



Stadt Detmold

Integriertes Innenstadtkonzept

Ergebnisse aus den Werkstätten





Stadt Detmold

Integriertes Innenstadtkonzept

Ergebnisse aus den Werkstätten

Prof. Dipl.-Ing. Martin Hoelscher

Dipl.-Ing. Dominik Geyer

Dipl.-Geogr. Barbara Zillgen

Prof. Dipl.-Ing. Oliver Hall (Werkstatt 6)

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders
Stadt- und Regionalplanerin SRL

Dipl.-Ing. Dominik Geyer
Stadtplaner AK NW, Bauassessor
Stadt- und Regionalplaner SRL
HRB Köln 62236

Gesellschafter/Seniorpartner:

Dr. Paul G. Jansen

Neumarkt 49
50667 Köln

Fon 02 21.940 72-0

Fax 02 21.940 72-18

info@stadtplanung-dr-jansen.de

www.stadtplanung-dr-jansen.de



1	VORBEMERKUNG	1
2	DAS WERKSTATTVERFAHREN – STRUKTUR UND METHODIK	2
3	WOHNEN IN DER STADT	4
3.1	Thesen	4
3.1.1	These 1.1: Altstadt	4
3.1.2	These 1.2: Generationengerechtigkeit	4
3.1.3	These 1.3: Zusammenarbeit Stadt – Private Eigentümer	4
3.1.4	These 1.4: Gebäudesanierung	5
3.1.5	These 1.5: Qualitätsinitiative	5
3.1.6	These 1.6: Kommunikation	6
3.2	Ergebnisse der Werkstatt	6
3.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 1	8
3.4	Essentials der Werkstatt	9
4	EINZELHANDEL, GASTRONOMIE, DIENSTLEISTUNGEN	12
4.1	Thesen	12
4.1.1	These 2.1: Fokus Innenstadt	12
4.1.2	These 2.2: Magnete	12
4.1.3	These 2.3: Flankierende Strategien	12
4.1.4	These 2.4: Nahversorgung und Demografie	13
4.1.5	These 2.5: Zusammenarbeit Stadt und Private	13
4.1.6	These 2.6: Einzelhandel und Stadtgestaltung	14
4.2	Ergebnisse der Werkstatt	14
4.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 2	17
4.4	Essentials der Werkstatt	18
5	MOBILITÄT UND VERKEHR	20
5.1	Thesen	20
5.1.1	These 3.1: Innenstadt im Verkehrssystem	20
5.1.2	These 3.2: Sicherheit der Mobilitätsangebote	20
5.1.3	These 3.3: Stellplatzangebot	20
5.1.4	These 3.4: Regionale Mobilität	21
5.1.5	These 3.5: Umweltgerechte Mobilität	21
5.2	Ergebnisse der Werkstatt	22
5.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 3	25
5.4	Essentials der Werkstatt	26
6	STADTGESTALTUNG/DENKMALSCHUTZ/ FREIRAUMPLANUNG/ WOHNUMFELD	28
6.1	Thesen	28
6.1.1	These 4.1: Fokus Innenstadt	28
6.1.2	These 4.2: Stadtgestaltung und Freiraum	28
6.1.3	These 4.3: Stadtgestaltung und Verkehr	28
6.1.4	These 4.4: Stadtgestaltung und Einzelhandel	29
6.1.5	These 4.5: Stadtgestaltung und Wohnen	29
6.2	Ergebnisse der Werkstatt	30
6.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 4	33
6.4	Essentials der Werkstatt	34
7	KULTUR/ TOURISMUS/ MARKETING/ FREIZEITWERT	37
7.1	Thesen	37
7.1.1	These 5.1: Modernität entwickeln	37



7.1.2	These 5.2: Innovation wagen	37
7.1.3	These 5.3: Neuland betreten	37
7.1.4	These 5.4: Touristen gewinnen	38
7.1.5	These 5.5: Netzwerke ausbauen	38
7.2	Ergebnisse der Werkstatt	38
7.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 5	41
7.4	Essentials der Werkstatt	42
8	STADT IM WANDEL – BEDEUTUNGSVERLUST ODER FUNKTIONSWANDEL VON MITTELSTÄDTEN	45
8.1	Thesen	45
8.1.1	These 6.1: Innenstadt qualifizieren	45
8.1.2	These 6.2: Beteiligung kultivieren	45
8.1.3	These 6.3: Transformationen gestalten	45
8.1.4	These 6.4: Denkräume eröffnen	46
8.1.5	These 6.5: Kooperationen pflegen	46
8.2	Ergebnisse der Werkstatt	47
8.3	Auswertung persönliche Orte Werkstatt 6	49
8.4	Essentials der Werkstatt	50
9	ZUSAMMENFASSUNG	52
10	MAßNAHMEN IN ZUORDNUNG ZU DEN BETEILIGUNGSSCHRITTEN	57

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	„Nadelkarte“ Werkstatt 1	9
Abbildung 2	„Nadelkarte“ Werkstatt 2	17
Abbildung 3	„Nadelkarte“ Werkstatt 3	25
Abbildung 4	„Nadelkarte“ Werkstatt 4	34
Abbildung 5	„Nadelkarte“ Werkstatt 5	42
Abbildung 6	„Nadelkarte“ Werkstatt 6	50
Abbildung 7	„Nadelkarte“, Zusammenfassung aller Werkstätten	56



In dem nachfolgenden Text verwenden wir eine geschlechtsneutrale Sprache. Bei der konkreten Ansprache von Personen werden sowohl die weiblichen als auch die männlichen Personen genannt, z. B. „Bewohnerinnen und Bewohner“. Sollte aus Versehen oder aus Gründen der besseren Lesbarkeit an einigen Stellen nur die männliche Form, z. B. „Akteure“ gewählt sein, meinen wir aber immer auch die weiblichen Personen, nämlich die Akteurinnen. Selbstverständlich sind für uns immer Männer und Frauen gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

Dieses Gutachten unterliegt dem Urheberrecht. Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung des Gutachtens in Teilen oder als Ganzes sind nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt, soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart ist.

1 Vorbemerkung

Die Stadt Detmold hat im Oktober und November 2011 sowie im März 2012 mittels eines mehrstufigen Beteiligungsprozesses die kürzlich begonnene Arbeit am Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt Detmolds weiter vertieft.

Im Rahmen des ISEK sollen Leitlinien und Orientierungsmaßstäbe für die mittel- und langfristige strukturelle und räumliche Entwicklung der Innenstadt und deren Umsetzung in gestaltende Stadtpolitik erarbeitet werden. Bereits die 2007 verfasste Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt, die gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Stadtentwicklungspolitik in der EU beinhaltet, empfiehlt, die Chancen Integrierter Stadtentwicklungspolitik stärker zu nutzen: *„Unter Integrierter Stadtentwicklungspolitik verstehen wir eine gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der für die Entwicklung von Städten relevanten Belange und Interessen. (...) Der mit integrierter Stadtentwicklungspolitik erreichte Interessenausgleich bildet eine tragfähige Konsensbasis zwischen Staat, Regionen, Städten, Bürgern und wirtschaftlichen Akteure.“*¹

Für Detmold als relativ peripher gelegenes Mittelzentrum stellt sich noch stärker als für ähnlich große, aber zentraler gelegene Städte die Herausforderung, den demografischen und sozioökonomischen Wandel der Gesellschaft zu bewältigen. Demografische und ökonomische Veränderungen beeinflussen direkt die finanziellen Handlungsspielräume einer Stadt, ihre räumliche Entwicklung und ihre Chancen im Wettbewerb um Einwohner und Unternehmen. Es gilt also vor dem Hintergrund zu erwartender Veränderungen die Perspektiven, die räumlichen und thematischen Schwerpunkte sowie die Handlungsfelder für die strategische Entwicklung Detmolds in einer integrierenden Strategie zusammenzuführen. Durch die Überlagerung sektoraler Planungen und Fachplanungen mit strukturellen Perspektiven kann das ISEK thematische und räumliche Ziele sowie Handlungsschwerpunkte identifizieren und Maßnahmenpakete für die Umsetzung benennen. Es wird damit zur Grundlage für ein zielgerichtetes und ressortübergreifendes Verwaltungshandeln in der Stadtentwicklung und für die Kooperation der Stadt mit verschiedenen Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung.

¹ vgl. Leipzig Charta vom 24.05.2007

2 Das Werkstattverfahren – Struktur und Methodik

Die im Rahmen der ISEK-Bearbeitung durchgeführten thematischen und querschnittsorientierten Werkstätten stellen den dritten Baustein auf dem Weg zu einer abgestimmten Strategie für die Stadtentwicklung Detmolds in der kommenden Dekade dar. Sie ergänzen die im Sommer 2011 durchgeführten verwaltungsinternen thematischen Arbeitskreise und die erste Bürgerbeteiligung zum ISEK, die in einem frühen Verfahrensstand die Möglichkeit bot, die Stadtentwicklung zu kommentieren und durch Vorschläge erste Akzente zu setzen.

Zur Einbindung relevanter Akteure und Multiplikatoren in den Entwicklungsprozess wurden im Oktober und November 2012 zunächst fünf thematische Werkstätten als ca. 3-stündige Nachmittagsveranstaltung mit jeweils 20-30 geladenen Teilnehmern durchgeführt. Zwei weitere querschnittsorientierte Werkstätten fanden im März und April 2012 statt.

Die Werkstätten dienten der inhaltlichen Präzisierung der von der Verwaltung erarbeiteten Themen, der Diskussion von thematischen und räumlichen Akzenten zum jeweiligen Thema, der Benennung möglicher Visionen und der Identifikation und Priorisierung von Maßnahmen. Sie gliederten sich jeweils in einen Impulsvortrag, eine kurze Rückfragenrunde, die Diskussion in jeweils zwei Arbeitsgruppen, die Ergebnispräsentation sowie eine offene abschließende Diskussion. Grundlage für die Diskussion waren verschiedene Thesen, die im Impulsvortrag vorgestellt und in den Arbeitsgruppen diskutiert wurden.

Folgende Werkstätten wurden durchgeführt:

- Wohnen in der Stadt, 5. Oktober 2011
- Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, 18. Oktober 2011
- Mobilität und Verkehr, 16. November 2011
- Stadtgestaltung, Denkmalschutz, Freiraumplanung, Wohnumfeld, 23. November 2011
- Kultur, Tourismus, Marketing Freizeitwert, 29. November 2011
- Stadt im Wandel – Bedeutungsverlust oder Funktionswandel von Mittelstädten, 14. März 2012
- Stadt der Zukunft mit Detmolder Kindern und Jugendlichen, 25. April 2012 (wird gesondert dokumentiert)

Weiterhin hatten in jeder der Werkstätten die Beteiligten Gelegenheit, auf einer Stadtkarte diejenigen Räume mit grünen Nadeln zu kennzeichnen, die ihnen subjektiv gefallen und diejenigen Räume mit roten Nadeln zu kennzeichnen, die aus ihrer Sicht unattraktiv sind. Jeder Beteiligte hatte die Möglichkeit, drei rote und drei grüne Nadeln zu stecken.

Die vorliegende Ergebnisdokumentation der ersten sechs Werkstätten orientiert sich inhaltlich eng an den Thesen zu den Werkstätten.

Die von den Teilnehmern formulierten Beiträge zu den Thesen wurden weder inhaltlich verändert, ergänzt noch gekürzt, sondern lediglich sinngemäß redaktionell überarbeitet, (bei Mehrfachnennungen in einer Werkstatt) zusammengefasst und thematisch geordnet. Ein direkter Bezug zu den Thesen ist über einen alphanumerischen Verweis (z. B. T 1.3) jederzeit möglich. Für jede Werkstatt werden Potenziale und Chancen, Probleme und Defizite sowie Ideen, Lösungen und Maßnahmen gesondert benannt und durch die Auswertung der persönlichen Orte ergänzt.

Verständlicherweise führt diese im Sinne einer neutralen Dokumentation gewählte Methodik zu nicht vermeidbaren Überschneidungen zwischen den Ergebnissen mehrerer Werkstätten. So sind Themen wie Verkehr, Generationengerechtigkeit oder Stadtgestaltungsfragen in fast allen Werkstätten in unterschiedlichem Umfang diskutiert worden - die Dokumentation korrigiert dies nicht. Andererseits werden durchaus widersprüchliche Aussagen, etwa zur Freiraum- und Wohnqualität, dokumentiert, ohne sie gegeneinander abzuwägen.

Die größte methodische Herausforderung besteht jedoch in der Gegenüberstellung der Werkstattergebnisse mit den Aussagen der Verwaltungs-Arbeitskreise und der Bürgerbeteiligung. Ihnen liegt jeweils ein völlig anderer Weg der Informationsgewinnung zugrunde. So nehmen die Ergebnisse der Verwaltungs-Arbeitskreise einen an der Umsetzung des ISEK orientierten Blickwinkel ein, während die Bürgerbeteiligung individuelle und nicht abgestimmte Meinungen einzelner Bürger quantitativ aufführt. Beide Aspekte, die Handlungsorientierung und die quantitative Wertung, sind bei den thematischen Werkstätten nicht berücksichtigt worden.

Um sinnvolle Bezüge der Werkstattergebnisse zu den anderen Bausteinen des ISEK herzustellen, werden nach der Ergebnisdokumentation die Essentials der Werkstätten mit den Ergebnissen der anderen beiden Formate verglichen. Dafür werden die Ideen, Lösungen und Maßnahmen der Werkstätten in wenigen zentralen und strategisch bedeutsamen Aussagen zusammengefasst und den Kernaussagen der vorangegangenen Verfahrensschritte gegenüber gestellt. Strategische Anregungen, also besonders zukunftsweisende Aussagen der Werkstattteilnehmer, sind gesondert aufgeführt. Schließlich ordnet eine Matrix im Anhang die in den Werkstätten erarbeiteten räumlichen oder thematischen Lösungen und Maßnahmen den aus dem Verwaltungs-Arbeitskreisen entstandenen Handlungsfeldern zu, vergleicht sie mit den Inputs der ersten Beteiligung und identifiziert die beteiligten Akteursgruppen und Fördermöglichkeiten.

3 Wohnen in der Stadt

3.1 Thesen

3.1.1 These 1.1: Altstadt

Die räumliche Integrität, Ordnung und die funktionale Vielfalt der Altstadt und der angrenzenden Quartiere sind zentrale Voraussetzungen für ihre Attraktivität als Wohnstandort. Sie zu erhalten muss deshalb im Mittelpunkt kommunalen Handelns stehen.

Leitfragen:

- Was macht Detmold als Wohnstandort aus?
- Räumliche Integrität: wo gibt es Störungen?
- Funktionale Vielfalt: was fehlt?
- Quartiersbildung: wo gibt es soziale oder räumliche Probleme?
- Standortentwicklung: wo gibt es Handlungsbedarf?
- Unterstützen Politik und Verwaltung die Entwicklung als Wohnstandort?
- Welche Herausforderungen bringt der demografische Wandel mit sich?

3.1.2 These 1.2: Generationengerechtigkeit

Generationenwohnen kann die Innenstadt nachhaltig beleben und für neue Zielgruppen attraktiv machen. Das Konzept trägt zum Erhalt und zur kreativen Weiterentwicklung von Bestandsimmobilien bei.

Leitfragen:

- Ist die Innenstadt der geeignete Standort für generationengerechtes Wohnen?
- Generationenwohnen: ein (vorrangiges) Thema für die Wohnstadt Detmold?
- Zielgruppen: wie können Alte, Familien, Singles eingebunden werden?
- Bestandsimmobilien: technische und funktionale Restriktionen?
- Welche ergänzenden Angebote sind für unterschiedliche Zielgruppen wichtig?
- Wo sollen Projekte initiiert werden?

3.1.3 These 1.3: Zusammenarbeit Stadt – Private Eigentümer

Bei der Entwicklung der Innenstadt ist das Engagement privater (Einzel-) Eigentümer notwendig. Die Stadt kann über Förderinstrumente und Satzungen die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.

Leitfragen:

- Wie können Einzeleigentümer eingebunden werden?
- Förderinstrumente: Welche Anreizsysteme unterstützen die Bestandsentwicklung?
- Satzungen: unterstützt oder behindert die Gestaltungssatzung?
- Wie sind Konflikte zwischen Denkmalschutz und anderen Belangen zu lösen?
- Können restriktive Instrumente (Baugebot...) Entwicklung auslösen?
- Wie können sozial ausgeglichene Impulse gesetzt werden?
- Welche Räume und Gebäude eignen sich für Modellvorhaben?

3.1.4 These 1.4: Gebäudesanierung

Die energetische, technische und generationengerechte Sanierung von Bestandsgebäuden ist Voraussetzung dafür, die Innenstadt für zukünftige Bewohner attraktiv zu halten.

Leitfragen:

- Kann die vorhandene Bebauung nachhaltig qualifiziert werden?
- Energetische Sanierung: Konflikte zum Denkmalschutz?
- Technische Sanierung: Konflikte zum Denkmalschutz?
- Generationengerechte Sanierung: Konflikte zum Denkmalschutz?
- Welche infrastrukturellen Vorleistungen kann die Stadt beitragen (KWK, Fernwärme)?

3.1.5 These 1.5: Qualitätsinitiative

Die räumliche Weiterentwicklung der Innenstadt erfordert Mut zu ungewöhnlichen Lösungen, um herausragende Qualitäten zu schaffen.

Leitfragen:

- Ungewöhnliche Lösungen: wo können Akzente gesetzt werden?
- Qualität: was ist für die Weiterentwicklung Detmolds wünschenswert?
- Sollen für mehr Qualität auch Bestandsstrukturen in Frage gestellt werden?
- Was bedeutet regionale Stadtbaukultur?
- Welche Instrumente können Qualität sicherstellen?

3.1.6 These 1.6: Kommunikation

Integrierte Stadtentwicklung bedeutet, die Bedürfnisse vieler Akteure in einem abgestimmten Maßnahmenbündel zusammen zu fassen. Dazu sind auch neue Formen der Kommunikation notwendig.

Leitfragen:

- Abstimmung: welche Foren sind dafür notwendig?
- Was möchten Immobilienbesitzer und Mieter wissen?
- Was muss die Stadt über ihren baulichen Bestand wissen?
- Wie können sie die notwendigen Informationen erhalten?
- Kommunikation: wie kann die Stadt helfen?

3.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Stadt der kurzen Wege – Bildung, Kulturangebote, Theater, Behörden und öffentliche Einrichtungen sind gut erreichbar (T 1.1)
- Alten- und Pflegeeinrichtungen vorhanden (T 1.1)
- Hohe Wohnqualität mit Kulturangeboten, Grün- und Freiflächen, Wochenmarkt, attraktiven Räumen in der Altstadt (T 1.1)
- Ein Stück „heile“ Welt (T 1.1)
- Mischung aller Wohnformen im Untersuchungsraum (T 1.1)
- Wenig Leerstand – hohe Nachfrage (T 1.1)
- Fehlende Barrierefreiheit ist in Detmold kein gravierendes Problem der denkmalgeschützten Häuser (T 1.4)
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird bei Erneuerung sukzessive verbessert (T 1.1)
- Alleinerziehende sind neben älteren Bürgerinnen und Bürgern wichtige Nachfrager für Wohnen in der Innenstadt: im Bereich Kernstadt (Sozialraum 9) – 40% dort ansässig (T 1.2)
- Altstadt besonders interessant für junge Erwachsene, Studierende, Singles (T 1.1, T 1.2)
- Altstadt besonders interessant für Senioren (T 1.2)
- Flächenpotenziale für Veränderungen: Omnia, Temde, BW-Krankenhaus (T 1.1, T 1.3)
- Interessante Möglichkeiten für Familien am Rand der Altstadt, z. B. auf freien Flächen Temde, Omnia, BW-Krankenhaus (T 1.2)
- Abriss und Neubau muss sein – auch in städtebaulicher Hinsicht (T 1.3)
- Baulückenschließung als Chance – wegen Eigentumsverhältnissen jedoch sehr kompliziert (T 1.3)
- Gute ÖPNV-Anbindung (T 1.1)

Probleme und Defizite:

- Die Nachbarstadt Lage ist stärkste Konkurrenz für Wohnen (T 1.3)
- Barrierefreiheit im öffentlichen Raum teilweise eingeschränkt – Gehwege, Belag, Pflasterung (T 1.1, T 1.2)

- Denkmalgeschützte mittelalterliche Häuser sind kaum barrierefrei nutzbar (T 1.4)
- Unvollständige Mischung - es fehlen Lebensmittel-Einzelhandel und Kaufhaus im historischen Zentrum. Tragfähigkeit? (T 1.1)
- Entfernung der Lebensmittelmärkte mehr als 500m vom historischen Zentrum (T 1.1)
- Lärmimmissionen in der Altstadt – z. B. durch Anlieferungen, öffentliche Veranstaltungen, viele Events (T 1.1)
- Vielfältige Nutzungskonflikte zwischen Marktnutzung, Parksuchverkehr und Anwohnern (Stellplätze, Lärm) (T 1.3)
- Lärmbelästigung durch Verkehr (T 1.1)
- Verkehrsführung – Durchgangsverkehr im Zentrum (T 1.1)
- Publikum im Schlosspark ist „unheimlich“ (T 1.1)
- Angsträume – z. B. Erschließung der Parkhäuser am Lustgarten und Hornschen Tor (T 1.1)
- Probleme in der Altstadt insbesondere bei Sanierung der energetisch und technisch nicht mehr zeitgemäßen Altbauten (T 1.1, T 1.4)
- Eigentümer blockieren Umbau und Umnutzung von Altstadt-Immobilien (T 1.3)
- Sanierungsbedarf und einzelne Leerstände, z. B. östliche Exterstraße (T 1.1)
- Kleinteiliger Einzelhandelsbesatz in den Randlagen fehlt (T 1.1)
- Quartiere nördlich der Bahnlinie nicht attraktiv – z. B. Arminstraße, Industriestraße (T 1.1)
- Spielplätze defizitär (T 1.1)
- Viele renditeorientierte und schwer zu mobilisierende Immobilieneigentümer (T 1.1, T 1.3)
- Viele Eigentümer vermieten ihre Immobilie statt sie selbst zu bewohnen (T 1.3)
- Aktuell vermutlich wenig Handlungsdruck, weil kaum Vermietungsschwierigkeiten in der Altstadt (T 1.3)
- Miethöhe in einigen Altstadtlagen schließt spezifische Zielgruppen aus (z. B. Alleinerziehende) (T 1.2)
- Mehrgenerationenwohnen und junge Familien in der Altstadt schwierig – muss über Altstadt hinaus gedacht werden (T 1.2)
- Bei entspanntem Wohnungsmarkt ist Sickerungseffekt erkennbar, bei dem besonders schlichte und peripher gelegene Wohnungen nicht zu mehr vermarkten sind – z. B. Lilienthalstraße (T 1.1, T 1.3)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Ziel muss sein, die aktuelle Bevölkerung zu halten und neue Zielgruppen zu gewinnen (T 1.2)
- Handlungsbedarfe quartiersbezogen differenzieren nach Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern (T 1.1)
- Mischung Senioren und Studenten, Alleinerziehende und Familien ermöglichen – dabei nach Altersklassen und Nachfragetyp dif-

ferenzieren. Große Wohnungen eventuell mit einem Zimmer für Pflegeperson (T 1.2)

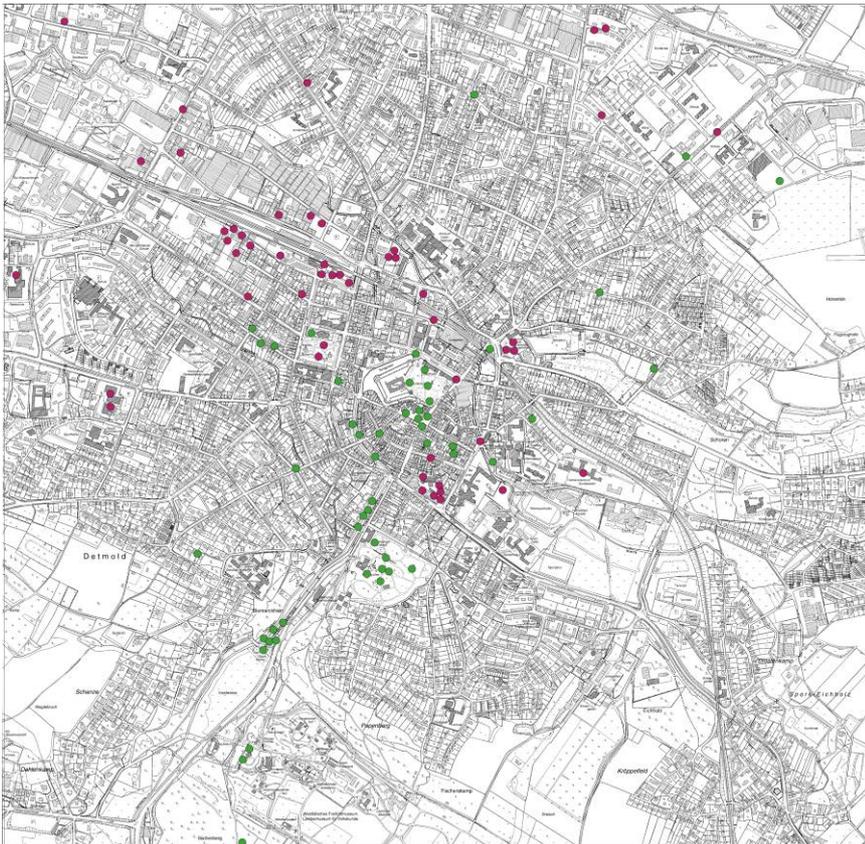
- Für Senioren ist der erste Ring um die Altstadt interessante Option (T 1.2)
- Wohnungsgrundrisse anpassen – flexible Wohnungen, die zukünftige Bedarfe berücksichtigen (T 1.2)
- Schaffung familiengerechter Rahmenbedingungen, z. B. firmeneigene KiTa's zur Unterstützung von Familien in der Innenstadt. Bestehendes Engagement einbinden (T 1.2)
- Mehr Flexibilität bei Arbeitgebern, KiTa's und Schulen (T 1.2)
- Schaffung von Wohnraum für wenig solvente Zielgruppen (T 1.2)
- Anreiz zur Aktivierung von Wohnraum durch Anschubfinanzierung (dabei finanzielle Restriktionen berücksichtigen) (T 1.3)
- Städtebauliche Instrumente besonders in Bezug auf das Ortsbild störende Immobilien und langjährige Leerstände nutzen (T 1.3)
- Immobilienbörse entwickeln (T 1.3)
- Gesamtkonzept energetische Sanierung entwickeln (T 1.4)
- Denkmalschutz – Energie: städtisches Förderprogramm entwickeln, Beratung durch NEI (T 1.4)
- Energetische und generationengerechte Modernisierung von bestehenden Wohnungen und Gebäuden unterstützen (T 1.4)
- Beratungsangebote für rechtliche und bautechnische Fragen – dabei Niedrigenergieinstitut beteiligen (T 1.3)
- Neubau bzw. Bestandsergänzung ermöglichen (T 1.4)
- Konflikte zwischen Modernisierung und Denkmalschutz kreativ lösen (T 1.4)
- Pilotprojekte als Referenz zur Erarbeitung von Modernisierungsfäden dokumentieren (T 1.4)
- Attraktive öffentliche Räume schaffen: sauber, sicher, angstfrei, einladend (T 1.5)
- Umgestaltung und Erneuerung der öffentlichen Grünanlagen und Wasserflächen (T 1.5)
- Werreverlauf attraktivieren und als Fuß- und Radweg gestalten (T 1.5)
- Ruhezonen und Aufenthaltsmöglichkeiten in der Kernstadt erhalten (T 1.5)
- Höfe und Balkone begrünen (T 1.5)
- Spielmöglichkeiten schaffen (T 1.5)
- Nutzungskonflikt Nachverdichtung oder Stellplätze berücksichtigen (T 1.1)

3.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 1 („Nadelkarte“)

- Negative Wertungen erhält in erster Linie das Quartier um den Bahnhof
- Die nördlich der Bahn liegenden Quartiere werden praktisch nicht wahrgenommen und erhalten keine Wertung: indifferent

- Negativ wird auch das gesamte Umfeld am Hornschen Tor (Parkhaus, Verwaltungsgebäude) bewertet
- Ansonsten werden die Innenstadtlagen positiv gesehen
- Der Straßenzug Allee und der Süden wird ebenfalls vorwiegend positiv bewertet

Abbildung 1 „Nadelkarte“ Werkstatt 1



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

3.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- Denkmalgeschützte mittelalterliche Häuser sind kaum barrierefrei nutzbar sowie energetisch und technisch nur schwer sanierbar
- Unvollständige Nutzungsmischung - es fehlen Lebensmittel-Einzelhandel und ein Kaufhaus im historischen Zentrum
- Vielfältige Nutzungskonflikte zwischen Marktnutzung, Parksuchverkehr und Anwohnern (Stellplätze, Lärm)
- Wenig Handlungsdruck in der Altstadt, weil kaum Vermietungsschwierigkeiten – deshalb zu wenig Umbau und Umnutzung bei hohen Mieten
- Mehrgenerationenwohnen und junge Familien in der Altstadt schwierig – muss über die Altstadt hinaus gedacht werden

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Politische Konzentration auf stabile Bevölkerungsentwicklung: Ziel muss sein, die aktuelle Bevölkerung zu halten und neue Zielgruppen zu gewinnen
- Vielfalt der Innenstadt-Bewohner ermöglichen: Senioren, Alleinerziehende, Familien, Studenten, unterschiedliche soziale Gruppen
- Wohnungsangebot entsprechend den Nachfragegruppen entwickeln und die dafür notwendigen baulichen und technischen Voraussetzungen schaffen
- Für Senioren ist der erste Ring um die Altstadt interessante Option – Umnutzung leerstehender Gebäude, generationengerechter Neubau besonders auf Brachflächen
- Energetische und generationengerechte Modernisierung von bestehenden Wohnungen und Gebäuden modellhaft untersuchen und (finanziell) unterstützen; Beratungsangebote einrichten
- Attraktive öffentliche Räume durch Pflege, Umgestaltung und Erneuerung der öffentlichen Wege, Grünanlagen und Wasserflächen schaffen

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Bezahlbare Mieten, auch für Altenwohnen
- Seniorengerechtes Altenwohnen in der Innenstadt
- Mehr Wohnangebote und Wohnprojekte in der Altstadt, z. B. Generationenwohnen, ökologisches Wohnen

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Erhalt und Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt
- Zielgruppenspezifische Wohnquartiere, besonders für Senioren und Singles aller Altersgruppen
- Detmold als Modellstadt für neue Wohnformen in historischen Mittelzentren entwickeln
- Energetische und technische Optimierung von Altstadthäusern
- Reaktivierung von Brachen zu Wohnzwecken

Strategische Anregungen:

- Familiengerechte Rahmenbedingungen für das Wohnen in der Stadt unter Beteiligung von Firmen, KiTa's, Schulen herstellen
- Konflikte zwischen Modernisierung und Denkmalschutz kreativ lösen und in einem Modernisierungsleitfaden dokumentieren
- Städtebauliche Instrumente engagierter anwenden, besonders in Bezug auf das Ortsbild störende Immobilien und langjährige Leerstände

Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Die gründerzeitlichen Quartiere im näheren Umfeld des Bahnhofs bedürfen einer Entwicklungsstrategie. Dabei sollte die Schaffung generationengerechter neuer Wohnangebote besonders berücksichtigt werden.
- Die Lage des Quartiers zwischen Bahnhof und Hochschule kann als wichtiger Standortfaktor herausgearbeitet werden.
- Das Umfeld „Hornsches Tor“ muss umfassend umstrukturiert werden. Dieser wichtige Stadteingang liegt deutlich unter seinen Möglichkeiten.

4 Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

4.1 Thesen

4.1.1 These 2.1: Fokus Innenstadt

Die historische Altstadt ist die räumliche und funktionale Mitte der Stadt und des Umlands. Um als Standort für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen attraktiv zu bleiben, muss die Beseitigung funktionaler und gestalterischer Defizite im Mittelpunkt kommunalen Handelns stehen.

Leitfragen:

- Was macht Detmold als Standort für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen aus?
- Wie kann sich Detmold innerhalb der Region stärker profilieren?
- Wo gibt es räumliche oder gestalterische Defizite?
- Welche funktionalen Einschränkungen sind zu beobachten?
- Wo muss das Netz der Einkaufslagen in der Innenstadt ergänzt werden?
- Wie können Politik und Verwaltung die EH-Entwicklung unterstützen?
- Welche Herausforderungen bringt der demografische Wandel mit sich?

4.1.2 These 2.2: Magnete

Die Endpunkte der Einkaufslagen – Hertie, Hornsches Tor, Finke – genügen heutigen Anforderungen nicht mehr. Hier – und nicht an peripheren Standorten – müssen neue Angebote zur Verbesserung der (Nah-) Versorgung entstehen.

Leitfragen:

- Mit welchen Strategien und Maßnahmen soll die Entwicklung der Endpunkte unterstützt werden?
- Können temporäre Konzepte die Endpunkte stärken?
- Welche Angebote und Sortimente können das Profil Detmolds ergänzen?
- Bedarf es einer restriktiveren Politik der Stadt gegenüber peripheren Standorten?

4.1.3 These 2.3: Flankierende Strategien

Angesichts des räumlich kaum noch eingeschränkten Einkaufsverhaltens müssen flankierende Strategien Einzelhandel und Gastronomie unterstützen: qualitätvolle Parkplatzangebote, gute ÖPNV-Erschließung, Orientierungssicherheit und einheitliche Öffnungszeiten gehören zum Erlebnis Innenstadt dazu.

Leitfragen:

- Sind Ergänzungen im Parkplatzangebot notwendig?
- Ist die tangential zur Innenstadt geführte ÖPNV-Erschließung ausreichend?
- Welche Maßnahmen können die Orientierung in der Innenstadt verbessern?
- Bedarf es einer stärkeren Kooperation der Gewerbetreibenden, z. B. in weiteren ISG'n?
- Wie können Stadt und Gewerbetreibende bei der EH-Entwicklung zusammenarbeiten?
- Sind zusätzliche Maßnahmen zur atmosphärischen Qualität der Innenstadt notwendig?
- Soll das Stadtmarketing zusätzliche Aufgaben übernehmen?
- Welche kulturellen und Freizeitangebote können das Einkaufserlebnis Innenstadt unterstützen?

4.1.4 These 2.4: Nahversorgung und Demografie

Das Nahversorgungsangebot bedarf sowohl in der Innenstadt wie auch in den östlich angrenzenden Quartieren dringend einer Ergänzung. Sie ist unerlässlich für eine generationengerechte Stadtentwicklung.

Leitfragen:

- Welche Strategie soll zur Verbesserung der Nahversorgung verfolgt werden?
- Welche Standorte, auch in den Stadtquartieren, sollen für eine dezentrale Nahversorgung aktiviert werden?
- Bedarf es spezieller Angebote oder eines eigenen Profils zur Begleitung des demographischen Wandels?

4.1.5 These 2.5: Zusammenarbeit Stadt und Private

Bei der Entwicklung der Innenstadt ist das gemeinsame Engagement privater (Einzel-) Eigentümer und der Stadt notwendig. Die Stadt kann über Förderinstrumente und Satzungen Rahmenbedingungen für die Beseitigung von Leerständen und Wohnnutzung in den Obergeschossen schaffen.

Leitfragen:

- Welche baulichen Maßnahmen sind zur Verbesserung des Einzelhandelsangebots notwendig?
- Können temporäre Nutzungen in leerstehenden Läden Impulse setzen?
- Behindert der Denkmalschutz die Einzelhandelsentwicklung?
- Sollen für bessere EH-Angebote auch Bestandsstrukturen in Frage gestellt werden?

- Mit welchen (Förder-) Instrumenten soll die Stadt die Einzelhandels-Entwicklung stimulieren?
- Braucht es eine Form des einzelhandelsorientierten Stadtmarketings, eines „Kümmerers“ für die Belange der Gewerbetreibenden?

4.1.6 These 2.6: Einzelhandel und Stadtgestaltung

Der Erhalt und die Entwicklung von attraktiven Lagen für Einzelhandel und Gastronomie sind auch eine Frage der Stadtgestaltung und eine Aufgabe der Ordnungspolitik.

Leitfragen:

- Ist das Fußwegenetz in der Innenstadt ausreichend, um Kunden zu den Gewerbetreibenden zu bringen?
- Welche Räume in der Innenstadt benötigen eine verbesserte Gestaltung?
- Wie kann die Ordnung und Sauberkeit der Innenstadt sichergestellt werden?
- Bedarf es zusätzlicher rechtlicher Regelungen für die gewerbliche Nutzung des öffentlichen Raums?
- Wie weit geht die Verantwortungsbereitschaft der Gewerbetreibenden für den öffentlichen Raum?

4.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Flair und Geschichte der Altstadt sind großes Potenzial (T 2.1, T 2.4)
- Ambiente und Bausubstanz in der Altstadt sind weitgehend stimmig (T 2.2)
- Schlosspark bietet herausragende Aufenthaltsqualität (T 2.1)
- Kompaktheit der Stadt und Nähe aller Angebote sehr attraktiv für Kunden und Besucher (T 2.1)
- Mehrzahl der Geschäfte wird von Inhabern geführt (T 2.1)
- Gastronomie, geringe Leerstandsquote und kaum Nutzungslücken (T 2.1)
- Über die Stadtgrenzen bekannter Wochenmarkt (T 2.1)
- Zusammenhängende Fußgängerzone (T 2.1)
- ISG-Entwicklung an der Krümme Straße positiv (T 2.1)
- Große Entwicklungsflächen an den Rändern der Altstadt: Hornsches Tor und Hertie-Immobilie (T 2.2)
- Gute Stadtbusversorgung (T 2.3)

Probleme und Defizite:

- Altstadt zwar historisch authentisch, aber „verstaubt“ (T 2.6)
- Kleinteilige Parzellen- und Eigentümerstruktur sind für heutige Einzelhandelsstrukturen kaum geeignet (T 2.1, T 2.5)
- Konflikt Einzelhandelsnutzung und Denkmalschutz (T 2.5)
- Attraktivität der Magneten am Nord- und Süd-Ende der Lange Straße ist gefährdet, schränken Attraktivität der gesamten Altstadt spürbar ein (T 2.1, T 2.2)
- Westlicher Stadteingang verliert nach Finke-Auszug Bedeutung (T 2.2)
- Branchenmix in der Altstadt wird negativ beurteilt (T 2.2)
- Angebote für junge Menschen sind nicht attraktiv – „nichts los“ in Detmold (T 2.1)
- Nahversorgung in der Innenstadt gefühlt unterentwickelt (T 2.4)
- Lebensmittel-Einzelhandel in der Altstadt für Betreiber nicht wirtschaftlich – zu kleine Flächen, fehlende Stellplätze (T 2.4)
- Begrenzte Möglichkeiten der Verwaltung, den (Lebensmittel-) Einzelhandelsbesatz im Zentrum aktiv zu steuern (T 2.2, T 2.4)
- Sortimentskontrolle an peripheren Einzelhandelsstandorten schwierig, um die Entwicklung der Kernstadt zu unterstützen (T 2.2)
- Konkurrenz zur Innenstadt durch periphere One-Stop-Angebote (T 2.1)
- Konkurrenz durch neue Vertriebswege: Versandhandel, Internet-handel (T 2.1)
- Spielräume der Gastronomie für Nutzung der öffentlichen Räume sind zu gering (T 2.1)
- „Jeder kehrt vor seiner Tür“: mangelndes gemeinschaftliches Engagement der Einzelhändler und Gastronomen (T 2.1)
- Hoher Abstimmungsaufwand zwischen Einzelinhabern und Einzelhandelslobbys notwendig, um gemeinsame Strategien zu entwickeln und umzusetzen (T 2.1)
- Zu wenig Events, kein Weihnachtsmarkt (T 2.3)
- Stadt gefährdet etablierte Veranstaltungen in der Innenstadt durch hohe Gebührensätze (T 2.3)
- Orientierungssystem nicht ausreichend: Parkleitsystem, Hinweise am Innenstadtrand auf Einzelhandel, Ausschilderung in der Altstadt (T 2.3, T 2.6)
- Ampelschaltungen erschweren Zu- und Ausfahrt in City (T 2.3)
- Stellplätze nahe am Markt unzureichend, belasten zudem die Anwohner (T 2.4)
- Stellplätze am Lustgarten und am Hornschen Tor sind wenig attraktiv, Erschließungen häufig über Angsträume (T 2.1, T 2.3, T 2.6)
- Kein großer Saal vorhanden (T 2.3)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Flair und Ambiente der Altstadt nutzen und für ältere und für junge Menschen attraktiv halten (T 2.1, T 2.6)
- Identität der Quartiere schaffen und gestalten (T 2.3)
- Bessere Orientierung durch Ausschilderung und Gestaltung der Eingänge in die Altstadt (T 2.6)
- Erneuerung der Fußgängerzonen der 70er Jahre (T 2.3, T 2.6)
- Instandsetzung und Modernisierung von Stadtbild prägenden Gebäuden (T 2.6)
- Wohnen in der Innenstadt halten, um Kundenbindung zu verbessern (T 2.4)
- Weiterentwicklung und Erweiterung der ISG Krumme Straße auch auf die Exterstraße (T 2.1)
- Branchenmix erhöhen (T 2.1)
- Nachnutzung für Hertie-Immobilie, Finke und Hornsches Tor unterstützen, wenn möglich mit Lebensmitteleinzelhandel (T 2.2)
- Ladenlokale zusammenlegen, damit die Flächen auch für Filialisten interessant sind - Stadt kann moderieren (T 2.5)
- Integrationsprojekt, Direktvermarktung oder Convenience Store als alternatives Lebensmittelangebot in der Altstadt oder den Magneten (T 2.4)
- Generationengerechte Angebote entwickeln, besonders für Lebensmittel (T 2.4)
- Hasselter Platz mit Kino gedanklich in funktionale Gefüge der Langen Straße einbeziehen (T 2.3)
- Ansiedlung von jugendlichen Marken unterstützen (T 2.1)
- Am Prinzip der Malls orientierte Wegekette, Ankerpunkte und Rundläufe definieren, Schlosspark integrieren (T 2.1)
- Veranstaltungen im öffentlichen Raum für ein breiteres Publikum anlegen, dabei mehr Angebote für die Jugend (T 2.1)
- Mehr Events, um Innenstadt über die üblichen Ladenöffnungszeiten hinaus zu beleben (T 2.3)
- Außengastronomie (Schirme, Außenbestuhlung) muss nicht einheitlich, aber aufeinander abgestimmt sein (T 2.5)
- Leerstandsmanagement etablieren (T 2.5)
- Zwischennutzungen in den Innenstadt-Randlagen möglich machen, z. B. Tanzen im Kinosaal (T 2.5)
- Parkleitsystem optimieren (T 2.3)
- Verstärkte Kontrollen von Falschparkern vornehmen (T 2.3)
- Entsprechend der Brötchentaste eine Markttaste für die Stellplatzbewirtschaftung nahe am Wochenmarkt anbieten (T 2.4)
- ISEK soll Hierarchie von Zentrum (Qualitätsangebote) und Peripherie (nicht zentrenrelevante Sortimente) deutlich machen (T 2.3)
- Restriktivere Politik gegenüber Ansiedlungswünschen am Stadtrand (T 2.1)
- Regionale Abstimmung der Einzelhandelsangebote: Altstadt ist auch das Zentrum der Region (T 2.3)

- Bessere Abstimmung der Stadt mit den Interessenvertretungen des Einzelhandels (T 2.3)
- „push und pull“- Einzelhandel Fordern und Fördern (T 2.1)
- Ordnungsrecht durchsetzen, um Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Werbe- und Verkaufsstände zu begrenzen (T 2.6)
- Stelenkonzept entwickeln, um die Passantenstopper einzudämmen (T 2.6)
- Werbeseiten im Internet koordinieren (T 2.5)

4.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 2 („Nadelkarte“)

- Relativ eindeutige Differenzierung: der Westen der Altstadt wird deutlich besser bewertet als der Osten
- Krumme Straße, Bruchstraße und Umfeld Schloss werden besonders positiv wahrgenommen
- Nähe zur Landschaft im Süden und Osten der Altstadt wichtig
- Magneten Hornsches Tor und Hertie mit benachbarten Gebäuden konzentrieren negative Bewertungen
- Parkhäuser Hornsches Tor, Lustgarten und Parkplatz Finanzamt werden negativ beurteilt

Abbildung 2 „Nadelkarte“ Werkstatt 2



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

4.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- Kleinteilige Parzellen- und Eigentümerstruktur sind für heutige Einzelhandelsstrukturen kaum geeignet
- Attraktivität der Magneten am Nord- und Süd-Ende der Lange Straße ist gefährdet, schränken Attraktivität der gesamten Altstadt spürbar ein
- Einzelhandels- und Freizeitangebote für junge Menschen sind nicht attraktiv – „nichts los“ in Detmold
- Sortimentskontrolle an peripheren Einzelhandelsstandorten schwierig und bisher nicht erfolgreich, um die Entwicklung der Kernstadt zu unterstützen
- „Jeder kehrt vor seiner Tür“: mangelndes gemeinschaftliches Engagement der Einzelhändler und Gastronomen

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Hierarchie von Zentrum und Peripherie zum Maßstab der Einzelhandelsentwicklung machen und durch restriktivere Politik gegenüber Ansiedlungswünschen am Stadtrand im Sinne des Einzelhandelskonzepts umsetzen
- Historische Altstadt als Imageträger für unterschiedliche Nutzungen (Gastronomie, Einzelhandel, Kultur...) entwickeln und durch Cluster mit individuellen Identitäten der Quartiere betonen
- Wegenetze und Ankerpunkte in der Altstadt zur Unterstützung von Einzelhandel und Gastronomie entwickeln
- Alternative Konzepte für Lebensmittel-Einzelhandel in der Innenstadt unterstützen – Integrationsladen, Direktvermarktung, Convenience Store, Shop in Shop in den Magneten Hertie und Hornsches Tor
- ISG Krumme Straße auch auf die Exterstraße erweitern und weiterentwickeln – attraktiver Branchenmix, bessere Abstimmung der Stadt mit Einzelhandel
- Kreativen Umgang mit Leerständen wagen: Zwischennutzungen, Zusammenlegung von Flächen, städtisches Leerstandsmanagement

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Lebensmittel-Einzelhandel in der Innenstadt sicherstellen
- Belebung der Magneten Hertie und Hornsches Tor
- Mehr Markenangebote für jugendliche Kunden in der Innenstadt
- Ansiedlung eines Elektrofachmarkts ermöglichen
- Einheitliche Öffnungszeiten der Innenstadt-Geschäfte
- Bessere Abstimmung zwischen Stadt und Einzelhandel

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Erhalt und Ausbau der zentralörtlichen Bedeutung Detmolds, Konzentration des Einzelhandels auf die Kernstadt
- Identitäten in der Altstadt und den Quartieren entwickeln
- Revitalisierung der Magneten Hertie, Hornsches Tor und Finke
- Zusammenarbeit Stadt – Eigentümer – Einzelhändler bei der Nutzung von Altstadtimmobilien, z. B. durch Zusammenlegung von kleinen Flächen
- Bessere Gestaltung, Orientierung und Besucherführung in der Innenstadt
- Attraktive Events

Strategische Anregungen:

- Mehr Events, besonders auch für junge Menschen, um die Innenstadt über die üblichen Ladenöffnungszeiten hinaus zu beleben
- Regionale Abstimmung der Einzelhandelsangebote: Altstadt ist auch das Zentrum der Region
- Klare Haltung der Stadt zur Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch Gastronomie und Werbeanlagen

Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Beseitigung der Leerstände (Um-, Aus- und Neubau) am Hornsches Tor und Hertie haben offensichtlich höchste Priorität, dies ergibt sich auch aus den Beiträgen der Werkstatt
- Beschäftigung mit den beiden Magneten sollte auch die unbefriedigende Parkplatzsituation am Innenstadtrand lösen
- Das Freiraumsystem gibt der Einzelhandelsentwicklung Impulse - weiterentwickeln

5 Mobilität und Verkehr

5.1 Thesen

5.1.1 These 3.1: Innenstadt im Verkehrssystem

Die historische Altstadt ist die räumliche und funktionale Mitte der Stadt und des Umlands. Die Struktur und Gestaltung des Erschließungsnetzes muss darauf in Zukunft besser reagieren, indem sie die gestalterische Tradition vieler Generationen fortschreiben.

Leitfragen:

- Welche Konflikte treten zwischen Stadtstruktur und Erschließungsnetz auf?
- Verkehrsbelastungen: wo führt die historische Stadt zu Restriktionen?
- Stadtbild: wo beeinträchtigt der Verkehr Räume?
- Wie müssen Stadteingänge gestaltet sein, um Besucher zu empfangen?
- Kann die Annäherung an die Altstadt inszeniert werden?
- Für welche Fragen müssen vertiefte Untersuchungen durchgeführt werden?
- Worauf soll die Stadt ihr Engagement konzentrieren?

5.1.2 These 3.2: Sicherheit der Mobilitätsangebote

Das Erschließungsnetz und die Mobilitätsangebote in der Stadt müssen für Bewohner und Besucher orientierungssicher und bequem nutzbar sein. Das betrifft gleichermaßen die Wegeführung wie deren technische Standards.

Leitfragen:

- Wo ist die Orientierung in der Stadt eingeschränkt?
- Welche Wegstrecken sind für bessere Orientierung neu zu gestalten?
- Was kann eine intelligente Verkehrslenkung leisten (Parkleitsystem)?
- Wo ist die Stadt nicht sicher nutzbar?
- Wo müssen Barrieren für Fußgänger und Radfahrer abgebaut werden?

5.1.3 These 3.3: Stellplatzangebot

Das Parkplatzangebot ist eines der wichtigsten Kriterien für die Erreichbarkeit der zentralen Einkaufslagen. Das Bestreben der Kunden, Geschäftslagen möglichst direkt mit dem Pkw zu erreichen, steht im Konflikt zu seinem Wunsch nach einem nicht durch Parksuchverkehr beeinträchtigten Stadtbild.

Leitfragen:

- Welche Hauptprobleme gibt es im ruhenden Verkehr?
- Welche zentralen Anforderungen sind an den ruhenden Verkehr zu stellen?
- Welche Einzelmaßnahmen sollten angestrebt werden? Stichwort „Markttaste“ in Analogie zur „Brötchentaste“
- Welche Angebote soll die Stadt für Einzelhandels-Mitarbeiter bereithalten? Jobticket, periphere Stellplätze ...

5.1.4 These 3.4: Regionale Mobilität

Um Belastungen durch den MIV zu vermeiden, muss das zukünftige Mobilitätskonzept deutliche qualitative und quantitative Verbesserungen der regionalen Mobilität vorsehen. Dazu gehören bessere Bahn- und Busverbindungen und intermodale Mobilitätsnetze.

Leitfragen:

- Wie kann die Stadt eine bessere regionale ÖV-Anbindung erreichen?
- Welche Verkehrsmittel sollen den zukünftigen regionalen Verkehr tragen?
- Muss Detmold seinen Regionalverkehr anders organisieren?
- Welche regionalen Partner müssen eingebunden werden?

5.1.5 These 3.5: Umweltgerechte Mobilität

Umweltgerechte Mobilität muss neue Möglichkeiten für die individuelle Raumüberwindung bereitstellen. Für die älter werdende Gesellschaft kommt dabei dem Radverkehr und Elektrofahrzeugen eine große Bedeutung zu. Hierfür sind regionale Strategien notwendig.

Leitfragen:

- Ist ein Konzept der umweltgerechten Mobilität in OWL umsetzbar?
- Welche Themen müsste eine Modellregion OWL angehen?
- Welche Fachdisziplinen müssen eingebunden werden?
- Wo und wie muss das Radwegesystem optimiert werden?
- Ist das Wegeleitsystem (Beschilderung) ausreichend?
- Welche Maßnahmen für generationengerechte Mobilität stehen künftig an? Ladestationen für E-Bikes, Fahrradstationen, Servicestellen

5.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Stadt der kurzen Wege (T 3.5)
- Demographischer Wandel bietet Chance und Anlass zur Entschleunigung des Verkehrs (T 3.2)
- Ausreichend Stellplätze vorhanden (T 3.3)
- Gutes und stark frequentiertes Stadtbussystem (T 3.1)
- Bahnhof und ZOB liegen in direkter räumlicher Nachbarschaft des Zentrums (T 3.4)
- Gute, aber verbesserungsfähige Abstimmung von Fahrplänen und Tarifen im Regionalverkehr (T 3.4)

Probleme und Defizite:

- Zu viel Durchgangsverkehr (T 3.1)
- Verkehrsführung um die Altstadt zu eng, Nutzungskonflikte zwischen unterschiedlichen Verkehren (T 3.1)
- Weg vom BHF in die Innenstadt erklärt sich nicht von selbst (T 3.4)
- Menschen mit Handicap werden in der Verkehrsentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt (T 3.2)
- Kreuzungen, besonders an der Paulinenstraße, zu stark belastet und schlecht einsehbar, auch durch Busverkehr (T 3.1, T 3.2)
- Kreuzung Hermannstraße - Bismarckstraße: Verkehrsführung wird nicht beachtet, schwierige Querung für alte Menschen (T 3.2)
- Stadteingänge in die Altstadt und am Bahnhof sind nicht inszeniert und bieten kein angenehmes Ambiente (T 3.1, T 3.4)
- Bahnsteige und ihre Zugänge nicht attraktiv (T 3.4)
- Bahnhofsgebäude und Gleise wirken als Barriere zwischen Altstadt und Detmold-Nord (T 3.4)
- Umfeld des Bahnhofs und Temdestraße in schlechtem Zustand (T 3.1)
- Orientierung auf Wegen zu den Parkhäusern Hornsches Tor und Lustgarten schwierig, Parkhäuser nicht mehr zeitgemäß (T 3.2, T 3.3)
- Parksuchverkehr in Schüler-, Exter- und Krumme Straße schränkt andere Nutzungen ein (T 3.1, T 3.3)
- Ladezonen werden zugeparkt (T 3.3)
- Gestaltung und Oberflächen in der Innenstadt sind in die Jahre gekommen (T 3.1)
- Altstadt für Fuß- und Radverkehr zu schlecht und nicht bequem erreichbar (T 3.1, T 3.2)
- Fußgängerquerungen am gesamten Altstadtring schwierig (T 3.1)
- Nutzung Altstadtstraßen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität (Rollatoren, Kinderwagen) schwierig (T 3.1, T 3.2)
- Die Passantenstopper in der Innenstadt sind eine „Plage“ für die Fußgänger (T 3.1)
- Fahrradorientierung fehlt (T 3.2)

- Radwegenetz an den Hauptstraßen bietet keine räumlich und verkehrlich attraktiven Alternativen (T 3.1)
- Durchgängige, sicher und komfortabel ausgebaute (regionale) Radwegeverbindungen fehlen (T 3.5)
- Rollatoren im Bus schwierig (T 3.2)
- ÖV lebt von Verlässlichkeit – deshalb ist Sperrung bei Veranstaltungen, z. B. im Rosental, problematisch (T 3.5)
- Zu viele Anbieter, zu viele Zuständigkeiten für Regionalverkehr (T 3.4)
- Unterschiedlicher Modal Split im Sommer und Winter erschwert Angebot (T 3.4)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Gegenseitige Rücksichtnahme und Orientierung an den Schwächeren - sie müssen der Maßstab sein (T 3.2)
- Unterschiedliche Mobilitätsansprüche von Frauen und Männern in der Planung berücksichtigen (T 3.2)
- Selbstverständliche Orientierung durch ein selbsterklärendes Stadtbild entwickeln: Verkehrsentwicklung durch Stadtgestaltung (T 3.2)
- Kommunales Mobilitätskonzept aufstellen und mit der Region abstimmen (T 3.4, T 3.5)
- Zukünftiges Mobilitätskonzept muss den Durchgangsverkehr verlagern und Ziel- und Quellverkehre reduzieren (T 3.1)
- Regionale Abstimmung über Ziele einer regionalen Mobilitätsstrategie (T 3.4)
- Untersuchung der stadtverträglichen räumlichen und modalen Entlastungspotenziale innerstädtischer Verkehre (T 3.1)
- Nordring: Vorzugsschaltung der Lichtsignalanlage für Ringverkehr (T 3.2)
- Kreisverkehre ausbauen – aber Vorsicht: eingeschränkte Querungssicherheit für Fußgänger (T 3.2)
- Altstadtring im Einrichtungsverkehr schafft Platz für Fuß- und Radverkehr (T 3.1)
- Innenstadt einschließlich Altstadtring einheitlich als Tempo 30-Zone (T 3.2)
- Knotenpunkte optimieren, z. B. Lemgoer Straße - Röntgenstraße (T 3.1)
- Lärmreduktion durch Flüsterasphalt (T 3.1)
- Vollständiger Verzicht auf Besucherstellplätze in Straßenräumen der Altstadt (sofern in umweltorientiertes Mobilitätskonzept integriert) (T 3.3)
- „Detmold-Trolley“ als kostenlose Leihangebote in den Parkhäusern (T 3.3)
- Keine „Brötchen-„ oder „Markttaste“ an Parkautomaten: Zieht eher den MIV an, als ihn zu vermeiden (T 3.3)
- Jobtickets und Stellplatzangebote außerhalb der Altstadt für Einzelhandels-Mitarbeiter (T 3.3)

- Bezeichnung der Parkhäuser muss zur besseren Orientierung angepasst werden (T 3.3)
- Errichtung eines dynamischen Parkleitsystems (T 3.3)
- Parkhäuser Hornsches Tor, Hertie und Lustgarten zeitgemäß erneuern (T3.3)
- Ergänzendes Angebot wohnungsnaher Stellplätze, z. B. durch Quartiersgaragen (T 3.3)
- Bessere Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer anlegen (T 3.2)
- Konzeption und Ausbau des innerstädtischen Radnetzes, Anschlüsse an regionales Netz (T 3.1, T 3.5)
- Räumliche Ansprüche für Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel überprüfen: Netz, Abstellplätze, Ladestationen E-Bike (T 3.1)
- Radwege auf Fahrbahn verlegen – mehr Platz für Fußgänger, weniger für MIV (T 3.2)
- Ausbau der Infrastrukturen und Angebote für E-Bikes (T 3.5)
- Gemeinsame Strategie zur Entwicklung von E-Bikes in der AG Historische Stadtkerne anregen (T 3.5)
- Fahrrad-Abstellmöglichkeiten am Markt, Aufsicht und Service an wichtigsten Fahrradstellplätzen (T 3.3, T 3.5)
- Alternativen für Anwohnerparken entwickeln: Standorte, zentrale Stellplätze, CarSharing (T 3.1)
- Qualität des Stadtbusnetzes mindestens beibehalten (T 3.2)
- Analog zur Verkehrserziehung: Anleitung zur ÖPNV-Nutzung für Grundschüler (T 3.2)
- Regionale Schnellbuslinien zwischen den Mittelzentren einrichten (T 3.4)
- Modell Hasselt als Alleinstellungsmerkmal – kostenlose ÖPNV-Benutzung (T 3.1)
- Modell Murcia: Lebenslang kostenloses ÖPNV-Ticket bei Auto-Abmeldung (T 3.1)
- Parktickets mit kostenlosem ÖPNV-Ticket kombinieren (T 3.1)
- Netz- und Tarifverbund ausbauen, besonders mit privaten Bahnbetreibern (T 3.4)
- Regionales CarSharing, ggf. mit E-Fahrzeugen (T 3.4)
- Machbarkeitsstudie zu regionalen E-Mobilitätsnetze als Ergänzung des ÖPNV – für Bürger, Touristen, ... (T 3.4, T 3.5)
- Abstimmung E-Mobilität mit Forschungsanträgen Kreis LIP und HS OWL verbessern, Probelauf in Detmold (T 3.4, T 3.5)
- Ortseingänge definieren und inszenieren (T 3.1)
- Neugestaltung des Bahnhofsumfelds, besonders Unterführung (T 3.4)
- Generationengerechtes Fuß- und Radwegenetz anlegen (T 3.5)
- Platzfolgen inszenieren, um Wegeketten anzulegen (T 3.1)
- Rundlauf Einkaufslagen über Lange Straße - Krumme Straße - Bruchstraße inszenieren (T 3.1)
- Wege entlang der Wasserläufe als Verknüpfung der Innenstadt mit den benachbarten Quartieren entwickeln (T 3.1)

- Generationengerechter Umbau der Straßenräume: Sicher begehbare Streifen zwischen oder neben Kopfsteinpflaster (T 3.2)

5.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 3 („Nadelkarte“)

- Mobilitätsmöglichkeiten am Altstadtrand werden deutlich schlechter bewertet als in der Altstadt selber
- Besonders Paulinenstraße mit ihren Kreuzungsbereichen wird negativ wahrgenommen
- Äußere Stadteingänge: lediglich Bielefelder Straße wird von einigen Teilnehmern positiv bewertet, sonst einheitlich negativ
- Straßenräume in der Altstadt werden, bis auf Kreuzungen der südlichen Langen Straße, besonders geschätzt

Abbildung 3 „Nadelkarte“ Werkstatt 3



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

5.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- Verkehrsführung um die Altstadt von Durchgangsverkehr belastet, zu eng und von Nutzungskonflikten geprägt
- Stadteingänge in die Altstadt und am Bahnhof sind nicht inszeniert und bieten kein angenehmes Ambiente
- Orientierung an den Parkhäusern Hornsches Tor und Rosental schwierig, Parkhäuser nicht mehr zeitgemäß
- Gestaltung, Nutzungssicherheit und Oberflächen in der Innenstadt sind in die Jahre gekommen
- Durchgängige, sicher und komfortabel ausgebaute (regionale) Radwegeverbindungen fehlen
- Zu viele Anbieter, zu viele Zuständigkeiten für Regionalverkehr

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Zukünftiges Mobilitätskonzept: durch regionale Abstimmung Durchgangsverkehre verlagern und Ziel- und Quellverkehre stadtverträglich reduzieren
- Verkehrssituation am Altstadtrand nachhaltig verbessern: Einrichtungsverkehr und bessere Fuß- und Radwege auf dem Altstadtring, Tempo 30, optimierte Knoten
- Schlüssiges Parkraumkonzept am Rand der Innenstadt mit Parkleitsystem, renovierten Parkhäusern, sicheren Zuwegungen und attraktiven Serviceangeboten entwickeln, Trennung Besucher- und Anwohnerverkehre
- Generationengerechte Angebote für den Fuß- und Radverkehr herstellen: Netzergänzungen, kreuzungsfreie Wegeführung, Radstellplätze, Servicestationen, barrierefreie Beläge
- Elektromobilität weiterentwickeln und nötige Infrastruktur für Bürger und Touristen bereithalten
- Öffentliche Nahverkehrsangebote regional besser abstimmen: Tarifverbund, Strecken, Taktfrequenz, finanzielle Anreize, integrierte Mobilitätskonzepte

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Radwege und Angebotsstreifen ausbauen, besonders Paulinenstraße
- Günstigere Parkmöglichkeiten, u. a. durch kostenlose Kurzzeitparkmöglichkeiten
- ÖPNV-Angebote in die Region verbessern, besonders abends

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Bessere Steuerung des Durchgangsverkehrs durch Verkehrslenkung, Ausbau des Rings und Optimierung von Knoten
- Verbesserung der Parksituation: Parkleitsystem, bedarfsgerechte Angebote, Parkmöglichkeiten für Anwohner
- Radwegenetz ausbauen
- Qualität des ÖPNV-Angebots mindestens beibehalten

Strategische Anregungen:

- Selbstverständliche Orientierung durch ein selbsterklärendes Stadtbild entwickeln: Verkehrsentwicklung durch Stadtgestaltung
- Ortseingänge definieren und inszenieren – u. a. an den Radialen und am Bahnhof
- Gemeinsame Strategie zur Entwicklung von E-Bikes in der AG Historische Stadtkerne anregen

Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Die äußeren Stadteingangssituationen einschließlich des Bahnhofs bedürfen dringend einer Verbesserung
- Die Konzentration negativer Bewertungen für die Paulinenstraße deutet auf ein strukturelles Problem hinter den gestalterischen Defiziten hin. Das muss im zu erarbeitenden Mobilitätskonzept berücksichtigt werden

6 Stadtgestaltung/Denkmalchutz/ Freiraumplanung/ Wohnumfeld

6.1 Thesen

6.1.1 These 4.1: Fokus Innenstadt

Die räumliche Integrität und die funktionale Vielfalt der Altstadt und der angrenzenden Quartiere sind zentrale Voraussetzungen für die Attraktivität Detmolds. Sie zu erhalten muss deshalb im Mittelpunkt des kommunalen Handelns stehen.

Leitfragen:

- Wo gibt es strukturelle Defizite in und am Rand der Altstadt?
- Wo gibt es gestalterische Defizite in und am Rand der Altstadt?
- Für welche Fragen müssen vertiefte Untersuchungen durchgeführt werden?
- Welche Strategien (Konzentration, Transformation, ...) soll die Stadt verfolgen, um die Entwicklung der Altstadt zu unterstützen?
- Worauf soll die Stadt ihr Engagement konzentrieren?

6.1.2 These 4.2: Stadtgestaltung und Freiraum

Das überaus qualitätvolle Gefüge der Freiräume und Gewässer kann zu einem wichtigen Alleinstellungsmerkmal Detmolds werden. Um Werre und Knochenbach besser ins Freiraumsystem zu integrieren, müssen ihre Zugängigkeit und Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden.

Leitfragen:

- Soll das regionale und innerstädtische Freiraumsystem verbessert werden?
- Wie können die bestehenden Freiräume besser vernetzt werden?
- Wo müssen Barrieren für Fußgänger und Radfahrer abgebaut werden?
- Wo sind Zugängigkeit und Aufenthaltsqualität der Gewässer eingeschränkt?
- Welche Maßnahmen können Abhilfe schaffen?

6.1.3 These 4.3: Stadtgestaltung und Verkehr

Detmold muss seine Besucher frühzeitiger und attraktiver willkommen heißen. Dazu bedürfen die Stadteingänge, die Parkhäuser sowie viele Verkehrsanlagen einer grundlegenden Neugestaltung.

Leitfragen:

- Wie möchte die Stadt ihre Besucher begrüßen?
- Wo sollen die äußeren Stadteingänge definiert werden?
- Wie soll der Rand der Altstadt für Besucher inszeniert werden?
- Welche gestalterischen Maßnahmen sind am Bahnhofsvorplatz notwendig?
- Wie können die Zugänge zu den Parkhäusern sicher gestaltet werden?
- Wie kann der Weg zum Bahnhof gestalterisch aufgewertet werden?
- Welche Anforderungen muss ein Besucherleitsystem erfüllen?

6.1.4 These 4.4: Stadtgestaltung und Einzelhandel

Um die Bedeutung Detmolds als Gastronomie- und Einzelhandelsstandort zu erhalten, bedarf es einer orientierungssicheren und nutzerfreundlichen Gestaltung der öffentlichen Räume in der Altstadt. Parken, Werbung und Gastronomie im öffentlichen Raum müssen neu diskutiert werden.

Leitfragen:

- Wie kann ein spannungsreiches und hierarchisches Gefüge öffentlicher Räume die Einzelhandelsentwicklung unterstützen?
- Welche öffentlichen Räume in der Innenstadt müssen neu gestaltet werden?
- Wie können Orientierung und gefahrlose Nutzung in der Innenstadt sichergestellt werden?
- Bedarf es zusätzlicher rechtlicher Regelungen für die verkehrliche und gewerbliche Nutzung des öffentlichen Raums?
- Welche gestalterischen Prinzipien sollten dem zugrunde liegen?

6.1.5 These 4.5: Stadtgestaltung und Wohnen

Die Instrumente des Denkmalschutzes und der Städtebauförderung reichen nicht aus, um die Kernstadt als Wohnort für eine sich verändernde Gesellschaft attraktiv zu halten. Private und öffentliche Akteure müssen sich mehr als in der Vergangenheit gemeinsam der Gestaltung des Wohnumfelds annehmen.

Leitfragen:

- Welchen strukturellen und gestalterischen Anforderungen sollte die Stadt bei der Gestaltung des Wohnumfelds folgen?
- Mit welchen Mitteln soll die Stadt private Akteure zur Gestaltung des Wohnumfelds heranziehen?
- Steht der Denkmalschutz dem generationengerechten Umbau der Altstadt im Weg?

- Sind für den Erhalt der Innenstadt als Wohnstandort neue (Förder-) Instrumente erforderlich?
- Für welche Aufgabenfelder ist die Kooperation mit Privaten sinnvoll?

6.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Große Anzahl und guter Erhaltungszustand denkmalgeschützter Gebäude (T 4.1)
- Parklandschaft Friedrichstal als herausragender Stadt- und Freiraum (T 4.1)
- Wertvolle Grünflächen und Parkanlagen in und am Rand der Innenstadt (T 4.1, T 4.2)
- Umfangreiches Gewässersystem (T 4.2)
- Zusammenhängende Fußgängerzone (T 4.4)

Probleme und Defizite:

- Detmold hat ein gestalterisches Identitätsproblem: Zu retrospektiv, zu wenig aktuell und gegenwartsbezogen (T 4.1)
- Konflikte Denkmalschutz mit Energieeffizienz, Barrierefreiheit, Brandschutz stellen Restriktionen für andere Nutzungen dar, besonders Wohnen (T 4.5)
- Stadt macht sich zu sehr von Investorenwünschen abhängig, statt wichtige Orte „vorzudenken“ und auf Qualität zu setzen (T 4.3)
- Keine gestalterischen Highlights in der Innenstadt (T 4.1)
- Schauseiten der Ladenlokale und Gastronomie entsprechen häufig nicht der gestalterischen Qualität der Altstadt (T 4.4)
- Zu wenig Wohnraum in der Altstadt vorhanden (T 4.1)
- Zu wenig Grün in der Innenstadt (T 4.2)
- Großzügiger, offener Marktplatz wirkt an Nicht-Markttagen leer (T 4.1)
- Lange Straße gestalterisch indifferent (T 4.1)
- Hornsches Tor: Gestaltung und Angebote sind in die Jahre gekommen (T 4.1)
- Hornsches Tor: Folgenutzung wäre bei einem Umzug von C&A schwierig – was kann dort sinnvoll untergebracht werden? (T 4.4)
- Gestalterische Defizite an wichtigen Kreuzungen, z. B. Hornsche Straße – Leopoldstraße, Paulinenstraße – Wotanstraße (T 4.1)
- Zugang in die Innenstadt von Parkhäusern am Hornschen Tor und am Lustgarten unattraktiv und nicht orientierungssicher (T 4.1, T 4.2, T 4.3)
- Parkhauszufahrt Paulinenstraße: unwürdiger Zugang zur Altstadt (T 4.3)
- Bahnhofplatz und ZOB unattraktiv (T 4.3)
- Hochlage des Bahndamms und Unterführung am Bahnhof unattraktiv (T 4.3)



- Ordnung und Sauberkeit im öffentlichen Raum häufig nicht zufriedenstellend (T 4.4)
- Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum für unterschiedliche Generationen, besonders für Kinder und Senioren, in der Altstadt unzureichend, z. B. Wallgraben (T 4.1, T 4.3)
- Gewässer und Freiräume häufig sozial schwer kontrollierbar, z. B. hinter der Hertie-Immobilie (T 4.2)
- Eigentumsverhältnisse an den Gewässern erschweren Zugänglichkeit (T 4.2)
- Rad- und Fußwege von Norden kommend sind schlecht ausgebaut und nicht orientierungssicher (T 4.3)
- Vielfalt der Beschilderung macht die Orientierung schwierig (T 4.3)
- Passantenstopper stören gestalterisch und funktional (T 4.4)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Altstadt als Gesamtsystem verstehen: Berücksichtigung der divergierenden Ansprüche von Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Verkehr, Denkmalschutz, Freiraum müssen besser abgestimmt werden (T 4.1)
- Couragiertere Haltung zur Baukultur entwickeln (T 4.1)
- Neue bauliche Akzente setzen, moderne Architektur und Freiraumgestaltung als Spuren unserer Zeit in der Stadt ermöglichen - Beispiel Ulm (T 4.1, T 4.2)
- Kultur städtebaulicher und architektonischer Wettbewerbe entwickeln und pflegen (T 4.1)
- Vorhandene Potenziale zur Akzentuierung von Verkehrsräumen und Stadteingängen nutzen: Hasselter Platz, Finke-Grundstück, Hornsche Straße, Bahnhof (T 4.3)
- Öffnung vom Bahnhof zum Kronenplatz herstellen (T 4.3)
- Untersuchung über Nutzungs- und Modernisierungspotenziale und Zielkonflikte Barrierefreiheit und Denkmalschutz durchführen, besonders für Wohnen und Einzelhandel (T 4.1, T 4.5)
- Neubau von Wohnen durch Nachverdichtung in den rückwärtigen Grundstücksbereichen ermöglichen (T 4.5)
- Altstadt auch als vielfältiger Wohnort für Familien, Alleinerziehende, Studierende und Singles nutzen (T 4.5)
- Einzelhandel in der Altstadt analysieren: wo sind räumliche Schwerpunkte? (T 4.1)
- Cluster entwickeln, um die Nutzung und Gestaltung in Teilräumen der Altstadt zu stärken, z. B. Gastronomie, Einzelhandel (T 4.1)
- Außengastronomie auf dem Markt, um großen Raum angemessen zu „bespielen“ (T 4.1)
- Gastronomie attraktiver machen für flanierende Menschen: räumliche Verteilung, Mobiliar, Nutzung öffentlicher Flächen, Nutzungskonflikte vermeiden (T 4.4, T 4.5)
- Wohnumfeld in der Innenstadt attraktiv gestalten (T 4.5)

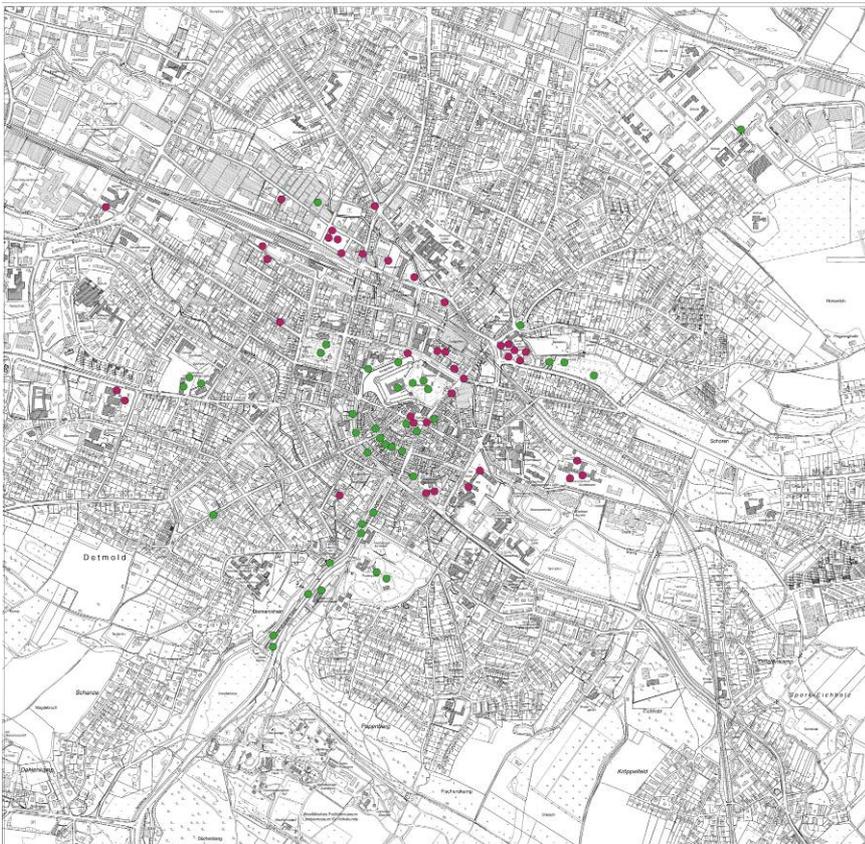
- Rundwege und Tweten als Wegesysteme entwickeln, ggf. mit Themenbezug: Geschichte, Wasser, Mauer, Einkaufen... (T 4.1)
- Themenweg „Spiellandschaft Innenstadt“ anlegen (T 4.2)
- Baulichen Abschluss Parklandschaft Friedrichstal herstellen (T 4.2)
- Wegesystem an den Gewässern ausrichten (T 4.2)
- Wasser erlebbar machen – Werre, kleine Werre, Mühlengraben, Wallgraben und Knochenbach „entdecken“ (T 4.2)
- Mindestens punktuelle Zugänglichkeit an Werre und Knochenbach herstellen (T 4.2)
- Bestandsaufnahme Spielplätze und Aufenthaltsqualität durchführen: Wo sind die wichtigsten Räume, was fehlt? (T 4.1)
- Verbesserung der Spielplatzangebote: attraktive Räume wie Schlossplatz und Markt als Standorte nutzen, z. B. für großen Sandkasten (T 4.1)
- Spielplatz an der Werre im Bereich ehemaliges Freibad anlegen (T 4.2)
- Errichtung von Generationsplätzen, z. B. durch mehr Aufenthaltsqualität auf dem Kaiser Wilhelm-Platz schaffen (T 4.2, T 4.5)
- Kaiser Wilhelm-Platz auslichten, Pflege verbessern und Nutzungskonzept entwickeln (T 4.2)
- Kaiser-Wilhelm-Platz besser an die Innenstadt anbinden (T 4.2)
- Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt (über Herrmannstraße – Kaiser-Wilhelm-Platz – Bismarckstraße) orientierungssicher entwickeln (T 4.2, T 4.3)
- Querung Paulinenstraße und Hermannstraße im Bereich Kaiser Wilhelm-Platz sicherer und attraktiver gestalten (T 4.3)
- Anbindung der Parkhäuser verbessern, Zugänge gestalten (T 4.3)
- Parkhäuser, z. B. Hornsches Tor, mit anderen Nutzungen kombinieren: Wohnen, Einzelhandel, Kultur in den dafür geeigneten Lagen oder Geschossen (T 4.1, T 4.3)
- Stadtmanager als „Kümmerer“ für die Abstimmung über die Gestaltungsansprüche in der Altstadt (T 4.1, T 4.4)
- Moderation der Ansprüche des Einzelhandels durch Aufbau einer ISG Exterstraße, analog zu der ISG Krumme Straße (T 4.1, T 4.4)
- Gestaltungssatzung durchsetzen (T 4.2, T 4.4)
- Ordnungsrecht durchsetzen: Sauberkeit, Passantenstopper weg, einheitliche Außengastronomie (T 4.4)
- Parkpfliegewerk und vorgesehene (Pflege-) Maßnahmen umsetzen (T 4.2)
- Umsetzung des Beleuchtungskonzepts (T 4.2)
- Stadtverträgliches Verkehrskonzept entwickeln und umsetzen (T 4.3)
- Wohnen in der Innenstadt ermöglichen: Finanzielle Mehraufwendungen sozialgerecht durch Förderung unterstützen (T 4.5)
- (Um-) Nutzungspotenzial der Nicht-Denkmale im Gebäudebestand bevorzugt nutzen (T 4.5)

- Generationenwohnen am Rand der Innenstadt ermöglichen: Standorte Bundeswehrkrankenhaus, Temde (T 4.5)
- Leistungsfähigkeit ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz bei zukünftig attraktiverem ÖPNV-Angebot überprüfen, ggf. Alternativstandort am Kronenplatz (T 4.3)
- Bessere Pflege des öffentlichen Raums, zügige und nachhaltige Beseitigung von Vandalismusschäden, z. B. am Hornschen Tor (T 4.1)
- Haptische Qualitäten und Barrierefreiheit der Straßenbeläge verbessern: Sicherheit, Gestaltungsqualität, Blindenleitsystem (T 4.4, T 4.5)
- Einheitliche Beschilderung entwickeln, Schilder aufräumen (T 4.3)
- Kriminalitätsschutz bei Modernisierungsmaßnahmen berücksichtigen (T 4.5)

6.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 4 („Nadelkarte“)

- Relativ eindeutige Differenzierung: Südwesten wird fast einhellig als positiv, Nordosten als negativ beschrieben
- Südlicher Stadteingang, Wallgraben, Krumme Straße und Umfeld Schloss besonders positiv
- Freiraumsystem erscheint insgesamt positiv
- Nördliche Innenstadt und Gewerbebrachen entlang der Bahn werden besonders negativ wahrgenommen
- Deutliche gestalterische Defizite bei Leerständen (Bundeswehr-Krankenhaus, alte FH), aber auch bei Architekturen der 60er und 70er Jahre (RP)
- Kaum Bewertungen zum südlichen Teil der Lange Straße, obwohl Haupteinkaufszone

Abbildung 4 „Nadelkarte“ Werkstatt 4



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

6.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- Detmold hat ein gestalterisches Identitätsproblem: zu retrospektiv, zu wenig aktuell und gegenwartsbezogen
- Konflikte Denkmalschutz mit Energieeffizienz, Barrierefreiheit, Brandschutz stellen Restriktionen für andere Nutzungen dar, besonders Wohnen
- Schwieriger Zugang zu den Gewässern
- Lange Straße und Hornsches Tor hinsichtlich Angebot und Gestaltung indifferent und in die Jahre gekommen
- Hochlage des Bahndamms, Unterführung am Bahnhof, Bahnhofplatz und ZOB unattraktiv
- Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum für unterschiedliche Generationen, besonders für Kinder und Senioren, in der Altstadt unzureichend, z. B. Wallgraben

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Altstadt als Gesamtsystem verstehen, um die divergierenden Ansprüche von Wohnen, Einzelhandel, Gastronomie, Verkehr, Denkmalschutz, Freiraum besser abzustimmen
- (Um-) Nutzungspotenzial der Nicht-Denkmale im Gebäudebestand der Altstadt und der Leerstände am Innenstadtrand bevorzugt nutzen
- Neue bauliche Akzente setzen, moderne Architektur und Freiraumgestaltung als Spuren unserer Zeit in der Stadt ermöglichen
- Vorhandene Potenziale zur Akzentuierung von Verkehrsräumen und Stadteingängen nutzen: Hasselter Platz, Finke-Grundstück, Hornsche Straße, Bahnhof
- Wege an den Gewässern, Rundwege und Tweten als Wegesysteme entwickeln, ggf. mit Themenbezug - Stadtentwicklung, Geschichte, Wasser, Mauer...
- Gestaltung, generationengerechte Aufenthaltsqualität und Spielangebote wichtiger Freiräume verbessern: Schlossplatz, Markt, Kaiser-Wilhelm-Platz

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Erhalt und Weiterentwicklung des historischen Charakters, starker Denkmalschutz, bessere Integration von Neubauten
- Mehr Bäume, Erhalt der Freiraumstrukturen
- Bessere Pflege der Straßen und Bürgersteige, ggf. durch Patenschaften
- Freiräume und Verweilflächen ohne Gastronomie schaffen
- Bessere Beleuchtung, besonders historische Gebäude

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Aufwertung und Gestaltung der Stadteingänge
- Gewässer besser in das Wegenetz und Freiraumgefüge der Innenstadt integrieren
- Einheitliche Möblierung des öffentlichen Raums, Gestaltungssatzung durchsetzen
- Generationenplätze anlegen, z. B. auf dem Kaiser-Wilhelm-Platz
- Modernisierung der denkmalgeschützten Gebäude, qualitätvolle Baulückenschließung
- Privates Engagement fördern und fordern

Strategische Anregungen:

- Cluster entwickeln, um die Nutzung und Gestaltung in Teilräumen der Altstadt zu stärken, z. B. Gastronomie, Einzelhandel, denkmalgeschützte Freiräume (Parklandschaft Friedrichstal)
- Stadtmanager als Kümmerer für die Abstimmung über die Gestaltungsansprüche in der Altstadt
- Leistungsfähigkeit ZOB auf dem Bahnhofsvorplatz bei zukünftig attraktiverem ÖPNV-Angebot überprüfen, ggf. Alternativstandort am Kronenplatz



Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Die Stadt sollte Umstrukturierungs- und Gestaltungsmaßnahmen beiderseits der Bahn und in der nördlichen Altstadt vorrangig unterstützen
- Gestalterische Verbesserungen der Zugänge zum gesamtstädtischen Freiraum- und Gewässersystem sind notwendig
- Die Leerstände in und am Rand der Kernstadt bieten Möglichkeiten für unterschiedliche Nutzungen
- Die (südliche) Lange Straße sollte im Zuge möglicher Neubau-maßnahmen am Hornschen Tor stärker profiliert werden

7 Kultur/ Tourismus/ Marketing/ Freizeitwert

7.1 Thesen

7.1.1 These 5.1: Modernität entwickeln

Detmold ist eine sehr attraktive kleine Stadt mit vielen kulturellen Spuren einer langen historischen Tradition. Sie zu erhalten ist eine zentrale Herausforderung für die kommenden Jahre – sie an zeitgenössische Anforderungen anzupassen ebenfalls.

Leitfragen:

- Ist Detmold zu „verschlafen“?
- Was muss Detmold seinen Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bieten?
- Kann das historische räumliche Gefüge Modernisierung aushalten?
- An welchen Orten kann sich Detmold Modernität leisten?
- Mit welchen Initiativen soll die Stadt ihre eigene Zukunftsfähigkeit unterstützen?

7.1.2 These 5.2: Innovation wagen

Detmolds bauliches Erbe ist reich an kühnen Visionen. Die Stadt braucht auch heute Mut zur Innovation für eine aktiv gestaltete Zukunft.

Leitfragen:

- Was soll Detmolder StadtBauKultur auszeichnen?
- Welche thematischen Schwerpunkte soll die Stadt dabei setzen?
- Wie muss der demographische Wandel dabei berücksichtigt werden?
- Welche Verfahren und Instrumente soll die Stadt anwenden, um Visionen zu fördern und Qualität sicher zu stellen
- Wie können die Bewohner der Stadt ihre Zukunft gestalten?

7.1.3 These 5.3: Neuland betreten

Detmold ist die wichtigste Kulturstadt in der Region. Die Hochschulen und Kultureinrichtungen in der Stadt stellen ein enormes kreatives Potenzial dar, offen für eine zeitgemäße Weiterentwicklung der kulturellen Angebote.

Leitfragen:

- Welche Möglichkeiten gibt es, die Hochschulen und Kultureinrichtungen in kulturelle Prozesse zu integrieren?
- Möchte sich Detmold eine „Kultur des Experiments“ leisten?
- Welche Institutionen sind in der Lage, ein solches Programm inhaltlich zu unterstützen?

- Welche ergänzenden Anforderungen sind zu beachten – z. B. im öffentlichen Raum, in der Nutzungsverteilung der Innenstadt, in der Stadtentwicklung?

7.1.4 These 5.4: Touristen gewinnen

Die Landschaften um Detmold sind reich an außergewöhnlichen natur- und kulturgeschichtlichen Zielen. Als Räume für Sport, Freizeit und Erholung können sie auch für neue und jüngere Zielgruppen attraktiv sein.

Leitfragen:

- Welche Sport- und Freizeitangebote sind möglich?
- Welche infrastrukturellen Voraussetzungen sind dafür erforderlich?
- Welche Potenziale bietet das Nationalpark-Projekt im Teutoburger Wald?
- Wie müssen neue Sport- und Freizeitangebote vermarktet werden?
- Welche Synergien können Sport und Kultur entfalten?
- Welche Zielgruppen sollen angesprochen werden?

7.1.5 These 5.5: Netzwerke ausbauen

Kultur, Tourismus und Freizeitaktivitäten sind in Ostwestfalen regional organisiert. Wenn Detmold diese Strukturen nutzt und weiter entwickelt, kann die Stadt aus den regionalen Potenzialen Impulse für ihre eigene Entwicklung generieren.

Leitfragen:

- Welche Netzwerke und Organisationen gibt es bereits?
- Gibt es Widerstände, die einer regionalen Zusammenarbeit entgegenstehen?
- Wie können sie ausgeräumt werden?
- Ist der Nationalpark eine sinnvolle Gebietskulisse für die gemeinsame Entwicklung touristischer Angebote?
- Wie können kulturelle, touristische und planerische Netzwerke miteinander verknüpft werden?
- Welche Partner braucht die Stadt für ihre eigene touristische und kulturelle Entwicklung?

7.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Altstadt hat mit historischem Flair und Ambiente beste Voraussetzungen für hochwertige Veranstaltungsangebote (T 5.1)
- Sehr gutes Angebot in Bereichen Theater, Museen, Freizeit (T 5.4)

- Hochwertige historische Tourismusziele, z. B. Residenzschloss, Friedrichstal, Altstadt (T 5.4)
- Attraktive Veranstaltungen, attraktiver Wochenmarkt (T 5.4)
- Externe Wahrnehmung vs. Interne Wahrnehmung: in Detmold „passiert“ mehr als außen sichtbar, z. B. „Kulturstrolche“ (T 5.3)

Probleme und Defizite:

- Ideen sind da – es hapert an der Umsetzung... (T 5.2)
- Tourismus wird zu wenig als Wirtschaftszweig gesehen (T 5.4)
- Lokale Egoismen der Städte und Gemeinden sind noch nicht ausgeräumt (T 5.5)
- Zu viele parallel stattfindende Veranstaltungen in der Region (T 5.5)
- Anteil der Tagestouristen hoch, zu wenig Mehrtagesgäste (T 5.1)
- Zu wenig Hotels, besonders niedrigpreisige Angebote fehlen (T 5.1, T 5.4)
- Image einer verschlafenen Beamtenstadt (T 5.3)
- Zu wenig Freizeit- und Kulturangebote für junge Menschen, z. B. Kino, Spiel- und Sportangebote (T 5.3, T 5.4, T 5.5)
- Innenstadt von Detmold ist nicht in den regionalen touristischen Wegekettens (Externsteine, Herrmannsdenkmal...) verankert (T 5.4)
- ÖV-Anbindung touristischer Ziele nicht gut, z. B. Innenstadt – Herrmannsdenkmal (T 5.4)
- Konflikt Denkmalschutz-Stadtgestaltung, zu wenig Flexibilität und Innovationsbereitschaft der Denkmalpflege (T 5.1)
- Stadteingänge und Bahnhof unattraktiv (T 5.2)
- Ankunft im Parkhaus, Ankunft am Bahnhof bieten kaum Orientierung. Angsträume an den Zuwegungen. (T 5.4)
- Wege von Parkhäusern problematisch (T 5.4)
- Wohnmobilstellplatz extrem unattraktiv (T 5.4)
- Touristisches Informationssystem unzureichend (T 5.4)
- Stadt nutzt ihre Kompetenzen und rechtlichen Möglichkeiten nicht genügend aus, z. B. Modernisierungsgebote (T 5.2)
- Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung sind personell ausgeblutet (T 5.4)
- Zu viele Namen im Marketing erschweren touristische Wiedererkennbarkeit: Land des Herrmann, Lippe Marketing und Tourismus, OWL-Marketing, Teutoburger Wald (T 5.5)
- Fehlendes Engagement nicht (mehr) ortsansässiger Eigentümer für die Stadt (T 5.2)
- Studenten leben in ihrem eigenen Kosmos und sind nur schwer für die Stadt zu gewinnen (T 5.2)
- Beleuchtungskonzept fehlt – dunkle Ecken in der Altstadt sind gefährlich und wenig einladend (T 5.1)
- Radwege entlang der Werre und Bahnlinie fehlen (T 5.4)
- Unzureichendes Spielplatzangebot in der Innenstadt (T 5.1)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Regionales touristisches Profil schärfen (T 5.5)
- Tourismuskonzept sollte sich an Mehrtagestouristen orientieren (T 5.1)
- Events verstetigen, regelmäßige Veranstaltungen durchführen (T 5.3)
- Tourismus in der Innenstadt stärken und mit Zielen im Umland gemeinsam bewerben (T 5.4)
- Stadt nicht als Freilichtmuseum begreifen: Innovationsfenster eröffnen (T 5.2)
- Denkmalschutz kreativ interpretieren (T 5.2)
- Wettbewerbe durchführen (T 5.2)
- Angebote im Einzelhandel, auf dem Markt und in der Gastronomie verbessern, auch für Touristen (T 5.1)
- Stadtbild gestalterisch nachhaltig modernisieren (T 5.1)
- Generationen-Wohnen im Zentrum und am Zentrumsrand (T 5.2)
- Qualität der Bürgerbeteiligung verbessern (T 5.2)
- Mehr Öffentlichkeit für Planungsfragen – Planerladen, aktive Informationspolitik (T 5.2)
- Mehr Ferienwohnungen in der Innenstadt, preiswertes (Familien-) Hotel (T 5.1)
- Themen-Führungen, z. B. Grabbe, Lortzing, Brahms... (T 5.1)
- Parklandschaft Friedrichstal ausbauen, auch für jüngere Besucher (T 5.4)
- Spagat wagen: Beschaulichkeit als Qualität pflegen, trotzdem auch für Jugendliche attraktiv werden (T 5.1)
- Zielgruppen Jugendliche und Schüler in Stadtentwicklung einbinden und Studie über ihre Ansprüche erarbeiten (T 5.1)
- Schulen in die Stadtentwicklung einbinden – dabei besonders auch kulturferne Kinder ansprechen (T 5.1)
- Vereine ins Sportangebot einbinden – Tai Chi im Schlosspark... (T 5.4)
- Kooperation Wellness: Netzwerk mit Nachbarstädten, z. B. Aquaparc, „Bädernetzwerk“, „echtes“ Spaßbad (T 5.5)
- Generationen-Spielplatz anlegen, z. B. am Kaiser-Wilhelm-Platz (T 5.1, T 5.2, T 5.4)
- Spielplatzpatenschaften für bessere Pflege (T 5.1)
- Mehr Kinder-Freizeitangebote ähnlich Kletterpark am Herrmann für Touristen (T 5.4)
- Mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität im Werrebogen hinter Regierungspräsidium (T 5.4)
- Einfache und preiswerte Verbesserungen in der Rad-Infrastruktur durchführen – Bustransport, Abstellanlagen, Ausschilderung, Netzschlüsse (T 5.4)
- Leihfahrräder und –pedelecs als touristische Angebote vermarkten (T 5.4)
- Attraktiven Wohnmobil-Stellplatz in der Innenstadt anlegen (T 5.4)

- Lichtkonzept der HS OWL umsetzen, Beleuchtung für wichtige Gebäude (T 5.3)
- Open Air-Veranstaltungen ermöglichen – Standort? (T 5.3)
- Zusammenarbeit mit Netzwerken intensivieren, z. B. historische Stadtkerne europaweit (T 5.2)
- Aktivitäten aus den (Hoch-)Schulen und der Stadt besser koordinieren, z. B. über gemeinsamen Kümmerer (T 5.2)
- Alte Pauline für neue Angebote der Hochschulen erschließen - Veranstaltungen der HfM und der HS OWL? (T 5.3)
- Hochschulen stärker in die Stadtentwicklung integrieren, z. B. Projekt Weihnachtsmarkt im Master Architektur, gemeinsame Veranstaltungen mit Kulturträgern und Stadt (T 5.2, T 5.3)
- Referenzen für Veranstaltungen heranziehen, z. B. Weihnachtsmarkt Quedlinburg, Eventkultur Soest (T 5.1, T 5.2)
- Untersuchung zu sinnvollen ergänzenden Angeboten und Möglichkeiten zum Nationalpark in Detmold (T 5.4)
- Angebote in Detmold besser vermitteln und Werbeauftritt der Stadt modernisieren (T 5.3)

7.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 5 („Nadelkarte“)

- Verteilung der positiv bewerteten Orte entlang Allee, Wallgraben, Schloss bis zum Landestheater – deutliche Nord-Süd-Achse
- Leerstände und mindergenutzte Räume erfahren negative Bewertung
- Stadteingänge sind auch für Tourismus, Kultur und Marketing ein Problem
- Kaiser-Wilhelm-Platz wird im Vergleich zu anderen denkmalgeschützten Freianlagen besonders negativ bewertet
- Durchweg positive Bewertung für etablierte Kultureinrichtungen – Landestheater, Landesmuseum, Hochschule für Musik, Sommertheater, Freilichtmuseum

Abbildung 5 „Nadelkarte“ Werkstatt 5



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

7.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- Zu wenig Mehrtagesgäste, zu wenig Hotels, besonders niedrigpreisige Angebote
- Zu wenig Freizeit- und Kulturangebote für junge Menschen, z. B. Kino, Spiel- und Sportangebote
- Innenstadt von Detmold ist nicht in den regionalen touristischen Wegekettens (Externsteine, Hermannsdenkmal...) verankert
- Stadteingänge, Parkhäuser, Bahnhof und Wohnmobilstellplatz unattraktiv und nicht einladend
- Stadtmarketing und Wirtschaftsförderung sind personell ausgeblutet und stehen in Konkurrenz zu anderen Stadtämtern
- Zu viele Namen im Marketing erschweren touristische Wiedererkennbarkeit: Land des Hermann, Lippe Marketing und Tourismus, OWL-Marketing, Teutoburger Wald

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- Tourismus in der Innenstadt stärken und mit Zielen im Umland gemeinsam bewerben
- Tourismuskonzept sollte sich an Mehrtagestouristen orientieren: mehr Hotels, Ferienwohnungen und einen attraktiven Wohnmobilstellplatz
- Spagat wagen: Beschaulichkeit als Qualität pflegen, trotzdem auch für Zielgruppen Kinder, (kulturferne) Schüler und Jugendliche sowie Studierende attraktiv werden
- Einfache und preiswerte Verbesserungen in der Rad-Infrastruktur durchführen – Bustransport, Abstellanlagen, Ausschilderung, Netzschlüsse, Leihfahrräder und –pedelecs
- Qualität der Bürgerbeteiligung erhalten und Öffentlichkeit für Planungsfragen auch zukünftig sicherstellen – Planerladen, aktive Informationspolitik
- Qualität der bestehenden Attraktionen erhalten/verbessern (z. B. Alleinstellungsmerkmale wie das Theater in Stand erhalten)

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Kulturell und touristisch attraktive Angebote und Events etablieren, besonders Weihnachtsmarkt
- Stadtbücherei attraktiver machen, Öffnungszeiten
- Bessere Kommunikation und Vermarktung der Angebote

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Mehr (thematische) Führungen in der Innenstadt
- Bessere Integration von Grün- und Wasserflächen, Weiterentwicklung Parklandschaft Friedrichstal
- Neue Freizeit-, Spiel- und Sportangebote in der Innenstadt
- Mehr und vielfältigere Übernachtungsmöglichkeiten - Ferienwohnungen, preiswerte Hotels
- Attraktiven Wohnmobilstellplatz anbieten
- Bessere Vernetzung und Kooperation bestehender Angebote und Initiativen

Strategische Anregungen:

- Stadt nicht als Freilichtmuseum begreifen: Innovationsfenster eröffnen, dafür auch den Denkmalschutz kreativ interpretieren
- Untersuchung zu sinnvollen ergänzenden Angeboten und Möglichkeiten zum Nationalpark in Detmold
- Zusammenarbeit mit Netzwerken intensivieren, z. B. historische Stadtkerne europaweit

Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Die Vielzahl hochrangiger Freianlagen, Gebäude und Stadträume legt nahe, die Parklandschaft Friedrichstal als zentrale Freiraumachse durch die Stadt zu denken und zu vermarkten



- Eine Qualifizierung der Leerstände und vernachlässigten Räume ist auch aus touristischer Sicht unerlässlich
- Obwohl die Karte das nicht zeigt, gilt es, etablierte Kultureinrichtungen zu stärken – aber gleichzeitig Angebote für Kinder und Jugendliche zu verbessern
- Das Aqualip gehört, genauso wie die regionalen Tourismusangebote, ins Kombiticket

8 Stadt im Wandel – Bedeutungsverlust oder Funktionswandel von Mittelstädten

8.1 Thesen

8.1.1 These 6.1: Innenstadt qualifizieren

Detmold ist eine sehr attraktive Stadt mit Spuren einer langen historischen Tradition. Sie muss sich auf die Herausforderungen einer sich verändernden Gesellschaft einlassen. Die Innenstadt braucht deshalb generationengerechte Wohnungen, Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Räume.

Fragen:

- Welche Aufgaben soll die Innenstadt in Zukunft übernehmen?
- Wie kann die Attraktivität der Innenstadt für die zukünftigen Bewohner verbessert werden?
- An welchen Orten (z. B. Lustgarten, Lange Straße, Bahnhofsumfeld, Kaiser Wilhelm-Platz) soll die Innenstadt für die sich verändernde Gesellschaft qualifiziert werden?
- Welche Nutzungs- und Gestaltungskonflikte müssen in der Innenstadt gelöst werden (z. B. Denkmalschutz, Leerstand, Umnutzung)?
- Welche Rolle kommt dem Freiraumsystem zu?
- Für welche Fragen müssen vertiefte Untersuchungen durchgeführt werden?

8.1.2 These 6.2: Beteiligung kultivieren

In Mittelstädten wie Detmold ist es unverzichtbar, die Menschen in die Gestaltung der eigenen Zukunft einzubeziehen. Detmold hat umfangreiche Erfahrung in der Beteiligung seiner Bürger an der Stadtentwicklung - es gilt, daran für die nächsten Jahre anzuknüpfen.

Fragen:

- Welche Formate und Initiativen der Beteiligung sind sinnvoll?
- Welche Art der Öffentlichkeitsarbeit ist für die Konkretisierung des ISEK notwendig?
- Welche wichtigen Akteure und Schlüsselpersonen müssen in die Stadtentwicklung eingebunden werden?

8.1.3 These 6.3: Transformationen gestalten

Die Gestaltung des Wandels in Detmold bedarf einer aktiven Rolle von Politik, Verwaltung und Bürgern. Sie bekennen sich zur Zukunftsfähigkeit ihrer Stadt und gestalten sie gleichermaßen durch Mut zur Innovation und Verantwortung für das Erbe vergangener Generationen.

Fragen:

- Wie kann die Stadt das Engagement ihrer Bürger in die Stadtentwicklung einbinden?
- Welche Veränderungen der heutigen räumlichen Struktur sind notwendig, um Detmold als Lebens- und Arbeitsort für die Zukunft attraktiv zu machen?
- An welchen Orten (z. B. Hertie, Hornsches Tor, Bezirksregierung, Stadteingänge...) soll die Stadt Mut zur Innovation beweisen?
- Welche Teile der Stadt sollten nicht oder nur unwesentlich verändert werden?
- Welche Impulse kann die Stadt setzen, um die Transformation der (Innen-) Stadt zu stimulieren?

8.1.4 These 6.4: Denkräume eröffnen

Stadtentwicklung braucht ein beherztes Vorausdenken. Detmold hat die Chance, seine Entwicklung sorgfältig, mit intelligenten Methoden und in Alternativen vorzubereiten.

Fragen:

- Für welche Teile der Stadt sollten alternative Überlegungen (z. B. Szenarien, Wettbewerbe) angestellt werden?
- Welche Themen (z. B. Vernetzung Stadt-Landschaft, Leerstand, Einzelhandel, umweltgerechte Mobilität, Profil...) sollte die Stadt weitergehend diskutieren?
- An welchen Orten und für welche Themen sollte sich die Stadt Zeit für Entwicklungsentscheidungen lassen?

8.1.5 These 6.5: Kooperationen pflegen

Detmold ist zu klein, um seine Zukunft ausschließlich selber zu verantworten. Die Stadt braucht regionale und thematische Partner, mit denen sie ihre regionale Zentralität, ihr Profil und ihre Attraktivität für auswärtige Besucher schärfen kann.

Fragen:

- Welche Rolle kann den Hochschulen für die Stadtentwicklung zukommen?
- Welche regionalen Partner können Beiträge zur Stadtentwicklung leisten?
- Welche Themen (z. B. historische Altstadt, Energieeffizienz, Stadt-Landschaft) sollte Detmold bei der Entwicklung des zukünftigen Profils in den Vordergrund stellen?
- Welche Strategie (z. B. Kooperation, Konkurrenz) sollte die Stadt in der Beziehung zu ihren direkten Nachbarn und zu den Oberzentren verfolgen?

8.2 Ergebnisse der Werkstatt

Potenziale und Chancen:

- Kleinteilige regionale Aufgabenteilung entspricht der gelebten Realität (T 6.5)
- Detmold hat als Zentrum der Region mehr zu bieten, als die Stadt sich selber zutraut (T 6.5)
- Charakteristische kleinteilige Bebauungsstruktur schafft attraktives räumliches Ambiente (T 6.1)
- Stadt der kurzen Wege, attraktiv für unterschiedliche Gruppen (T 6.1)
- Vielfältige und gut gemischte Bevölkerung: unterschiedliche soziale Gruppen, Altersgruppen, Haushaltsformen sind gut integriert (T 6.1)
- Aussiedler als Potenzial zum Umbau der Stadt: jung, tatkräftig, innerhalb ihrer Gruppe sehr engagiert (T 6.2)

Probleme und Defizite:

- ISEK bleibt bisher als Produkt und Prozess trotz bisheriger Verfahrensschritte relativ abstrakt (T 6.3)
- Denkmalschutz erschwert Umbau von Bestandsimmobilien (T 6.1)
- Zu kleine Grundstücke und Nutzflächen für Einzelhandel und Wohnen (T 6.1)
- Generationengerechte Wohnungen führen oft zu Konflikten mit historischer Bausubstanz, Erfordernissen Einzelhandel und Verkehr (T 6.1)
- Zu wenig Angebote für alle Bevölkerungsgruppen in der historischen Innenstadt (T 6.1)
- Öffentliche Räume oft nicht generationengerecht gestaltet – Nutzung, Oberflächen (T 6.1)
- Kleinteilige Eigentümerstruktur erschwert Zugriff auf Bestandsimmobilien (T 6.1)
- Bürger allgemein, besonders Aussiedler, lassen sich nur schwer dauerhaft in die Stadtentwicklung einbinden (T 6.2, T 6.3)
- Jugend als wichtige Adressaten der Stadtentwicklung ist nicht gut genug organisiert – Ansprechpartner fehlen (T 6.2)
- Regionale Aufgabenteilung führt zur Nutzung von Einzelhandelsangeboten in den Nachbargemeinden durch Bewohner der peripheren Ortsteile (T 6.5)
- Regionalmarketing zu heterogen und vielfältig, lässt kein klares Profil erkennen (T 6.5)

Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- ISEK als Prozess zur Aktivierung von Engagement weiterführen, dafür geeignete Formate und Anlässe entwickeln (z. B. Tag der Stadtentwicklung, regelmäßiges Event zur Dokumentation des Projektstands) (T 6.2)
- Themenbezogene Kooperationen suchen, um ISEK systematisch umzusetzen (T 6.3)
- Repräsentative und fachlich anerkannte Schlüsselperson mit der Vermittlung des ISEK-Prozesses beauftragen (T 6.3)
- Vielfalt der Stadt besser kommunizieren und vermarkten (T 6.5)
- Denkmalschutz und intaktes Stadtbild zur Markenbildung Detmolds heranziehen und aktiv nutzen (T 6.5)
- Kreativen Umgang mit dem Denkmalschutz erproben - Leuchtturmprojekte (T 6.1, T 6.3)
- Arbeitsplätze in der Innenstadt halten, um sie zu beleben (T 6.1)
- Generationengerechte Wohnungen nicht nur in der historischen Innenstadt, sondern bevorzugt am Innenstadtrand vorsehen (T 6.1)
- Familienwohnen am Rand der Innenstadt in geeigneten Wohnformen fördern - Townhouse (T 6.1)
- Altenwohnen mit notwendiger sozialer und Versorgungsinfrastruktur ausstatten (T 6.1)
- Angebote für studentisches Wohnen in der Innenstadt und nahe Hochschulen ausbauen, Bestandsimmobilien nutzen (T 6.1)
- Eigentumsförderung für den Erwerb historischer Gebäude auflegen, sinnvolle Definition des förderungswürdigen Gebäudealters (T 6.3)
- Leerstände für die Stadtentwicklungsdiskussion nutzen - Ausstellungen, temporäre Nutzung (T 6.2)
- Baulücken schließen, z. B. Krumme Straße, Exterstraße (T 6.3)
- Schlüsselgrundstücke für Innovationen nutzen – Hertie, BVO, Hornsches Tor, Hasselter Platz, Stadteingänge (T 6.3, T 6.4)
- Kompetenz Bauen im Bestand an der Hochschule stärker nutzen (T 6.5)
- Ehemaligen Güterbahnhof als Verkehrsfläche erhalten – könnte bei verändertem Mobilitätsverhalten in Zukunft noch gebraucht werden (T 6.4)
- Wohnen und Arbeiten auf alten Industriestandorten ermöglichen – z. B. Temde-Gelände, BVO-Gelände, Omnia (T 6.1)
- Kommunalen oder genossenschaftlichen Wohnungsbau reaktivieren (T 6.3)
- Räumliche Struktur der historischen Innenstadt mit raumbildenden Neubauten abschließen (z. B. nach Osten offene Exterstraße) (T 6.1)
- Systematische Freiraumentwicklung zur Qualitätsverbesserung Innenstadt (T 6.4)
- Teilräumliche Kooperationen Stadt – Eigentümer suchen (T 6.3)

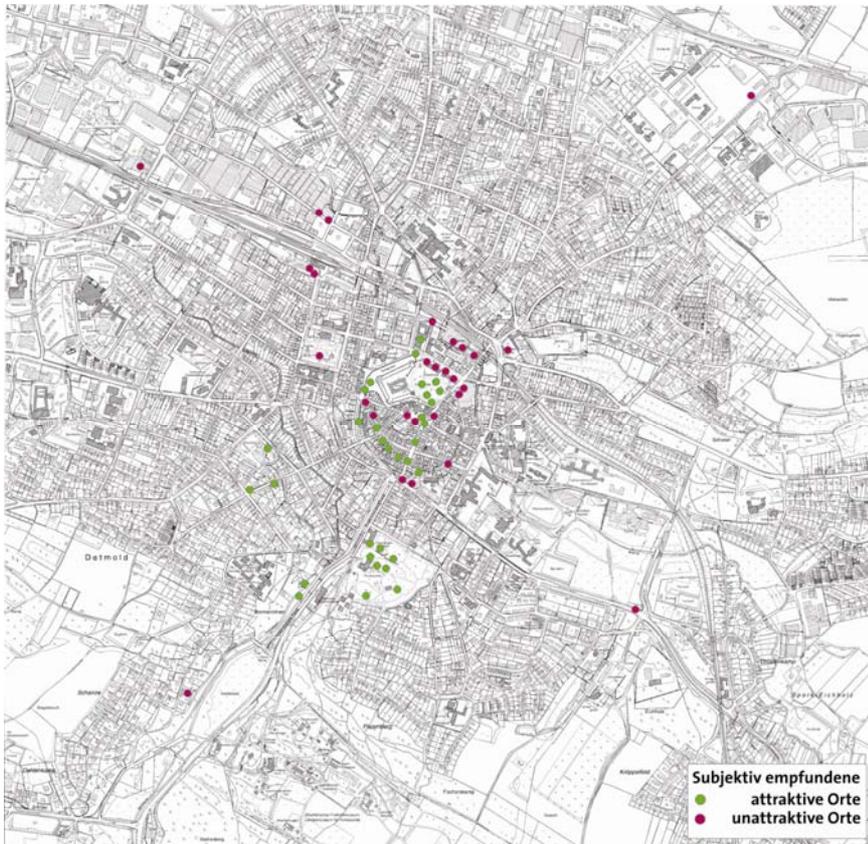


- Quartiersbezogene Initiativen fördern, z. B. ISG auch außerhalb der Krumme Straße (T 6.1, T 6.2)
- Clusterbildung der Gastronomie durch Gestaltung öffentlicher Räume unterstützen, z. B. Meierstraße (T 6.3)
- Mehr Vielfalt im (inhabergeführten) Einzelhandel anregen (T 6.1)
- Überdachung der Einzelhandelslagen andenken (T 6.1)
- Lebensmittel-Einzelhandel am Hasselter Platz vorsehen - Flächen und Erschließung sind vorhanden (T 6.1)
- Stadteingänge in die historische Innenstadt gestalten und aufwerten (T 6.1)
- Unvollständiges Radwegenetz ergänzen, um die Innenstadt von allen Richtungen besser zu erreichen (T 6.1)
- Kaiser-Wilhelm-Platz als generationengerechten Stadtplatz umgestalten (T 6.1)
- Schlüsselpersonen aus dem Kreis der Aussiedler stärker im Stadtumbau beteiligen und einbinden (T 6.2)
- Denkmal-Stammtisch als Forum und Infobörse von Stadt, Eigentümern und qualifizierten Architekten einrichten (T 6.2)
- Schüler, Schulen, Studierende (AStA) und Hochschulen stärker in die Stadtentwicklung einbinden – Zusammenarbeit JAS e.V. (T 6.2, T 6.3)
- Hochschulen als Profilbaustein der Stadt aktiv nutzen (T 6.5)
- Studentische Wettbewerbe als Ideengeber nutzen (– Vorsicht mit Zulässigkeit nach Regeln AKNW) (T 6.4)
- Energieversorger besser integrieren (T 6.2)
- Zukünftige Mobilitätsansprüche und -angebote diskutieren – z. B. kostenloser ÖPNV nach Modell Hasselt (T 6.4)
- Dialog mit Projektentwicklern und Finanziers suchen
- Senioren- und Behindertenbeirat einbinden (T 6.2)

8.3 Auswertung persönliche Orte Werkstatt 6 („Nadelkarte“)

- Deutliche Konzentration der positiven und negativen Bewertungen in der historischen Altstadt
- Wallgraben, Krumme Straße/Externstraße, Ameide, Schlossplatz, Markt und Palaisgarten werden als wichtige Bestandteile der Identität der Stadt wahrgenommen
- Hochschule für Musik und Theater erfahren hohe Wertschätzung
- Besonders viele negative Bewertungen in der nördlichen Innenstadt, daneben jedoch auch von leerstehenden Gebäuden in der südlichen Altstadt
- Bahnhofsumfeld, Kaiser-Wilhelm-Platz sowie Stadteingänge Richthofenstraße, Hornsche Straße und Paderborner Straße werden ebenfalls negativ bewertet

Abbildung 6 „Nadelkarte“ Werkstatt 6



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

8.4 Essentials der Werkstatt

Wichtigste Probleme und Defizite:

- ISEK bleibt bisher als Produkt und Prozess trotz bisheriger Verfahrensschritte relativ abstrakt
- Denkmalschutz erschwert Umbau von Bestandsimmobilien: zu kleine Grundstücke und Nutzflächen für Einzelhandel und Wohnen
- Zu wenig Angebote für alle Bevölkerungsgruppen in der historischen Innenstadt, Gestaltung der öffentlichen Räume nicht generationengerecht gestaltet
- Regionalmarketing zu heterogen und vielfältig, lässt klares Profil nicht erkennen (T 6.5)

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen:

- ISEK als Prozess weiterführen, dafür geeignete Formate und Anlässe entwickeln - z. B. Tag der Stadtentwicklung, regelmäßiges Event zur Dokumentation des Projektstands
- Generationengerechte Wohnungen und Familienwohnungen nicht nur in der historischen Innenstadt, sondern bevorzugt am Innenstadtrand vorsehen



- Eigentumsförderung für den Erwerb historischer Gebäude auflegen, sinnvolle Definition des förderungswürdigen Gebäudealters
- Wohnen und Arbeiten auf alten Industriestandorten ermöglichen – z. B. Temde-Gelände, BVO-Gelände, Omnia
- Schlüsselpersonen aus dem Kreis der Menschen mit Migrationshintergrund, Schulen, Hochschulen stärker im Stadtumbau beteiligen und einbinden

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der ersten Bürgerbeteiligung:

- Keine Beteiligung zum Thema Stadt im Wandel

Zentrale Ideen, Lösungen und Maßnahmen aus der Verwaltung:

- Keine verwaltungsinterne Diskussion zum Thema Stadt im Wandel, siehe jedoch Unterlagen zum Demografiebericht

Strategische Anregungen:

- Vielfalt der Stadt besser kommunizieren und vermarkten. Dazu Denkmalschutz und intaktes Stadtbild zur Markenbildung Detmolds heranziehen und aktiv nutzen
- Schlüsselgrundstücke für Innovationen nutzen – Hertie, BVO, Hornsches Tor, Hasselter Platz, Stadteingänge
- Repräsentative und fachlich anerkannte Schlüsselpersonen in die Vermittlung des ISEK-Prozesses einbeziehen
- Denkmal-Stammtisch als Forum und Infobörse von Stadt, Eigentümern und qualifizierten Architekten einrichten, um Synergien für Bauen im Bestand zu nutzen

Empfehlungen aus den „persönlichen Orten“:

- Die Konzentration von Meinungen in der historischen Altstadt macht deutlich, dass sie für viele Menschen die zentrale Projektionsfläche ihrer räumlichen Identität ist
- Damit ist die Aufgabe einer besonders sorgfältigen und abwägenden Weiterentwicklung der Altstadt verbunden
- Leerstände, Mindernutzungen, Verwahrlosung von Gebäuden sind besonders an prominenten Orten wie Stadteingängen und Altstadt nicht hinnehmbar

9 Zusammenfassung

Wie viele andere (Mittel-)Städte steht Detmold heute vor den durch gesamtgesellschaftliche Megatrends hervorgerufenen Herausforderungen. Insbesondere beeinflussen der demographische Wandel, Veränderungen im Konsumverhalten, immer noch wachsende Mobilität und der angesichts der Energiewende deutlich überalterte Gebäudebestand die Möglichkeiten einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Dennoch erscheint die Situation in Detmold im Vergleich zu vielen ähnlichen Städten nicht dramatisch:

- Die Stadt kann auf eine lange Geschichte zurückblicken, deren bauliche Zeugnisse sie auch heute noch prägen und ihren Charakter bestimmen;
- Die Bevölkerungsentwicklung lässt zumindest mittelfristig keine dramatischen Veränderungen erwarten;
- Mit Landesbehörden, Hochschulen und überregional bedeutsamen kulturellen Einrichtungen ist Detmold in seiner Funktion als regionales Zentrum gut aufgestellt;
- Durch ihre Lage am Teutoburger Wald ist die Stadt eingebettet in eine für Touristen und Bewohner gleichermaßen attraktive Landschaft.

Auf der anderen Seite stehen erkennbare Probleme für die Zukunftsfähigkeit der Stadt:

- Detmolds Immobilienbestand kann wegen seiner Kleinteiligkeit und berechtigten Denkmalschutzaufgaben nur bedingt an veränderte demographische, energetische oder funktionale Anforderungen angepasst werden;
- Die Entwicklungsmöglichkeiten des Einzelhandels sind zumindest in der historischen Altstadt eingeschränkt und haben zu einer Verlagerung wichtiger Funktionen in die Peripherie geführt – zum Nachteil der in der Kernstadt lebenden Menschen;
- Das Verkehrsnetz kann den die Stadt querenden MIV und den Bahnverkehr nicht zufriedenstellend bewältigen, Parkmöglichkeiten und Radwegenetz sind nicht gut genug ausgebaut;
- Die gestalterische und funktionale Qualität einiger Räume in der Altstadt entsprechen nicht mehr heutigen Anforderungen.

Die sechs Werkstätten zum ISEK haben gezeigt, dass den beteiligten Experten die Qualitäten und Probleme der Stadt nicht fremd sind. Die Ergebnisse der Werkstätten zeigen deshalb vielfach bekannte Problemlagen, die jedoch in dieser Form, Dimension oder Komplexität und gegenseitiger Abhängigkeit bisher kaum diskutiert wurden. Die in den Werkstätten geäußerten Ideen und Lösungsansätze sind deshalb alles andere als eindimensional, sondern zeigen üblicherweise die intensiven Wechselbeziehungen zwischen den individuellen Themen. Zusammenfassend sollen deshalb hier diejenigen Themen dargestellt werden, die besonders häufig zur Diskussion standen.

Zum Thema Wohnen in der Stadt kann festgehalten werden, dass bisher taugliche Strategien zur Anpassung der kleinteiligen Bestände an demographische und energetische Veränderungen fehlen. Stadtentwicklung ist deshalb besonders gefordert, durch konzeptionelle Vorarbeiten (z. B. ein Handlungskonzept Wohnen) die Chancen für Veränderungen auszuloten. Um Zielkonflikte zwischen Wohnungsmarkt, Denkmalschutz, Klimaschutz und den individuellen Interessen der Immobilieneigentümer zu lösen, sollte die Stadt deshalb die Realisierung beispielhafter Projekte im Bestand finanziell und organisatorisch unterstützen und die dabei gewonnenen Erfahrungen für weitere Projekte verfügbar machen. Ihr kommt dabei auch die Rolle eines Moderators zwischen privaten und öffentlichen Interessen zu.

Neben der Transformation des baulichen Bestands ist die Qualität des Wohnumfelds ein wichtiger Schlüssel zu einer attraktiven Kernstadt. Die Potenziale Detmolds sind dafür gut, müssen aber gerade im Sinne der Generationengerechtigkeit weiterentwickelt werden. Dazu gehören Angebote (Freiraum, Einzelhandel, Kultur) und Standards (Haptik, Barrierefreiheit) für unterschiedliche Zielgruppen genauso wie der Ausgleich konfligierender Raumansprüche.

Mit der leerstehenden Hertie-Immobilie, der problematischen städtebaulichen Struktur am Hornschen Tor sowie der leerstehenden ehemaligen Finke-Immobilie muss Detmold derzeit an mehreren wichtigen Standorten Impulse zum Thema Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen setzen. Weil die wichtigen Ankerpunkte und Magnete fehlen, ist die gesamte Systematik der innerstädtischen Wegeketten zerstört. Oberste Priorität muss es sein, diese stadtstrukturell wichtigen Bereiche neu zu ordnen und sie wieder in das innerstädtische Nutzungsgefüge einzubinden. Alle drei Orte bedürfen darüber hinaus als wichtige Innenstadteingänge einer Neugestaltung.

Insgesamt gilt es jedoch, die Einzelhandels- und Gastronomieangebote der gesamten Altstadt zeitgemäß weiter zu entwickeln. Das betrifft den bisher eingeschränkten Branchenmix genauso wie die Zielgruppenorientierung auf eine demographisch heterogene Bevölkerung, den kreativen Umgang mit Leerständen genauso wie das Angebot ausreichend großer und ausgestatteter Verkaufsflächen. Besonders oft wurde angemerkt, dass kein Nahversorger mehr in der Innenstadt liegt. Ein Problem, das bereits seit längerem besteht. Die Stadt kann zwar nur über die Schaffung der relevanten Rahmenbedingungen (Planungsrecht, ggf. Grundstücksverfügbarkeit) die Ansiedlung steuern. Weil die Innenstadt aber zunehmend auch von älter werdenden Menschen bewohnt sein wird, ist das Thema Nahversorgung von beinahe existenzieller Bedeutung. Darüber hinaus ist auch für die gewerbliche Nutzung der Innenstadt eine zeitgemäße Erneuerung der öffentlichen Räume unerlässlich.

1. Wohnen in der Stadt

2. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Eine integrierende Betrachtung der ökonomischen, funktionalen und gestalterischen Implikationen der Einzelhandelsentwicklung in der Innenstadt muss in einem gesonderten Projekt detailliert untersucht werden. Ihrer Rolle als Moderator der Innenstadtentwicklung kann die Stadt jedoch schon heute durch die engagierte Wahrnehmung von Ordnungsaufgaben gerecht werden. Sie sollte, so die Ergebnisse der zweiten Werkstatt, deutlicher als bisher auf die Hierarchie von Zentrum und Peripherie Wert legen und die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums durch Private stärker kontrollieren.

Auch das Thema Mobilität und Verkehr ist für die Innenstadtentwicklung von großer Bedeutung. Dabei steht die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr im Mittelpunkt. Die in der Werkstatt diskutierten Vorschläge betreffen neben Maßnahmen der Verkehrsführung und für einen attraktiven ÖPNV vor allem auch den regionalen Maßstab. Um Besucher möglichst ohne Störung anderer Innenstadtnutzungen an die Innenstadt heranzuführen, sind zudem umfangreiche konzeptionelle, technische und bauliche Maßnahmen für den ruhenden Verkehr notwendig – keines der großen Parkhäuser am Innenstadtrand entspricht heutigen Anforderungen. Für die Attraktivität der Altstadt als Wohnstandort müssen darüber hinaus die Angebote wohnungsnaher Stellplätze verbessert werden.

Ebenfalls in hoher Priorität wird das Thema Bahnhof diskutiert. Der Bahnhof ist ein wichtiger Eingang in die Stadt und prägt damit den ersten Eindruck der Stadt. Diesem Anspruch werden weder der Bahnhof noch das Bahnhofsumfeld gerecht. Ob der ZOB zukünftigen Bedarfen gerecht wird, sollte gesondert untersucht und bei der Flächennutzung berücksichtigt werden.

Unzureichend sind auch die Verknüpfungen vom Bahnhof in die Innenstadt. Der Weg in die Innenstadt erschließt sich nicht unmittelbar, es bietet kaum räumliche Anreize oder Orientierung. Auch wenn die durchgehende neue Inszenierung des Wegs unwahrscheinlich ist, kann mit punktuellen Maßnahmen, Blickpunkten und Beschilderungen an strategisch wichtigen Punkten viel erreicht werden.

Die vielleicht wichtigste Aufgabe im Themenfeld Stadtgestaltung, Denkmalschutz, Freiraumplanung, Wohnumfeld ist die Qualifizierung des innerstädtischen Freiraumnetzes durch ein durchgehendes Fuß- und Radwegenetz entlang der Wasserläufe. Damit könnte die Stadt ihr ohnehin umfangreiches Freiraumsystem um eine bislang fast vergessene Attraktion ergänzen. Allerdings haben die Werkstätten deutlich gemacht, dass mit dem Schlossplatz und dem Kaiser-Wilhelm-Platz auch zwei große zentrale Freiräume dringend einer konzeptionellen und gestalterischen Weiterentwicklung bedürfen. Hier und an weiteren dafür geeigneten Orten sollte das Angebot an Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten deutlich verbessert werden.

3. Mobilität und Verkehr

4. Stadtgestaltung, Denkmalschutz, Freiraumplanung, Wohnumfeld

Für eine älter werdende Bevölkerung ist zudem die Barrierefreiheit öffentlicher Räume eine unerlässliche Voraussetzung zur Identifikation mit der Stadt.

Neben dem Bahnhof sind auch die Stadteingänge an den großen Einfallstraßen zur Zeit nur unbefriedigend gestaltet. Hier gilt es, eine gestalterische Typologie zu entwickeln, die einerseits für Detmolds Identität steht, andererseits Orientierung bietet. Dazu dient auch eine einheitliche und informative Beschilderung wichtiger Ziele im öffentlichen Raum.

Aller historischen Qualität zum Trotz: die Werkstätten haben schließlich mehr Mut zur Zukunft eingefordert. Die Stadt könnte dem durch eine couragiertere Haltung zur Baukultur, durch mehr Wettbewerbe, vor allem aber durch engagierte Umsetzung geltenden Rechts (z. B. der Gestaltungssatzung) Ausdruck verleihen. Zudem sollte eine geeignete Institution für die Abstimmung gestalterischer Fragen verantwortlich sein – ein Stadtmanager oder der wieder belebte Gestaltungsbeirat.

Zum Thema Kultur, Tourismus, Marketing, Freizeitwert ist festzuhalten, dass die Altstadt ihre Potenziale nicht ausschöpft. Es sollte das Ziel sein, die Altstadt von Detmold in einen Duktus mit dem Hermannendenkmal, den Extersteinen und dem Freilichtmuseum zu bringen. Das kann sinnvollerweise nur im regionalen Zusammenhang (u. a. mit dem Nationalpark-Prokelt) geschehen, um touristische und kulturelle Synergien zu nutzen.

5. Kultur, Tourismus, Marketing, Freizeitwert

Impulse für die kulturelle und touristische Attraktivität Detmolds sollen jedoch auch von Einzelprojekten ausgehen. Dazu gehören die Anlage eines attraktiven Wohnmobilstellplatzes, die Schaffung zusätzlicher Übernachtungsmöglichkeiten in der Altstadt, eine bessere Fahrrad-Infrastruktur und die Konzeption Detmold-typischer Stadtführungen. Wichtige Alleinstellungsmerkmale Detmolds liegen zudem in der Präsenz zweier Hochschulen, deren Profil deutlicher in der Stadt sichtbar sein sollte.

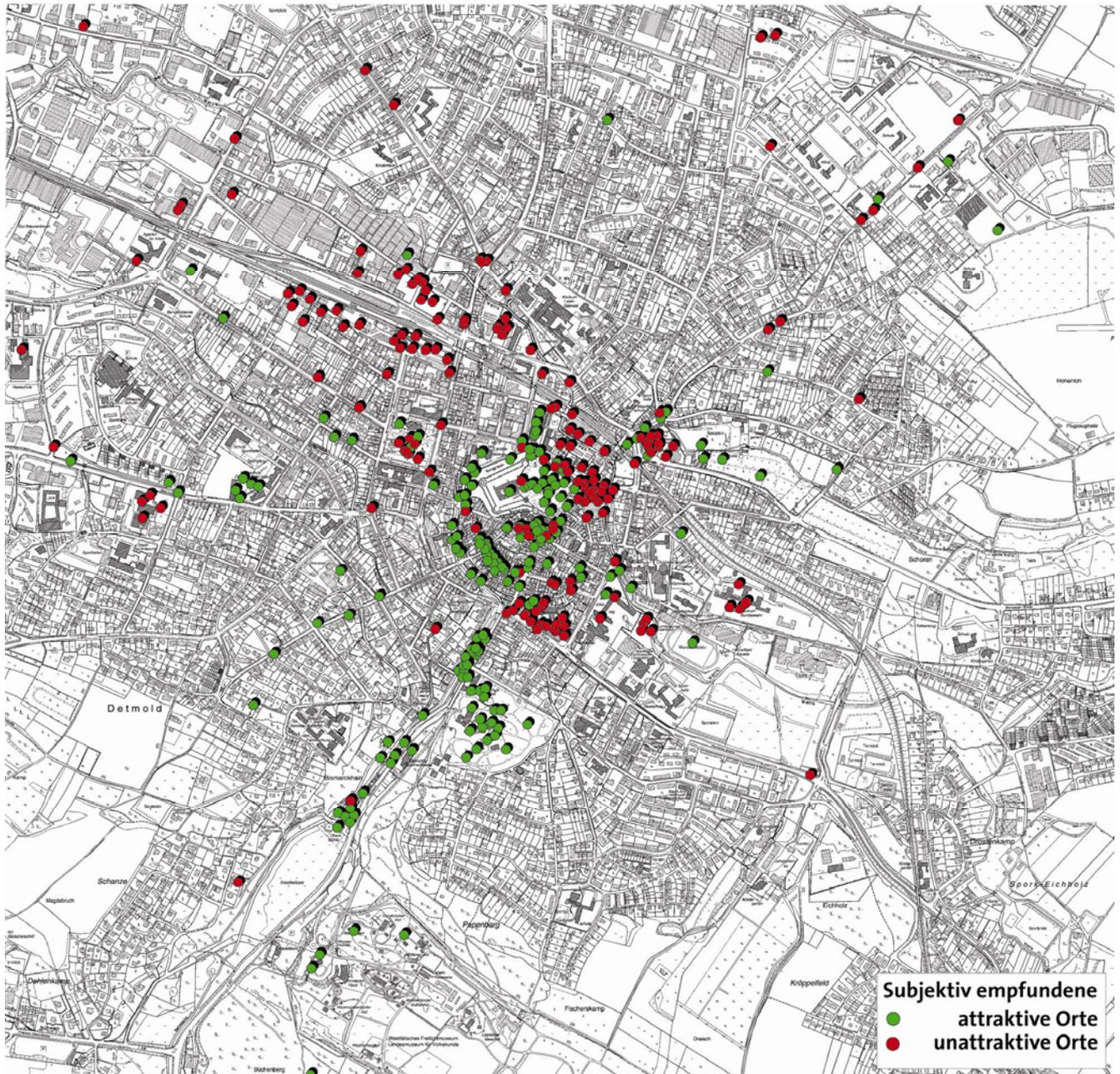
Die letzte Werkstatt stand unter dem Titel Stadt im Wandel – Bedeutungsverlust oder Funktionswandel von Mittelstädten. Sie versuchte, in einer Querschnittsbetrachtung der Komplexität Detmolds vor dem Hintergrund der eingangs dargestellten Herausforderungen nahe zu kommen. Neben der Bestätigung der schon in den vorangegangenen thematischen Werkstätten diskutierten Themen wurde auch deutlich, dass Detmold sich für eine erfolgreiche Stadtentwicklung in den kommenden Jahren noch stärker regional vernetzen sollte.

6. Stadt im Wandel – Bedeutungsverlust oder Funktionswandel von Mittelstädten

Die vielleicht zentrale Aussage möchte der Mittelstadt Detmold aber Mut machen – Mut zu einer kreativen, nicht in der Vergangenheit verhafteten Weiterentwicklung vorhandener Potenziale und Qualitäten. Mut zur Fortsetzung eines sicher lange dauernden

Stadtentwicklungsprozesses, den die Stadt nicht alleine, sondern nur gemeinsam mit ihren Bürgern gehen kann. Die Chancen dafür sind weitaus besser als in vielen vergleichbaren Städten.

Abbildung 7 „Nadelkarte“, Zusammenfassung aller Werkstätten



Quelle: DGK 5 Stadt Detmold, Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

10 Maßnahmen in Zuordnung zu den Beteiligungsschritten

Die folgende tabellarische Auflistung versucht eine Einordnung der Workshop-Ergebnisse in den Kontext der verwaltungsinternen Arbeitskreise und der ersten Bürgerbeteiligung zum ISEK. Grundlage sind die in den Verwaltungs-Arbeitskreisen entwickelten Handlungsfelder, denen sich die Stadt Detmold in den nächsten Jahren annehmen möchte. Die Tabelle ordnet ihnen, thematisch differenziert, die Ergebnisse der Workshops zu und benennt die Workshops, in denen sie diskutiert wurden. Sie zeigt darüber hinaus, welche der Workshop-Ergebnisse auch in der Bürgerbeteiligung formuliert wurden. Auch wenn mit dieser Darstellung nicht alle teilweise sehr speziellen Anregungen aus allen bisherigen Arbeitsschritten erfasst werden können, erlaubt sie einen nachvollziehbaren Überblick über die Themen und Maßnahmen, zu denen bereits jetzt ein weitgehender Konsens besteht. Sie werden die weitere Diskussion um die Schwerpunkte des ISEK maßgeblich bestimmen. So lassen sich, zusätzlich zu den räumlichen Präferenzen der „Nadelkarten“, auch maßnahmenspezifische Relevanzen ableiten – zumindest unter der Ägide, dass eine häufige Nennung eine hohe Wichtigkeit in der Umsetzung erhält.

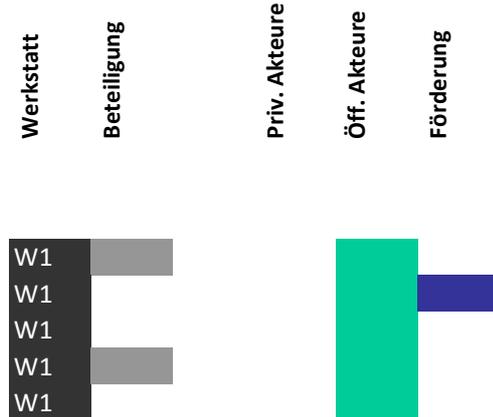
Darüber hinaus versucht die Tabelle eine erste Darstellung von Verantwortlichkeiten im weiteren ISEK-Prozess. Sie zeigt auf, welche Maßnahmen eher unter privater Verantwortung und welche eher durch öffentliches Engagement konkretisiert werden können. Schließlich wird eine Einschätzung hinsichtlich der Förderfähigkeit der Maßnahmen vorgenommen. Grundlage sind die Förderrichtlinien des Landes NRW.



Wohnen in der Stadt

Handlungskonzept "Wohnen im historischen Stadtkern"

- Handlungsbedarfe quartiersbezogen differenzieren
- Immobilienbörse entwickeln
- Beratung für rechtliche und technische Fragen
- Konflikte mit dem Denkmalschutz kreativ lösen
- Städtebauliche Instrumente nutzen - Brachen, Leerstände



Pilotprojekt "Wohnen in der Historischen Innenstadt"

- Anschubfinanzierung zur Schaffung von Wohnraum
- Wohnungsgrundrisse anpassen, flexible Wohnungen
- Neubau und Bestandsergänzung ermöglichen
- Höfe und Balkone begrünen
- Nachverdichtung in den rückwärtigen Grundstücksbereichen
- Nutzungspotenzial der Nicht-Denkmale bevorzugt nutzen
- Eigentumsförderung für Erwerb hist. Gebäude auflegen



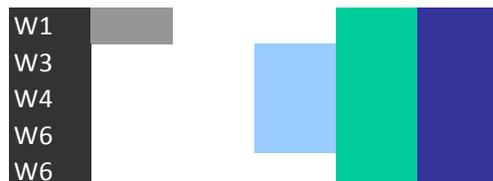
Modellvorhaben "Klimaschutz im historischen Stadtkern"

- NEI-Förderprogramm entwickeln
- Pilotprojekte bearbeiten und dokumentieren
- Energetische und generationengerechte Modernisierung



Profilierung und Standortaufwertung

- Erneuerung öffentlicher Grünanlagen und Wasserflächen
- Verknüpfung Innenstadt - Quartiere entlang Wasserläufen
- Generationenwohnen am Rand der Innenstadt: BWK, Temde
- Familienwohnen am Rand der Innenstadt: Townhouse
- Freiraumentwicklung zur Qualitätsverbesserung Innenstadt



Wohnungsbauförderung des Landes NRW

- Wohnraum für wenig solvente Zielgruppen



Strategische Anregungen aus der Werkstatt

- Familiengerechte Rahmenbedingungen, z.B. Firmen-Kitas
- Qualität der Bürgerbeteiligung verbessern
- Senioren- und Behindertenbeirat einbinden



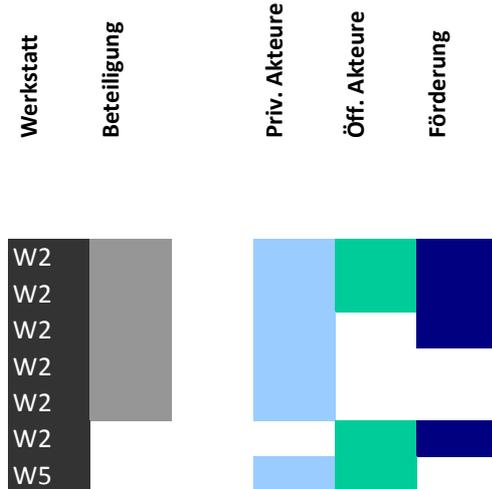


Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Rahmenplan

"Zukunftsfähiger Einzelhandel im historischen Stadtkern"

- Identität der Quartiere schaffen und gestalten: Cluster
- Weiterentwicklung ISG Krumme Straße zur Exterstraße
- Branchenmix erhöhen
- Generationengerechte Angebote, besonders Lebensmittel
- Convenience Store als Lebensmittelangebot in der Altstadt
- Wegeketten, Ankerpunkte, Rundläufe definieren
- Angebote Einzelhandel, Markt und Gastronomie verbessern



Vermeidung und Beseitigung

von Leerständen in der Innenstadt

- Nachnutzung Hertie, Hornsches Tor, Finke
- Ladenlokale zusammenlegen für größere Flächen
- Leerstandsmanagement etablieren
- Zwischennutzungen in Innenstadt-Randlagen ermöglichen
- Leerstände für die Stadtentwicklungsdiskussion nutzen



Modernisierung und Instandsetzung Galerie Hornsches Tor

- Ansiedlung von jugendlichen Marken unterstützen
- Möglichst Lebensmittel-Einzelhandel integrieren



Errichtung eines Verfügungsfonds

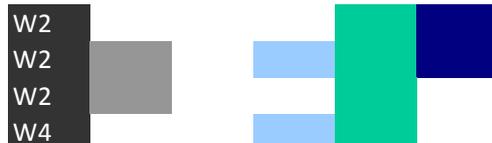
- Abstimmung Stadt mit Interessenvertretern Einzelhandel



Aufwertung und Umgestaltung der

Detmolder Fußgängerzone

- Erneuerung der Fußgängerzone der 70er Jahre
- Abgestimmte Möblierung der Außengastronomie
- Ordnungsrecht im öffentlichen Raum durchsetzen
- Außengastronomie auf dem Markt



Instandsetzung und Modernisierung von

stadtbildprägenden Gebäuden

- Instandsetzung und Nutzung stadtbildprägender Gebäude



Strategische Anregungen aus der Werkstatt

- Hasselter Platz ins Gefüge der Lange Straße integrieren
- Veranstaltungen und Events im öffentlichen Raum
- Restriktivere Politik gegenüber Stadtrand-Ansiedlungen

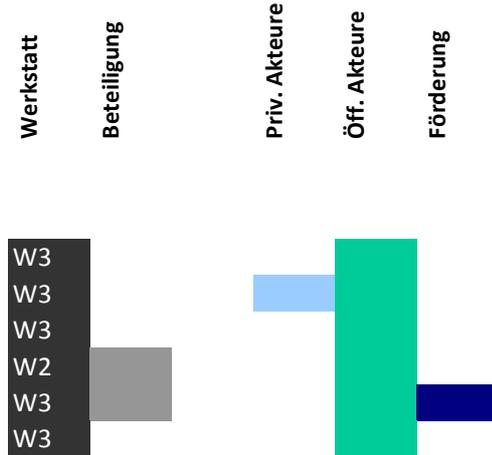




Mobilität und Verkehr

Einrichtung eines Parkleitsystems

- Verzicht auf Besucherstellplätze in der Altstadt
- „Detmold-Trolley“ als Leihangebote in den Parkhäusern
- Keine Brötchen- oder Marktaste an Parkautomaten
- Marktaste für Kurzzeitparker
- Errichtung eines dynamischen Parkleitsystems
- Parktickets mit kostenlosem ÖPNV-Ticket kombinieren



Ergänzung des Angebots an wohnungsnahen Stellplätzen durch gezielte Einzelmaßnahmen

- Jobtickets und Mitarbeiterstellplätze außerhalb der Altstadt
- Wohnungsnaher Stellplätze, z.B. durch Quartiersgaragen
- Alternativen für Anwohner: zentrale Stellplätze, CarSharing
- Fahrrad-Abstellmöglichkeiten mit Aufsicht und Service



Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich Spangen zur Bahnhof- und Herrmannstraße

- Bessere Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer
- Neugestaltung Bahnhofsumfeld, besonders Unterführung
- Öffnung vom Bahnhof zum Kronenplatz herstellen
- Orientierungssichere Wegeverbindung Bahnhof - Innenstadt
- Langfristige Leistungsfähigkeit ZOB überprüfen
- Ehemaligen Güterbahnhof als Verkehrsfläche erhalten



Optimierung wichtiger Fußwegeverbindungen mit geringer sozialer Kontrolle

- Parkhäuser Hornsches Tor, Hertie und Lustgarten erneuern
- Anbindung der Parkhäuser verbessern, Zugänge gestalten



Reduzierung des Durchgangsverkehrs

- Entlastungspotenziale innerstädtischer Verkehr untersuchen
- Nordring: Vorzugsschaltung Lichtsignalanlage Ringverkehr
- Einrichtungsverkehr auf Altstadtring begünstigt Fuß und Rad
- Innenstadt und Altstadtring einheitlich als Tempo 30-Zone
- Radwege auf Fahrbahn verlegen – weniger Platz für MIV



Strategische Anregungen aus der Werkstatt

- Kommunales und regionales Mobilitätskonzept abstimmen
- Innerstädtisches Radnetz entwickeln, regionale Anschlüsse
- Strategie für E-Bikes in der AG Historische Stadtkerne
- Qualität des Stadtbusnetzes mindestens beibehalten
- Modelle Hasselt oder Murcia für bessere ÖPNV-Nutzung
- Machbarkeitsstudie regionale E-Mobilitätsnetze

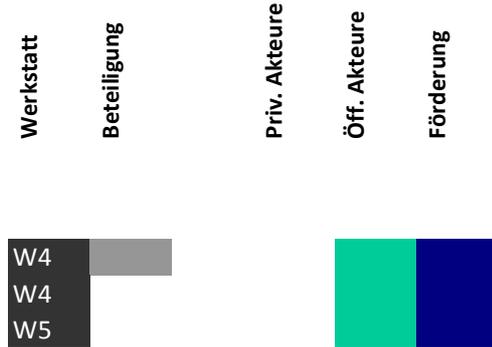




**Stadtgestaltung, Denkmalschutz,
Freiraumplanung, Wohnumfeld**

Baulicher Abschluss Parklandschaft Friedrichstal

Schlossplatz räumlich und funktional besser integrieren
 Baulichen Abschluss Parklandschaft Friedrichstal herstellen
 Parklandschaft Friedrichstal ausbauen, auch für Jüngere



*Teilumsetzung Parkpfliegewerk Schlossplatz
im Bereich der Esplanade*

Parkpfliegewerk erarbeiten, Pflegemaßnahmen umsetzen



*Entwicklung eines Nutzungskonzepts
für den Kaiser-Wilhelm-Platz*

Errichtung Generationsplatz, mehr Aufenthaltsqualität
 Kaiser Wilhelm-Platz auslichten, Pflege verbessern
 Kaiser-Wilhelm-Platz mit dem Schlosspark verknüpfen
 Querungen Paulinenstraße, Hermannstraße sicherer



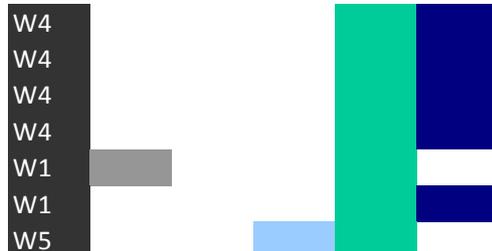
*Vervollständigung des Info-Konzepts
an wichtigen Punkten der Stadtentwicklung*

Einheitliche Beschilderung entwickeln, Schilder aufräumen



*Spiellandschaft Innenstadt: Schaffung von
dezentralen Spiel- und Kommunikationspunkten*

Themenweg „Spiellandschaft Innenstadt“ anlegen
 Bestandsaufnahme Spielplätze und Aufenthaltsqualität
 Verbesserung der Spielplatzangebote: Schlossplatz, Markt
 Spielplatz an der Werre im Bereich ehemaliges Freibad
 Aufenthaltsmöglichkeiten in der Kernstadt erhalten
 Spielmöglichkeiten schaffen
 Spielplatzpatenschaften für bessere Pflege



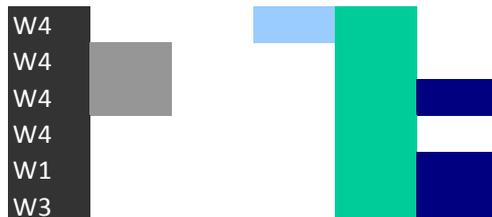
Bessere Erlebbarkeit des Wassers in der Innenstadt

Rundwege und Tweten als Wegesysteme mit Themenbezug
 Wegesystem an den Gewässern ausrichten
 Wasser erlebbar machen – Gewässerläufe „entdecken“
 Mindestens punktueller Zugang Werre und Knochenbach



*Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, Beseitigung von
Angsträumen*

Parkhäuser mit anderen Nutzungen kombinieren
 Pflege des öffentlichen Raums, Beseitigung Vandalismus
 Barrierefreiheit: Sicherheit, Gestaltung, Blindenleitsystem
 Kriminalitätsschutz bei Modernisierung berücksichtigen
 Attraktive und sichere öffentliche Räume schaffen
 Generationengerechter Umbau der Straßenräume





Stadt im Wandel - Bedeutungsverlust oder Funktionswandel von Mittelstädten

Werkstatt

Beteiligung

Priv. Akteure

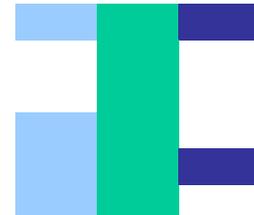
Öff. Akteure

Förderung

Strategische Anregungen aus der Werkstatt

- ISEK-Prozess zur Aktivierung von Engagement weiterführen
- Vielfalt der Stadt besser kommunizieren und vermarkten
- Denkmalschutz und Stadtbild zur Markenbildung nutzen
- Schlüsselgrundstücke für Innovationen nutzen
- Denkmal-Stammtisch als Forum und Infobörse einrichten
- Hochschulen als Profilbaustein der Stadt aktiv nutzen

W6
W6
W6
W6
W6
W6



Eindrücke aus den Werkstätten

