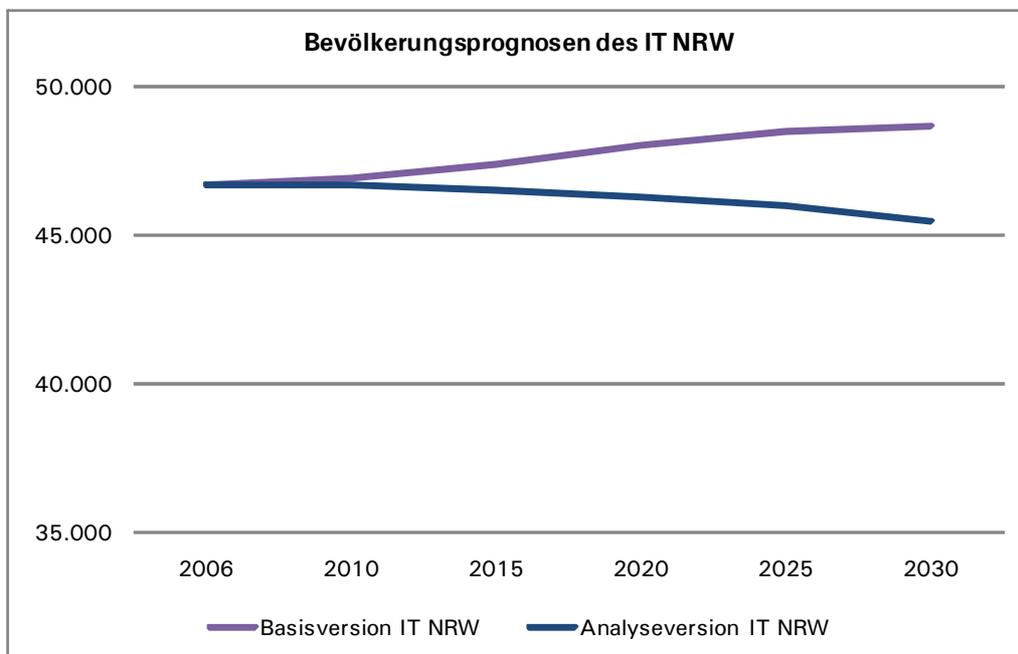


Abb. 20: Bevölkerungsvorausprognosen des IT NRW (Quelle: IT NRW 2010)

Für die Stadt Rheda-Wiedenbrück geht die Analysevariante von einem leichten Rückgang der Bevölkerung um 2,6% von 46.710 Einwohnern im Jahr 2008 auf 45.490 Einwohner im Jahr 2030 aus. Die Basisvariante ermittelt einen leichten Anstieg um 4,2% von 46.710 Einwohnern im Jahr 2008 auf 48.690 Einwohner im Jahr 2030.

Diese Ergebnisse für Rheda-Wiedenbrück zeigen deutlich, dass die Bevölkerung ohne Berücksichtigung von Wanderungen in den nächsten Jahren zurück gehen wird.

Die Bevölkerungsvorausberechnung von Pro Wirtschaft GT stammt aus dem Jahr 2007 und ist im Rahmen des Demografieberichts für den Kreis Gütersloh erstellt worden. Dieser ist im Auftrag der Pro Wirtschaft GT GmbH von der Universität Bielefeld unter Mitwirkung der INFOKOM

*Bevölkerungsvoraus-  
berechnung der Pro  
Wirtschaft GT*

Gütersloh verfasst worden. Die Vorausberechnung stützt sich auf ein sehr detailliertes und kommunenspezifisches Datenmaterial.

#### *Annahmen*

Insgesamt liegen dabei den Berechnungen folgende Annahmen zugrunde: Für die Geburtenhäufigkeit wird davon ausgegangen, dass sie wie im Durchschnitt der Jahre 2001 bis 2006 bestehen bleibt. Bezogen auf die Sterbefälle wird die Steigerung der Lebenserwartung analog zur 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes unterstellt. Sie steigt danach bis 2020 um 2,1 Jahre für Frauen und um 2,4 Jahre für Männer. Bei den Wanderungsbilanzen unterscheidet die Vorausberechnung drei verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Annahmen:

- Bei der Oberen Variante entspricht in Rheda-Wiedenbrück die Wanderungsbilanz bis zum Jahr 2010 dem Trend der Jahre 2001 bis 2006, anschließend bleibt sie konstant. Es wird davon ausgegangen, dass sich die Zuzüge in Zukunft so auf die Geschlechter und Altersjahrgänge verteilen wie in den Jahren 2001 bis 2006. Die Anteile der Fortziehenden an der vorhandenen Bevölkerung nach Geschlecht und Altersjahrgang, die so genannte Fortzugsquote, bleibt entsprechend der vergangenen Jahre konstant.
- Bei der Unteren Variante wird davon ausgegangen, dass sich die Zuwanderung bis 2020 gleichmäßig entwickelt und im Jahr 2020 80 % der oberen Variante ausmacht. Die Fortzugsquote entspricht der oberen Variante.
- Bei der Nullvariante wird angenommen, dass es überhaupt keine Zuzüge und Fortzüge geben wird.

Bei allen drei Varianten wird als Ausgangswert der Bevölkerungsstand von 2006 angenommen. Dieser liegt hier bei 46.611 und damit leicht unter dem Wert des IT NRW.

#### *Obere Variante Pro Wirtschaft GT*

Nach der Oberen Variante (siehe Abb. 21) wird die Bevölkerung bis 2020 um 4,8 % auf 48.829 Einwohner ansteigen. Das entspricht in absoluten Zahlen einem Zuwachs von etwa 2.220 Personen.

Ein sehr unterschiedliches Bild liefert allerdings die Entwicklung der einzelnen Altersgruppen. Sowohl bei den Kindern unter 3 Jahren (-5,7 %) als auch bei den Kindern im Kindergartenalter von 4 bis 6 Jahren (-7,1%) wird es danach einen Rückgang geben. Besonders hoch fallen diese Rückgänge aber in den Altersgruppen von 7-10 Jahren, dem Grundschulalter (-13,7 %), und von 11 bis 16 Jahren, der Sekundarstufe I (-10,5%), aus. Bei der jüngeren Hälfte der Erwerbstätigen (25 bis 44 Jahre) wird es einen Rückgang um 7,8 % und bei der älteren Hälfte (45 bis 64 Jahre) einen erheblichen Anstieg um 30,5 % geben. Die Altersgruppe der 65 bis 79-Jährigen nimmt hingegen um 5 % ab. Besonders hoch wird der Anstieg in der Altersgruppe der über 80-Jährigen mit 64,8 % ausfallen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass trotz des starken prozentualen Anstiegs die absolute Bevölkerungszahl dieser Altersgruppe mit 3.154 Personen im Jahr 2020 relativ niedrig ist.

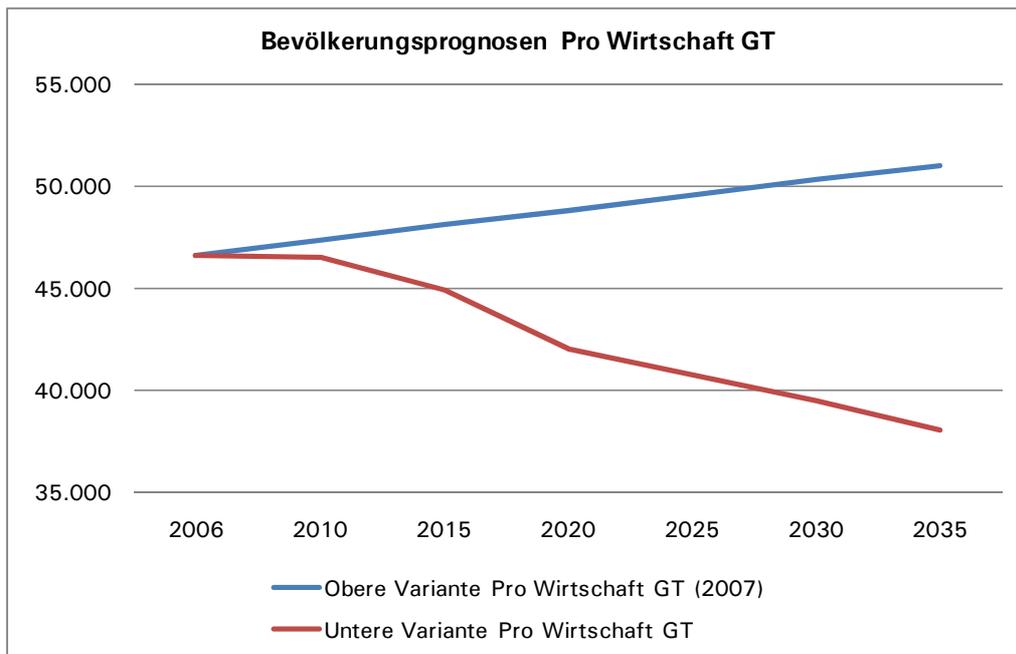


Abb. 21: Bevölkerungsvorausberechnung Pro Wirtschaft (Quelle: Pro Wirtschaft GT GmbH 2007)

Der Saldo aus Geburten und Sterbefällen, der in der Vergangenheit zu- meist noch leicht positiv war, wird sich ins Negative umkehren. Das bedeutet, dass in Zukunft dauerhaft die Zahl der Sterbefälle über der Zahl der Geburten liegen wird und dass die Zunahme der Gesamtbevölkerung allein aus Wanderungsgewinnen resultieren wird. Nach der oberen Va- riante wird das Medianalter von 41 Jahren im Jahr 2006 auf 43 Jahre im Jahr 2020 ansteigen.

Die Veränderungen der Bevölkerungsstruktur lassen sich an Hand der so genannten Bevölkerungspyramiden erkennen:

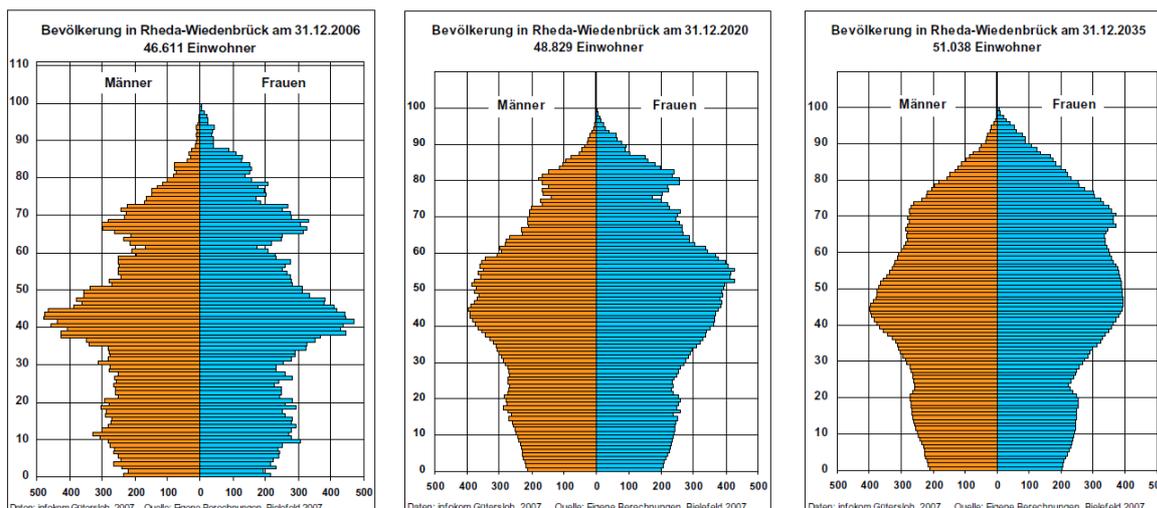


Abb. 22: Bevölkerungspyramiden Rheda-Wiedenbrück 2006, 2020 und 2035 (Quelle: GT Pro Wirtschaft GT GmbH 2007)

Der Demografiebericht des Kreises Gütersloh gibt auch einen Ausblick auf die Entwicklung nach 2020. Es wird in der Oberen Variante demnach davon ausgegangen, dass sich die zu erwartende Entwicklung ohne große

Trendveränderungen bis 2035 fortsetzen wird. Die Gesamtbevölkerung würde dann bei über 51.000 liegen. Dies entspricht einer Zunahme von über 4.000 Personen bzw. 9,5 %.

Insbesondere der Blick auf die Altersgruppen liefert noch eine wesentliche Aussage: Nach den Berechnungen des Demografieberichts für den Kreis Gütersloh wird die Altersgruppe der 65 bis 79-jährigen vor allem in den Jahren nach 2020 stark ansteigen. Dieser Anstieg ist absehbar, weil dann die geburtenstarken Jahrgänge aus den 1960er Jahren in dieser Altersgruppe liegen werden. Die Zunahme bei der Altersgruppe der 65 bis 79-Jährigen verglichen mit dem Ausgangsjahr 2006 läge bei 28,9 %. Die Altersgruppe der über 80-Jährigen wird um mehr als 78 % ansteigen.

*Untere Variante Pro  
Wirtschaft GT*

Nach der Unteren Variante würde die Bevölkerung bis 2020 um 9,8 % abnehmen und auf 42.061 Einwohner sinken.

Verantwortlich dafür sind die Annahmen einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung und zunehmender Wanderungsverluste. Wie schon in der Oberen Variante würden insbesondere die jüngeren Altersgruppen von Rückgängen geprägt sein. Diese würden aber noch deutlicher ausfallen als in der Oberen Variante. Die Altersgruppe der 0 bis 3-jährigen würde nicht um 5,7 %, sondern um 24 % zurückgehen. Entsprechend größer würden auch die Veränderungen in den Altersgruppen der Schulzeit ausfallen. Die Zunahme in den Altersgruppen der 45 bis 65 und über 80-jährigen würde dagegen nicht so hoch ausfallen. Das Medianalter würde sich von 41 im Jahr 2006 auf 45 im Jahr 2020 erhöhen.

*Nullvariante Pro  
Wirtschaft GT*

Die Bevölkerungszahl würde bei der Nullvariante um gut 2 % sinken und im Jahr 2020 nach der Vorausberechnung des Demografieberichts noch knapp 45.650 betragen.

*Schlussfolgerungen  
für Rheda-Wieden-  
brück*

Die verschiedenen Prognosen machen deutlich, dass die Bevölkerung in Rheda-Wiedenbrück ohne Wanderungsgewinne in den nächsten Jahren abnehmen wird.

Ein uneinheitliches Bild zeigen die Prognosen bei der Frage, mit wie vielen Wanderungsgewinnen in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Die Prognosen reichen von einem deutlichen Anstieg wie in den vergangenen Jahren bis hin zur Stagnation der Bevölkerung. Die Frage der Zuwanderungen hängt jedoch auch stark von planerischen Entscheidungen ab z.B. wie viel Bauland zu welchen Preisen angeboten wird sowie den Anstrengungen, die eine Stadt beim Werben um Neubürger unternimmt. Vor allem die aktuelleren Prognosen der Bertelsmann-Stiftung und des IT NRW gehen von einem moderaten Wachstum für die nächsten Jahre aus.

*4 % Wachstums-  
prognose für Rheda-  
Wiedenbrück bis  
2030*

Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass die Gewinnung neuer Einwohner auch erhebliche Ressourcen im Konkurrenzkampf mit anderen Städten bindet, wird ein moderates Wachstum der Gesamtbevölkerung von ca. 4% bis zum Jahr 2030 als realistische und auch verträgliche Perspektive für Rheda-Wiedenbrück erachtet.

## 2.2.4. Wohnungsmarkt

Die demografische Entwicklung ist eng verknüpft mit der Haushaltsentwicklung und der Entwicklung des Wohnungsmarkts. Der Anstieg der Bevölkerung der letzten Jahre hat auch einen Anstieg der Zahl der Wohnungen in Rheda-Wiedenbrück zur Folge. Die Zahl der Wohnungen ist von knapp 14.000 Wohnungen im Jahr 1990 auf knapp 19.500 im Jahr 2008 angewachsen.

*Wohnungsbestand*

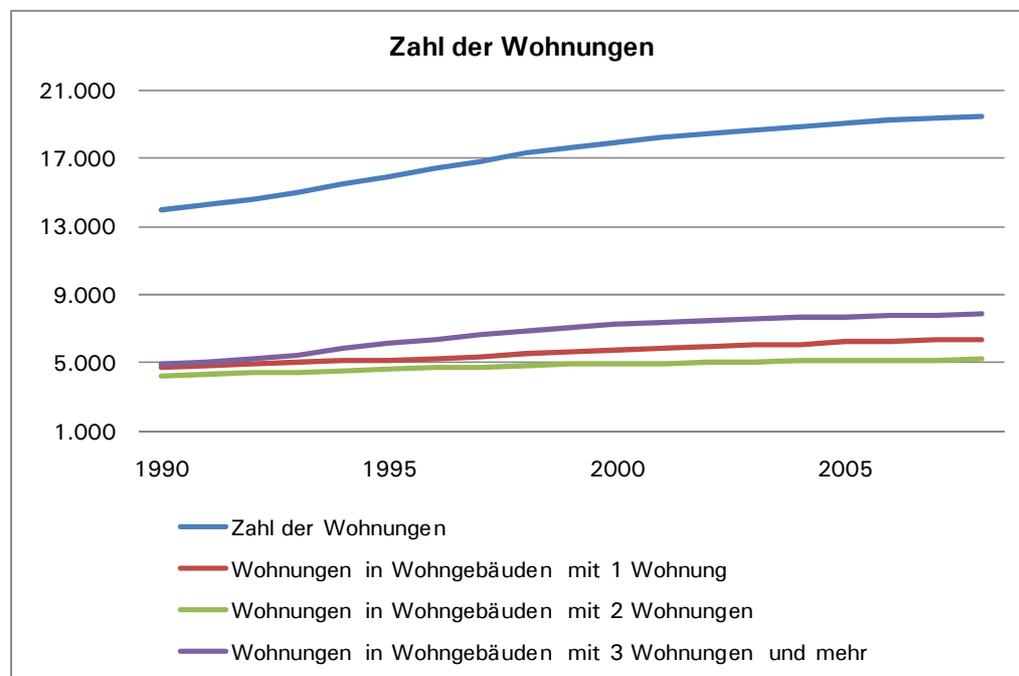


Abb. 23: Anzahl der Wohnungen in Rheda-Wiedenbrück (Quelle: IT NRW 2009)

Im Jahr 2008 befinden sich 6.364 Wohnungen in Wohngebäuden mit nur einer Wohnung, 5.204 in Wohngebäuden mit zwei Wohnungen und 7.881 in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen. Die Abbildung zeigt, dass der Bestand an Wohnungen in allen drei Bauformen in den letzten Jahren zugenommen hat, die stärkste Zunahme ist jedoch bei den Wohnungen in Gebäuden mit drei und mehr Wohnungen zu verzeichnen. Der Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern liegt bei 59,5% (WfA Anstalt der NRW.BANK 2008). Der Wert rangiert damit laut Demografiebericht der Bertelsmann Stiftung unter dem Wert des Kreises Gütersloh (62,3 %) und deutlich über dem Wert Nordrhein-Westfalens (42,8 %).

Der überwiegende Bestand der Wohnungen ist vor 1987 errichtet worden. 18 % stammen aus dem Zeitraum vor 1948, 31% aus dem Zeitraum von 1949-1968 und 23% aus dem Zeitraum von 1969-1987. Zusammen sind dies 72% der Wohnungen. Ab 1988 sind in dem Zeitraum von 1988 bis 1998 noch 20% der Wohnungen und nach 1999 nur noch 8% des Wohnungsbestands hergestellt worden. (WfA Anstalt der NRW.BANK 2008).

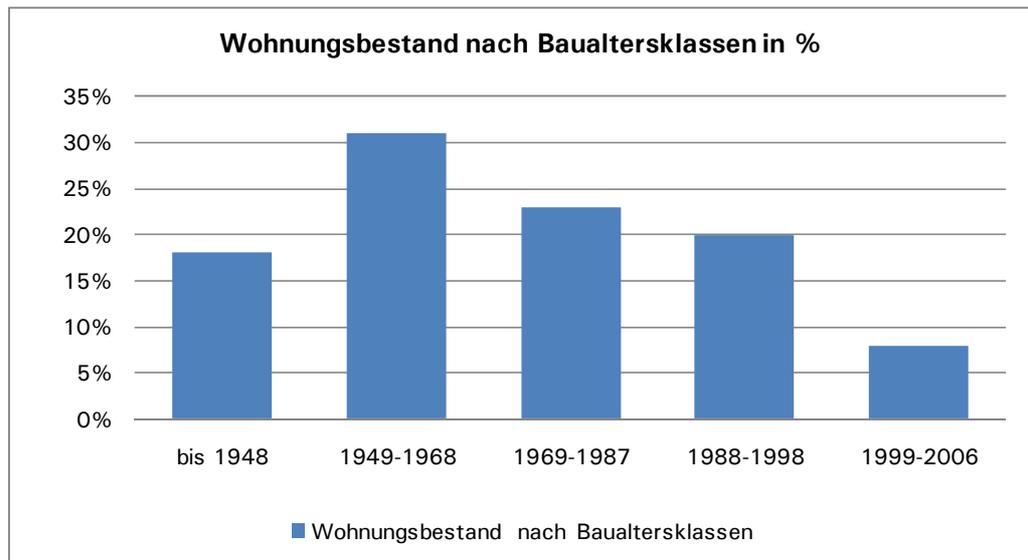


Abb. 24: Wohnungsbestand nach Baualtersklassen (Quelle: WfA Anstalt der NRW.BANK 2008)

Diese Zahlen deuten darauf hin, dass in Rheda-Wiedenbrück die Modernisierung von Wohnungen und Gebäuden z.B. in energetischer Hinsicht ein wichtiges Thema darstellen wird, um auch die älteren Wohnungsbestände dauerhaft als attraktiven Wohnraum nutzen zu können.

*Wohnfläche pro Person*

Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person liegt in Rheda-Wiedenbrück mit 39,7 m<sup>2</sup> leicht unter den Werten des Kreises Gütersloh (40,5 m<sup>2</sup>) und leicht über dem Durchschnitt des Landes NRW (38,7 m<sup>2</sup>). (WfA Anstalt der NRW.BANK 2008).

*Mietwohnungen*

Der Mietspiegel von Rheda-Wiedenbrück für das Jahr 2009 weist je nach Baujahr, Lage und Ausstattungsstandard Mieten ohne Nebenkosten von 3,30 € bis 6,90 € je m<sup>2</sup> auf. Rheda-Wiedenbrück befindet sich damit in der Mietstufe 3.

*Künftiger Bedarf nach Zielgruppen*

Eine von der Stadt Rheda-Wiedenbrück beauftragte Studie zu gefördertem Wohnraum in Rheda-Wiedenbrück (Planersocietät Dortmund 2009) hat ergeben, dass insgesamt derzeit in Rheda-Wiedenbrück kein erkennbarer Mangel an Wohnraum festzustellen ist. Kurz- bis mittelfristig besteht jedoch Bedarf an zusätzlichem Wohnraum, da auch die Anzahl der Haushalte weiter ansteigen wird. Es wird festgestellt, dass vor allem im Segment preiswerter kleiner Wohnungen zukünftig eine erhöhte Nachfrage zu erwarten ist. Außerdem ist damit zu rechnen, dass auf Grund der demographischen Entwicklung der Bedarf an seniorengerechtem Wohnraum, auch im preiswerten Segment zunehmen wird.

*Kinderreiche Familien*

Neben dem Bedarf im Bereich der preiswerten, kleinen Wohnungen wird zudem ermittelt, dass kinderreiche Familien in Rheda-Wiedenbrück auf dem Wohnungsmarkt nicht ausreichend versorgt sind.

Dem gegenüber hat die Studie ergeben, dass heute vor allem Wohnungen mittlerer Größe angeboten werden. Wohnungen geringer Größe oder sehr große Wohnungen sind nur im geringen Umfang vorhanden. Die Neubautätigkeit im Mietwohnungsbau ist deutlich zurückgegangen. Für das Angebot

an preiswertem Wohnraum ist außerdem zu beachten, dass die Zahl der preisgebundenen Wohnungen zukünftig durch das Auslaufen der Bindungsfristen deutlich abnehmen wird.

Von der Stadt Rheda-Wiedenbrück ist aufbauend auf den Ergebnissen der Studie zu gefördertem Wohnraum zudem der Wohnraumbedarf von Senioren im Rahmen der Studie „Wohnen im Alter in Rheda-Wiedenbrück“ (Stadt Rheda-Wiedenbrück 2010) gezielt untersucht worden. Eine Befragung der Senioren hat ergeben, dass insbesondere Personen die in einem Eigenheim oder einer Eigentumswohnung leben, diese Wohnform auch in Zukunft beibehalten möchten. Je nach Altersklasse haben dies zwischen 68% und 89% der Bewohner von Eigenheimen angegeben und zwischen 44% und 66% der Bewohner von Eigentumswohnungen.

*Wohnraum für  
Senioren*

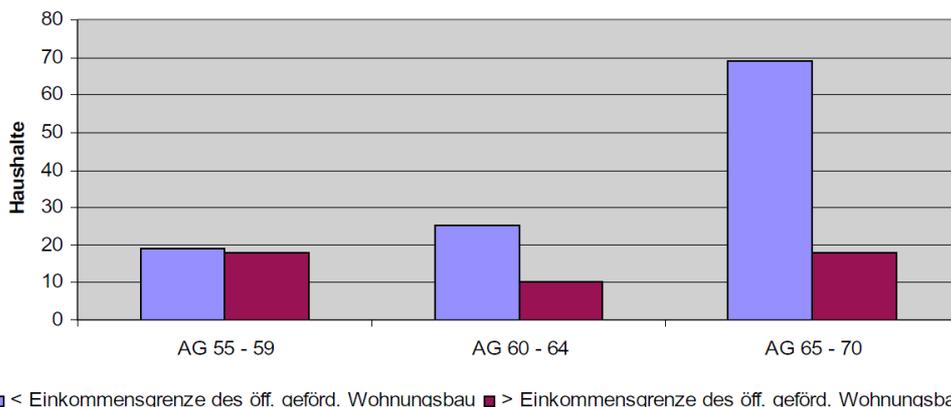


Abb. 25: Wunsch nach einer Seniorenwohnung (Quelle: Stadt Rheda-Wiedenbrück (2010))

Sofern die bisherige Wohnform beibehalten werden soll, spielt für einen überwiegenden Anteil der Befragten der seniorenrechtliche Umbau eine wichtige Rolle. Besonders bei den Bewohnern der Eigenheime zeigt sich ein klares Bild: in allen Altersgruppen wünschen über 70% einen seniorenrechtlichen Umbau der bisherigen Wohnung.

In Mietwohnungen ist der Wunsch, die bisherige Wohnform beizubehalten deutlich geringer. Er liegt je nach Altersklasse der Befragten zwischen 20% und 30%.

Neben dem Verbleib in der bisherigen Wohnform werden auch spezielle Angebote für Ältere nachgefragt.

Die Abbildung zeigt deutlich, dass eine Nachfrage nach Seniorenwohnungen besonders bei über 65-Jährigen festzustellen ist, die unter der Einkommensgrenze für den geförderten Wohnungsbau liegen. Dies deutet darauf hin, dass zukünftig vermehrt günstige seniorenrechtliche Wohnungen nachgefragt werden.

### 2.2.5. Zusammenfassung

- Bislang ist die Bevölkerungsentwicklung in Rheda-Wiedenbrück sehr positiv verlaufen, es findet noch ein moderates Wachstum statt.

- Die Bevölkerungsentwicklung unterscheidet sich deutlich zwischen den Ortsteilen, am stärksten sind Rheda und Wiedenbrück gewachsen.
- Es wandern sowohl junge Familien als auch Senioren zu.
- Auf Grund des demografischen Wandels wird der Anteil an alten Menschen deutlich zunehmen, das Durchschnittsalter wird sich erhöhen.
- Die natürliche Bevölkerungsentwicklung wird zukünftig zur Schrumpfung führen, Wachstum ist nur über Zuwanderung zu erzielen.
- Die Auswertung verschiedener Bevölkerungsprognosen lässt ein weiteres moderates Wachstum um ca. 4 % bis 2030 als realistisch erscheinen.
- 59,5 % der vorhandenen Wohnungen befinden sich in Ein- und Zweifamilienhäusern.
- Insgesamt besteht kein Wohnraummangel, sehr nachgefragt sind jedoch kleine günstige Mietwohnungen, sehr große Wohnungen für Familien und günstige, seniorengerechte Wohnungen.
- Seniorengerechter Umbau von Eigenheimen gewinnt an Bedeutung.

### **2.3. Wirtschaft und Arbeitsmarkt**

Rheda-Wiedenbrück weist eine vielfältige Wirtschaftsstruktur auf. Die zentrale Lage in der Region Ostwestfalen-Lippe und die unmittelbare Anbindung an die Autobahn A 2 haben entscheidenden Anteil an der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt. Mit einer guten Mischung aus Handel, Gewerbe und Industrie sind vielfältige Arbeitsplatzmöglichkeiten verbunden.

Die Industrialisierung der Stadt Rheda-Wiedenbrück hat einen weit zurückliegenden Ursprung und ist durch den Bau der Köln-Mindener Eisenbahn im 19. Jahrhundert stark beeinflusst worden. Rheda-Wiedenbrück weist historisch eine starke Tradition in der Holzverarbeitung und dem Möbelbau sowie dem Fahrzeug- und Maschinenbau auf, die sich bis heute fortgesetzt hat. Zudem hat in den letzten Jahren die Fleischverarbeitung stark an Bedeutung gewonnen.

Im Stadtgebiet befinden sich heute verschiedene gewerbliche und industrielle Schwerpunkte vor allem in den beiden Hauptorten Rheda und Wiedenbrück sowie im Ortsteil Lintel.

Des Weiteren entwickelt Rheda-Wiedenbrück gemeinsam mit der Stadt Oelde und der Gemeinde Herzebrock-Clarholz das 108 ha große interkommunale Gewerbegebiet „AUREA“ auf Rheda-Wiedenbrücker und Oelder Stadtgebiet. Es liegt unmittelbar an der A 2 und verfügt inzwischen über einen eigenen Autobahnanschluss. Die Industrie- und Gewerbeflächen dienen der Unterbringung von Produktions-, Logistik- oder Dienstleistungsunternehmen mit hohem Emissionspotenzial.

Die IHK Ostwestfalen zu Bielefeld hat im Jahr 2003 die Standortzufriedenheit von Unternehmen im Kreis Gütersloh anhand von 23 Standortfaktoren untersucht (IHK Ostwestfalen zu Bielefeld 2003). Als wichtigste Standortfaktoren werden von den Unternehmen die Höhe der Grund- und Gewerbesteuer, die Erreichbarkeit des Unternehmens, die Unternehmerfreundlichkeit der Verwaltung, die kommunalen Abgaben und Gebühren sowie die Verfügbarkeit qualifizierter Facharbeiter gesehen. Rheda-Wiedenbrück belegt im Vergleich zu den Städten im Kreis Gütersloh mit einem Zufriedenheitswert von 59,16% den vierten Platz. Zwar schneidet die Stadt bei der Bewertung der Höhe der Gewerbesteuer und der kommunalen Abgaben und Gebühren unterdurchschnittlich ab, erreicht dafür aber eine hohe Zufriedenheit in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Verfügbarkeit qualifizierter Facharbeiter. Die Unternehmerfreundlichkeit der Verwaltung wird als annähernd durchschnittlich bewertet.

### 2.3.1. Wirtschaftsstruktur von Rheda-Wiedenbrück

Die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten<sup>1</sup> auf die unterschiedlichen Wirtschaftszweige verdeutlicht in erster Linie die führende Position des verarbeitenden Gewerbes in Rheda-Wiedenbrück.

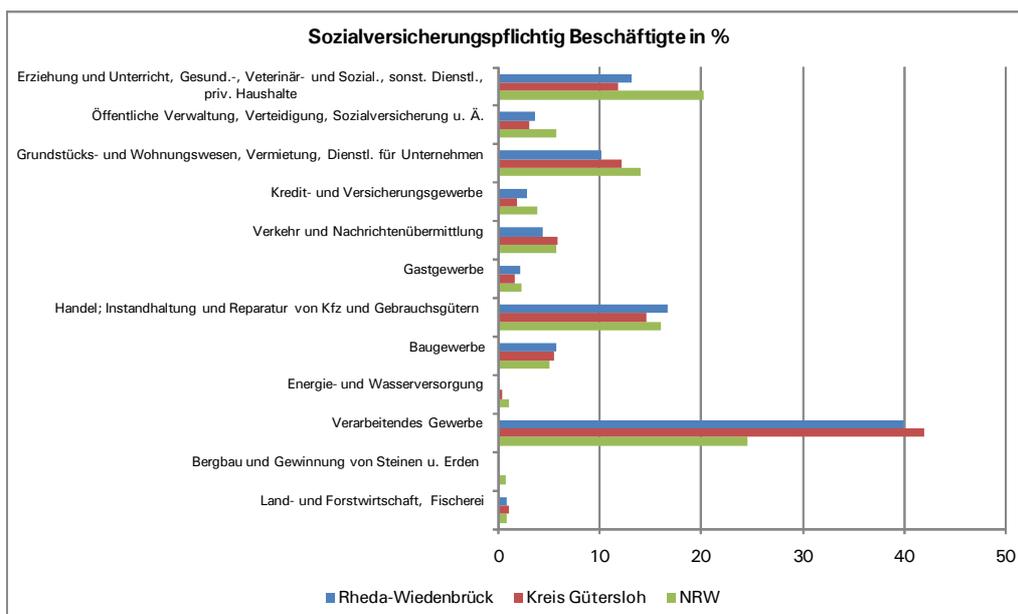


Abb. 26: Anzahl der Beschäftigten in den unterschiedlichen Wirtschaftszweigen in %, Stand 30.06.2006 (Quelle: IT NRW 2009)

40 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in diesem Bereich tätig, im Land NRW sind dies im Vergleich nur 24,6 %. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Beschäftigten in Dienstleistungsbranchen deutlich geringer als im Land NRW (siehe Abbildung), er hat in den letzten Jahren jedoch zugenommen. Im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr sowie

<sup>1</sup> Die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist eine der zentralen statistischen Kennzahlen für die Wirtschaftsstruktur. Dabei ist jedoch zu beachten, dass Selbständige und Beamte darüber nicht erfasst werden. Statistische Daten zu allen Erwerbstätigen liegen jedoch nur als Schätzung vor.

im Dienstleistungsbereich steigt zwischen 1998 und 2007 der Beschäftigtenanteil von 18,1 % auf 23,3 % und von 25,6 % auf 29,5 %.

Die Betrachtung der einzelnen Branchen zeigt einige lokale Besonderheiten der Wirtschaftsstruktur in Rheda-Wiedenbrück:

*Land- und Forstwirtschaft*

Sehr gering ist trotz der ländlich geprägten Region der Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft. Dies geht einher mit einem unterdurchschnittlichen Anteil an landwirtschaftlichen Flächen im Vergleich zum Kreis Gütersloh. Die Anzahl der landwirtschaftlichen Betriebe ist in den Jahren 1990 bis 2007 um 130 Betriebe gesunken. Dabei nehmen vor allem die Betriebe unter 30 ha ab. Dies spiegelt den allgemeinen Trend in der Landwirtschaft zu größeren Betriebseinheiten wider. Der Anteil der Nebenerwerbsbetriebe beträgt 2007 58,37 %. (Quelle: IT NRW 2010)

*Verarbeitendes Gewerbe*

Im verarbeitenden Gewerbe existieren 2006 37 Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten, 1996 sind es noch 40 Betriebe. Die Abnahme der Betriebszahl schlägt sich auch in den Beschäftigtenzahlen nieder. Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sinkt zwischen 1998 und 2007 von 47,8 % auf 40 %, weist jedoch im bundesweiten Vergleich immer noch ein hohes Niveau auf.

Eine wichtige Branche des verarbeitenden Gewerbes stellt der Fahrzeug- und Maschinenbau dar. Hier sind unter anderem die Unternehmen Venjakob, Westfalia und Prophete in Rheda-Wiedenbrück vertreten. Neben dem Fahrzeug- und Maschinenbau ist die Möbelindustrie traditionell ein wichtiger Wirtschaftszweig in Rheda-Wiedenbrück. Hier sind unter anderem die Marken interlübke, COR und Musterring ansässig. Die Möbelbranche hat zwischen 2003 und 2007 leicht schwankende Beschäftigtenzahlen und deutet somit auf den Strukturwandel der letzten Jahre in der Möbelbranche hin. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Bereichen Großhandel und Produktion liegt am 30.06.2008 bei 487 und macht somit einen Anteil von 3 % aus. Damit liegt der Anteil der Branche deutlich über dem Bundesdurchschnitt, dort beträgt er lediglich 0,44 %.<sup>2</sup>

*Fleischindustrie*

Bedeutende Branche in Rheda-Wiedenbrück ist außerdem die Fleischindustrie. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um den Betrieb B. & C. Tönnies Fleischwerk GmbH & Co. KG, der in Rheda ansässig ist. Bei dem Betrieb handelt es sich um eine der größten Schlachtereien in Europa. Der Branchenbericht 2008 der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten weist den Betrieb B.& C. Tönnies Fleischwerk GmbH & Co. KG mit 11 Mio. Schlachtungen als den größten Schweineschlachtbetrieb in Deutschland aus, international steht er für das Jahr 2006 an siebter Stelle. Die Größe des Betriebs wirkt sich jedoch nur bedingt auf die Statistik der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aus, da in dem Unternehmen viele Leiharbeiter tätig sind. In Rheda-Wiedenbrück arbeiten am 30.06.2008 784 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte<sup>3</sup> in der Branche Schlachten und Fleischverarbeitung. Sie stellen damit 4,9 % aller

<sup>2</sup> Eigene Zusammenstellung basierend auf den Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach der WZ 2003, Stand: Mai 2009.

<sup>3</sup> Eigene Zusammenstellung basierend auf den Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach der WZ 2003, Stand: Mai 2009.

sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Rheda-Wiedenbrück. Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil der Beschäftigten in der Branche bei 0,54 %, der Anteil der Beschäftigten in Rheda-Wiedenbrück liegt also weit über dem Bundesdurchschnitt.

Dies spiegelt jedoch nicht die reale Anzahl der Arbeitskräfte wider, die in Rheda-Wiedenbrück in der Branche arbeiten, da viele der Arbeitskräfte nicht als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig sind und somit in der Statistik nicht erfasst werden. Der reale Anteil an Arbeitskräften wird also noch weiter über dem Bundesdurchschnitt liegen. Die hohe Zahl an Leiharbeitern ausländischer Unternehmen und die jeweils kurzen Aufenthalte auf Grund der Beschäftigungsform wirken sich auf den Wohnstandort Rheda-Wiedenbrück aus, hierzu siehe Kapitel 3.2.

Rheda-Wiedenbrück weist mit dem weitgehend erhaltenen historischen Stadtkern Wiedenbrück und der teilweise überkommenen historischen Altstadt Rhedas, der Flora-Westfalica und der attraktiven landschaftlichen Umgebung einige touristische Potenziale auf. Neben der Gastronomie ist das Beherbergungsgewerbe ein zentraler Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus.

*Tourismus*

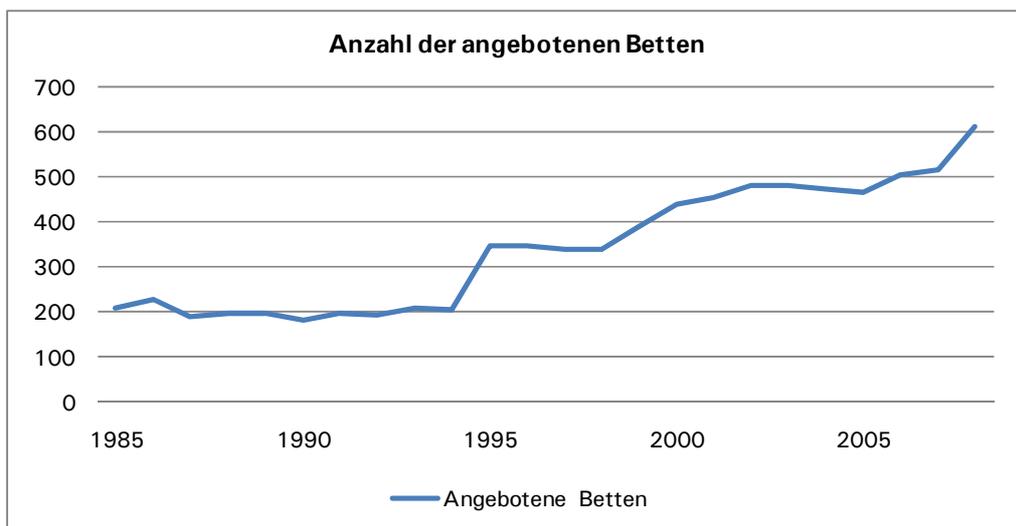


Abb. 27: Anzahl der angebotenen Betten, Stand 31.12.2008 (Quelle: IT NRW 2010)

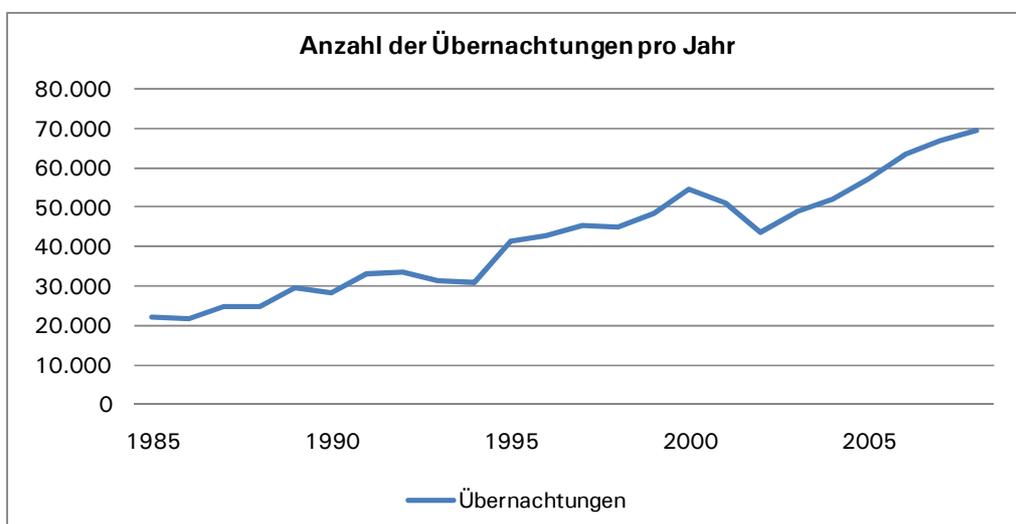


Abb. 28: Anzahl der Übernachtungen pro Jahr, Stand 31.12.2008 (Quelle: IT NRW 2010)

Rheda-Wiedenbrück verfügt derzeit über 15 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 6 Betten. Alle Betriebe zusammen verfügen insgesamt über 612 Betten. Die Kapazitäten im Beherbergungsgewerbe sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. So hat sich Zahl der angebotenen Betten seit 1985 von 209 auf 612 im Jahr 2008 fast verdreifacht.

Ebenso ist auch die Anzahl der Übernachtungen in den letzten Jahren von 22.013 im Jahr 1985 auf 69.566 im Jahr 2008 stark angestiegen.

Die Zunahme der Kapazitäten im Bereich des Beherbergungsgewerbes deckt sich auch mit der Entwicklung der Beschäftigtenzahl in der Branche. Hier hat in den letzten Jahren eine Zunahme stattgefunden.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt nach den Daten des IT NRW im Jahr 2008 1,5 Übernachtungen. In den vorangegangenen Jahren hat sie zwischen 1,4 und 1,7 Übernachtungen leicht geschwankt. Damit liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer heute unter dem Landesdurchschnitt. Diese beträgt in NRW durchschnittlich 2,3 Tage. Rheda-Wiedenbrück wird statistisch der Tourismusregion Teutoburger Wald zugerechnet. Hier liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2008 mit 3,7 Übernachtungen noch über dem Landesdurchschnitt. Die deutet auf weitere Entwicklungspotenziale im Tourismus, z.B. über eine Steigerung der Aufenthaltsdauer hin.

Bei der Analyse der Übernachtungszahlen im Hinblick auf die touristische Entwicklung ist zu beachten, dass in den Zahlen sowohl Geschäftsreisende als auch Freizeittouristen erfasst werden und sich anhand der vorliegenden Daten keine Aussagen über den Reisezweck treffen lassen. Der Anstieg der Übernachtungszahlen und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer kann also nicht allein auf eine positive Entwicklung im Tourismus zurückgeführt werden, sondern kann auch durch ansteigende Übernachtungszahlen im Bereich der Geschäftsreisen ausgelöst werden.

#### *Einzelhandel*

Im Zuge des 2008 erarbeiteten Einzelhandelskonzepts (Junker und Kruse 2008) wurden die folgenden wesentlichen Strukturkennwerte für den Einzelhandel in Rheda-Wiedenbrück herausgearbeitet:

- In Rheda-Wiedenbrück existieren 350 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von ca. 81.300 m<sup>2</sup>. Pro Betrieb beträgt die durchschnittliche Verkaufsfläche etwa 230 m<sup>2</sup>. Dies deutet auf eine leicht unterdurchschnittliche Verkaufsflächengröße pro Betrieb im Vergleich zum Bundesdurchschnitt hin.
- Die Verkaufsflächenausstattung pro Einwohner beträgt etwa 1,8 m<sup>2</sup> und liegt damit leicht unter dem Durchschnittswert von etwa 2 m<sup>2</sup> pro Einwohner in vergleichbaren Städten. Die durchschnittliche Verkaufsflächenausstattung pro Einwohner fällt in den einzelnen Hauptbranchen jedoch sehr unterschiedlich aus.

Die Struktur der Doppelstadt bringt Probleme bei der räumlichen Verteilung der Einzelhandelsbetriebe mit sich. Rheda-Wiedenbrück hat sich im Einzelhandel nicht als starkes Mittelzentrum ausgebildet. Zur räumlichen Verteilung und der Versorgungssituation im Einzelhandel siehe im Detail Kapitel 2.4.1.

Weiterer wichtiger Indikator ist die Kaufkraftkennziffer, sie gibt in Prozentzahlen das Konsumpotenzial einer Region pro Einwohner im Vergleich zum nationalen Durchschnitt an. Der Bundesdurchschnitt hat den Normwert 100 %, d.h. Werte, die darüber liegen, sind über dem nationalen Durchschnitt.

Nach Angaben der Pro Wirtschaft GT GmbH hat Rheda-Wiedenbrück 2003 eine einzelhandelsbezogene Kaufkraftkennziffer von 102,10 je Einwohner, 2007 beträgt diese 102,77. Damit liegt die Stadt im Vergleich zu anderen Kommunen aus dem Kreis Gütersloh im Mittelfeld, die benachbarte Stadt Rietberg und die Gemeinde Herzebrock-Clarholz liegen mit 100,90 bzw. 101,57 jedoch darunter, die Stadt Gütersloh mit 106,71 darüber. Im Kreisvergleich hat der Kreis Gütersloh mit 103,24 je Einwohner die beste Kaufkraft der Kreise in OWL (Pro Wirtschaft GT GmbH (2008)).

### **2.3.2. Arbeitsmarkt**

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück verzeichnet in den letzten Jahren eine leicht negative Arbeitsplatzentwicklung, weist insgesamt aber eine relativ gute Ausstattung mit Arbeitsplätzen auf. Am 30.06.2007 sind in Rheda-Wiedenbrück 14.756 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt. 1998 gibt es noch 15.650 Beschäftigte am Arbeitsort, so dass bis 2007 eine Abnahme von ca. 6 % erfolgt ist.

Der Kreis Gütersloh weist am 30.06.2007 eine Arbeitslosenquote von 6,5 % auf, im Mai 2009 liegt sie bei 5,4 %. Die Arbeitslosenquote 2007 befindet sich im Vergleich zu Deutschland (8,2 %) und NRW (9 %) deutlich darunter (Bundesagentur für Arbeit (2009)). Dies verdeutlicht die verhältnismäßig gute Lage auf dem Arbeitsmarkt im Kreis Gütersloh.

Auf kommunaler Ebene werden keine Arbeitslosenquoten von der Arbeitsagentur veröffentlicht. Folgende absolute Zahlen hat das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik zum 30.06.2008 für Rheda-Wiedenbrück herausgegeben: Insgesamt gibt es 1.172 Arbeitslose. Davon sind 628 weiblich und 259 Ausländer. 165 der Arbeitslosen sind unter 25 Jahre alt und 113 älter als 55. 323 der Arbeitslosen waren ein Jahr und länger arbeitslos (IT NRW 2010).

Die Pro Wirtschaft GT GmbH führt in ihrem Statistikbericht Kreis Gütersloh den Arbeitslosenquotienten auf (Pro Wirtschaft GT GmbH (2008)). Dies ist die Zahl der Arbeitslosen bezogen auf die Summe der Zahl der Beschäftigten und der Arbeitslosen. Rheda-Wiedenbrück weist 2007 einen Arbeitslosenquotienten von 8,26 % auf. Dieser Wert hat stetig geschwankt. Der höchste Wert wird 2005 mit 13,7 % erreicht.

Im Jahr 2007 hat Rheda-Wiedenbrück 8.064 Einpendler und 9.050 Auspendler (siehe Abb. 29). Der Statistikbericht der Pro Wirtschaft GmbH aus April 2008 verdeutlicht zur Berechnung der Berufspendler, dass die Zahlen der Berufsein- und Auspendler zwar schwankten, aber seit 1999 insgesamt um 1.100 Ein- und Auspendler angestiegen sind.

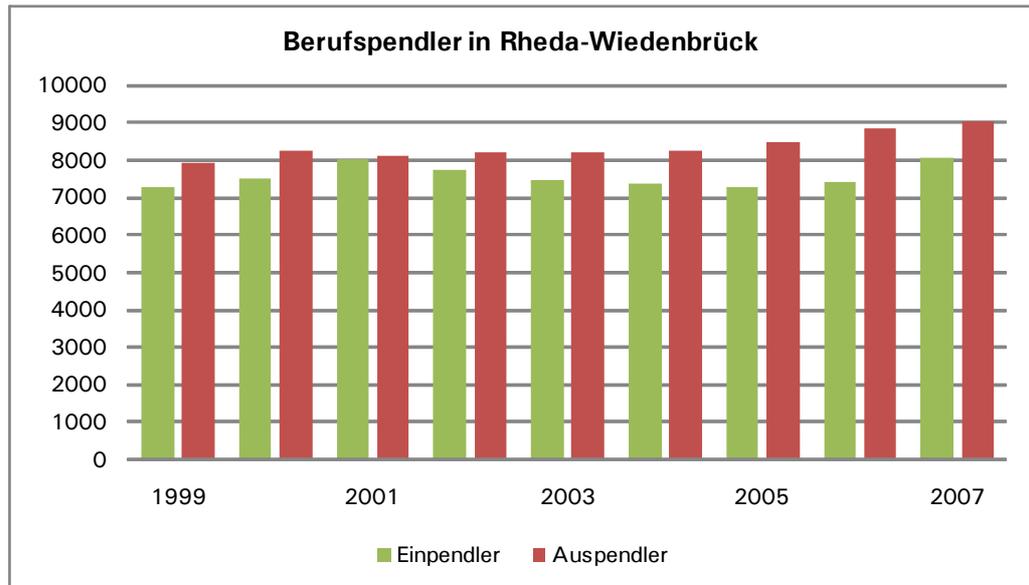


Abb. 29: Ein- und Auspendler in Rheda-Wiedenbrück (Quelle: Pro Wirtschaft GT GmbH (2008a))

Die Zahlen der Ein- und Auspendler zeigen einen negativen Pendlersaldo von 986. Bezieht man den Pendlersaldo auf die Bezugsgröße je 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte erreicht Rheda-Wiedenbrück den Wert -67, bezogen auf je 1.000 Einwohner den Wert -21 (Pro Wirtschaft GT GmbH (2008a)). Aus diesen Ergebnissen lässt sich schließen, dass die am Ort vorhandenen Arbeitsplätze zwar nicht ausreichen, um die Einwohner insgesamt mit Arbeitsplätzen zu versorgen, sich die Stadt aber als beliebter Wohnstandort etabliert hat.

### 2.3.3. Zusammenfassung

- Insgesamt verfügt Rheda-Wiedenbrück über eine gute wirtschaftliche Ausgangslage.
- Die Stadt weist mit ca. 40% einen überdurchschnittlich hohen Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Branche des verarbeitenden Gewerbes auf.
- Leitbranchen in Rheda-Wiedenbrück sind der Fahrzeug- und Maschinenbau, die Möbelindustrie und die Fleischindustrie.
- Die Tourismuswirtschaft ist in den letzten Jahren gewachsen und weist Entwicklungspotenzial auf.
- Die Verkaufsflächenausstattung im Einzelhandel ist leicht unterdurchschnittlich.
- Es herrscht eine relativ gute Lage auf dem Arbeitsmarkt im Vergleich zum Landes- und Bundesdurchschnitt.
- Es pendeln mehr Arbeitnehmer aus als ein.

## 2.4. Soziale und kulturelle Infrastruktur

### 2.4.1. Grundversorgung und Einzelhandel

Die großen Stadtteile Rheda und Wiedenbrück verfügen jeweils über einen zentral gelegenen, teils historischen Ortskern mit einem unterschiedlich geprägten Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot. Nördlich und südlich der Trasse der A 2 bestehen gewerblich strukturierte Flächen, die sich zudem als Einzelhandelsstandort mit teilweise großen Verkaufsflächen darstellen (Hauptstraße/ Feldhüserweg).

*Einzelhandel*

Zum Zeitpunkt der Erhebung bei der Erstellung des Einzelhandelskonzepts (Junker und Kruse 2008) lag der Einzelhandelsschwerpunkt, gemessen an der Größe der Verkaufsfläche, im Stadtteil Wiedenbrück. In den kleineren Stadtteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit besteht ein geringes Einzelhandelsangebot, das eine untergeordnete Rolle für die Versorgungsfunktion spielt.

Nach dem Einzelhandelskonzept entfallen 42 % der Gesamtverkaufsfläche auf den Sonderstandort Hauptstraße/Feldhüserweg, wo die Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel zu einem großen Anteil vertreten ist. Die Stadtkerne von Rheda und Wiedenbrück haben Angebotschwerpunkte in den Warengruppen Bekleidung/Wäsche und Schuhe/ Lederwaren. Insgesamt betrachtet übernehmen die zwei Zentren „die Funktion eines Stadtteilzentrums oder die Versorgungsfunktion eines Grundzentrums, nicht jedoch die eines starken Mittelzentrums“ (Junker und Kruse 2008).

Bei der wohnungsnahen Grundversorgung kommt der Hauptwarengruppe Nahrungs- und Genussmittel besondere Bedeutung zu. Rheda-Wiedenbrück verfügt hier über eine Verkaufsfläche von 0,46 m<sup>2</sup> je Einwohner und liegt damit im Bundesvergleich überdurchschnittlich hoch. Räumlich differiert diese Verkaufsflächenausstattung im Stadtgebiet jedoch stark:

- Die großen Stadtteile Rheda und Wiedenbrück übernehmen besonders mit ihren Stadtkernen und dem Standort an der Hauptstraße/Feldhüserweg die wichtigste Versorgungsfunktion.
- In St. Vit, Batenhorst und Lintel wird die Versorgungssituation als sehr schwach bewertet, jedoch ist die Ansiedlung eines Lebensmittelanbieters auf Grund der geringen Einwohnerzahl betriebswirtschaftlich nach heutiger Marktsituation nicht lohnenswert.

Unter Berücksichtigung der fußläufigen Erreichbarkeit wird wiederum deutlich, dass die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück über eine dichte Lebensmittelanbieterstruktur verfügen, nur im Westen von Rheda und im Südwesten von Wiedenbrück bestehen unterversorgte Siedlungsflächen. Im Süden von Wiedenbrück wurde jüngst ein neuer Lebensmittelmarkt angesiedelt, der die bisherige Unterversorgung in diesem Bereich verbessert.

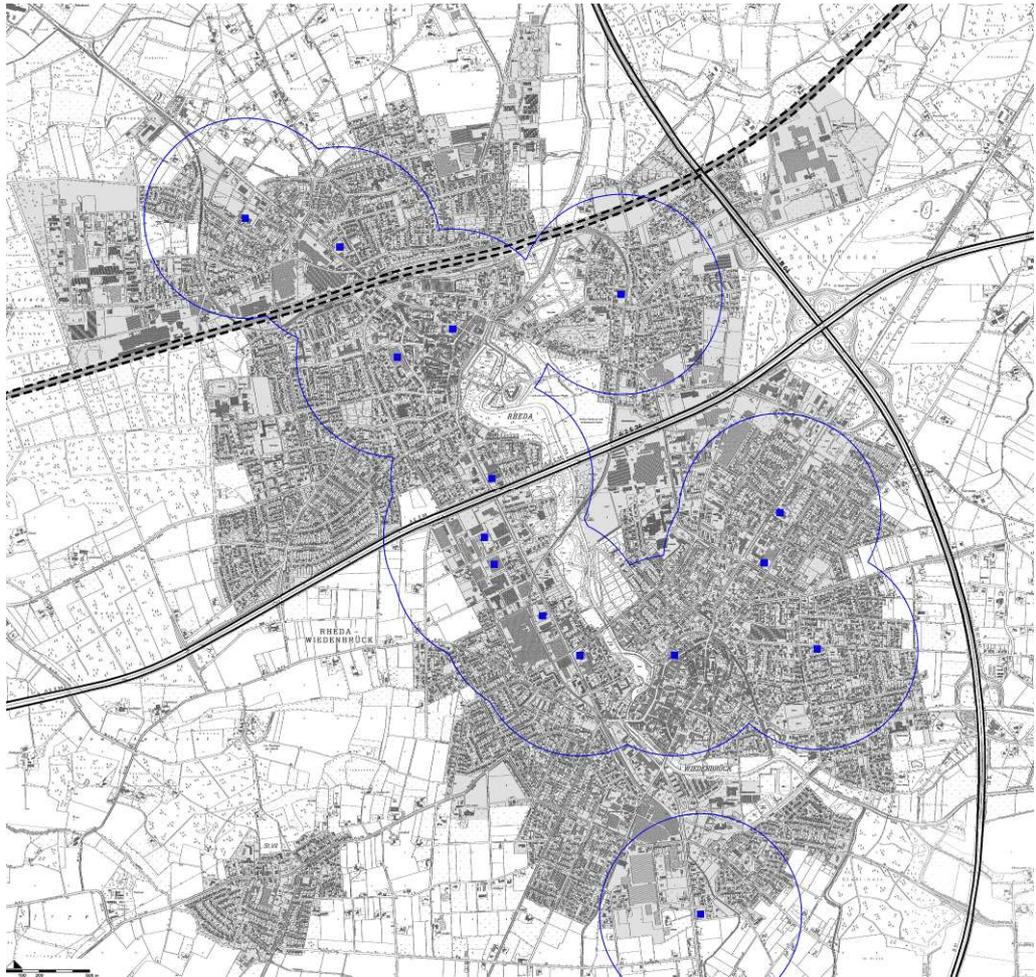


Abb. 30. Fußläufige Erreichbarkeit strukturprägender Lebensmittelmärkte in Rheda-Wiedenbrück sowie Markierung eines Einzugsbereichs von 600 m

### Medizinische Versorgung

Die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück verfügen über eine gute medizinische Versorgung mit Allgemein- und Fachärzten. Es sind weitgehend alle relevanten fachärztlichen Sparten vertreten. In den kleineren Stadtteilen besteht kaum eine ärztliche Versorgung, nur in St. Vit gibt es einen Allgemeinmediziner.



Abb. 31: Krankenhaus Rheda

Es sind zwei Krankenhäuser vorhanden, das St. Vinzenz-Hospital in Wiedenbrück und die Betriebsstätte Rheda des Städtischen Klinikums Gütersloh. Sie liegen jeweils im Osten der beiden Stadtteile und praktizieren in teilweise unterschiedlichen Fachgebieten. Die nächsten größeren Krankenhäuser liegen in Gütersloh. Die darüber hinaus gehende spezielle Versorgung erfolgt in den Kliniken der Oberzentren Bielefeld oder Münster.

Das medizinische Angebot wird durch einige Apotheken sowie diverse Praxen für Massagen, Physiotherapie, Ergotherapie und Logopädie in den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück abgerundet. Die medizinische Grundversorgung sowie die spezielle Versorgung der Bevölkerung sind insgesamt ausreichend gedeckt.

### 2.4.2. Gemeinbedarf

In Rheda-Wiedenbrück gibt es insgesamt 21 Kindergärten und Tageseinrichtungen von unterschiedlichen Trägern, wovon neun im Stadtteil Rheda liegen. Eine Besonderheit stellt der von der GNU in Rheda östlich der B 64 am Bänischsee geführte Waldkindergarten dar.



*Kindergärten*

Abb. 32: Standorte der Kindergärten in Rheda und Wiedenbrück sowie Markierung eines Einzugsbereichs von 1.000 m

In den umliegenden kleinen Ortsteilen Batenhorst, Lintel und St. Vit gibt es jeweils einen katholisch geführten Kindergarten, in Lintel wird eine ganztägige Betreuung angeboten. In der räumlichen Betrachtung wird deutlich, dass die Versorgung mit Kindergärten bzw. Tageseinrichtungen das gesamte Stadtgebiet angemessen abdeckt.

Die Kreisverwaltung Gütersloh hat die Kindergartensituation im Kreisgebiet untersucht und für Rheda-Wiedenbrück folgende Ergebnisse herausgearbeitet:

*Kindergartenplanung  
Kreis Gütersloh*

- Die Gesamtzahl der Kindergartenkinder wird ab dem Kindergartenjahr 2008/2009 in den darauf folgenden drei Jahren sukzessive um ca. 280 abnehmen.
- Insgesamt wird ab dem Kindergartenjahr 2010/2011 ein Überhang von 59 bzw. 186 Betreuungsplätzen im zweiten Jahr erwartet.
- Im Stadtteil Rheda sinkt die Zahl der Kinder im Kindergartenalter in den Einschulungsjahren 2009 bis 2014 stetig. In den letzten

Kindergartenjahrgängen besteht bereits ein Überhang an von bis zu 90 Betreuungsplätzen.

- In Wiedenbrück gibt es bereits in allen vier Jahren mehr Betreuungsplätze als Kinder. Der Überhang wächst von sieben auf 94 an.
- In Batenhorst und Lintel ist die Zahl der Kinder relativ stabil, in Batenhorst besteht jedoch durchgehend ein Defizit an Betreuungsplätzen, während in Lintel dauerhaft ein weitgehend ausgewogenes Verhältnis besteht.
- In St. Vit sinkt die Zahl der Kindergartenkinder, so dass sich der in den ersten beiden Jahren bestehende Fehlbedarf in den letzten beiden Jahrgängen in einen Überhang umwandelt.

Dieses Ergebnis entspricht auch der Tendenz im gesamten Kreisgebiet, wobei der Überhang dort im letzten Jahr im Vergleich deutlich größer ausfällt.

In der Gegenüberstellung der drei Altersgruppen drei Monate bis ein Jahr, ein bis zwei Jahre sowie zwei Jahre bis zwei Jahre und zehn Monate im Kindergartenjahr 2008/2009 wird deutlich, dass für Kinder unter drei Jahren eine Betreuungsquote von 10,9 % in Rheda-Wiedenbrück erreicht wird. Mit den gesamten Werten liegt die Doppelstadt etwa im Kreisdurchschnitt.

Die Kindergartenplanung der Stadt erfolgt über das Jugendamt des Kreises Gütersloh. Nach Angaben des Kreises werden auf Grund der Ergebnisse des Demografieberichts des Kreises Gütersloh im Kindergartenjahr 2013/2014 stabile Kinderzahlen erwartet. Bis 2013 sind in den einzelnen Kindergärten Umbaumaßnahmen für die Unterbringung von unter Dreijährigen geplant. Zurzeit sind teilweise zeitlich befristete Gruppen für die geburtenstarken Jahrgänge eingerichtet, die im Zuge der weiteren Entwicklung der Kinderzahlen angepasst werden.

### *Spielplätze*

Zurzeit unterhält die Stadt Rheda-Wiedenbrück 103 Spielplätze. Diese unterteilen sich wie folgt:

- 87 öffentlich zugängliche Spielplätze
- 16 Schulspielplätze, teilw. öffentlich zugänglich

Die Schulspielplätze sind überwiegend für kleine und ältere Kinder konzipiert, Teilflächen sind für die Zielgruppe der Kleinkinder bis 6 Jahre angelegt. Es gibt in allen Stadtteilen separate Bolzplätze und zudem in Rheda und Wiedenbrück Spielplätze mit Bolzplatzbereichen.

Alle vorhandenen Flächen liegen in fußläufiger Erreichbarkeit der Wohngebiete innerhalb der Siedlungsbereiche. Die Spielplätze verfügen überwiegend über einen guten Ausstattungsstandard (Art und Qualität der Spielgeräte), einige bedürfen jedoch einer Erneuerung und verbesserten Gestaltung mit neuen Spielgeräten und einer Neugliederung der Fläche (z.B. Spielplatz nördlich der Wohnsiedlung an der Gebrüder-Thalheimer-Straße in der Ortmeier-Siedlung, Spielareal zwischen der Vogelsangstraße und Schmiedestraße in Wiedenbrück) Ein Teil der Spielflächen könnte durch Anpassungen an den Grünstrukturen und Einfriedungen aufgewertet

und attraktiver gestaltet werden. Zudem fehlen auf manchen Spielplätzen Sitzmöglichkeiten für Begleitpersonen.

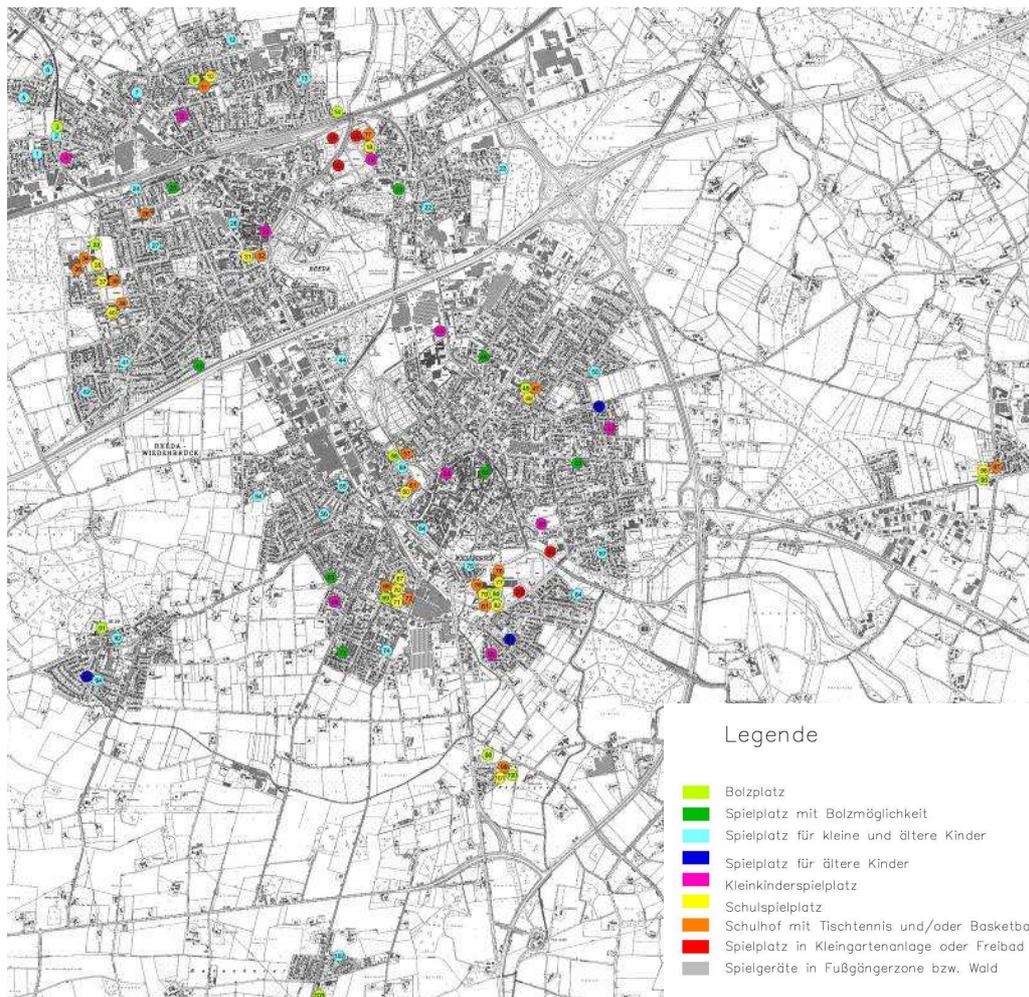


Abb. 33. Übersicht Spielplätze (Quelle: Stadt Rheda-Wiedenbrück (2009b))

In den letzten Jahren sind einige Spielflächen auf Grund der fehlenden Nutzung umgewandelt worden, z.B. ein relativ großer Spielplatz an der Bielefelder Straße oder der Spielplatz an der Hoppenstraße, der zu einem Bouleplatz umfunktioniert worden ist. Zurzeit sind der Stadt keine Spielplätze bekannt, die schlecht oder gar nicht angenommen werden. Somit besteht aktuell kein Bedarf für Rückbau oder Umwandlung von Flächen. Festzuhalten ist auch, dass die Umwandlung von Spielplätzen bzw. die Anpassung an die Altersstruktur der Bewohner auch dazu führen kann, dass die älteren Wohngebiete in Rheda und Wiedenbrück mit Blick auf einen anstehenden Generationswechsel teilweise nicht mehr optimal mit Spielplätzen ausgestattet sein werden.

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück verfügt über insgesamt 18 Schulen, davon: *Schulen*

- neun Grundschulen
- acht weiterführende Schulen
- eine Förderschule für Lernbehinderte

Bei der Erstellung des aktuellen Schulentwicklungsplans (Dr. Garbe Consult 2009) ist die Bevölkerungsentwicklung von 2007/2008 bis

2014/2015 zu Grunde gelegt worden. Als Folge der demografischen Entwicklung verliert die „Doppelstadt“ in diesem Zeitraum im Primarbereich (Grundschulen) insgesamt sieben Klassen im gesamten Stadtgebiet.

*Situation in Rheda*

Für die Planungszone Rheda, in der sich drei Grundschulen befinden, ergibt die Untersuchung Folgendes:

- Die Schülerzahl steigt in den Schuljahren ab 2010/2011 an und sinkt erst zum Ende des Untersuchungszeitraums.
- Kein Schulstandort ist verzichtbar, jedoch wird für die Wenneberschule keine stabile Zwei-, aber Einzügigkeit erwartet.

*Situation in Wiedenbrück, Batenhorst und Lintel*

Für die Planungszone Wiedenbrück einschließlich Batenhorst und Lintel, in der sechs Grundschulen liegen, stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Von 2007/2008 bis 2014/2015 sinkt die Schülerzahl.
- Die Brüder-Grimm-Schule, die Eichendorffschule und die Piuschule werden mindestens eine stabile Zwei-Zügigkeit aufweisen.
- Die Michael-Ende-Schule kann keine stabile Zweizügigkeit erreichen.
- Für die Bonifatiuschule (Batenhorst) und für die Postdammschule (Lintel) wird langfristig keine Einzügigkeit erwartet.

St. Vit ist keiner Planungszone zugeordnet, da der Ortsteil über keine eigene Grundschule verfügt. Die Schüler besuchen die Grundschulen im gesamten Stadtgebiet.

*Handlungsansätze und Zielsetzungen*

Vor diesem Hintergrund hat der Schulentwicklungsplan 2009 folgende Handlungsansätze ergeben:

- Auf Grundlage des Gutachtens ist in Rheda bereits zum 01.02.2008 die Zusammenlegung der Wenneber- und Andreasschule als Schulverbund erfolgt.
- Auch für die Planungszone Wiedenbrück wird die Einrichtung eines Schulverbunds empfohlen (Pius-, Bonifatius-, Eichendorff- und Postdammschule). Die Standorte Bonifatius- und Postdammschule sollen dabei erhalten werden.
- Auf Grund der empfohlenen Prüfung der Entwicklung der Schülerzahlen der Michael-Ende-Schule in der Planungszone Wiedenbrück im Winter 2010, wurde eine Auflösung der Schule beschlossen. Abb. 34 zeigt, dass wenn man einen Einzugsbereich von 1.000 m zugrunde legt sich eine Lücke der Grundschulversorgung zwischen Rheda und Wiedenbrück ergibt.
- Seitens der Stadt wird bislang das Ziel verfolgt, die beiden kleinen Grundschulen in Batenhorst und Lintel zu erhalten.



Abb. 34: Standorte der Grundschulen in Rheda und Wiedenbrück sowie Markierung eines Einzugsbereichs von 1.000 m

In weitgehend jeder Grundschule besteht das Angebot der Offenen Ganztagschule in Trägerschaft der VHS Reckenberg-Ems.

*Offene  
Ganztagschule*

Für die beiden Gymnasien in Rheda und Wiedenbrück zeigen sich unterschiedliche Prognosewerte. Das Einstein-Gymnasium in Rheda hält zunächst seine hohe Schülerzahl, bevor sie im Schuljahr 2013/2014 absinkt. In den ersten Jahren könnten zur Entspannung der Raumsituation Klassenzimmer der unmittelbar benachbarten Matthias-Claudius-Schule genutzt werden. Im Ratsgymnasium in Wiedenbrück wird ein kontinuierliches Absinken der Schülerzahl erwartet. Zurzeit herrscht jedoch noch eine Raumknappheit. In den ersten Jahren könnte die Schule auf Klassenzimmer der Michael-Ende-Schule zurückgreifen, eine Entspannung der Raumsituation wird 2013/2014 gesehen.

*Weiterführende  
Schulen*

*Gymnasien*

Die Doppelstadt verfügt über zwei Realschulen, die Osterrath-Realschule in Wiedenbrück und die Ernst-Barlach-Realschule in Rheda. Für die Ernst-Barlach-Realschule bedeutet die Bevölkerungsentwicklung sinkende Schülerzahlen bis 2014/2015, jedoch wird nach Angaben des Gutachters die Zwei-, eher Dreizügigkeit erhalten bleiben. Seit Gründung der Realschule in Langenberg erfährt die Osterrath-Realschule eine leichte Entspannung, die Schülerzahlen sinken im Planungszeitraum. Trotzdem wird auch diese Realschule ihre Eigenständigkeit langfristig behalten können.

*Realschulen*

*Hauptschulen*

Zudem gibt es in Rheda-Wiedenbrück zwei Hauptschulen, die Matthias-Claudius-Hauptschule in Rheda und die Ketteler-Hauptschule in Wiedenbrück. Die Schülerzahl der Matthias-Claudius-Hauptschule bleibt relativ konstant, so dass eine Zwei- bis Dreizügigkeit über den Prognosezeitraum nach Angaben des Schulentwicklungsplans gewährleistet ist. Die Ketteler-Hauptschule erfährt seit 2003/2004 einen deutlichen Abstieg in der Schülerzahl, bis 2014/2015 entspricht dies einem Verlust von drei Klassen. Trotzdem kann auch hier eine Zwei- bis Dreizügigkeit erhalten bleiben.

*Förderschulen*

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück verfügt über eine ein- bis zweizügige Förderschule für etwa 180 lernbehinderte Kinder und Jugendliche. Zum Einzugsbereich gehören neben Rheda und Wiedenbrück auch die kleineren Kommunen im Umfeld der Stadt. Im Vergleich der Entwicklung der Schülerzahlen an Förderschulen in NRW wird insgesamt für diese besondere Einrichtung ein Rückgang der Schülerzahlen erwartet. Eine Zwei-Zügigkeit wird voraussichtlich nicht aufrecht erhalten werden können. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Schulentwicklungsplan eine Abstimmung kommunaler Schulträger mit dem Kreis. Hinzugekommen ist 2009 ein Standort der Förderschule des Kreises am Georg-Nolte-Weg.

*Offene Ganztags-  
schule*

Für die Einrichtung der Räumlichkeiten zum Offenen-Ganztags-Schulbetrieb an den weiterführenden Schulen sind besondere u.a. auch bauliche Vorkehrungen zu treffen, die im Schulentwicklungsplan ausführlich diskutiert werden. Darauf wird an dieser Stelle verwiesen. Die Matthias-Claudius-Hauptschule in Rheda ist als erste weiterführende Schule seit vier Jahren als Offene Ganztagschule eingerichtet, die Osterrath-Realschule in Wiedenbrück verfügt seit 2009 mit Beginn der fünften Klasse über den Offenen-Ganztags-Schulbetrieb. Das Angebot des Einstein-Gymnasiums in Rheda ist 2010 hinzugekommen.

*Gesamtschule*

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück bietet ausgenommen der Gesamtschule alle Schulformen an, jedoch kann dieser Bedarf durch die zwei Gesamtschulen in Gütersloh gedeckt werden.

*Volkshochschule*

Die Angebote der Volkshochschule Reckenberg-Ems ergänzen die Bildungsoptionen der Stadt Rheda-Wiedenbrück.

*Einrichtungen für  
Jugendliche*

Rheda-Wiedenbrück verfügt über eine vielfältige Struktur an Jugendhäusern und Einrichtungen für Jugendliche, die i.W. in den beiden großen Stadtteilen liegen:

- Die katholischen Pfarrgemeinden in Wiedenbrück haben Jugendheime bzw. ein Jugendhaus, in denen verschiedene Freizeitaktivitäten angeboten werden.
- Die evangelische Versöhnungskirchengemeinde betreibt in Wiedenbrück ein Jugendheim und in Rheda das Schnitkerhaus für Jugendliche.
- In der Alten Emstorschule in Rheda finden verschiedene Aktivitäten für junge Menschen statt.
- Der seit 1992 tätige Jugendkulturring bietet ein kulturelles Programm für Jugendliche an. Darunter sind z.B. Kabarett und Kleinkunst, Kinder- und Jugendtheater, Konzerte, Seminare und der Kinobus.

- Die VHS Reckenberg-Ems hat diverse Kurse und Freizeitaktivitäten für junge Menschen in ihrem Programm.

Seit 1992 besteht ein aktiver Seniorenbeirat, der sich für die Belange der älteren Menschen in der Stadt einsetzt. Der Seniorenbeirat hat u.a. die Broschüre „Von Senioren für Senioren“ erarbeitet, in der wichtige Informationen und Adressen für alte Menschen aufgeführt sind.

### *Einrichtungen für Senioren*

Das Sozialamt der Stadtverwaltung berät trägerunabhängig Pflegebedürftige und ihre Angehörige zu Themen wie z.B. dem barrierefreien Umbau der Wohnung und den entsprechenden Fördermöglichkeiten sowie Freizeitaktivitäten etc. Die Doppelstadt verfügt über Einrichtungen verschiedener Organisationen/Träger:

- Seniorenheime, deren Angebote sowohl betreutes Wohnen als auch stationäre Pflege abdecken,
- den offenen Mittagstisch,
- Essen auf Rädern,
- ein Begegnungszentrum für ältere Menschen (Spätlese),
- ein Sonntagscafé,
- organisierte Spielenachmittage,
- einen Seniorentanzkreis,
- Seniorensingen.



Abb. 35: Altenwohnanlage in Wiedenbrück

Die Aktion „Atempause“ ermöglicht es Pflegepersonen von Demenzkranken, den erkrankten Angehörigen einen Nachmittag pro Woche in eine Kleingruppe der Diakonie abzugeben. Des Weiteren werden betreute Gruppenreisen für alte Menschen organisiert. Diverse private oder karitative Einrichtungen bieten Pflegeberatung und mobile häusliche Krankenpflege im gesamten Stadtgebiet an.

Eine Besonderheit in der „Doppelstadt“ stellt der Seniorenhilfsdienst dar, der aus einer Vereinbarung zwischen der Stadt, dem Seniorenbeirat und dem Kreisverband der Arbeiterwohlfahrt hervorgegangen ist. Der seit 1999 im gesamten Kreisgebiet vorhandene „Wichteldienst“ wurde in den letzten Jahren um einen Handwerkerdienst erweitert. Die „Wichtel“ sollen Senioren bei kleinen handwerklichen Aufgaben unterstützen und sie beraten.

Die Sportvereine der Stadt Rheda-Wiedenbrück bieten nur wenige spezielle Möglichkeiten für ältere Menschen im Bereich Gesundheit und Sport. Die Seniorenwohneinrichtungen offerieren einige Kurse.

*Kirchen und religiöse  
Gemeinschaften,  
Friedhof*



Abb. 36: St. Aegidius-Kirche in Wiedenbrück

In Rheda-Wiedenbrück gibt es diverse kirchliche und religiöse Einrichtungen:

- Die evangelische Versöhnungs-Kirchengemeinde mit zwei Kirchen in Rheda und Wiedenbrück,
- die evangelisch-freikirchliche Gemeinde (Baptisten) mit Gemeindehaus in Rheda,
- mehrere katholische Gemeinden mit insgesamt vier Kirchen in Rheda und Wiedenbrück und jeweils einer Kirche in den drei Ortsteilen,
- ein aktives Franziskanerkloster in Wiedenbrück mit einer zugehörigen Kirche,
- die syrisch-orthodoxe Kirche von Antiochien in Rheda,
- die neuapostolische Kirche in Rheda,
- die Zeugen Jehovas mit Gemeindehaus in Rheda,
- die syrisch-orthodoxe Johanneskirche in Wiedenbrück,
- eine Moschee der DITIB Türkisch-Islamische Gemeinde zu Rheda-Wiedenbrück e.V. und eine Moschee der Islamischen Gemeinschaft Milli Görüş in Rheda.

Neben den Gottesdiensten bieten die Gemeinden und religiösen Gemeinschaften diverse Aktivitäten im Rahmen der Gemeindefarbeit an. Dazu gehören Einrichtungen wie Seniorentreffs und Kirchenchöre.

In Wiedenbrück gibt es einen zentralen Friedhof am Nordring, während sich in Rheda sowohl an der Fürst-Bentheim-Straße als auch an der Pixeler Straße Friedhöfe befinden. Zudem gibt es am Wösteweg einen jüdischen Friedhof. Von den umliegenden kleineren Stadtteilen hat nur St. Vit einen eigenen Friedhof, Bürger aus Batenhorst und Lintel werden in den anderen Stadtteilen beerdigt.

*Feuerwehr, Ret-  
tungsdienste*

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück hat eine freiwillige Feuerwehr und verfügt über insgesamt fünf Gerätehäuser und eine Feuer- und Rettungswache. Sie besteht aus ehrenamtlichen Kräften in fünf Löschzügen sowie hauptamtlichen Mitarbeitern. Die Feuer- und Rettungswache liegt in Wiedenbrück am Nordring, die Stadtteile Rheda, Batenhorst, Lintel und St. Vit verfügen über ihre eigenen Feuerwehrgerätehäuser. Zudem gibt es in St. Vit die Kreisfeuerweherschule. Seit 2003 besteht eine Jugendfeuerwehr, in der Jugendliche einerseits eine feuerwehrtechnische Ausbildung absolvieren und andererseits Sport- und Spielveranstaltungen, Grillabende und weitere Freizeitaktivitäten erleben. Die freiwillige Feuerwehr spielt außerdem im Bereich des Gemeinschaftslebens der Stadtteile eine zentrale Rolle.

### 2.4.3. Sport, Erholung, Freizeit

*Vereine*

In Rheda-Wiedenbrück haben sich zahlreiche Vereine etabliert, z.B.:

- Schützenvereine,

- Karnevalsvereine,
- Heimatvereine,
- Sportvereine,
- ein Reitverein,
- Tierzuchtvereine,
- Gartenbauvereine.

Den Sportvereinen stehen insgesamt sechs Sportplätze mit Leichtathletikanlagen und weitere vier reine Fußballfelder zur Verfügung. Die drei kleineren Stadtteile haben jeweils eigene Sportplätze. Darüber hinaus sind einige Turn- und Sporthallen vorhanden. Die für größere Veranstaltungen geeigneten Sporthallen liegen am Schul- und Sportzentrum am Burgweg, am Einstein-Gymnasium und am Berufskolleg am Sandberg. Alle weiteren Schulen verfügen über ihre eigenen Turnhallen, bis auf Batenhorst auch die kleineren Grundschulen der umliegenden Stadtteile.

*Sportanlagen*

Die Stadt plant aktuell die Vergrößerung und damit verbunden die Verlegung des Sportplatzes in St. Vit. Ein Standort wird derzeit gesucht.

Weiterhin stehen den Rheda-Wiedenbrücker Sportlern zwei Freibäder in Rheda und Wiedenbrück sowie ein Hallenbad in Wiedenbrück und zwei Lehrschwimmbecken für das Schul- und Vereinsschwimmen zur Verfügung.

Es gibt in der Doppelstadt sieben Tennisvereine, die z.T. nur Spielfelder haben. Die Vereine am Amselweg und an der Hauptstraße üben ihren Sport auch in Tennishallen aus. Die Schützenvereine der Doppelstadt verfügen insgesamt über vier Schießstände, einer davon liegt im Stadtteil Batenhorst.

#### **2.4.4. Kultur**

Das kulturelle Angebot in Rheda-Wiedenbrück ist sehr vielseitig. Die Flora Westfalica GmbH hat sich als städtischer Kulturveranstalter nach der Landesgartenschau 1988 gegründet und kümmert sich u.a. um das kulturelle Leben in der Doppelstadt. Das Veranstaltungsspektrum wird sowohl durch ein städtisches Kulturprogramm als auch die Bündelung der Angebote anderer Träger gewährleistet (Vereine, VHS etc.). Das Reethus ist zur Landesgartenschau errichtet worden und stellt heute mit ca. 200 Veranstaltungen im Jahr ein wesentliches kulturelles Zentrum für die Stadt und auch das Umland dar. Das bestehende Gebäude genügt jedoch nicht mehr den aktuellen Anforderungen und ist renovierungsbedürftig. Bisher wird ein Neubau am bestehenden Standort geplant.

Die Veranstaltungen, die sich vorwiegend an Erwachsene richten, variieren zwischen Schauspiel, Kleinkunst, Klassik, Orgelmusik, Unterhaltung, Open Air und Ausstellungen. Sie finden unter anderen an den folgenden Orten statt:

*Kulturveranstaltungen und Museen*

- Im Reethus,

- im Flora-Westfalica-Park,
- in der Orangerie des Schlosses Rheda,
- im Bleichhäuschen am Wasserschloss in Rheda,
- im Ratsgymnasium in Wiedenbrück,
- in der St. Clemens-Kirche in Rheda.

Es gibt zudem verschiedene Museen, z.B. das Kutschenmuseum im Marstall des Schlosses Rheda und das Wiedenbrücker Schule Museum in einem alten Fachwerkhaus von 1903 mit geschichtlichen Ausstellungen. Im Bleichhäuschen am Schloss können alle Altersgruppen Mal- und andere Kunstkurse belegen.



Abb. 37: Kinobus

Auch für Kinder bietet Rheda-Wiedenbrück ein vielfältiges Kulturprogramm. Es reicht von einem Besuch auf dem Bauernhof, über Kinobus und Kindertheateraufführungen sowie Schlossführungen bis hin zur Rallye im Wiedenbrücker Schule Museum und themenbezogenen Klassenzimmern.

Für Jugendliche organisiert der Jugendkulturring über das Angebot der Jugendhäuser hinaus ein umfangreiches kulturelles Programm z.B. mit Konzerten, Comedyveranstaltungen und dem Kinobus. Festzuhalten ist aber, dass das kulturelle Angebot für Jugendliche fast ausschließlich in Vereinen und öffentlichen Einrichtungen angesiedelt ist. Private Angebote für Jugendliche wie spezielle Kneipen oder ähnliches gibt es kaum.

#### *Bibliotheken*



Abb. 38: Stadtbibliothek in Rheda

Seit 1998 gehört die Organisation der Stadtbibliothek, die mit Rheda und Wiedenbrück zwei Standorte hat, zum Aufgabengebiet der Flora Westfalica GmbH. In der im Stadtkern liegenden Wiedenbrücker Bibliothek finden regelmäßig verschiedene Veranstaltungen und Lesungen statt. In der „Doppelstadt“ haben sich zudem Kulturvereine wie z.B. die Bürgerinitiative Altstadt Rheda e.V., die Heimatvereine Rheda und Wiedenbrück oder der Volkstanzkreis gegründet, die das Kulturangebot vielfältig ergänzen.

#### *Stadtkerne und Stadtfeste*

Die beiden Altstädte Rheda und Wiedenbrück bieten jeweils auf Grund ihrer alten Fachwerkarchitektur eine besondere Atmosphäre für Einheimische und Touristen. Auch gibt es Sehenswürdigkeiten wie das Wasserschloss Rheda mit seinen angrenzenden wertvollen Grünflächen. Es werden themenbezogene Stadtführungen angeboten, durch die Interessierte die Besonderheiten der Stadt kennenlernen können.

Jeder Stadtteil hat seine eigenen Stadtfeste und wichtigen Veranstaltungen. Höhepunkte des gesellschaftlichen Lebens in Rheda sind die Andreaskirmes, das Altstadtfest, Frühling im Park, Schlemmen am Schloss und das Adventskrämmchen. Die Wiedenbrücker feiern ihre Herbstkirmes in der Innenstadt, die Veranstaltung Feuer und Flamme in der Flora Westfalica sowie den weit über die Grenzen Wiedenbrücks bekannten Christkindelmarkt. Zudem finden in allen Stadtteilen jährlich Schützenfeste statt.

### 2.4.5. Zusammenfassung

- Die wesentlichen Einzelhandelsschwerpunkte befinden sich in den Stadtkernen von Rheda und Wiedenbrück sowie am Feldhüserweg.
- Rheda-Wiedenbrück verfügt im Einzelhandel über eine gute Grundversorgung, stellt aber kein starkes Mittelzentrum dar.
- Defizite in der Nahversorgung bestehen vor allem in den kleineren Ortsteilen Lintel, Batenhorst und St. Vit sowie im Westen von Rheda und im Südwesten von Wiedenbrück.
- In der „Doppelstadt“ ist eine gute medizinische Versorgung gegeben.
- Die Ausstattung mit Kindergärten ist gut, die Kinderzahlen sinken zwar, notwendige Anpassungen können aber an den bestehenden Standorten vorgenommen werden.
- Spielplätze sind teilweise aufwertungsbedürftig, hinsichtlich der Standorte sind kontinuierlich Anpassungen zu prüfen.
- Die schulische Ausstattung ist gut, notwendige Anpassungen im Bereich der Grundschulen sind bereits erfolgt.
- Insgesamt besteht ein umfangreiches Kulturangebot, das Reethus soll neu gebaut werden.
- Jugendliche vermissen spezielle Angebote außerhalb von Vereinsaktivitäten, z.B. Kneipen.
- Das Sportangebot ist umfassend, der Sportplatz St. Vit benötigt einen neuen Standort.

## 2.5. Verkehr

### 2.5.1. Motorisierter Verkehr

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück ist verkehrlich optimal in die Region eingebunden. Die Autobahn A 2 (Ruhrgebiet – Hannover – Berlin) verläuft von Westen nach Osten zwischen den beiden großen Stadtteilen. Rheda-Wiedenbrück verfügt über zwei Autobahnanschlüsse im Westen und Osten des Stadtgebiets. Diese Anbindung stellt einen sehr wichtigen Standortfaktor für die Ansiedlung und Entwicklung von Industrie- und Gewerbebetrieben dar.

Rheda-Wiedenbrück verfügt außerdem über ein ausgeprägtes Netz an Straßen mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Die B 64 verläuft aus Richtung Münster kommend östlich an Rheda und Wiedenbrück vorbei und übernimmt neben der Funktion als Autobahnzubringer die Aufgabe einer Umgehungsstraße zur Entlastung der beiden Stadtkerne. Sie führt im weiteren Verlauf Richtung Südosten nach Rietberg bzw. Delbrück und Paderborn. Die B 61 stellt die Hauptverbindung nach Gütersloh dar; sie kommt aus nordöstlicher Richtung, wird dann über einen Schnittpunkt auf die B 64 geführt und gewährleistet die parallel zur Autobahn verlaufende Anbindung in westlicher Richtung. Die B 55 gabelt sich südlich des



Abb. 39: Knotenpunkt, Zufahrt zur B 64

Stadtgebietes von der B 61 ab und stellt die Verbindung in südlicher Richtung nach Lippstadt und im weiteren Verlauf ins Sauerland sicher.

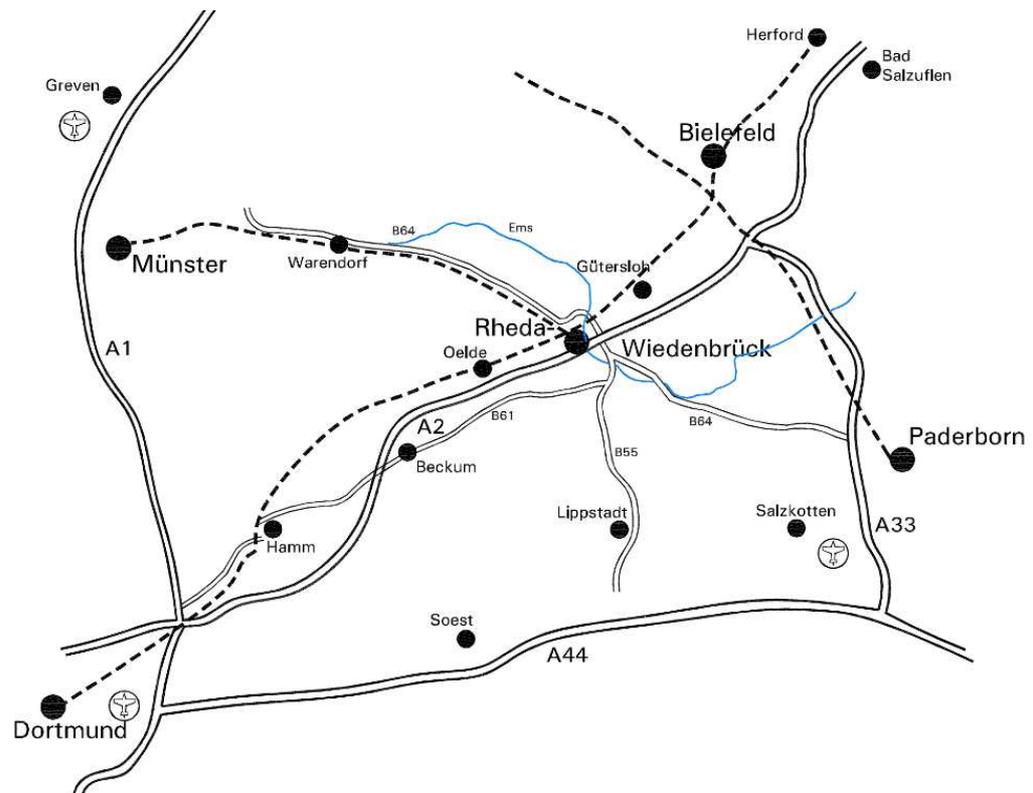


Abb. 40: Lage im Raum

Zudem übernehmen weitere Landes- und Kreisstraßen wichtige Verbindungsfunktionen. Die L 568 (Herzebrocker Straße, im weiteren Verlauf Wilhelm- bzw. Gütersloher Straße) stellt die ehemalige Trasse der Bundesstraße B 64 dar und quert den Stadtteil Rheda. Sie führt von der „neuen“ B 64 nordwestlich von Rheda bis auf die B 61 im Osten der Stadt und übernimmt aus Rheda Zubringerfunktion für die Autobahn, da von ihr die Zufahrten auf die Umgehungsstraße ausgehen.

Die L 791 (Stromberger Straße, im weiteren Verlauf Varenseller Straße) führt in West-Ost-Richtung durch den Stadtteil Wiedenbrück und verläuft Richtung Südwesten nach Stromberg sowie Richtung Osten nach Varensell und Verl. Eine Herabstufung der Ortsdurchfahrt Stromberg wird voraussichtlich nach dem geplanten Bau der Querspange K 6 erfolgen. Die K 12 (Oelder Straße) stellt eine Parallelverbindung zur A 2 dar und führt Richtung Westen entlang des „AUREA“-Gebiets nach Oelde. L 927 (Pixeler Straße) bindet Rheda an die nordöstlich gelegenen Nachbarstädte an. Das weitere Straßennetz sichert die Verknüpfung der Doppelstadt und ihrer Ortsteile.

Besonders stark belastete, klassifizierte Straßen im Stadtgebiet sind die A 2, die B 64, die B 61 sowie die Herzebrocker Straße/Gütersloher Straße (L 568), die Pixeler Straße/Am Sandberg (L 927), die Stromberger Straße/Varenseller Straße (L791), die Straße Auf der Schanze/ Hauptstraße (K 1), die Rietberger Straße (K9) und die Oelder Straße (K 12). Darüber hinaus stellen die nicht klassifizierten Straßen Ringstraße, Neuenkirchener Straße, Wasserstraße stark belastete innerstädtische

Verkehrstrassen dar. Alle genannten Straßen sind Bestandteile des Vorbehaltensnetzes der Stadt.

Entsprechend der örtlichen Besichtigungen bestehen im Stadtgebiet einige auffällige Konfliktpunkte im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs, folgende prägnante Punkte sind beispielhaft zu nennen:

- Anbindung der Firma Tönnies sowie des Logistikunternehmens an die L 568/Gütersloher Straße: Es besteht eine starke Frequentierung durch An- und Ablieferverkehr, teilweise bildet sich ein Rückstau auf der Landesstraße. Zudem wird der Straßenaufbau durch die schweren Fahrzeuge regelmäßig beschädigt.
- Anbindung der Firma Knöbel an der Straße Auf der Schanze: Bei diesem zentralen innerstädtischen Gewerbestandort besteht die Schwierigkeit der starken Frequentierung der umliegenden Straßen durch den An- und Ablieferverkehr. Zudem verschlechtert sich die Straßenqualität durch die LKWs.
- Anbindung der Containerfirma an der Röckinghauser Straße: Der Anschluss der Firma an die K 1 ruft eine starke Belastung der Wohnsiedlung Brill durch den An- und Ablieferverkehr hervor.
- Das vorhandene Straßennetz ist teilweise überbelastet und nur noch bedingt zur Aufnahme von Neuverkehren bereit. Die hohe Frequentierung durch Fremd- und Durchgangsverkehre z.B. der Wasser- oder Wilhelmstraße führt zu einer starken Barrierewirkung innerhalb der Stadtkerne. Innerstädtische Fuß- und Radwegeverbindungen werden unterbrochen, die Aufenthaltsqualität wird beeinträchtigt.
- Behinderung des Verkehrsabflusses durch parkende Autos: Die Zulässigkeit des Parkens an Straßen mit regionaler Funktion behindert den Verkehrsabfluss aus dem Stadtgebiet und belastet somit zusätzlich die Anlieger. Zudem entsteht dadurch eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit( z.B. Pixeler Straße).

In der Stadt Rheda-Wiedenbrück werden zurzeit einige übergeordnete Kfz-Verkehrsprojekte bearbeitet, die mittelfristig umgesetzt werden sollen bzw. gerade fertig gestellt sind:

- Zur Entlastung der Wasserstraße im Stadtkern von Wiedenbrück wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 346 „Südring“ eine Umgehungsstraße geplant. Auf die Begründung zum Bebauungsplan sowie auf den Verkehrsrahmenplan wird Bezug genommen. Besonders die starke Belastung der Wasserstraße wird von den Bürgern als störend empfunden. In diesem Zusammenhang wird seit mehreren Jahren konträr über die Notwendigkeit des Südrings als Entlastungsstraße diskutiert.
- Zur Verbesserung der Anbindung der Firma Tönnies, des Logistikunternehmens sowie des A 2-Forums an die L 568 bzw. an die B 64 wird zurzeit ein Konzept erarbeitet. Damit soll ein besserer Verkehrsfluss auf der Landesstraße erlangt werden.
- Für die verbesserte Anbindung des gewerblich-industriellen Standorts am Bosfelder Weg einschließlich der Konversionsfläche des ehemaligen

Pfleiderer-Werks ist zur Entlastung des Siedlungsbereichs vom Schwerlastverkehr eine neue Verkehrsverbindung zwischen dem Bosfelder Weg und der Herzebrocker Straße (L 568) geschaffen worden. Die Anbindung an die B 64 und im weiteren Verlauf an die A 2 ist damit verbessert.

Die zwischenzeitlich komplett autofreie Innenstadt von Rheda ist 2009 in einem Teilabschnitt für den Autoverkehr frei gegeben worden, um die Frequenz für den örtlichen Einzelhandel auf der Berliner Straße zu erhöhen.

Es ist festzuhalten, dass besonders vor dem Hintergrund der o.g. aktuellen Projekte zum Neu- und Umbau von Verkehrswegen zentrale Maßnahmen zum quantitativen Ausbau des Netzes im Stadtgebiet bereits durchgeführt bzw. vorbereitet sind. Für die absehbare Zukunft werden daher vor allem kleinteilige Optimierungsmaßnahmen im Bestand von Bedeutung sein. Auch die Stellplatzsituation in beiden Stadtteilen ist über verschiedene Stellplatzanlagen in den Stadtkernen grundlegend gelöst. Zukünftig sind jedoch auch hier Verbesserungen sinnvoll im Hinblick auf die Einbindung, Gestaltung und Anordnung der Stellplätze. Einzelne Stadtorte sind zudem zu überprüfen (siehe hierzu im Detail Kapitel 3.1). Eine konzeptionelle Herangehensweise an die weitere Qualifizierung des Netzes bietet Potenziale für die Aufenthalts- und Wohnqualität und die Attraktivität der Stadt insgesamt.

### 2.5.2. Öffentlicher Personennahverkehr



Abb. 41: Bahnhof in Rheda

Die „Doppelstadt“ verfügt über einen eigenen Bahnhof, der nördlich des Rhedaer Zentrums liegt. Der Abzweig nach Lippstadt über Wiedenbrück ist vor einigen Jahren still gelegt und zum Teil entfernt worden. In einem wesentlichen Abschnitt ist die Trasse inzwischen bereits als Radwegverbindung vom Bahnhof Rheda nach Wiedenbrück umgenutzt worden.

Die durch Rheda verlaufende Bahnstrecke stellt die Hauptverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rheinland im Südwesten und Hannover sowie Berlin im Nordosten dar. Neben der intensiven Nutzung der Trasse für den Personennahverkehr werden auf der Strecke viele Güter transportiert. Sie ist daher tags und nachts etwa im gleichen Umfang frequentiert.

In Rheda halten ausschließlich Nahverkehrszüge, der nächste IC- und ICE-Bahnhof befindet sich im ca. 12 km entfernten Gütersloh. Folgende Bahnverbindungen von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen sind über den Haltepunkt Rheda erreichbar:

Über die aufgeführten Bahnverbindungen ist der regelmäßige Anschluss sowohl an die umliegenden Orte als auch an das Ruhrgebiet, Münster und Bielefeld gewährleistet. Zudem gibt es mit dem RE6 eine Direktverbindung zum Flughafen Düsseldorf.

Durch die zentrale Lage des Bahnhofs besteht eine gute fußläufige Anbindung an den Stadtkern von Rheda. Zudem ist der Bahnhof über das angrenzende Straßennetz (Herzebrocker Straße, Kolpingstraße) und über vorhandene Buslinien gut erreichbar. Der schienengebundene öffentliche

Personennahverkehr wird durch einige Buslinien von verschiedenen Verkehrsunternehmen im das Stadtgebiet und dem Umland ergänzt.

Zug	Strecke	Taktung
RE6 „Westfalen-Express“	Bielefeld – Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück – Hamm bis Düsseldorf	stündlich, täglich werktags von 5.10 Uhr - 23.14 Uhr
RB69 „Ems-Börde-Bahn“	Bielefeld – Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück – Hamm bis Münster	stündlich nur werktags von 5.13 bis 21.13 Uhr
RB67 „Der Warendorfer“	Münster – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh – Bielefeld	stündlich, täglich werktags von 4.55 Uhr - 22.25 Uhr

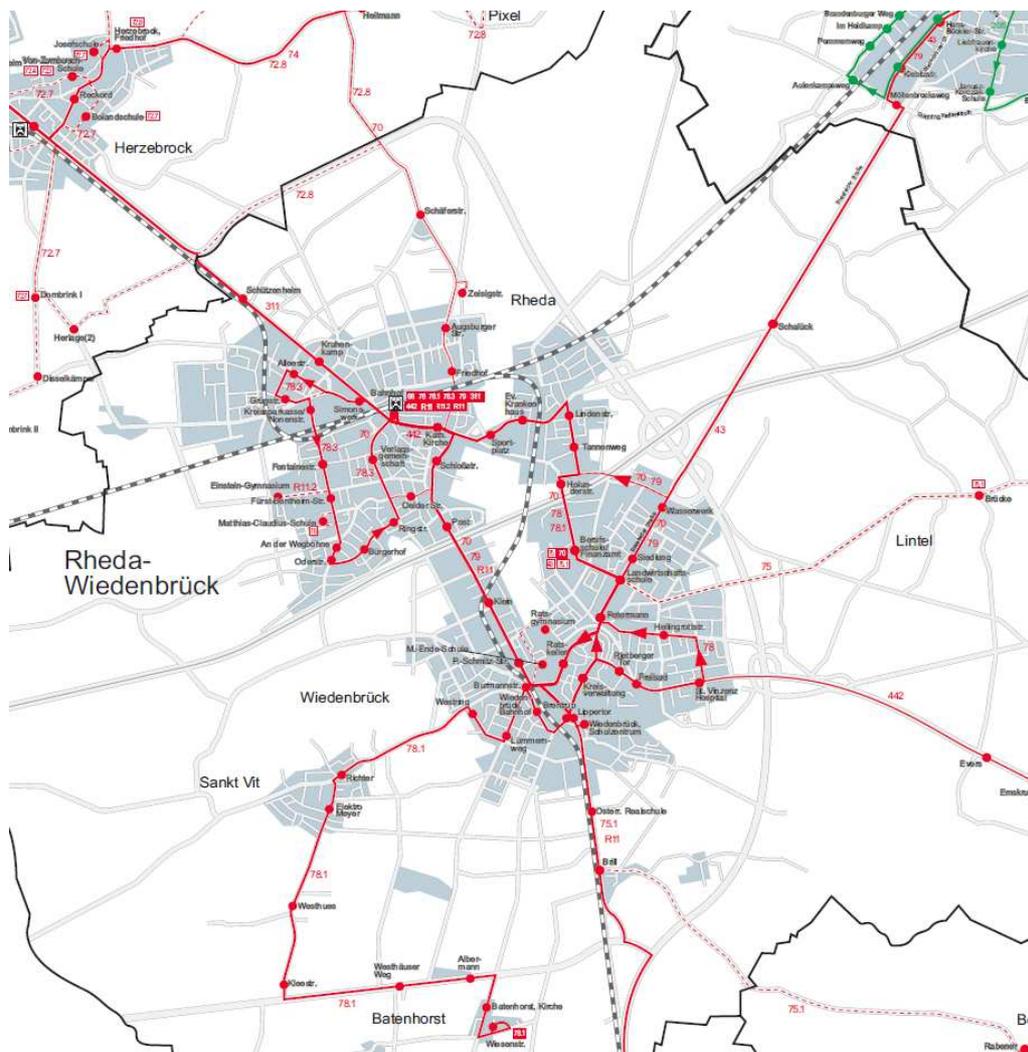


Abb. 42: Busliniennetz Rheda-Wiedenbrück (Quelle: OWL Verkehr GmbH (2009))

Rheda-Wiedenbrück verfügt als Stadt in einer eher ländlich geprägten Region insgesamt über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz. Defizite bestehen bei den innerstädtischen Verbindungen zwischen den Kernen der „Doppelstadt“ Rheda und Wiedenbrück. Eine häufigere Taktung dieser Busse könnte die Akzeptanz in der Bevölkerung verbessern. In den Abendstunden ist der Bahnhof Rheda ab 21.00 Uhr nicht über Busse angebunden. Das Angebot an Schul- und Linienbussen stellt grundsätzlich eine gute verkehrliche Verbindung mit den umliegenden kleineren und größeren Orten sicher. Die teilweise langen Taktabstände zwischen den Busabfahrtszeiten, z.B. für die Linien nach Gütersloh und Delbrück, erschweren jedoch eine flexible Nutzung der Busse. Die Schulbusse erschließen auch die kleinen Ortsteile St. Vit, Batenhorst und Lintel.

Bus	Strecke	Taktung
Schulbusse 75 und 75.1	Wiedenbrück über Lintel nach Verl und Mastholte	morgens und mittags entsprechend der Schulzeiten
70, 79	Rheda (Bahnhof)- Wiedenbrück - Gütersloh	Montag bis Freitag, zweimal täglich bzw. alle zwei Stunden, teilweise nur zur Schulzeit
311	Rheda (Bahnhof)- Herzebrock - Warendorf	täglich, meist stündlich, teilweise nur zur Schulzeit, Nachtbusse können telefonisch bestellt werden
R12	Rheda (Bahnhof)- Wiedenbrück - Langenberg - Lippstadt	täglich, halbstündlich bis stündlich, teilweise nur zur Schulzeit
442	Rheda (Bahnhof) - Wiedenbrück – Rietberg - Delbrück	täglich, alle zwei Stunden, teilweise nur zur Schulzeit
78	Stadtverkehr, Rundlinie zwischen Rheda (Bahnhof) und Wiedenbrück	täglich, meist stündlich, abgestimmt auf Abfahrtszeiten der Züge, teilweise nur zur Schulzeit
78.1	Stadtverkehr Rheda (Bahnhof)-Wiedenbrück – St. Vit – Batenhorst	Montag bis Samstag, immer als Taxibus
78.3	Stadtverkehr, Rundlinie Rheda (Bahnhof)	Montag bis Samstag, meist als Taxibus, morgens und mittags stündlich als Schulbus für die Ortsteile

Darüber hinaus wird hier das Anruf-Sammel-Taxi (AST) eingesetzt. Es ersetzt zu verkehrsschwachen Zeiten den Linienbus im gesamten Stadtgebiet. Die Taxen verkehren nach telefonischer Anforderung stündlich von einigen Haltestellen in Rheda-Wiedenbrück und den kleineren Ortsteilen, ein Ausstieg ist an der Haustür möglich. Trotz dieses relativ flexiblen Angebots wird das AST nur selten genutzt.

Die Verkehrsflughäfen Münster/Osnabrück und Dortmund sind mit dem Auto in ca. einer Stunde zu erreichen, der Paderborner Flughafen in ca. 45 Minuten. Der nächste größere Flughafen ist Düsseldorf, zu dem die Fahrzeit sowohl mit dem Auto als auch mit dem Zug ca. zwei Stunden beträgt.

### 2.5.3. Fußgänger und Radfahrer

Der Flora Westfalica Park als Grünverbindung zwischen den beiden großen Stadtteilen sowie der Stadtwald im Südosten von Wiedenbrück und der Hambusch im Westen von Rheda laden zum Wandern ein. Die unterschiedlich langen Wanderwege A 1 bis A 6 sowie einige Nordic-Walking-Routen sind in diesen Naherholungsbereichen ausgewiesen. Der insgesamt 210 km lange Eichenweg verbindet als überregionaler Hauptwanderweg die Städte und Gemeinden des Kreises Gütersloh und durchquert auch Rheda-Wiedenbrück. Auf einzelnen Teilstrecken werden u.a. die beiden historischen Stadtkerne sowie das Wasserschloss Rheda und das Haus Aussel angesteuert. Weitere markierte Wanderwege ergänzen das Streckennetz, z.B. die Wege X2, X3, X19 und der Mühlenweg.

*Wanderwege*

Rheda-Wiedenbrück verfügt über ein dichtes Radwegenetz, das durch Wege im Außenbereich ergänzt wird. Die Strecken führen durch eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft am Fuß des Teutoburger Walds im Übergang zur münsterländischen Parklandschaft. Da ihre Linienführung meist abseits der Hauptverkehrsstraßen verläuft, schaffen sie gute Voraussetzungen zu einer aktiven Erholung im Landschaftsraum.

*Radwege*

Einige überregionale Radrouten mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten durchqueren das Stadtgebiet:

*Themenrouten*

Beispielhaft sind folgende zu nennen:

- Emsradweg: Der insgesamt 375 km lange Weg führt von der Quelle bis zur Mündung entlang der Ems.
- LGS-Route: Die Tour verbindet auf ca. 100 km Länge sechs große ehemalige Landesgartenschauanlagen und führt somit auch durch den Flora Westfalica Park.
- Westfalenradweg R1: Die 275 km lange Route stellt den Teilabschnitt NRW des Europaradweges R1 dar, der von Calais bis ins Baltikum führt.
- 6-Themen-Radweg im Rahmen der NRW-Rad-Routen.
- Radweg Historische Stadtkerne: Dieser Kurs verbindet in einem Rundweg fünf historische Stadtkerne (Warendorf, Steinfurt, Tecklenburg, Rietberg, Rheda-Wiedenbrück).

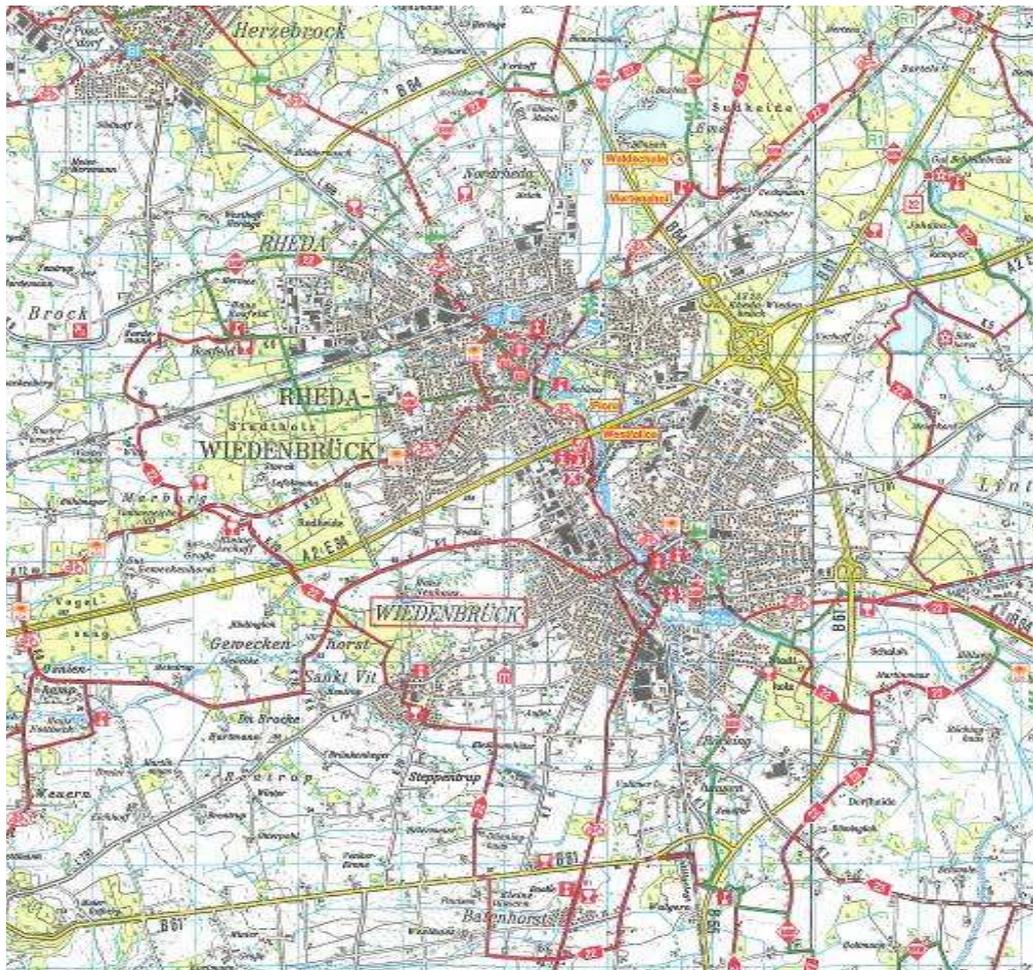


Abb. 43: Radwanderkarte NRW (Quelle: Landesvermessungsamt NRW (2007))

Die Pro Wirtschaft GT GmbH hat für den Kreis Gütersloh weitere themenbezogene Radwanderrouen entwickelt, z.B. die Radtouren „ArchitekTour“ und „Name der Rose“. Diese 40 bis 50 km langen Routen führen teilweise entlang der Ems zu Sehenswürdigkeiten wie dem Wasserschloss Rheda, dem Gut Aussel oder dem Franziskanerkloster in Wiedenbrück. Das Rad- und Wanderwegenetz sollte als wesentliches Potenzial der Stadt langfristig gepflegt und auf einem qualitativ hohen Stand erhalten werden. Potenziale für eine Erhöhung der Attraktivität liegen in der Verbesserung des Angebots an Rastmöglichkeiten sowie der Optimierung der Orientierung im Landschaftsraum und der Anbindung an Sehenswürdigkeiten in den Stadtkernen.

#### *Fahrradverleih*

Die Flora Westfalica GmbH bietet für Touristen neben einer Radlerbegleitung und einer Tourausarbeitung GPS-Leihgeräte und Leihräder an. Zudem vermieten die Radstation am Bahnhof und die Organisation Pro Arbeit in St. Vit Fahrräder.

#### *Weiterentwicklung des Radwegenetzes*

Zur Verbesserung des Radwegenetzes entstehen in der Stadt Rheda-Wiedenbrück einige straßenbegleitende Wege im Außenbereich. Beispielhaft wurde an der Varenseller Straße (L 791) zur Schulwegsicherung und zur besseren Anbindung des Ortsteils Lintel an den Stadtkern ein neuer Radweg gebaut. Auch soll entlang der Beckumer Straße (B 61) ein Radweg entstehen. Jüngst ist auf der alten Bahntrasse von Wiedenbrück nach Rheda ein Radweg eingerichtet worden.

Zur Optimierung der innerstädtischen Radwegeverbindungen plant die Stadt den Ausbau von entsprechenden durchgängigen Wegen entlang der Ringstraße und der Hauptstraße sowie an der L 568 vom Bahnhof bis zur Ortsdurchfahrt Gütersloher Straße. Der Radverkehr soll getrennt von den anderen Verkehrsteilnehmern sicher durch die Stadt geführt werden. An der Herzebrocker Straße wird darüber hinaus über eine Verbreiterung der Nebenanlagen diskutiert, um einen separaten Radweg zu installieren. Zur Stärkung der innerstädtischen Radwegeverbindungen und zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs aus dem nördlichen Siedlungsbereich wird ein Tunneldurchstich am Bahnhof diskutiert.

Im Stadtgebiet gibt es besondere Konfliktpunkte für Fußgänger und Radfahrer, die z.B. auf Grund der Unterführungen durch die Bahntrasse und die A 2 entstehen. Die meisten Unterführungen weisen eine schlechte Bausubstanz und mangelhafte Beleuchtung auf. Die häufig schmale Straßenbreite und fehlende Trennung von Fußgängern und Radfahrern führen regelmäßig zu Gefahrensituationen. Beispielhaft sind die Unterführungen an der Herzebrocker und der Pixeler Straße zu nennen. Die Unterführung der A 2 im Flora Westfalica Park weist ebenso eine Tunnelwirkung für Fußgänger und Radfahrer auf, zudem besteht dort eine mangelhafte Beleuchtung.

Auch bei der weiteren Entwicklung der Fußgänger- und Fahrradwege sowie Wanderrouten sind Potenziale für eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität gegeben, die eine konzeptionelle Herangehensweise nahe legen. Dies betrifft sowohl Freizeit-, als auch Alltagswege.

#### 2.5.4. Zusammenfassung

- Es besteht eine sehr gute Anbindung für den motorisierten Verkehr über die Bundesstraßen B 61 und B 64 und zahlreiche Kreisstraßen sowie über den direkten Anschluss an die A 2.
- Zahlreiche Straßen weisen eine hohe Verkehrsbelastung auf.
- Das Straßennetz ist weitgehend vollständig, wichtiges Projekt zur Ergänzung ist der geplante Südringbau.
- Im Straßennetz sind vor allem Maßnahmen zur weiteren Qualifizierung des Bestands durchzuführen, z.B. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Neuordnung von Knotenpunkten.
- Rheda-Wiedenbrück verfügt über einen Bahnanschluss für den Personen und Güterverkehr im Stadtteil Rheda.
- Im Stadtgebiet verkehren sieben Buslinien und zwei Taxibusse, die auch die umliegenden Städte und Gemeinden anbinden.
- Insbesondere die Unterführungen unter der Bahntrasse stellen einen Gefahrenpunkt für Radfahrer und Fußgänger dar.
- In Rheda-Wiedenbrück verlaufen zahlreiche Wanderwege und Radrouten.

- Das Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger im Außenbereich ist teilweise lückenhaft und es fehlt an Beschilderungen. Die Orientierung ist für nicht Ortskundige sehr schwer. Privatwege (Sackgassen) und weiterführende Wege sind häufig nicht zu unterscheiden.

## 2.6. Umwelt + Natur + Landschaft

### 2.6.1. Immissionen

Durch die verkehrsgünstige Lage in der Region und viel wohngebietsnahen Gewerbe- und teilweise Industriegebieten sind Wohnsiedlungs- und Freiraumbereiche nahezu im ganzen Stadtgebiet durch Lärm- und Geruchsimmissionen belastet.

#### *Immissionen durch Schienen- und Straßenverkehr*

Die landesweite grobe Übersicht (Screening) des LANUV NRW zur Geräuschbelastung zeigt, dass fast rund um die Uhr erhöhte Lärmimmissionen auf ein Bereich von ca. 150 m nördlich und südlich der Bahntrasse Ruhrgebiet – Hannover – Berlin einwirken (siehe Abb. 44). In der Untersuchung sind anhand von vorhandenen Daten in einem 50 m-Raster Schallpegel berechnet worden, die durch verschiedene Geräuschquellen in der Fläche hervorgerufen werden können. Dabei sind die üblichen schalltechnischen Beurteilungsverfahren angewandt worden. Das LANUV NRW weist auf die eher zu hohe als zu niedrige Abschätzung der Werte hin.

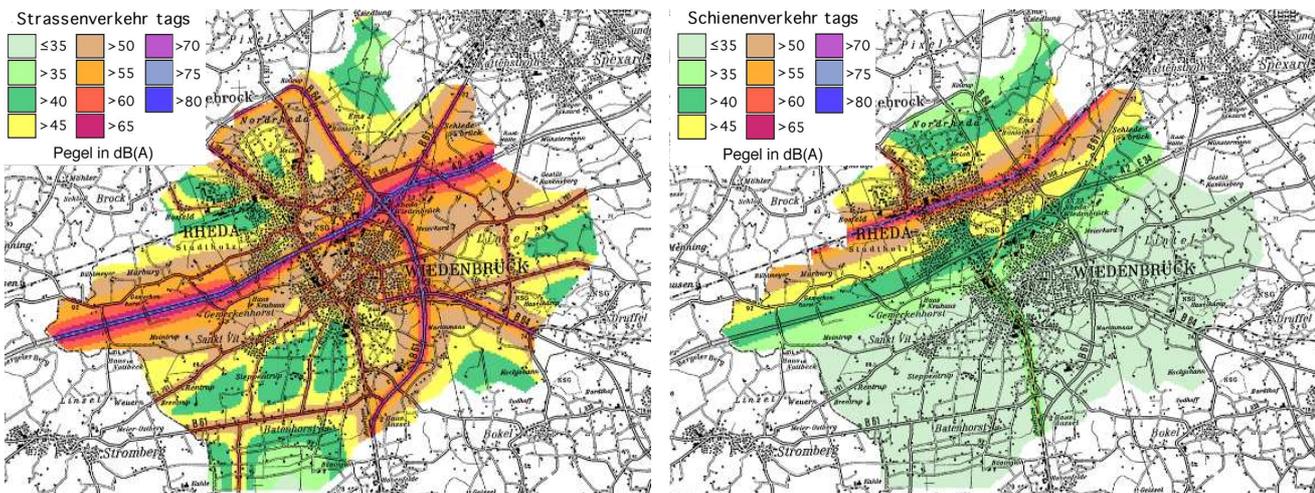


Abb. 44: Screening der Geräuschbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr tags (Quelle: Landesumweltamt NRW (2008))

Vergleichbare Verhältnisse gelten auch für den überörtlichen Straßenverkehr. Die zwischen den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück verlaufende A 2 ist eine der Autobahnen mit der bundesweit höchsten Verkehrsdichte. Insbesondere der massive Anteil an Güterverkehr führt hier zu deutlich erhöhten Emissionen. Bei freier Schallausbreitung wirken die Lärmimmissionen besonders auf einen Korridor von ca. 650 m nördlich und südlich der Straßen-trasse ein (siehe Abb. 44). In der Durchfahrt durch den Siedlungsbereich bestehen daher entlang der Fahrbahn Schallschutz-

wände, die den erheblich belasteten Bereich auf einen Korridor von ca. 300 m reduzieren.

Auch die östlich der beiden großen Stadtteile verlaufende Bundesstraße B 61/B 64 ist insbesondere auf Grund ihrer Zubringerfunktion zur A 2 bzw. zur A 44 stark frequentiert.

Im Ergebnis werden durch die Emissionen vornehmlich die südlichen Siedlungsbereiche des Stadtteils Rheda und der überwiegende Teil von Wiedenbrück, insbesondere zwischen Hauptstraße und der o.g. Bundesstraße, belastet. Darüber hinaus sind auch in den ländlich gelegenen, kleineren Stadtteilen teils noch starke Verkehrslärmbelastungen festzustellen.

Die Siedlungsbereiche im Umfeld der Gewerbe- und Industriegebiete Bosfelder Weg, Pixeler Straße, Gütersloher Straße, Hauptstraße, Am Sandberg und im Ortsteil Lintel werden durch produktionsbedingte Immissionen bzw. den Lieferverkehr belastet.

*Gewerbliche Immissionen*

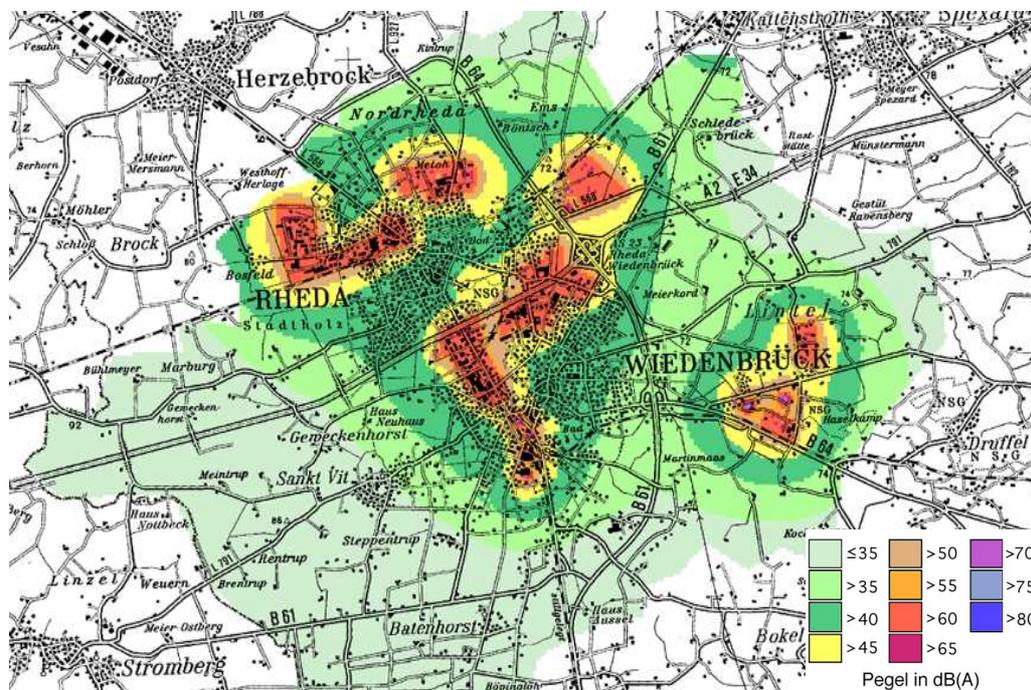


Abb. 45: Screening der Geräuschbelastung durch Industrie und Gewerbe (Quelle: Landesumweltamt NRW (2008))

Neben den Lärmimmissionen emittieren einige Unternehmen auch Gerüche und belasten damit ihr Umfeld zusätzlich. Produktionsgerüche gehen insbesondere von der Holz- und metallverarbeitenden Industrie und der Nahrungsmittelindustrie aus.

*Geruchsmissionen/ Luft*

### 2.6.2. Bodenschutz/Altlasten

In verschiedenen Teilen des Stadtgebiets stehen schutzwürdige Böden in unterschiedlicher Ausdehnung an. Es handelt sich um Plaggenesch, Pseudogley-Braunerde, Podsol, Niedermoor etc. Die Bereiche sind bis auf Restflächen bereits überplant, i.W. auch schon bebaut.

*Bodenschutz*

Schutzwürdige Böden in den landesplanerisch ausgewiesenen ASB- und GIB-Bereichen nördlich von Rheda bzw. südlich und südöstlich von Wiedenbrück, die gegenwärtig noch landwirtschaftlich genutzt werden, sind durch Einflüsse der Landwirtschaft (mechanische Bodenbearbeitung, Eintrag von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln) bereits deutlich anthropogen geprägt.

#### *Altlasten*

Insbesondere nach dem 2. Weltkrieg sind in Rheda-Wiedenbrück diverse holz- und metallverarbeitende Gewerbebetriebe entstanden. Viele sind zwischenzeitlich aufgegeben worden bzw. haben ihren Standort verlagert. Produktionsbedingt und wegen mangelnder Sensibilität beim Umgang mit Schadstoffen zu jener Zeit kam es insbesondere in den Böden vielfach zu einer Anreicherung von Ölen, Lösungsmitteln, Farbstoffen etc. Bodenvertiefungen, Kuhlen, Teiche etc. sind bei der Bebauung in der Vergangenheit häufig mit Bauschutt, Industrie- und Siedlungsabfällen aufgefüllt. Die registrierten Altstandorte und Altlastenverdachtsflächen sind in einer Übersicht dargestellt (siehe Abb. 46)

In den Fällen der Aufgabe ursprünglicher Gewerbenutzungen sind schadstoffbelastete Flächen z.T. saniert worden. Oftmals haben sich auch gewerbliche Folgenutzungen gefunden, bei denen die Altlasten nicht weiter behandelt werden mussten.



Abb. 46: Registrierte Altstandorte und Altlastenverdachtsflächen

### 2.6.3. Gewässer und Wasserwirtschaft, Energie

Im Rahmen der Landesgartenschau wird 1988 nördlich des Stadtkerns Wiedenbrück der Emssee angelegt. Das von einem Seitenarm der Ems gespeiste, nahezu stehende Gewässer wird künstlich aufgestaut. Das Schloß Rheda ist von einem Wassergraben umgeben, weitere Teiche befinden sich im Schlossgarten.

*Gewässer*

Im Nordosten des Stadtgebiets befinden sich drei weitere stehende Gewässer, die durch Nassabgrabung entstanden sind. Es handelt sich um den Bänischsee, den Linteler See und das namenlose Gewässer zwischen Gütersloher und Bielefelder Straße. Am Burgweg besteht ein kleiner Feuerlöschteich, in dem früher auch Baumstämme gewässert worden sind. Südöstlich des Stadtzentrums Wiedenbrück befinden sich entlang der Ems mehrere kleine (Angel-)Teiche.

Die Fließgewässer Bokel-Mastholter-Hauptkanal, Eusternbach, Hamelbach, Holzbach, Ruthenbach, Wieksbach und die Umflut münden in das übergeordnete Gewässer Ems. Darüber hinaus durchziehen Ölbach, Patkenbach, Schulbach, Wapel und weitere kleinere Gewässer das Stadtgebiet.

Die Wasserversorgung wird durch die vereinigte Gas- und Wasserversorgung GmbH (VGW GmbH) sichergestellt. Das Trinkwasser stammt zu ca. 51 % aus dem Wasserwerk Rheda-Wiedenbrück und zu 49 % vom Wasserverband Aabach-Talsperre. Nordöstlich des Kreuzungsbereichs Bielefelder Straße/Holunderstraße liegt das Wasserwerk Wiedenbrück mit Brunnenanlagen, Anlagen für die Aufbereitung und den Transport sowie dem Wasserturm. Hierum gruppieren sich entsprechend die Wasserschutzgebietszonen I bis IIIb. Darüber hinaus ist im Außenbereich die Hauswasserversorgung noch weit verbreitet.

*Wasserwirtschaft*

Die Abwasserbeseitigung leistet der Eigenbetrieb Abwasser der Stadt Rheda-Wiedenbrück im Hauptklärwerk Marienfelder Straße. In dem Klärwerk werden zum einen die allgemeinen städtischen Abwässer behandelt, zum anderen besteht eine Zusammenarbeit mit dem großen örtlichen Schlachtbetrieb, dessen Abwasserbehandlung integrativ teilweise unmittelbar auf dem Gelände der Kläranlage erfolgt. Vor diesem Hintergrund ist absehbar von ausreichenden Kapazitäten im Klärwerk auszugehen.

Die Abwässer gelangen über 127 km Schmutzwasserkanal, 23 km Druckrohrleitungen und 83 km Mischwasserkanal aus dem gesamten Stadtgebiet dorthin.

Im Norden von Wiedenbrück, zwischen der Autobahn und dem Werks-gelände der Firma Westfalia liegen die Anlagen des ehemaligen Klärwerks. Die Nutzung ist mit dem Neubau im Ortsteil Rheda an der Marienfelder Straße aufgegeben worden. Der alte Standort befindet sich unmittelbar östlich der Ems und grenzt direkt an das Gelände der Flora Westfalica an.

Weiterhin verfügt die Stadt über 136 km Regenwasserkanal, fünf Regenwasserklärbecken, drei Regenwasserrückhaltebecken und diverse Staukanäle.

Im gesamten Stadtgebiet gibt es drei direkt einleitende Betriebe.

*Energie*

In Wiedenbrück liegt südöstlich des Kreuzungsbereichs Bielefelder Straße/Holunderstraße das Umspannwerk des Energieversorgers RWE. Dieses ist an eine aus südöstlicher Richtung kommende 110 kV Hochspannungsleitung angebunden. Östlich der B 61/B 64 verläuft zudem eine 220 kV Hochspannungsleitung.

Die Gasversorgung der Stadt wird wie auch die Wasserversorgung durch die vereinigte Gas- und Wasserversorgung GmbH (VGW GmbH) sichergestellt.

**2.6.4. Klimaschutz***Solarsiedlung und European Energy Award*

Zu Beginn dieses Jahrtausends hat Rheda-Wiedenbrück an der Landesinitiative Zukunftsenergien NRW *Leitprojekt 50 Solarsiedlungen in NRW* teilgenommen. Zwischen den Jahren 2000 und 2004 werden am nordöstlichen Siedlungsrand des Stadtteils Rheda 38 Wohneinheiten als Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser geschaffen. Besonderer Wert ist auf einen stark verringerten Heizwärmebedarf, Wohnungslüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung, Solaranlagen zur Warmwasserbereitung etc. gelegt worden. Darüber hinaus nimmt die Stadt am European Energy Award teil.

*Energieberatung und städtische Fördermittel*

Seit Januar 2008 wird im Rathaus im Rahmen einer Kooperation mit der Verbraucherzentrale NRW regelmäßig eine Energieberatung angeboten. Im Sinne des Klimaschutzes können sich Bürger hier zu den Themen „Erneuerbare Energien“, „Altbausanierung“, „Stromverbrauch“, „Energieeinsparung“ etc. informieren. Die Stadt fördert außerdem die wärmetechnische Verbesserung von Altbauten mit einem Zuschuss von 250 € pro Wohngebäude.

**2.6.5. Naturhaushalt und Landschaftsbild***Grünraum an der Ems*

Für den Naturhaushalt der Stadt Rheda-Wiedenbrück hat die Emsaue mit den begleitenden Grünflächen und insbesondere mit dem Landesgartenschauengelände eine besondere Bedeutung. In dem Nebeneinander von gärtnerisch gestalteten und naturbelassenen Bereichen bestehen heute Biotope für unterschiedliche Tier- und Pflanzenarten. Die naturbelassenen Auenbereiche sorgen für ein gesundes und ausgeglichenes Stadtklima, indem sie Feuchtigkeit in die Atmosphäre abgeben. Sie bieten bei Hochwasser zusätzlichen Retentionsraum. Auch führen die in diesen Bereichen verbliebenen funktionstauglichen Böden die Niederschläge mit zeitlicher Verzögerung dem Grundwasser zu und sorgen so für ausgewogene Grundwasserstände.

Neben diesen Eigenschaften dienen die Grünbereiche entlang der Ems auch der Erholung des Menschen und geben ihm Gelegenheit, natürliche Zusammenhänge zu erfassen und Flora und Fauna zu beobachten.

*Landschaftsraum im Umfeld*

Das Landschaftsbild um die „Doppelstadt“ wird durch kleinere landwirtschaftlich genutzte Flächen mit eingestreuten Waldflächen geprägt. Baumreihen und Heckenstrukturen sowie Hofstellen im Außen-

bereich, die meist von altem Baumbestand umgeben sind, verleihen der nahezu ebenen Landschaft einen parkartigen Ausdruck.

Das flache Relief im Umfeld ermöglicht von fast allen Himmelsrichtungen einen Blick auf die Silhouette der Stadt. In östlicher Richtung wird dieser Blick durch die auf einem Damm verlaufende Bundesstraße B 61/B 64 versperrt. Die Siedlungsränder sind überwiegend durch angelegte Gartenbereiche geprägt.

### **2.6.6. Zusammenfassung**

- Entlang der Hauptverkehrsachsen (A 2, B 61/64, Bahntrasse) besteht eine starke Immissionsbelastung der Siedlungsbereiche durch den Straßen- und Schienenverkehr.
- Im Stadtgebiet befinden sich zahlreiche gewerbliche Schwerpunkte, von denen Immissionsbelastungen ausgehen, teilweise bestehen Gemengelagen mit Wohnnutzungen.
- Die Ver- und Entsorgung mit Gas, Wasser und Strom ist sichergestellt. Im Außenbereich bestehen teilweise noch Hausbrunnen und Kleinkläranlagen.
- Nach Errichtung der neuen, zentralen Kläranlage nördlich von Rheda ist das Gelände der ehemaligen Kläranlage an der Ems im Norden von Wiedenbrück brach gefallen.
- Der Naturraum wird geprägt durch den Übergang zwischen der Landschaft des Teutoburger Walds und der Münsterländer Parklandschaft sowie durch die Ems.
- Zur Förderung des Klimaschutzes gibt es ein kommunales Förderprogramm zur Gebäudesanierung sowie eine Beratungsstelle.



### 3. Analyse der stadträumlichen Schwerpunktbereiche

Im Folgenden werden einige räumliche Schwerpunktbereiche, die für den Stadtraum von besonderer Bedeutung sind, näher analysiert. Dabei handelt es sich um

- die beiden Stadtkerne,
- die städtebaulich bedeutsamen Wohngebiete,
- die Brach- und Potenzialflächen,
- den Bereich der „Zwischenstadt“,
- und den innerstädtischen Grünzug.

Stadtgestalterisch von Bedeutung sind außerdem die Ortseinfahrten sowie die Unterführungen unter der Bahntrasse, der Autobahn und den Bundesstraßen. Diese Bereiche sind insgesamt stark gestaltungsbedürftig. Für sie werden im „Masterplan Stadtgestaltung“ Maßnahmen zur Aufwertung entwickelt (siehe Kapitel 6.6). Sie stellen jedoch Einzelsituationen dar und werden somit nicht als Schwerpunktbereich betrachtet.

#### 3.1. Stadtkerne

Die durch die Kommunalreform entstandene Doppelstadt stellt stadtstrukturell eine Besonderheit und Herausforderung dar. Dies spiegelt sich besonders in den beiden Stadtkernen wider. Es fehlt an einem gemeinsamen Zentrum, gleichzeitig stehen die beiden Kerne in gewisser Weise in einer Konkurrenzsituation zueinander. Zentrale Infrastruktureinrichtungen, Dienstleistungen, Gastronomie und Einzelhandel verteilen sich auf beide Zentren. Dies führt dazu, dass beide Stadtkerne für sich genommen eine gute Grundversorgung der Bevölkerung bieten. Vor allem im Bereich des Einzelhandels ist aber kein starkes Mittelzentrum mit entsprechender Strahlkraft entstanden.

Die Stadtkerne selbst werden insgesamt als sehr positiv empfunden und weisen vielfältige Entwicklungspotenziale auf. Dies gilt insbesondere für ihre historische Struktur. Besonderheiten und Probleme unterscheiden sich im Einzelnen jedoch stark. In den Altstädten von Rheda und Wiedenbrück haben sich in der Nachkriegszeit sehr unterschiedliche Entwicklungen vollzogen. Rheda hat bereits in den 1970er Jahren in Zusammenarbeit mit dem Architekten Deilmann ein Sanierungskonzept für den historischen Stadtkern entwickelt. Zur damaligen Zeit entsprachen die „Flächensanierung“ und der verkehrsgerechte Umbau der Stadt dem Zeitgeist. Im Zuge der Sanierung ist es zum großräumigen Abriss alter Bausubstanz gekommen. Es sind Neubauten der Moderne errichtet, die als typische Bauten der 1970er Jahre gelten können. Erst nach umfangreichen Protesten aus der Bürgerschaft hat ein Umdenken stattgefunden. Das Sanierungskonzept ist danach auf den Erhalt der historischen Bausubstanz ausgerichtet worden. Dieser Bruch ist noch heute in der Stadtstruktur von Rheda ablesbar. In Wiedenbrück ist die Sanierung später begonnen

worden, so dass dieses Umdenken bereits zu Beginn der Sanierung stattgefunden hatte. In Wiedenbrück hat so im Gegensatz zu Rheda keine Flächensanierung stattgefunden, sondern es wurde von Beginn an eine bestandserhaltende, behutsame Stadterneuerung verfolgt.

### 3.1.1. Rheda

Die grundsätzlich geänderte Herangehensweise im Verlauf der Stadtsanierung ist noch heute als Bruch in der Struktur der Rhedaer Innenstadt ablesbar. Diese wird baulich durch einen von der Stadtsanierung stark überformten Bereich geprägt. Besonders dominant ist der 1975 fertiggestellte Rathausneubau mit bis zu acht Geschossen. Daran angrenzend findet sich ein zusammenhängender Altstadtabschnitt mit historischer Fachwerkbauung. Großflächige Parkdecks, die im Zuge der Sanierung entstanden sind, bilden Barrieren am Innenstadtrand im Übergang zu den Wohnsiedlungsbereichen sowie zum Schlosspark.



Abb. 47: Quartiersgliederung im Stadtkern Rheda

Quartiere A und B

Funktional gliedert sich der Stadtkern in drei zentrale Quartierstypen (siehe Abb. 47)

- Quartier A stellt den Hauptgeschäftsbereich des Stadtkerns mit dem Rathaus dar. Die Erdgeschosszonen sind fast durchgehend mit Läden und Dienstleistungen besetzt. In den Obergeschossen wird überwiegend gewohnt. Das Quartier ist in großen Teilen durch die Stadtsanierung überformt worden.
- Quartier B umfasst den Bereich der verbliebenen historischen Fachwerkbauung, in dem i.W. gewohnt wird. Vor allem entlang der

Berliner Straße und am Doktorplatz befinden sich zusätzlich auch Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomie.

- Quartier C weist eine sehr heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur auf. Im Randbereich des Stadtkerns, z.B. zwischen Schlossstraße und Am Domhof finden sich Wohngebäude aus verschiedenen Epochen, aber auch Büro- und Geschäftshäuser.

In Teilbereichen wie dem Doktorplatz und der neu gestalteten Einkaufsstraße besitzt die Innenstadt von Rheda grundsätzlich eine gute Aufenthaltsqualität. Beeinträchtigt wird diese jedoch durch das Fehlen eines einheitlichen Möblierungskonzepts sowohl für den öffentlichen Raum als auch für die Außengastronomie. Insbesondere in der Sommerzeit prägt die vielfältige und nicht immer qualitätvolle Möblierung der Außengastronomie im Stadtkern das Bild des öffentlichen Raums stark.



Abb. 48: Der Doktorplatz in Rheda

Außerhalb dieser Bereiche besitzt der öffentliche Raum im Stadtkern Rheda durch die teilweise mangelhafte Gestaltung von öffentlichen Verkehrsflächen und Platzsituationen deutliche Mängel. Zwischen der historischen Fachwerkbauweise und dem „modernen“ Teil der Innenstadt ist ein klarer Bruch ablesbar. In dem überformten Bereich sind die Straßen vor allem im Sinne der „autogerechten Stadt“ gestaltet worden und stellen sich heute als nicht mehr zeitgemäß dar. Besonders hervorzuheben sind die Bleichstraße und der angrenzende Platz, der heute lediglich als Parkplatz genutzt wird. Ebenso weist das Umfeld des Rathauses im Norden und Westen Gestaltungsdefizite auf. Hier ist besonders der Übergang zur angrenzenden historischen Fachwerkbauweise kaum zu erkennen, es fehlt an Durchlässigkeit. Die Bebauung in der Nadelstraße ist diffus, hier ist keine klare städtebauliche Struktur erkennbar.

Das Rathaus selbst besitzt als typischer Bau der Moderne eine eigenständige architektonische Qualität, hat jedoch durch die damals im Zuge der Realisierung entwickelte Dimension übergroße Proportionen. Städtebaulich fügt es sich schlecht in die Bebauungsstruktur des Umfelds ein und stellt sich als „Barriere“ zum anschließenden Siedlungsraum dar.

Im Stadtkern von Rheda befinden sich verschiedene Denkmäler. Diese konzentrieren sich vor allem im verbliebenen Teil der Altstadt. Aber auch entlang der historisch bedeutsamen Berliner Straße befinden sich einige unter Schutz gestellte Gebäude wie z.B. das alte Amtsgericht mit Eingangsseite zur Berliner Straße und flankierenden Stallgebäuden in Richtung Schlosspark.

Die Ausstattung mit Parkplätzen stellt sich in Rheda insgesamt als sehr gut dar. Im direkten Stadtkern befinden sich drei Parkdecks, die kostenfrei genutzt werden können. Gestalterisch fügen sich die Parkdecks jedoch schlecht in die Innenstadtstruktur und auch das Stadtbild ein.

Zwei besondere Potenziale von Rheda liegen eher am Rande des Stadtkerns: das Schloss und der Bahnhof.

Das Schloss befindet sich östlich jenseits der Schlossstraße. Der historische Bau mit dem Rosengarten und dem umgebenden Park bildet in Rheda den Übergang zur Flora Westfalica. Das Gelände besitzt eine hohe Attraktivität und ist der Öffentlichkeit in großen Teilen zugänglich. Durch

die Barrierewirkung der Schlossstraße und des großflächigen Parkdecks im Süden der Straße Am Domhof ist das Schloss allerdings von der Innenstadt stark abgetrennt. Querungsmöglichkeiten bestehen nur an zwei Stellen. Der Ortsunkundige wird kaum auf die zentral gelegene Schlossanlage aufmerksam.



Abb. 49: Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt

Der Bahnhof liegt im Norden des Stadtkerns und ist über die Bahnhofstraße an den zentralen Bereich angebunden. Er ist saniert und stellt zusammen mit der in der direkten Nachbarschaft liegenden alten Brennerei ein attraktives Ensemble in Rheda dar. Der Bahnanschluss bietet zudem eine sehr gute Anbindung des Stadtkerns an den ÖPNV.

Der Fußweg vom Bahnhof in die Innenstadt ist aber vor allem entlang der Bahnhofstraße deutlich verbesserungswürdig. Derzeit wird der Fußgänger hier nicht vom Bahnhof in die Innenstadt „geleitet“. Der Abzweig zum Zentrum über den Neuen Wall ist kaum betont. Die Straßengestaltung im Neuen Wall selbst ist jedoch auf die Aufenthaltsqualität für Fußgänger ausgerichtet und ansprechend.

Der Einzelhandel in Rheda weist insgesamt Schwächen auf. Zwar sind einige attraktive Läden in der Innenstadt ansässig, es fehlt jedoch an einer zusammenhängenden Anziehungskraft und einer entsprechenden Frequenz. In den Geschäftsstraßen finden sich verbreitet Leerstände und teils häufige Inhaberwechsel. Der vor wenigen Jahren am westlichen Rand der Innenstadt angesiedelte große Lebensmittelmarkt, der als Magnet wirken soll, ist nicht ausreichend an die Geschäftslagen der Innenstadt angebunden. Hier kommt auch stark die Barrierewirkung des Rathausbaus und des anschließenden Parkdecks zum Tragen.

Die insgesamt heterogene und mit Brüchen behaftete Struktur des Stadtkerns Rheda bringt heute trotz attraktiv gestalteter Teilbereiche insgesamt eine verbesserungsbedürftige Aufenthaltsqualität mit sich.

### 3.1.2. Wiedenbrück

Im Stadtkern von Wiedenbrück stellt die hier fast vollständig überkommene historische Altstadt ein besonderes Potenzial dar. Sie ist gleichzeitig vor allem aufgrund kleinteiliger, inhabergeführter Läden attraktiver Einzelhandelsstandort sowie Anziehungspunkt für Touristen. Besonders prägend sind die mit Schnitzarbeiten ausgestatteten Ackerbürgerhäuser des 16. und frühen 17. Jahrhunderts. Wiedenbrück unterscheidet sich dadurch stark vom Stadtkern Rheda. Auch in Wiedenbrück bestehen aber deutliche Defizite bei der Attraktivität des öffentlichen Raums.

Der Stadtkern gliedert sich in folgende zentrale Quartiere (Abb. 50):

- Quartier A stellt den Hauptgeschäftsbereich des Stadtkerns mit dichtem Geschäftsbesatz in den Erdgeschosszonen und zahlreichen Dienstleistungen dar. In den Obergeschossen wird gewohnt.
- In Quartier B finden sich ebenfalls noch Einzelhandel und Dienstleistungen, das Wohnen herrscht jedoch deutlich vor.

- Quartier C dient vor allem dem Wohnen und stellt jeweils eine Art Übergangsbereich zwischen dem Stadtkern und den angrenzenden Wohngebieten dar.

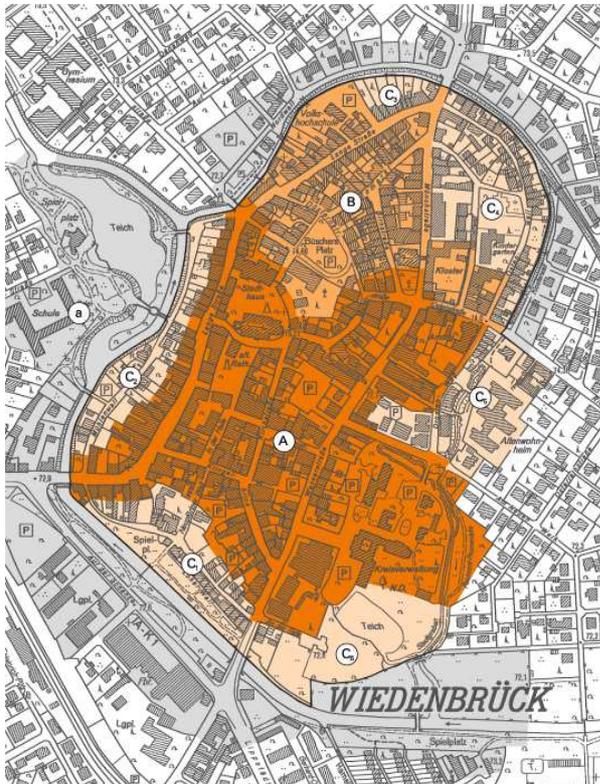


Abb. 50: Quartiersgliederung im Stadtkern Wiedenbrück



Quartiere A und C

Die historische Bausubstanz ist in allen Quartieren im Rahmen der Stadtsanierung und über Gestaltungssatzungen gesichert und weiterentwickelt worden. Im Stadtkern finden sich neben der historischen Bebauung aber auch Neubauten aus verschiedenen Epochen, die sich im Wesentlichen gut in die historische Struktur einfügen.

Grundsätzlich besitzt der Stadtkern von Wiedenbrück eine hohe Aufenthaltsqualität. Besonders hervorzuheben ist hier der Marktplatz. Beeinträchtigt wird die Aufenthaltsqualität jedoch auch in Wiedenbrück durch das Fehlen eines einheitlichen Möblierungskonzepts für den öffentlichen Raum und für die Außengastronomie.

In den Randbereichen finden sich außerdem zahlreiche gestaltungsbedürftige Straßen. Insbesondere die Wasserstraße ist nach dem Neubau des Südrings neu zu gestalten. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die passende Unterhaltung und Pflege von Grünelementen. Die vorhandene Durchgrünung des Zentrums ist positiv zu bewerten, andererseits versperrt sie mit teils zu dichtem Bewuchs Blicke auf die historischen Gebäude. Strauchbestände in Baumscheiben bilden heute auch tatsächliche Hindernisse besonders für Fußgänger. Dies ist besonders in der Langen Straße festzustellen.



Abb. 51: Marktplatz in Wiedenbrück



Abb. 52: Büschersplatz in Wiedenbrück

Teilweise sind Plätze mangelhaft gestaltet. Besonders hervorzuheben ist der Büschersplatz, der heute lediglich als Parkplatz genutzt wird. Er stellt sich als im Inneren völlig ungegliederte, versiegelte Fläche dar.

Im unmittelbaren Stadtkern befinden sich einige öffentliche Parkplätze, die gegen Parkgebühren von der Öffentlichkeit genutzt werden können. Größere Parkplatzflächen befinden sich im Bereich der Stadtkerneinfahrten.

Die Stadtkerneinfahrten leiten nicht in den zentralen Bereich und weisen starke Gestaltungsdefizite auf. Hervorzuheben ist die Straße Auf der Schanze. Der gesamte Bereich Auf der Schanze beeinträchtigt die Randlage des Stadtkerns – eine städtebauliche Neuordnung und Umstrukturierung hätte erhebliche positive Wirkungen für den Stadtkern. Sie ist durch einen Realisierungswettbewerb bereits vor einigen Jahren angestoßen worden, eine Umsetzung ist bislang jedoch noch nicht erfolgt.



Abb. 53: Die Ems im Stadtkern von Wiedenbrück

Einen besonderen Bereich in der Altstadt von Wiedenbrück stellen die umliegenden Grünstrukturen und die Nähe zur Ems und Umflut dar. Vor allem die Nähe zur Flora Westfalica ist besonders attraktiv. Im Gegensatz zu Rheda gibt es in Wiedenbrück einen direkten Zugang aus dem Stadtkern zum Gelände der Flora Westfalica. Hier zeigt sich jedoch inzwischen auch der dauerhafte Unterhaltungs- und Instandsetzungsbedarf. Im Bereich der Umflut und der Ems besteht an Grünflächen und Wegeführungen Verbesserungsbedarf mit dem Ziel der weiteren Qualifizierung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität.

### 3.2. Wohngebiete im Wandel der Zeit

#### *Siedlungstypen*



Abb. 54: Typisches Siedlungshaus

Rheda-Wiedenbrück verfügt auf Grund seiner wiederholten starken Wachstumsphasen über eine Vielzahl von Wohngebieten, die innerhalb weniger Jahre mit einer einheitlichen städtebaulichen Struktur entstanden sind. Angesichts wiederkehrender Gebäudetypen bilden diese Siedlungen Quartiere, die als Gesamtbild wahrgenommen werden und die damit häufig im Hinblick auf Wohnumfeld und Stadtstruktur eine besondere Qualität aufweisen.

Die verschiedenen Typen spiegeln dabei wesentliche Phasen der Siedlungsgeschichte der Stadt Rheda-Wiedenbrück wider. So finden sich im Siedlungsraum zahlreiche Quartiere aus der starken Neubautätigkeit in den Nachkriegsjahren und aus den intensiven Wachstumsphasen in den 1960er und 1970er Jahren sowie in den 1990er Jahren. Je nach Alter der Siedlungen, Eigentümerstruktur und Größe der Gebäude sind bzw. werden sie jedoch durch Um- und Anbaumaßnahmen zunehmend überformt. Durch unangepasste Dachausbauten, Fassadengestaltungen und Anbauten geht das einheitliche Erscheinungsbild der Siedlungen zunehmend verloren.

Dieses betrifft vor allem die älteren Quartiere, in denen schon Modernisierungsmaßnahmen erforderlich geworden sind. Die Quartiere der 1990er Jahre sind von dieser Entwicklung bislang kaum betroffen. Insgesamt ist zudem festzustellen, dass in den letzten Jahren die

Beliebigkeit in Form, Materialwahl und Farbe immer größer wird und die baukulturelle Qualität der Siedlungen deutlich sinkt.

Die älteren Quartiere weisen verschiedene Grundformensprachen auf, im Stadtgebiet sind die folgenden Quartierstypen besonders prägend:

- Mehrfamilienhäuser 1920er – 1960er Jahre (Typ 1)
- Siedlungshäuser 1920er - 1960er Jahre (Typ 2)
- Zweistöckhäuser aus den 1960er-1970er Jahren (Typ 3)
- Bungalowsiedlungen aus den 1950er Jahren (Typ 4)
- Bungalowsiedlungen aus den 1980er Jahren (Typ 5)



Abb. 55: Verschiedene Siedlungstypen im Vergleich

Für die Zukunft dieser zusammenhängenden Siedlungsbereiche ist es von besonderer Bedeutung, die bestehende städtebauliche Qualität zu sichern. Vor diesem Hintergrund sind Quartiere, die eine besonders prägende städtebauliche Struktur aufweisen, kartiert und den verschiedenen Quartierstypen zugeordnet worden. Darauf aufbauend werden in Kapitel 6.2 Steckbriefe für die einzelnen Quartiere mit Maßnahmenvorschlägen für die weitere Entwicklung und Sicherung der städtebaulichen Struktur und der Wohnqualität aufgenommen.

Einen Sonderfall unter den strukturell klar ablesbaren Wohnsiedlungen stellen zwei „Großwohnsiedlungen“ dar. Dabei handelt es sich um eine Siedlung mit bis zu zehn Geschossen in Rheda um die Grünstraße und eine Siedlung mit bis zu sieben Geschossen östlich der Lippstädter Straße in Wiedenbrück. Auf Grund der heute oft einseitigen Bewohnerstruktur mit einem hohen Anteil an sozial schwachen Personen und Bewohnern mit Migrationshintergrund werden die Siedlungen von vielen Bürgern als soziale Brennpunkte wahrgenommen. Zwar stellen sie in einer Stadt wie Rheda-Wiedenbrück eine Besonderheit dar und weisen Segregations-tendenzen auf, sie sind jedoch nicht mit sozialen Brennpunkten in größeren Städten zu vergleichen. Auch Leerstandstendenzen, wie sie in Großwohnsiedlungen andersorts auftreten, finden sich hier nicht. Festzustellen ist, dass die Gemeinschaftsgärten und der öffentliche Raum in vielen Bereichen aufwertungsbedürftig sind, so dass das Erscheinungsbild der Siedlungen insgesamt beeinträchtigt ist.



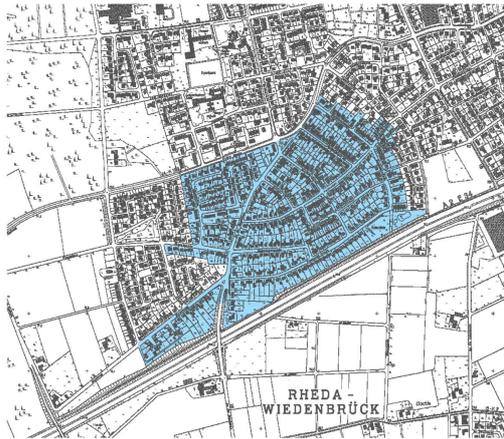
Abb. 56: „Großwohnsiedlung“ an der Grünstraße

Eine besondere Herausforderung in den Wohnquartieren stellt die oft einheitliche Altersstruktur der Bewohner dar. Diese betrifft vor allem „Einfamilienhausgebiete“. In zwei Siedlungen, der Wegböhnesiedlung in

*Generationenwechsel  
in den Quartieren*

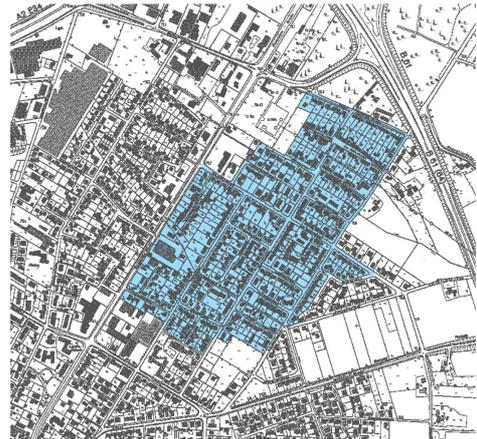
Rheda und der Siedlung um den Nonenplatz in Wiedenbrück, sind die Gebäude erfasst worden, in denen ausschließlich Bewohner über 65 leben (siehe Abb. 57). Bei diesen Häusern steht mit einer großen Wahrscheinlichkeit in den nächsten Jahren ein Eigentümerwechsel bevor. Bei den beiden untersuchten Bereichen ist dabei festgestellt worden, dass ca. 15-20 % der Gebäude ausschließlich von Bewohnern über 65 bewohnt werden. Diese Altersstruktur in den Quartieren führt dazu, dass sie absehbar einen Generationenwechsel bewältigen müssen. Dieser stellt hier eine große Herausforderung dar. Aus diesem Grund besitzt diese Situation auch für die kurzfristige Stadtentwicklung große Bedeutung.

#### Quartier „An der Wegböhne“



**Rund 84 Wohngebäude** mit ausschließlich über 65-jährigen Bewohnern

#### Quartier „Am Nonenplatz“



**Rund 65 Wohngebäude** mit ausschließlich über 65-jährigen Bewohnern

Abb. 57: Quartiersweise Analyse der Altersstruktur



Abb. 58: Umbauten an einem typischen Siedlungshaus

In den Phasen des Generationenwechsels werden vermehrt Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen vorgenommen, die die einheitliche Qualität der Siedlung gefährden. Außerdem besteht die Gefahr von Leerständen, wenn Bestandsimmobilien im größeren Umfang am Markt angeboten werden. Bereits heute haben einige Eigentümer Schwierigkeiten, Käufer zu finden. Dies wird von örtlichen Immobilienexperten jedoch vor allem auf zu hohe Preisvorstellungen der Verkäufer zurückgeführt. Notwendige Modernisierungsarbeiten werden zudem oft unterschätzt. Dies stellt nicht nur in Rheda-Wiedenbrück ein Problem dar. In den vergangenen Jahrzehnten wurden Immobilien als sichere Geldanlage mit hohen Wertsteigerungen angesehen. Renovierungsarbeiten erhöhen aus Sicht des Eigentümers zudem den Wert der Immobilie. Bei einem Verkauf können jedoch auf Grund der Preisentwicklung auf dem Immobilienmarkt nicht immer die erwünschten Preise erzielt werden, vorgenommene Schönheitsrenovierungen werden im Gegensatz zu Instandhaltungsmaßnahmen nicht immer von Interessenten als Wertsteigerung angesehen.

#### *Eigentümerstruktur*

Die Häuser in den Einfamilienhausgebieten befinden sich überwiegend im Besitz von einzelnen Eigentümern, so dass in mögliche städtebauliche Konzepte und Strategien eine Vielzahl von Akteuren einzubinden ist. Anders stellt sich die Situation im Geschosswohnungsbau dar. Hier befinden sich teilweise größere Gebäudebestände in der Hand z.B. einer Wohnungsbaugesellschaft.

Eine Besonderheit am Wohnungsmarkt in Rheda-Wiedenbrück ist die Unterbringung von Leiharbeitern der örtlichen Fleischindustrie. Im Stadtgebiet finden sich zahlreiche als „Wohnheime“ umgenutzte Wohnhäuser. Die Arbeiter werden hier aufgrund der Beschäftigungsform über ausländische Unternehmen in der Regel nur für einige Wochen untergebracht, so dass keine dauerhafte Integration in die Nachbarschaft stattfindet. An vielen Stellen kommt es dabei zu Konflikten mit der Nachbarschaft, z.B. durch Ruhestörung und mangelnde Instandhaltung der Gebäude.

*Unterkünfte  
Leiharbeiter*

### 3.3. Gewerbe- und Potenzialflächen

#### 3.3.1. Gewerbeflächen im Stadtgebiet

Die Analyse der Wirtschaftsstruktur hat gezeigt, dass Rheda-Wiedenbrück über eine gute Ausgangssituation im Bereich der gewerblichen Entwicklung verfügt. Besonders hervorzuheben ist der hohe Anteil an verarbeitendem Gewerbe.

Im Stadtgebiet finden sich folgende gewerbliche und industrielle Schwerpunkte:

- In Rheda liegen die größeren Gewerbegebiete nördlich der Bahnlinie im Bereich Bosfelder Weg und an der Pixeler Straße.
- An der Gütersloher Straße in Höhe der Zufahrt zur B 64 bzw. zur A 2 besteht ein solitärer Standort für einen flächenintensiven Schlachtereibetrieb.
- Zwischen Rheda und Wiedenbrück sind im östlichen Stadtgebiet entlang der Straße Am Sandberg Gewerbeflächen beidseits der A 2 vorhanden.
- Zwischen Rheda und Wiedenbrück bestehen entlang der Hauptstraße Gewerbeflächen, die allerdings mit Wohnnutzungen durchsetzt sind.
- Im Süden von Wiedenbrück liegen zwischen Lippstädter Straße und Hellweg weitere Gewerbeflächen, die i.W. durch einen Großbetrieb genutzt werden.
- In Lintel bestehen zwei gewerbliche Schwerpunkte: ein Gewerbegebiet im Norden im Anschluss an den Siedlungsbereich und ein großflächiges Gewerbe- und Industriegebiet südlich der Straße Am Postdamm, welches vom Siedlungsbereich abgesetzt ist.

*Bestehende  
gewerbliche  
Schwerpunkte*

Details zu den einzelnen Gewerbegebieten finden sich in Steckbriefen im Materialband.

Die gewerblichen Bereiche in Rheda am Bosfelder Weg und an der Pixeler Straße sind bis auf Restflächen weitgehend bebaut. Ähnliches gilt auch für die Flächen zwischen Rheda und Wiedenbrück im Bereich Am Sandberg sowie für die Flächen entlang der Hauptstraße und für die Gewerbeflächen in Lintel, die bis auf Restflächen und einige kleine Grundstücke bebaut sind. An einigen Standorten sind allerdings auch Leerstände sowie nicht

*Flächenreserven*

oder kaum genutzte Reserveflächen erkennbar. Teilweise befinden sich hier betriebsgebundene Reserven.

Sonderfälle stellen der Solitärstandort für den Schlachtereibetrieb in Rheda und der Bereich Lippstädter Straße/Hellweg in Wiedenbrück dar. Letzterer dient i.W. einem großen Holzverarbeitenden Betrieb. An diesen beiden Standorten werden größere betriebsbezogene Flächenreserven vorgehalten.

*Neuentwicklung des  
interkommunalen  
Gewerbegebiet  
„AUREA“*

Rheda-Wiedenbrück entwickelt gemeinsam mit den Kommunen Oelde und Herzebrock-Clarholz das 108 ha große interkommunale Gewerbegebiet „AUREA“ auf Rheda-Wiedenbrücker und Oelder Stadtgebiet. Das Gebiet grenzt unmittelbar an die A 2 und an den Autobahnanschluss Herzebrock-Clarholz. Das Industrie- und Gewerbegebiet „AUREA“ dient der Unterbringung von Produktions-, Logistik- oder Dienstleistungsunternehmen. An diesem Standort soll zukünftig der Bedarf der Kommunen für flächenintensives und produzierendes Gewerbe gedeckt werden.

### 3.3.2. Brach- und Potenzialflächen

Auf Grund der gewachsenen mittelständischen Gewerbestruktur finden sich zahlreiche einzelne Gewerbenutzungen innerhalb des Siedlungskörpers. Diese sind oft von Wohnbebauung umgeben, woraus sich vielfältige Immissionskonflikte ergeben. Weiterhin weisen sie heute häufig eine vergleichsweise zentrale Lage auf. Sie bieten einerseits wohnstandortnahe Arbeitsplätze, andererseits sind diese Bereiche in ihrem gewerblichen Entwicklungsspielraum aber auch nur eingeschränkt nutzbar, da auf Grund der Wohnbebauung in der Umgebung Aspekte des Immissionsschutzes zu beachten sind.

Durch den Rückgang der Zahl der Betriebe im verarbeitenden Gewerbe werden einige der Standorte heute nur noch in Teilen oder gar nicht mehr genutzt. Kontinuierlich ist hier die jeweilige Nutzung zu überprüfen, Folgenutzungen sind zu definieren.

In Abb. 59 sind die Flächen im Stadtgebiet dargestellt, die mit Blick auf die Siedlungsstruktur langfristig ein Potenzial für neue Gewerbenutzungen bzw. für eine Intensivierung der Nutzungen aufweisen.

Bei der Entscheidung über neue Nutzungsmöglichkeiten ist die dauerhafte, sinnvolle Integration in das Siedlungsgefüge zu sichern. Je nach stadtstruktureller Lage sind Folgenutzungen wie z.B. Wohnen oder Gewerbe im Einzelnen zu definieren. Zu beachten ist, dass die Umnutzung von ehemals gewerblich genutzten Flächen immer gewisse Risiken und Hemmnisse z.B. durch mögliche Altlasten mit sich bringt. Oft nimmt die Entwicklung von Folgenutzungen dadurch und auch aufgrund von Eigentumsstrukturen einen längeren Zeitraum ein. Aus Sicht der Stadtentwicklung ist hier somit eine koordinierte und konzeptionelle Herangehensweise besonders wichtig, um die Chancen für eine attraktive Fortentwicklung nutzen zu können.

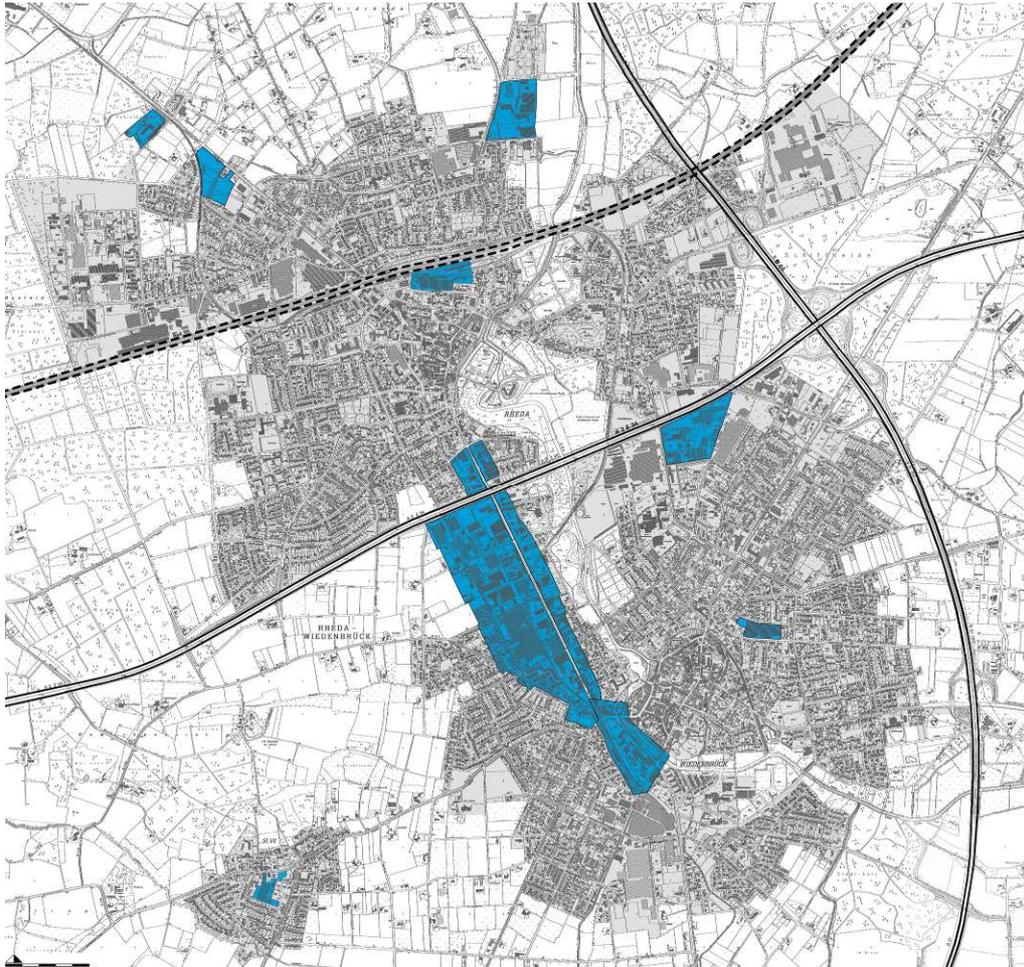


Abb. 59: Potenzialflächen im Stadtgebiet

### 3.4. „Zwischenstadt“

Eine besondere Potenzialfläche stellt die „Zwischenstadt“ zwischen Rheda und Wiedenbrück dar. Der Begriff „Zwischenstadt“ wurde von Thomas Sieverts geprägt (Sieverts 1997) und beschreibt einen Raum, der weder der Stadt, noch dem ländlichen Raum zugeordnet werden kann, sondern eine Art Zwischenraum bildet. Im Bereich Hauptstraße und Ringstraße hat sich im Zuge des Zusammenwachsens der ehemals eigenständigen Städte eine solche „Zwischenstadt“ gebildet. Hier finden sich zahlreiche Einzelhandelsbetriebe und ein Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe.

Der Schriftsteller Burkhard Spinnen charakterisiert den Bereich in seiner Ode an die Stadt Rheda-Wiedenbrück zum Anlass der Aktion „Sehen Lernen“ im Frühjahr 2010 folgendermaßen:

„Euer neues gemeinsames Rückgrat

heißt Hauptstraße

mit Baumarkt,

Autohäusern und Küchen Schmidt,

Möbelhaus,  
 Feuerwehr und Polizei.  
 Eine Mitte als Gerade!  
 Ein Zentrum als Strecke,  
 Industriegebiet und Durchgangsstraße,  
 auf der man nicht anhält,  
 es sei denn,  
 man hat hier geschäftlich zu tun.“



Abb. 60: Bebauung zwischen Rheda und Wiedenbrück im Jahr 1895 und heute im Vergleich (Quelle: Königlich preußische Landes-Aufnahme von 1895 und Flächennutzungsplan der Stadt Rheda-Wiedenbrück, Stand 2009)

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt hier i.W. gewerbliche Bauflächen dar, was jedoch nur teilweise der realen Nutzung entspricht. Tatsächlich besteht ein unstrukturierter Wechsel zwischen Wohnen und gewerblichen Nutzungen.

#### *Nutzungsstruktur*

Im südlichen Abschnitt befinden sich entsprechend der Darstellung im FNP zwei größere Betriebe der Holzverarbeitung und Möbelindustrie. Nördlich anschließend bestehen kleingewerbliche Nutzungen, verschiedene Dienstleistungen und der Sonderstandort des Einzelhandels am Feldhüserweg. Hier sind 42 % der Gesamtverkaufsfläche der Stadt Rheda- Wiedenbrück vorzufinden, der Standort besitzt somit eine große Bedeutung in der Einzelhandelsausstattung Rheda-Wiedenbrücks (siehe Kapitel 2.4.1). Insbesondere als Nahversorgungsstandort erfüllt er eine wesentliche Versorgungsfunktion. Für die weitere Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente ist er auf Grund der Lage zwischen den beiden Stadtzentren nicht geeignet. Das 2009 beschlossene Einzelhandelskonzept sieht hier eine bestandsorientierte Entwicklung vor, zusätzliche zentren- und nahversorgungsrelevante Verkaufsflächen sollen nicht angesiedelt werden. Die bereits

beschlossene Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 348 „Hauptstraße“ ist ein Baustein zur Einzelhandelssteuerung und Umsetzung der Ziele des Einzelhandelskonzepts an diesem Standort.

Der gesamte Bereich ist immer wieder von „Wohninseln“ durchsetzt (siehe Abb. 61). Vor allem zwischen der Hauptstraße und dem weiter östlich verlaufenden Gelände der Flora Westfalica befinden sich zahlreiche kleine Siedlungsansätze mit Wohngebäuden auch gründerzeitlichen Ursprungs.

Insgesamt hat der Siedlungsbereich um die Hauptstraße eine sehr heterogene Nutzungsstruktur. Dies führt zu einer Gemengelage, in der bei der weiteren Entwicklung insbesondere der Immissionsschutz zwischen Wohnen und Gewerbe zu beachten ist. Vor diesem Hintergrund fehlt es derzeit an einem eindeutigen und langfristig tragfähigen Nutzungskonzept für den gesamten Bereich.

Als „Mitte“ zwischen den beiden Ortsteilen sowie auf Grund der guten Verkehrsanbindung, der Nähe zur Flora Westfalica und der guten Nahversorgung, weist der Bereich insgesamt eine hohe Lagegunst auf. Negativ beeinträchtigt wird der Standort jedoch durch die Lärmimmissionen von der A 2 sowie durch die Immissionen der älteren Industriebetriebe im Süden (interlütke, Wonnemann) angrenzend an die Wohnbebauung. Außerdem ist nach der Schließung der Michael-Ende-Schule im Nahbereich keine Grundschule mehr vorhanden.



Abb. 61: „Wohninsel“ im Bereich der Hauptstraße

Die Hauptstraße war schon historisch eine gerade, mit Bäumen bestandene Chaussee als Verbindung zwischen den Städten Rheda und Wiedenbrück (siehe Abb. 61). Die zentrale verkehrliche Verbindungsfunktion zwischen den heutigen Stadtteilen erfüllt die Straße noch immer.

*Gestaltung des öffentlichen Raums*

Als Kreisstraße hat sie eine wichtige Bedeutung für den motorisierten Verkehr.

Der prägende Chaussee-Charakter hat sich jedoch im Zuge der baulichen Entwicklung seit Ende des 19. Jahrhunderts und der Herausbildung der „Zwischenstadt“ nach der Gebietsreform 1970 verloren. Heute fehlt es an einer einheitlichen Gestaltung des Straßenquerschnitts. Der Kreis Gütersloh als Straßenbaulastträger hat 1993 ein Konzept zur Umgestaltung erarbeitet, das seither abschnittsweise umgesetzt wird. Fuß- und Radwege werden neu geordnet und es wird eine zwei- bzw. dreireihige Baumallee angelegt (siehe Abb. 63).



Abb. 62: Umgestalteter Straßenabschnitt an der Hauptstraße

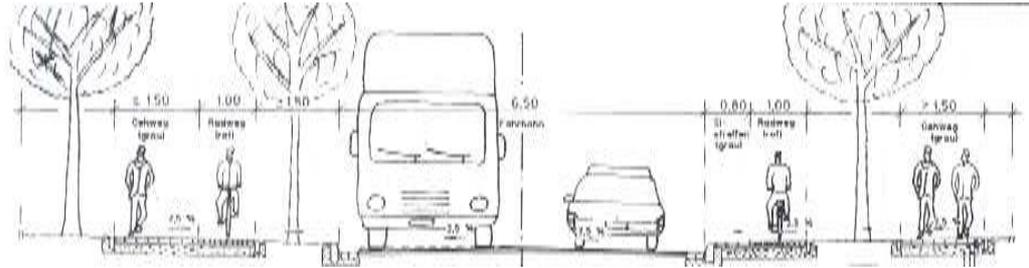


Abb. 63: Konzept zur Neugestaltung der Hauptstraße (Quelle: Kreis Gütersloh 1993)

Der Gesamteindruck der Hauptstraße wird neben der Straßengestaltung stark geprägt von der angrenzenden Bebauung. Auch die Bebauung ist analog zum Nutzungsmix weitgehend heterogen strukturiert. Durch vorgelagerte Parkplatzflächen und weite Rücksprünge der Bebauung von der Straße, stark variierende Bauformen für Wohnen, Gewerbe, Verwaltung und Einzelhandel und damit einhergehende unterschiedliche Höhenentwicklung haben sich überwiegend keine klaren Raumkanten gebildet. Der Stadtraum wirkt diffus.



Abb. 64: Werbeanlagen am Feldhüserweg

In großen Teilen wird das Erscheinungsbild außerdem stark durch eine Vielzahl von Werbeanlagen beeinträchtigt. Insbesondere im Bereich Feldhüserweg dominieren diese in Form von Fahnen und großformatigen Werbetafeln den öffentlichen Raum. Der Einzelhandelsschwerpunkt stellt für die Versorgung der Bürger einen zentralen Anlaufpunkt dar. Gestalterisch wird er dieser Funktion aber nicht gerecht. Die großflächigen Parkplätze und die Ansammlung unterschiedlicher Werbeanlagen der verschiedenen Händler prägen das Gesamterscheinungsbild des Standorts ungünstig.



Abb. 65: Kaum wahrnehmbarer Zugang zum Gelände der Flora Westfalica

Parallel zum Bereich der „Zwischenstadt“ verläuft das Gelände der Flora Westfalica. An der Hauptstraße befinden sich mehrere Zugänge. Diese können jedoch aus dem Straßenraum kaum wahrgenommen werden. Sie leiten Fußgänger und Radfahrer nicht in den Park. Vor allem auch für ortsunkundige Autofahrer ist der parallel verlaufende Park nicht ersichtlich, auch der Hauptparkplatz der Landesgartenschau ist nicht als solcher zu erkennen. Selbst der direkte Zugang am Willi-Brandt-Platz auf der Höhe des Feldhüserwegs ist äußerst unscheinbar.

### 3.5. Innerstädtische Grünverbindungen

Eine Besonderheit in Rheda-Wiedenbrück stellt der von Süd nach Nord als mehr oder weniger breites Band beiderseits der Ems verlaufende Grünzug dar, der mit einer Gesamtlänge von gut fünf Kilometern für Erholungszwecke zur Verfügung steht. Den Kernbereich des Grünzugs bildet das Gelände der Flora Westfalica, welches im Rahmen der Landesgartenschau im Jahr 1988 angelegt wurde.

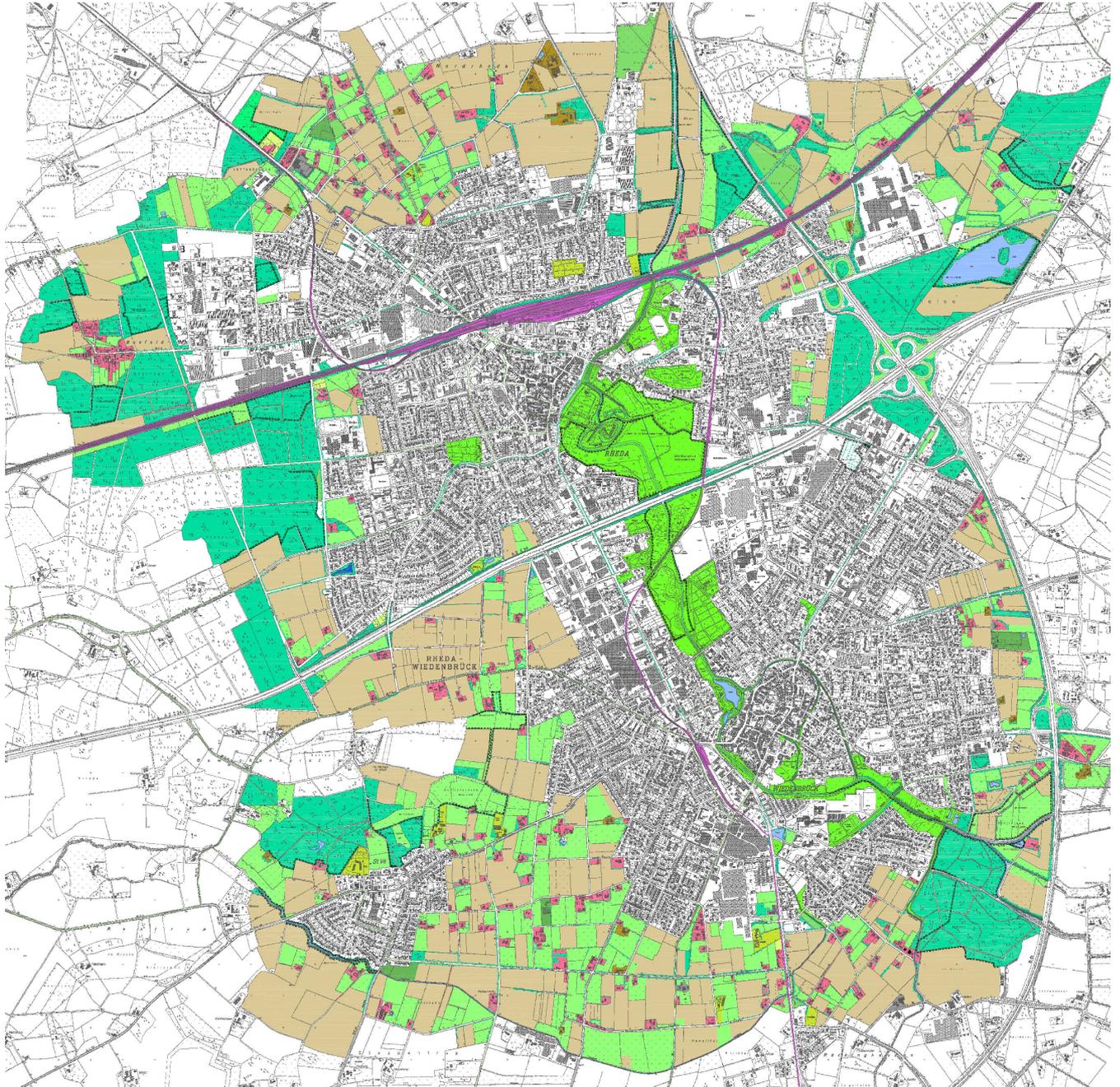


Abb. 66: Innerstädtische und siedlungsnah Grünstrukturen

Der Grünzug beginnt am Stadtholz im Südwesten von Wiedenbrück als etwa 100 bis 150 m breiter, relativ naturnaher Auenbereich der Ems mit Wiesen und kleineren Stillgewässern, Ufergehölzen, Streuobstwiesen sowie Baumreihen entlang der Wege. Das Freibad Wiedenbrück ist in diesen Bereich integriert, aber in sich abgeschlossen und intensiv

*Stadtholz*

gestaltet. Am Reckenberg schließen die dortigen Grünflächen mit Stadtgraben und Reumont-Promenade als wichtige innerstädtische Grünstruktur unmittelbar an.

#### Stadtkern Wiedenbrück

In Wiedenbrück bildet die Umflut mit begleitenden Baumreihen und anliegenden Gärten einen schmalen, aber prägnanten Grüngürtel, der sich mit den Grünbereichen an der Ems zum geschlossenen Ring ergänzt. Zwischen Wasserstraße und Langer Straße besteht auf ca. 60 m Breite eine parkartige Gestaltung mit Wegen beiderseits der Ems. Das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs „Ehemaliger Bahnhof Wiedenbrück“ für den Bereich Auf der Schanze sieht hier auch eine Neuordnung des Grünzugs vor. Nordwestlich der Langen Straße hat der Umflutbereich im Rahmen der Landesgartenschau 1988 eine erhebliche Aufwertung erfahren. Unmittelbar angrenzend an die Altstadt von Wiedenbrück besitzen der Emssee mit Seeterrasse und Spiellandschaft auch heute noch eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Sportanlagen am Ratsgymnasium bedeuten gestalterisch ein gewisses Hindernis im „Parkverlauf“. Das Gelände ist zwar durchgängig, die Anbindung ist jedoch schmal und daher verbesserungswürdig.

#### Flora Westfalica Gelände



Abb. 67: Blick aus dem Flora Westfalica Gelände in Richtung Wiedenbrück



Abb. 68: Tunnel im Grünzug unter der A 2

Zwischen dem Nordring, der mittels Fußgängerbrücke gequert wird, und der Autobahn A 2 liegen ein sehr naturnaher Strang mit Ems und Emsaue neben einer intensiv und vielfältig gestalteten Grünanlage, deren Höhepunkte das Reethus mit Aktionsmulde, Seilzirkus und Spielerei sind. Östlich der Ems bildet der etwa 10 ha große Friedhof eine wichtige Ergänzung des Grünbereichs. Die Ems selbst ist entlang des Friedhofs nicht naturnah gestaltet. Sie weist hier eine schmale, eher steile Böschungskante auf und wird von einer höher gelegenen, langen Wiese begrenzt, die nicht weiter strukturiert ist. Nördlich folgt auf der Ostseite der Ems eine ebenfalls höher gelegene Fahrzeug-Aufstellfläche der Firma Westfalia, die heute nicht mehr genutzt wird. Weiter nördlich folgt das Gelände der ehemaligen Kläranlage im Dreieck zwischen Ems, Westfalia-Werken und A 2. Für den Bereich der alten Kläranlage sind bereits in der Vergangenheit Überlegungen hinsichtlich der Integration in den Park angestellt worden. Das Grundstück litt aber bislang unter einer schlechten Anbindung. Diese ist inzwischen durch den Bau des Radwegs auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Rheda und Wiedenbrück entscheidend verbessert worden. Der Weg verläuft direkt zwischen den beiden Konversionsflächen.

Zwischen Nordring und A 2 sind Wegeführungen beidseits der Ems nur im Abschnitt parallel zum Friedhof vorhanden, ab der Grenze zur Westfalia-Aufstellfläche wechselt er ausschließlich auf die Westseite.

Die Autobahn A 2 bildet als Bauwerk auf hohem Damm mit aufgesetzten Lärmschutzwänden einen massiven Querriegel. Die Durchgängigkeit des Grünzugs ist lediglich durch einen gut 40 m langen, atmosphärisch nicht einladenden Tunnel gewahrt. Seine Nutzung ist für Fußgänger oder Radfahrer notwendig, die abseits bestehender Hauptverkehrsstraßen von Rheda nach Wiedenbrück oder umgekehrt gelangen wollen. Eine Alternative stellt nur der neue Radweg auf der Bahntrasse dar. Die Durchlässigkeit der A 2 ist an dieser Stelle verbesserungsbedürftig.

Nördlich der A 2 weitet sich der Grünzug mit den als Naturschutzgebiet ausgewiesenen Erlenbruchwäldern und Schlosswiesen erheblich auf. Auch

viele Jahre nach der Unterschutzstellung ist die gestalterische Qualität dabei begrenzt geblieben. Die Gehölzbestände wirken monoton, die Vielfalt sonstiger Biotopstrukturen ist minimal. Am Schloß Rheda haben die umgebenden Parkanlagen nach Umgestaltung in jüngerer Zeit stark an Attraktivität gewonnen. Diese Bereiche sind durch gut ausgebaute Wege erschlossen.

Der Flora-Westfalica-Park profitiert in seiner Wirkung und Attraktivität zunehmend von dem sich entwickelnden Gehölzbestand. Insbesondere in der Emsaue zwischen Nordring und der A 2 ist eine oft hervorragende Raumbildung mit Einzelbäumen, Baumgruppen, offenen Wiesen- und Schilffeldern und vielfältigen Gehölzkulissen gegeben. Insgesamt besteht ein Landschaftspark mit guter Mischung aus sich naturnah entwickelnden Bereichen und andererseits intensiv gestalteten/gepflegten Flächen. Diese Entwicklung ist konsequent fortzuführen.

Den Abschluss des ehemaligen Gartenschaugeländes bilden in Rheda der Renaissancegarten mit Orangerie am Steinweg und der Rosengarten an der Gütersloher Straße. Die Verbindung zwischen dem Stadtkern Rheda und dem Park jeweils auf der West- und Ostseite der Schlossstraße ist jedoch erheblich unterentwickelt. In Richtung Norden stellt die Gütersloher Straße heute nicht nur eine verkehrliche Barriere im weiteren Verlauf des Grünzugs entlang der Ems dar. Auch der Stadtraum ist hier vor allem durch die große, ungegliederte Asphaltfläche des Werlplatzes diffus.

Baumbestandene Wege beiderseits der Ems führen dann durch eine breite Grünzone mit dem Freibad Rheda und Kleingärten bis zum Stadtrand hinter der Bahnlinie und in die sich öffnende Emsaue mit der renaturierten Ems. Die Bahnlinie bildet wiederum eine starke Zäsur, die aber durch die lichte, breite Unterführung nicht störend ist.

*Emsauen in Rheda*

Diese Strukturen ergeben in Rheda zusammen mit dem Stadtpark Am Fichtenbusch eine innenstadtnahe Grünzone von minimal 400 m bis maximal 800 m Breite und einer Gesamtfläche von ca. 80 Hektar, die nur durch die überwiegend lockere Bebauung an Gütersloher Straße und Neuenkirchener Straße unterbrochen wird.

Kleinere Grünstrukturen im weiteren Stadtgebiet sind zudem ein kleiner Park an der Bielefelder Straße in Wiedenbrück sowie die Friedhöfe an der Pixeler Straße und der Fürst-Bentheim-Straße in Rheda. Der Jüdische Friedhof Am Ruthenbach in Rheda ist nicht öffentlich zugänglich. Zwischen Berliner Straße und Am Domhof liegt abgesehen von den Friedhöfen die einzige „innerstädtische“ Grünfläche in Rheda mit kaum 500 m<sup>2</sup> Grundfläche.

*Stadtnahe Grünflächen und Naherholung*

Von besonderer Bedeutung für die wohnungsnaher Erholung sind die unmittelbar an die Siedlungsbereiche angrenzenden Waldgebiete Stadtholz in Wiedenbrück (ca. 50 Hektar) und Hambusch in Rheda (> 200 Hektar). Es handelt sich i. W. um strukturreiche Wälder mit überwiegendem Laubholzanteil. Darüber hinaus besteht umlaufend eine sehr gute Vernetzung der Siedlungsbereiche mit der umgebenden Landschaft, meist in Form von Wirtschaftswegen, die im Mittel alle 200 m in die Landschaft ausstrahlen. Diese Wege sind zum großen Teil in den letzten Jahren mit Baumreihen bepflanzt und dadurch gestalterisch erheblich aufgewertet

worden. Hier fehlt es jedoch an Beschilderungen und Hinweisen zur Orientierung. Befahrbare Wege können oft schlecht von Privatwegen und Sackgassen unterschieden werden.

Als attraktiver Landschaftsraum in Stadtrandlage ist besonders der gesamte Bereich nördlich von Rheda von der Bielefelder Straße im Osten bis zum Wösteweg bzw. von der Alleestraße bis zum Bosfelder Weg im Westen hervorzuheben. In Wiedenbrück ist diesbezüglich der Landschaftsraum im Westen zwischen Wieksweg und Frentruper Straße sowie auf der Ostseite der Bereich nördlich der Varenseller Straße zu nennen. Diese Landschaftsräume sind meist kleinräumig mit zahlreichen Gehölzstrukturen gegliedert, vermitteln überwiegend den Eindruck einer kleinbäuerlich strukturierten Kulturlandschaft und bieten verschiedentlich schöne Ausblicke auf die Stadtkulisse mit den Kirchtürmen.

Eine Vernetzung des innerstädtischen Grünzugs mit dem umliegenden Landschaftsraum besteht vor allem in Nord-Süd-Richtung entlang der Ems. In Ost-Westrichtung findet kaum eine Vernetzung aus dem Grünzug in die Landschaft statt. Zwar verlaufen einzelne Straßen und Wege in Ost-West-Richtung, eine Grünverbindung, um den Siedlungsraum und die Flora Westfalica mit dem Landschaftsraum zu vernetzen, gibt es jedoch nicht.

#### 4. Leitlinien für die zukünftige räumliche Entwicklung

Im Planungsprozess zum Masterplan 2020+ hat eine intensive Leitliniendiskussion stattgefunden, um die Zielrichtung für die zukünftige Stadtentwicklung zu definieren. Den Auftakt der Leitliniendiskussion hat das Bürgerforum „Leitlinien“ im Februar 2010 gebildet.

Dabei sind auf Basis der Bestandsanalyse und der dort identifizierten Probleme und Potenziale verschiedene Szenarien für die künftige Stadtentwicklung zur Diskussion gestellt worden. Die ins Gespräch gebrachten Szenarien haben sehr gegensätzliche Entwicklungsrichtungen und Möglichkeiten zwischen Schrumpfung und Wachstum aufgezeigt, um die gesamte Bandbreite möglicher Zielsetzungen zu verdeutlichen:

- Schrumpfung als Chance
- Wachsen gegen den Trend
- Doppelstadt profilieren
- Lebensader A 2

In der Diskussion über die verschiedenen Leitlinien hat sich deutlich gezeigt, dass sich die Zielsetzung für die zukünftige Entwicklung in keinem der Extreme wiederfindet. Vielmehr hat sich in der Diskussion ein „Mittelweg“ herauskristallisiert, der verschiedene Elemente aus den zunächst angebotenen Leitlinien miteinander kombiniert. Besonders intensiv ist die Frage über das zukünftige Siedlungswachstum erörtert worden. Von den Teilnehmern des Leitlinien-Termins ist vor allem das vorgestellte Szenario abgelehnt worden, Schrumpfung als Chance zu betrachten und sich darauf einzustellen. Vor dem Hintergrund, dass in den Bevölkerungsprognosen für den Kreis Gütersloh und auch für Rheda-Wiedenbrück überwiegend auch dauerhaft Wachstumstendenzen erwartet werden – wenn auch in geringerem Umfang als in den vergangenen Jahrzehnten – ist die Akzeptanz einer Schrumpfung eher als Kapitulation vor einer ggf. schwierigen, aber lösbaren Entwicklungsaufgabe angesehen worden.

Gleichzeitig ist die Zielsetzung eines massiven Wachstums – gegen den Trend - von den meisten Diskussionsteilnehmern ebenfalls nicht als richtiger Weg angesehen worden. Hintergrund sind vor allem die damit einzugehenden Risiken in Bezug auf eine dauerhafte Auslastung der in dem Fall weiter deutlich auszubauenden Infrastrukturausstattung.

Neben den Fragen des künftigen Siedlungswachstums liegen zentrale Herausforderungen für die zukünftige Entwicklung im weiteren Umgang mit der „Doppelstadt“ und ihren beiden Stadtkernen sowie insbesondere auch in dem zugehörigen Zwischenraum. Dieser Schwerpunkt für die weitere Stadtentwicklung ist in der Leitlinien-Diskussion deutlich bestätigt worden. Dabei ist festzuhalten, dass aus Sicht der Teilnehmer eine Entscheidung zugunsten der Entwicklung des einen Stadtkerns und gegen die weitere Qualifizierung des anderen unbedingt vermieden werden muss und nicht mitgetragen wird. Erinnerung ist an die in der Vergangenheit oftmals diskutierten Versuche, in der „Zwischenstadt“ ein zusätzliches gemeinsames Zentrum aufzubauen, z.B. mit Verwaltungs- oder Sporteinrichtungen. Wenn auch unter heute anderen Vorzeichen, ist



Abb. 69: Bürgerforum Leitlinien

die Fortentwicklung der „Zwischenstadt“ als wichtiges Handlungsfeld der zukünftigen Stadtentwicklung bestätigt worden.

Das die Autobahn A 2 als Lebensader für die Stadt Rheda-Wiedenbrück zu betrachten ist, stellt eine unbezweifelte Realität dar. Teils kontrovers ist diskutiert worden, ob hierauf auch planerisch zusätzliches Gewicht zu legen ist oder ob es sich um eine Selbstverständlichkeit handelt, die keiner näheren Beschäftigung im konzeptionellen Sinn bedarf.

Als Ergebnis der Diskussion sind die vier Szenarien-Vorschläge weiterentwickelt und ausformuliert worden. Die folgenden vier Leitlinien für die zukünftige Stadtentwicklung werden festgehalten:

- Doppelstadt profilieren & Verbindung stärken!
- Bestandsentwicklung & moderates Wachstum!
- Entwicklung der Grünverbindungen!
- Gezielte Wirtschaftsentwicklung an der Lebensader A 2!

Für die verschiedenen Leitlinien und ihre räumliche Dimension ist jeweils ein räumliches Leitbild als Grundlage für die weitere Planung erarbeitet worden. Die Konkretisierung der generellen Entwicklungsaussagen ist mit der Ableitung einzelner Entwicklungsziele aus der Diskussion und den Ergebnissen der Bestandsanalyse erfolgt. Diese werden den verschiedenen Leitlinien zugeordnet:

**Zielsetzung zu „Doppelstadt profilieren & Verbindung stärken!“:**

- Z.1 Entwicklung individueller Profile beider Stadtkerne
- Z.2 Gestalterische Aufwertung beider Stadtkerne
- Z.3 Stärkung des Einzelhandels in beiden Stadtkernen
- Z.4 Stärkung der Wohnfunktion in beiden Stadtkernen
- Z.5 Klare Nutzungsgliederung der „Zwischenstadt“
- Z.6 Gestalterische Aufwertung der „Zwischenstadt“
- Z.7 Verbesserung der Verbindungsfunktion zwischen den Stadtkernen

**Zielsetzung zu „Bestandsentwicklung & moderates Wachstum“**

- Z.8 Charaktervolle Bestandsiedlungen gezielt entwickeln
- Z.9 Innenstadtnahes Wohnen fördern, Baulücken und Brach-/  
Potenzialflächen nutzen
- Z.10 Moderate Außenentwicklung

**Zielsetzung zu „Gezielte Wirtschaftsentwicklung an der Lebensader A 2“**

- Z.10 Moderate Außenentwicklung
- Z.11 Standortgerechte Nutzungen gezielt fördern
- Z.12 Vernetzungsfunktion der A 2 ausbauen

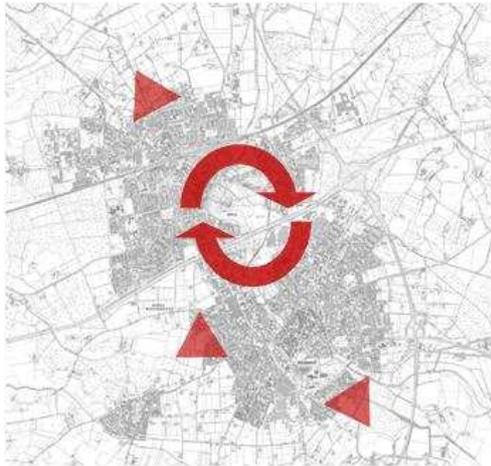
**Zielsetzung zu „Entwicklung der Grünverbindungen“**

- Z.13 Vernetzung des Siedlungsraums mit Grünräumen
- Z.14 Nutzungsangebote im Park entlang der Ems erweitern
- Z.15 Wege an der Ems vervollständigen
- Z.16 Grünverbindungen Ost-West entwickeln
- Z.17 Parkzugänge verbessern

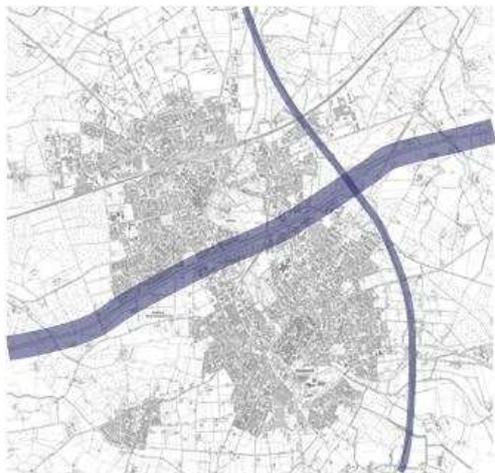
Die Leitlinien und Ziele bilden die Grundlage für die weitere Ausarbeitung der Maßnahmevorschläge. In der letztlichen Maßnahmenliste (siehe Kapitel 7) werden die Einzelmaßnahmen den jeweiligen Zielen zugeordnet. Dabei wird deutlich, dass zahlreiche Maßnahmen einen Beitrag zu mehreren Zielen leisten und sich die Ziele gegenseitig verstärken. Gleiches ist dann für die Umsetzung zu erwarten.



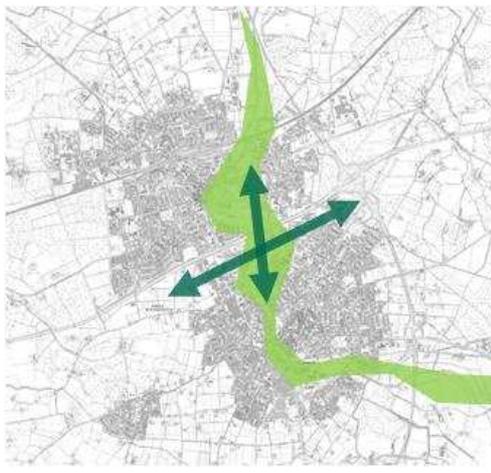
**Doppelstadt profilieren & Verbindung stärken!**



**Bestandsentwicklung & moderates Wachstum!**



**Gezielte Wirtschaftsentwicklung an der Lebensader A 2!**



**Entwicklung der Grünverbindungen!**

Abb. 70: Leitlinien für die zukünftige Stadtentwicklung



## 5. Gesamtstädtisches Entwicklungskonzept

Basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den Leitlinien für die zukünftige räumliche Entwicklung wird ein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Vordergrund stehen dabei die räumlichen Aspekte der Stadtentwicklung und die künftige Siedlungsflächenentwicklung. Behandelt werden die zentralen Themen Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Verkehr sowie Natur und Landschaft und ihre Auswirkungen auf die planerischen Aufgaben der kommenden Jahre.

Darüber hinaus spielen weitere Themen eine wichtige Rolle, die sich jedoch nur bedingt auf die räumlichen Aspekte auswirken und für die eigene Entwicklungskonzepte erarbeitet werden. Zu nennen ist hier insbesondere das jüngst verabschiedete Integrationskonzept. Sofern sich aus den einzelnen Fachplanungen Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung ergeben, werden sie nachfolgend behandelt. Im Übrigen wird ausdrücklich auf die verschiedenen Konzepte der Fachdisziplinen verwiesen.

### 5.1. Wohnen

Die weitere Ausbildung des Wohnstandorts ist für die Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gilt es, für alle Altersgruppen angemessene Angebote zu schaffen. Um den zukünftigen Bedarf konkreter abschätzen zu können, wird basierend auf den vorhandenen Daten eine überschlägige Berechnung für verschiedene vorliegende Bevölkerungsprognosen vorgenommen.

#### 5.1.1. Zukünftiger Wohnungsbedarf

Der Berechnung liegt die zentrale Annahme zugrunde, dass sich die durchschnittliche Haushaltgröße in Zukunft weiter verkleinern wird. Das statistische Bundesamt prognostiziert für die westlichen Flächenländer, dass die Haushaltsgröße bis 2020 um 0,5 % von 2,12 Personen pro Haushalt im Jahr 2008 auf 2,02 Personen pro Haushalt im Jahr 2020 abnehmen wird. Überträgt man die prozentuale Veränderung auf Rheda-Wiedenbrück, so ergibt sich eine Veränderung von 2,38 Personen pro Haushalt im Jahr 2008 auf 2,26 Personen pro Haushalt im Jahr 2020.

Außerdem werden der Berechnung folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Bedarf an Bruttobauland für eine Wohneinheit im Geschosswohnungsbau 250 m<sup>2</sup> und für eine Wohneinheit im Ein- /Zweifamilienhaus 500 m<sup>2</sup>.
- Der vorhandene bauliche Bestand wird auch nach dem Generationenwechsel dauerhaft genutzt.
- Die Wohnungsgrößen werden sich im Durchschnitt nicht verändern.

Die Berechnungen zeigen deutlich (siehe Tab. 3), dass sich allein durch die sinkende Haushaltsgröße und die damit verbundene „Ausdehnung“ der

ansässigen Bevölkerung eine zusätzliche Nachfrage nach Wohnraum ergibt. Selbst bei gleichbleibender Bevölkerung („Halten des Status quo“) würde sich der Bedarf an Wohneinheiten um etwa 5 % erhöhen. Geht man zusätzlich von Zuzügen aus, erhöht sich je nach zu Grunde gelegter Bevölkerungsprognose der Bedarf weiter und es würden etwa 8-9% zusätzliche Wohneinheiten bis zum Jahr 2020 nachgefragt.

	Halten des Status quo bis 2020	IT- NRW - Prognose 2020	Obere Variante Pro Wirtschaft GT 2020
Einwohner Stand 2008	46.951	46.951	46.951
Prognose Einwohner	46.951	48.030	48.829
Zuwachs Einwohner	0	1.079	1.878
<b>Zuwachs an Wohneinheiten insgesamt</b>	<b>1.046</b>	<b>1.527</b>	<b>1.884</b>
<b>Zuwachs der Wohneinheiten 2006-2020 in %</b>	<b>5%</b>	<b>8%</b>	<b>9%</b>

Tab. 3: Berechnung des Zuwachses an Wohneinheiten für verschiedene Bevölkerungsprognosen

Der Bedarf an Wohneinheiten bildet die Grundlage für die Berechnung des zukünftigen Siedlungsflächenbedarfs. Dieser ist stark abhängig von den unterschiedlichen Bevölkerungsprognosen und der Siedlungsstruktur. Soll der Flächenbedarf überwiegend mit Ein- und Zweifamilienhäusern gedeckt werden, liegt er deutlich höher, als wenn man von einem Großteil an Neubauten im Geschosswohnungsbau ausgeht. Je nach Prognose und Siedlungsform ergeben sich somit Flächenbedarfe von 29 ha bis 90 ha.

	Halten des Status quo bis 2020	IT- NRW - Prognose 2020	Obere Variante Pro Wirtschaft GT 2020
Flächenbedarf bei 90% Ein- und Zweifamilienhäusern und 10 % Geschosswohnungsbau in ha	49,71	72,55	89,47
Flächenbedarf bei 60% Ein- und Zweifamilienhäusern und 40 % Geschosswohnungsbau in ha	41,86	61,10	75,34
Flächenbedarf bei 10% Ein- und Zweifamilienhäusern und 90 % Geschosswohnungsbau in ha	28,78	42,00	51,80

Tab. 4: Berechnung des Flächenbedarfs für verschiedene Siedlungsformen

Für die in Kapitel 2.2.3 favorisierte Prognose des IT NRW ergibt sich je nach Siedlungsform ein Flächenbedarf von ca. 42–73 ha. Die derzeitige Siedlungsform im Stadtgebiet besteht zu etwa 59,5 % aus Ein- und Zweifamilienhäusern. Vor dem Hintergrund dieser gegebenen Siedlungsstruktur und der anhaltenden bis steigenden Nachfrage nach Geschosswohnungen wird angenommen, dass ein Anteil von ca. 40% Geschosswohnungsbau und ca. 60% Ein- und Zweifamilienhäuser auch künftig realistisch ist. Das würde insgesamt einem zukünftigen Flächenbedarf von rund 61 ha bis zum Jahr 2020 entsprechen.

Bei den Berechnungen ist jedoch zu beachten, dass es sich hierbei nur um eine überschlägige Abschätzung handelt, der verschiedene Annahmen zugrunde liegen. So hat z.B. die Entwicklung der Haushaltsgrößen einen maßgeblichen Einfluss auf den zukünftigen Bedarf an Wohnungen. Sollte die reale Entwicklung von diesen Annahmen abweichen, verändert sich

auch der künftige Flächenbedarf. Die Berechnung gibt somit zwar nur einen groben Anhaltspunkt für die künftige Entwicklung, erlaubt aber eine sachgerechte Orientierung. Der ermittelte Bedarf stellt eine Modellgröße für die erwartete Entwicklung in den nächsten Jahren dar, die kontinuierlich in der Form eines Monitorings überprüft werden kann. Zeigt sich dabei ein anderer Verlauf sind die Annahmen dann zu überprüfen und ggf. anzupassen.

### 5.1.2. Handlungsfelder

Vor dem Hintergrund der Bevölkerungsentwicklung und der Ergebnisse der Bestandsanalyse sind für die zukünftige Entwicklung im Bereich Wohnen drei zentrale Handlungsfelder abzuleiten:

- Neubau von kleinen, günstigen Geschosswohnungen/Seniorenwohnungen, vor allem an zentralen innenstadtnahen Standorten
- (Weiter-)Entwicklung des vorhandenen Siedlungsbestands
- Entwicklung neuer Baugebiete

Festzuhalten ist, dass insgesamt ein Bedarf an Geschosswohnungsbau besteht. Dieser liegt vor allem in den Segmenten der kleinen, günstigen Wohnungen sowie der seniorengerechten Wohnungen. Während kleine, günstige Wohnungen keine besonderen Standortanforderungen aufweisen, sind für Seniorenwohnungen auf Grund der häufig bzw. zunehmend eingeschränkten Mobilität der Bewohner besondere Voraussetzungen zu erfüllen. Hierfür ist bereits 2009 im Rahmen der Studie der Planersocietät Dortmund zu gefördertem Wohnraum in Rheda-Wiedenbrück eine Standortanalyse durchgeführt worden.

*Geschosswohnungsbau/Seniorenwohnungen*

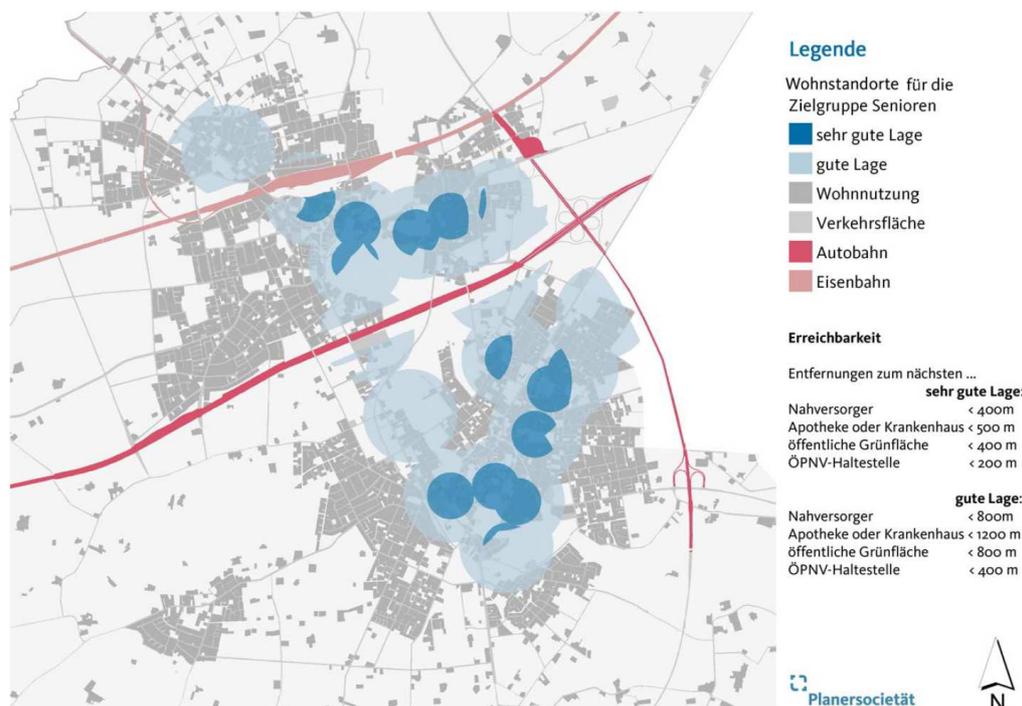


Abb. 71: Geeignete Wohnstandorte für Senioren (Quelle: Planersocietät Dortmund 2009)

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass vor allem innenstadtnahe Standorte oder Standorte im Umfeld von Nahversorgungseinrichtungen mit guter Infrastrukturausstattung eine gute bis sehr gute Eignung aufweisen. Bei Nachverdichtung an innerstädtischen Standorten sollten vor diesem Hintergrund zukünftig auch vermehrt seniorengerechte Wohnungen errichtet werden.

*Weiterentwicklung  
des Siedlungs-  
bestands*

Der Alterungsprozess der Bevölkerung führt dazu, dass zunehmend Bestandsimmobilien auf dem Wohnungsmarkt angeboten werden. Dabei handelt es sich vorrangig um Einfamilienhäuser in Siedlungen der 1950er bis 1970er Jahre. Diese Siedlungen müssen in den kommenden Jahren einen Generationswechsel bewältigen. Daraus ist das Ziel abzuleiten, den vorhandenen Siedlungsbestand weiter zu entwickeln und die bestehenden Quartiere lebendig und attraktiv zu halten, um Leerstände zu vermeiden und den Flächenbedarf für Neubaumaßnahmen zu begrenzen.

Besonderes Augenmerk sollte dabei auf städtebaulich attraktive Siedlungsbestände gelegt werden, da im Zuge der Generationenwechsel in den Quartieren häufig Um- und Anbaumaßnahmen durchgeführt werden (siehe Kapitel 3.2). Die städtebauliche Qualität in den Quartieren ist zu erhalten. Auf Grund der vielfältigen Eigentümerstrukturen besteht hier eine besondere Herausforderung bei der Sicherung der städtebaulichen Qualitäten und der Aufwertung der Quartiere. Vor diesem Hintergrund wird das Thema als Schwerpunktbereich im folgenden Kapitel detailliert behandelt. In Kapitel 6.2 werden anhand der verschiedenen Quartierstypen Maßnahmen entwickelt.

*Entwicklung neuer  
Baugebiete*

Neben der Weiterentwicklung des Siedlungsbestands wird aber - wie in Kapitel 5.1.1 ausgeführt - auch zukünftig die Entwicklung neuer Baugebiete erforderlich sein, um die Nachfrage am Wohnungsmarkt zu decken. Hierzu werden in Kapitel 5.6.2 konkrete Entwicklungsflächen ausgewählt.

*Kombination der  
Bausteine*

Alle drei Entwicklungsbausteine leisten einen Beitrag zu der Zielsetzung des moderaten Wachstums der Stadt. Dabei ist die Kombination von besonderer Bedeutung, die Beschränkung auf nur einen Baustein kann nicht sachgerecht sein.

## 5.2. Gewerbe

*Gewerbeflächen*

Für die gewerbliche Entwicklung sind in den letzten Jahren wesentliche Weichenstellungen erfolgt. In dem interkommunalen Gewerbegebiet „AUREA“ wird künftig der Bedarf an großflächigen Gewerbe- und Industrieflächen gedeckt. Betriebe, die starke Emissionen mit sich bringen und einen hohen Flächenbedarf haben, sollen vorrangig an diesen Industriestandorten abgesetzt vom Siedlungsbereich angesiedelt werden. Darüber hinaus wird jedoch auch zukünftig eine Nachfrage nach kleinteiligen, siedlungsnahen Gewerbeflächen bestehen, um z.B. kleine und mittlere Gewerbe- und Handwerksbetriebe unterzubringen. Der Flächenbedarf hierfür lässt sich jedoch nicht sinnvoll in Hektar quantifizieren, da er stark abhängig von individuellen Betriebsentwicklungen ist.

Derzeit befinden sich im Siedlungsraum einige Gewerbestandorte, deren Nutzung intensiviert werden kann (siehe Abb. 72). Diese liegen vor allem im Norden von Rheda. Im Sinne einer flächenschonenden Siedlungsentwicklung sind die bestehenden Potenziale bestmöglich auszuschöpfen.

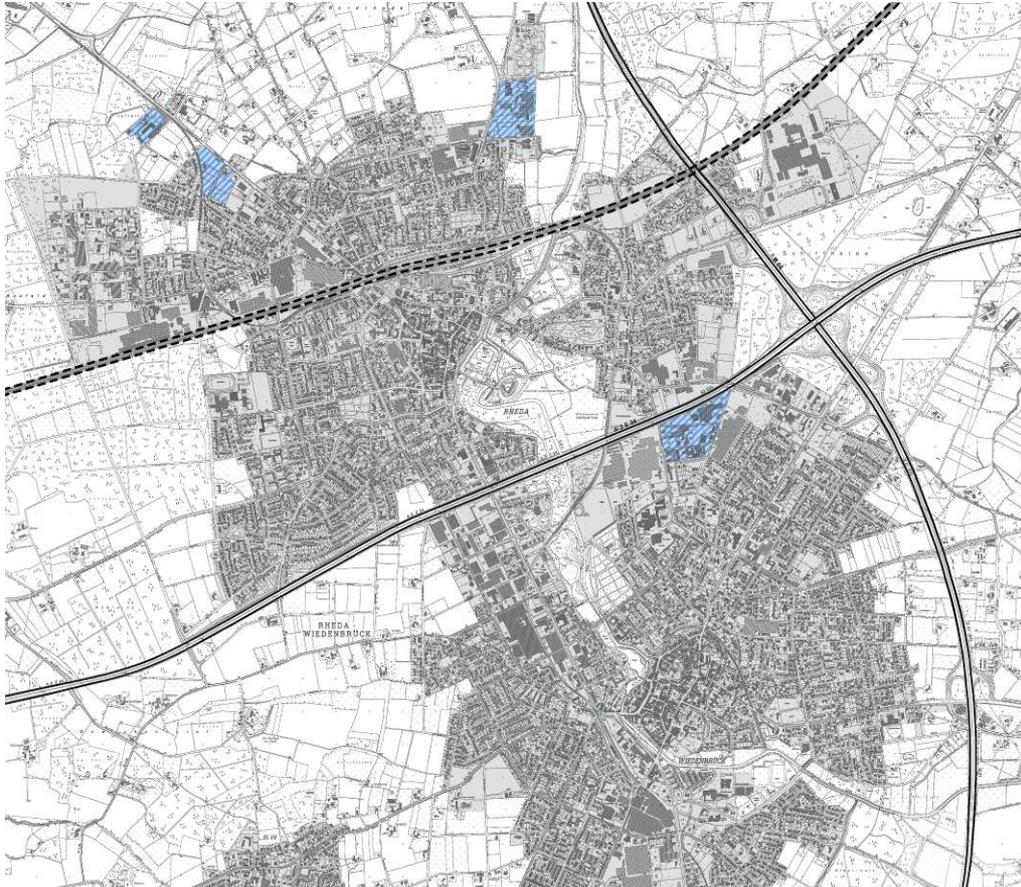


Abb. 72: Potenzialflächen für die gewerbliche Entwicklung

Darüber hinaus werden in Kapitel 5.6.2 mögliche Entwicklungsflächen für siedlungsnahes Gewerbe ausgewählt. Grundsätzliches Ziel ist es, Handwerksbetriebe und andere ortsbezogene Unternehmen weiterhin innerhalb des Siedlungsbereichs anzusiedeln und wohnortnahe Arbeitsplätze zu schaffen.

Zur Förderung der heimischen Wirtschaftsstruktur ist entsprechend einer zeitgemäßen Wirtschaftsförderung zukünftig eine gezielte Clusterentwicklung in den lokal vorherrschenden Branchen verstärkt zu verfolgen. In Rheda-Wiedenbrück sind dies vor allem die Möbelbranche, der Fahrzeug- und Maschinenbau sowie die Fleischindustrie.

*Clusterentwicklung*

Klassische Handlungsfelder von Clusterinitiativen sind:

- Entwicklung von spezifischen Weiterbildungsangeboten
- Erfahrungstransfer zwischen den Unternehmen
- Kooperationsförderung
- Innovationsmanagement in Kooperation mit Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Hochschulen

- Internationale Präsenz und Vermarktung
- Standortmarketing und -entwicklung

Durch gezielte Standortentwicklung soll die Ansiedlung von Unternehmen aus den entsprechenden Branchen gefördert werden. Dabei ist auch die private Initiative von Unternehmern gefragt. Die Stadt kann als Partner bei der Standortentwicklung unterstützen und beratend tätig werden. Von Bedeutung ist außerdem eine Stärkung der lokalen und regionalen Netzwerke sowie ggf. die Entwicklung spezifischer Bildungseinrichtungen.

Lokale Aktivitäten sollten soweit wie möglich in bestehende Initiativen eingebunden werden. Für die Maschinenbau-Branche besteht z.B. auf regionaler Ebene bereits das Innovationsnetzwerk OWL MASCHINENBAU, in dem auch Rheda-Wiedenbrücker Unternehmen vernetzt sind.

### 5.3. Einzelhandel

Der Einzelhandel stellt vor allem für die beiden Stadtkerne und den Bereich der „Zwischenstadt“ eine entscheidende Komponente der künftigen Entwicklung dar. Bereits 2008 ist ein Einzelhandelskonzept erstellt worden. Dessen zentrale Aussagen zur räumlich-funktionalen Gliederung des Einzelhandels bilden die Grundlage für den Masterplan 2020 + .

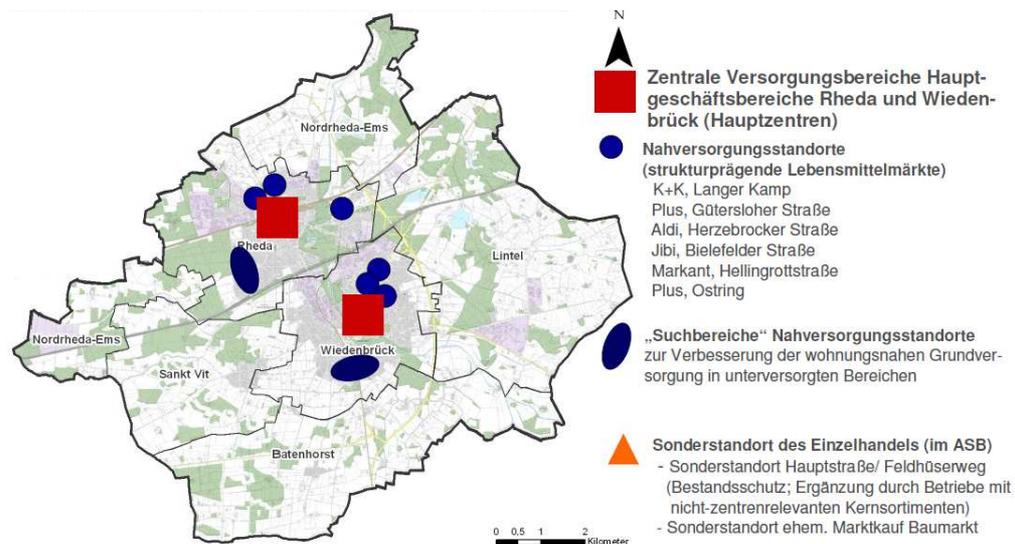


Abb. 73: Räumliches Leitbild zur Einzelhandelsentwicklung in Rheda-Wiedenbrück (Quelle: Junker und Kruse (2008))

#### Stadtkerne

Als zentrale Entwicklungsbereiche für den Einzelhandel werden die beiden Stadtkerne von Rheda und Wiedenbrück definiert. Zukünftige zentrenrelevante Ansiedlungen sollen auf diese Bereiche konzentriert werden. Zur Steigerung der Attraktivität sind die Zentren möglichst kompakt (weiter-)zuentwickeln. Die zentralen Versorgungsbereiche sind im Einzelhandelskonzept relativ großzügig gefasst und beinhalten große Teile der beiden Stadtkerne. Im Zuge des Beschlusses des Einzelhandelskonzepts sind sie über die Empfehlung des Gutachtens hinaus erweitert worden. Insbesondere in der einbezogenen Wilhelmstraße in Rheda ist die Entwicklung in den nächsten Jahren zu beobachten.

Die Einzelhandelsentwicklung in den beiden Stadtkernen wird auf Grund der besonderen Bedeutung als Schwerpunktthema detailliert in Kapitel 6.1 behandelt.

Eine Gefährdung der Einzelhandelsentwicklung in den Stadtzentren kann vor allem durch Ansiedlungen zentrenrelevanter Sortimente außerhalb der Hauptgeschäftsbereiche und Sonderstandorte ausgelöst werden und ist zu vermeiden. Zentrale Maßnahme zur Sicherung und Entwicklung des Einzelhandels ist vor diesem Hintergrund die konsequente Umsetzung des Einzelhandelskonzepts und dabei insbesondere die Konzentration von zentrenrelevanten Sortimenten auf die beiden Stadtkerne. Dies stellt auch einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Einzelhandels in den Stadtkernen dar.

Neben den beiden Stadtkernen hat der Sonderstandort Feldhüserweg in der „Zwischenstadt“ eine große Bedeutung für den Einzelhandel in der Stadt. Er stellt einen wichtigen Standort der Nahversorgung dar. Die Lage zwischen den Städten trägt zwar nicht zu Stärkung der Stadtzentren bei, der Standort liegt jedoch zentral im Siedlungsbereich und ist grundsätzlich als Nahversorgungsstandort etabliert und zu erhalten. Er soll zukünftig vor allem mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten weiterentwickelt werden. Denkbar ist unter anderem die Ansiedlung von Fachmärkten ohne zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente. Es soll keine neue Ansiedlung von zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortimenten zugelassen werden.

*Sonderstandort  
Feldhüserweg*

Darüber hinaus spielt auch die sonstige Nahversorgung der Wohnbevölkerung eine wichtige Rolle. Sie stellt u.a. auch für die Auswahl künftiger Siedlungsflächen ein wichtiges Kriterium dar und ist zukünftig weiterzuentwickeln und zu stärken. Vor allem im Westen von Rheda ist weiterhin die Ansiedlung eines Nahversorgers wünschenswert.

*Nahversorgung*

Versorgungsdefizite bestehen vor allem in den Stadtteilen Lintel und Batenhorst. Defizite existieren auch in St. Vit, obwohl hier noch in begrenztem Umfang eine Nahversorgung vorhanden ist. Zur Ansiedlung der derzeit gängigen Lebensmittelmärkte ist heute eine ausreichende Mantelbevölkerung von ca. 5.000-8.000 Einwohnern erforderlich, um einen Markt wirtschaftlich betreiben zu können. Diese Mantelbevölkerung ist in den Ortsteilen nicht gegeben. Bereits bei der Erarbeitung der Dorfentwicklungskonzepte 2009 ist festgestellt worden, dass hier die Faktoren für eine Ansiedlung von Einzelhandel städtebaulich kaum zu beeinflussen sind. Derzeit werden von einigen Lebensmittelanbietern – auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels - kleinflächige Marktkonzepte geprüft. Sollten sich solche Modelle als erfolgreich erweisen, ist ggf. die Ansiedlung eines kleineren Marktes zu prüfen.

Als alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Nahversorgungssituation sind die Förderung eines Lieferservices oder ein sogenannter „Fahrender Supermarkt“ denkbar sowie die Einrichtung eines Nachbarschaftsladens über ehrenamtliches Engagement.

## 5.4. Verkehr

Insgesamt verfügt Rheda-Wiedenbrück über eine sehr gute Verkehrsanbindung. Diese ist zu erhalten und weiter zu entwickeln. Dabei ist neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) im Sinne einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung auch den Radfahrern und Fußgängern sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Rechnung zu tragen. Die Freizeit- und Erholungsfunktion von Wegenetzen stellt dabei einen speziellen Betrachtungsschwerpunkt dar.

In den letzten Jahren sind bereits zentrale Maßnahmen zum Ausbau des Hauptverkehrsnetzes im Stadtgebiet umgesetzt bzw. angestoßen worden. Der Bau des Südrings stellt derzeit die wichtigste verbleibende Maßnahme dar. Zentrales Thema der Verkehrsplanung der nächsten Jahre sind darüber hinaus vor allem kleinteilige Verbesserungen im Bestand und die Optimierung des vorhandenen Systems. Zu nennen ist unter anderem die Neugestaltung der Wasserstraße, die mit dem Bau des Südrings und der damit einhergehenden Entlastung vorbereitet wird.

Im Stadtgebiet befinden sich außerdem einige Knotenpunkte, die absehbar verkehrstechnisch neu gestaltet werden müssen:

- Kreuzung Hauptstraße/Nordring
- Kreuzung Hauptstraße/Oelder Straße
- Bereich Herzebrocker Straße zwischen Bosfelder Weg und Auf der Schulenburg
- Zufahrt B 64/61 in Rheda

Handlungsbedarf ist darüber hinaus vor allem im ÖPNV und für den Fußgänger- und Radverkehr zu sehen. Zu nennen sind dabei u.a. die folgenden Maßnahmen:

- Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume für Fußgänger
- Gestalterische Aufwertung und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in den innerstädtischen Unterführungen von Bahn, Autobahn und Bundesstraße, im Vordergrund stehen hier die Bahnunterführungen
- Ausbau des Radwegenetzes an stark befahrenen Straßen im Außenbereich
- Entwicklung eines zusammenhängenden Rad- und Wanderwegekonzepts und Ausbau der Beschilderung und der Wegweiser im Außenbereich
- Tunneldurchstich am Bahnhof Rheda, um einen unmittelbaren Zugang zum Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer aus dem Norden der Stadt zu ermöglichen
- Stärkung des ÖPNV, ggf. Verbesserung der Taktzeiten und Ausweitung des Nachtverkehrs zu den umliegenden Städten, Attraktivitätssteigerung der Bushaltestellen

Zur Koordination und Optimierung ist vor diesem Hintergrund die Erstellung eines Masterplans Verkehr anzustreben. Neben den Alltagsfragen der Verkehrsinfrastruktur muss dabei das Potenzial attraktiver Wegenetze für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Tourismus in Rheda-Wiedenbrück geprüft werden.

## 5.5. Natur und Landschaft

Der Landschaftsraum in Rheda-Wiedenbrück bietet vielfältige Potenziale für die künftige Stadtentwicklung. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem innerstädtischen Grünzug entlang der Ems. Auf Grund der zentralen Bedeutung wird für diesen Bereich in Kapitel 6.5 ein detailliertes Entwicklungskonzept erarbeitet. Im Vordergrund stehen dabei der Ausbau und die Vernetzung des gesamten Bereichs mit dem Umfeld.

Neben der Entwicklung des Schwerpunktbereichs ist für den Aspekt Natur und Landschaft sowie die Vernetzung der Siedlungsflächen mit dem Landschaftsraum ein besonderes Thema. Dabei werden folgende Handlungsziele verfolgt:

- Entwicklung von Grünachsen und Wegen aus dem Siedlungsbereich in den Landschaftsraum
- Gestaltung des Übergangs zwischen Bebauung und Außenbereich, Ortsrandgestaltung

Darüber hinaus spielen der Schutz der Natur und der Erhalt des Landschaftsbilds eine zentrale Rolle. Dies ist insbesondere bei der Entwicklung neuer Baugebiete von Bedeutung und wird bei der Auswahl der Entwicklungsflächen als Auswahlkriterium berücksichtigt (siehe Kapitel 5.6.2).

## 5.6. Zukünftige Siedlungsentwicklung

Für die zukünftige Siedlungsflächenentwicklung ist neben Innenentwicklungsmaßnahmen auch die maßvolle Ausweisung neuer Baugebiete erforderlich, um den zukünftigen Flächenbedarf zu decken. Dabei sind Flächen für den Wohnungsbau sowie Flächen für die künftige Gewerbeentwicklung zu ermitteln.

### 5.6.1. Flächenbilanz des aktuellen Flächennutzungsplans

Grundsätzlich stehen im Flächennutzungsplan noch umfangreiche Flächenreserven für Gewerbe- und Wohnbauflächen zur Verfügung (siehe Tab. 5). Darunter fallen auch einzelne freie Grundstücke im Siedlungsbereich und unbebaute Grundstücke im Geltungsbereich von Bebauungsplänen.

*Flächenbilanz des  
aktuellen Flächen-  
nutzungsplans*

	Gewerbeflächen				Wohn- und gemischte Bauflächen
	GIF	davon GE	davon GI	Davon G	
Genutzte Flächen	<b>368,92</b>	172,17	26,66	170,08	<b>813,83</b>
Betriebsgebundene Reserve	<b>59,77</b>	4,11	43,08	12,58	--
Freie Flächen	<b>60,93</b>	20,85	34,84	5,25	<b>57,56</b>
Insgesamt	<b>489,62</b>	197,13	104,58	187,91	<b>871,39</b>

Tab. 5: Flächenbilanz Bauflächen, Stand: 01.01.2010

Die Flächenreserven im FNP sind hinsichtlich der Aktualität der Darstellung überprüft worden. Dabei ist festgestellt worden, dass einzelne Flächen nicht mehr für eine bauliche Entwicklung geeignet sind bzw. nicht zur Verfügung stehen. Bei einer Neuaufstellung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans sind diese Flächendarstellungen anzupassen. Da sie de facto nicht als Reserveflächen zur Verfügung stehen, werden sie im Weiteren von den freien Reserven in der Flächenbilanz abgezogen.

	Gewerbeflächen	Wohn- und gemischte Bauflächen
Freie Flächen	60,93	57,56
Flächenabzug	5,66	3,70
<b>Verbleibende Flächenreserven</b>	<b>55,27</b>	<b>53,86</b>

Tab. 6: Flächenbilanz Bauflächen abzüglich nicht reaktivierbarer Flächen

#### *Bedarf zusätzlicher Entwicklungsflächen*

Die Berechnung zeigt, dass der abgeschätzte Bedarf an Wohnbauflächen bis 2020 nicht vollständig durch die bereits im FNP dargestellten Entwicklungsflächen gedeckt werden kann. Hinsichtlich der gewerblichen Bauflächen ist zu berücksichtigen, dass allein im Gewerbegebiet „AUREA“ rechnerisch etwa 35 ha der freien Flächen liegen. Gewerbeflächen für siedlungsnahes Kleingewerbe sind dagegen nur noch in geringem Maße vorhanden.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass eine Vielzahl der Flächen nicht unmittelbar in Anspruch genommen werden kann, z.B. aufgrund der Eigentumsverhältnisse. Da die Flächen sich grundsätzlich jedoch für eine bauliche Entwicklung eignen, sollen sie auch weiterhin als Bauflächen dargestellt werden. Im FNP dargestellte Bauflächen stehen jedoch nicht immer unmittelbar zur Verfügung, da z.B. private Eigentümer nicht bereit sind ihre Flächen zu verkaufen bzw. überhöhte Preisvorstellungen bestehen. Auf Grund dieser Restriktionen in der Flächenverfügbarkeit ist es sinnvoll, zusätzliche Entwicklungsflächen auszuwählen, um ausreichend Spielraum bei der Umsetzung neuer Baugebiete zu haben und nicht von einzelnen Eigentümern abhängig zu sein. Außerdem sollten auch über den Zeitraum bis 2020 hinaus Entwicklungsflächen zur Verfügung stehen.

Somit wird die Auswahl zusätzlicher Flächen sowohl für die siedlungsnahe Entwicklung von Kleingewerbe als auch für das Wohnen notwendig.

### 5.6.2. Auswahl potenzieller Entwicklungsflächen

Im Folgenden werden Entwicklungsflächen für Wohnbauland und siedlungsnahe Gewerbestandorte ausgewählt. Die zukünftigen Flächenausweisungen sind dabei in erster Linie in den Kernstädten Rheda und Wiedenbrück vorzunehmen. Den Ortsteilen bleibt i.W. eine Eigenentwicklung vorbehalten. Diese sind im Zuge der 2009 aufgestellten Dorfentwicklungskonzepte detailliert betrachtet worden. Darüber hinaus sind Bereiche im Siedlungsbestand identifiziert worden, in denen zukünftig eine Neustrukturierung der Nutzungen stattfinden soll.

Dabei handelt es sich zum Beispiel um ehemalige Gewerbeflächen im Siedlungsbereich, für die Folgenutzungen zu definieren sind. Auf Grund der Lage im Siedlungskörper sind mögliche Nutzungen für diese Flächen untersucht worden. Einige dieser Flächen haben auf Grund ihrer innerstädtischen Lage für die zukünftige Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung. Solche Potenzialflächen werden vor diesem Hintergrund als Schwerpunkt in Kapitel 6.3 detailliert behandelt.

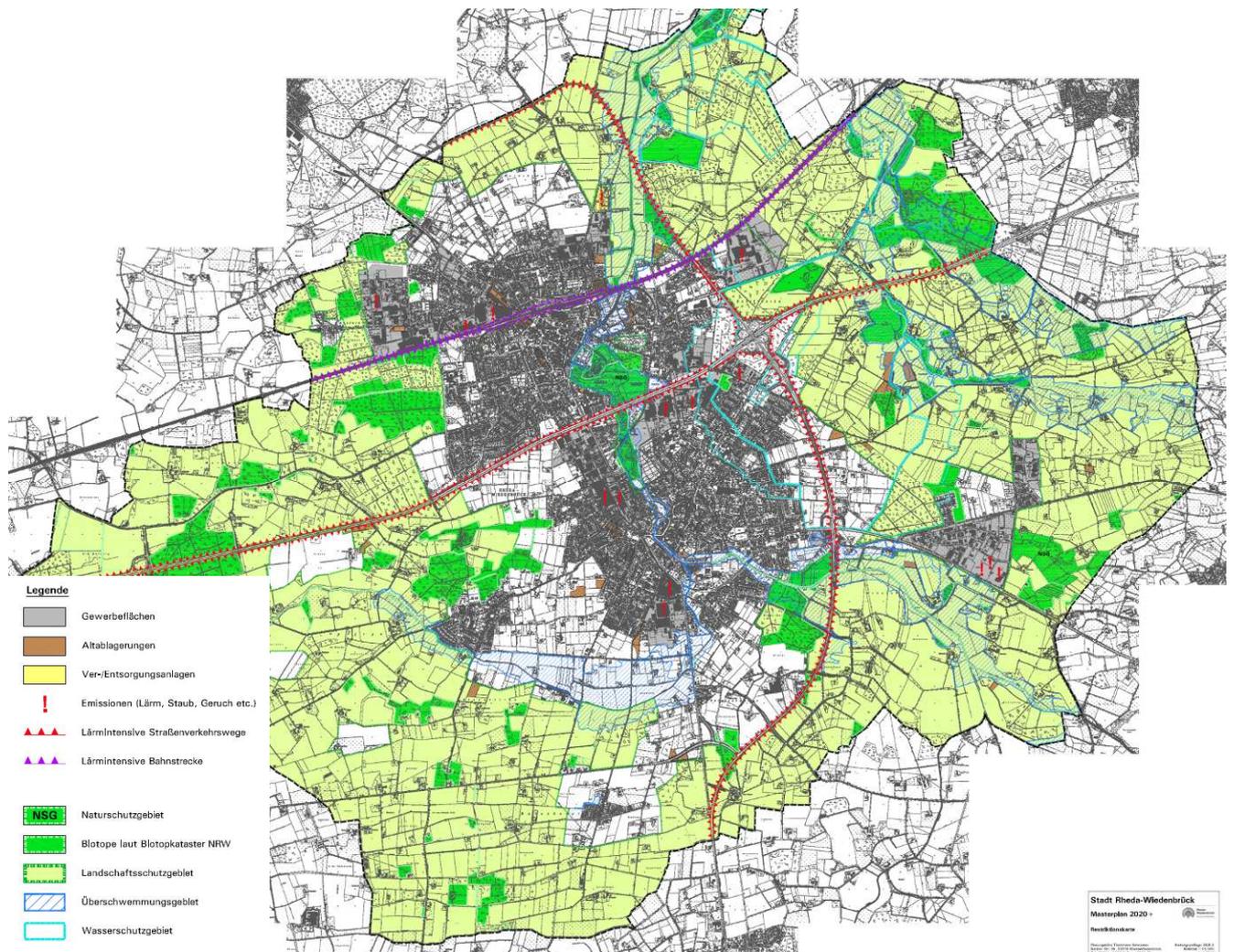


Abb. 74: Restriktion für die Siedlungsentwicklung – siehe auch maßstabsgerechter Ausdruck im Anhang

Zur Auswahl der potenziellen Entwicklungsflächen ist eine stufenweise Bewertung durchgeführt worden. Im ersten Schritt sind allgemein Flächen ausgeschlossen worden, die

- im Naturschutzgebiet oder FFH-Gebiet liegen,
- in wertvollen Bereichen des Landschaftsraums liegen,
- Waldflächen umfassen,
- nicht an bestehende Siedlungsbereiche anschließen.

In einem zweiten Schritt ist eine Bewertung der verbleibenden Flächen anhand von Steckbriefen mit Positiv- und Negativkriterien erfolgt. Im Ergebnis wird eine Priorisierung in drei Stufen vorgenommen.

Eingeflossen sind dabei folgende Kriterien:

- Lage zu den Stadtkernen
- Lage zu Kindergärten und Schulen (nur für Wohnbauflächen)
- Lage zu Nahversorgungseinrichtungen (nur für Wohnbauflächen)
- Prägung durch umgebende Nutzungen
- Heutige Nutzung
- Verkehrsanbindung
- Altlasten
- Schützenswerte Böden
- Bau- und Bodendenkmale
- Überschwemmungsgebiete
- Wasserschutzgebiete
- Bestehende Biotope
- Artenschutz, ggf. spezielle Anforderungen
- Landschaftsbild
- Ver- und Entsorgung
- Oberirdische Leitungstrassen
- Mögliche Immissionskonflikte

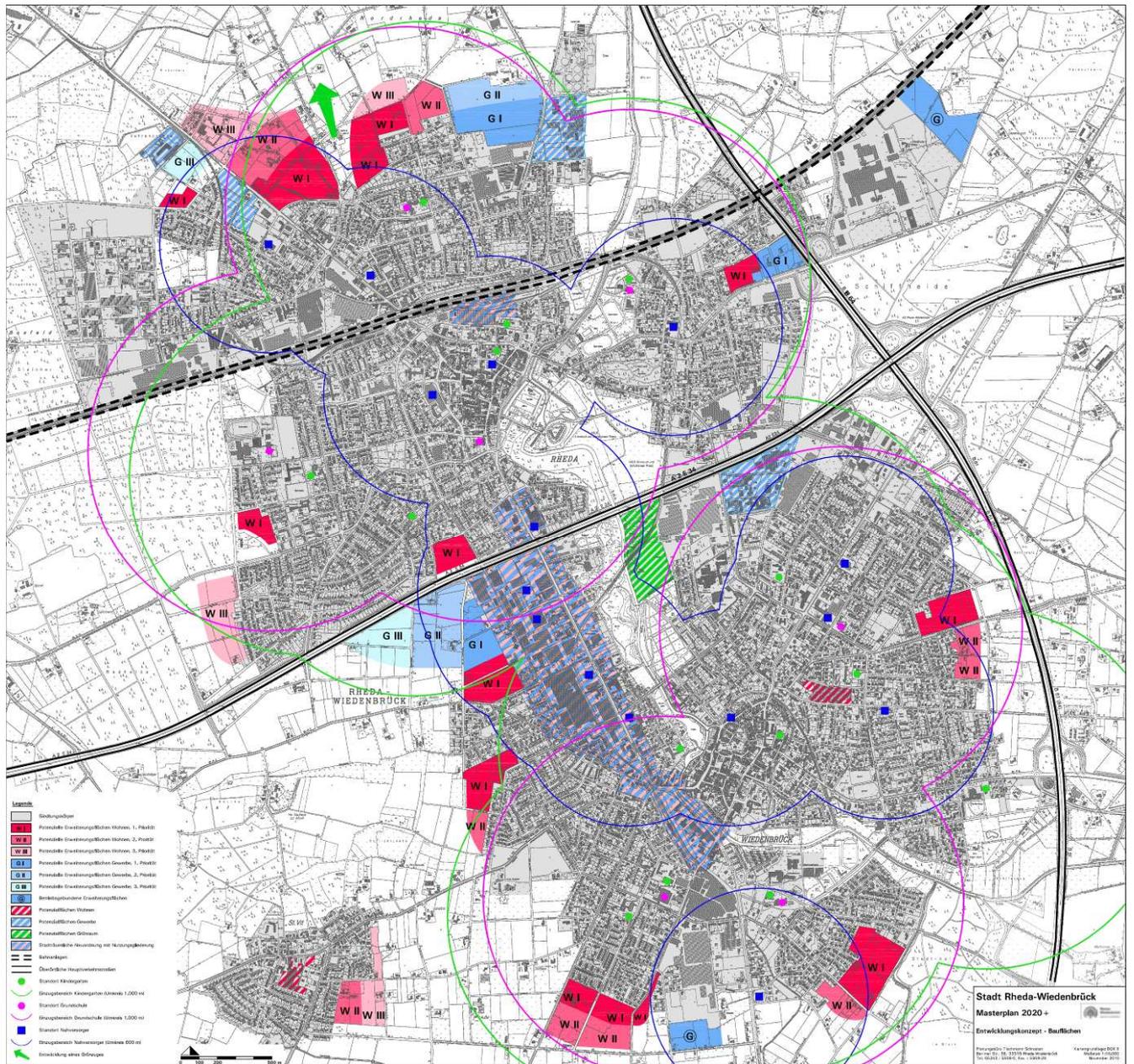
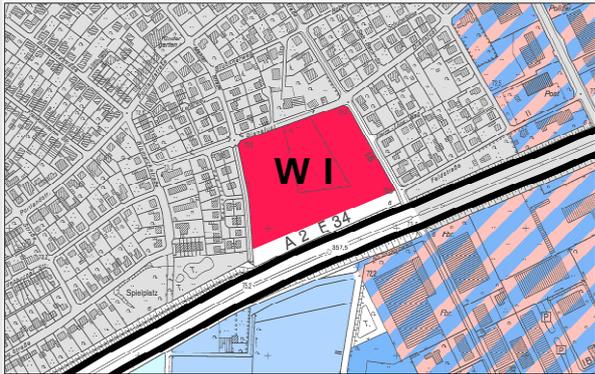


Abb. 75: Entwicklungskonzept Baufflächen – siehe auch maßstabgerechter Ausdruck im Anhang

<b>Rheda, Bereich Dianalust</b>	
<b>Übersichtskarte:</b>	
<b>Aktuelle Nutzung:</b>	
Landwirtschaft (Acker, Grünland/Weide)	
Flächengröße ca. 3,3 ha	
<b>1. Priorität</b>	
<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; im Norden, Westen und Osten angrenzend Wohnbauflächen, südlich entlang der Autobahn Wald
<b>Entfernung zum Stadtkern (Rheda)</b>	Ca. 850 m (Luftlinie), zentrale Lage zwischen den Stadtkernen Rheda und Wiedenbrück
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum Rheda ca. 850 m, Einzelhandelsschwerpunkt Feldhuser Weg ca. 400 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Straße Dianalust/Ringstraße gesichert
ÖPNV	Buslinien entlang Hauptstraße (Haltestellen Post) und Ringstraße (Haltestelle Ringstraße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Ringstraße, sonst über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein, Heckenstruktur entlang der Autobahntrasse, Restfläche im Siedlungsbereich
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Nicht betroffen, Fläche liegt im Siedlungszusammenhang
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Verkehrslärm von der Autobahn A 2
Gewerbe	Nein
Landwirtschaft	Geringfügig, ggf. durch Düngung der Ackerfläche
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Eignung i.W. als familienbezogenes Wohnquartier, maßvolle Verdichtung im Siedlungsraum, schrittweise Erschließung möglich, Rahmenkonzept vorhanden
<b>Konflikte/Mängel</b>	Randlage zur Autobahntrasse der A 2 schränkt Attraktivität ein

**Rheda, Bereich westlich Am Frankenbrink**

<b>Übersichtskarte:</b>	
<b>Aktuelle Nutzung:</b>	
Landwirtschaft (Acker, Obstwiese)	
<b>Flächengröße ca. 8,7 ha</b>	
<b>3. Priorität</b>	

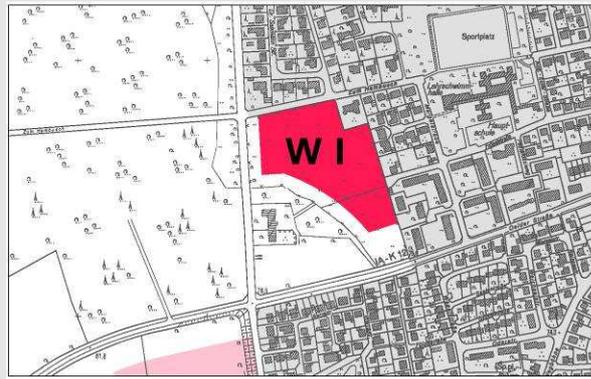
<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft, Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft; im Norden, Westen und Süden angrenzend Fläche für die Landwirtschaft, im Osten Wohnbaufläche
<b>Entfernung zum Stadtkern (Rheda)</b>	Ca. 1.850 m (Luftlinie), Lage westlich des bestehenden Siedlungsrand
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum Rheda ca. 1.850 m, Einzelhandelsschwerpunkt Feldhüser Weg ca. 1.650 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Oelder Straße/Straße Am Frankenbrink gesichert
ÖPNV	Buslinien über An der Wegböhne (Haltestelle Oderstraße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Oelder Straße, sonst über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein, nördlich Oelder Straße Waldfläche (im Biotopkataster NRW als Biotop 4115-029 Rhedaer Wald gekennzeichnet)
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Nein
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Nicht betroffen, Fläche liegt zwischen Waldflächen und Siedlungsraum; bestehende Ortsrandeingrünung mit Obstwiese und Hecken
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Nein, bei ausreichendem Abstand zur Oelder Straße (K12) im Norden
Gewerbe	Nein
Landwirtschaft	Ortsüblich, i.W. durch Düngung der Ackerflächen
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum/Eigentum der Stadt (Ausgleichsfläche)
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Eignung als familienbezogenes Wohnquartier, schrittweise Erschließung möglich, Rahmenkonzept sinnvoll, Ortsrandgestaltung erforderlich
<b>Konflikte/Mängel</b>	Entwicklung in den Außenbereich

**Rheda, Bereich Zum Hambusch****Übersichtskarte:****Aktuelle Nutzung:**

Landwirtschaft  
(Grünland, Weide)

Flächengröße ca. 2,5 ha

1. Priorität

**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Osten angrenzend Wohnbauflächen, südlich/westlich schließen Waldflächen und Flächen für die Landwirtschaft an

**Entfernung zum Stadtkern (Rheda)**

Ca. 1.350 m (Luftlinie), gute Lage am westlichen Siedlungsrand

**Nähe zum Einzelhandel**

Nahversorgung im Zentrum Rheda ca. 1.250 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Oelder Straße/Mergelstraße und Straße Zum Hambusch

ÖPNV

Buslinie entlang Nonenstraße (Haltestelle Fürst-Bentheim-Straße)

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Oelder Straße, sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein, LSG westlich der Straße Am Frankenbrink angrenzend

Biotope, Wald

Nein, westlich angrenzend Waldfläche (im Biotopkataster NRW als Biotop 4115-029 Rhedaer Wald gekennzeichnet)

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Nein

Altlasten

Nein, Verdachtsfläche nordöstlich des dargestellten Bereichs

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Nicht betroffen, Randlage zwischen Wald und Siedlungsbereich

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Nein, bei ausreichendem Abstand zur Oelder Straße (K12) im Süden

Gewerbe

Nein

Landwirtschaft

Nein

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein, ca. 180 m westlich Hauptschule mit Sportplatz

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

Hochwertige Wohnlage für Ein- und Zweifamilienhäuser, im Süden ggf. auch Mehrfamilienhäuser

**Konflikte/Mängel**

Abstand zum Wald und zu Gehölzen beachten, Eingriff in Grünland

**Rheda, Bereich westlich Jägerweg**

<p><b>Übersichtskarte:</b> <b>Aktuelle Nutzung:</b></p> <p>Landwirtschaft (Acker, Grünland/Weide), Streubebauung</p> <p><b>Flächengröße ca. 1,4 ha</b></p> <p><b>1. Priorität</b></p>	
---	--

<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Ca. 50 m breiter Streifen westlich Jägerweg Fläche für die Landwirtschaft, westlich anschließend Grünfläche (Zweckbestimmung: Dauerkleingarten); östlich/südlich angrenzend Wohnbauflächen, nach Norden Fläche für die Landwirtschaft/Grünfläche, nach Westen Grünfläche
<b>Entfernung zum Stadtkern (Rheda)</b>	Ca. 1.850 m (Luftlinie), Lage am nordwestlichen Ortsrand
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum Rheda ca. 1.850 m, Nahversorger ca. 500 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule nicht optimal erreichbar, weiterführende Schulen gut erreichbar
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Alleestraße bzw. Jägerweg
ÖPNV	Buslinie entlang Alleestraße (Haltestelle Alleestraße)
Fußgänger/Radfahrer	Fuß-/Radweg entlang Alleestraße, sonst über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein, Waldfläche westlich der Straße Am Faulbusch
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Nein
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Nicht betroffen, Fläche liegt zwischen Waldfläche und dem gegenwärtigen Siedlungsrand
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Ggf. Verkehrslärm der Herzebrocker Straße (L 568) und der östlich verlaufenden Bahntrasse
Gewerbe	Spedition, Gewerbebrache Liefu ca. 250 m nordwestlich der Fläche
Landwirtschaft	Ortsüblich, i.W. durch Düngung der Ackerflächen
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Abrundung des angrenzenden Ein-/Zweifamilienhausgebiets, Anschluss an Alleestraße
<b>Konflikte/Mängel</b>	Eingeschränkte Attraktivität durch Randlage und ehemaligen Gewerbebetrieb (Liefu)

## Rheda, Bereich Schäferstraße-West

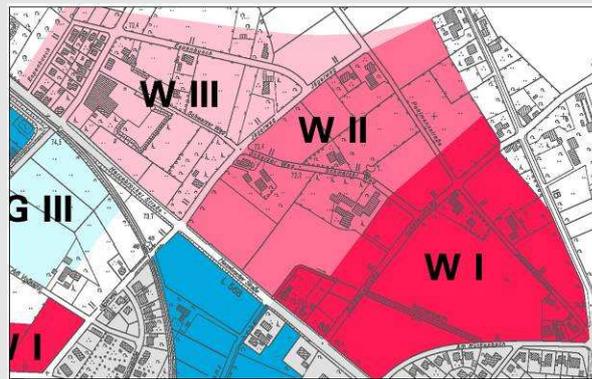
## Übersichtskarte:

## Aktuelle Nutzung:

Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

Flächengröße ca. 10,5 ha (W I)  
ca. 9,3 ha (W II)  
ca. 9,6 ha (W III)

3 Bereiche, 1. bis 3. Priorität



## Regionalplan, Lage im ASB

ASB

## FNP, bisherige Darstellung, Umfeld

Fläche für die Landwirtschaft; im Süden Anschluss an Wohnbau-fläche, westlich der Herzebrocker Straße Gewerbliche Baufläche, Grünfläche

## Entfernung zum Stadtkern (Rheda)

Ca. 1.300 m bis 2.150 m (Luftlinie), Lage am nördlichen Ortsrand

## Nähe zum Einzelhandel

Zentrum Rheda ca. 1.300 m bis 2.150 m, Nahversorger ca. 200 m bis 800 m (Luftlinie)

## Nähe zur Infrastruktur

Kindergarten, Grundschule im WA I/WAII gut erreichbar, weiterführende Schulen gut erreichbar (Querung Herzebrocker Straße!)

## Anbindung

MIV Erschließung über Herzebrocker Straße, Straße Am Ruthenbach bzw. Schäferstraße und Jägerweg

ÖPNV Buslinie Herzebrocker Straße (Haltestellen Kruhenkamp/Schützenheim)

Fußgänger/Radfahrer Fuß-/Radweg an Herzebrocker Straße, sonst über Erschließungsstraßen

## Mögliche Restriktionen

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc. Nein

Biotop, Wald Nein, nordwestlich W III ist im Biotopkataster NRW der Biotop 4115-163 *Feuchtbiotop Nordrheda* verzeichnet.

Artenschutz Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“

Altlasten Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet Nein

Wasserschutzgebiet Nein

Bau- oder Bodendenkmale Nein

Landschaftsbild Durch Hecken und Baumreihen geprägte Kulturlandschaft, Vorbelastung durch Streubebauung

Leitungstrassen, oberirdisch Nein

## Mögliche Immissionen

Straßenverkehr, Bahntrasse Im Süden durch Verkehrslärm der Herzebrocker Straße (L 568)

Gewerbe Nein für W I und W II, nördlich W III Spedition

Landwirtschaft Ortsüblich, i.W. Düngung der Ackerflächen

Sonstiges: Schule, Sport etc. Nein

## Technische Erschließung

Schmutz-/Regenwasser Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet); SW-Kanäle in Teilbereichen vorhanden

## Eigentumsverhältnisse

Privateigentum/Eigentum der Stadt

## Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen

Eignung i.W. als familienbezogenes Wohngebiet, Einbindung der Streubebauung, abschnittsweise Erschließung möglich; Rahmenkonzept mit Bereich Schäferstraße-Ost erforderlich!

## Konflikte/Mängel

Weiterentwicklung in den Außenbereich, Ortsrandlage, neue Haupterschließung erforderlich; Schallschutz prüfen!

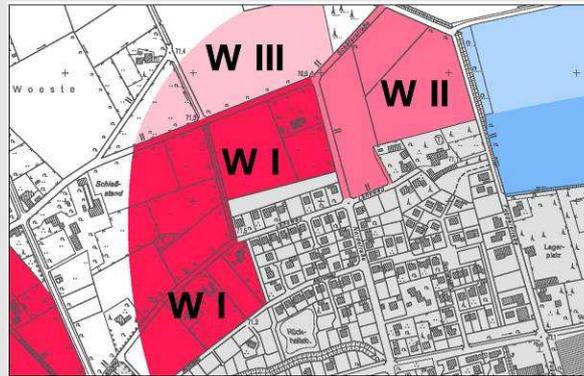
**Rheda, Bereich Schäferstraße-Ost**

**Übersichtskarte:**

**Aktuelle Nutzung:**  
Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

**Flächengröße** ca. 8,4 ha (W I)  
ca. 4,5 ha (W II)  
ca. 3,4 ha (W III)

**3 Bereiche, 1. bis 3. Priorität**



<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; im Norden, Osten und Westen angrenzend Flächen für die Landwirtschaft, im Süden Wohnbaufläche
<b>Entfernung zum Stadtkern (Rheda)</b>	Ca. 1.250 m bis 1.700 m (Luftlinie), Lage am nördlichen Ortsrand
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum Rheda ca. 1.250 m bis 1.700 m, Nahversorger ca. 650 m bis 1.100 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule gut erreichbar, weiterführende Schulen gut erreichbar (Querung Herzebrocker Straße!)
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Straße Am Ruthenbach/Schäferstraße
ÖPNV	Buslinien in einiger Entfernung entlang Herzebrocker Straße/Pixeler Straße (Haltestellen Kruhenkamp/Augsburger Straße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Herzebrocker Straße/Pixeler Straße, sonst über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotop, Wald	Nein
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Durch Hecken und Baumreihen gegliederte Kulturlandschaft, Vorbelastung durch Streubebauung
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Nein
Gewerbe	Nein, ggf. Abstand im Osten zu geplantem GE
Landwirtschaft	Ortsüblich, i.W. Düngung der Ackerflächen
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Eignung i.W. als familienbezogenes Wohngebiet, Einbindung der Streubebauung, abschnittsweise Erschließung möglich; Rahmenkonzept mit Bereich Schäferstraße-West erforderlich!
<b>Konflikte/Mängel</b>	Weiterentwicklung in den Außenbereich, Ortsrandlage, neue Haupterschließung (über Schäferstraße?) erforderlich

## Rheda, Bereich nördlich A 2-Forum

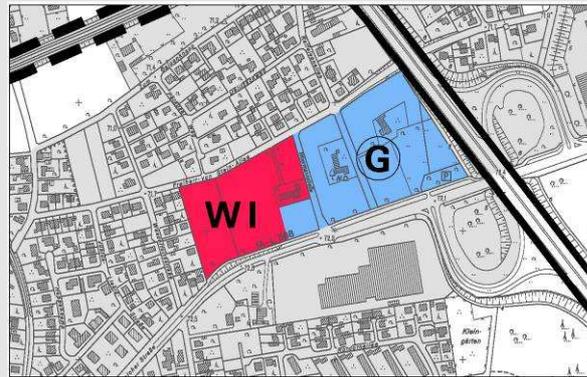
## Übersichtskarte:

## Aktuelle Nutzung:

Intensive Landwirtschaft  
(Acker)

Flächengröße ca. 2,4 ha

1. Priorität



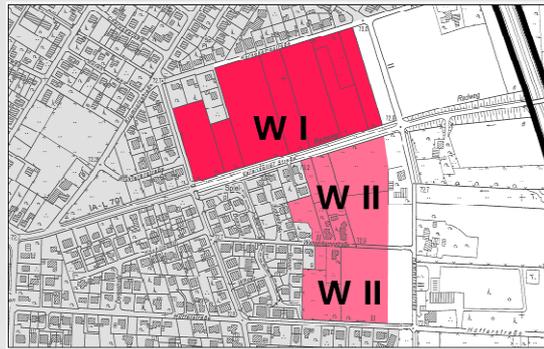
<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Westen angrenzend Wohnbauflächen, im Süden Wald und Sonderbaufläche, im Osten Fläche für die Landwirtschaft
<b>Entfernung zum Stadtkern (Rheda)</b>	Ca. 1.500 m (Luftlinie), Lage östlich des Stadtzentrums
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum Rheda ca. 1.500 m, Nahversorger ca. 400 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Gütersloher Straße/Woermannstraße gesichert
ÖPNV	Buslinien entlang der Gütersloher Straße (Haltestelle Lindenstraße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Gütersloher Straße; sonst über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Typischer Podsol, Schutzwürdigkeitsstufe 1 „Biotopentwicklung“
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Nicht betroffen, Fläche liegt im Siedlungszusammenhang
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Verkehrslärm: Gütersloher Straße und B 64
Gewerbe	Messe- und Veranstaltungsbetrieb A 2-Forum
Landwirtschaft	Ortsüblich, i.W. Düngung der Ackerfläche
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet);  Kanäle in der Woermannstraße und Raiffeisenallee vorhanden
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum/Eigentum der Stadt
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Eignung i.W. als familienbezogenes Wohnquartier, maßvolle Verdichtung im Siedlungsraum
<b>Konflikte/Mängel</b>	Nähe zur B 64, Nähe zum A 2-Forum, Abstufung zur B 64 mit GEN? Schallschutz prüfen!

**Wiedenbrück, Bereich Varenseller Straße****Übersichtskarte:****Aktuelle Nutzung:**

Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung im Süden

Flächengröße ca. 5,2 ha (W I)  
ca. 4,1 ha (W II)

2 Bereiche, 1. und 2. Priorität

**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden, Westen und Süden angrenzend Wohnbauflächen, östlich angrenzend Fläche für die Landwirtschaft

**Entfernung zum Stadtkern (WD)**

Ca. 1.300 m (Luftlinie), Lage am nordöstlichen Siedlungsrand

**Nähe zum Einzelhandel**

Zentrum WD ca. 1.300 m, Nahversorger ca. 500 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Varenseller Straße, Krumholz-/Hüfferstraße bzw. angrenzende Erschließungsstraßen gesichert

ÖPNV

Buslinien entlang Bielefelder Straße (Haltestellen Siedlung/ Wasserwerk) und Hellingrottstraße (Haltestelle Hellingrottstraße)

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Varenseller Straße, sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotop, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein

Wasserschutzgebiet

Ja, Schutzgebietszone IIIa

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Fehlender Ortsrand im Norden, im Süden Streubebauung, Varenseller Straße als Allee

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Immissionen durch Verkehrslärm der B 61/64 im Osten bzw. der Varenseller Straße (L 791)

Gewerbe

Nein

Landwirtschaft

Ortsüblich, i.W. Düngung der Ackerflächen

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet);  
SW-Kanäle in Teilbereichen vorhanden

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial,  
Qualitäten/Chancen**

Ortsrandabschluss mit i.W. Ein-/Zweifamilienhäusern, im Westen aber auch Mehrfamilienhäuser möglich, Einbindung Streubebauung

**Konflikte/Mängel**

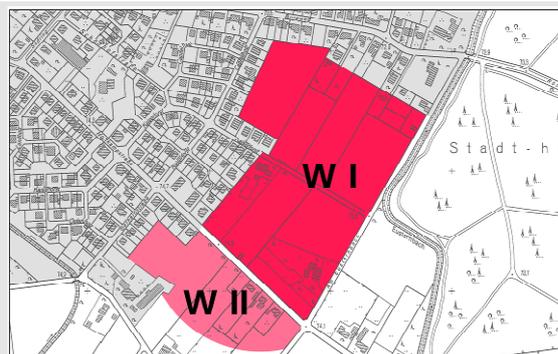
Randlage zur B 61/64 und zur Varenseller Straße (L 791), Schallschutz prüfen!

**Wiedenbrück, Bereich Stadtholz****Übersichtskarte:****Aktuelle Nutzung:**

Intensive Landwirtschaft  
(i.W. Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

Flächengröße ca. 8,9 ha (W I)  
ca. 3,0 ha (W II)

2 Bereiche, 1. und 2. Priorität

**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Westen angrenzend Wohnbauflächen, östlich Wald und Fläche für die Landwirtschaft, im Süden Fläche für die Landwirtschaft

**Entfernung zum Stadtkern (WD)**

Ca. 1.300 m (Luftlinie), gute Wohnlage am südöstlichen Ortsrand

**Nähe zum Einzelhandel**

Zentrum WD ca. 1.350 m, Nahversorger ca. 500 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Burgweg/Holtkampstraße gesichert

ÖPNV

Buslinie entlang der Lippstädter Straße (Haltestellen Schulzentrum, Osterrath-Realschule, Brill)

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Lippstädter Straße; sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein, LSG östlich der Straße Am Eusternbach angrenzend

Biotop, Wald

Nein, nordöstlich W I liegt der im Biotopkataster verzeichnete Biotop 4115-195 *Laubwälder im Stadtholz Wiedenbrück*; kleinteilige Nutzungsstruktur im Bereich „Am breiten Schem“

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“ im westlichen Randbereich

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein, östlich angrenzend Eusternbach

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Geprägt durch Stadtholz, im Süden tlw. kleinteilige Kulturlandschaft

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Nein

Gewerbe

Nein

Landwirtschaft

Ortsüblich, i.W. durch Düngung der Ackerflächen

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzterweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet); SW-Kanäle in Teilbereichen vorhanden

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

I.W. Ein-/Zweifamilienhausgebiet in sehr attraktiver Ortsrandlage, Rahmenkonzept sinnvoll

**Konflikte/Mängel**

Einbindung der Streubebauung, Waldrandlage, im Süden tlw. kleinteilige Kulturlandschaft

**Wiedenbrück, Bereich Heidbrinkstraße**

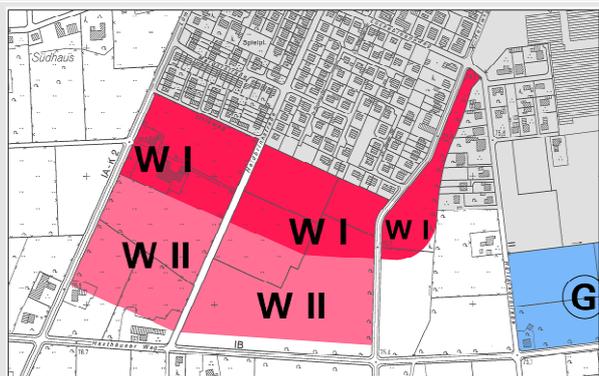
**Übersichtskarte:**

**Aktuelle Nutzung:**

Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Hofstellen, Streubebauung

Flächengröße ca. 6,3 ha (W I)  
ca. 7,3 ha (W II)

2 Bereiche, 1. und 2. Priorität



**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden angrenzend Wohnbaufläche, in den übrigen Bereichen Flächen für die Landwirtschaft, im Nordosten auch gewerbliche Baufläche

**Entfernung zum Stadtkern (WD)**

Ca. 1.500 m (Luftlinie), periphere Lage am südlichen Siedlungsrand

**Nähe zum Einzelhandel**

Zentrum WD ca. 1.500 m, Nahversorger ca. 750 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Hellweg, Lümernweg und Heidbrinkstraße gesichert

ÖPNV

Buslinie entlang Lümernweg (Haltestelle Lümernweg)

Fußgänger/Radfahrer

Über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotop, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Nein

Altlasten

Ja, Bereich östlich Hellweg

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein, Überschwemmungsgebiet des Hamelbachs südlich des

Haxthäuser Wegs

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Ausgeräumte Kulturlandschaft, Ortsrandgestaltung heute tlw. mangelhaft

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Nein

Gewerbe

Nein

Landwirtschaft

Ggf. durch bestehende Viehhaltung im Süden/Westen, ansonsten ortsüblich

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

Ein-/Zweifamilienhausgebiet in Ortsrandlage, bessere Ortsrandgestaltung, Rahmenkonzept erforderlich

**Konflikte/Mängel**

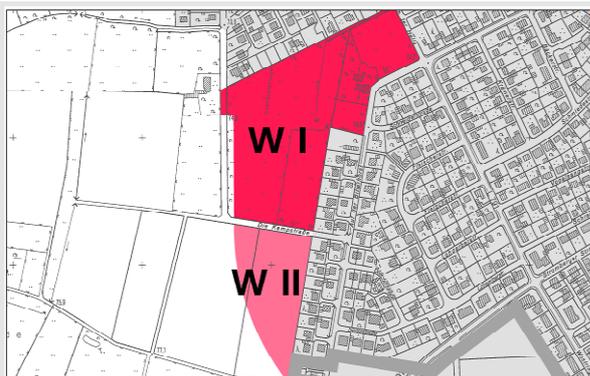
Landwirtschaft mit Viehhaltung, fingerartige Entwicklung in den Außenbereich

**Wiedenbrück, Bereich Twiehüserweg/Kampstraße****Übersichtskarte:****Aktuelle Nutzung:**

Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

Flächengröße ca. 5,3 ha (W I)  
ca. 1,8 ha (W II)

2 Bereiche, 1. und 2. Priorität

**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Osten angrenzend Wohnbauflächen, im Süden und Westen Flächen für die Landwirtschaft

**Entfernung zum Stadtkern (WD)**

Ca. 1.200 m (Luftlinie), Lage am westlichen Ortsrand

**Nähe zum Einzelhandel**

Zentrum WD ca. 1.200 m, Nahversorgung im Bereich Hauptstraße ca. 600 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen relativ gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Straßen Westring/Auf der Bitterhorst gesichert

ÖPNV

Buslinie entlang Westring/Stromberger Straße (Haltestelle Westring)

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Ringstraße, sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotop, Wald

Kleinteilige Strukturen an Hofstelle im Osten; nordwestlich der Fläche W I grenzt der im Biotopkataster NRW verzeichnete Biotop 4115-182 *Wieksbachaue mit Haus Wieck* an.

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Nein

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein, jedoch hoher Grundwasserstand, Staunässe

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Siedlungsrand heute tlw. nicht eingegrünt, Wirtschaftsweg als Allee

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Nein

Gewerbe

Nein

Landwirtschaft

Ortsüblich, i.W. Düngung der Ackerflächen

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

I.W. Ein-/Zweifamilienhausgebiet in attraktiver Ortsrandlage, Abschluss Ortsrand

**Konflikte/Mängel**

Hofstelle im Osten wird überplant

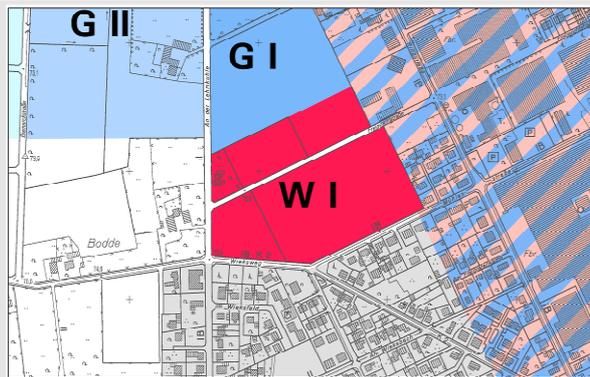
**Wiedenbrück, Bereich Wieksweg/Freigerichtstraße**

**Übersichtskarte:**

**Aktuelle Nutzung:**  
Intensive Landwirtschaft (Acker),  
Streubebauung im Westen

**Flächengröße ca. 5,9 ha**

**1. Priorität**



**Regionalplan, Lage im ASB**

ASB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Westen angrenzend Flächen für die Landwirtschaft, im Osten gewerbliche Baufläche, im Süden Wohnbaufläche

**Entfernung zum Stadtkern (WD)**

Zentrale Lage im Westen zwischen Rheda und Wiedenbrück

**Nähe zum Einzelhandel**

Zentrum WD ca. 1.200 m, Einzelhandelsschwerpunkt Feldhüser Weg ca. 250 m (Luftlinie)

**Nähe zur Infrastruktur**

Kindergarten in guter, Grundschule in vertretbarer Erreichbarkeit, weiterführende Schulen gut erreichbar

**Anbindung**

MIV

Erschließung über Straße Ringstraße/Mühlenstraße gesichert

ÖPNV

Buslinie entlang der Hauptstraße (Haltestelle Klein)

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Ringstraße, sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotop, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Plaggenesch, Schutzstufe 3 „Archivfunktion“ im östlichen Bereich, Pseudogley-Braunerde, Schutzstufe 1 „Fruchtbarkeit“ im Südwesten

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Landschaftsbild

Ausgeräumte Kulturlandschaft, fehlender Ortsrand

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Mögliche Immissionen**

Straßenverkehr, Bahntrasse

Verkehrslärm im Norden durch A 2, im Süden durch Wieksweg

Gewerbe

Nein, ggf. durch kleingewerbliche Nutzungen im Osten und durch mögliche gewerbliche Entwicklung im Norden

Landwirtschaft

Ortsüblich, i.W. durch Düngung der Ackerflächen

Sonstiges: Schule, Sport etc.

Nein

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

Verdichtungspotenzial in Ortsrandlage zwischen beiden Ortsteilen, Rahmenkonzept mit Abstimmung Wohnen/Gewerbe sinnvoll

**Konflikte/Mängel**

Randlage zur Autobahntrasse und zum Gewerbe mindern Attraktivität

## St. Vit, Bereich nördlich und südlich der Frentruper Straße

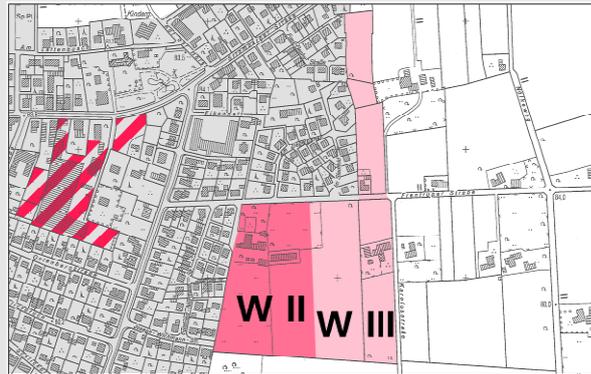
### Übersichtskarte:

#### Aktuelle Nutzung:

Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

Flächengröße ca. 3,1 ha (W II)  
ca. 4,5 ha (W III)

2 Bereiche, 2. und 3. Priorität



<b>Regionalplan, Lage im ASB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; im Norden und Westen angrenzend gemischte Bauflächen, südlich/östlich schließen sich eine Waldfläche und Flächen für die Landwirtschaft an
<b>Entfernung zum Stadtkern (WD)</b>	Ca. 2.300 m (Luftlinie)
<b>Nähe zum Einzelhandel</b>	Zentrum WD ca. 2.300 m, Einzelhandelsschwerpunkt Feldhüser Weg ca. 2.300 m (Luftlinie)
<b>Nähe zur Infrastruktur</b>	Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schulen weniger gut erreichbar
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Kleestraße/Frentruper Straße
ÖPNV	Buslinie entlang Stromberger Straße/Kleestraße (Haltestellen Richter/Elektro Meyer)
Fußgänger/Radfahrer	Über Erschließungsstraßen
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein, südlich kleine Waldfläche angrenzend
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Nein
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Landschaftsbild	Ausgeräumte Kulturlandschaft mit nur wenigen gliedernden Elementen, fehlender Ortsrand
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Mögliche Immissionen</b>	
Straßenverkehr, Bahntrasse	Nein
Gewerbe	Nein
Landwirtschaft	Ortsüblich, durch Düngung der Ackerflächen, ggf. Viehhaltung
Sonstiges: Schule, Sport etc.	Nein
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Ortsrandabschluss mit i.W. Ein-/Zweifamilienhäusern, Einbindung Streubebauung, Eingrünung des Ortsrands
<b>Konflikte/Mängel</b>	Weiterentwicklung in den Außenbereich, Ortsrandlage

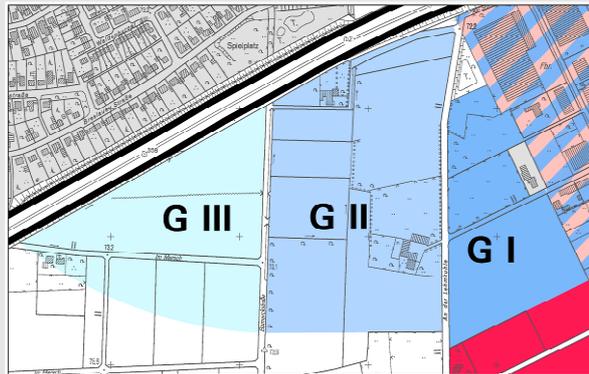
**Wiedenbrück, Bereich Feldhüser Weg - West**

**Übersichtskarte:**

**Aktuelle Nutzung:**  
Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide),  
Streubebauung

**Flächengröße** G I ca. 5,3 ha  
G II ca. 11,6 ha  
G II ca. 7,5 ha

**3 Bereiche, 1. bis 3. Priorität**



**Regionalplan, Lage im ASB/GIB**

I.W. ASB, Teilfläche im Osten GIB

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft, in einem 75 m-Streifen entlang der Autobahn Wald; nördlich überörtliche Hauptverkehrsstraße (Autobahn), östlich gewerbliche Baufläche/Fläche für die Landwirtschaft, westlich und südlich Flächen für die Landwirtschaft

**Lage im Stadtgrundriss**

Zentrale Lage zwischen den Stadtteilen Rheda und Wiedenbrück

**Anbindung**

MIV

Aus den Stadtteilen über Ringstraße gut zu erreichen

ÖPNV

Buslinien entlang Hauptstraße (Haltestellen Post/Klein)

Fußgänger/Radfahrer

Gut erreichbar, separater Fuß-/Radweg entlang der Ringstraße, sonst über Erschließungsstraßen

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotop, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Im südöstlichen Bereich Fläche G I Plaggensch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

**Landschaftsbild**

Ausgeräumte Kulturlandschaft, nur wenige gliedernde Elemente, Eingrünung nach Westen für BA I sehr gut, BA III schwierig

**Potenzielle Immissionskonflikte**

Immissionen auf Plangebiet

Verkehrslärm der Autobahn A 2

potenzielle Konflikte im Umfeld

Abgrenzung zu bestehenden/geplanten Wohnbauflächen im Süden

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet); Druckentwässerung der Höfe vorhanden

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum/Eigentum der Stadt

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

Gewerbeentwicklung möglich

**Konflikte/Mängel**

Von der Ringstraße aus Lage in 2. Reihe, im Süden Abgrenzung zu bestehenden/geplanten Wohnbauflächen: Rahmenkonzept erforderlich

## Rheda, Bereich Am Faulbusch

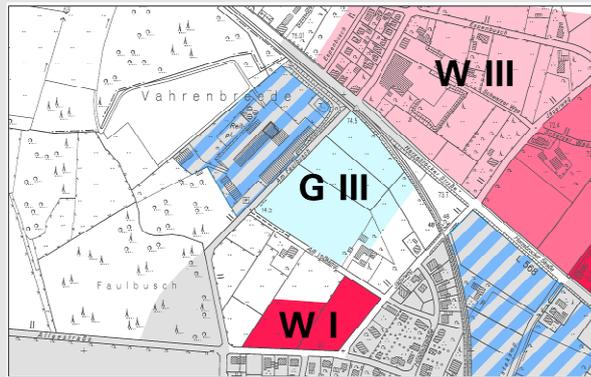
## Übersichtskarte:

## Aktuelle Nutzung:

Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide)

Flächengröße G III ca. 3,2 ha

1 Bereich, 3. Priorität



<b>Regionalplan, Lage im ASB/GIB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingarten; angrenzend im Norden gewerbliche Baufläche, Bahnanlage und örtlicher Hauptverkehrszug, im Osten Grünfläche/Fläche für die Landwirtschaft, im Süden Grünfläche, im Westen Grünfläche/gewerbliche Baufläche/Wald
<b>Lage im Stadtgrundriss</b>	Nordwestlicher Stadtrand Rheda
<b>Anbindung</b>	
MIV	Sehr gut über neu ausgebaute Straße Am Faulbusch und Herzebrocker Straße (L 568) erreichbar, Anschlussstelle an B 64 ca. 700 m nordwestlich
ÖPNV	Buslinie entlang Herzebrocker Straße (Haltestelle Schützenheim)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Herzebrocker Straße, sonst über Erschließungsstraßen, mäßig gut erreichbar
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Keine Schutzwürdigkeit
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Landschaftsbild</b>	Nicht betroffen, Fläche liegt zwischen Waldfläche und dem gegenwärtigen Siedlungsrand, Einbindung gegenüber Siedlungsraum erforderlich
<b>Potenzielle Immissionskonflikte</b>	
Immissionen auf Plangebiet	Verkehrslärm der Herzebrocker Straße (L 568), Bahnverkehr
potenzielle Konflikte im Umfeld	Wohnbauflächen im Süden, Streubebauung im Umfeld
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum/Eigentum der Stadt
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	GE/GEN-Flächen in sehr gut erschlossener Lage, ggf. Einbindung der nördlich angrenzenden Gewerbebrache Liefu
<b>Konflikte/Mängel</b>	Streubebauung, Randlage

**Rheda, Bereich südlich Hofstelle Meloh**

<p><b>Übersichtskarte:</b></p> <p><b>Aktuelle Nutzung:</b> Intensive Landwirtschaft (Acker, Sonderkulturen)</p> <p><b>Flächengröße</b> G I ca. 9,5 ha G II ca. 6,1 ha</p> <p><b>2 Bereiche, 1. und 2. Priorität</b></p>	
---	--

<b>Regionalplan, Lage im ASB/GIB</b>	Nein
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; im Norden angrenzend Fläche für die Landwirtschaft/Wald, im Osten örtlicher Hauptverkehrszug anschließend gewerbliche Baufläche/Fläche für Versorgungsanlagen, im Süden gewerbliche Baufläche und im Westen gewerbliche Baufläche/Wohnbaufläche
<b>Lage im Stadtgrundriss</b>	Nördlicher Stadtrand Rheda, im Süden und Osten Anschluss an bestehende Gewerbegebiete
<b>Anbindung</b>	
MIV	Sehr gut, angrenzend Pixeler Straße (L 927) die ca. 1.300 m weiter nördlich zur Anschlussstelle an die B 64 führt
ÖPNV	Buslinie entlang Pixeler Straße (Haltestellen Augsburgische Straße/Zeisigstraße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Pixeler Straße, sonst über Erschließungsstraßen, gute Erreichbarkeit
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotop, Wald	Nein
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Plaggenesch, Schutzwürdigkeitsstufe 3 „Archivfunktion“
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Landschaftsbild</b>	Ausgeräumte Kulturlandschaft, gute Einbindung durch bestehende wegebegleitende Baumhecken
<b>Potenzielle Immissionskonflikte</b>	
Immissionen auf Plangebiet	Verkehrslärm der Pixeler Straße, südlich/östlich Gewerbegebiete, nordöstlich angrenzend Kläranlage
potenzielle Konflikte im Umfeld	Im Westen Abstufung zu Wohnbauflächen (GEN -> WA)
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	GE-/GEN-Nutzungen in günstig erschlossener Lage, gute Einbindung in den Siedlungs-/Landschaftsraum
<b>Konflikte/Mängel</b>	Hof Mehloh, hofnahe Sonderkulturen, Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung fraglich

## Rheda, Bereich nördlich A 2-Forum

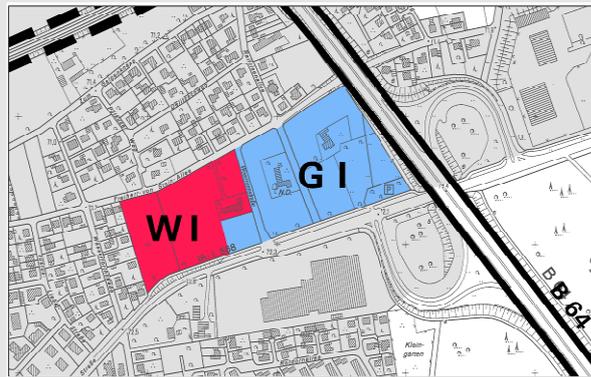
## Übersichtskarte:

## Aktuelle Nutzung:

Intensive Landwirtschaft (Acker),  
(ehem.) Hofstellen

Flächengröße G I ca. 4,0 ha

1 Bereich, 1. Priorität



<b>Regionalplan, Lage im ASB/GIB</b>	ASB
<b>FNP, bisherige Darstellung, Umfeld</b>	Fläche für die Landwirtschaft; angrenzend im Norden Wohnbaufläche/Fläche für die Landwirtschaft, im Osten überörtliche Hauptverkehrsstraße/Fläche für die Landwirtschaft, im Süden örtlicher Hauptverkehrszug anschließend Sonderbaufläche/Wald, im Westen Fläche für die Landwirtschaft
<b>Lage im Stadtgrundriss</b>	Lage nordöstlich des Stadtzentrums
<b>Anbindung</b>	
MIV	Erschließung über Gütersloher Straße/Woermannstraße gesichert, direkte Anbindung an B 61/64 und Autobahn A 2
ÖPNV	Buslinien entlang der Gütersloher Straße (Haltestelle Lindenstraße)
Fußgänger/Radfahrer	Separater Fuß-/Radweg entlang der Gütersloher Straße; sonst über Erschließungsstraßen, gute Erreichbarkeit
<b>Mögliche Restriktionen</b>	
LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.	Nein
Biotope, Wald	Nein
Artenschutz	Keine besonderen Anforderungen bekannt
Bodenschutz	Typischer Podsol, Schutzwürdigkeitsstufe 1 „Biotopentwicklung“
Altlasten	Nein
Gewässer, Überschwem.gebiet	Nein
Wasserschutzgebiet	Nein
Bau- oder Bodendenkmale	Nein
Leitungstrassen, oberirdisch	Nein
<b>Landschaftsbild</b>	Nicht betroffen, Fläche liegt im Siedlungszusammenhang
<b>Potenzielle Immissionskonflikte</b>	
Immissionen auf Plangebiet	Verkehrslärm der Gütersloher Straße bzw. der B 61, Auf-/Abbau der Messe, Messebetrieb A 2-Forum
potenzielle Konflikte im Umfeld	Im Norden und Westen Wohnbauflächen
<b>Technische Erschließung</b>	
Schmutz-/Regenwasser	Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet);  Kanäle in der Woermannstraße und Raiffeisenallee vorhanden
<b>Eigentumsverhältnisse</b>	Privateigentum/Eigentum der Stadt
<b>Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen</b>	Eignung für eine eingeschränkte Gewerbeentwicklung, vornehmlich Kleingewerbe/Handwerksbetriebe, betriebsbezogene Wohnnutzungen mit Schallschutzkonzept
<b>Konflikte/Mängel</b>	Angrenzende Wohnbebauung im Westen und Norden

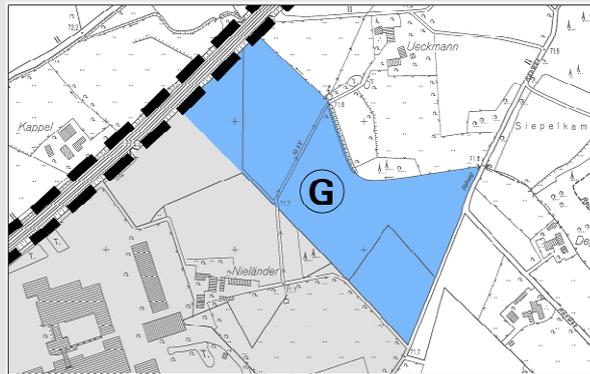
**Rheda, Osterweiterung Fa. Tönnies**

**Übersichtskarte:**

**Aktuelle Nutzung:**  
Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide)

**Flächengröße**    **G**    ca. 8,3 ha

**Betriebsgebundene Fläche**            **Erweiterungs-**



**Regionalplan, Lage im ASB/GIB**

Allgemeiner Freiraum und Agrarbereich mit Überlagerungen Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung/Regionale Grünzüge/Grundwasser und Gewässerschutz

**FNP, bisherige Darstellung, Umfeld**

Fläche für die Landwirtschaft; angrenzend im Norden Bahnanlage, im Osten und Süden Fläche für die Landwirtschaft/Wald, im Westen gewerbliche Baufläche

**Lage im Stadtgrundriss**

Nördöstlicher Stadtrand Rheda, Anschluss an bestehenden Betriebsstandort

**Anbindung**

MIV

Über angrenzende Gütersloher Straße (L 568) sind B 61/64 und Autobahn A 2 sehr gut erreichbar

ÖPNV

Mit ÖPNV nicht erreichbar

Fußgänger/Radfahrer

Separater Fuß-/Radweg entlang der Gütersloher Straße; periphere Lage, schlecht erreichbar

**Mögliche Restriktionen**

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Ja, Fläche liegt im Landschaftsschutzgebiet

Biotope, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Keine Schutzwürdigkeit

Altlasten

Nein

Gewässer, Überschwem.gebiet

Nein

Wasserschutzgebiet

Ja, im Bereich der Schutzgebietszone III

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Leitungstrassen, oberirdisch

Ja, 10 kV-Freileitung

**Landschaftsbild**

Offenes Umfeld, umfangreiche Eingrünung erforderlich

**Potenzielle Immissionskonflikte**

Immissionen auf Plangebiet

Verkehrslärm der Gütersloher Straße (L 568) und B 61/64, Werksverkehr und ggf. Gerüche des fleischverarbeitenden Betriebs

potenzielle Konflikte im Umfeld

Streubebauung im Umfeld

**Technische Erschließung**

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

**Eigentumsverhältnisse**

Privateigentum

**Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen**

Eignung für Betriebserweiterung und Standortsicherung des ortsansässigen Betriebs, Einbindung in die Landschaft durch Pflanzmaßnahmen

**Konflikte/Mängel**

Isolierte Entwicklung in den Außenbereich, ggf. Errichtung größerer Gebäude und Beeinträchtigung des Landschaftsbilds

## Wiedenbrück, Süderweiterung Westag & Getalit AG

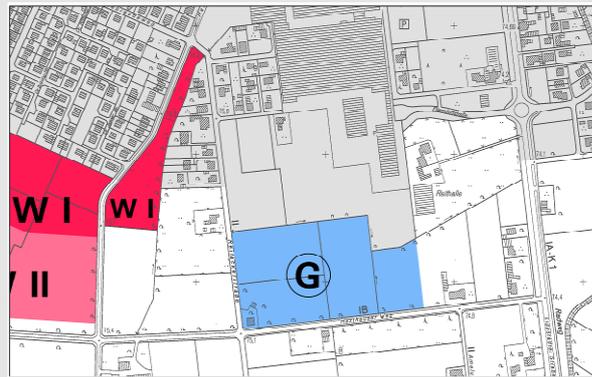
### Übersichtskarte:

#### Aktuelle Nutzung:

Intensive Landwirtschaft  
(Acker, Grünland/Weide, Reitanlage),  
Streubebauung

Flächengröße G ca. 4,0 ha

Betriebsgebundene  
fläche Erweiterungs-  
fläche



### Regionalplan, Lage im ASB/GIB

GIB

### FNP, bisherige Darstellung, Umfeld

Fläche für die Landwirtschaft; angrenzend im Norden gewerbliche Baufläche, in den übrigen Bereichen Fläche für die Landwirtschaft

### Lage im Stadtgrundriss

Periphere Lage am südlichen Siedlungsrand von Wiedenbrück, Anschluss an bestehenden Betriebsstandort

### Anbindung

MIV

Erschließung über Lippstädter Straße (K 1) und Hauptzufahrt Ellerndorfstraße gesichert, ggf. Zufahrt über Haxthäuser Weg

ÖPNV

Buslinie entlang Lippstädter Straße (Haltestellen Wiedenbrück Schulzentrum/Osterrath Realschule)

Fußgänger/Radfahrer

Über Erschließungsstraßen gut erreichbar

### Mögliche Restriktionen

LSG, NSG, FFH-Gebiet, ND etc.

Nein

Biotope, Wald

Nein

Artenschutz

Keine besonderen Anforderungen bekannt

Bodenschutz

Keine Schutzwürdigkeit

Altlasten

Nein, Verdachtsfläche im Bereich östlich Hellweg

Gewässer, Überschwem.gebiet

Kein Gewässer, Fläche liegt überwiegend im Überschwemmungsgebiet des Hamelbachs! Abstimmung mit Fachbehörden!

Wasserschutzgebiet

Nein

Bau- oder Bodendenkmale

Nein

Leitungstrassen, oberirdisch

Nein

### Landschaftsbild

Offenes Umfeld, umfangreiche Eingrünung erforderlich

### Potenzielle Immissionskonflikte

Immissionen auf Plangebiet

Verkehrslärm der Lippstädter Straße (K 1), ggf. Gewerbelärm des holzverarbeitenden Betriebs und Werksverkehr

potenzielle Konflikte im Umfeld

Wohnbauflächen im Westen, Streubebauung im Umfeld

### Technische Erschließung

Schmutz-/Regenwasser

Netzerweiterung notwendig (im/zum Erschließungsgebiet)

### Eigentumsverhältnisse

Privateigentum

### Entwicklungspotenzial, Qualitäten/Chancen

Betriebsbezogene Entwicklung, eingeschränkte Nutzung im Bereich der angrenzenden Wohnnutzung

### Konflikte/Mängel

Fingerartige Entwicklung in den Außenbereich, Überplanung eines Wohnhauses, angrenzende Streubebauung

## 6. Konzepte für die stadträumlichen Schwerpunktbereiche

### 6.1. Stadtkerne

Für beide Stadtkerne ist ein individuelles Profil auszubilden, welches die jeweiligen Stärken in den Vordergrund stellt.

*Profilbildung*

In Rheda ist dies vor allem die Nähe zum Schloss und zum Bahnhof. Hier soll künftig das Thema Kultur im Fokus stehen. Auch soll das Spannungsfeld zwischen dem verbliebenen Teil der historischen Altstadt und dem flächensanierten Zentrumsteil positiv genutzt werden. Für Wiedenbrück gilt es, das Profil der historischen Altstadt und des Einkaufsstandorts weiter zu qualifizieren. Zur Ausbildung der Profile und zur Stärkung der Stadtkerne werden in den beiden folgenden Unterkapiteln konkrete Maßnahmen und Projekte definiert.

Darüber hinaus gibt es Maßnahmen, die gemeinsame Ausgangs- bzw. Problemlagen in den beiden Stadtkernen betreffen:

Für die privaten Gebäude sind die bestehenden Gestaltungs- und Sanierungssatzungen weiter anzuwenden. Ihre Umsetzung hat in den letzten Jahren Erfolge gezeigt, die es konsequent fortzusetzen gilt. Darüber hinaus sind gemeinsam mit Vertretern aus Gastronomie und Einzelhandel folgende Gestaltungskonzepte zu erstellen, die von privaten Akteuren umzusetzen sind:

*Möblierung und Werbegestaltung*

- Möblierungskatalog für die Außengastronomie
- Handbuch zur Werbegestaltung



Abb. 76: Uneinheitliche Möblierung und Werbeanlagen

Die vielgestaltige Möblierung der Außengastronomie und die Gestaltung der Werbeanlagen beeinträchtigen derzeit in den beiden Kernen aufgrund ihrer heterogenen und teils wenig qualitätvollen Ausprägung stark ein harmonisches Stadtbild. Für die Zukunft ist ein einheitliches Gestaltungskonzept anzustreben. Vor dem Hintergrund der damit im Einzelfall erfolgenden Festlegung, die oft auch als Beschränkung wahrgenommen werden kann, ist eine gemeinsame Erarbeitung mit den Vertretern aus Gastronomie und Einzelhandel erforderlich. Damit kann die Akzeptanz erhöht und eine konsequente Umsetzung unterstützt werden. Im Prozess können so frühzeitig die Belange der verschiedenen Akteure berücksichtigt und die Ziele und Zwecke der Instrumente kommuniziert werden. Die Stadt kann neben der Konzepterstellung auch die spätere Umsetzung unterstützen. Denkbar ist z.B. eine Beratung der Eigentümer bei der Vergabe von Sondernutzungsgenehmigungen für den öffentlichen Raum.

Zur Aufwertung beider Stadtkerne kann auch die Weiterentwicklung und Beschilderung des historischen Rundgangs beitragen. Dieser ist in Zusammenarbeit mit den Heimatvereinen fortzuführen und sinnvoll zu ergänzen und weiter zu qualifizieren.

### *Stärkung der Wohnfunktion*



Abb. 77: Wohnen im Stadtkern

In beiden Stadtkernen befinden sich große Bereiche mit vorwiegender Wohnnutzung. Diese ist auch zukünftig zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die Stärkung der Wohnfunktion kann unter anderem mit folgenden Maßnahmen gefördert werden:

- Verbesserung des Wohnumfelds
- Umbau und Modernisierung von Bestandsgebäuden
- Schaffung von seniorenrechtlichen Wohnungen

Die Stadt kann dabei vor allem auf die Verbesserung des Wohnumfelds Einfluss nehmen. Für beide Stadtkerne werden dazu jeweils Bereiche definiert, in denen der öffentliche Raum vorrangig mit diesem Ziel aufzuwerten ist und eine Vernetzung mit den Grünräumen im Nahbereich stattfinden bzw. aufgewertet werden muss. Darüber hinaus kann über Förderprogramme und Beratung Einfluss auf die Modernisierung von Gebäuden genommen werden.

### *Treffpunkte für Jugendliche*

Ebenfalls in beiden Stadtkernen nachgefragt werden Treffpunkte für Jugendliche. Gewünscht werden vor allem gastronomische Einrichtungen, die ein spezielles Angebot für Jugendliche aufweisen sowie Treffpunkte im öffentlichen Raum. Gastronomische Einrichtungen stellen in erster Linie private Maßnahmen dar. Die Stadt kann jedoch beratend tätig werden. Denkbar ist eine Art Erlebnisgastronomie die ggf. auch Sport- und Kulturangebote integriert.

Treffpunkte für Jugendliche im öffentlichen Raum sind bei der Neugestaltung von öffentlichen Flächen zur berücksichtigen. Dabei ist darauf zu achten, dass sie in einsehbaren Räumen hergestellt werden, Angsträume sind zu vermeiden.

## **6.1.1. Rheda**

Zentrales Element der Profilbildung als Kulturstandort ist die Entwicklung einer Kulturachse, die das Schloss, die Innenstadt und den Bahnhof miteinander vernetzt.

### *Vernetzung mit dem Schlosspark*

Rheda besitzt mit dem Schloss ein bislang kaum genutztes Potenzial, welches erheblich zur Aufwertung des Stadtkerns beitragen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, die Schlossanlage insgesamt stärker in den Blickpunkt zu rücken und mit der Innenstadt zu verknüpfen.



Abb. 78: „Hinterhofcharakter“ der Straße Am Domhof

Im Vordergrund steht dabei eine Aufwertung und teilweise auch Neuordnung zwischen der Straße Am Domhof und dem Schlosspark. In der historischen Struktur gingen die Hof- und Gartenbereiche der Bebauung östlich der Berliner Straße und um die Hoppenstraße ursprünglich unmittelbar in den Bereich des Schlossparks über. Nach der verkehrlich notwendigen Einfügung der Schlossstraße zur Entlastung der Berliner Straße, hat sich in diesem Übergangsbereich um die heutige Straße Am Domhof ein „Hinterhofcharakter“ entwickelt. Auch hier sind die Wirkungen der „Flächensanierung“ aus den 1970er Jahren mit dem Schwerpunkt der verkehrsgerechten Stadt deutlich zu spüren. Allerdings

ist die Auslagerung des Verkehrs aus der Berliner Straße auch die Voraussetzung für die Aufwertung der zentralen Geschäftslage gewesen.

Das prominent stehende Gebäude des Domhofs an der Schlossstraße besitzt Signalwirkung für die Einfahrt in den Stadtkern bzw. als Gelenk zwischen Stadtkern und Schlosspark. Die überkommene Bebauung entlang der Hoppenstraße als weiteres historisches Element ist aber wenig wahrnehmbar. Sie liegt versteckt zwischen der im Vordergrund stehenden Erschließungsfunktion mit den beiden Parkdecks und den Sammelgaragen auf der gegenüberliegenden Seite der Straße Am Domhof.

Als historisch geprägte „Ankerpunkte“ zwischen Stadtkern und Schlosspark sind heute nur noch der Doktorplatz und die Hoppenstraße vorhanden. Der Bezug zwischen dem Alten Amtsgericht an der Berliner Straße und dem Schlosspark ist durch das südliche Parkdeck in der Straße Am Domhof verstellt. Die bestehende Hauptquerung der Schlossstraße für Fußgänger und Radfahrer liegt folgerichtig im Bereich des Doktorplatzes mit direktem Bezug zum Steinweg als Schlosszufahrt. Eine Verbreiterung des bestehenden Fußgängerübergangs und eine gestalterische Aufwertung der Oberflächen und der Beleuchtung unter Beibehaltung des Standorts der Fußgängerampel südlich des Übergangsbereichs kann hier die Verknüpfung erheblich verbessern. Die Straßenquerung kann dann innerhalb der Blickachse zum Schloss erfolgen.

Im Verlauf der Hoppenstraße fehlt bislang eine Querungsmöglichkeit. Zur Stärkung des zweiten noch spürbaren historischen Ankerpunkts zwischen Stadtkern und Schlosspark ist eine solche Übergangsmöglichkeit aber sehr wichtig. Um einen spürbaren Beitrag zur Verknüpfung von Stadtkern und Schloss zu leisten, ist dabei auch eine gut erkennbare Querung des Krökelteichs im Park selbst erforderlich.

Die vor einigen Jahren eingerichtete Querungshilfe an der Schulte-Mönting-Straße hat die Anbindung schon deutlich verbessert. Es handelt sich jedoch um eine rein verkehrstechnisch gestaltete Einrichtung. Aus dem Blickwinkel der Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Zentrum von Rheda ist aber eine einheitliche attraktive Gestaltung des gesamten Straßenzugs der Schlossstraße inklusive der zu ergänzenden und anzupassenden Querungsmöglichkeiten anzustreben.

Bisher ist die Schlossstraße als Kreisstraße insgesamt ausschließlich entsprechend ihrer Verkehrsfunktion gestaltet. Aufgrund ihres zentralen Verlaufs ist es aber für eine positive Entwicklung des Stadtkerns Rheda entscheidend, beide wichtigen Funktionen der Straße – innerstädtische Hauptstraße und Übergang zwischen Stadtkern und Schlosspark – gestalterisch zu integrieren.

Darüber hinaus ist es neben der Straßengestaltung und den Übergangsmöglichkeiten selbst von großer Bedeutung, Blickmöglichkeiten auf das Schloss und den Eingangsbereich an der Schlossstraße freizulegen. Dies betrifft zum einen die bestehenden, überwiegend sehr dichten Grünstrukturen beidseits der Schlossstraße. Aber auch über Anpassungsmöglichkeiten am südlichen Parkdeck in der Straße Am Domhof muss nachgedacht werden. Ziel ist es insgesamt, auch dem Ortsunkundigen zu ermöglichen, die attraktiven Anziehungspunkte in



Abb. 79: Blick in die Schlossstraße nach Süden



Abb. 80: Blick in die Hoppenstraße Richtung Osten

Rheda unmittelbar wahrzunehmen. Damit soll die Weiterentwicklung des Tourismus in der Stadt unterstützt werden, gleichzeitig kann die Attraktivität als Wohnstandort erhöht werden.

Eine städtebauliche Lösung für die Schloßstraße und ihr Umfeld besitzt großes Potenzial für die Stadtkernentwicklung in Rheda, aber auch für die Entwicklung der Gesamtstadt. Gleichzeitig treffen hier unterschiedliche teils gegenläufige Anforderungen in Bezug auf Verkehr, Nutzung und Stadtgestaltung zusammen. Deshalb ist eine interdisziplinäre Prüfung der Entwicklungsspielräume und der Machbarkeit besonders wünschenswert. Einzubinden sind dabei Verkehrsplaner, Stadtplaner und Landschaftsplaner sowie die Fachbehörden und der Straßenbaulastträger. Ziel ist eine stadtkerngerechte Gesamtgestaltung der Schloßstraße und ihres Umfelds.

#### *Umstrukturierung im Bereich Nadelstraße*



Abb. 81: Brennerei Pott-Hartwig

Einen weiteren wichtigen Punkt für die Stadtkernentwicklung in Rheda stellt außerdem die erforderliche Neuordnung zwischen Nadelstraße und Widumstraße mit den Gebäuden der ehemaligen Brennerei Pott-Hartwig dar. Auch dieser Teil des Stadtkerns besitzt heute eine diffuse städtebauliche Struktur und damit einen „Hinterhofcharakter“. Der Bereich befindet sich an der Schnittstelle zwischen den gegensätzlichen Teilen des Rhedaer Stadtkerns mit der „flächensanierten“ Hauptgeschäftslage und dem „erhaltend erneuerten“ Teil der heute überwiegend zum Wohnen genutzten Altstadt. Für den gesamten Bereich zwischen Widumstraße, Nadelstraße und Rathaus ist ein schlüssiges städtebauliches Konzept zu erstellen. An dieser Schnittstelle bietet sich dabei die Chance, einen großen Beitrag zur Bewältigung des Spannungsfelds zwischen den gegensätzlichen Zentrumsteilen zu leisten. Die heute im Blickpunkt stehende Problematik kann und muss in eine Chance umgewandelt werden. Voraussetzung ist die Definition einer angemessenen Folgenutzung. Der Grundstückszuschnitt der Brennerei erfordert dabei ein tragfähiges, sensibles architektonisches Konzept, welches sich in das weitere Umfeld einbinden lässt.

Wünschenswert ist dabei der Erhalt des alten Brennereigebäudes selbst. Aufgrund der Größe, Lage und Struktur des Quartiers und der mit rd. 1.400 m<sup>2</sup> sehr kleinen Konversionsfläche der Brennerei selbst, wird für Folgenutzungen i.W. zentrumsnahes Wohnen im Vordergrund stehen. Anzustreben sind aber in der Stadtkernlage auch andere, zentrumstypische Nutzungen. Dies können Geschäfte in den Erdgeschosszonen sein, aber auch kleinere Bildungs- bzw. Kulturnutzungen (Außenstelle vhs, Bibliothek etc.). Die Ansiedlung eines heute üblichen Nahversorgungsmarkts o.ä. ist aufgrund der Kleinteiligkeit und der engen Verkehrsverhältnisse an der Schnittstelle zum überkommenen Altstadtbereich kritisch zu sehen. Für die Integration einer solchen Einzelhandelsnutzung in den Stadtkern wäre eher das Gelände des Rathausparkdecks geeignet. Die Lösung der dann veränderten Parkplatzsituation wäre zu integrieren.

Im Zuge der gesamten Umstrukturierung ist das Umfeld des Rathauses mit zu betrachten. Hier besteht vor allem in den rückwärtigen Bereichen am Großen Wall und der Widumstraße Handlungsbedarf. Die Zugänge zum Rathaus und die gesamte Erdgeschosszone sind städtebaulich und gestalterisch aufzuwerten und in das Umfeld einzubinden. Mit der Öffnung der Erdgeschosszugänge zu allen Seiten für die Öffentlichkeit kann zur Überwindung der baulichen Barriere des Rathauses beigetragen werden.

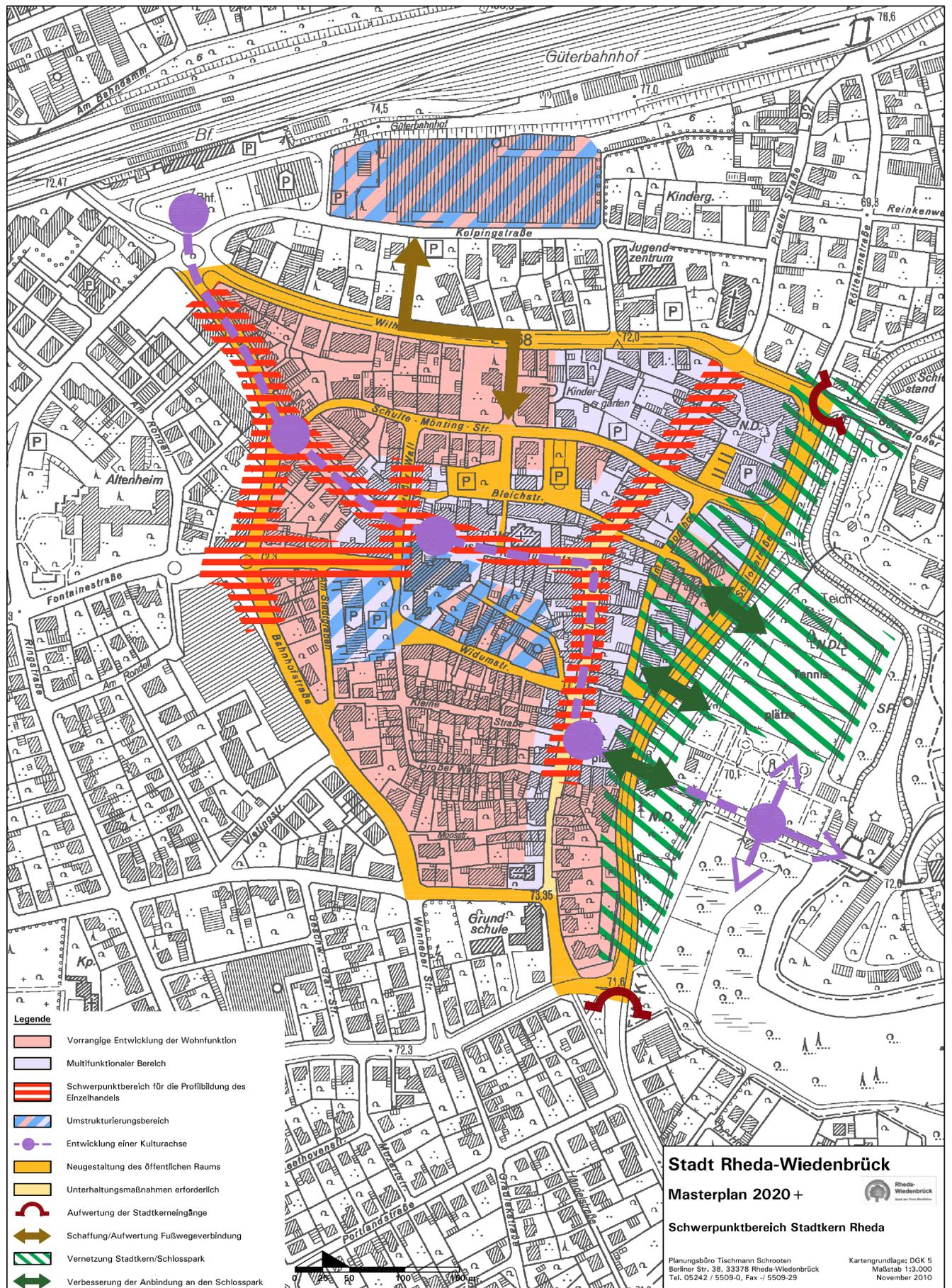


Abb. 82: Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Rheda – siehe auch maßstabsgerechter Ausdruck im Anhang

### *Kulturachse/ Stadtplätze*

Ausgehend vom Schloss wird die Kulturachse vom Doktorplatz über die Berliner Straße bis zum Rathaus entwickelt. Bei einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich Widumstraße/Nadelstraße kann eine direkte Verbindung zwischen Doktorplatz und Rathaus geschaffen werden. Der Doktorplatz und der Rathausplatz als zentrale Plätze sind als Veranstaltungsorte weiter zu entwickeln. Sie eignen sich gut für Feste, Konzerte und Märkte. Bereits heute finden hier einige solcher Events statt. Dies ist in Zukunft weiter zu intensivieren. Bei Leerständen können Schaufenster und Läden für kulturelle Präsentationen zwischengenutzt werden. Über ein gemeinsames Programmheft und ein einheitliches Logo ist die Kulturachse zu bewerben und ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken. Beschilderungen und ein gestalterisches Leitsystem sollten im Stadtraum auf die Achse aufmerksam machen.

### *Einbindung des Bahnhofs*

Im weiteren Verlauf bindet die Kulturachse den Bahnhof an die Innenstadt an. Der Bahnhof stellt zum einem mit seinem attraktiven Bahnhofsvorplatz ein Potenzial als Veranstaltungsort dar, zum anderen bietet er für Auswärtige eine gute Möglichkeit mit dem ÖPNV nach Rheda zu kommen und kulturelle Veranstaltungen zu besuchen. Die Anbindung zwischen dem Stadtkern und dem Bahnhof ist dabei vor allem für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Bahnhofstraße aufzuwerten. Für den Auswärtigen sind in zentralen Bereichen Informationstafeln anzubringen, die auf den Stadtkern und die Schlossanlage aufmerksam machen.

### *Einzelhandels- entwicklung*



Abb. 83: Einzelhandel an der Bahnhofstraße

Parallel zur Entwicklung der Kulturachse ist auch die Entwicklung des Einzelhandels zu fördern. Zur Attraktivitätssteigerung sollte der Einzelhandel möglichst räumlich konzentriert werden. Als künftiger Schwerpunktbereich werden die Berliner Straße, der Rathausplatz sowie der Neue Wall und ein Abschnitt der Bahnhofstraße hervorgehoben. In der Bahnhofstraße kann so auch der neue Nahversorgungsstandort besser eingebunden werden, der vor einigen Jahren gezielt als Magnet am Rande der Innenstadt angesiedelt worden ist.

Im Zusammenspiel mit der Kulturachse entsteht so eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof, Innenstadt und Schloss. Denkbar sind auch Märkte bei denen Kultur und Einzelhandel mit einander verbunden werden können z.B. Handwerker- und Trödelmärkte. So können bislang ungenutzte Potenziale Rhedas herausgestellt werden. Beide Entwicklungen können sich dabei gegenseitig verstärken und zur Profilbildung des Stadtkerns einen besonderen Beitrag leisten.

### *Gestalterische Aufwertung*

Um die Attraktivität Rhedas insgesamt zu steigern muss auch weiterhin das Ziel der gestalterischen Aufwertung des Stadtkerns verfolgt werden. Dabei ist für den öffentlichen Raum ein einheitliches Möblierungs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln und umzusetzen. Neben den bereits angesprochenen Bereichen besteht an der Bleichstraße und den hier angesiedelten Parkplätzen ein hoher Gestaltungsbedarf. Die Platzfläche ist derzeit ungeordnet und die vorhandenen Heckenpflanzungen sind gestalterisch wenig ansprechend. Im Zuge einer Neugestaltung sollte durch ein abgestimmtes Konzept für die Pflasterung und ein gestalterisches Grünkonzept eine städtebauliche Aufwertung und Neuordnung der Platzfläche erreicht werden.

Gestalterisch aufzuwerten sind ebenfalls die Eingänge in den Stadtkern. Besonderer Handlungsbedarf besteht hier beim nördlichen und südlichen Stadtkerneingang an der Schlossstraße. Die notwendige Neugestaltung ist dabei mit der Vernetzung des Schlossparks zu kombinieren, um für den Besucher bereits bei der Einfahrt im Kern auf diesen attraktiven Bereich aufmerksam zu machen.

Zusammenfassend lässt sich hinsichtlich der Straßengestaltung feststellen, dass das Erscheinungsbild von Rheda vor allem durch die umgebenden Straßen mit ihrer verkehrsgerechten Gestaltung und die Stadtkerneingänge beeinträchtigt wird. Schlossstraße und Bahnhofstraße sind hier schwerpunktmäßig aufzuwerten.

### 6.1.2. Wiedenbrück

In Wiedenbrück steht vor allem die Pflege und (Weiter-)Entwicklung des historischen Stadtkerns und seine Vernetzung mit den umliegenden Grünräumen im Vordergrund.

Der historische Stadtkern ist durch die Sanierungsmaßnahmen der vergangenen Jahrzehnte bereits umfassend herausgearbeitet worden. Dies gilt es in der Zukunft fortzusetzen. Weiterhin sind private und öffentliche Maßnahmen zur Stadtkernsanierung erforderlich. Bereits vor längerer Zeit sanierte Plätze und Straßenräume sind teilweise erneut zu überprüfen und ggf. anzupassen. Die Gebäudesubstanz ist vor allem über private Maßnahmen weiter instandzusetzen und zu erhalten. Die Stadt kann dies durch die Fortsetzung des Fassadenprogramms und der Förderung von Modernisierungsmaßnahmen fördern.

*Pflege des Stadtbilds*

Maßnahmen seitens der Stadt sind ansonsten in erster Linie bei der Gestaltung des öffentlichen Raums erforderlich. In Bezug auf Charakter und Wirkung der heutigen Straßen- und Platzräume im historischen Kern ist zu beachten, dass viele bereits vor mehr als einem Jahrzehnt saniert worden sind und sie somit teilweise in die Jahre gekommen sind. Daher ergibt sich in Teilen der Bedarf, umfassende Neugestaltungen vorzunehmen. Jüngst erfolgt z.B. bereits der Umbau der Mönchstraße und der Ausbau der Straße An der Tiefe. In Teilen sind andererseits eher Instandsetzungsmaßnahmen vorzunehmen bzw. die Unterhaltungs- und Pflegekonzepte zu überprüfen. Dies betrifft z.B. insbesondere den Konrad-Adenauer-Platz als Übergang zwischen dem ehemaligen Landesgartenschauengelände und dem Stadtkern.

*Aufwertung des öffentlichen Raums*



Abb. 84: Konrad-Adenauer-Platz

Der Straßenum- und Straßenneugestaltung im Altstadtbereich ist dabei ein einheitliches Gestaltungskonzept zu Grunde zu legen, um die Attraktivität und Aufenthaltsqualität dauerhaft zu erhalten und weiterzuentwickeln. Aufgrund der zahlreichen Denkmäler ist hier darauf zu achten, dass die Gestaltung im Einklang mit der historischen Bebauung steht und z.B. herausragende Fassaden nicht durch unzureichend aufgeastete Bäume oder Büsche verstellt werden.

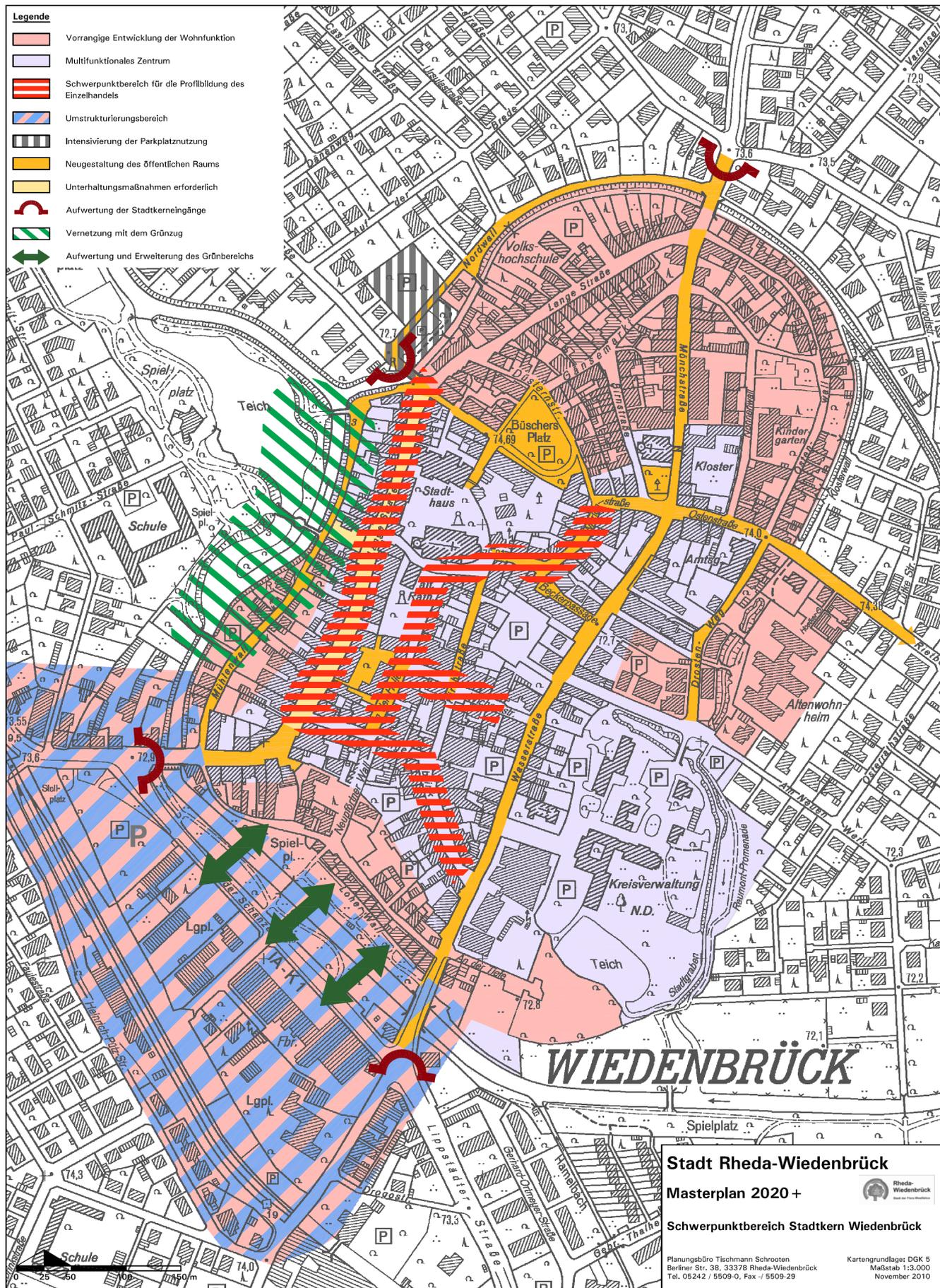


Abb. 85: Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Wiedenbrück – siehe auch maßstabsgerechter Ausdruck im Anhang

Die im Stadtkern neu zu gestaltenden Straßen sind in der Abb. 85 eingetragen. Zu nennen ist insbesondere die Wasserstraße, bei der sich nach dem Bau des Südrings und der damit einhergehenden Entlastung neue Gestaltungsspielräume ergeben.

Im Zuge der gestalterischen Aufwertung sind auch die Stadtkerneingänge zu betrachten. Insbesondere bei den Eingängen an der Mönchstraße, der Wasserstraße, der Langen Straße und der Rektoratsstraße besteht Handlungsbedarf. Zufahrten zur Langen Straße und zur Wasserstraße sind im Zusammenhang mit der Entwicklung der Potenzialfläche Auf der Schanze aufzuwerten und neu zu gestalten. Die Diskussionen um das Rindertor haben gezeigt, dass generell der Wunsch nach einer Verdeutlichung der Eingangssituationen besteht. Dabei ist jedoch eine angepasste Gestaltung zu wählen, die sich sensibel in das Umfeld einfügt. Historisierende Maßnahmen können im Übergang zu dem umfassend strukturell intakten Altstadtbereich mit vielen Denkmälern irreführend wirken.

Eine Neugestaltung ist auch für den Büschersplatz anzustreben. Seit langer Zeit dient er lediglich dem Parken und weist keine ansprechende Gestaltung auf. Um neuen Gestaltungsspielraum zu schaffen, ist die Parknutzung teilweise zu verlagern. Denkbar wäre z.B. eine Ausweitung des Parkangebots am Nordwall oder der Bau einer Tiefgarage unter dem Büschersplatz. Die verbleibenden Stellplätze sind neu zu ordnen und ansprechend zu gestalten. Die dann frei werdenden Flächen können für Außengastronomie und als Aufenthaltsbereiche z.B. für Jugendliche genutzt werden.

Im Zuge eines neuen Gestaltungskonzepts ist auch eine Teilbebauung des Platzes zu prüfen, die sich in der Lage an der früher vorhandenen Bebauung des Platzes orientieren sollte (siehe Abb. 86). Früher befand sich im Südosten des Platzes ein mehrgeschossiges Fachwerkhaus. Das Gebäude hat den Platz nach Süden gefasst und hier eine klare Raumkante ausgebildet. Heute wäre grundsätzlich eine Neubebauung an dieser Stelle sinnvoll. Das denkbare Volumen wäre in Varianten städtebaulich zu prüfen. Der Standort eignet sich für die Ansiedlung von Gastronomie in den Erdgeschosszonen in der Kombination mit Außengastronomie auf dem Platz. In den Obergeschossen wäre die Einrichtung von zentral gelegenen Seniorenwohnungen denkbar.

Bei einer Teilbebauung ist jedoch auch der Platzbedarf der Herbstkirmes zu berücksichtigen. Derzeit wird der Platz dabei zum Aufstellen größerer Fahrgeschäfte genutzt. Sofern sich diese bei einer Teilbebauung nicht mehr integrieren lassen, könnte unter Umständen der Parkplatz zwischen Kirchstraße und Wasserstraße als Ergänzungsstandort für die Kirmes genutzt werden.

Im Einzelhandel prägt eine Vielzahl von inhabergeführten, hochwertigen Einzelhandelsgeschäften das Bild im Zentrum von Wiedenbrück. Durch diese Struktur besitzt Wiedenbrück bereits eine teils in die Region reichende Anziehungskraft zum Einkaufen, auch wenn die Verkaufsflächenausstattung in Zahlen dies nicht vollständig wiedergibt. Der Einzelhandel stellt mit diesem Charakter ein großes Potenzial auch für die weitere Entwicklung des Stadtkerns Wiedenbrück dar. Zur weiteren

### *Neugestaltung des Büschersplatz*

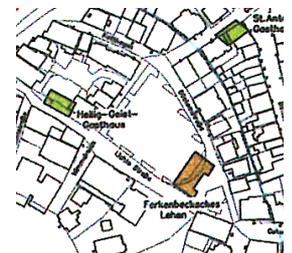


Abb. 86: Historische Bebauung auf dem Büschersplatz (Quellen: Stadtarchiv/FH Köln)

### *Einzelhandelsentwicklung*

Stärkung der Struktur ist eine Konzentration der Geschäfte im zentralen Bereich anzustreben. Zu nennen sind vor allem die Lange Straße, der Klingelbrink, das Umfeld des Marktplatzes und die Marienstraße.

#### *Stärkung des Wochenmarkts*

In diesem Zusammenhang ist auch der Wochenmarkt von Bedeutung. Seine bislang etwas untergeordnete Funktion kann gestützt werden durch

- eine Diversifizierung des Angebots, ggf. Probezeit für neue Händler,
- die Gestaltung der Marktstände, ein einheitliches Erscheinungsbild,
- die Anordnung der Marktstände.

#### *Vernetzung mit dem innerstädtischen Grünzug*



Abb. 87: Umflut

Wiedenbrück ist von zahlreichen Grünbereichen umgeben und verfügt über einen zentralen Zugang zur Flora-Westfalica. Dieser Zugang aus der Zeit der Landesgartenschau ist jedoch „in die Jahre gekommen“ und es werden zunehmend Unterhaltungsarbeiten erforderlich. Insgesamt gilt es den Bereich in Zusammenhang mit dem Konrad-Adenauer-Platz dauerhaft aufzuwerten und die Vernetzung mit der angrenzenden Flora Westfalica weiter auszubauen. Die teilweise marode Möblierung des öffentlichen Raums ist zeitgemäß zu erneuern.

Auch entlang der Umflut und der Ems im Süden des Stadtkerns sind die Vernetzung und die Wegeführungen mit den Grünräumen in Teilen verbesserungswürdig. Dies betrifft vor allem den Bereich am Nordwall und die Grünvernetzung zur Potenzialfläche Auf der Schanze. Die Umstrukturierung der Fläche Auf der Schanze steht hiermit in einem engen Zusammenhang. Der vorliegende Entwurf als Ergebnis des Realisierungswettbewerbs von 2003 sieht nach Verlagerung der Straße Auf der Schanze nach außen in Richtung Südwesten eine Ausweitung und Verzahnung des Grünzugs mit der geplanten Neubebauung und dem „Rücken“ der Altstadt vor. Eine Umsetzung wird die Situation und Weiterentwicklung im Stadtkern deutlich positiv beeinflussen (Kapitel 6.1).

## **6.2. Wohngebiete im Wandel der Zeit**

Übergeordnete Zielsetzung des Konzepts ist die gezielte Weiterentwicklung bestehender, charaktvoller Siedlungen und die Bewältigung des Generationenwechsels in den Quartieren.

Als Grundlage für die weitere Arbeit in den Siedlungen sind Steckbriefe für die einzelnen Siedlungstypen entwickelt worden. Diese basieren auf einer Analyse des Bestands. Sie zeigen Entwicklungspotenziale auf und benennen Probleme sowie zentrale Maßnahmen zu deren Milderung bzw. Behebung.

Neben baulichen Maßnahmen z.B. im öffentlichen Raum, die von der Stadt umgesetzt werden können, stellt in allen Siedlungstypen die Sensibilisierung der Eigentümer für den städtebaulichen Charakter ihres Quartiers einen zentralen Erfolgsfaktor dar. Entscheidend für den Charakter der Siedlungen und ihre wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit sind vor allem die privaten Gebäude, ihre Unterhaltung und die hier durchzuführenden Um- und Anbaumaßnahmen. Eine besondere Herausforderung

ergibt sich daraus in Siedlungsbeständen mit vielen Einzeleigentümern, da es eine Vielzahl von Akteuren anzusprechen, zu koordinieren und überzeugen gilt.

Zur Sensibilisierung sind verschiedene Maßnahmen denkbar:

- Informationsveranstaltungen zur Baukultur in den Wohnquartieren
- Zeitungsserie zu verschiedenen Siedlungen, ihrer Stadtbaugeschichte und dem Wandel der Quartiere im Laufe der Zeit
- Umsetzung von Modellprojekten
- Kooperation mit den örtlichen Architekten, ggf. Arbeitsgruppe zur Wohnbaukultur
- Einrichtung einer Beratungsstelle und Information zu qualitätserhaltendem Um- und Anbau

Grundsätzlich ist auch der Erlass von Satzungen z.B. einer Gestaltungssatzung denkbar. Die Erfahrung in anderen Städten zeigt jedoch, dass in vielen Fällen freiwillige Maßnahmen und Beratung zu einer größeren Akzeptanz bei den Eigentümern führen. In besonderen städtebaulichen Situationen kann jedoch ergänzend zur Sensibilisierung und Beratung der Eigentümer der Erlass einer Satzung sinnvoll sein.

Die Entwicklung des vorhandenen Siedlungsbestands stellt insgesamt eine Daueraufgabe dar, die es schrittweise zu bewältigen gilt. Siedlung für Siedlung sind basierend auf den Steckbriefen und den Ergebnissen der Bestandsanalyse Maßnahmenkonzepte zu entwickeln und umzusetzen.



Abb. 88: Quartierstypen im Stadtgebiet

*Typ 1: Mehrfamilien-  
häuser aus den  
1920er–1960er  
Jahren*

<b>Städtebauliche Struktur</b>	
Identität	Geschosswohnungsbau i.W. in Zeilenbauweise mit stark durchgrüntem Zwischen- und Randbereichen, wechselnd zwischen trauf- und giebelständiger Ausrichtung zur Straße
Entstehungszeit	1920er - 1960er Jahre
Eigentümerstruktur	Überwiegend Wohnungsgesellschaften (z.B. Ravensberger Heimstätten GmbH/KHW) oder Immobiliengesellschaften, tlw. privatisierte Wohnanlagen mit Eigentumswohnungen
Bedeutung Grün	Abschnittsweise stark durchgrünt mit prägender Wirkung für den Charakter der Siedlung und den Straßenraumeindruck
Stellplatzsituation	Sammelanlagen auf den privaten Grundstücksflächen in den rückwärtigen Höfen oder im Vorgartenbereich, z.T. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum
<b>Baustruktur</b>	
„Hausart“	Mehrfamilienhäuser (i.W. Mietwohnungsbau), abschnittsweise jeweils baugleich: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2- und 3-geschossige Gebäude in Zeilenbauweise, vereinzelt 4-geschossig</li> <li>• Z.T. vereinzelt Sonderbauformen</li> </ul>
Geschossigkeit	Überwiegend 2-geschossig zzgl. ausgebautem Dachgeschoss und 3-geschossig
Dachlandschaft	I.W. einheitliche Dachlandschaft, tlw. mit Gauben
Hausgärten	Überwiegend Gemeinschaftsgärten mit halböffentlichem Charakter, i.W. großzügige Freiflächen, jedoch unterschiedliche Qualität (tlw. ungegliederte Rasenflächen, tlw. mit altem Baumbestand), vereinzelt noch als Mietergärten, teilweise in Privatgärten aufgeteilt
Öffentlicher Raum/ z.B. Straßengestaltung, Spielplätze, Treffpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnittsweise Straßengestaltung durch Baumpflanzungen und Gliederung durch Baumtore, Pflasterwechsel etc.</li> <li>• Tlw. fehlende Gliederung des Straßenraums</li> <li>• Z.T. gelungene Platzbildung durch Stellung der Gebäude</li> <li>• Spielplätze z.T. gestaltungsbedürftig</li> <li>• Z.T. Mangelhafte Gestaltung von Garagenhöfen und Nebenanlagen, z.B. Müllsammelstellen</li> </ul>



<b>Nachverdichtungspotenzial</b>	
Freie Grundstücke (%)	----
Anbauten	----
Einzelhäuser (Baulücken/Blockinneres)	---
<b>Bewertung</b>	
<b>Qualitäten/Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität durch....</li> <li>• .... einheitliche Baukörpergestaltung und übergeordnete Grundformensprache in Architektur und Städtebau und ....</li> <li>• .... Stellung/Anordnung der Gebäude im Straßenzug</li> <li>• Z.T. bereits vorhandene Balkone bzw. nachträglicher Anbau</li> <li>• Z.T. stark durchgrünte Quartiere (alter Baumbestand)</li> <li>• Z.T. attraktive Freibereiche</li> <li>• Platzbildungen bzw. Bildung von Vorzonen durch Stellung der Gebäude</li> </ul>
<b>Probleme/Mängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Z.T. Defizite im Wohnumfeld (fehlende Gliederung und Gestaltung der Gemeinschaftsfreiflächen)</li> <li>• Gebäude im Einzeleigentum tlw. durch Umbauten und Modernisierungsmaßnahmen überformt</li> <li>• Überwiegend keine barrierefreien Zugänge der Wohnungen</li> <li>• Z.T. fehlende oder sanierungsbedürftige Balkone</li> <li>• Z.T. mangelhaft gestaltete Garagenhöfe</li> <li>• Oberflächengestaltung der Straßenräume instandsetzungs-/erneuerungsbedürftig</li> </ul>
<b>Zielsetzung/ Entwicklungspotenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung und Stärkung der vorhandenen Struktur - behutsamer Umgang</li> <li>• Auf Grund der bereits verdichteten Siedlungsform kein geeigneter Nachverdichtungsstandort</li> <li>• Entwicklungspotenzial für Seniorenwohnungen und kleinere Wohnungen für Alleinstehende</li> </ul>
<b>Umsetzungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung von einheitlichen Gestaltungs- und Aufwertungskonzepten in Zusammenarbeit mit den Wohnungsgesellschaften</li> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raums und der Gemeinschaftsflächen (Handlungsspielraum für Wohnungsgesellschaften)</li> <li>• Barrierefreier Umbau von Wohnungen</li> <li>• Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren, barrierefreier Zugang wichtig</li> <li>• Bei Wohnungsgesellschaften Umsetzung umfassender Konzepte mit wenigen Akteuren möglich</li> <li>• Bei Eigentumswohnungen/Einzeleigentümern Moderationsprozess erforderlich</li> </ul>
<b>Umsetzungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständiger Umbau schwierig, da der Bestand einmal leer gezogen werden muss</li> </ul>

Typ 2: Siedlungshäuser aus den 1920er-1960er Jahren

Städtebauliche Struktur	
Identität	Eigenheimsiedlungen
Entstehungszeit	1920er - 1960er Jahre
Eigentümerstruktur	Einzeleigentümer
Bedeutung Grün	Durchgrünte Privatgrundstücke
Stellplatzsituation	Stellplätze auf den privaten Grundstücken, meist ungeordnete Parkplätze im Straßenraum
	
Baustruktur	
„Hausart“	Freistehende Einzelgebäude, i.W. Siedlungshäuser, vereinzelt Stadtvillen, sog. „Kaffeemühlen“ und Doppelhäuser
Geschossigkeit	I.W. 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -geschossig, „Kaffeemühlen“ 2-geschossig zzgl. ausgebautem Dachgeschoss
Dachlandschaft	I.W. Satteldächer mit 50-55° Dachneigung, z.T. Schleppgauben mit stehenden Wangen, keine einheitliche Dachfarbe und „Kaffeemühlen“ mit Walmdach
Hausgärten	Große Gartenbereiche mit Baumbestand (ehemalige Nutzgärten zur Selbstversorgung), heute i.W. als Ziergärten gestaltet
Einfriedungen/Vorgärten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Große, unterschiedlich gestaltete und bepflanzte Vorgärten mit ca. 0,5-2,0 m hohen Hecken zum öffentlichen Straßenraum, vereinzelt niedrige Mauern</li> <li>• Wohngärten häufig durch hohe Buchenhecken (&gt; 2 m) zum öffentlichen Straßenraum abgegrenzt</li> </ul>
Öffentlicher Raum/ z.B. Straßengestaltung, Spielplätze, Treffpunkte	Z.T. fehlende abschnittsweise Gliederung des Straßenraums und mangelhafte Gestaltung von im städtebaulichen Konzept vorgesehenen zentralen Platzsituationen
Nachverdichtungspotenzial	
Freie Grundstücke (%)	----
Anbauten	Tlw. bereits erfolgt, passen sich aber z.T. in Gestaltung und Maßstab nicht in den Charakter der Siedlung ein und beeinträchtigen den einheitlichen Charakter
Einzelhäuser (Baulücken/Blockinneres)	Geringes Potenzial, nur vereinzelt in den rückwärtigen Bereichen möglich, auf Grund der Siedlungsstruktur sensible Einfügung besonders wichtig (Nachbarschaftabstimmung)

<b>Bewertung</b>	
<b>Qualitäten/Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überwiegend als zusammenhängende Einheit wahrnehmbare Straßenzüge mit einheitlicher Grundformensprache (Höhenentwicklung, Dachlandschaft etc.)</li> <li>• Häufig zentrale Lage zum Stadtkern</li> <li>• Attraktiver Wohnstandort für Familien</li> </ul>
<b>Probleme/Mängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ursprungsgebäude weisen hohen energetischen Sanierungsbedarf auf</li> <li>• Für Familien tlw. zu geringe Wohnfläche, die nicht den heutigen Raumbedürfnissen entspricht</li> <li>• Z.T. Beeinträchtigung des einheitlichen Gesamteindrucks durch unangepasste Modernisierung der Baukörper (Anbauten, Vorbauten, Gauben, Materialwahl etc.)</li> <li>• In einigen Bereichen sind z.T. Neubauten entstanden, die sich gestalterisch und maßstäblich (z.B. Dachform, Traufhöhe) nicht in den Straßenzug einfügen</li> <li>• In der Regel keine barrierefreie Wohnungen</li> <li>• In Teilen stark überalterte Bewohnerstruktur → Generationenwechsel steht an</li> <li>• Oberflächengestaltung der Straßenräume instandsetzungs-/erneuerungsbedürftig</li> </ul>
<b>Zielsetzung/ Entwicklungspotenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt des einheitlichen Charakters des Quartiers</li> <li>• Zukunftsfähige Entwicklung über angepasste Modernisierungen des Bestands</li> <li>• Potenzial als Wohnstandort für Familien, jedoch An- und Umbauten häufig erforderlich</li> <li>• Bewältigung des Generationenwechsels und Förderung einer gemischten Altersstruktur</li> </ul>
<b>Umsetzungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauberatung und Gestaltungshandbücher zu sachgerechtem Umbau und Modernisierung</li> <li>• Entwicklung von Grundrisstypen zu Umbau/Erweiterung der Gebäude</li> <li>• Ggf. Gestaltungssatzungen</li> <li>• Einbeziehung der einzelnen Eigentümer notwendig, ggf. Moderationsprozesses für einzelne Straßenzüge/Quartiersteile</li> <li>• Anreize über städtische Förderprogramme zur Sanierung</li> </ul>
<b>Umsetzungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung umfassender Konzepte nur durch gemeinsames Handeln einer Vielzahl von Akteuren möglich</li> </ul>

*Typ 3: Zweistöck-  
häuser aus den  
1960er-1970er  
Jahren*

<b>Städtebauliche Struktur</b>	
Identität	Siedlungen mit i.W. Zweistöckhäusern als Einzel- oder Doppelhaus
Entstehungszeit	Überwiegend ca.1960-1970er Jahre
Eigentümerstruktur	Einzeleigentümer
Bedeutung Grün	Durchgrünte Privatgrundstücke
Stellplatzsituation	Stellplätze auf den privaten Grundstücken, meist ungeordnete Parkplätze im Straßenraum
	
<b>Baustruktur</b>	
„Hausart“	Freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser, z.T. Doppelhäuser
Geschossigkeit	Überwiegend 2-geschossig mit ausgebautem Dachgeschoss
Dachlandschaft	Überwiegend einheitliche Dachlandschaft, Satteldächer, Dachneigungen ca. 30°, dunkle Dacheindeckung, i.W. keine Dachaufbauten, lediglich Dachflächenfenster
Hausgärten	Privatgärten, überwiegend als Ziergarten gestaltet
Einfriedungen/Vorgärten	Häufig niedrige Hecken und Mauern, offene Vorgärten z.T. gärtnerisch aufwendig gestaltet
Öffentlicher Raum/ z.B. Straßengestaltung, Spielplätze, Treffpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnittsweise Gestaltungsbedarf im öffentlichen Straßenraum (fehlende Gliederung)</li> <li>• Unzureichend gestaltete Platzsituationen, die im städtebaulichen Konzept vorgesehen waren, reine Nutzung als Parkplätze</li> </ul>
<b>Nachverdichtungspotenzial</b>	
Freie Grundstücke (%)	Z.T. einzelne freie Grundstücke
Anbauten	Potenzial für Anbauten (z.B. Wintergärten) vorhanden
Einzelhäuser (Baulücken/Blockinneres)	Aufgrund der Grundstückszuschnitte i. W. kein Nachverdichtungspotenzial in den rückwärtigen Gärten

<b>Bewertung</b>	
<b>Qualitäten/Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität durch ....</li> <li>• .... als zusammenhängende Einheit wahrnehmbare Straßenzüge mit einheitlicher Gestaltung und Grundformensprache in Architektur und Städtebau</li> <li>• .... z.T. besonderes städtebauliches Konzept mit Straßenaufweitungen (Platzsituation)</li> <li>• .... z.T. besondere Stellung und Anordnung der Gebäude im Straßenzug</li> </ul>
<b>Probleme/Mängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Z.T. Beeinträchtigung des einheitlichen Gesamteindrucks durch unangepasste Modernisierung der Baukörper (Gauben, Materialwahl etc.)</li> <li>• Die Sammel- und Wohnstraßen erfüllen fast ausschließlich funktionale Ansprüche als Erschließungssysteme - fehlende abschnittsweise Gliederung und Gestaltung der Platzsituationen</li> <li>• Oberflächengestaltung der Straßenräume instandsetzungs-/erneuerungsbedürftig</li> <li>• Städtebauliche Qualitäten sind z.T auf Grund der mangelhaften Gestaltung des öffentlichen Raums nicht wahrnehmbar</li> </ul>
<b>Zielsetzung/ Entwicklungspotenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raums, besonders der im städtebaulichen Konzept angelegten Quartiersplätze</li> <li>• Vermittlung der städtebaulichen Qualität</li> <li>• Erhalt des einheitlichen Charakters des Quartiers</li> <li>• Zukunftsfähige Entwicklung über angepasste Modernisierungen des Bestands</li> <li>• Potenzial als Wohnstandort für Familien nach Umbau aber auch für Seniorenwohnungen oder Wohnungen für Alleinstehende denkbar</li> <li>• Förderung einer gemischten Altersstruktur</li> </ul>
<b>Umsetzungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauberatung und Gestaltungshandbücher zu sachgerechtem Umbau und Modernisierung</li> <li>• Entwicklung von Grundrisstypen zum Umbau der Gebäude</li> <li>• Einbeziehung der einzelnen Eigentümer notwendig ggf. Moderationsprozesses für einzelne Straßenzüge/Quartiersteile</li> <li>• Anreize über städtische Förderprogramme zur Sanierung</li> </ul>
<b>Umsetzungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung umfassender Konzepte nur durch gemeinsames Handeln einer Vielzahl von Akteuren möglich</li> </ul>

*Typ 4: Bungalow-siedlungen aus den 1950er Jahren*

<b>Städtebauliche Struktur</b>		
Identität	Bungalow-Siedlung mit großzügigen offenen Vorgartenbereichen	
Entstehungszeit	Ca. 1950er Jahre	
Eigentümerstruktur	Einzeleigentümer	
Bedeutung Grün	Durchgrünte Privatgrundstücke	
Stellplatzsituation	Stellplätze auf den privaten Grundstücken, meist ungeordnete Parkplätze im Straßenraum	
<b>Baustruktur</b>		
„Hausart“	Freistehende Einfamilienhäuser (Bungalows)	
Geschossigkeit	1-geschossig, z.T. nachträglich aufgestockt (ausgebautes Dachgeschoss)	
Dachlandschaft	Überwiegend Satteldächer, relativ einheitlich, zwischen 30°-35°, einheitliche dunkle Eindeckung (dunkelbraun, anthrazit), kaum Gauben	
Hausgärten	Privatgärten, gärtnerisch gestaltet	
Einfriedungen/Vorgärten	Großzügige Vorgartenbereiche, überwiegend Rasenflächen, i.W. Verzicht auf Einfriedungen der Vorgärten zur öffentlichen Verkehrsfläche sowie zum Nachbargrundstück	
Öffentlicher Raum/ z.B. Straßengestaltung, Spielplätze, Treffpunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschnittsweise Gestaltungsbedarf im öffentlichen Straßenraum (fehlende Gliederung)</li> </ul>	
<b>Nachverdichtungspotenzial</b>		
Freie Grundstücke (%)	----	
Anbauten	Tlw. sind Aufstockungen bereits erfolgt, die den Charakter der Siedlung jedoch beeinträchtigen	
Einzelhäuser (Baulücken/Blockinneres)	Aufgrund der Grundstückszuschnitte i. W. kein Nachverdichtungspotenzial in den rückwärtigen Gärten	

<b>Bewertung</b>	
<b>Qualitäten/Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als zusammenhängende Einheit wahrnehmbare Straßenzüge</li> <li>• I.W. noch einheitliche Bebauungsstruktur</li> <li>• Großzügiger, einheitlicher Straßenraumeindruck</li> </ul>
<b>Probleme/Mängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Z.T. Beeinträchtigung des einheitlichen Gesamteindrucks durch unangepasste, unmaßstäbliche Modernisierung der Baukörper (Aufstockung, Anbauten etc.)</li> <li>• Oberflächengestaltung der Straßenräume instandsetzungs-/erneuerungsbedürftig</li> </ul>
<b>Zielsetzung/ Entwicklungspotenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt des einheitlichen Charakters des Quartiers</li> <li>• Zukunftsfähige Entwicklung über angepasste Modernisierungen des Bestands</li> <li>• Potenzial als Wohnstandort für Senioren, da die Bungalowbauweise den Umbau von barrierefreien Wohnungen erleichtert</li> </ul>
<b>Umsetzungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauberatung und Gestaltungshandbücher zu sachgerechtem Umbau und Modernisierung</li> <li>• Einbeziehung der einzelnen Eigentümer notwendig, ggf. Moderationsprozesses für einzelne Straßenzüge/Quartiersteile</li> <li>• Anreize über städtische Förderprogramme zur Sanierung</li> </ul>
<b>Umsetzungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung umfassender Konzepte nur durch gemeinsames Handeln einer Vielzahl von Akteuren möglich</li> </ul>

*Typ 5: Bungalow-siedlungen aus den 1980er Jahren*

<b>Städtebauliche Struktur</b>	
Identität	Bungalow-Siedlung
Entstehungszeit	Ca. 1980er Jahre
Eigentümerstruktur	Einzeleigentümer
Bedeutung Grün	Überwiegend durch Hecken und Vorgärten relativ durchgrünt
Stellplatzsituation	Stellplätze auf den privaten Grundstücken, meist ungeordnete Parkplätze im Straßenraum
	
<b>Baustruktur</b>	
„Hausart“	Freistehende Einfamilienhäuser (Bungalows)
Geschossigkeit	1-geschossig
Dachlandschaft	Abschnittsweise relativ einheitliche Dachlandschaft: überwiegend Satteldächer, Dachneigung 30°-35°, oder Walmdächer, einheitliche Dachfarbe (anthrazit), vereinzelt Flachdachbebauung, überwiegend keine Gauben
Hausgärten	Privatgärten, als Ziergärten gestaltet
Einfriedungen/Vorgärten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Großzügige Vorgartenbereiche, überwiegend gärtnerisch gepflegt</li> <li>• I.W. Verzicht auf Einfriedung der Vorgärten zur öffentlichen Verkehrsfläche</li> <li>• Grundstücke, die von Norden erschlossen werden, sind überwiegend durch hohe Hecken zur Straße abgeschirmt</li> </ul>
Öffentlicher Raum/ z.B. Straßengestaltung, Spielplätze, Treffpunkte	Mangelnde Gestaltung von kleinen Platzsituationen, u.a. Wendehämmer
<b>Nachverdichtungspotenzial</b>	
Freie Grundstücke (%)	----
Anbauten	Potenzial für Anbauten (z.B. Wintergärten) vorhanden
Einzelhäuser (Baulücken/Blockinneres)	Aufgrund der Grundstückszuschnitte i. W. kein Nachverdichtungspotenzial in den rückwärtigen Gärten

<b>Bewertung</b>	
<b>Qualitäten/Chancen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als zusammenhängende Einheit wahrnehmbare Siedlung</li> <li>• I.W. einheitliche Bebauungsstruktur</li> </ul>
<b>Probleme/Mängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tlw. sehr hohe Einfriedungen (mauerartige Wirkung)</li> <li>• Fehlende Gestaltung/Gliederung von Platzsituationen</li> <li>• Oberflächengestaltung der Straßenräume instandsetzungs-/erneuerungsbedürftig</li> </ul>
<b>Zielsetzung/ Entwicklungspotenzial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt des einheitlichen Charakters des Quartiers</li> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raums, besonders in Platzsituationen</li> <li>• Zukunftsfähige Entwicklung über angepasste Modernisierungen des Bestands</li> <li>• Potenzial als Wohnstandort für Senioren, da die Bungalowbauweise den Umbau von barrierefreien Wohnungen erleichtert</li> </ul>
<b>Umsetzungsansätze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauberatung und Gestaltungshandbücher zu sachgerechtem Umbau und Modernisierung</li> <li>• Einbeziehung der einzelnen Eigentümer notwendig, ggf. Moderationsprozesses für einzelne Straßenzüge/Quartiersteile</li> <li>• Anreize über städtische Förderprogramme zur Sanierung</li> </ul>
<b>Umsetzungshemmnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung umfassender Konzepte nur durch gemeinsames Handeln einer Vielzahl von Akteuren möglich</li> </ul>

### 6.3. Zukünftige Nutzung der Potenzialflächen

Im Folgenden werden für drei ausgewählte Potenzialflächen zukünftige Nutzungsmöglichkeiten untersucht. Dabei handelt es sich um Flächen, die aufgrund ihrer Lage und Größe städtebaulich von besonderer Bedeutung sind:

- die Potenzialfläche „Kolpingstraße“
- die Potenzialfläche „Westfalia/ehemalige Kläranlage“
- die Potenzialfläche „Auf der Schanze“

#### 6.3.1. Potenzialfläche „Kolpingstraße“



Abb. 89: Blick auf die Potenzialfläche „Kolpingstraße“

Die Fläche liegt am Rand des Stadtkerns Rheda, nordöstlich des Bahnhofs, südlich der Bahntrasse. In Teilen wirtschaften kleingewerbliche Betriebe. Im Verhältnis zu ihrem städtebaulichen Potenzial in der zentralen Lage ist die Fläche jedoch untergenutzt. Die Erschließungssituation über die enge Kolpingstraße stellt sich insbesondere für den Lieferverkehr als schwierig dar und führt zu Konflikten mit dem östlich benachbarten Kindergarten. Aufgrund der schmalen Straßenparzelle kann diese Situation auch durch den derzeit erfolgenden Straßenausbau nicht entscheidend verändert werden. Der Standort ist somit für gewerbliche Nutzungen mit intensivem bzw. großvolumigem Lieferverkehr dauerhaft nicht geeignet. Die Fläche ist fast vollständig mit einer großen Gewerbehalle bebaut, die Gebäudesubstanz ist insgesamt in einem schlechten Zustand.

Vor diesem Hintergrund ist ein neues Nutzungskonzept für den Bereich zu entwickeln. Durch die zentrale Lage am Bahnhof weist der Standort zum einen ein hohes Entwicklungspotenzial für Nutzungen mit einem größeren Publikumsverkehr auf, er ist aber auch durch die nördlich angrenzende, übergeordnete Schienenstrecke stark mit Verkehrslärm belastet.

Die Fläche liegt durch mindestens zwei Baublöcke vom inneren Bereich des Stadtzentrums Rheda abgesetzt. Dieser Siedlungsraum zwischen Schulte-Mönting-Straße, Wilhelmstraße und Kolpingstraße stellt eine deutliche Randlage des Zentrums dar. Zur qualifizierten Ausbildung und Aufwertung des Stadtkerns Rheda ist eine kompakte Definition der Innenstadt, insbesondere des Einzelhandels entscheidend. Der zentrale Bereich in Rheda leidet heute stark unter seiner diffusen Struktur vor allem in den Randbereichen. Um diese Problematik umzukehren, soll eine städtebauliche Entwicklungsachse zwischen Bahnhof und Schlossanlage aufgebaut werden, die im Rahmen der angestrebten Profilbildung der beiden Stadtkerne einen kulturellen Schwerpunkt erhalten soll (Siehe Kapitel 6.1.1). Daher wird die Fläche an der Kolpingstraße für eine Einzelhandelsentwicklung nicht als geeignet angesehen. Wegen der abgesetzten Lage vom lebendigen Teil des Zentrums wäre absehbar keine Magnetwirkung für den Stadtkern Rheda, sondern eine Konkurrenz zu erwarten. Es stünde zu befürchten, dass schon gegebene Verödungstendenzen verstärkt werden könnten.

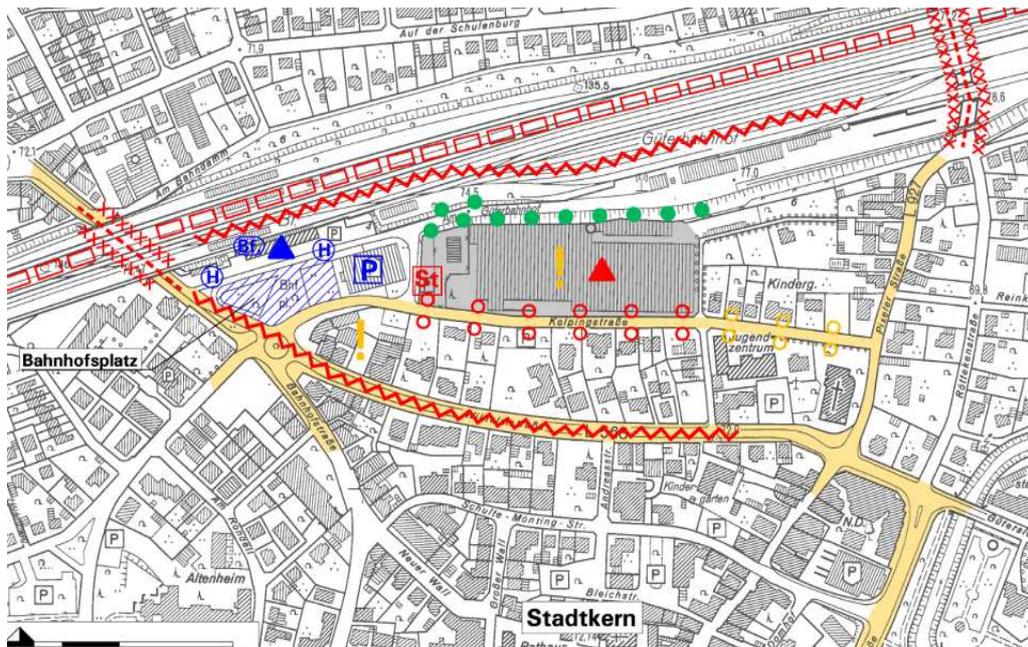


Abb. 90: Bestandssituation „Kolpingstraße“

**Legende:**

**Qualitäten und Chancen**

- Bushaltestelle
- Bahnhof
- Ortsbildprägendes Gebäude
- Fußgänger/Radfahrer Fuß- und Radweg positiv
- Parkhaus
- prägende Grünstruktur
- Spielplatz/Bolzplatz
- Begrünte Stellplätze
- Begrünte Parkplätze

**Mängel und Konflikte**

- Immissionsbelastung durch Verkehr
- Immissionsbelastung durch Gewerbe
- Mittlere Bausubstanz
- Schlechte Bausubstanz
- Diffuse oder fehlende Raumkante
- Ummaßstäbliche Gebäude
- Barrierewirkung
- Überschwemmungsgebiet
- Fehlende Durchlässigkeit
- Unbefriedigende Durchlässigkeit
- Fuß- und Radweg mangelhaft
- Unbefriedigende Straßenraumgestaltung
- Mangelhafte Straßenraumgestaltung
- Gestaltungsbedarf öffentlicher Flächen
- Fehlende Quartiereinfahrt
- Mangelhafte Stellplätze
- Mangelhafte Parkplätze
- Mangelhafte Lagerplätze

Bei einer Folgenutzung müssen ggf. lärmempfindliche Nutzungen von der Bahn abgewandt errichtet und durch Bebauung abgeschirmt werden. Bei dem Nutzungskonzept ist zudem zu berücksichtigen, dass sich östlich angrenzend eine Gärtnerei befindet, die unter Umständen Interesse an einer Betriebserweiterung hat.

Vor diesem Hintergrund sind für diesen Bereich grundsätzlich folgende Nutzungen denkbar, die teilweise auch kombiniert werden können:

- Kulturstandort am Bahnhof
- Dienstleistungen und Kleingewerbe mit kleinteiligem Lieferverkehr entlang der Bahn
- Innenstadtnahe Wohnen mit Abschirmung zur Bahntrasse
- Gliederung mit Grün i.V.m. Kleingärten und Gärtnerei, ggf. Erweiterung
- Ggf. Integration eines Hotel- und Bildungsstandorts (Unterstützung der Clusterentwicklung im gewerblichen Bereich), Jugendamt etc.
- Kein Einzelhandel

**6.3.2. Potenzialfläche „Westfalia/ehemaliges Klärwerk“**

Die Fläche liegt östlich des Flora Westfalica Geländes und der Ems, sie grenzt im Norden an die Trasse der A 2 an. Sie gliedert sich in das Gelände der ehemaligen Kläranlage und einen Lager- bzw. Fahrzeugabstellplatz, der bis vor einiger Zeit von der Firma Westfalia genutzt worden ist. Aktuell sind beide Flächen ungenutzt. Aufgrund der nördlich verlaufenden A 2 und der östlich angrenzenden gewerblichen Nutzung sind sie vergleichsweise stark mit Immissionen belastet.



Abb. 91: Blick auf die Potenzialfläche „Westfalia/ehemaliges Klärwerk“

Die beiden Flächen werden von der alten Bahntrasse zwischen Rheda und Wiedenbrück gequert. Seitdem auf dieser Trasse der neue Bahnradweg gebaut worden ist, sind sie auch für Radfahrer bzw. Fußgänger erschlossen.

### Legende:

#### Qualitäten und Chancen

-  Bushaltestelle
-  Bahnhof
-  Ortsbildprägendes Gebäude
-  Fußgänger/Radfahrer Fuß- und Radweg positiv
-  Parkhaus
-  prägende Grünstruktur
-  Spielplatz/Bolzplatz
-  Begrünte Stellplätze
-  Begrünte Parkplätze

#### Mängel und Konflikte

-  Immissionsbelastung durch Verkehr
-  Immissionsbelastung durch Gewerbe
-  Mittlere Bausubstanz
-  Schlechte Bausubstanz
-  Diffuse oder fehlende Raumkante
-  Unmaßstäbliche Gebäude
-  Barrierewirkung
-  Überschwemmungsgebiet
-  Fehlende Durchlässigkeit
-  Unbefriedigende Durchlässigkeit
-  Fuß- und Radweg mangelhaft
-  Unbefriedigende Straßenraumgestaltung
-  Mangelhafte Straßenraumgestaltung
-  Gestaltungsbedarf öffentlicher Flächen
-  Fehlende Quartiereinfahrt
-  Mangelhafte Stellplätze
-  Mangelhafte Parkplätze
-  Mangelhafte Lagerplätze

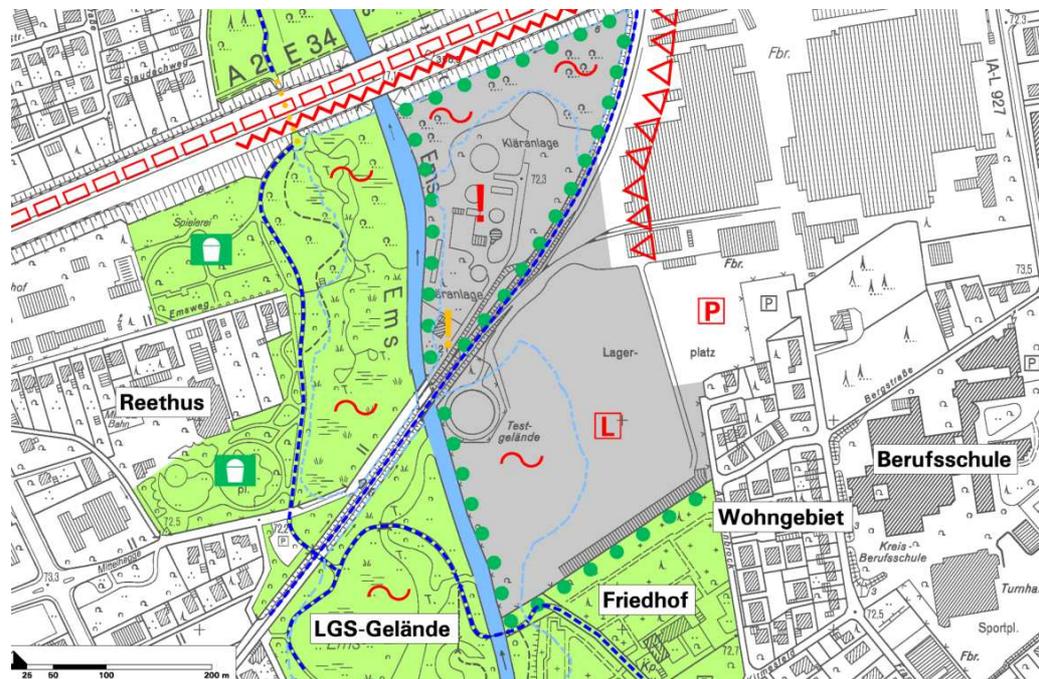


Abb. 92: Bestandssituation „Westfalia/ehemaliges Klärwerk“

Die unmittelbare Lage an der Ems und die Nachbarschaft zum Gelände der Flora Westfalia bietet ein großes Potenzial für die Erweiterung bzw. Vervollständigung des Grünzugs entlang der Ems. Wegen der baulichen Vorrägung und der bestehenden Teilversiegelung können hier sehr gut Freizeit- und Sportnutzungen integriert werden. Unmittelbar entlang der Ems bietet die heutige erhöhte Lage der angrenzenden Flächen gute Möglichkeiten für die Renaturierung des Uferbereichs, die sich auch positiv auf Hochwasserschutzbelange auswirken kann. In einem Teilabschnitt kann eine Strandbar oder ähnliches angelegt werden.

Aufgrund der generellen Zielsetzung, den bestehenden innerstädtischen Grünzug zu ergänzen und aufgrund der städtebaulichen Ausgangssituation sind für die Fläche folgende Nutzungen denkbar:

- Integration in den Grünzug (siehe Kapitel 6.5)
- Naturnahe Ufergestaltung der Ems mit Wegeführung
- Freizeit- und Sportnutzungen (z.B. Tennis, Kletterpark, Wassersport, Strandbar)
- Querung der A 2 im Grünzug ausbauen (Aufwertung Tunnel, langfristig: „Grünbrücke“ oder vergleichbare Projekte)

### 6.3.3. Potenzialfläche „Auf der Schanze“

Die Entwicklung der Fläche steht bereits seit vielen Jahren zur Diskussion. Durch die Stilllegung der Bahnverbindung Rheda-Wiedenbrück-Lippstadt haben das Bahnareal und der ehemalige Bahnhof im Südwesten des Standorts seine ursprüngliche Bedeutung verloren. Das gesamte Umfeld stellt auf Grund der Lage am Rand des Stadtkerns von Wiedenbrück und der Ems einen markanten Bereich mit hohem Entwicklungspotenzial dar. Derzeit sind hier jedoch noch verschiedene Nutzungen (u.a. Lagerplätze, Gewerbebetriebe, Tankstelle) ansässig. Die Straße Auf der Schanze mit einer relativ hohen Verkehrsbelastung bildet eine Barriere zum Stadtkern und zur Ems (siehe Abb. 94).



Abb. 93: Blick auf die Potenzialfläche „Auf der Schanze“

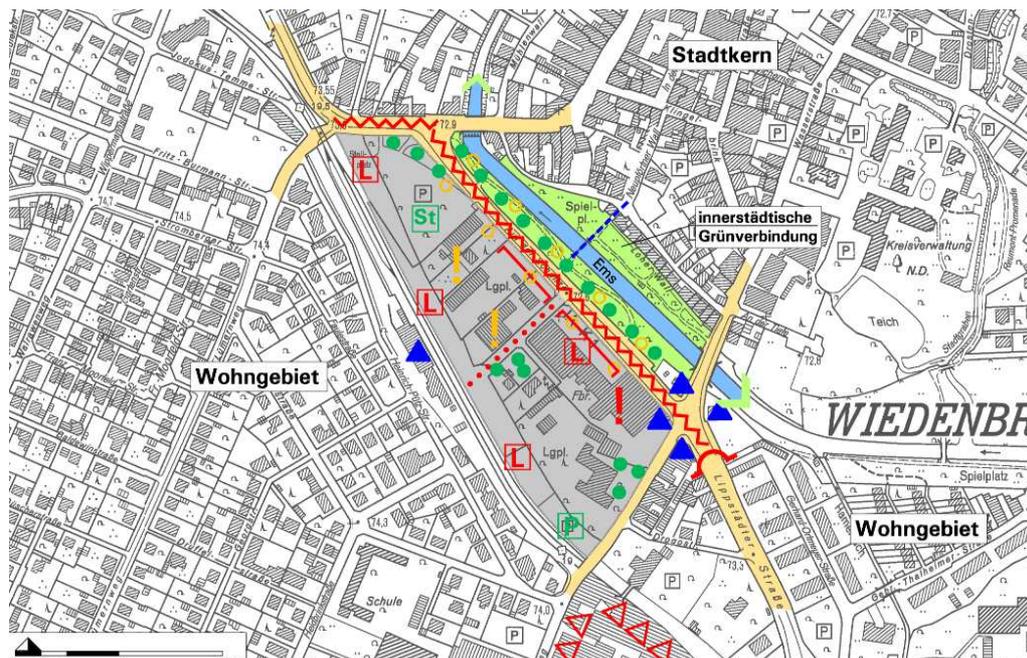


Abb. 94: Bestandssituation „Auf der Schanze“

#### Legende:

##### Qualitäten und Chancen

- Bushaltestelle
- Bahnhof
- Ortsbildprägendes Gebäude
- Fußgänger/Radfahrer Fuß- und Radweg positiv
- Parkhaus
- prägende Grünstruktur
- Spielplatz/Bolzplatz
- Begrünte Stellplätze
- Begrünte Parkplätze

##### Mängel und Konflikte

- Immissionsbelastung durch Verkehr
- Immissionsbelastung durch Gewerbe
- Mittlere Bausubstanz
- Schlechte Bausubstanz
- Diffuse oder fehlende Raumkante
- Unmaßstäbliche Gebäude
- Barrierewirkung
- Überschwemmungsgebiet
- Fehlende Durchlässigkeit
- Unbefriedigende Durchlässigkeit
- Fuß- und Radweg mangelhaft
- Unbefriedigende Straßenraumgestaltung
- Mangelhafte Straßenraumgestaltung
- Gestaltungsbedarf öffentlicher Flächen
- Fehlende Quartiereinfahrt
- Mangelhafte Stellplätze
- Mangelhafte Parkplätze
- Mangelhafte Lagerplätze

Im Jahr 2003 ist ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb zur Umgestaltung der Fläche durchgeführt worden. Der Siegerentwurf sieht eine umfassende Neustrukturierung der Verkehrsführung und der Bebauung sowie eine Anbindung an den Grünzug vor (siehe Abb. 95). Die Umsetzung des Entwurfs wird jedoch bislang durch die Eigentumsverhältnisse und die vorhandenen Nutzungen erschwert.

Vom Grundsatz her überzeugt der Entwurf weiterhin. In einigen Details ist jedoch eine Überarbeitung zu prüfen:

- Anordnung der Stellplätze

Ziel muss es sein, die zentrale Stellplatzanlage möglichst nah an einem der Stadtkerneingänge zu platzieren, möglichst an der Langen Straße. Die Integration privater Stellplätze für die geplante, verdichtete Bebauung und öffentlicher Parkplätze in einer zentralen Tiefgarage ist generell sinnvoll.

- Erschließung

Das städtebauliche Konzept zeigt zunächst einen hohen Anteil an doppelt erschlossenen Gebäuden. Die damit erreichte durchgängige

Südausrichtung vor allem der vorgesehenen Wohnbebauung zum Grünzug ist jedoch sehr positiv zu sehen. Zu prüfen ist, ob die Stichwege bei Einrichtung von unterirdischen Garagen ausschließlich als i.W. fußläufige Wohnwege ausgebildet werden können und die Grundkonzeption damit beibehalten werden kann.



Abb. 95: Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs, 1. Preis: Arbeitsgemeinschaft Hurlbrink-Birlauf, Wegener, Klein, Riesenbeck + Ass. GmbH



Abb. 96: Blick auf die Straße „Auf der Schanze“ und Blick in den östlich angrenzenden Grünzug

Hinsichtlich der zukünftigen Funktionen sind grundsätzlich die folgenden Nutzungen denkbar und können mit dem bestehenden städtebaulichen Konzept in Einklang gebracht werden:

- Innenstadtnahes Wohnen und Sonderwohnformen z.B. Seniorenwohnungen
- Dienstleistungen und Kleingewerbe (kein Einzelhandel) an der künftigen Hauptstraße
- Öffentliche Einrichtungen und Bildungseinrichtungen
- Aufwertung des Grünzugs an der Ems
- Kombinierte Sammelstellplätze für die angesiedelten Nutzungen und den Stadtkern

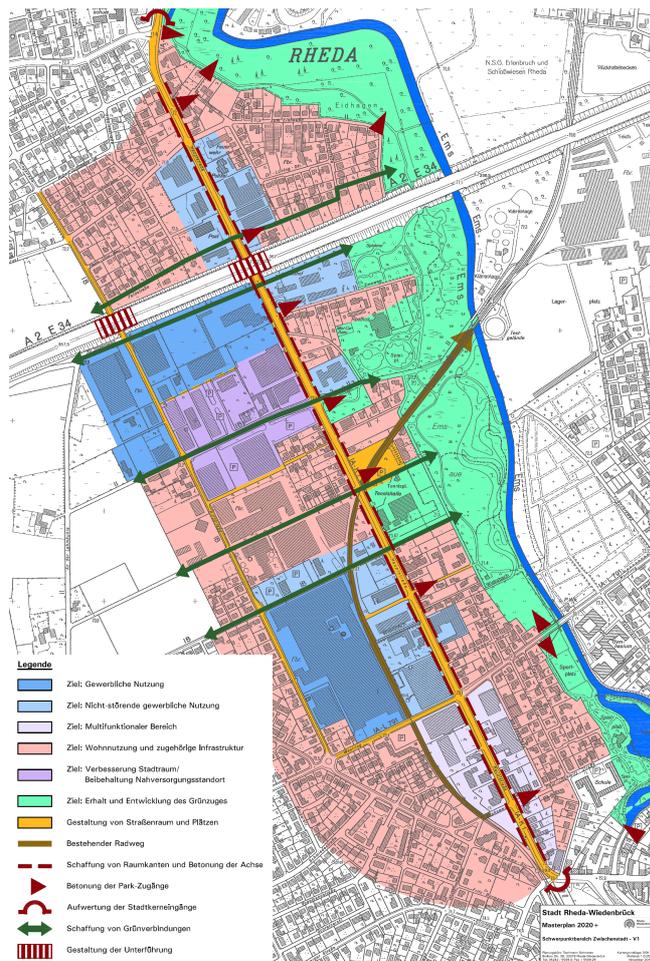
Aufgrund der schwierigen Eigentumsverhältnisse und der bisherigen Erschwernisse bei der Umsetzung ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie erforderlich, die auch die vorhandenen Nutzungen und ggf. notwendige Betriebsverlagerung mit berücksichtigt.

### 6.4. „Zwischenstadt“

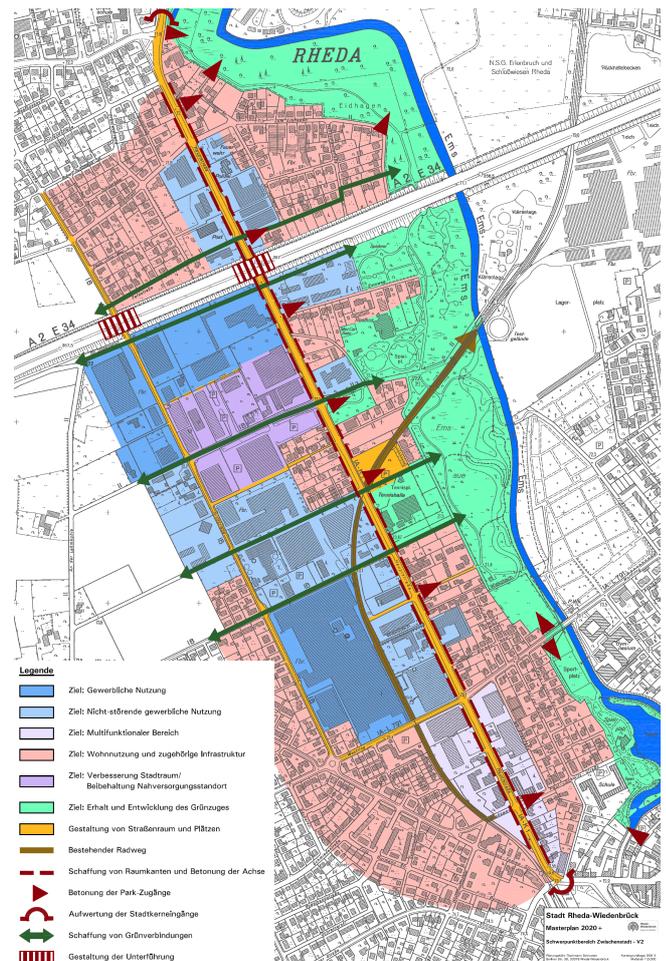
Vorrangiges Ziel für die „Zwischenstadt“ ist eine klare Nutzungsgliederung und die städtebauliche Aufwertung dieses gesamten, zentral im Siedlungskörper gelegenen Bereichs.

Derzeit weist der Siedlungsraum hier eine häufig diffuse, heterogene Nutzungsstruktur aus Handel, Wohnen, Gewerbe sowie auch kulturellen Nutzungen auf. Anzustreben ist ein verträgliches Nebeneinander und eine eindeutige Zuordnung der verschiedenen Nutzungen. Unter Berücksichtigung des Bestands wird somit ein Konzept erarbeitet, welches die angestrebten Nutzungen und ihre Zuordnung definiert (siehe Abb. 97).

*Nutzungsgliederung*



**Variante A**



**Variante B**

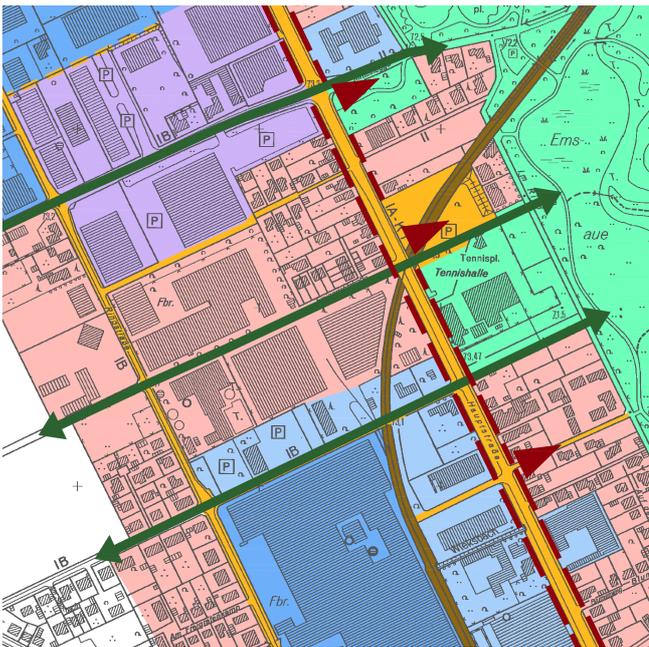
Abb. 97: Nutzungskonzepte „Zwischenstadt“ – Variante A und Variante B – siehe auch maßstabsgerechter Ausdruck im Anhang

Zentrale Elemente der Nutzungskonzepte sind:

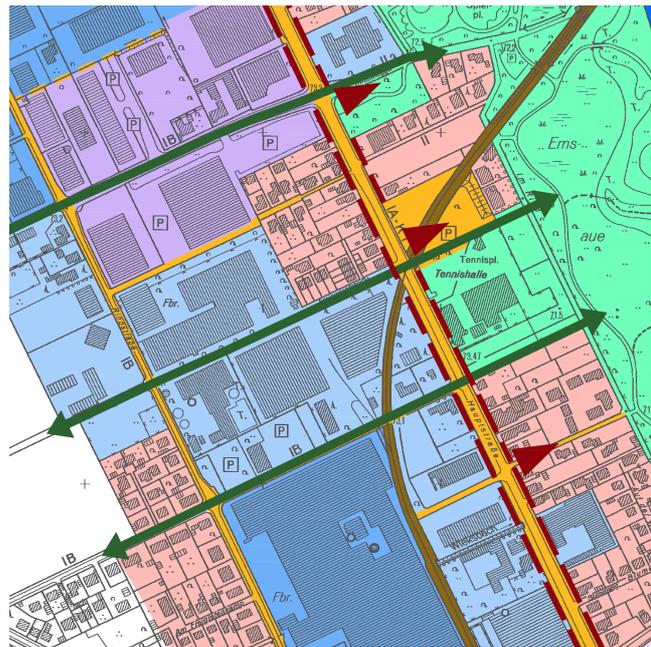
- Erhalt der bestehenden Wohnquartiere in Verbindung mit Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung
- (Weiter-)Entwicklung von gemischten Nutzungen an der Hauptstraße im Übergang zum Stadtkern Wiedenbrück

- Erhalt und verträgliche Einbindung des gewerblichen Standorts der Möbel- und Holzindustrie zwischen Westring und Mühlenstraße mit nicht-störendem Gewerbe als Übergang
- Erhalt des Einzelhandelsstandorts am Feldhüserweg in Verbindung mit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Stadtraums
- (Weiter-)Entwicklung von „ortsnahe Gewerbe“ südlich angrenzend an die A 2 mit guter Verkehrsanbindung an die Ring- und Hauptstraße über eine Verlängerung des Feldhüserwegs
- Nicht-störendes Gewerbe an der Hauptstraße nördlich der A 2

Variante A und B der Nutzungskonzepte unterscheiden sich in der Behandlung des Bereichs zwischen der Kopernikusstraße und der Mühlenstraße. Hier liegt derzeit eine Gemengelage zwischen Wohnen und Gewerbe vor. Um eine Aufwertung des gesamten Bereichs der „Zwischenstadt“ zu erreichen, ist es für die Zukunft entscheidend, die Gemengelage zu bereinigen und „kleinquartiersweise“ klare Nutzungszuweisungen zu treffen. Aus heutiger Sicht sind dabei zwei generelle Vorgehensweisen denkbar. Einerseits kann der Bereich gezielt als Wohnstandort, andererseits als Standort für nicht-störendes Gewerbe weiterentwickelt werden.



**Variante A**



**Variante B**

Abb. 98: Nutzungskonzepte für den Bereich zwischen Kopernikusstraße/Mühlenstraße – Variante A und Variante B

#### *Variante A - Wohnstandort*

Die Potenziale zur Entwicklung als Wohnstandort ergeben sich auf Grund der Nähe zum Grünzug und zum Nahversorgungsstandort am Feldhüserweg. Chance und Voraussetzung für die Herausbildung eines attraktiven, hochwertigen Wohnstandorts ist hier ein durchgängiges städtebaulich-architektonisches Konzept sowie eine zusammenhängende Umstrukturierung. Den Herausforderungen der Gemengelage muss dabei mit stadtgestalterisch-architektonischen Mitteln begegnet werden. Eine

„Eindeichung“ des Gebiets kann nicht die passende Antwort auf die gestellte Entwicklungsaufgabe sein.

Es bedarf einer kleinteiligen Bearbeitung bis hin zur Grundrissgestaltung, um z.B. Aspekten des Immissionsschutzes Rechnung zu tragen. Lärmempfindliche Nutzungen sind zu den bestehenden Gewerbebetrieben und zur Hauptstraße auszurichten. Durch die Bebauung ist dabei ein Rücken auszubilden, der innenliegende, ruhige Bereiche schafft. Hierhin sind sensible Nutzungen wie z.B. Aufenthaltsräume auszurichten. Diese Entwicklungsrichtung erfordert in dem stadtstrukturell schwierigen Gesamtgebiet eine stringente städtebauliche Steuerung und möglichst eine Umsetzung „in einem Zug“. Hier bietet sich die Möglichkeit, eine attraktive und besondere „Wohnbrücke“ zwischen den Grünzug an der Ems und die Landschaft zu legen.

Alternativ ist auch die Weiterentwicklung von nicht-störendem Gewerbe an dem Standort denkbar. Diese kann im Vergleich zur zusammenhängend durchzuführenden Wohnentwicklung auch schrittweise vollzogen werden. Es ist somit ein eher bestandsorientierter Ansatz, der im Vergleich zu Variante A ein geringeres Potenzial zur Aufwertung der Zwischenstadt enthält. Aber auch in Variante B wäre die generelle Zielsetzung in den Vordergrund zu stellen, die „Zwischenstadt“ insgesamt aufzuwerten. Daher wäre auch hierbei eine adäquate Gestaltung der Bebauung und des Umfelds sicherzustellen.

In der weiteren Umsetzung sollte eine detaillierte städtebauliche Planung für den Bereich zwischen der Kopernikusstraße und der Mühlenstraße erstellt werden, in der die beiden Nutzungskonzepte im Hinblick auf ihre konkreten Realisierungsmöglichkeiten überprüft werden. Dabei spielen auch die aktuelle Nachfrage am Immobilienmarkt und die Flächenverfügbarkeit eine zentrale Rolle.

Neben der klaren Nutzungsgliederung ist auch die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums von Bedeutung. Besonders entlang der Hauptstraße, aber auch der Ringstraße soll dabei das lineare, verbindende Element betont werden.

Im Verlauf der Hauptstraße ist die bereits begonnene Straßenumgestaltung durch den Kreis Gütersloh weiter fortzusetzen. Durch die neue Gliederung des Straßenraums und die Alleepflanzung wird der lineare Charakter betont.

Künstlerische Gestaltungselemente können die Betonung der Achse unterstützen. Denkbar ist z.B. eine Gestaltung mit Lichtkunst.

Neben dem öffentlichen Raum ist auch der private Bereich gestalterisch aufzuwerten. Vorrangiges Ziel ist eine klare Gliederung der Bebauungsstruktur. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Bildung von Raumkanten, die Höhenentwicklung und die Anordnung der Baukörper und der Stellplätze.

Weiteres wichtiges Handlungsfeld zur gestalterischen Aufwertung ist die Werbegestaltung, vor allem entlang der Hauptstraße. Hier ist ein einheitliches Gestaltungskonzept für Werbeanlagen zu erstellen. Diese ist gemeinsam mit den Gewerbetreibenden zu erarbeiten. Auf diese Weise

*Variante B -  
Wohnverträglicher  
Gewerbestandort*

*Öffentlicher Raum*



Abb. 99: Alleecharakter an der Hauptstraße

*Gestaltungskonzept  
für Werbeanlagen*

kann die Akzeptanz einer übergreifenden Konzeption erhöht werden, die ggf. für den Einzelfall auch mit Beschränkungen verbunden sein kann. Zusammen mit den Gewerbetreibenden müssen die Vorteile einer aufeinander abgestimmten Vorgehensweise herausgearbeitet werden. Es sind Aussagen zu treffen zu:

- Größe und Form
- Material- und Farbgestaltung
- Einheitlicher Gestaltung von Hinweisschildern
- Anordnung der Anlagen an den Gebäuden und entlang der Straße

#### *Temporäre Nutzungen*

Um die „Zwischenstadt“ insgesamt stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken, sind temporäre Veranstaltungen auf der Hauptstraße durchzuführen. Vorgeschlagen werden:

- Rollnacht für Inliner
- Straßenfest mit verschiedenen sportlichen Angeboten

#### *Zugänge zur Flora*

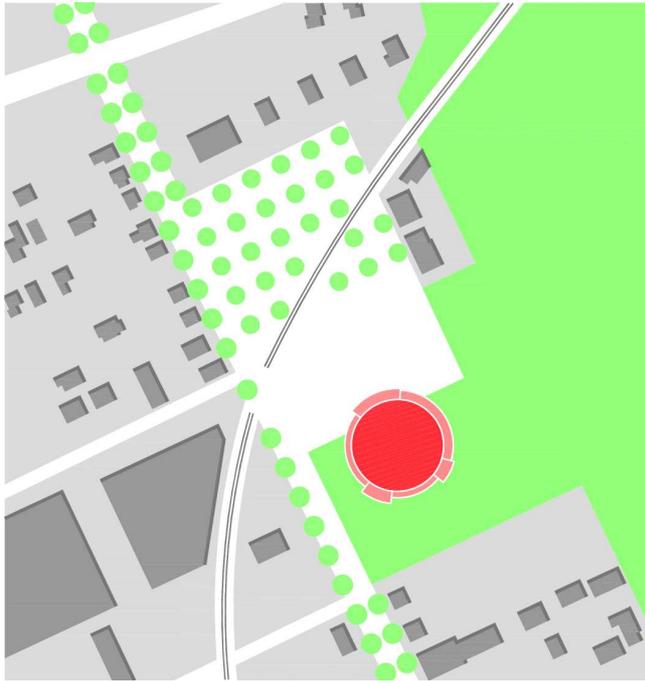
Ein besonderes Augenmerk ist auf die Betonung der Zugänge zur Flora Westfalica zu legen. Derzeit sind diese kaum wahrnehmbar, obwohl die Flora Westfalica parallel zur Hauptstraße verläuft und hier ihren Haupteingang hat. Durch eine einheitliche Gestaltung und einzelne Platzaufweitungen in den Zugangsbereichen sind diese deutlich zu hervorzuheben. Hierzu ist ein Symbol zu entwickeln, welches im gesamten Stadtgebiet auf die Eingangsbereiche hinweist (siehe Kapitel 6.5).

Als Hauptzugang aus der „Zwischenstadt“ in den Grünzug ist der Knotenpunkt des neuen Radwegs auf der Bahntrasse mit der Hauptstraße besonders geeignet. Auf den dortigen Freiflächen kann durch einen Platz der Zugang besonders hervorgehoben werden und ein attraktiver Übergangsbereich zwischen Radweg, Hauptstraße und Flora Westfalica geschaffen werden. Dabei ist zu überlegen, ob der Platz, wie im Integrationskonzept (Stadt Rheda-Wiedenbrück 2010) gefordert, als „Platz der Kulturen“ gestaltet werden kann. Auch ist hier der Zusammenhang zu den oben dargelegten alternativen Überlegungen zum Bereich zwischen Kopernikusstraße und Mühlenstraße zu sehen, da diese Fläche unmittelbar auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptstraße beginnt.

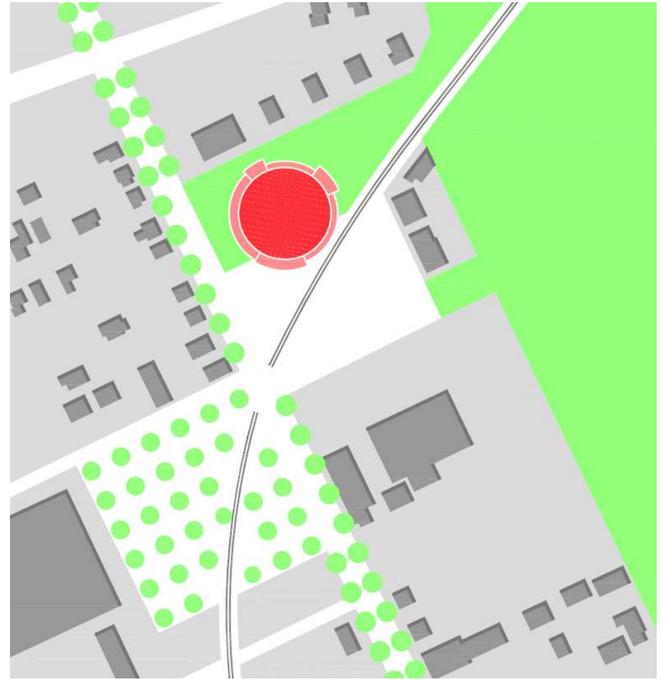
#### *Standort Reethus*

In diesem Zusammenhang ist auch der Standort für einen Neubau des Reethus auf Grundlage des Wettbewerbsergebnis von 2008 nochmals zu prüfen. Die rückwärtige Lage des heutigen Reethus in der Flora Westfalica führt zu Problemen in der Auffindbarkeit, Erschließung und Stellplatzanordnung. Die Anbindung an das Flora Westfalica-Gelände muss dabei auch weiterhin verfolgt werden. Vor diesem Hintergrund ist eine Verlegung des Reethuses an die Hauptstraße sinnvoll. Das Reethus kann hier prominent in die neu gestaltete Hauptachse zwischen Rheda und Wiedenbrück eingebunden werden und gleichzeitig den Übergang in den Park markieren. Eine solche zentrale Platzierung entspräche der Bedeutung der Nutzung als „Stadthalle“ und kann zur Aufwertung des gesamten Bereichs beitragen. Die Zufahrtssituation und die Stellplatzanordnung können hier vergleichsweise gut gelöst werden. Grundsätzlich kommen dabei zwei Standorte in Frage (siehe Abb. 100):

- Freifläche am Knotenpunkt mit dem Radweg auf der Bahntrasse
- Grundstück der Tennishalle



Variante A



Variante B

Abb. 100: Alternative Standorte für den Reethusneubau

Größtes Potenzial bietet dabei das Grundstück der Tennishalle, da es sich vollständig zum Park öffnet und viel Platz für eine ansprechende Gestaltung des Umfelds bietet. Voraussetzung wäre die Verlegung der Tennishalle. Diese könnte zukünftig im Bereich der ehemaligen Kläranlage angesiedelt werden, der als Freizeitbereich entwickelt werden soll (siehe Kapitel 6.3.2).

Bei der Verlegung des Standorts für den Neubau des Reethus wird außerdem die Möglichkeit eröffnet, das bisherige Gebäude weiterhin zu erhalten und als Veranstaltungshalle für kleinere Feste und Feiern zu nutzen. Grundsätzlich besteht im Stadtgebiet Bedarf an einem vergleichsweise einfachen Veranstaltungsort, an dem keine aufwändigen Bühneneinbauten vorhanden sind. Das alte Reethusgebäude könnte nach einer gewissen Ertüchtigung diese Nachfrage decken.

## 6.5. Innerstädtische Grünverbindungen

Der Flora-Westfalica-Park ist für die zweipolige Stadt Rheda-Wiedenbrück von hervorragendem Wert als Klammer zwischen den beiden Zentren, als das Gemeinsame, das beiden Ortsteilen gleichermaßen zugehört. Er hat sich in seiner Grundkonzeption bewährt und genießt in der Bevölkerung eine hohe Akzeptanz. Abgesehen von Sonderveranstaltungen wie z.B. „Feuer und Flamme“ wird eine wesentliche überörtliche, auch touristische Attraktivität bisher nicht vermutet. Liebhaber historischer Gärten finden

*Grundsätzliche Zielsetzung*

allerdings mit dem Schlosspark Rheda ein Kleinod von mindestens überregionaler Bedeutung.

Dieser Grünzug entlang der Ems ist zu stärken und weiterzuentwickeln. Dabei ist er räumlich weit über die Flora Westfalica hinaus zu denken. Faktisch besteht an der Ems ein durchgehender Grüngürtel vom Stadtholz im Südwesten bis zum Bahndamm im Norden, also über das gesamte bebaute Stadtgebiet hinweg. Er ist jedoch in seinem Nutzungsangebot zu erweitern, zum Teil gestalterisch aufzuwerten und räumlich zu arrondieren. Bestehende Lücken und Zäsuren sind zu beseitigen.

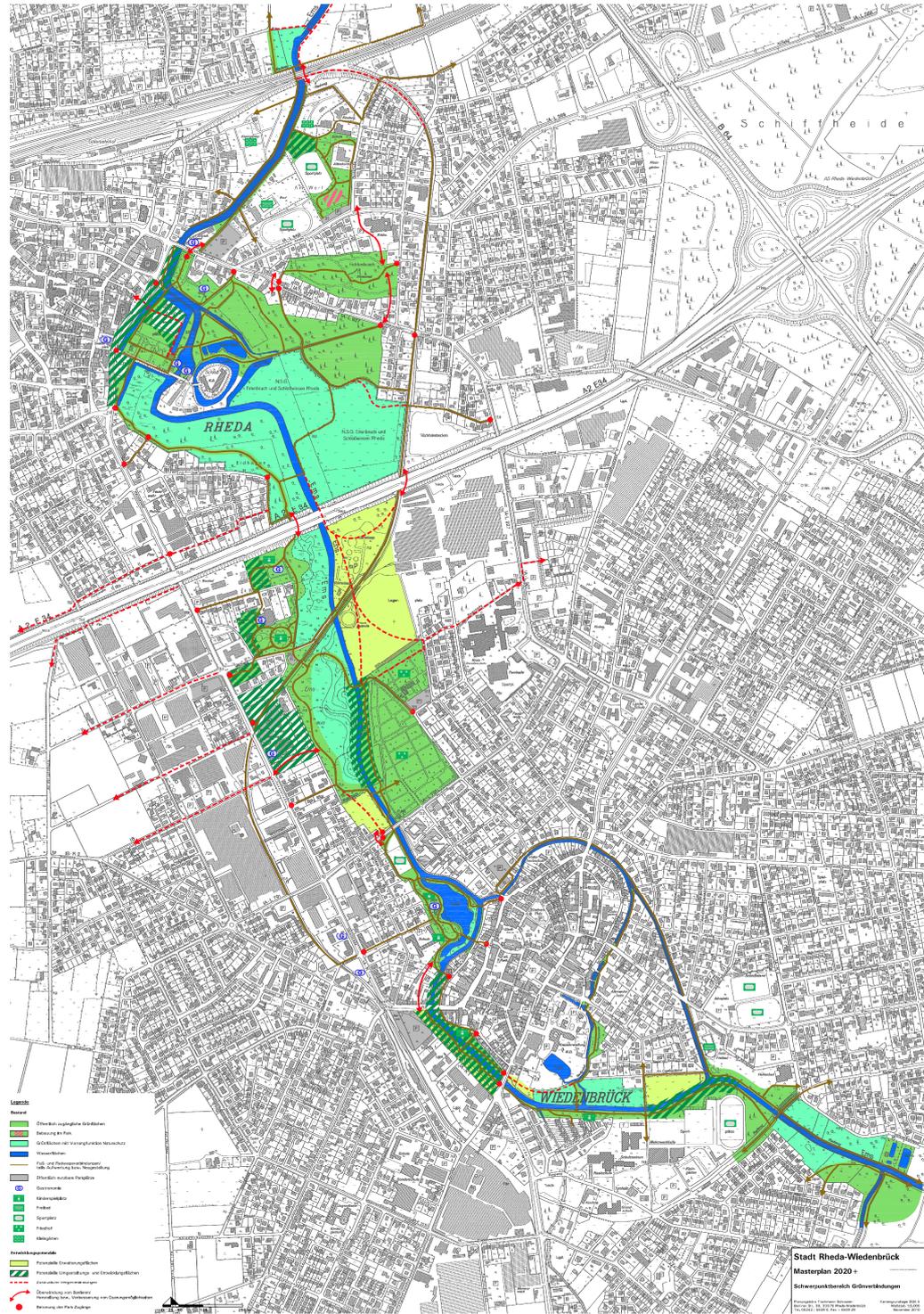


Abb. 101: Entwicklungskonzept innerstädtische Grünverbindungen – siehe auch maßstabgerechter Ausdruck im Anhang

Dabei sind insbesondere in den folgenden Bereichen Ergänzungen bzw. Umgestaltungen vorzusehen:

*Parkerweiterungen*

- Grünflächen an der Ems, nördlich der Gütersloher Straße
- Grünvernetzung über die Schlossstraße/Tennisplätze im Schlosspark
- Ehemaliges Klärwerk
- Nicht mehr genutzter Lager- bzw. Fahrzeugabstellplatz der Firma Westfalia
- Freiflächen an der Hauptstraße, ggf. Einbezug der Tennishalle
- Wiese nördlich des Nordrings
- Grünzug im Bereich Auf der Schanze
- Freiflächen nordöstlich der Wasserstraße/Lippstädter Straße

Die genannten Erweiterungsflächen können bei entsprechender Gestaltung den großzügigen Charakter des weitläufigen Landschaftsparks stützen. Neben Erweiterungen sind vor allem für den Nutzer gut nachvollziehbare und ebenerdige Wegeverbindungen anzustreben. Die innere und äußere Erschließung und vor allem die Anbindung an die umgebenden Stadträume sind zu verbessern. So kann der Park entlang der Ems noch mehr zum grünen Rückgrat für das gesamte Stadtgebiet und zum Anziehungspunkt für Besucher werden.

Zu Vernetzung mit dem Siedlungsbereich ist die Anbindung des Grünzugs an die Wohn- und Geschäftsbereiche in den Stadtkernen Wiedenbrück und Rheda zu verbessern bzw. zu schaffen. Die Wohn-, Geschäfts- und Grünbereiche können sich ergänzen, sich gegenseitig befruchten und aufwerten.

In Wiedenbrück bildet der Bereich am Emssee mit Terrassen und Stegen am Seecafé eine repräsentative innerstädtische Parkanlage. Die gestalterische Anbindung des zentralen Zugangs zur Altstadt Wiedenbrück am Mühlenwall bzw. am Konrad-Adenauer-Platz ist allerdings weiter aufzuwerten (siehe auch Kapitel 6.1.2).

*Vernetzung mit dem Stadtkern Wiedenbrück*

Der Rundweg um den Emssee weist noch erhebliche Brüche auf. Er ist als innenstadtnahe „Promeniermeile“ zu entwickeln. Das hier sehr tiefe Flussbett der Ems ist anzuheben, um den Fluss als potenziell prägendes Gestaltungselement im Stadtbild wirksam werden zu lassen. Der teilweise vorhandene Wildwuchs zwischen Ems und Emssee verursacht einen Abfall in der Aufenthaltsqualität. Durch eine repräsentative Gestaltung sind Ems, Emssee und Konrad-Adenauer-Platz stadtgestalterisch als Einheit zu entwickeln. Zusätzlich ist eine axiale Ausrichtung des Platzes mit der Emsbrücke auf den See und das Seecafé anzustreben, um eine Sichtachse zu erzeugen, die auch optisch unmittelbar in den zentralen Bereich des Parks führt.



Abb. 102: Flora Westfalica in Wiedenbrück

Im Bereich Auf der Schanze besteht erheblicher Gestaltungsbedarf. Die geplante Umnutzung bis zum ehemaligen Bahnhofsgelände bietet bezüglich Grüngestaltung, Nutzung und Flächenangebot Spielräume, die unbedingt

zu nutzen sind. Insbesondere muss in dem Zuge die Anbindung an das Gelände um den Emssee gestärkt werden.

Jenseits der Wasserstraße/Lippstädter Straße sind die Grünflächen parallel der Ems zunehmend landschaftlich geprägt. Das Wegenetz ist gut ausgebaut. Der attraktive Landschaftsraum mit guter Erholungseignung liegt aber teils versteckt hinter hohen Hecken bzw. Gebüsch und Zäunen. Die Anschlüsse sind hier großzügig zu öffnen. Eine zusätzliche Wegeführung in Richtung Reumont-Promenade ist auf der Nordseite der Ems zu entwickeln.

#### *Vernetzung mit dem Stadtkern Rheda*

In Rheda besteht eine starke Zäsur zwischen Schlosspark und Stadtkern. Die Verbindung zwischen den Schlossanlagen und dem Stadtzentrum Rheda muss intensiviert und völlig neu gedacht werden (siehe auch Kapitel 6.1.1).



Abb. 103: Symbole im Park (Landschaftspark Duisburg)

Im Park bietet es sich an, das Gelände der Tennisplätze wieder in die Grünfläche einzubeziehen und adäquat zu gestalten. Dies kann zum Einen mit einer Verlegung der Tennisplätze auf die gut gelegene Potenzialfläche Kläranlage/Westfalia erreicht werden. Alternativ ist zum Anderen als minimale Maßnahme zur weiteren Einbindung in den Park die Öffnung von Wegeverbindungen und Sichtbeziehungen um die Tennisanlage denkbar. Entlang der gesamten Schlossstraße können so Möglichkeiten für eine Verknüpfung über den Krökelteich hinweg eröffnet werden.

Sichtverbindung und Sichtachsen zwischen Schlossanlage und Stadtkern sind hervorzuheben und zu qualifizieren. Dies betrifft i.W. die Achse zwischen Doktorplatz und Schlossanlage mit Orangerie und Schlossmühle sowie die potenziell vorhandene Sichtachse durch die Hoppenstraße zum Schlossturm (siehe Kapitel 6.1.1).

Der Rosengarten mit Pavillon war während der Landesgartenschau 1988 hervorragender Auftakt im Ausstellungsgelände. Er bildet auch heute ein wertvolles, allerdings auch pflegeintensives Gestaltungselement. Mauer und Pergola an der Gütersloher Straße sind jedoch gestalterisch nur noch bedingt zeitgemäß. Ein Rückbau kann die Öffnung und Weiterführung des Parks über die Gütersloher Straße hinaus erleichtern.

#### *Betonung der Zugänge und*

Auch im weiteren Stadtgebiet sind die Zugänge zum Park entlang der Ems zu betonen. Dies gilt besonders auch für den Bereich der „Zwischenstadt“. Berücksichtigt werden müssen dabei alle Ein- und Zugänge zum Park entlang der Ems. Statt Schildern sind hier einfache aber auffällige, ggf. künstlerische gestaltete Objekte mit hohem Wiedererkennungswert aufzustellen. An exponierten Orten sind zudem entsprechend gestaltete Plätze anzulegen bzw. gestalterisch aufzuwerten, um die zentralen Zugänge besonders zu betonen (siehe Kapitel 6.4).

Neben gut erkennbaren Zugängen fehlt auch die weitere Verknüpfung mit den benachbarten Stadtvierteln und mit der freien Landschaft in Ost-West-Richtung. Die notwendigen Wege sind meist vorhanden, im Westen z.B. die Feldstraße, der Feldhäuserweg, die Freigerichtstraße und die Mühlenstraße. Sie sind für Fußgänger und Radfahrer kenntlich und durchgängig zu machen sowie nachvollziehbar an das weiterführende Wegenetz z.B. an die Straßen in den Lehmkuhlen und Twiehüserweg anzuschließen. Auf der Ostseite kann die Erweiterung des Parks auf der nicht mehr genutzten Aufstellfläche der Firma Westfalia eine wichtige neue Zugangsmöglichkeit von der Bergstraße schaffen, die aktuell sehr verwinkelt und nur für Eingeweihte nachvollziehbar lediglich über das Friedhofsgelände existiert.

### *Ost-West- Verknüpfung*



Abb. 104: Neue Wege in die Landschaft

Der bestehende Park ist durch zahlreiche Wege gut erschlossen. Wünschenswert sind aber zusätzliche Wege entlang der Ems. Zu prüfen ist dabei auch die Nutzung des sehr weiten Emsdurchlasses für eine zusätzliche Wegeverbindung rechts der Ems mit einem in die bestehende Konstruktion eingehängten Brückenbauwerk. Ein neuer Weg aus dem Bereich Friedhof über das derzeitige Westfalia-Gelände kommend kann dann bis in die Schlosswiesen fortgeführt und an das dortige Wegenetz angeschlossen werden. Das Gelände der ehemaligen Kläranlage wird dadurch optimal mit dem übrigen Park vernetzt.

### *Wege im Park*

Verbesserungswürdig ist der „Aquatunnel“ als Verbindung unter der A 2. Durch zeitgemäße Wand- und Deckengestaltung und vor allem eine ansprechende Lichtinstallation kann die Unterführung so gestaltet werden, dass ein angenehmes Raumgefühl entsteht. Die Gestaltung ist dabei in ein Gesamtkonzept für die Unterführungen einzubinden (siehe Kapitel 6.6)

### *Aquatunnel*

Die Ems ist als Leitstruktur und Gestaltungselement aufzuwerten. Insbesondere im Abschnitt zwischen dem Nordring in Wiedenbrück und dem Rhedaer Schloss kann die Ems insbesondere auf den Erweiterungsflächen, aber teils auch auf bestehenden Parkflächen naturnah umgestaltet werden. Gleiches gilt für einen Abschnitt südlich vom Stadtkern Wiedenbrück

### *Renaturierung der Ems*

Die Grünflächen im Flora-Westfalica-Park besitzen eine hohe Variationsbreite in der gärtnerischen Ausprägung von sehr intensiv gestaltet (Rosengarten, Bereich Orangerie, Reethus, Emssee) bis zum naturnahen Landschaftspark (Ems gegenüber dem Friedhof, Erlenbruch). Sie sind gerade durch diese gelungene Mischung attraktiv und bieten eine hohe Erholungsqualität. Defizite sind eher kleinräumig ausgeprägt. Punktuell sind zeitgemäße Gestaltungselemente einzufügen, um die gestalterische Vielfalt weiter zu entwickeln und die Attraktivität zu erhalten.

### *Parkgestaltung/ Grünflächen*



Abb. 105: Ems in der Flora Westfalica

Der Erlenbruch zwischen A 2 und dem Steinweg in Rheda besitzt vorrangig Naturschutzfunktion. Unter Berücksichtigung der Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege sollten auch für diesen Parkabschnitt Überlegungen für eine mögliche Attraktivitätssteigerung erfolgen, z.B. eine Skulpturenmeile.

Das Umfeld des Reethus bietet sich an, neue und moderne Gestaltungselemente in den Park einzubringen und damit die Vielfalt und Spannung zu erhöhen.

### *Erweiterung des Nutzungsangebots*

Das Nutzungsangebot im Flora-Westfalica-Park hat heute eindeutige Schwerpunkte in den Bereichen ruhige Erholung und Kinderspiel. Eine allgemeine Attraktivitätssteigerung ist durch eine zeitgemäße gestalterische Anpassung und eine Erhöhung des Nutzungsangebots möglich.

### *Spielplätze*

Abgesehen vom Minigolfplatz, Minicartplatz und der Skaterbahn am Emsweg beschränkt sich das aktuelle Spielangebot weitgehend auf die Zielgruppe Kinder. Das Angebot an Spielplätzen sollte somit als Generationenspielplatz zeitgemäß erweitert werden. Im Bereich der sehr pflegeaufwändigen Themengärten aus der Zeit der Gartenschau könnte dieser z.B. etabliert werden. In Rheda bildet die Verlegung des Bouleplatzes in das Parkgelände einen guten Ansatz für die verträgliche Integration von Sport- und Spielaktivitäten in eine öffentliche Grünanlage. Ebenso sind Angebote für Familienfeste unter freiem Himmel und Grillpartys denkbar. Von einer Ausweitung des Angebots würde hier auch die bestehende Gastronomie profitieren.

### *Sportangebote*

Die Skaterbahn im Bereich der Spielerei erzeugt ein gewisses Konfliktpotenzial. Sie könnte verlegt und auf dem Gelände der ehemaligen Kläranlage mit sonstigen Sport- und Spieleinrichtungen kombiniert werden, die insbesondere ein junges Publikum ansprechen. Mittels Strandbad und Bootsverleih würde auch die Ems in dieses Nutzungskonzept einbezogen.

Die Konzentration von Aktivitäten mit einem hohen Geräuschpegel bietet sich für diesen Parkbereich an, der einen relativ großen Abstand zu Wohnstandorten bietet. Die Erschließung ist nach dem Neubau des Radwegs auf der ehemaligen Bahntrasse gegeben und kann durch Wege rechts der Ems weiter verbessert werden.

Eine andere verträgliche Sporteinrichtung wäre die Finnenbahn als Laufstrecke abseits der bestehenden Wege.

### *Ems-Radweg*



Abb. 106: Querung am Nordring

Der Ems-Radweg verläuft in Wiedenbrück zum großen Teil abseits der Ems. Andererseits besteht an der Ems eine durchgehende Wegeverbindung, wenngleich oft verwinkelt mit unklaren Querungsmöglichkeiten an den kreuzenden Straßen und teilweise schlechtem Ausbaustand. Die vorhandenen Wege an der Ems sind zu einer durchgehenden gut nachvollziehbaren und zügig zu befahrenden Verbindung für Radfahrer auszubauen. Sie ist im Südosten unmittelbar an Horstwiesenweg bzw. Röckinghausener Straße und im Norden an Moorweg und Amselweg mit den dort verlaufenden überörtlichen Radwanderwegen anzuschließen. Engpässe sind zu beseitigen, Straßenquerungen an Wasserstraße, Lange Straße und Gütersloher Straße sind sicher zu gestalten. Die Oldenzaalbrücke als Überführung am Nordring erfüllt dieses Kriterium. Andererseits ist die Wegeführung mit langen Rampen, Umlaufschranken etc. extrem verwinkelt und alles andere als zügig zu nutzen. Am Nordring ist mit Blick auf Rollstuhlfahrer eine niveaugleiche Querung zu ermöglichen. Es ist zu prüfen, ob eine heutige Grünlandfläche auf der Nordseite in den Parkbereich einbezogen werden kann, um so u.a. eine direkte Verbindung mit Anschluss an den bestehenden Parkweg im Bereich der Picknickscheune zu schaffen.

In Rheda wird der Ems-Radweg ab dem Steinweg über die Schlosstraße geführt. Eine Umnutzung der Tennisplätze würde auch die konsequente Fortführung durch den Parkbereich ermöglichen.

Die Situation an der Gütersloher Straße stellt ein deutliches Beispiel für die vorhandene aber teils unzureichend ausgebildete Fortsetzung des ehemaligen Gartenschaugeländes und bestehender Wege in angrenzende städtische Grünbereiche und die freie Landschaft. Der Hauptweg in der Achse des Rosengartens führt geradlinig durch eine Toranlage und trifft an der Gütersloher Straße optisch auf den gegenüber liegenden Querriegel der Gaststätte Werlkönig. Der Ortskundige kennt den Weg Am Werl und überquert die stark befahrene Straße meist diagonal und weit ab von einer gesicherten Fußgängerüberführung. Für den Ortsfremden ist der Grünzug hier zu Ende.

Ein Rückbau der funktional nicht mehr erforderlichen Toranlage im Bereich des Rosengartens kann eine Öffnung des Parks bewirken. In Verbindung mit einer zusätzlichen Querungshilfe am Ende der Linksabbiegespur in der Gütersloher Straße kann eine auf die Straße Am Werl ausgerichtete, nachvollziehbare Verbesserung der Wegeführung entwickelt werden.

Weiter nördlich bildet der relativ schmale und unmittelbar hinter der Bahnunterführung rechtwinklig abknickende Wegeverlauf einen Gefahrenpunkt, der die Aufmerksamkeit des Radfahrers voll in Anspruch nimmt. Andererseits bietet die sich hinter dem „Torbogen“ der Unterführung öffnende freie Landschaft mit der hier naturnah fließenden Ems und der weiten Emsaue ein Landschaftsbild von hervorragender Schönheit. Eine geradlinige Fortführung des Wegs parallel der Ems ist im weiteren Verlauf wünschenswert. Der Weg kann dann nach Osten zum Moorweg schwenken oder über eine zusätzliche Emsbrücke an Amselweg und Marienfelder Straße Richtung Norden angebunden werden. Der von Norden ankommende Radfahrer würde den Bogen der Bahnunterführung deutlich als Tor zur Stadt erleben.

In der Summe kann damit der Ems-Radweg im Stadtgebiet konsequent am oder dicht am namensgebenden Gewässer geführt werden. Die Attraktivität des überörtlichen Radwegs würde erheblich gesteigert mit dem Effekt, dass zusätzlich ortsfremde Besucher in die Stadt geführt werden. Gleichzeitig würde er neben der Leitstruktur Ems eine Magistrale bilden, um die sich der gesamte stadtübergreifende Grünzug erstreckt. Für die Rheda-Wiedenbrücker Bürger stünde eine zügig zu befahrende innerstädtische Radwegverbindung als Alternative zur Hauptstraße zur Verfügung.

Die als Wegweiser für die zahlreichen örtlichen und überörtlichen (Rad-) Wanderwege angebrachten Markierungen und Schilder sind stellenweise zu ungeordneten Schilderbäumen ausgewachsen. Für die Wegmarkierungen ist ein einheitliches Schildformat zu entwickeln, das sich harmonisch in das Stadtbild einfügt.



Abb. 107: Ems in Bereich der Bahnunterführung

*Wege-Leitsysteme*



Die Ortseinfahrten prägen das Stadtbild und den ersten Eindruck der Stadt erheblich. Neben den zum Thema Stadtkerne betrachteten Einfahrten in die historischen Zentrumsbereiche, sind auch die Einfahrtsstraßen von den überörtlichen Straßen aus der Landschaft in den Siedlungsraum von wesentlicher Bedeutung. Zu nennen sind hier vor allem die Gütersloher Straße und die Herzebrocker Straße in Rheda sowie die Bielefelder und die Rietberger Straße in Wiedenbrück. Mit Ausnahme der Rietberger Straße weisen die Ortseinfahrten erheblichen Gestaltungsbedarf auf. Sie sollten klar den Auftakt des Stadtgebiets signalisieren. Wichtig sind Raumkanten und wo diese aufgrund der angrenzenden Nutzungsstrukturen nicht realisierbar sind, Verengungen der Straßenraumwirkung z.B. durch Grünstrukturen wie Baumtore etc. An der Bielefelder Straße ist zudem eine Ordnung der Werbeanlagen sinnvoll.

Ziel muss es insgesamt sein, auch optisch in den inneren Bereich der Stadt hineinzuleiten.

Entlang der A 2 stehen im Hinblick auf die Stadtgestaltung zwei Themen im Vordergrund: der Blick von der A 2 auf die Stadtsilhouette und der Blick aus dem Siedlungsbereich auf die A 2.

Um den vorbeifahrenden Autofahrer auf der A 2 auf Rheda-Wiedenbrück aufmerksam zu machen und Blicke auf die Stadt zu ermöglichen sollten in den gekennzeichneten Bereichen Blickachsen von der A 2 auf die beiden Stadtkerne freigehalten werden. Ein ansprechender Blick auf die Stadtsilhouette trägt zur positiven Außendarstellung der Stadt bei und lockt unter Umständen den einen oder anderen Besucher in die Stadt. Die zentralen Blickachsen richten sich auf das Schloss Rheda und den Stadtkern Wiedenbrück.

Der Blick auf die A 2 im unmittelbaren Siedlungsbereich wird heute geprägt durch die Lärmschutzwand. Für die angrenzenden Siedlungsbereiche und auch den Autofahrer auf der A 2 ist eine gegliederte und in Abschnitten ggf. transparente Gestaltung der Lärmschutzwand von Bedeutung. Hier ist bei der Umsetzung jedoch vor allem der Straßenbau- lastträger gefragt.

Die zahlreichen Bahn- und Straßenunterführungen bedürfen in großen Teilen einer neuen Gestaltung. Sinnvoll ist es dabei, ein einheitliches Konzept zu entwickeln. Zentrales Thema kann dabei die Ausbildung von Stadttoren sein. Die Unterführungen stellen jeweils eine Art Tor in die Landschaft, in die Stadtkerne oder zwischen den beiden Städten dar. Diese Eigenschaften sollten gestalterisch betont werden.

Darüber hinaus sind vor allem die bestehenden Angsträume zu beseitigen, der Schwerpunkt liegt dabei auf den Bahnunterführungen im Verlauf der Herzebrocker Straße und der Pixeler Straße. Über eine Gestaltung mit Lichtkunst kann dieses Ziel gut erreicht und zugleich das Thema der Stadttore bearbeitet werden. Die Stadt Bochum hat ein ähnliches Konzept unter dem Titel „KunstLichtTore“ mit Erfolg umgesetzt und von verschiedenen Künstlern „Stadttore“ gestalten lassen.

In einen ersten Schritt können darüber hinaus die Unterführungen unter Einbeziehung der Bürger oder über Wettbewerbe für Schüler und Jugendliche gestaltet werden.

## Ortseinfahrten

## Gestaltung der A 2

## Unterführungen

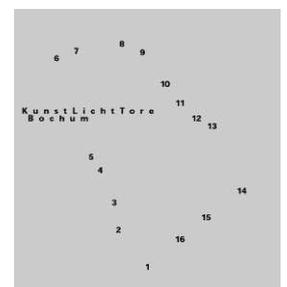


Abb. 109: Logo der KunstLichtTore in Bochum

*Ortsränder*

Abb. 110: Beispiel für eine gute Ortsrandgestaltung

Um die bestehenden Siedlungsbereiche und neue Baugebiete in die Landschaft einzubinden, ist die Gestaltung von Ortsrändern entscheidend. Im Masterplan Stadtgestaltung sind als Ergebnis der Bestandsaufnahme Bereiche markiert, in denen eine Aufwertung bzw. Gestaltung der Ortsränder erforderlich ist. In den Übergangsbereichen zur freien Landschaft sollten ausschließlich standortheimische Arten verwendet und mit Sträuchern und Bäumen ein strukturierter Gehölzsaum geschaffen werden, um den Siedlungskörper in die Landschaft einzubinden.

### 6.7. Dorfentwicklungskonzepte

Parallel zur Bearbeitung des Masterplans 2020+ sind in jeweils einzelnen Planungsprozessen 2009 Dorfentwicklungskonzepte für die kleineren, ländlich gelegenen Stadtteile Batenhorst, Lintel und St. Vit erstellt worden. Entsprechend der Zielsetzung der Förderung der Dorfentwicklung sind diese thematisch etwas anders ausgerichtet auf die Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum und die entsprechende Entwicklung von Natur und Landschaft. Wesentliche Überschneidungspunkte liegen in den Themen der Wohnbauentwicklung und der Versorgungsfunktion. Sie sind den vorangehenden Kapiteln entsprechend zugeordnet.

Zentrale Maßnahmen in den drei Stadtteilen sollen hier nochmals benannt werden:



Abb. 111: Aufwertung des Ortsrandes im Süden mit Umgestaltung des Bereichs Hubertushalle in Batenhorst

#### Batenhorst

- Umgestaltung des Hellwegs
- Dorfplatz an der Kirche
- Umfeldgestaltung Hubertushalle
- Renaturierung Patkenbach in Verbindung mit der Gestaltung des südlichen Ortsrands



Abb. 112: Gestaltung des Umfeldes der Hubertushalle

### Lintel

- Gestaltung der Ortseingänge Kapellenstraße und Postdamm
- Stärkung der Ortsmitte um Schule und Feuerwehr, kleinteilige Neuordnungsmaßnahmen
- Neuordnung im Bereich der Radwegunterführung B 64
- 



Abb. 113: Gestaltung der Ortseinfahrt Kapellenstraße



Abb. 114: Verbesserung des Fuß-/Radweges und Markierung der Durchfahrt durch den Siedlungsbereich der Waldsiedlung



Abb. 115: Bestandsorientierte Eingrünung und Neuordnung des Vorplatzes der Kapelle mit Ehrenmal

## St. Vit

- Umgestaltung der Stromberger Straße mit den Teilbereichen Ortsmitte, Bereich Pro Arbeit, Ortseinfahrt Ost und Ortseinfahrt West
- Dorfplatz am Knotenpunkt Stromberger Straße/Kleestraße
- Renaturierung Hamelbach
- Aufbau eines Ortsrundwegs, Stärkung vorhandener Abschnitte

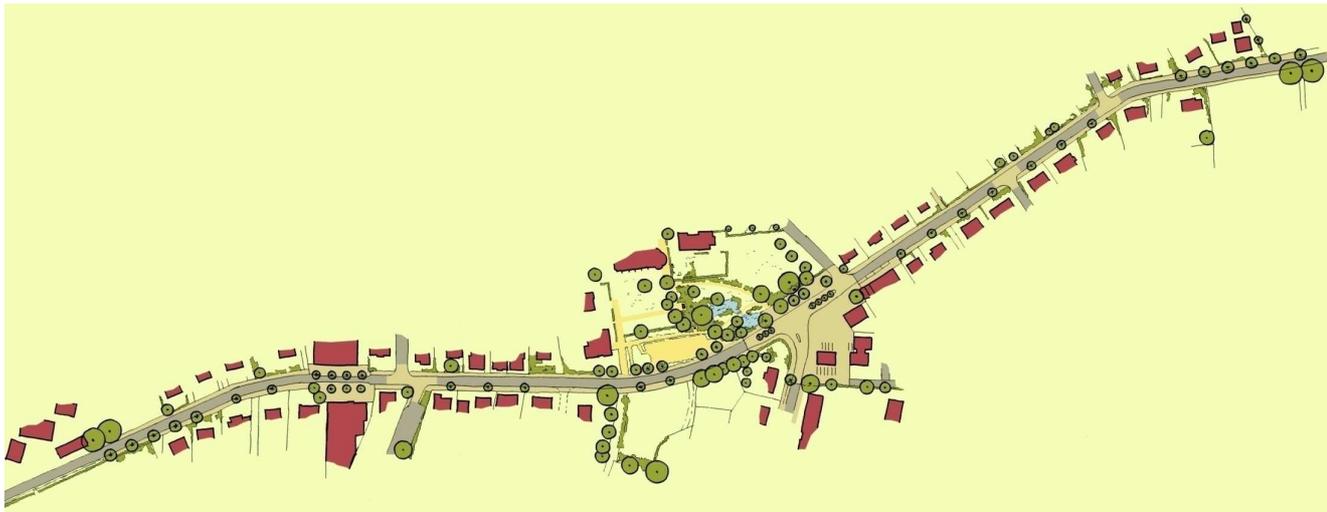


Abb. 116: Umgestaltung der Stromberger Straße – Variante B



Abb. 117: Gestaltung des Dorfplatzes – Variante B

Darüber hinaus wird auf die drei eigenständigen Konzepte selbst verwiesen.

## 7. Maßnahmenliste und Empfehlungen zur Umsetzung

Abschließend werden die zentralen Handlungsempfehlungen zusammenfassend dargestellt und mit Vorschlägen zur Umsetzung versehen. Die einzelnen Maßnahmen sind nach den verschiedenen räumlichen Bereichen tabellenartig dargestellt. Ihnen sind jeweils Zielsetzung, Zeithorizont und die relevanten Akteure bei der Umsetzung zugeordnet. Ergänzend werden Hinweise gegeben, die bei der Umsetzung zu beachten sind.

Die Maßnahmenliste stellt einen wichtigen Baustein für das integrierte Handlungskonzept dar. Für kurzfristig geplante Maßnahmen werden hierzu Kostenschätzungen einbezogen. Dabei handelt es sich um überschlägige Kostenansätze, die auf groben Schätzwerten beruhen. Veranschlagt werden die Bruttokosten. Im Zuge der konkreten Planungen ist jeweils eine detaillierte Kostenschätzung vorzunehmen. Je nach Projektverlauf und allgemeiner Preisentwicklung können die Kosten dabei von den Schätzwerten abweichen.

Für Maßnahmen, die erst kurz- bis mittelfristig oder langfristig umzusetzen sind, werden lediglich die einzelnen Kostenfaktoren benannt, da auf Grund des Zeitablaufs eine Kostenschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll ist. Baukosten verändern sich über die Jahre sehr stark und sind heute noch nicht über viele Jahre im Voraus abzusehen.

## Stadtkerne

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Stadtkerne	Leerstandsmanagement und Kooperation der Einzelhändler	Z.1 - Z.3	Stadt, Private	Personalkosten	Dauer- aufgabe	In Kooperation mit den Eigentümern, Datenschutz beachten
Stadtkerne	Weitere Anwendung der bestehenden Satzungen	Z.2	Stadt	Kostenneutral	Dauer- aufgabe	Kontrolle der Umsetzung durch die Stadt
Stadtkerne	Modernisierung, Instandsetzung und Umnutzung von Denkmälern und stadtbildprägenden Gebäuden kurz- bis mittelfristig ca. fünf Gebäude in Wiedenbrück und ca. zwei Gebäude in Rheda	Z.1 - Z.4	Stadt, Private	Private Kosten, ggf. Fördermittel für Private	Dauer- aufgabe	Abstimmung mit Fassadenprogramm für Wiedenbrück
Stadtkerne	Erstellung eines Möblierungskatalogs für Außen-gastronomie mit den Gastronomen	Z.1 - Z.2	Stadt, Private	Moderationsprozess 15.000 Euro	kurz- fristig	Berücksichtigung bei der Genehmigung von Sondernutzungen
Stadtkerne	Gestaltungshandbuch zur Werbegestaltung	Z.1 - Z.2	Stadt/ Private	Moderationsprozess 15.000 Euro	kurz- fristig	In Abstimmung mit der bestehenden Satzung, Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden
Stadtkerne	Gastronomie für Jugendliche/Junge Erwachsene z.B. Spiele-Kneipe/Cafe/Teestube	Z.1, Z.4	Private	I.W. keine Kosten für die Stadt, ggf. Personalkosten für Beratung	kurz- fristig	Umsetzung über Private, Ansprache und Unterstützung durch Stadt
Stadtkerne	Treffpunkte für Jugendliche in den Stadtkernen	Z.1, Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Keine Abgelegenen Ecken, um Angsträume zu vermeiden
Stadtkerne	Weiterentwicklung der Beschilderung des historischen Stadtrundgangs	Z.1, Z.2	Stadt, Heimatverein, Sponsoren, Flora	Planungskosten und ggf. Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Umsetzung über Wettbewerb möglich
Stadtkerne	Erstellung eines Gestaltungskatalogs für die Stadtmöblierung im öffentlichen Raum	Z.1 - Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für die Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Berücksichtigung bei Um- und Neugestaltungen von Straßen
Stadtkerne	Verkehrslensysteme/-beschilderung	Z.3, Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Abstimmung mit Masterplan Verkehr (siehe „Gesamtstadt“)
Stadtkerne	Gestalterische Aufwertung der Stadtkerneingänge	Z.2	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	In Kooperation mit Eigentümern im Umfeld

**Stadtkern Rheda**

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Stadtkern Rheda	Veranstaltungen am Rathaus und am Bahnhof	Z.1	Stadt in Kooperation mit Veranstalter	Kostenneutral, Finanzierung über Einnahmen	Dauer- aufgabe	Abstimmung mit bestehenden Veranstaltungen
Stadtkern Rheda	Kulturachse vom Bahnhof über Rathaus zum Schloss	Z.1	Stadt, Private	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	Dauer- aufgabe	V. a. temporäre Veranstaltungen, einheitliche Vermarktung
Stadtkern Rheda	Rahmenkonzept für den Bereich Nadelstraße	Z.1 - Z.4	Stadt, Private	30.000 Euro	kurz- fristig	Städtebauliche Neuordnung und Nutzungskonzept, Nachnutzung des Standorts Pott-Hartwig
Stadtkern Rheda	Straßenraumgestaltung Bahnhofstraße	Z.1 - Z.4	Stadt	1.220.000 Euro	kurz- fristig	Zu prüfen ist die Kostenbeteiligung Dritter
Stadtkern Rheda	Umgestaltung der Parkplätze Bleichstraße	Z.2 - Z.4	Stadt	720.000 Euro	kurz- fristig	Zu prüfen ist die Kostenbeteiligung Dritter
Stadtkern Rheda	Trödelmarkt in Rheda	Z.1	Stadt, Private	Kostenneutral, Finanzierung über Einnahmen	kurz- fristig	Abstimmung mit den bestehenden Veranstaltungen
Stadtkern Rheda	Aufwertung des öffentlichen Raums zwischen Stadtkern und Bahnhof, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verbindungsfunktion für Fußgänger	Z.1, Z.2	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	V. a. temporäre Veranstaltungen, einheitliche Vermarktung
Stadtkern Rheda	Straßenraumgestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität/des Wohnumfelds - Am Domhof - Am Stadtgraben - Fontainestraße - Großer Wall - Nadelstraße - Schlossstraße - Schulte-Mönting-Straße - Widumstraße - Wilhelmstraße	Z.1 - Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- bis lang- fristig	Einbeziehung der Einzelhändler und Anlieger, zu prüfen ist die Kostenbeteiligung Dritter

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Stadtkern Rheda, Grünzug	Vernetzung Stadtkern – Schloss über die Schlossstraße	Z.1 - Z.4	Stadt, Flora Westfalica, Fürstenhaus, Kreis GT	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Im Zusammenhang mit städtebaulicher Neuordnung Schlossstraße/Am Domhof
Stadtkern Rheda, Grünzug	Städtebauliche Neuordnung im Bereich Schlossstraße/Domhof	Z.1 - Z.4	Stadt, Private	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Im Zusammenhang mit (Grün-)Vernetzung über Schlossstraße

**Stadtkern Wiedenbrück**

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Stadtkern Wiedenbrück	Stärkung des Markts	Z.3, Z.4	Stadt, Marktbeschricker	Kostenneutral, ggf. Personalkosten	kurz- fristig	In Kooperation mit den Marktbeschricker
Stadtkern Wiedenbrück	Straßenumgestaltungen - Nordwall - Wasserstraße	Z.2	Stadt	220.000 Euro 850.00 Euro	kurz- fristig	Zu prüfen ist die Kostenbeteiligung Dritter
Stadtkern Wiedenbrück	Fortsetzung des Fassadenprogramms (Profilierung und Standortaufwertung)	Z.1 - Z.4	Stadt, Private	max. 30 Euro pro m <sup>2</sup> für Fassadengestaltungen sowie Garten und Hofgestaltungen von Privaten	kurz- fristig	Zusammenarbeit mit den Eigentümern Voraussetzung
Stadtkern Wiedenbrück	Sicherung und Aufwertung des Grünzugs an der Umflut und bessere Vernetzung (Fuß- und Radwege)	Z.1 - Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Weiterentwicklung und Ergänzung bereits durchgeführter Maßnahmen
Stadtkern Wiedenbrück	Reaktivierung historischer Fußwege	Z.2	Stadt, Private	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Ggf. werden private Grundstücke benötigt abschnittsweise Integration des historischen Stadtrundgangs
Stadtkern Wiedenbrück	Neugestaltung Büschers Platz, ggf. Teilbebauung	Z.2, Z.4	Stadt, Private	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- bis lang- fristig	Bei Teilbebauung Kirmes beachten, in Abstimmung mit Intensivierung der Parkplatzfunktion am Nordwall
Stadtkern Wiedenbrück	Straßenraumgestaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität/des Wohnumfelds: - Beckerpassage - Drosenweg - Kirchstraße - In der Halle - Marienstraße - Mühlenwall - Ostenstraße	Z.1 - Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- bis lang- fristig	Einbeziehung der Einzelhändler und Anlieger, zu prüfen ist die Kostenbeteiligung Dritter
Stadtkern Wiedenbrück	Eindeutige Verkehrslenkung	Z.1 - Z.4	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	In Abstimmung mit Masterplan Verkehr (siehe „Gesamtstadt“)
Stadtkern Wiedenbrück	Intensivierung der Parkplatzfunktion am Nordwall (ggf. Parkdeck)	Z.3, Z.4	Stadt, ggf. in Kooperation mit Betreiber	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Im Gegenzug Reduzierung des Parkplatzes auf dem Büschersplatz

## Wohnquartiere

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Wohnquartiere	Beratung/Bewusstseinsbildung zu Umbaumaßnahmen in bestehenden Wohnquartieren	Z. 8	Stadt, Private	Personalkosten	Dauer- aufgabe	Ansprache der Einzeleigentümer ggf. in Kooperation mit örtlichen Architekten
Wohnquartiere	Kommunales Förderprogramm zur Gebäudesanierung	Z. 8	Stadt	Fördermittel für private Maßnahmen	Dauer- aufgabe	Im Abstimmung mit bestehendem Programm zur energetischen Sanierung
Wohnquartiere	Kommunales Förderprogramm zum Verkauf von Bestandsimmobilien z.B. Förderung von Altbauquartieren	Z. 8	Stadt	Fördermittel für private Maßnahmen	Dauer- aufgabe	Im Abstimmung mit bestehendem Programm zur energetischen Sanierung
Wohnquartiere	Gezielte Entwicklung von Wohnquartieren, u.a. Erarbeitung von Entwicklungskonzepten/ Gestaltungsbeispielen	Z. 8	Stadt, Private	Planungskosten, Kosten für Moderation	kurz- bis mittel- fristig	In Abstimmung mit Einzelmaßnahmen, z.B. Gestaltung von Quartiersplätzen Bei vielen Einzeleigentümern Moderationsprozess
Wohnquartiere	Gestaltung von Quartiersplätzen	Z. 8	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	In Abstimmung mit Gesamtkonzepten für die Quartiere
Wohnquartiere	Entwicklung von Sanierungs- und Umgestaltungskonzepten mit Wohnungsgesellschaften	Z. 8	Stadt, Wohnungsgesellschaften	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Kooperation Wohnungsgesellschaften ist Voraussetzung

**Potenzialflächen**

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Potenzialflächen	Weiterentwicklung der Konzeption „Auf der Schanze“/Machbarkeitsstudie	Z. 1 - Z. 4, Z. 7	Stadt, Private	70.000 Euro für Machbarkeitsstudie	kurz- fristig	Stark abhängig von privaten Interessen
Potenzialflächen, Grünzug	Ausweitung des Grünzugs auf der Potenzialfläche Westfalila/alte Kläranlage	Z. 11, Z. 14 – Z. 17	Stadt	Planungskosten, Flächenkauf und Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Teilweise ggf. als Ausgleichsmaßnahme und Hochwasserschutzmaßnahme umsetzbar
Potenzialflächen	Entwicklung der Fläche Kolpingstraße, ggf. Machbarkeitsstudie	Z. 1, Z. 4, Z. 11	Stadt, Private	Planungskosten	kurz- bis mittel- fristig	Stark abhängig von privaten Interessen

## „Zwischenstadt“

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
„Zwischenstadt“	Temporär: Nutzung der Hauptstraße für Events (z.B. Sport: Street-Basketball-Turnier, Rollnacht etc.)	Z.7	Stadt, Kreis GT, Private	Kostenneutral, Finanzierung über Einnahmen	Dauer- aufgabe	In Kooperation mit den örtlichen Vereinen, ggf. Kombination mit bestehenden Veranstaltungen
„Zwischenstadt“	Rahmenkonzept für den Bereich zwischen Kopernikusweg und Mühlenstraße	Z.5 - Z.9, Z.16	Stadt/Private	Planungskosten	kurz- bis mittel- fristig	Zusammenarbeit mit Eigentümern ist Voraussetzung
„Zwischenstadt“	Machbarkeitsstudie für den Bereich Baumhüter	Z.11, Z.16	Stadt, Eigentümer	Planungskosten	kurz- bis mittel- fristig	Zusammenarbeit mit Eigentümern ist Voraussetzung
„Zwischenstadt“	Weitere Umsetzung der Umgestaltung Hauptstraße/Ringstraße	Z.6, Z.7, Z.12	Kreis GT	Kosten Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Umsetzung durch den Kreis Gütersloh als Straßenbaulastträger
„Zwischenstadt“	Stadtträumliche Aufwertung beidseits Feldhüserweg	Z.5 - Z.7, Z.11	Stadt/Private	Planungskosten, Kosten für die Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Stark abhängig von privaten Interessen
„Zwischenstadt“	Bebauungsplan zur Steuerung der zukünftigen Nutzungen	Z.5 - Z.7	Stadt	Planungskosten	mittel- fristig	Aufstellungsbeschluss liegt vor
„Zwischenstadt“	Stadtträumliche Unterstützung der Straßenraumgestaltung an der Hauptstraße	Z.6, Z.7	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Stark abhängig von privaten Baumaßnahmen
„Zwischenstadt“	Künstlerische Gestaltung der Hauptstraße als städtebauliche Achse (z.B. Lichtgestaltung)	Z.6, Z.7	Stadt	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Umsetzung über Wettbewerb möglich
„Zwischenstadt“	Erarbeitung eines Werbekonzepts mit den Gewerbebetrieben	Z.6, Z.7	Stadt, Private	Planungskosten, Kosten für Moderation	mittel- fristig	Kooperation mit den Gewerbebetreibenden ist Voraussetzung, Abstimmung mit Konzept zu Ortseinfahrten

**Grünzug**

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Grünzug	Renaturierung der Ems nördlich des Schulzentrums	Z.11, Z.14, Z.15	Stadt, Wasserbehörde, Landschafts- behörde	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- mittel- fristig	Teilweise ggf. als Ausgleichsmaßnahme und Hochwasserschutzmaßnahme umsetzbar
Grünzug	Verbindung verbessern: Fasanenwald/ Fichtenbusch	Z.13, Z.14, Z.17	Stadt, Fürstenhaus, Private	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	
Grünzug	Fitnessangebote im Fichtenbusch (Jogger/Walker/Boule)	Z.14	Stadt, Vereine	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Zielgruppe schwerpunktmäßig Senioren, sensible Integration in vorhandene Strukturen
Grünzug	Laufstrecke im Fasanenwald	Z.13, Z.14	Stadt, Fürstenhaus, Vereine	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Geringe, sensible Anpassungen an vorhandenen Wegen
Grünzug	Renaturierung der Ems entlang des städtischen Friedhofs in Wiedenbrück	Z.11, Z.14, Z.15	Stadt, Wasserbehörde, Landschafts- behörde	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Teilweise ggf. als Ausgleichsmaßnahme und Hochwasserschutzmaßnahme umsetzbar
Grünzug	Eingang Rosengarten umgestalten	Z.13, Z.15, Z.17	Stadt, Flora Westfalica, Fürstenhaus, Straßen NRW	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Verbindung zwischen Rosengarten und Grünbereich nördlich der Gütersloher Straße verbessern
Grünzug	Eingangssymbol für Zugänge zum Park entlang der Ems, einheitliches Gestaltungskonzept	Z.17	Stadt, Schulen, Berufsschulen, Private	Planungskosten, Kosten für Moderation, Kosten für Umsetzung	kurz- bis mittel- fristig	Wettbewerb z.B. in weiterführenden Schulen wünschenswert
Grünzug	Generationenpark entwickeln	Z.14	Stadt, Flora Westfalica, Vereine	Planungskosten, Kosten für Moderation, Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Barrierefreie Wege, Sport-/Spiel-/Fitnessangebote ergänzen, z.B. Finnenbahn, Vitaparcours
Grünzug	Grünverbindungen in Ost-West Richtung herstellen, räumlicher Schwerpunkt südlich und nördlich der A 2	Z.6, Z.11, Z.13, Z.16	Stadt, Private	Planungskosten und Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Zusammenhang mit der Aufwertung der „Zwischenstadt“

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Grünzug/A2	Aquatunnel aufwerten	Z. 15	Stadt/Flora Westfalica, Fürstenhaus, Schulen, Vereine, Straßen NRW	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	(Optische) Erweiterung, großzügige Wirkung schaffen, mit (künstlichem) Licht arbeiten
Grünzug/A2	Steg über die Ems im Tunnel unter der Autobahn	Z. 15	Stadt, Flora Westfalica, Fürstenhaus, Wasserbehörde, Straßen NRW	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Erlebnisweg/ Zusammenhang zum Aquatunnel

**Gesamtstadt**

Räumlicher Schwerpunkt	Maßnahme	Ziel	Akteure	Kosten	Zeitraum	Hinweise zur Umsetzung
Gesamtstadt	Umsetzung des Einzelhandelskonzepts	Z. 3, Z. 5, Z. 11	Stadt	Kostenneutral	Dauer- aufgabe	
Gesamtstadt	Schrittweise Entwicklung von Neubaugebieten	Z. 10	Stadt	Planungskosten, ggf. Kosten für Erschließung und Flächenankauf	Dauer- aufgabe	Stark abhängig von privaten Interessen (Flächenverfügbarkeit)
Gesamtstadt	Unterstützung Cluster-Entwicklung, gezielte Wirtschaftsförderung	Z. 12	Stadt	Personalkosten, ggf. Kosten für Moderation	Dauer- aufgabe	Stark abhängig von privaten Interessen Ggf. Moderationsprozess, ggf. anknüpfend an das regelmäßige „Gespräch mit der heimischen Wirtschaft“
Gesamtstadt	Erarbeitung eines Werbegestaltungskonzepts entlang der Ortsseinfahrten mit den Gewerbetreibenden	Z. 2, Z. 6	Stadt, Private	Moderationsprozess 15.000 Euro	kurz- fristig	Kooperation der Gewerbetreibenden ist Voraussetzung, Abstimmung mit Konzept zur „Zwischenstadt“
Gesamtstadt	Erstellung eines Masterplans Verkehr	Über- greifend	Stadt	Planungskosten	kurz- bis mittel- fristig	Umfassende Behandlung der Themen MIV, ÖPNV, Radverkehr und Fußgänger  Integration von Teilkonzepten zum Radverkehrsnetz und zum Wanderwegenetz, zur Verkehrslenkung in den Stadtkernen sowie zur Verbesserung der ÖPNV Anbindung für Jugendliche
Gesamtstadt	Jugend-Freizeit-Sportstätten-Konzept	Über- greifend	Stadt, Sportvereine	Planungskosten	mittel- fristig	in Zusammenhang mit Standortsuche Sportplatz St. Vit
Gesamtstadt	Gestaltung der Unterführungen unter der Bahntrasse, der Autobahn und Bundesstraße	Z. 6, Z. 13	Stadt, Straßen NRW, Deutsche Bahn	Planungskosten, Kosten für Umsetzung	mittel- fristig	Zusammenarbeit mit Straßenbausträger/Deutsche Bahn Voraussetzung, ggf. Umsetzung über Wettbewerb und/oder ehrenamtliches Engagement

## Literaturverzeichnis

- Bezirksregierung Detmold, Bezirksplanungsbehörde (2004): Regionalplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld. Detmold.
- Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (1973): Generalverkehrsplan Rheda-Wiedenbrück. Wiesbaden.
- Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (1975): Fortschreibung des Generalverkehrsplanes Rheda-Wiedenbrück. Wiesbaden.
- Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (1990): Stadt Rheda-Wiedenbrück – Verkehrsrahmenplan. Wiesbaden.
- Dr. Garbe Consult (2009): Schulentwicklungsplan Rheda-Wiedenbrück 2009/10 – 2014/15. Leichlingen.
- FH Köln, Fachbereich Architektur, Hg. (o.J.): Archäologische Bestandserhebung im historischen Stadtkern Wiedenbrück. Köln.
- Freie Planungsgruppe Berlin (o.J.): Entwicklungsplanung Stadt Rheda-Wiedenbrück. Berlin.
- Heimatverein Rheda e.V., Hg. (1996): Rhedaer Schriften Band 4 – Siedlungsbau in Rheda – Das Beispiel der Wegbohne. Rheda-Wiedenbrück.
- IHK Ostwestfalen zu Bielefeld (2003): Standortzufriedenheit im Kreis Gütersloh. Bielefeld.
- IT NRW (2009): Kommunalprofil Rheda-Wiedenbrück. Düsseldorf
- Junker und Kruse Stadtforschung Planung (2008): Einzelhandelskonzept für die Stadt Rheda-Wiedenbrück. Dortmund.
- Kindler, J.; Lewe W. A., Hg. (1999): Rhedaer Schriften Band 6 – 6 Häuser Kleine Straße. Rheda-Wiedenbrück.
- Kreis Gütersloh, Hg. (2008a): KiBiz-Angebotsstruktur. Gütersloh.
- Kreis Gütersloh, Hg. (2008b): Kindergartensituation im Kreis Gütersloh. Gütersloh.
- Landesentwicklungsgesellschaft NW für Städtebau, Wohnungswesen und Agrarordnung GmbH (1980): Altstadt Rheda – Informationsbroschüre über die städtebauliche Untersuchung der Landesentwicklungsgesellschaft NW. Bielefeld.
- Landesvermessungsamt NRW, Hg. (2007): Radwanderkarte NRW - Kreis Gütersloh, Stadt Bielefeld, M 1:50.000. Gütersloh, Bielefeld, Bonn.
- Lübbermann, E. A. (1971): Rheda-Wiedenbrück. Frankfurt: Verlag Wolfgang Weidlich.
- Lübbermann, E. A. (1976): Rheda – Zeugnisse aus alter Zeit. Marienfeld.
- Planersocietät Dortmund (2009): Studie zu gefördertem Wohnraum in Rheda-Wiedenbrück. Dortmund.
- Pro Wirtschaft GT GmbH, Hg. (2007): Demografiebericht Kreis Gütersloh. Gütersloh.
- Pro Wirtschaft GT GmbH, Hg. (2008): Statistikbericht Kreis Gütersloh. Gütersloh.
- Pro Wirtschaft GT GmbH, Hg. (2009a): Eichenweg – Wandern und Radwandern. Gütersloh.
- Pro Wirtschaft GT GmbH, Hg. (2009b): Ziehen Sie doch mal wieder Kreise! – Rad- und Wanderrouten im Kreis Gütersloh. Gütersloh.
- Sieverts, T. (1997): „Zwischenstadt“. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Vieweg-Verlag, Braunschweig.

Stadt Bochum (2006): KunstLichtTore in Bochum. Bochum.

Stadt Rheda-Wiedenbrück (2010): Wohnen im Alter in Rheda-Wiedenbrück.

Stadt Rheda-Wiedenbrück, Hg. (1980): Stadt Rheda-Wiedenbrück – Bilder aus einer schönen Stadt. Gütersloh.

Stadt Rheda-Wiedenbrück, Hg. (2003): Rheda-Wiedenbrück – Ein zauberhafter Streifzug durch die Stadt. Rheda-Wiedenbrück.

Stadt Rheda-Wiedenbrück; Lokale Agenda 21, Hg. (2009a): Die guten Seiten. Rheda-Wiedenbrück.

Stadt Rheda-Wiedenbrück, Hg. (2009b): Übersicht Spielplätze. Rheda-Wiedenbrück.

WfA Anstalt der NRW.BANK (2008): Kommunalprofil Rheda-Wiedenbrück. Düsseldorf

**Internetquellen**

Bertelsmann-Stiftung – Wegweiser Kommune, Bevölkerungsprognose 2008. Download unter: <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/kommunaledaten/KommunaleDaten.action?gkz=05754004>, letzter Zugriff am: 05.05.2009

Bundesagentur für Arbeit – Statistische Daten. Download unter: [http://www.arbeitsagentur.de/nn\\_216654/Navigation/zentral/Veroeffentlichungen/Statistik/Statistik-Nav.html](http://www.arbeitsagentur.de/nn_216654/Navigation/zentral/Veroeffentlichungen/Statistik/Statistik-Nav.html), letzter Zugriff am: 08.07.2010

IT NRW (2010): - Kommunale Statistik. Abgerufen unter: <http://www.it.nrw.de/statistik/a/index.html>, letzter Zugriff am 08.07.2010

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW - Screening der Geräuschbelastung in NRW. Download unter: [http:// www.lanuv.nrw.de](http://www.lanuv.nrw.de), letzter Zugriff am 11.09.2009.

OWL Verkehr GmbH - Gesamtliniennetzplan Kreis Gütersloh und Stadt Bielefeld. Download unter: [http:// www.vgl.de](http://www.vgl.de), letzter Zugriff am 04.12.2009.

Stadt Rheda-Wiedenbrück – Stadt der Flora Westfalica. Download unter: <http://www.rheda-wiedenbrueck.de>, letzter Zugriff am 07.07.2009.

**Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Ablauf Planungsprozess .....7

Abb. 2: Schwächen der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus Sicht der Bürger.....8

Abb. 3: Stärken der Stadt Rheda-Wiedenbrück aus Sicht der Bürger .....9

Abb. 4: Plakat Fotowettbewerb .....9

Abb. 5: Broschüre Sehen Lernen..... 10

Abb. 6: Lage im Raum..... 11

Abb. 7: Wiedenbrück 1647 ..... 12

Abb. 8: Stadtgrundriss von Rheda vor der Sanierung ..... 13

Abb. 9: Auszug aus dem Regionalplan für den Bereich Rheda-Wiedenbrück ..... 14

Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück 1962-2007..... 18

Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung im Vergleich ..... 19

Abb. 12:	Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rheda-Wiedenbrück .....	20
Abb. 13:	Wanderungen der Stadt Rheda-Wiedenbrück 1977-2007 .....	21
Abb. 14:	Wanderungssalden der Stadt Rheda-Wiedenbrück von 1977-2007 .....	21
Abb. 15:	Bevölkerungsentwicklung 1997-2007 .....	22
Abb. 16:	Gesamtveränderungen der Bevölkerung 1977-2007 .....	22
Abb. 17:	Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen von 1990-2007 .....	23
Abb. 18:	Entwicklung der Bevölkerungszahl in den Stadtteilen der Stadt Rheda-Wiedenbrück.....	24
Abb. 19:	Anteil der Stadtteile an der Gesamtstadt.....	24
Abb. 20:	Bevölkerungsprognosen des IT NRW .....	27
Abb. 21:	Bevölkerungsvorausberechnung Pro Wirtschaft.....	29
Abb. 22:	Bevölkerungspyramiden Rheda-Wiedenbrück 2006, 2020 und 2035.....	29
Abb. 23:	Anzahl der Wohnungen in Rheda-Wiedenbrück .....	31
Abb. 24:	Wohnungsbestand nach Baualtersklassen .....	32
Abb. 25:	Wunsch nach einer Seniorenwohnung .....	33
Abb. 26:	Anzahl der Beschäftigten in den unterschiedlichen Wirtschaftszweigen in %, Stand 30.06.2006.....	35
Abb. 27:	Anzahl der angebotenen Betten, Stand 31.12.2008 .....	37
Abb. 28:	Anzahl der Übernachtungen pro Jahr, Stand 31.12.2008.....	37
Abb. 29:	Ein- und Auspendler in Rheda-Wiedenbrück .....	40
Abb. 30:	Fußläufige Erreichbarkeit strukturprägender Lebensmittelmärkte in Rheda-Wiedenbrück.....	42
Abb. 31:	Krankenhaus Rheda .....	42
Abb. 32:	Standorte der Kindergärten in Rheda und Wiedenbrück .....	43
Abb. 33:	Übersicht Spielplätze.....	45
Abb. 34:	Standorte der Grundschulen in Rheda und Wiedenbrück.....	47
Abb. 35:	Altenwohnanlage in Wiedenbrück .....	49
Abb. 36:	St. Aegidius-Kirche in Wiedenbrück.....	50
Abb. 37:	Kinobus.....	52
Abb. 38:	Stadtbibliothek in Rheda .....	52
Abb. 39:	Knotenpunkt, Zufahrt zur B 64 .....	53
Abb. 40:	Lage im Raum .....	54
Abb. 41:	Bahnhof in Rheda .....	56
Abb. 42:	Busliniennetz Rheda-Wiedenbrück .....	57
Abb. 43:	Radwanderkarte NRW .....	60
Abb. 44:	Screening der Geräuschbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr tags. ....	62
Abb. 45:	Screening der Geräuschbelastung durch Industrie und Gewerbe .....	63
Abb. 46:	Registrierte Altstandorte und Altlastenverdachtsflächen.....	64
Abb. 47:	Quartiersgliederung im Stadtkern Rheda .....	70
Abb. 48:	Der Doktorplatz in Rheda .....	71
Abb. 49:	Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt .....	72
Abb. 50:	Quartiersgliederung im Stadtkern Wiedenbrück.....	73
Abb. 51:	Marktplatz in Wiedenbrück.....	73

Abb. 52:	Büschersplatz in Wiedenbrück.....	74
Abb. 53:	Die Ems im Stadtkern von Wiedenbrück .....	74
Abb. 54:	Typisches Siedlungshaus.....	74
Abb. 55:	Verschiedene Siedlungstypen im Vergleich .....	75
Abb. 56:	„Großwohnsiedlung“ an der Grünstraße .....	75
Abb. 57:	Quartiersweise Analyse der Altersstruktur .....	76
Abb. 58:	Umbauten an einem typischen Siedlungshaus .....	76
Abb. 59:	Potenzialflächen im Stadtgebiet.....	79
Abb. 60:	Bebauung zwischen Rheda und Wiedenbrück im Jahr 1895 und heute .....	80
Abb. 61:	„Wohninsel“ im Bereich der Hauptstraße .....	81
Abb. 62:	Umgestalteter Straßenabschnitt an der Hauptstraße.....	82
Abb. 63:	Konzept zur Neugestaltung der Hauptstraße.....	82
Abb. 64:	Werbeanlagen am Feldhüser-Weg .....	82
Abb. 65:	Kaum wahrnehmbarer Zugang zum Gelände der Flora Westfalica .....	82
Abb. 66:	Innerstädtische und siedlungsnahe Grünstrukturen.....	83
Abb. 67:	Blick aus dem Flora Westfalica Gelände in Richtung Wiedenbrück .....	84
Abb. 68:	Tunnel im Grünzug unter der A 2 .....	84
Abb. 69:	Bürgerforum Leitlinien .....	87
Abb. 70:	Leitlinien für die zukünftige Stadtentwicklung .....	89
Abb. 71:	Geeignete Wohnstandorte für Senioren .....	93
Abb. 72:	Potenzialflächen für die gewerbliche Entwicklung .....	95
Abb. 73:	Räumliches Leitbild zur Einzelhandelsentwicklung in Rheda-Wiedenbrück .....	96
Abb. 74:	Restriktion für die Siedlungsentwicklung.....	101
Abb. 75:	Entwicklungskonzept Bauflächen.....	103
Abb. 76:	Uneinheitliche Möblierung und Werbeanlagen.....	123
Abb. 77:	Wohnen im Stadtkern .....	124
Abb. 78:	„Hinterhofcharakter“ der Straße Am Domhof .....	124
Abb. 79:	Blick in die Schloßstraße nach Süden.....	125
Abb. 80:	Blick in die Hoppenstraße Richtung Osten.....	125
Abb. 81:	Brennerei Pott-Hartwig.....	126
Abb. 82:	Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Rheda .....	127
Abb. 83:	Einzelhandel an der Bahnhofstraße.....	128
Abb. 84:	Konrad-Adenauer-Platz.....	129
Abb. 85:	Entwicklungskonzept für den Schwerpunktbereich Wiedenbrück.....	130
Abb. 86:	Historische Bebauung auf dem Büschersplatz.....	131
Abb. 87:	Umflut.....	132
Abb. 88:	Quartierstypen im Stadtgebiet.....	133
Abb. 89:	Blick auf die Potenzialfläche „Kolpingstraße“ .....	144
Abb. 90:	Bestandssituation „Kolpingstraße“ .....	145
Abb. 91:	Blick auf die Potenzialfläche „Westfalia/ ehemaliges Klärwerk“ .....	145
Abb. 92:	Bestandssituation „Westfalia/ehemaliges Klärwerk“ .....	146
Abb. 93:	Blick auf die Potenzialfläche „Auf der Schanze“ .....	147

Abb. 94:	Bestandssituation „Auf der Schanze“ .....	147
Abb. 95:	Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs .....	148
Abb. 96:	Blick auf die Straße „Auf der Schanze“ und Blick in den östlich angrenzenden Grünzug .....	148
Abb. 97:	Nutzungskonzepte „Zwischenstadt“ – Variante A und Variante B.....	149
Abb. 98:	Nutzungskonzepte für den Bereich zwischen Kopernikusstraße/Mühlenstraße – Variante A und Variante B .....	150
Abb. 99:	Alleecharakter an der Hauptstraße .....	151
Abb. 100:	Alternative Standorte für den Reethusneubau .....	153
Abb. 101:	Entwicklungskonzept innerstädtische Grünverbindungen .....	154
Abb. 102:	Flora Westfalica in Wiedenbrück .....	155
Abb. 103:	Symbole im Park (Landschaftspark Duisburg) .....	156
Abb. 104:	Neue Wege in die Landschaft .....	157
Abb. 105:	Ems in der Flora Westfalica .....	157
Abb. 106:	Querung am Nordring .....	158
Abb. 107:	Ems in Bereich der Bahnunterführung .....	159
Abb. 108:	Masterplan Stadtgestaltung .....	160
Abb. 109:	Logo der KunstLichtTore in Bochum .....	161
Abb. 110:	Beispiel für eine gute Ortsrandgestaltung .....	162
Abb. 111:	Aufwertung des Ortsrandes im Süden mit Umgestaltung des Bereichs Hubertushalle in Batenhorst .....	162
Abb. 112:	Gestaltung des Umfeldes der Hubertushalle.....	163
Abb. 113:	Gestaltung der Ortseinfahrt Kapellenstraße.....	163
Abb. 114:	Verbesserung des Fuß-/Radweges und Markierung der Durchfahrt durch den Siedlungsbereich der Waldsiedlung.....	163
Abb. 115:	Bestandsorientierte Eingrünung und Neuordnung des Vorplatzes der Kapelle mit Ehrenmal .....	163
Abb. 116:	Umgestaltung der Stromberger Straße – Variante B.....	164
Abb. 117:	Gestaltung des Dorfplatzes – Variante B .....	164

**Abkürzungsverzeichnis**

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
ASB	Allgemeiner Siedlungsbereich
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B	Bundessstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BauO	(Landes-)Bauordnung
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
e.V.	eingetragener Verein
Fa.	Firma
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
ggf.	gegebenenfalls
GIB	Gewerbe- und Industriesiedlungsbereich
GRZ	Grundflächenzahl
h	Stunde
ha	Hektar
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
IT NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
i.W.	im Wesentlichen
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug/e
km	Kilometer
km <sup>2</sup>	Quadratkilometer
kV	Kilovolt
L	Landesstraße
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LEP	Landesentwicklungsplan
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
LG	Landschaftsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LN	Landwirtschaftliche Nutzfläche
LP	Landschaftsplan
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSG	Landschaftsschutzgebiet
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
max.	maximal
MIV	motorisierter Individualverkehr
n	neu
Nr.	Nummer

NRW	Nordrhein-Westfalen
NSG	Naturschutzgebiet
o.Ä.	oder Ähnliches
o.g.	oben genannt
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OWL	Ostwestfalen-Lippe
Pkw	Personenkraftwagen
RP	Regionalplan
s.	siehe
S.	Seite
u.a.	und andere, unter anderem
üNN	über Normalnull
usw.	und so weiter
u.U.	unter Umständen
vgl.	vergleiche
WE	Wohneinheit
WSG	Wasserschutzgebiet
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
zz.	zurzeit
zzgl.	zuzüglich