

Stadtentwicklung
in Gütersloh
1945 bis heute

„...auf dem Sprung zur Großstadt.“



Beiträge zur
Stadtentwicklung
Gütersloh

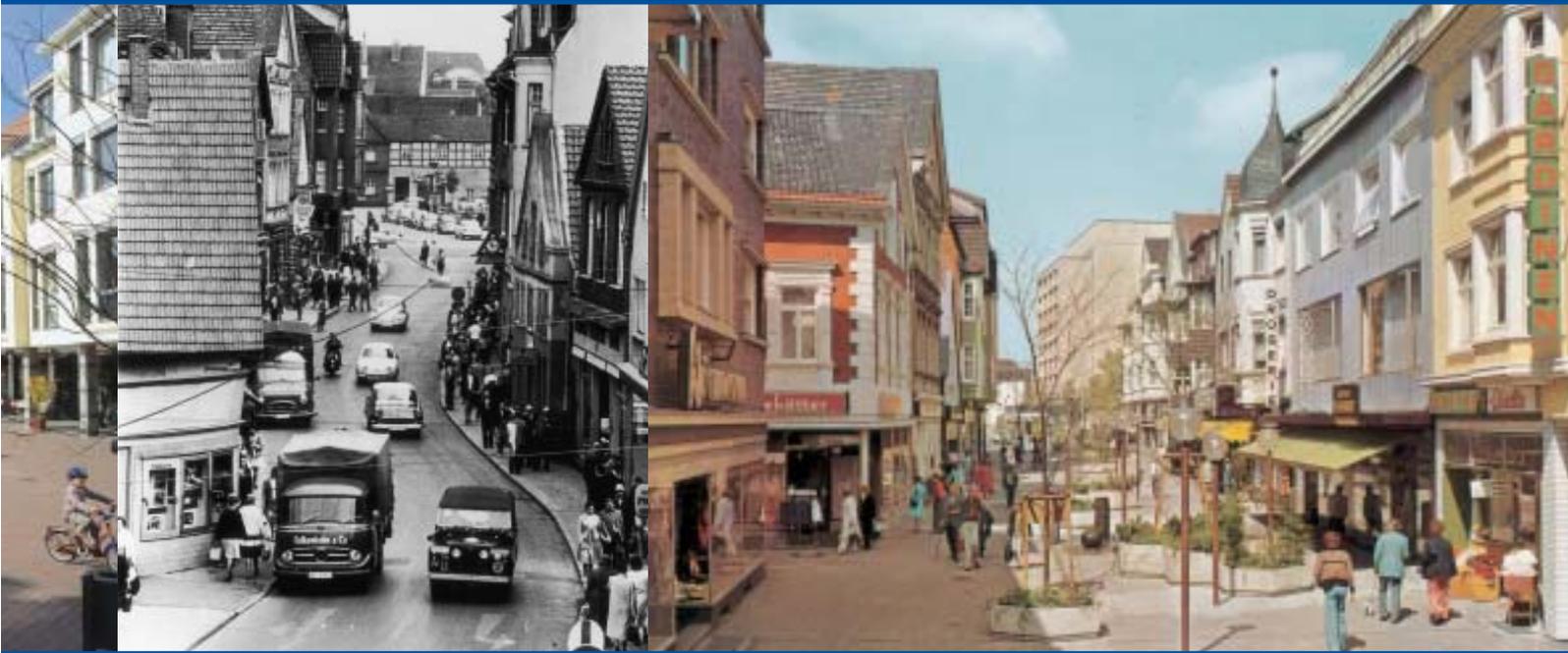


„Eine Stadt soll so gebaut sein,
dass sie ihre Bürger sicher und
zugleich glücklich macht.“
(Aristoteles)

Gütersloh teilt die Entwicklung vieler Städte, die erst mit der Industrialisierung des 19. und des 20. Jahrhunderts begannen, sich aus den dörflichen Umfeldern zu lösen. Die Ursprünge der Gütersloher Industrie liegen vor allem in der Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte. Schon bald aber entwickelte sich Gütersloh zu einem Standort großer Industrieunternehmen, in denen Textilien, Fleisch, Eisen und Holz verarbeitet wurden. Mehrere bedeutende Buchdruckereien ergänzten die Haupteerwerbszweige.

Diese positive, von wirtschaftlicher Kraft getragene Entwicklung wurde in Deutschland – und in den meisten anderen Ländern der Welt – durch den Zweiten Weltkrieg abrupt unterbrochen. Mehr als vierzig Luftangriffe verzeichnete allein Gütersloh. 290 Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt kamen dabei um. Auf der Liste der zerstörten Städte im Regierungsbezirk Detmold stand Gütersloh an dritter Stelle.

Die anschließenden Phasen von Wiederaufbau, Wirtschaftswunder, wechselnden Konsolidierungs- und Rezessionsphasen



teilt Gütersloh ebenfalls mit allen anderen deutschen Städten. Von 1945 bis heute lassen sich mehrere Stufen der Stadtentwicklung erkennen, die jeweils ihre unterschiedlichen Leitbilder, Rahmenbedingungen und Wertvorstellungen gehabt haben.

Es scheint müßig, rückblickend werten zu wollen und die unterschiedlichen Auffassungen von Städtebau und Architektur in ihrer jeweiligen Zeit aus heutiger Sicht mit notwendigerweise anderem Erkenntnishorizont zu beurteilen.

Aber es ist richtig, aus dieser Geschichte zu lernen, die Stärken der jeweiligen Epoche zu erkennen und ihre offensichtlichen Fehler zu vermeiden.

Diesen Ansprüchen dient die hier vorliegende Arbeit über die Städtebaugeschichte von Gütersloh der letzten 50 Jahre. Sie ist aus Anlass einer Ausstellung im Stadtmuseum entstanden, die zum ersten Mal diesen besonderen Blick in die Vergangenheit ermöglicht.

Zum ersten Mal wird der interessierten Öffentlichkeit damit vermittelt, wie Städtebau entsteht und wie diese Stadt zu dem wurde, was sie heute ist.

Maria Unger, Bürgermeisterin



Wenig Regeln, erste Planungen

Noch in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts gab es für das Bauen in Gütersloh recht wenige Vorschriften. Entscheidend war, dass bei der Errichtung der neuen Gebäude die Straßenfluchtlinien eingehalten wurden. Eine vorausschauende Stadtplanung, durch die auch neue Wohn- und Gewerbegebiete erschlossen wurden, fand sich zu jener Zeit noch nicht.

Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts gab es dann aber in Gütersloh Versuche, für die

städtebauliche Ordnung Pläne aufzustellen. So finden sich Hinweise auf einen Bebauungsplan aus dem Jahr 1846, der wohl im Zusammenhang mit der Errichtung der Eisenbahn stand. Auf der Grundlage dieser Planung wurde die zum Bahnhof führende Eickhoffstraße begründet.

1864 - 1866 beschäftigte sich die Stadt mit dem Vorhaben, einen Bebauungsplan für neue Verbindungsstraßen im Bereich Eickhoff-, Köker- und Strengerstraße auf-

zustellen. Realisiert wurde diese Planung jedoch nicht. Allerdings setzte zu jener Zeit, bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung, ein Bauboom ein, der unter anderem zur Errichtung der ersten "Villenviertel" führte.

Insgesamt kann für die Zeit bis 1896 jedoch nicht von einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gesprochen werden. Gebäude wurden überwiegend entlang der vorhandenen Straßen errichtet.

Bauzonenplan von 1925



Auf dem Weg zur Stadt

Vor dem I. Weltkrieg stellten die Berliner Straße und die Königsstraße die Hauptgeschäftsstraßen dar. Wichtige Impulse gaben der Bau der Martin-Luther-Kirche (1861), des Rathauses (1863/64) und des Amtsgerichtes (1908). Das Rathaus unterstrich mit seinem repräsentativen Aussehen den Willen der Bürgerschaft, Gütersloh auch städtebaulich zu einer Stadt zu machen. Bereits zu jener Zeit wandelte sich das Stadtbild spürbar. Zahlreiche Fachwerkgebäude wurden durch repräsentative Geschäftshäuser ersetzt. Gütersloh erhielt so zunehmend städtischen Charakter.

Am 12. August 1896 wurde mit dem „Ortsstatut der Stadt Gütersloh betreffend

Anlage neuer Straßen“ erstmalig ein rechtsverbindliches Instrument zur Ordnung der Bebauung geschaffen. Eine der Bestimmungen besagte, dass Neubauten nur an ordnungsgemäß erschlossenen Straßen errichtet werden durften. Damit versuchte man das „wilde“ Bauen an unbefestigten Wegen zu unterbinden. Ein Vorhaben, dass nur bedingt realisiert werden konnte. Dieses Ortsstatut ermöglichte darüber hinaus eine detailliertere städtebauliche Ordnung über die Aufstellung von Bebauungsplänen, die auch eine Umliegung der zum Teil sehr kleinen Grundstücke ermöglichte. Der erste, 1901 entworfene Bebauungsplan fand jedoch kaum Zustimmung.

Das Stadtgebiet wird größer

Am 1. April 1910 erfolgte die Eingemeindung des Amtes Gütersloh, bestehend aus den Bauerschaften Blankenhagen, Nordhorn, Pavenstädt und Sundern sowie der Bauerschaft Kattenstroth. Damit vergrößerte sich das Stadtgebiet erheblich, sowohl an Fläche wie an Einwohnern. Als Grundlage für diese „Verkoppelung und Eingemeindung“ wurde von dem Aachener Professor Karl Henrici ein Bebauungsplan erarbeitet. Diese Planung, die noch 1960 als ausgesprochen weitsichtig gewürdigt wurde, sah unter anderem eine 20 bis 30 m breite Ringstraße vor, die ein Gebiet von 900 bis 1.000 ha einschloss.

In diesem Zusammenhang wurde von Prof. Henrici die starke Zersiedelung der Landschaft beklagt, die einer geordneten Erschließung der Baugebiete entgegen lief. Bedingt durch den I. Weltkrieg und die nachfolgende Zeit der wirtschaftlichen Krisen konnten die Ziele der Planung nur ansatzweise realisiert werden. Die Idee der Ringstraße blieb jedoch erhalten.

So findet sich diese Planung auch in dem von Prof. Vetterlein 1938 aufgestellten Bebauungsplan wieder. Nur im Süden und Osten gingen die Baugebiete über den Ring hinaus. Für die Baugebiete selbst war überwiegend eine Bebauung in Form von Kleinsiedlungen vorgeschlagen worden. Dieser Plan wurde unter anderem auch deshalb nicht umgesetzt, da er auf zu großer Fläche zu wenig Wohnraum schuf.

Bertelsmann 1931



Miele (1970) und Bertelsmann-Verwaltung (1970)





Die Ursprünge der Gütersloher Industrie liegen in der Landwirtschaft, deren vor Ort gewonnene Produkte weiterverarbeitet wurden: Flachs in der Spinnerei und Weberei, Korn in Brot- und Teigwaren sowie Branntwein, Hanf in Seilereien, Erzeugnisse der Viehzucht in Schinken und Dauerwurst, daneben Holz in der Holzindustrie. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war etwa ein Viertel der 5.400 Einwohner des Kirchspiels mit der Handspinnerei und Handweberei beschäftigt.

Die Gütersloher Garnhändler lieferten ihre Waren in die Textilzentren nach Elberfeld und Barmen, aber auch nach Holland und Brabant. Diese Garne wurden je etwa zur Hälfte in Gütersloh und in den umliegenden Orten gesponnen. Ein Bericht aus dem Jahr 1818 teilt mit, dass 2/3 der Dorfbewohner und etwa 1/3 der Landbevölkerung mit dem Spinnen des feinen Garns ihren Lebensunterhalt bestritten. Eine ebenfalls größere Rolle spielte der

Handel mit Vieh, Korn und Viktualien. Daneben findet sich die Landwirtschaft als bedeutender Erwerbszweig. Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts ist ein deutlicher Rückgang der „feinen Garnspinnerei“ festzustellen. Eine der Ursachen hierfür war wohl die zunehmende Bedeutung der Baumwolle bzw. des Baumwollgarns gegenüber dem Leinenfaden. Mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kam die Eisen- und Maschinenindustrie, sowie Seiden- und Baumwollweberei hinzu. Schon früh hatten sich darüber hinaus Druckereien in Gütersloh niedergelassen.

Industrie in Gütersloh

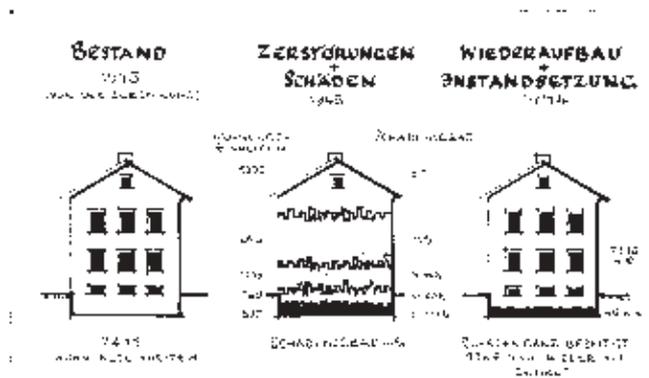
Zum Ende des 19. Jahrhunderts bis zum I. Weltkrieg fällt die Gründung der großen Gütersloher Industrieunternehmen, insbesondere der Seiden- und Baumwollwebereien, der Fleisch- und Teigwarenfabriken sowie der Holz und Eisen verarbeitenden

Industrie. Zu letzterer zählte auch die Firma Miele.

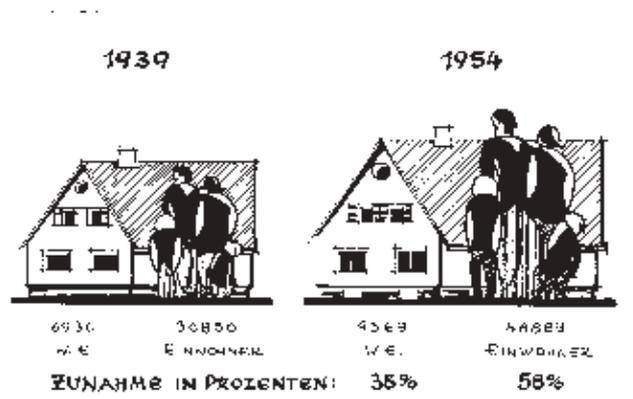
Nach dem I. Weltkrieg spürte auch Gütersloh die schwere Rezession, einhergehend mit hoher Arbeitslosigkeit, die erst mit der Ansiedlung neuer Betriebe in den 1930er Jahren überwunden werden konnte. Gütersloh entwickelte sich bis zum II. Weltkrieg zu einem bedeutenden Industriestandort. Die Haupterwerbszweige waren neben der Landwirtschaft:

1. Seiden- und Baumwollweberei
2. Herstellung feiner Fleischwaren
3. Eisen und Holz verarbeitende Betriebe
4. Herstellung von Sperrholzplatten, Holzgeräten, Fallen und Kisten
5. Möbelfabrikation
6. Buchdruckerei

Hinzu kam eine Drahtseil- und eine Kettenfabrik, eine Kistenfabrik und zwei Brennereien.



KRIEGSSCHADEN + WIEDERAUFBAU



WOHNUNGSBAU + BEVÖLKERUNGSZUNAHME

Blessenstätte März 1945



Zerstörung und große Verluste

Zwischen Juli 1940 und Kriegsende verzeichnete Gütersloh 40 schwere Luftangriffe. Hierdurch, sowie durch die folgende Besetzung, starben 290 Personen.

Die Bilanz der Zerstörungen verzeichnete:

- eine Kirche
- die Volksschule in Kattenstroth-West
- die Handelsschule (leicht beschädigt)
- das evangelische Gymnasium sowie 33 Fabrikgebäude

Von den insgesamt 3.230 Wohngebäuden blieben lediglich 663 unbeschädigt. 1.540

Wohngebäude waren bis zu 15 % beschädigt, 730 Wohngebäude bis zu 40 %, 450 Wohngebäude bis zu 60 % und 510 Wohngebäude zu mehr als 60 %. Letztere galten als nicht wiederaufbaubar. Gütersloh besaß damit einen Zerstörungsgrad von insgesamt 24,9 % und galt als die drittstärksten zerstörte Stadt im Regierungsbezirk.

Schwieriger Wiederaufbau

In der unmittelbaren Zeit nach Kriegsende galt es vordringlich, die Existenz der

Gütersloher Bevölkerung zu sichern. Völlig unklar war für die Bevölkerung sowie für Rat und Verwaltung, welche Entwicklung Deutschland nach dem Zusammenbruch des nationalsozialistischen Regimes nehmen sollte. Auch bestanden keinerlei Vorstellungen, ob bzw. in welcher Weise es gelingen sollte, die Kriegsschäden zu beseitigen und die Wirtschaft wieder aufzubauen. So war der Wiederaufbau in der ersten Zeit geprägt vom Mangel an Geld, Baumaterial und Arbeitskräften.

von links nach rechts: Baracken Herzebrocker Straße 1940er Jahre, Herzebrocker Lager



Rabenweg in Avenwedde (Foto: W. Knott)



Die Beschaffung von Wohnraum erwies sich nach dem II. Weltkrieg als die zentrale Aufgabe der Stadtplanung und sollte die Stadt über die folgenden Jahrzehnte beschäftigen.

1939 zählte Gütersloh ca. 31.000 Einwohner, 1946 waren es 36.100 und 1948 bereits 41.500. Gleichzeitig ging in diesem Zeitraum durch Kriegszerstörung und die Beschlagnahmen der englischen Luftwaffe der Wohnungsbestand aber um 17,8 % zurück. In ca. 85 % des Wohnungsbestandes mussten 1948 43 % mehr Personen untergebracht werden.

Die starke Bevölkerungszunahme war unter anderem auf die Zuweisung von Vertrie-

benen aus den Ostgebieten zurückzuführen, für die anfänglich ein Lager an der Herzebrocker Straße eingerichtet wurde. Die in großem Umfang errichteten Notunterkünfte konnten aber nur ein unbefriedigendes Provisorium darstellen, ebenso wie die strenge Bewirtschaftung des vorhandenen Wohnraums. So versuchte die Stadt durch die zügige Ausweisung von Bauland und die Aufstellung eines eigenen Wohnungsbauprogramms der großen Wohnungsnot Herr zu werden.

Förderung von Wohnungen

Zwar konnten bis 1954 2.313 Wohnungen mit öffentlichen Mitteln gefördert werden,

der Zuzug hielt aber weiterhin unvermindert an. Das Stadtplanungsamt hatte ermittelt, dass pro Jahr mindestens 250 Wohnungen fertiggestellt werden mussten, wobei zeitweise ein Mangel an erschlossenem Bauland eintrat.

Zwar war in den 1960-er Jahren die akute Wohnungsnot behoben, die Zahl der Wohnungssuchenden bleibt aber weiterhin hoch. So gab es in den 1980-er Jahren insbesondere für ältere Einwohner, ausländische Familien, Aussiedler, Familien mit geringem Einkommen und kinderreiche Familien immer noch einen Bedarf an geeignetem Wohnraum.



7. 10. 1958, Gütersloher Zeitung

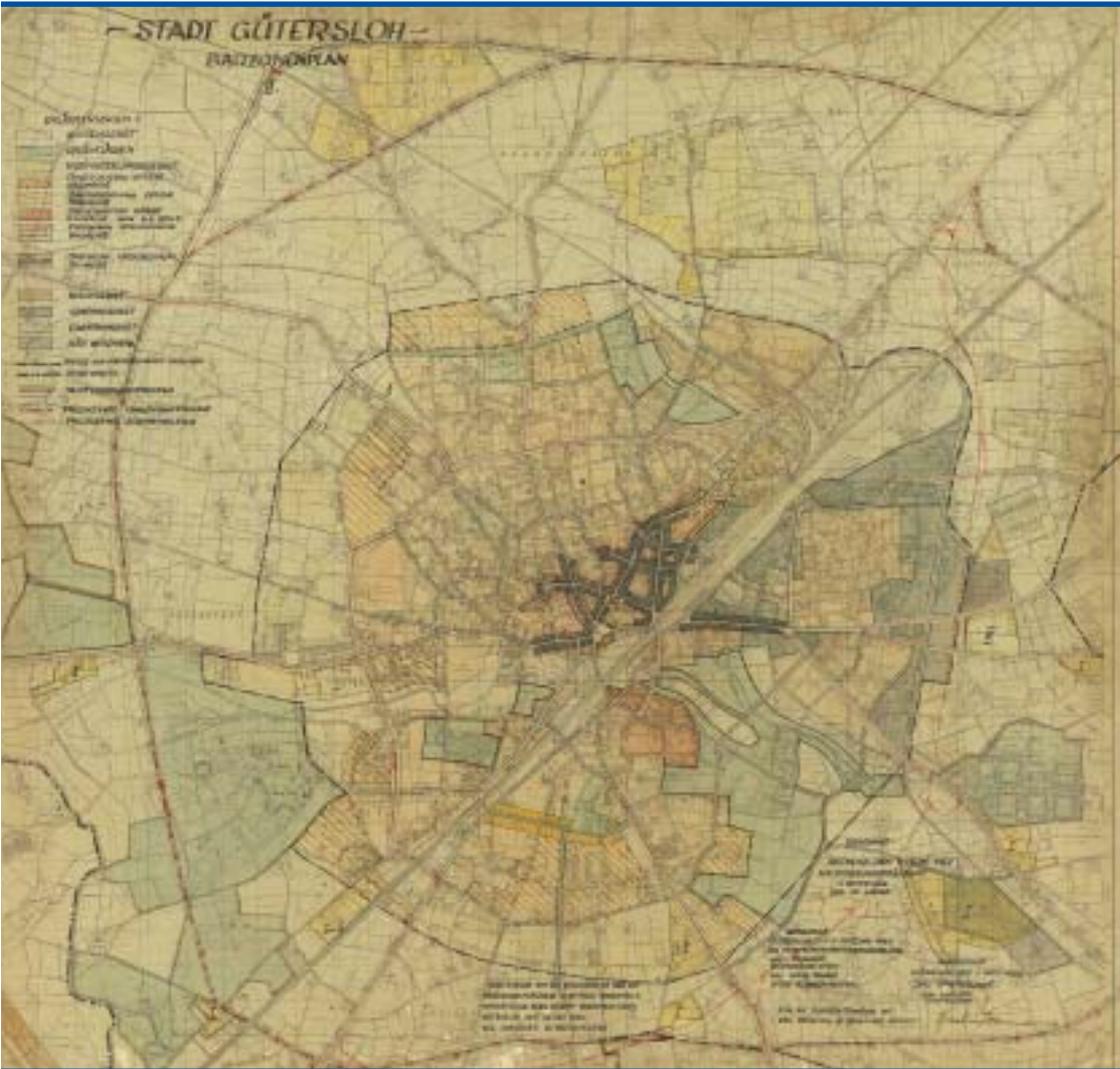


Mit dem Wiederaufbau der Wehrmacht ab März 1935 sah Gütersloh die Chance, ebenso wie Bielefeld und Herford Garnisonsstadt zu werden. Hiervon versprach man sich wirtschaftliche Vorteile und stellte daher dem Reichsfiskus das erforderliche Land kostenlos zur Verfügung. Bereits am 1. November 1936 konnte die erste Luftnachrichtenkompanie ihre Kaserne an der heutigen Verler Straße beziehen. 1937 wurde auch der Flughafen in Betrieb genommen. Mit Kriegsende wurden diese Standorte durch die englische Armee besetzt und später in feste Standorte umgewandelt. Hierbei erfolgte auch der weitere Ausbau des Flughafens.

Widerstand gegen Fluglärm

Mit dem zunehmenden Flugbetrieb und dem Einsatz moderner Flugzeuge stiegen die Belastungen durch den Fluglärm. Die ausgewiesenen Lärmschutzzonen behinderten die weitere Entwicklung der Stadt im Norden. In den 1960-er Jahren formierte sich zunehmend der Widerstand gegen den Flugbetrieb, und hier insbesondere gegen den Tiefflugbetrieb. Die verschiedenen Initiativen der Stadt zeigten letztlich aber kaum Wirkung, da stets das Argument der höherrangigen Belange der Landesverteidigung angeführt wurde.

1990 konkretisierten sich die Pläne, den Standort Gütersloh aufzugeben. Dies wiederum löste eine lebhaft geführte Diskussion über die zukünftige Nutzung des Flugplatzes aus. Während die Fluglärmgegner nun die Chance sahen, den Flugbetrieb endgültig einstellen zu können, wurde insbesondere von der örtlichen Wirtschaft sowie den Gebietskörperschaften die Umwandlung in einen Zivilflughafen gefordert. Dieses Vorhaben wird in Kooperation mit dem Regionalflughafen Paderborn derzeit weiterverfolgt.



Grundsteinlegung und Siedlung Dresdner Straße



Die unmittelbare Nachkriegszeit war geprägt vom Mangel an Geld, Baumaterial und Arbeitskräften. So war bei strenger Baumaterialbewirtschaftung anfänglich auch jegliche Neubautätigkeit untersagt. Andererseits wurde das dringende Erfordernis gesehen, zu einer geordneten Stadtplanung zu gelangen, denn durch die zahlreichen Behelfsbauten und Provisorien wurden bereits Fakten geschaffen, die einer geordneten städtebaulichen Entwick-

lung entgegen liefen.

Bereits im Oktober 1946 begannen daher die Beratungen zu einem Bauzonenplan, der die Planung aus dem Jahr 1924 ablösen sollte.

Grundlage dieses 1948 beschlossenen Bauzonenplans war eine Neuaufteilung der Industrieflächen, wobei insbesondere die Trassen der Gleisanschlüsse und Zufahrtsstraßen festzulegen waren.

Darüber hinaus wurde die Trasse der Südumgehung, die zusammen mit dem ausge-

bauten Nord-West-Ring zu einer Entlastung der Innenstadt führen sollte, festgeschrieben.

Auch zeichnete sich nach 1945 sehr schnell ab, dass der herrschenden Wohnungsnot nur begegnet werden konnte, wenn neue Wohngebäude errichtet werden konnten. Die Stadtplanung hatte hierzu in ausreichendem Maße Bauland auszuweisen. Die mit der Erschließung verbundenen Kosten und der erforderliche Landerwerb gestaltete sich dabei zum Teil recht schwierig.

Marienkirche in Avenwedde-Bahnhof 1951



1956 wurde mit der Erarbeitung eines umfassenden Leitplans entsprechend den Bestimmungen des Aufbaugesetzes begonnen, der 1959 Rechtskraft erhielt.

Schwierigster Punkt dieser Planung war die Führung des Ostrings, dessen Trasse bereits durch entsprechende Durchführungspläne (die späteren Bebauungspläne) geschützt worden war. Diese neue Straße wurde als Entlastung für den bereits älteren Westring verstanden.

Dieser Leitplan ging von einer Bevölkerungszunahme (ohne die kommunale Neugliederung von 1970) bis 1980 auf 75.000 Einwohner aus. Daraus leitete sich ein Bedarf von bis zu 800 (!) jährlich neu zu bauenden Wohnungen ab.

Neue Wohngebiete in Zentrumsnähe

Durch entsprechende Umgestaltung sollte der Stadtkern alle zentralen Einrichtungen und Verkaufsstätten aufnehmen. Dabei wurde die Viergeschossigkeit festgeschrieben.

Zusätzlich wurden ca. 1.000 ha Fläche als Wohngebiet ausgewiesen. Diese Wohngebiete sollten das Stadtzentrum als Kranz umgeben. Nach diesen Berechnungen konnten durch diese Planung 75.000 Einwohner untergebracht werden. Davon 50% in zweigeschossigen Gebäuden.

Anfang der 1960er Jahre nahm das Bauen

eine so rasante Entwicklung, dass bereits 1964 die grundsätzliche Überarbeitung des Flächennutzungsplans gefordert wurde. In diesen neuen Plan sollte insbesondere auch die zukünftige Entwicklung der Innenstadt Berücksichtigung finden. Darüber hinaus waren zahlreiche neue Einrichtungen in der Stadt zu platzieren. Hierzu gehörten eine Realschule, der Aufbauzug der Realschulen, eine Handelsschule, mehrere Volksschulen, ein neusprachliches Gymnasium, eine Ingenieur- und Technikerschule, zwei Freibäder und die Stadthalle.

Rathaus, 1912



200 Bebauungspläne regeln Struktur der Stadt

Wichtigstes städtebauliches Planungsinstrument zur Gestaltung der Stadt wurden die Bebauungspläne. In diesen wird unter anderem die Bebauungsstruktur und der Siedlungsgrundriss, die öffentlichen Einrichtungen sowie Art und Maß der baulichen Nutzung festgeschrieben. Diese Bebauungspläne gingen mit ihren Festsetzungen weit über die bisherigen Fluchtlinienpläne hinaus, die im Kern lediglich das Straßenraumprofil bestimmten.

Mehr als 200 Bebauungspläne, oft mit mehrfachen Änderungen, wurden zwischen 1945 und 2000 verabschiedet. Bis in die 2. Hälfte der 1950-er Jahre hinein entwickelte die Gütersloher Stadtplanung verstärkt Durchführungspläne (die Vorgänger der Bebauungspläne) für die Erschließung neuer Baugebiete auf bisher unbebauten Flächen. Hierdurch sollte der Industrie Möglichkeit zur Entwicklung gegeben und die herrschende Wohnungsnot abgebaut werden.

Der Stadtrat befürwortet den „Sprung zur Großstadt“

Mit der Aufstellung der Durchführungspläne für den Bahnhofsvorplatz und die Königstraße begann dann 1958 die Stadterneuerungsplanung für die Gütersloher Innenstadt. Diese sollte in den folgenden Jahrzehnten zur wichtigsten Aufgabe der Gütersloher Stadtplanung werden. Während die Bebauungspläne im Außenbereich vergleichsweise unproblematisch den Rat passierten, lösten die Planungen für die Innenstadt regelmäßig heftigste Diskussionen aus. Dabei herrschte allgemeiner Konsens darüber, dass die „kleine Heidestadt“ den „Sprung zur Großstadt“ vollziehen sollte. Daher galt es, den historischen Stadtkern zu einem modernen Stadtzentrum für Handel und Dienstleistung zu entwickeln. Gleichzeitig sollten die zunehmenden Verkehrsprobleme gelöst werden. So wurde bereits 1958 die Aufweitung der Berliner Straße zwischen Münsterstraße und Kökerstraße auf insgesamt 19 m Breite beschlossen.

Hertie kommt

Als eines der ersten großen städtebaulichen Projekte gestaltete sich die Errichtung des Warenhauses Hertie. 1960 beabsichtigte der Kaufhauskonzern, an Stelle des bereits zur Disposition stehenden alten Rathauses ein Warenhaus zu errichten. Diesem Bauplatz konnte die Stadt nicht zustimmen, jedoch der Errichtung auf den benachbarten Grundstücken. Die Fläche des alten Rathauses wurde nun als neuer zentraler Platz reserviert. Verbunden mit dem ersten großen Warenhaus war auch ein Parkhaus, welches von der Münsterstraße erschlossen wurde. Damit konnten die Parkplatzprobleme zumindest zu einem Teil gelöst werden.

Ein neues Gesicht für die Blessenstätte

Mit einem weiteren Bebauungsplan (Nr.22) wurde das Gebiet „Domhof/Blessenstätte“ umgestaltet. Entscheidender Anlass für diese Planung war auch hier die Neuordnung des Verkehrs. Hierzu gehörte insbesondere der Ausbau der Kreuzung Berliner Straße/Blessenstätte. Ebenso geplant war nun der vier- bis fünfspurige Ausbau der Berliner Straße. Erhalten bleiben sollte die Bebauung an der Apostelkirche. Ein großer Teil der historischen Bebauung im Bereich der neuen Kreuzung musste aber abgebrochen werden. Darunter das Stahl'sche Haus und die Krönig'sche Apotheke. Dies löste in der Öffentlichkeit heftige Kritik aus und führte zu einer mehr als 10 Jahre dauernden Diskussion. Letztlich wurde der Umwandlung der Innenstadt in ein modernes, verkehrsgerechtes Stadtzentrum jedoch der Vorzug gegeben.

An diese Planungen, zusammengefasst zum Sanierungsgebiet I, schlossen sich 1968 weitere Stadtquartiere an. Zentrale Bedeutung gewann das Sanierungsgebiet II, das die Flächen zwischen Königstraße und Münsterstraße umfasste. Hier sollte ein wichtiger Teil des neuen Stadtzentrums entstehen, das gemäß den Ausweisungen im Gebietsentwicklungsplan für mehr als 150.000 Menschen zentrale Funktionen übernehmen sollte. Erreicht werden konnte dies nur durch eine vollständige Niederlegung der bisherigen Bebauung und eine Umlegung der Grundstücke. Dies war aber nicht zu realisieren. So entzündete sich der Widerstand der Bevölkerung insbesondere an dem geplanten Abbruch des alten Amtsgerichtes. Nach intensiven Diskussionen wurde schließlich die Planung 1975 hin zu einer deutlich substanzschonenderen Sanierung umgestellt.

Die Bertelsmann AG lagert ihren Standort aus

Gleiches galt auch für den Bereich Kökerstraße / Eickhoffstraße (Bebauungsplan 46). Ausgehend von einem geplanten 12-geschossigen Bürohochhaus für die Bertelsmann AG und einem Parkhaus für 500 Fahrzeuge sollte auch dieses Stadtquartier grundlegend erneuert werden. Mit der kommunalen Neuordnung wurde dann aber die Ausweisung weiterer Gewerbe- und Industrieflächen möglich, so dass die Bertelsmann AG ihren innerstädtischen Standort auslagern konnte.

Bürgerwille artikuliert sich

Die Umgestaltung der Innenstadt wurde zwischen den im Rat vertretenen Parteien lebhaft diskutiert. Seit der Mitte der 1970er Jahre artikuliert sich darüber hinaus der „außerparlamentarische“ Bürgerwille immer deutlicher. Heftig diskutiert wurden der Ausbau des Nord- und Westrings und der oberen Verler Straße sowie der Abbruch des Stahl'schen Hauses, des alten Amtsgerichts und der historischen Kirchplatzmauer. Umweltschutz und Denkmalschutz wurden nun ebenfalls als Aspekte von Belang erkannt.

Der Generalverkehrsplan von 1969

Berliner Straße/Köckerstraße 1958, Fußgängerzone Berliner Straße 1970



Starker Verkehr verlangt Tangentenringe

Mit der starken Zunahme des Verkehrs zeichnete sich bereits zu Beginn der 1960-er Jahre die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Neuordnung des Verkehrs ab. Die Planungen führten schließlich zu dem 1969 verabschiedeten Generalverkehrsplan. Dieser Verkehrsplan sah neben dem bestehen-

den Ring eine weitere Umgehungsstraße im Norden der Stadt vor, die einen autobahnähnlichen Ausbau erhalten sollte. Diese Straßenbaumaßnahme wurde später unter der Bezeichnung A 47 weitergeführt. Hinzu kamen ein innerer und ein äußerer Tangentenring um das Stadtzentrum. Als

äußerer Tangentenring sollte die B 61, die Südtangente und die Osttangente ausgebaut werden.

Durch den Ausbau eines inneren Tangentenringes sollte die Berliner Straße zwischen Apostel- und Martin-Luther-Kirche in eine Fußgängerzone umgewandelt werden.

Zentrum Avenwedde-Bahnhof



Zentrum Isselhorst mit Brennerei Elmendorf 1970



Das Stadtgebiet verdreifacht sich

Durch die am 1. Januar 1970 in Kraft getretene kommunale Neugliederung des Kreises Wiedenbrück wurden die Gemeinden Avenwedde, Friedrichsdorf, Spexard, Isselhorst, Hollen, Niehorst und Ebbesloh in das Gebiet der Stadt Gütersloh eingegliedert. Hinzu kamen Flächen aus den Gemeinden Ummeln, Nordrheda, Verl und Varesell. Die Einwohnerzahl erhöhte sich von 58.900 auf 79.300. Das Stadtgebiet verdreifachte sich.

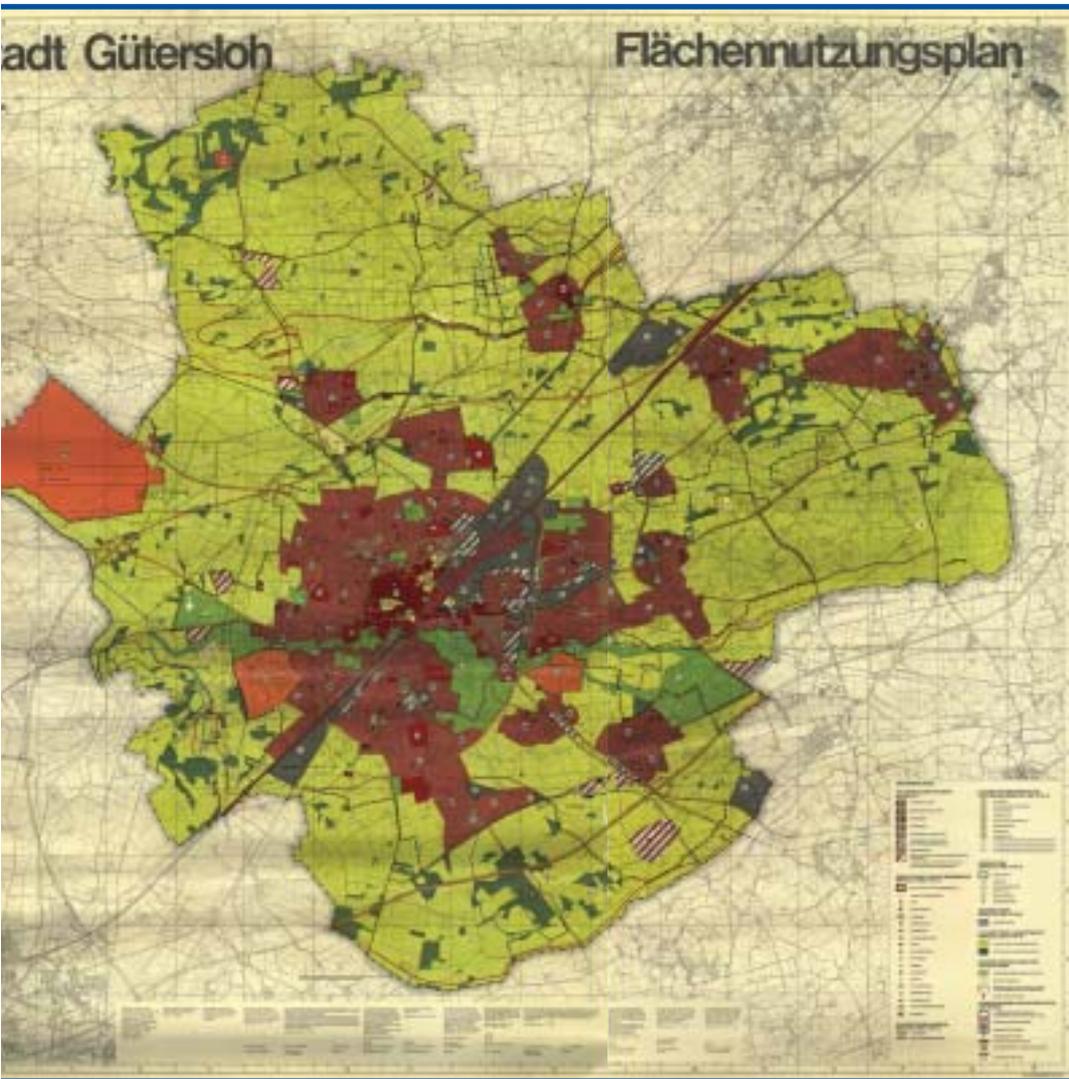
Anfänglich fanden sich bei den eingemeindeten kleinen Gemeinden große Vorbehalte, denn man befürchtete, in der nun

deutlich größeren Stadt Gütersloh nur noch eine untergeordnete Rolle spielen zu können. Die Vertreter der (alten) Stadt Gütersloh wiederum sahen die Gefahr, dass über Jahre hinweg in großem Umfang zu Lasten des Zentrums in die Infrastruktur der neuen Stadtteile investiert werden müsse.

1980, zehn Jahre nach dem Zusammenschluss, konnte jedoch eine insgesamt positive Bilanz gezogen werden. So konnte gemeinschaftlich festgestellt werden, dass die Stadt ihren Verpflichtungen aus den Gebietsänderungsverträgen nachgekommen war. Die Vertreter der ehemals selbst-

ständigen Gemeinden konnten bestätigen, dass die erfolgte Entwicklung aus eigener Kraft in diesem Umfang nicht möglich gewesen wäre.

Für die Stadtplanung stellte die kommunale Neugliederung eine große Herausforderung dar. Insbesondere war es nun auch möglich, größere, zusammenhängende Gewerbeflächen auszuweisen. Hierdurch erhoffte man sich, ältere Betriebe aus Wohngebieten umsiedeln zu können. Ein Vorhaben, das allerdings aufgrund der damit verbundenen Kosten nur bedingt realisiert werden konnte.



Die 1964 aufgenommenen Arbeiten für einen neuen Flächennutzungsplan waren mit der sich abzeichnenden kommunalen Neugliederung unterbrochen worden. Nach der rechtskräftigen Neuordnung des nun deutlich vergrößerten Stadtgebietes wurden diese aber zügig wiederaufgenommen. Nun hatte man unter anderem öffentliche Einrichtungen für eine Stadt von 80.000 Einwohnern zu berücksichtigen. Dieser Flächennutzungsplan, der 1975 wirksam wurde, stellte eine Zäsur in der Stadtentwicklung dar, denn er schrieb die bisherigen Planungen der Stadt Gütersloh und der ehemals selbstständigen Gemeinden nicht fort, sondern kam zu einer grundsätzlichen Neuordnung der Bebauung. Drei unterschiedliche Bereiche wurden nun benannt:

1. die streng verdichtete Kernstadt mit den angrenzenden Siedlungsflächen und den früher selbstständigen Nachbargemein-

den Spexard und Avenwedde (Kernstadtbereich) mit Verwaltungs- und Hauptversorgungseinrichtungen sowie der Entwicklung als wichtigster Wohnstandort.

2. Die vom Kernstadtbereich etwas abgesetzten, ebenfalls stark verdichteten Ortsteile städtischen Charakters Friedrichsdorf, Avenwedde-Bahnhof und Isselhorst als Wohnstandorte untergeordneter Bedeutung und erforderlichen Grundversorgungseinrichtungen und

3. das schwächer besiedelte ländliche Umland mit kleineren Ortslagen und Streusiedlungen.

Die ausgewiesenen Wohnbauflächen ermöglichten die Ansiedlung von weiteren 21.400 Einwohnern.

Zusätzlich wurden 140 ha Gewerbefläche berücksichtigt, wodurch insbesondere auch die Auslagerung von Betrieben aus Wohngebieten erreicht werden sollte.

Für den Verkehr bzw. Straßenbau wurden die Aussagen des Generalverkehrsplans

von 1969 übernommen.

Mit der kommunalen Neugliederung konnten nun zunehmend auch große Wohnbaugebiete erschlossen werden. So entstand Anfang der 1970-er Jahre zwischen Kattenstrother Weg, Brockweg, Hellweg und Neuenkirchener Straße ein Baugebiet von fast 38 ha. Mit 61 ha war das Baugebiet „Hüttenbrink“ im Stadtteil Spexard noch umfangreicher.

Dabei stellte sich stets die Frage nach der Art und dem Maß der baulichen Nutzung. So galt es auf der einen Seite, den Bau von günstigen Mietwohnungen weiter zu fördern, um den Bedarf an preisgünstigem Wohnraum zu decken. Gleichzeitig gab es eine große Nachfrage nach Baugrundstücken für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern.

Anfang der 1980-er Jahre versuchten Rat und Verwaltung, neue Formen des flächensparenden Bauens, so wie sie in den Niederlanden entwickelt worden waren, beim Bebauungsplan 141 „Im Brock“ zu realisieren. Diese Planung fand jedoch keine Akzeptanz.

Bau der Unterführung Friedrich-Ebert-Straße 1970



Malvenweg



Die Stadtplanung nimmt Stadtteile ins Visier

In den Gebietsänderungsverträgen zur kommunalen Neugliederung war 1970 die städtebauliche Weiterentwicklung der neuen Stadtteile aufgenommen worden. Die Stadt Gütersloh kam diesen Verpflichtungen nach, obwohl die Realisierung der städtebaulichen Planungen teilweise auch auf die Bedenken der übergeordneten Planungsbehörden stieß. So betrachtete die Bezirksregierung die Stadtteile Aven-

wedde und Friedrichsdorf nicht als Entwicklungsschwerpunkte und wollte daher dort lediglich Baulückenschließungen zulassen. Dieser Auffassung konnte die Stadt Gütersloh jedoch nicht folgen. Für Avenwedde-Mitte wurde 1972 erstmalig ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem schließlich drei Bebauungspläne entwickelt wurden. Gleichzeitig wurde eine Planung für den Stadtteil Niehorst erarbeitet. Schwierig gestalteten sich

die Planungen für das Nebenzentrum Isselhorst. Hier fanden sich sehr unterschiedliche Interessen, die nur schwer in eine Planung zusammengefasst werden konnten. Im Wohngebiet Blankenhagen zeigte sich Mitte der 1970-er Jahre deutlicher Sanierungsbedarf. Hierzu wurde von der Stadtplanung eine umfangreiche Strukturuntersuchung erarbeitet, deren Ergebnisse und Empfehlungen wurden in den folgenden Jahren schrittweise umgesetzt.

Fußgänger- und Radfahrerbrücke am Westring (B 61)



Die Bundesstraße B61 soll Verkehr entlasten

Der ursprünglich nur zweispurig ausgebaute West- bzw. Nordring führte nur bedingt zu einer Entlastung der Innenstadt. Zwar konnte der Nord- und Westring Anfang der 1970er Jahre vierspurig ausgebaut werden, damit allein ließen sich die Verkehrsprobleme jedoch nicht lösen. So wurden bereits in den 1950er Jahren von der Stadt Gütersloh Pläne zur Anlage einer zusätzlichen Umgehungsstraße, der B 61n, aufgestellt. Diese Trasse wurde bereits im Leitplan von 1959 festgeschrieben. Unab-

hängig von den Bedenken, die in den folgenden Jahren innerhalb der Stadt Gütersloh gegen diese neue Straße vorgebracht wurden, wurde das Projekt überörtlich weiter verfolgt. So hatte die Stadt 1975 diese Umgehungsstraße, die ein wichtiges Element des regionalen Verkehrsentwicklungsplans darstellte, auch in den neuen Flächennutzungsplan zu übernehmen, obwohl die Trasse keineswegs mehr den Vorstellungen der Stadt entsprach. Begleitet wurden die Diskussionen von umfangrei-

chen Bürgerprotesten.

Die Planung dieser Umgehungsstraße überschneidet sich mit einem weiteren Straßenbauprojekt, der Schnellverkehrsstraße Bielefeld-Münster, aus dem sich später die Planung der A 47 entwickelte. Diese sollte so nahe an Gütersloh herangeführt werden, dass sie die Aufgaben der B 61n übernehmen könnte. Hiergegen formierte sich jedoch heftiger Widerstand. Ende der 1970er Jahre wurde das Projekt schließlich aufgegeben.



Ausweitung der Fußgängerzone

Veränderungen bei den Grunddaten, hier insbesondere auch die Stagnation der Bevölkerungsentwicklung sowie Veränderungen in den Nutzungsstrukturen führte zu einer grundsätzlichen Überarbeitung des Generalverkehrsplans ab 1977. Dieser Generalverkehrsplan, der 1981 beschlossen wurde, setzte neue Akzente in der Verkehrsplanung. Hierzu gehörten die

spürbare Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und die Schaffung weiterer Fußgängerbereiche, die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Ausbau des Radwegenetzes.

Die B 61 wurde nun als das Rückgrat des städtischen Verkehrsnetzes angesehen und als innerer Ring wurden die Neuenkirchener Straße, die Lindenstraße, die Kaiserstraße, die Friedrich-Ebert-Straße,

die Bismarckstraße, die Prinzenstraße und die Barkeystraße benannt. Vom Verkehr entlastet werden sollten mittelfristig die Blessenstätte und die Kirchstraße.

Nach einem siebenwöchigen Versuch im Frühjahr 1982 konnten die Fußgängerzonen im Februar 1983 im Bereich der Berliner und Königstraße auf insgesamt 850 m Länge ausgeweitet werden.

Versandlager Miele – Vorrang für Bahntransport trotz Stadtring 1994



Verkehrsperspektiven bis 2010

Die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Verkehrsplanung zeigte sich dann Anfang der 1990-er Jahre. Daher beschloss der Planungs- und Verkehrsausschuss 1994 die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans.

Als Ziele wurden formuliert:

- Die Integration der Verkehrssysteme in die Stadt
- Die möglichst stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Die Senkung der Verkehrsbelastungen auf Straßenabschnitten, in denen die zu definierenden Obergrenzen der Verkehrsbelastung besonders stark überschritten werden.
- Die Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsmittel

Das Arbeitsprogramm umfasst eine Bestandsaufnahme der 1995 vorhandenen Verkehrssituation einschließlich der Problem- und Mängelanalyse sowie die Hochrechnung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010. Daraus soll sich wiederum ein Handlungskonzept für Maßnahmen bis 2010 herleiten.

Stadt Gütersloh
Fachbereich Stadtplanung
Rathaus . Berliner Straße 70
33330 Gütersloh
Telefon 0 52 41 - 82 23 85
Fax 0 52 41 - 82 35 33
StadtGuetersloh.Stadtplanung @gt-net.de
www.guetersloh.de

Text: Dr. Norbert Schöndeling
FH Köln . Fakultät für Architektur
Institut für
Baugeschichte und Denkmalpflege
Betzdorfer Straße 2
50679 Köln
Telefon und Fax 02 21 - 81 32 58

Wir danken für die freundliche
Unterstützung:

KAHMEN Transporte GmbH & Co. KG
KW Wohnungsbau
Volksbank Gütersloh eG
G-eins Industrie- & Wohnbau GmbH

Gestaltung:

CommunicationsDesign Freier-Bongaertz
Lithos: dvs druckvorbereitungsstudio GmbH
Druck: Werbedruck Poppe
Abbildungen: Stadtarchiv Gütersloh
Redaktion: Zentrale Öffentlichkeitsarbeit
Stadt Gütersloh

Gütersloh, September 2002



Titelseite: Blick von der Apostelkirche um 1960, Rückseite: Innenstadt heute, Foto: Detlef Güthenke