

(Öffentliche Absperrplane STRABAG 32657 Lemgo an der Baustelle Jahnplatz Bielefeld - September 2021)

Haben Sie **SIXPACKS?!**

Dann heißt es Farbe bekennen:

Entscheidungsfelder für Wettbewerber*innen und kommunale Gremien

➡ Arch-Büro Schultz Granberg: **Ergänzungswünsche, Varianten** zum Siegerentwurf Rochdale

Auszug aus Bauamtsprotokoll 13.02.23:

TOP 3 „Gruppenarbeit – Vergleich der alten Workshopergebnisse aus 2018 mit dem aktuellen Siegerentwurf“ – vorgestellt am 13.02.2023

„Zum Schluss der Gruppenarbeit hat der RTK darum gebeten, die Ergebnisse der Gruppenarbeit **sowie die weiteren Wünsche in den nächsten Planungsschritten zu berücksichtigen.**“ / Schlusssatz TOP 3

Weitere Wünsche und Anmerkungen (hier: „Varianten“) an das Architektenbüro Schultz Granberg / Herrn Heuermann“ und die politischen Gremien vom 26.04.2023 / Jürgen Ploch

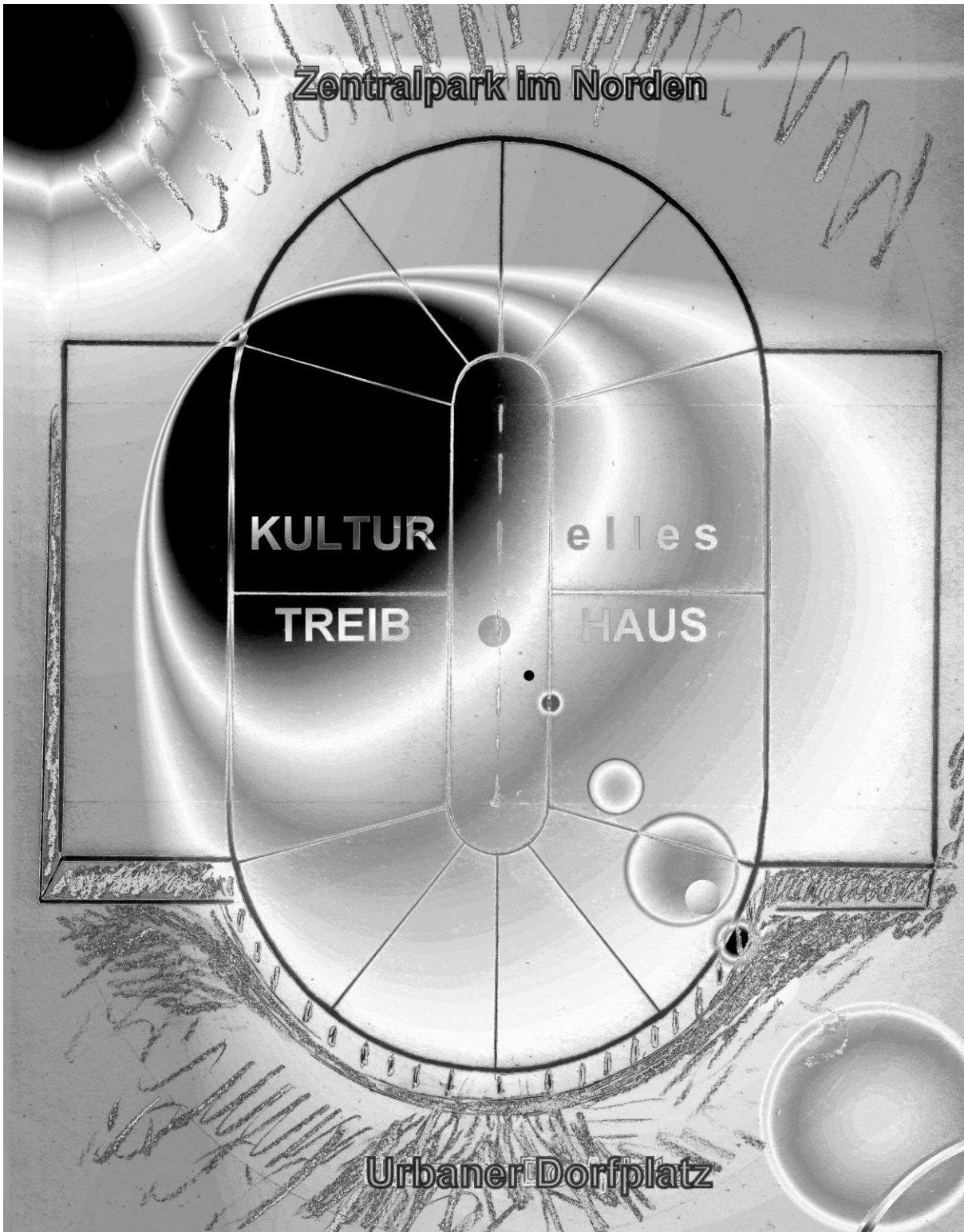
S. 2 - 7

in Verbindung mit
„Anforderungskatalog an Städtebaulichen Wettbewerb Rochdale Barracks“
 vom 12.12.2020 / Jürgen Ploch

S. 8 - 13

auf Grundlage von
„Konversion Bielefeld - Entwicklungsvorschlag für eine zivile Nachnutzung der Rochdale Barracks“ vom
 28.04.2020 und 03.12.2020 an Runden Tisch Konversion und Bauamt Bielefeld / Jürgen Ploch

S. 1 - 36



2

Vorschau auf kulturelles, multifunktionales „TREIBHAUS“

Anforderungskatalog an städtebaulichen Wettbewerb / J. Ploch S. 11 Ziff 3

Konversionsentwurf Rochdale / J.Ploch S. 10 - 12 Ziff 2.3 bis 2.3.2 und

Varianten zum Büro Schultz Granberg

- als Einbau in Neubau am Quartiersplatz gegenüber dem Stadtteilzentrum (soziokultureller Branchen-Mix)
- als Teil eines multifunktionalen Bildungs- und Kulturzentrums in der Grundschule neben dem Hangar

Vorbemerkung:

Die mündliche Wettbewerbs-Präsentation für den Runden Tisch war als PDF erst im März/April 2023 gründlich einsehbar. Der Vorentwurf der Rahmenplanung soll bis Sommer 2023 erarbeitet werden (Info-Vorlage der Verwaltung STEA 22.02.2023 und BZV Mitte 16.03.2023: Politische Beschlussfassung bis Ende 2023).

Jeder Wettbewerbsentwurf ist rechtlich unverbindlich und inhaltlich wie auch politisch erweiterungs- bzw. veränderungsfähig. In diesem Sinne ordnen sich ergänzende Beiträge aus der Bürgerbeteiligung ein.

Die vorgeschlagenen Varianten ergänzen meinen

- **Anforderungskatalog für den städtebaulichen Wettbewerb vom 12.12.2020** und den ihm vorgelagerten
- **Konversionsentwurf / Entwicklungsvorschlag für eine zivile Nachnutzung der Rochdale Barracks vom 28.04.2020 / vertieft am 03.12.202** – eingereicht am Runden Tisch Konversion und beim Bauamt Bielefeld

Rahmenplan und Freiflächen - Übereinstimmung mit Büro Schultz Granberg

Rahmenplan und Freiflächen mit einer Grünen Lunge im Westen, die zugleich eine sanfte und verbindende Abgrenzung zur offenen Nachbarschaft Am Rußkamp anbietet. Vgl. Flächenplan Konversionsvorschlag J. Ploch.

Variante:

Mein Entwicklungsvorschlag enthält einen *zusätzlichen* „Zentralpark“ im Norden des Kultur-TREIBHAUSES als grüne Flanierzone zwischen nördlichem Wohnen mit direkter Anbindung an den URBANEN Dorfplatz über das kulturelle TREIBHAUS mit Scharnierfunktion in beide Richtungen.

Café im Westen - Positiver Ausgangspunkt Büro Schultz Granberg

West-Café mit Verwandtschaft zur (TREIBHAUS-)Kantine, jedoch örtlich auf Westpark beschränkt.

Variante:

Das TREIBHAUS behält seine integrative Schlüsselrolle zwischen Wohnen am Zentralpark und der kulturellen, arbeitsteiligen Wechselwirkung am Urbanen Dorfplatz mit den Bestandsbauten. Konversionsvorschlag S. 10 -12

Transparenz und Flexibilität Stadtteilzentrum - Übereinstimmung mit Büro Schultz Granberg

Soziokulturelle Mischnutzung im Stadtteilzentrum mit austauschbaren Zweckbestimmungen und flexiblen Raumaufteilungen. Der Entwurf bestätigt, dass eine partielle Bunkerbauweise keine architektonische Entwicklungsbremse sein muss (Konversionsvorschlag S. 12 und Anhang „Bunker-Konversion“ S. 25-26)

Variante:

Die aufgebrochene Fassade und Dachhaut (Folie 34) würde sich positiv ergänzen mit meinem Vorschlag der „Transparenten Mehrzweckbauten zur Verbindung der Bestandsgebäude / Verbundene Bestandsbauten“ mit Schallschutz für angrenzende Nachbarschaften wie ebenso für das quartiersinterne Platzgeschehen gegenüber dem Verkehrslärm der Oldentruper Straße. Vgl. Anforderungskatalog S. 10 Ziff. 3

Erdgeschosslage Gewerbe, Gastronomie - Übereinstimmung mit Büro Schultz Granberg

Die Erdgeschosslage von Gewerbe und Gastronomie ist zur Abgrenzung von darüberliegendem Wohnen und zur Bespielung des öffentlichen Raumes bewährt.

Variante: (Dezernatsübergreifende Entscheidungsfindung)

Zur gleichberechtigten Bespielung des URBANEN Dorfplatzes (Arch-Büro: „Quartiersplatz“) sollte ein Quartiersverein für einen ausgewogenen Branchenmix sorgen, um den Quartiersplatz nicht seiner möglichen Anziehungskraft zu berauben. Ein Branchenmix definiert den jeweiligen Beitrag pro Gewerbe für Bespielung und Belastung des gemeinsamen Platzes. Ein Supermarkt mit täglichem Lieferverkehr und Transortwagen der Kunden würde den Platz dominieren und in eine Verkehrsfläche umwandeln.

Insofern sollte Ihr Angebot, den Quartiersplatz als „Nukleus für kommerzielle Nutzungen verschiedenster Art“ zu verstehen (Folien 12, 13), mit Umsicht und nicht ohne Steuerung angenommen werden. **Zum soziokulturellen Branchenmix könnte auch ein kulturelles, multifunktionales TREIBHAUS gehören, wie immer es architektonisch gestaltbar sein mag (Anforderungskatalog S. 11 Ziff 4). Letztlich ist die Frage nach den gewollten Platz-Kriterien zu beantworten: Anforderungskatalog S. 9 ff. Ziff. 1**

Zum Parken unter dem Quartiersplatz („P“-Symbol auf grauer Fläche des Quartiersplatzes Folie 12): In meinen Platzkriterien gehört der Schutz des Urbanen Dorfplatzes vor zentralen Parkverkehren ebenso wie vor einer Tiefgarage unter dem Platz zu den Schlüsselentscheidungen als Ankerpunkt der Quartiersentwicklung. **Auch ökologische Fehler vom Jahnplatz und Kesselbrink sollten sich nicht wiederholen.** Vgl. Anforderungskatalog für den städtebaulichen Wettbewerb S.9/10 Ziff. 1 d, Konversionsvorschlag „Statische und biologische Tabuzonen für Tiefgaragen unter freien Flächen S. 15 ff und Anhang im Konversionsvorschlag S. 29.

Verkleinerung Quartiersplatz - Positiver Ausgangspunkt Büro Schultz Granberg

Auch mein Konversionsvorschlag hat den Dorf- bzw. Quartiersplatz verkleinert, um mehr Intimität, direkte Interaktion, aber auch Flächengewinn für neue Bebauung möglich zu machen.

Variante:

Der Nordrand des Quartiersplatzes beginnt mit einer Höhe von sechs Geschossen. Ein verkleinerter Platz könnte unter einer derartigen Front gedrungener wirken als er eigentlich geplant ist. Die Geschosshöhe könnte außerdem die Verkehrsgeräusche der Oldentruper Straße auf den Platz zurückwerfen. Ich würde anregen, mit einer angepassten Geschosshöhe für die Platzangrenzung zu beginnen (im Verhältnis zu den gegenüber und seitlich anliegenden Bestandsbauten) und eine Geschossaufstockung erst stufenweise in den mittleren Norden zu verlagern.

Uferweg und Gebietseinfahrt - Übereinstimmung mit Büro Schultz Granberg

Der Uferweg im Westen und die Gebietseinfahrt im Südosten sind naheliegend und auch schon vom Planungsbüro Drees und Sommer vorgesehen gewesen.

Variante:

Ein transparenter Verbindungsriegel (parallel zur Oldentruper Straße) müsste an dieser Stelle in geeigneter Form unterbrochen werden. Vgl. Anforderungskatalog S. 10/11 Ziff. 3.

Kantine mit Seminarräumen - Positiver Ausgangspunkt Büro Schultz Granberg

Die Kantine mit Seminarräumen enthält für Tagungszwecke noch eine Teil-Verwandtschaft zum TREIBHAUS-Gedanken.

Variante

Die Kantine mit Tagungsräumen ist nicht bedeutungsgleich mit einem **Kulturzentrum mit Ausstellungs- und Bühnenausstattung**. Zugleich hat das Kultur-TREIBHAUS eine arbeitsteilige, interaktive Funktion zur Bespielung des urbanen Dorfplatzes (bzw. des Quartiersplatzes), die im Falle der Kantine entfällt. Hier mache ich statt neuer Ausführungen auf den Entwicklungsvorschlag für ein Kulturelles, multifunktionales TREIBHAUS-Konzept aufmerksam, vgl. Anforderungskatalog S. 11 Ziff. 4 und Konversionsvorschlag S. 10 – 12.

Das kulturelle, multifunktionale TREIBHAUS-Prinzip könnte aufrechterhalten werden

- als integrativer Bestandteil des Neubaus am Quartiersplatz gegenüber dem Stadteilzentrum (*Bestandteil im soziokulturellen Branchen-Mix für den Quartiers-bzw. urbanen Dorfplatz*)
- oder
- als Teil eines multifunktionalen Bildungs- und Kulturzentrums in der Grundschule neben dem Hangar / S. 5

Allerdings würde in diesem Fall die arbeitsteilige Bespielung des urbanen Dorfplatzes (Quartiersplatz) nicht fortgeführt werden können und unter Verzicht in den Norden verlagert werden.

LKW-Halle / Sporthangar - Positiver Ausgangspunkt Büro Schultz Granberg

Zur LKW-Halle lagen zum Zeitpunkt der Entwurfsredaktion (2020) kaum Informationen vor. Während der Erstbesichtigung bestand das Bauamt im Namen der BIMA sogar auf Fotografierverbot.

Hangar Folie 12: Die Nutzung als Sport-Hangar scheint vom Gebäude her naheliegend und reizvoll.

Variante:

Unter dem Aspekt von Schallemissionen aus dem Hangar, den dazugehörenden Freiflächen und dem vorgesehenen Open Air-Bereich für Skater und Biker im Wohngebiet werfe ich Fragen auf, die möglicherweise in Kombination mit einem Grundschulbau gelöst werden könnten. Hiermit könnten zwei Defizite zugleich behoben werden.

Vgl. Anforderungskatalog für städtebaulichen Wettbewerb S. 12 Ziff. 6

Ergänzung: Ansiedlung einer Grundschule (Dezernatsübergreifende Entscheidungsfindung)

Ein Grundschulbau ist in den Planungen nicht vorgesehen. Es ist politisch ungewiss, ob sich die derzeitige Verwaltungsprognose in den folgenden Jahren bestätigt, dass kein Bedarf für eine neue Grundschule für das Rochdale-Quartier vorliegt, zumal die künftigen Quartiersbewohner einen Teilbedarf selbst hervorrufen. Hier müssen, ähnlich wie in der Mobilitätsplanung, Entwicklungen vorgedacht und gebaut werden, die über den Istzustand während der Entwurfsarbeiten rechtzeitig hinausweisen.

Ich verweise auf den Anforderungskatalog an den städtebaulichen Wettbewerb S. 12/13 Ziff 6 „LKW-Halle in Verbindung mit Ansiedlung einer Grundschule“. Die Bedarfsdeckung wird an dieser Stelle mit und ohne Schulbau bedacht.

Unter dem Aspekt eines Flächenankaufs der externen Gemarkungen mit den Flurbezeichnungen 1643, 2452 und 945 könnte ggf. auch auf zumindest 1 Parkhaus verzichtet werden, was zur partiellen Flächenreserve für einen Schulbau hinzuzurechnen wäre.

Da es um Stadtentwicklung geht, und nicht nur um eine Addition von infrastrukturellen Einzelmaßnahmen, böte es sich an, die Umgebung der ehem. LKW-Halle/evtl. künftigen Hangar auch einmal von einer künftigen Schule her zu denken und zu entwickeln.

Zum Schulbau als Element der Quartiersentwicklung möchte ich hinweisen auf die Expertise von Prof. Gernot Schulz: Arbeitsmotto "**Bildung baut Stadt**".

Auszug aus Veranstaltungseinführung der Stiftung Baukultur OWL am 10.05.2023:

Wo ist das „Öffentliche“ in den Zentren unserer Städte? Wo sind (neue oder umzunutzende) lebenswerte Räume für die Menschen? Gernot Schulz fordert: „Lasst die Bildungsbauten zu offenen Lernhäusern mit vielfältigen Nutzungen und inspirierenden Atmosphären werden. Hierzu benötigen wir ein Umdenken in den Bereichen Bildung, kommunaler Budgetzuschnitte und Nachbarschaften.“

https://www.schulbau-messe.de/de/news/2016/07/SB_03_00_38_PodiumZweiKoeln.php

<https://gernotschulzarchitektur.de/schulbauberatung/>

- Das schlechteste Szenario wäre eine Grundschule alternativ zur LKW- bzw. Hangar-Halle. Ich möchte nicht für dieses Szenario werben, aber bei Flächenkonkurrenz müssen alle Optionen mitgedacht werden.
- Bereichernder und ebenfalls flächenbewusst wäre die Integration der neuen Schule in die künftige Wohnbebauung:
 - Flächenstarke Lebensmittel- und Einzelhandelsmärkte werden zunehmend mit Wohnflächen überbaut
 - Das Paderborner Ex-Galeria- und Kaufhof-Gebäude wird in einem Mix aus Handel, Büro und Wohnen umgenutzt; für das Bielefelder Kaufhof-Gebäude liegen seit Jahren vergleichbare Projekte auf Vorrat, falls es keine Existenzverlängerungen für Kaufhof mehr geben sollte.
 - Weshalb sollte eine neue Grundschule nicht im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss als Regeleinrichtung verankert sein, und ebenfalls mit Wohneinheiten überbaut werden?
 - Verkehrs- und Bildungsplanung haben mit schwer messbaren Fakten zu kämpfen. Während das künftige Mobilitätsverhalten neben der freiwilligen Einsicht der Verkehrsteilnehmer*innen auch ein Resultat von Angeboten und Steuerung ist (vgl. Konversionsvorschlag Rochdale Teil III „Mobilitätskonzepte zwischen Anreiz und Steuerung“ S. 16 – 19), bewegt sich Schul- und Bildungsplanung zwischen demografischen Schwankungen, Migration und ökonomisch wie auch pädagogisch begründeten Veränderungen von Lehrer-Schüler-Relationen.

Aber können Schulbauten eines Tages so überflüssig werden wie nur noch bedingt benötigte Parkhäuser (Investitionsruinen)? In jedem Fall bleibt der Auslastungsgrad nicht statisch.

Zumindest in der unterrichtsfreien Zeit wäre derselbe Baukörper als multifunktionales Bildungs- und Kulturzentrum nutzbar. Zusätzlich. Das Prinzip einer soziokulturellen Mischnutzung im Stadtteilzentrum mit austauschbaren Zweckbestimmungen und flexiblen Raumaufteilungen wäre hier übertragbar (**Folienbeispiel Schultz Granberg** 33, 36, 37).

Zugleich bietet sich das **Prinzip des kulturellen, multifunktionalen TREIBHAUSES** an, das in der Vorschau meiner Empfehlungen auf den Anforderungskatalog für den städtebaulichen Wettbewerb (S. 11 Ziff. 4) und meinen Konversionsentwurf (S. 10 – 12) hinweist.

6

Mobilität / Verkehr (Dezernatsübergreifende Entscheidungsfindung)

- Die moderate Wegeführung wirkt naturnah und identitätsstiftend.
- Die Bemessung und Platzierung von Parkmöglichkeiten wirkt auf den ersten Blick ebenso zurückhaltend, weil die Parkhäuser wenig auffällig am Rande und die Tiefgarage gänzlich unsichtbar lokalisiert sind.
- Ein Stellplatzschlüssel von 0,5 wurde mündlich referiert, aber konzeptionell nicht dargestellt. Ein Mobilitätskonzept wurde an „StetePlanung“ (Darmstadt) beauftragt.

Variante:

Ich mache aufmerksam auf den Anforderungskatalog für den städtebaulichen Wettbewerb S.11/12 Ziff 5 „Mobilitätsbedarfe, Verkehr/Parkvarianten“ und den Konversionsvorschlag Teil III S. 16 ff. Hierbei sollte ein Kundenprofil für Bewohner-, Besucher- und Gewerbemobilität entwickelt werden, welches von der Ansiedlung unterschiedlicher Arten und Größen von Unternehmen abhängig ist. Hier können frühzeitige Schlüsselentscheidungen mit baulichen Auswirkungen getroffen werden.

- Es folgen alternative Vorschläge zur Einsparung von Parkflächen auf dem Quartiersgelände,
- ein umfangreicher Begründungs-Katalog für die heute schon gesetzlich mögliche Unterschreitung eines Stellplatzschlüssels von 0,5 auf 0,3 auf einem verkehrstechnisch privilegierten Quartier
- und ein umfangreicher Empfehlungskatalog für ein Mobilitätsmanagement, das auf einer Mischung von Steuerung und Anreizen beruht (Konversionsvorschlag S. 19).

Das gegenwärtige, reformbedürftige Mobilitätsverhalten ist keine Vorbild gebende Blaupause für die bis 2030 gewünschte Verkehrs- und Klimawende, wenn die künftigen Bewohner*innen in das neue Rochdale-Quartier einziehen können sollen (Stichwort CO2-Absenkungspfad pro Stadtviertel).

- Unter dem Aspekt eines Flächenankaufs der externen Gemarkungen mit den Flurbezeichnungen 1643, 2452 und 945 könnte ggf. auch auf zumindest (??) 1 Parkhaus verzichtet werden, was zur partiellen Flächenreserve für einen Schulbau hinzuzurechnen wäre (Vgl. Anforderungskatalog für städtebaulichen Wettbewerb Planskizze S. 12). **Vorausschauende Ankaufverhandlungen erforderlich!**

Zum Parken unter dem Quartiersplatz („P“-Symbol auf grauer Fläche des Quartiersplatzes Folie 12):

- In meinen Platzkriterien gehört der Schutz des Urbanen Dorfplatzes vor zentralen Parkverkehren ebenso wie vor einer Tiefgarage unter dem Platz zu den Schlüsselentscheidungen als Ankerpunkt der Quartiersentwicklung. **Auch ökologische Fehler vom Jahnplatz und Kesselbrink sollten sich nicht wiederholen.** Vgl. Anforderungskatalog für den städtebaulichen Wettbewerb S.9/10 Ziff. 1 d,
- Konversionsvorschlag „Statische und biologische Tabuzonen für Tiefgaragen unter freien Flächen“ S. 15 ff und Anhang im Konversionsvorschlag S. 29.

Wohn- und Eigentumsformen, Sozialbindung (Dezernatsübergreifende Entscheidungsfindung)

Wohnformen - Positiver Ausgangspunkt Büro Schultz Granberg

Die Gebäudewidmungen für Seniorenwohnen in Block 19, Mehrgenerationenwohnen und Experimentelles Wohnen erscheinen vorbildlich und auch veränderbar entworfen. Konkretere Nutzungsentscheidungen unterliegen späteren städtebaulichen Verträgen, Zuteilungen an Träger und Baugemeinschaften sowie Vergaben an Architekten und Bauträger.

Variante:

Wohn- und Eigentumsformen, Sozialbindung (*Anforderungskatalog S. 13 Ziff 7*)

Rechtsverbindliche Festlegungen hierzu erfolgen zwar erst wesentlich später in einem Städtebaulichen Vertrag. Sie sollten aber vorsorglich mitgedacht werden, um zu wissen, für wen eigentlich geplant wird.

Schlüsselentscheidungen wirken sich erst langfristig aus, müssen aber früh getroffen werden.

- a. Soziale Durchmischung heißt Sozialbindung, Baufeldvergabe per Erbpacht, aber auch die Möglichkeit zur Bildung von Eigentum. Es sollte bedacht werden, dass – wo möglich - freie Finanzierung von Eigentum ihren Bewohnern den Weg aus Mietabhängigkeit weist und der Quersubvention von öffentlichem Wohnungsbau dienen kann. Selbst freie Wohnprojekt-Genossenschaften entscheiden sich häufig für diesen Bewohner- und Finanzierungsmix.
- b. Die Sozialquote sollte wegen der zunehmend wegfallenden Sozialbindung bei mindestens 50 Prozent liegen und auf Wohnprojekte nicht angerechnet werden. Die Dauer der Sozialbindung sollte auf dreißig Jahre erhöht werden, um ihre Wirksamkeit nicht zu verlieren. Was in der Bremer Klinik-Konversion (Projekt Neues Hulsberg-Viertel „NH4“) beschlossen ist, sollte für eine zivile Nachnutzung im Oberzentrum Bielefeld nicht unerreichbar sein.
- c. Die naheliegende Wechselwirkung zwischen erhöhter Sozialquote und verteuertem Quersubvention sollte nicht einseitig auf private Wohneigentümer abgewälzt werden. Einer Überforderung von Privateigentümern sollte durch kostensenkende Maßnahmen wie serielles, modulares Bauen, zentrale effiziente Energieversorgung und Einrichtungen für gemeinsame Nutzung von Ressourcen (Shared Economy) vorgebeugt werden. Diese Kostenorientierung käme sämtlichen Eigentumsformen zugute und ermöglicht eine ökologische Orientierung.
- d. Bei der Finanzierung des Erstzugriffsrechts auf das Rochdale-Areal kommt der städtischen Bodenpolitik eine zentrale Rolle zu. Sollte die Stadt den Wert von langfristigem Eigentum an Bau- und Wohnfläche in kommunaler Hand erkennen, statt Quartiersentwicklung überwiegend Investoren anzubieten, ergäben sich hieraus weitere Optionen, die Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe gemeinnützig, umweltschonend und langfristig auch rentabel zu steuern.

Verzeichnis des nachfolgenden Anforderungskatalogs für den städtebaulichen Wettbewerb vom 12.12.2020

basierend auf dem Konversionsentwurf

„Entwicklungsvorschlag für eine zivile Nachnutzung der Rochdale Barracks“ i. d. Fassung vom 03.12.2020

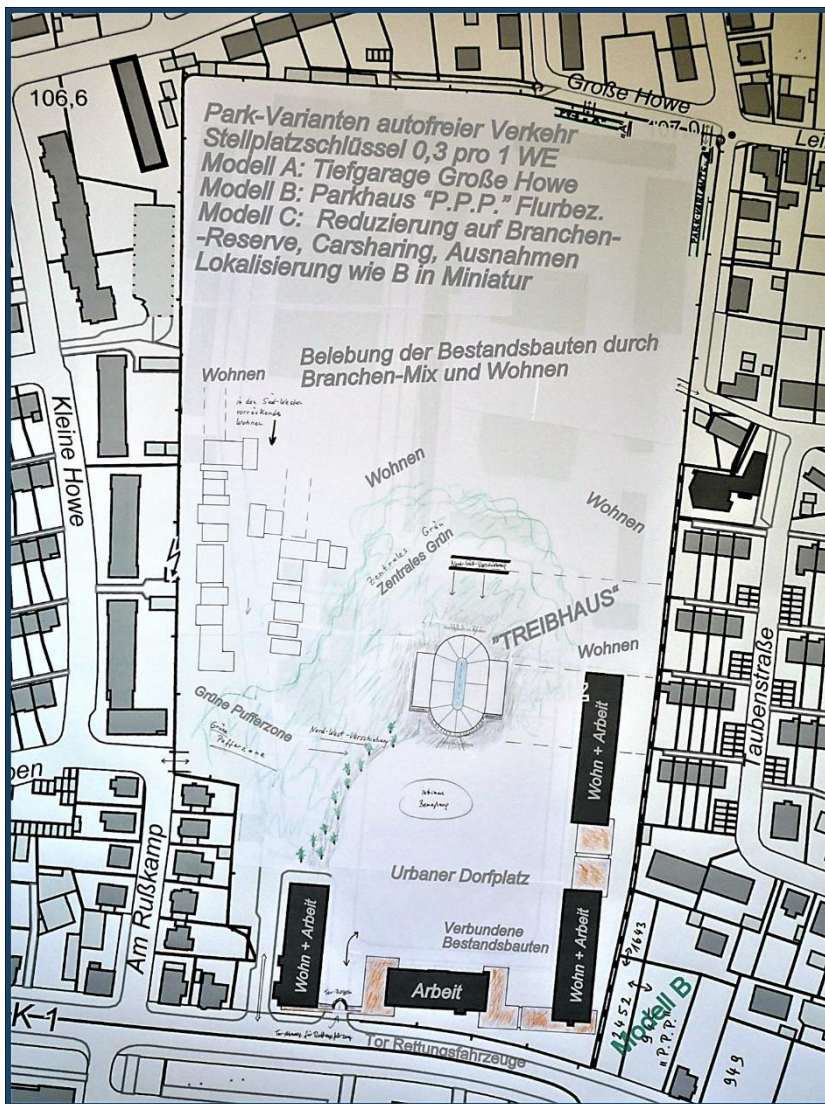
- 1. Platzkriterien, Flächenerhalt- und Widmung für ehemaligen Exerzierplatz**
- 2. Erhalt und Nutzungsprofil der Bestandsgebäude**
- 3. Transparente Mehrzweckbauten zur Verbindung der Bestandsbauten**
- 4. Kulturelles (und multifunktionales) TREIBHAUS-Konzept**
- 5. Mobilitätsbedarfe, Verkehr/Parkvarianten**
- 6. LKW-Halle in Verbindung mit
Ansiedlung einer Grundschule**
- 7. Wohn- und Eigentumsformen, Sozialbindung**

Grundsätzliches vor dem Beschluss des Städtebaulichen Wettbewerbs „Rochdale-Barracks“

0. Empfohlene Konkretisierungen am Runden Tisch vor Weiterleitung an kommunale Gremien und an Teilnehmer*innen am städtebaulichen Wettbewerb:

Wo liegt der bisherige Beschreibungswert für die Gestaltung des Kasernenareals?

- a. Worin bestehen die gestaltenden Empfehlungen für das Rochdale-Areal?
- b. Auf welchem Weg sollen sie umgesetzt werden?



Quellenverweise auf „Rochdale-Update-Entwicklungsvorschlag J. Ploch“ i. d. Fassg. v. 03.12.2020

1. Platz-Kriterien, Flächenerhalt- und Widmung für ehemaligen Exerzierplatz

Allgemeine Zusage am Runden Tisch 02.11.20 (Planungsbüro und Bauamt) **noch nicht zielführend**

- a. Was macht den Erhalt einer Fläche zu einem Platz, und zwar zu einem Quartiersplatz? (Teil I 1.1 S.3) „Unternehmensgrößen“, (I. 1.2) „Die Fähigkeit zur Belebung“, (Teil II 1.2) „Strukturelle Ertüchtigung den

Urbanen Dorfplatz gewerblich und sozial zu beleben und zu „beheimaten“ (S. 13, 14 / und „Anhang Platzkriterien“ S. 30-31 „Soziokulturelle Einbindung, Urbaner Dorfplatz“)

- b. Bespielung durch sozio-kulturelle Einbettung: Wo findet man diese Fähigkeit bei großflächigen Behördenkomplexen in Bestandsgebäuden (ursprüngliche Präferenz der Bauverwaltung)?
- c. Mischnutzung und Gemeinbedarf sollten sich auch in der Bewohnerschaft und der sozio-kulturellen Platzbespielung widerspiegeln: Bestimmung der Platzumgebung, der durchmischten Nutzung der Bestandsgebäude als soziale und gewerbliche Kraftquelle
- d. Unterbauungsschutz – nicht nur aus Verkehrsgründen – auch aus ökologischen Gründen
 - i. Vgl. **Jahnplatz- und Kesselbrinkwarnung** sowie konstruktive Alternativbeispiele (Teil II.5 S. 15, 16 / und „Anhang Platzkriterien“ S. 29) „Statische und biologische Tabuzonen für Tiefgaragen unter freien Flächen“ (Dorfplatz, Begegnungsflächen, „TREIBHAUS“ und Umgebung)
- e. Entsprechend vorsorgliche Schlüsselentscheidungen als Ankerpunkte für städtebauliche Wettbewerbe (Teil II S. 12)

2. Erhalt und Nutzungsprofil der Bestandsgebäude

Allgemeine Zusage am Runden Tisch 02.11.20 (Planungsbüro und Bauamt) **noch nicht zielführend**

- a. Was macht ein Ensemble von Bestandsgebäuden zu einem urbanen Dorfzentrum?
- b. Nutzungs- und Zielgruppenprofil soll soziokulturellen und gewerblichen Austausch erzeugen zwischen Gebäudenutzung und seiner Ausstrahlung auf den Platz in Arbeitsteilung mit dem gegenüberliegenden TREIBHAUS
 - i. Ansiedlung von Zielgruppen mit der Fähigkeit zur authentischen Belebung
 - ii. Wohnraumbeschaffung in Ergänzung zur noch zu bebauenden Grundstücks-Fläche (Hochrechnung zusätzlich möglicher Wohneinheiten innerhalb der Bestandsgebäude)
 - iii. Entlastung der ansonsten bebaubaren Grünflächen an der „atmenden Verdichtungsfront“:
Wer unnötigen Flächenverbrauch für Wohnraum vermeiden will, kommt an der Bruttogeschossfläche von mehreren ha in den Bestandsgebäuden nicht vorbei.
- c. Keine reflexhafte Vorreservierung für Schule und Behörde, weil die „bunkerähnliche Konstruktionsweise“ andere Nutzungen kaum zulasse: Bauamt Bielefeld (vgl. Teil II Fußnoten 1 u. 2, S. 12 „Vorausschauender Schutz von Nutzungsoptionen von Gebäuden und Flächen“). Diese Bewertung des Bauamtes wurde vom Planungsbüro Drees u. Sommer am Runden Tisch v. 02.11.20 mit dem Hinweis auf viele nicht tragenden Wände relativiert.
- d. Selbst tatsächlich gegebene bunkerähnliche Konstruktionen trafen auf Best-Practice-Bespiele (vgl. Teil II Fußnoten 1 u. 2, S. 12 „Vorausschauender Schutz von Nutzungsoptionen von Gebäuden und Flächen“/ Anhang S. 25-26 „Bunkerkonversion“).
- e. Einforderung der fehlenden Gebäudesteckbriefe: Bis dahin fehlen Grundlagen für die **qualifizierende Bürgerbeteiligung** an einem Kernstück der Rochdale-Konversion. (S. 4 Teil II.2 „Fähigkeit zur Belebung“, S. 13 Teil II 1.1, S. 14 Teil II.2 „Gebäudesteckbriefe zur planerischen Beurteilung der Bestandsgebäude“ / und Anhang S. 27 „Beispiel eines kommentierten Gebäudesteckbriefs“). Die Bremische Baubehörde bietet heute im Rahmen ihrer Klinik-konversion Grundriss-Steckbriefe von über vierzig Bestandsgebäuden als PDF-Download im Netz an: bereits seit 2014.

10

3. Transparente Mehrzweckbauten zur Verbindung

(„Verbundene Bestandsbauten“) zwischen den Bestandsgebäuden **noch nicht gesichert**

- a. **Aufgabenstellung:** Verbindungen zwischen Bestandsbauten schaffen, Schallschutz für den Dorfplatz und kulturelle Veranstaltungen sowie Nachbarschaft gegen Verkehrslärm, Mehrzweckbauten für Erweiterungen oder Spezialbedarfe im Zuge umgewandelter Zweckbestimmungen - Zweckerweiterungen, Grundrisserweiterungen. (Teil I 2.1 S. 6 „Besiedlung der Ränder“, Teil II 2.2 Intimere Maße für den urbanen Dorfplatz und Gewinn für grüne Frei- und Siedlungszonen“ S.7, S. 9 und 10: Grafiken „Neue bauliche Zuordnungen und Nutzungen“, „Arbeitsteilige Belebung des urbanen Dorfplatzes / Verbundene Bestandsbauten“)
- b. **Antrag an den Runden Tisch** für eine Empfehlung der Verbindung zwischen den Bestandsbauten wie vorgeschlagen.

Gefährdung der transparenten Verbindungsbauten zwischen den Bestandsbauten durch den Strukturvorschlag Drees und Sommer: Mobilitätsraum (Nord-Südachse) zwischen den Bestandsbauten 1 und 2:

- c. Sollte die vorgeschlagene **Wegeführung** unvermeidlich sein, sollte an dieser Stelle eine **Brückenform der Verbindungsbauten** oder/und kombinierte Unterführung mit begrenzter Absenkung der Wegeführung geprüft werden / wie auch für das Haupttor vorgeschlagen
(Vgl. S. 6: „Ansicht Reiter-Kaserne Leonardo Campus Münster: Torabmessungen für Rettungsfahrzeuge gegeben“).

4. Kulturelles „TREIBHAUS“-Konzept

- a. Grafiken (S. 8-10, S. 11)
b. Funktion für den Dorfplatz und den nördlichen Zentralpark
(Teil II 2.3.2 S.10, S.12 Teil II 2.3.2 und II 3 S. 14 „Effekte durch Verschiebung des TREIBHAUSES“)
c. Mehrzweckkonzept und wirtschaftliche Auslastung
(Teil II 2.3.2 „Was bedeutet MULTIFUNKTIONAL?“)

S.12:

Hinweis: Das TREIBHAUS steht nicht in Konkurrenz zu stationären Angeboten für die Kunstschaffenden mit Ateliers, Übungs- und Proberäumen im Bestandsensemble, wie sie in Kap. I. 1.2 „Fähigkeit zur Belebung“ empfohlen wurden. Ebenso wenig sollte man den Maschinenraum nicht mit der Bühne verwechseln. Aus dieser arbeitsteiligen Trennung ergibt sich die Notwendigkeit eines separaten TREIBHAUSES.

Vgl. Kap. I. 1.2: „Der notleidenden Szene der Kunst- und Kulturschaffenden sollten optionale Raum-Angebote für eine stationäre Dauerperspektive vorgehalten werden, um sie vom Katzentisch zu befreien und deren angemessene gesellschaftliche Anerkennung zum Ausdruck zu bringen.“ Diese Erklärung bezieht sich auf Unterbringung im Bereich der Bestandsgebäude.

11

5. Mobilitätsbedarfe, Verkehr/Parkvarianten (Teil III S. 16 ff.)

Ein **Mobilitätskonzept** sollte im Verhältnis zur beabsichtigten Gebäudenutzung über ein Kundenprofil für Bewohner-, Besucher- und Gewerbemobilität verfügen. Frühzeitige Schlüsselentscheidung, die sich im Quartierskonzept wiederfinden sollte: Eine Ansiedlung flächenverbrauchender Schulen und behördlicher Großbetriebe bedingt andere Verkehrsströme und Lenkungsbedarfe als überwiegend Verkehre von Bewohnern und Kleingewerbe. Außerdem ist das reformbedürftige Mobilitätsverhalten der Gegenwart im Planungs- bzw. Wettbewerbsjahr (2021-22) nicht als Vorlage für die propagierte Verkehrs- und Klimawende ab 2030 Vorbild gebend.

- a. **Es werden Modellvarianten** und verschiedenartige Vorbedingungen gezeigt. /vgl. S. 16 im Konversionsvorschlag):
Der Einbezug angrenzender Quartiere für den ruhenden Verkehr wäre eine vermeidungswürdige Folge, wenn die „Rochdale-Insel“ mit dem KFZ-Aufkommen großbetrieblicher Bedarfe überfordert würde. Der Abschnitt III.1 „Großbetriebe ohne Bewohner“ soll dieses Überlastungs-Szenario simulieren, nicht aber befürworten.
- b. Maßnahmen gegen Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Nachbarquartiere: Bereits die erste These in III.3.2 „Steuerung und Anreize / Mobilitätsmanagement und Verkehrsverbund“ lautet daher „Faire **Vermeidung** des Parkdrucks in den Nachbargemeinden und umgekehrt“.
- c. Joint-Venture mit Nachbararealen (Verbindung mit Umfeldverbesserungs-Maßnahmen in **rot schraffierten Anrainer-Flächen im Süden und Süd-Osten** – Strukturplan Drees und Sommer).
Wenn großbetriebliche Ansiedlungen nicht verhindert werden können oder wollen (politische Steuerung), wäre die Stadt auf Erschließung nicht bebauter Nachbarareale in Kooperation mit ihren Eigentümern angewiesen (Rochdale-Update S. 18 / Geodaten Rochdale Teilausschnitt südöstliche Anrainerbaufelder unebaut). Empfehlung von P.P.P. Public Private Partnership: **Vorausschauende Ankauf-Prüfung.**

Die Planskizze (S.17) weist mit der Parkvariante „Modell B“ auf die angrenzenden Flurbezeichnungen 1643, 2452 und 945 (Geodaten S. 18).



- d. **Modellvarianten A - C** i.V. mit „Anreize plus Steuerung“: Übergänge von jetzt auf 2030 ohne Investitionsruinen (bedingt oder nicht mehr benötigte Parkhäuser), **Folgewirkungen zwischen Modellen A, B, C** bei jeweils unterschiedlich gesetzten Bedarfs-Voraussetzungen **vergleichend abschätzen** (Teil III / III.1 S. 17 und 19)
- e. Instrument für d): **Auftrag an Städtebaulichen Wettbewerb**
- f. Begründungskatalog für einen Stellplatzschlüssel von 0,3 pro 1.000 Wohneinheiten für ein **verkehrstechnisch privilegiertes Quartier** nach einer gewünschten Verkehrswende auf dem Stand von 2030: S. 19-20. Vorher wird dort noch niemand wohnen. (Ein Stellplatzschlüssel von 0,5 oder mehr würde das gegenwärtige Mobilitätsverhalten für die Zukunft baulich festschreiben, die Notwendigkeit gravierender Verhaltensänderungen für eine Klimawende übersehen.)
- g. Zielperspektive: Differenziertes Gesamtpaket für Übergänge zum autofreien Quartier / soziale und gewerbliche Ausnahmeregelungen (Mobilitäts-Management S. 19)

12

6. LKW-Halle (Nordwestlage, Nutzungsfeld 9, Gebäude 12) in Verbindung mit Ansiedlung einer Grundschule

Über die bauliche Beschaffenheit (fehlender Gebäudesteckbrief) der ehem. LKW-Halle ist aktuell kaum mehr bekannt als über die Bestandsgebäude.

Die Lage befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Wohngebiet: Schallemissionen dürften kulturelle Veranstaltungen zu abendlichen Uhrzeiten gefährden (es gibt Bielefelder Parallelbeispiele nach teuren Sanierungsmaßnahmen: Falkendom, Jugendzentrum Kamp mit einem erstorbenen Veranstaltungsleben wegen behördlicher Auflagen). Wegen der nordwestlichen Randlage fehlt hier gleichzeitig die Möglichkeit der soziokulturellen Arbeitsteilung bei der Gestaltung des urbanen Dorfplatzes als Quartiersplatz im Süden.

6.1

Politische Entscheidung für eine Grundschulansiedlung (aus Gründen des Flächenverbrauchs inmitten eines kleinen Quartiers umstritten):

Aufgabenstellung für den städtebaulichen Wettbewerb: Anreicherung des Umfelds der LKW-Halle um einen schallneutralen Schutzring mit den geplanten Einrichtungen Grundschule und KITA. Um die LKW-Halle wüchse eine lebendige Zone, die bei abendlichem Leerstand unter Abendveranstaltungen nicht leiden würde und für Wohnbereiche einen geografischen Abstand von Schallemissionen bieten könnte. Betroffen wären benachbarte Nutzungsfelder je nach künftiger funktionaler Ausrichtung und Öffnung der ehemaligen LKW-Halle (z.B. Baufelder 8 und 10).

Voraussetzung: Ein bauliche Befähigung und ein Nutzungskonzept für die LKW-Halle, das mit dem multifunktionalen TREIBHAUS in seiner Funktion für den urbanen Dorfplatz nicht konkurriert, sondern einen Synergie-Effekt schafft. Eine ausschließliche Nutzungsoption als Markthalle scheidet aus den Gründen aus, die für ein multifunktionales Konzept des TREIBHAUSES sprechen. Außerdem wäre die großflächige Dimension der LKW-Halle als ausschließliche Markthalle für das Rochdale-Areal wirtschaftlich unverhältnismäßig und stünde in Konkurrenz zur im Bau befindlichen Markthalle in der Bielefelder Altstadt.

6.2

Politische Entscheidung gegen eine Grundschulansiedlung (um weitere Entwicklungsoptionen für Wohnen und Gewerbe zu erhalten):

Auch ohne Grundschulbau auf der kleinen Quartiersinsel sollte der Bedarf an einer Grundschulversorgung für die neuen Bewohner auf eine Weise berücksichtigt werden, die die neuen grundschulpflichtigen Bewohner nicht in die benachbarten Schulbezirke aufspaltet. Ggf. müsste in Kooperation mit dem Schulamt eine Zusammenlegung/Neuzuschnitt von 2 Schulbezirken angestrebt werden, um allen Rochdale-Schülern den einheitlichen Zugang zur gleichen Nachbarschule zu gewähren: Erfordernis einer ämterübergreifenden Koordinierung (Schulamt, Bauamt).

7. Wohn- und Eigentumsformen, Sozialbindung (*Ausführungen S. 4 in I.1.2*) Rechtsverbindliche Festlegungen hierzu erfolgen zwar erst wesentlich später in einem Städtebaulichen Vertrag. Sie sollten aber vorsorglich mitgedacht werden, um zu wissen, für wen eigentlich geplant wird.

Schlüsselentscheidungen wirken sich erst langfristig aus, müssen aber früh getroffen werden.

- a. Soziale Durchmischung heißt Sozialbindung, Baufeldvergabe per Erbpacht, aber auch die Möglichkeit zur Bildung von Eigentum. Es sollte bedacht werden, dass – wo möglich - freie Finanzierung von Eigentum ihren Bewohnern den Weg aus Mietabhängigkeit weist und der Quersubvention von öffentlichem Wohnungsbau dienen kann. Selbst freie Wohnprojekt-Genossenschaften entscheiden sich häufig für diesen Bewohner- und Finanzierungsmix.
- b. Die Sozialquote sollte wegen der zunehmend wegfallenden Sozialbindung bei mindestens 50 Prozent liegen und auf Wohnprojekte nicht angerechnet werden. Die Dauer der Sozialbindung sollte auf dreißig Jahre erhöht werden, um ihre Wirksamkeit nicht zu verlieren. Was in der Bremer Klinik-Konversion (Projekt Neues Hulsberg-Viertel „NH4“) beschlossen ist, sollte für eine zivile Nachnutzung im Oberzentrum Bielefeld nicht unerreichbar sein.
- c. Die naheliegende Wechselwirkung zwischen erhöhter Sozialquote und verteuerter Quersubvention sollte nicht einseitig auf private Wohneigentümer abgewälzt werden. Einer Überforderung von Privateigentümern sollte durch Kostensenkende Maßnahmen wie serielles, modulares Bauen, zentrale effiziente Energieversorgung und Einrichtungen für gemeinsame Nutzung von Ressourcen (Shared Economy) vorgebeugt werden. Diese Kostenorientierung käme sämtlichen Eigentumsformen zugute und ermöglicht eine ökologische Orientierung.
- d. Bei der Finanzierung des Erstzugriffsrechts auf das Rochdale-Areal kommt der städtischen Bodenpolitik eine zentrale Rolle zu. Sollte die Stadt den Wert von langfristigem Eigentum an Bau- und Wohnfläche in kommunaler Hand erkennen, statt Quartiersentwicklung überwiegend Investoren anzubieten, ergäben sich hieraus weitere Optionen, die Ansiedlung von Wohnen und Gewerbe gemeinnützig, umweltschonend und langfristig auch rentabel zu steuern.

13

Jürgen Ploch (Netzwerk Bürgerbeteiligung)

info@jploch.de

https://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/netzwerkerinnen/einzelansicht/?tx_displayfeusers_pi1%5BuserUid%5D=1395&tx_displayfeusers_pi1%5Baction%5D=show&tx_displayfeusers_pi1%5Bcontroller%5D=User