

## Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit vom 07.06. bis zum 28.06.2021 zu den Vorbereitenden Untersuchungen Rochdale und Catterick sowie der Auslobung des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs Rochdale

Der Haupt-, Wirtschaftsförderungs- und Beteiligungsausschuss (HWBA) der Stadt Bielefeld hat am 26.05.2021 die beiden Berichtsentwürfe der Vorbereitenden Untersuchungen zur Entwicklung der ehemaligen Kasernenflächen „Catterick Barracks“ (Detmolder Straße 440) und „Rochdale Barracks“ (Oldentruper Straße 65) zur Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen.

Die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) sind nach §§ 165 ff Baugesetzbuch (BauGB) die Grundlage für eine mögliche Durchführung von städtebaulichen Entwicklungs- oder Sanierungsmaßnahmen. Nach § 137 BauGB i. V. mit § 165 (4) BauGB soll eine Sanierung bzw. Entwicklungsmaßnahme frühzeitig mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen erörtert werden.

Ebenfalls wurde der Entwurf der Auslobung zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb „Rochdale“ zur Öffentlichkeitsbeteiligung durch den HWBA beschlossen.

Die Berichtsentwürfe der Vorbereitenden Untersuchungen „Rochdale“ und „Catterick“ sowie die Wettbewerbsauslobung können auf den Internetseiten [www.perspektiven-bielefeld.de](http://www.perspektiven-bielefeld.de) eingesehen und heruntergeladen werden. In der Zeit vom 07.06. bis zum 28.06.2021 konnten Stellungnahmen und Anregungen veröffentlicht oder per Mail an [bauamt@bielefeld.de](mailto:bauamt@bielefeld.de) gesendet werden.

Das Angebot zur Einsichtnahme im Technischen Rathaus (August-Bebel-Str. 92, 33602 Bielefeld) und einer Stellungnahme zur Niederschrift wurde von keiner Person angenommen.

Im Folgenden sind die in dem oben genannten Zeitraum eingegangenen Äußerungen und Stellungnahmen der Bürger\*innen mit einer Stellungnahme der Verwaltung dargestellt:

Lfd. Nr.	Äußerungen / Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p>Email eines Bürgers v. 15.06.2021</p> <p>Für die Gebäude der ehemaligen Kasernen stelle ich mir folgendes vor: Die Idee kam mir vor vielen Jahren kam, als ich Student der Sozialpädagogik in Bielefeld und Zieh-Vater einer 5-jährigen war. Meine ex- Partnerin und ich hatten als Studierende nur ein geringes Einkommen d.h. wir konnten uns teure Freizeitaktivitäten für unser aktives zieh-Kind nicht oft leisten. Im Sommer war das kein Problem, stundenlang kann man auf Spielplätzen, Parks etc. verbringen, sich mit anderen Kindern und Eltern treffen. Für Jugendliche gibt es die half-pipe am Kesselbrink usw.</p> <p>Problematisch wurde es bei kühleren Temperaturen und Regenwetter, (was ja hierzulande ziemlich häufig vorkommt) Viele insbesondere sozial schwächere, Alleinerziehende, in beengten Wohnungen lebende Familien kennen dieses Problem sicher, und als Lösung bleibt ihnen oft nur der TV und Medienkonsum.</p> <p>So kam mir die Idee eines Eintritt-freien Indoor-Spielplatzes. Ich stelle mir ein großes Gebäude vor mit einem einfach ausgestatteten Spielplatz für jüngere Kinder, evtl. einer Turnhalle für ältere Jugendliche zum Fußball, Basketball etc. spielen, ein Eltern Café mit günstigen Preisen in dem sich Eltern aus verschiedenen Herkunftsländern und sozialen Schichten austauschen können während ihre Kinder spielen. Dieser Ort ist in meine Vorstellung auch ein Ort in dem Menschen zusammenkommen, die sich sonst eher nicht begegnen würden. Des Weiteren</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planungen befinden sich derzeit noch auf einer übergeordneten Maßstabsebene, d.h. in den Strukturkonzepten werden zunächst die Nutzungsanteile für Wohnen, Gewerbe, Grün- oder Verkehrsflächen dargestellt. In der nächsten Konkretisierungsstufe werden im Wettbewerbsverfahren städtebauliche Entwürfe im Maßstab 1:000 erstellt.</p> <p>Die Projektidee ist bereits sehr konkret. Sie ist grundsätzlich an mehreren Standorten der Kasernenflächen planbar. In der Auslobung des Städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs wird auf das Projekt „Sport Community Hangar“ hingewiesen. Hierbei handelt es sich um eine multifunktionale Anlage mit viel Raum für Bewegung, Spiel und Sport sowie weiteren Angeboten der Kinder-, Jugend- und integrativen Arbeit, die als ein unterschwelliges Freizeit- und Sportangebot (Indoor- und Outdooraktivitäten) einen Baustein einer zukunftsfähigen attraktiven Quartiersentwicklung bilden.</p> <p>Der Kontakt zu den Projektinitiatoren des Sportvereins TSVE Bielefeld wurde hergestellt.</p>

	wären spezielle pädagogische Angebote durch Fachpersonal möglich. An diesem Indoor-Spielplatz könnte ich mir auch ein niederschwelliges Angebot einer Erziehungs- und Familienberatungsstelle vorstellen.	
2	<p>Email einer Bürgerin v. 15.06.2021</p> <p>Ich möchte anregen, die Kasernenflächen nach den „10 Regeln zu Stadtquartieren“ zu entwickeln, die in der folgenden Broschüre dargestellt sind:</p> <p><a href="https://www.stadtbaukunst.de/wp-content/uploads/2019/02/190215_Broschüre.pdf">https://www.stadtbaukunst.de/wp-content/uploads/2019/02/190215_Broschüre.pdf</a></p>	Die „10 Regeln zu Stadtquartieren“ werden zur Kenntnis genommen.
3	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zum <b>VU-Bericht Rochdale</b></p> <p>Wie entsteht im Rochdale Areal ein attraktives Quartier?</p> <p>In den vorbereitenden Untersuchungen haben Drees &amp; Sommer zunächst eine Bestandsaufnahme erstellt. Beschrieben wurde eine enge Zusammenarbeit mit dem Bauamt, weiteren Ämtern und auch mit dem Runden Tisch Konversion. Als Vorgaben der Stadt wurden der Masterplan Wohnen, die Schulentwicklungsplanung, die Kita-Planung, der Bedarf an Spielflächen und Stadtteilzentren, das Klimaanpassungskonzept und die Mobilitätsstrategie besonders benannt. All diese Vorgaben sind dann in die Planungsprämissen (S.83) eingeflossen. Darauf folgten etwas unvermittelt die Entwicklungsszenarien mit dem Hauptanknüpfungspunkt an der Oldentruper Straße, gerade durchgehend zur Großen Howe und einer ringartigen Erschließung.</p> <p>Nicht berücksichtigt waren die Erschließungspunkte für Wasser (S.72), Abwasser und weitere Versorgungsleitungen.</p> <p>Trotzdem wurde dieses Erschließungskonzept im Strukturplan mit überdimensionierten Straßen übernommen. Fragen, warum in einer quasi – Sackgasse so überdimensioniert geplant würde, mit separatem Rad- / Fußgängerweg blieben vom Planungsbüro wie vom Bauamt unbeantwortet. Aber welche Vorstellungen haben wir von dem Quartier in unserer Nachbarschaft? Nehmen wir den ruhenden Verkehr, unsere Straßen sind jetzt schon zugeparkt. Nach Drees &amp; Sommer (S.58) stehen die Autos in den umliegenden Straßen am Straßenrand. So haben sie diese Lösung auch für das Quartier vorgeschlagen, ohne es zu benennen. Wir halten die abendliche Rallye um den letzten Stellplatz jedoch nicht für sinnvoll. Zudem ist das Grundstück zu wertvoll, um über 4.000qm dem ruhenden Verkehr zu opfern, diese Fläche könnte man gut als grüne Erholungsfläche nutzen.</p> <p>Ein Quartier in verdichteter Bebauung hat auch seine besonderen Bedürfnisse, eine klare Auflistung dieser Bedürfnisse gibt es in der Literatur jedoch nicht, die Quartiere sind vielleicht zu unterschiedlich. Der Grünzug an der Mühlenstraße wird bei passendem Wetter zunehmend als grünes Wohnzimmer genutzt, was an dem gradlinigen, zur Not Wasserwerfergeeigneten Grün an der Harrogate Allee nicht beobachtet wird. Ein grünes Band muss nicht immer attraktiv</p>	<p>Die technische Ver- und Entsorgungsinfrastruktur muss im Rahmen der weiteren Projektentwicklung grundlegend geprüft und an die Bedarfe der zukünftigen Bebauung und Nutzung angepasst werden. Anknüpfungspunkte an nächstgelegene öffentliche Flächen sind vorhanden.</p> <p>Die im Strukturkonzept dargestellten „Mobilitätsräume“ sind keine Straßenflächen. Sie zeigen die Flächenanteile für notwendige öffentlichen Erschließungsflächen (u.a. Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr) inklusive Fuß-Radwege, Begleitgrün, ruhender Verkehr und ggf. offene Entwässerungsanlagen. Zudem sind die Anknüpfungspunkte an das bestehende Verkehrsnetz bindend. Die Dimensionierung der öffentlichen Grün- und Erschließungsflächen ist im Strukturkonzept eher großzügig ausgelegt. Die genaue Verortung der Erschließungsflächen erfolgt im städtebaulichen Entwurf und wird von der Darstellung im Strukturkonzept abweichen.</p> <p>Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung eines autoarmen Quartiers, die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) sowie das Ermöglichen kurzer Wege innerhalb des Quartiers. Dabei ist die Integration in das übergeordnete Fuß- und Radwegenetz sowie die Neuerrichtung der Hochbahnsteighaltestelle an der Oldentruper Straße auf Höhe des Kasernenge-</p>

	<p>sein, man muss es gut gestalten. Ein grünes Wohnzimmer benötigt seinen geschützten Rahmen, Jan Gehl spricht von Plätzen im menschlichen Maß. Betritt jemand diesen Bereich, so kann man ihn erkennen und Kommunikation beginnen oder auch nicht. Solche grünen Flächen benötigen eine gute Planung und auch eine gute Pflege. Grüne Inseln müssen auch für verkehrsungeübte Grundschulkindern und auch für sehbehinderte Rollator-Senior*Innen gefahrlos erreichbar sein. All diese Überlegungen zeigen die Schwächen der Ringstraße aus dem Strukturkonzept. Man muss sagen, sobald Drees &amp; Sommer einen konkreten Plan entwerfen, findet ein klarer Bruch zu den Vorüberlegungen statt. Das ist auch bei Catterick der Fall. Drees &amp; Sommer entwickeln das Areal in den klaren Grenzen, selbst die peripher gelegenen Straßen Große Howe und Angelstraße / Taubenstraße spielen für die Entwicklung keine Rolle. Im Gegensatz dazu betrachten wir das Quartier als integrativen Teil mit den umliegenden Straßen. So könnte eine Elternhaltestelle für die Kita auch an der Taubenstraße oder am Rußkamp liegen, je nach Lage der Kita. Urbanes Zentrum, Biergarten, Stadtteilzentrum, Kita, grünen Inseln, Spielplatz und Kaffee-Terrasse bilden Strukturen, in denen soziale Kompetenz wachsen kann. Allerdings benötigt dies auch verlässliche Kontinuität. Die Architektur muss den passenden Rahmen bieten, die Menschen erschaffen die soziale Stadt.</p>	<p>ländes zu berücksichtigen. Das Areal sollte insgesamt eine gesicherte und belastbare Erschließung haben.</p> <p>Die weiteren Äußerungen zur Freiraumplanung, zur Erschließung und zur städtebaulichen Struktur werden zu Kenntnis genommen.</p>
4	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zum <b>VU-Bericht Catterick</b></p> <p>Wie erhält Stieghorst mit dem Catterick Areal ein neues Gesicht?</p> <p>In den vorbereitenden Untersuchungen haben Drees &amp; Sommer zunächst eine Bestandsaufnahme erstellt. Beschrieben wurde eine enge Zusammenarbeit mit dem Bauamt, weiteren Ämtern und auch mit dem Runden Tisch Konversion. Als Vorgaben der Stadt wurden der Masterplan Wohnen, die Schulentwicklungsplanung, die Kita-Planung, der Bedarf an Spielflächen und Stadtteilzentren, das Klimaanpassungskonzept und die Mobilitätsstrategie besonders benannt. All diese Vorgaben sind dann in die Planungsprämissen (S.82) eingeflossen.</p> <p>Darauf folgten etwas unvermittelt die Entwicklungsszenarien mit dem Hauptanknüpfungspunkt an der Kreuzung Stieghorster / Detmolder Straße, gerade durchgehend zum Lipper Hellweg (später leicht variiert) und weiteren Erschließungsstraßen. Es wurde also der (autoorientierte) Stadtplan durch weitere Straßen erweitert, wobei eine Bedarfsanalyse für die Verbindung zum Lipper Hellweg bis heute nicht erstellt ist, auch ist nicht abgeklärt, ob der Lipper Hellweg im weiteren Verlauf entsprechenden Verkehr bewältigen kann. Es wurde also wieder autozentriert geplant (auch für LKW), ohne Sinn und Verstand. Darum haben wir auf der Homepage (nachbarn-rochdale) einen alternativen Strukturplan hinterlegt (auch als pdf).</p> <p>Aber was ist Stieghorst? Mit einer Betrachtung der Entwicklung in den letzten 60 Jahren erkennt man nur den normalen Wandel im Lebens- und Einkaufsverhalten. Am besten nimmt man eine Karte, kennzeichnet die Gewerbegebiete und erkennt den wei-</p>	<p>Die Haupt- und Nebenerschließungen, welche sich an den Maßgaben des Amts für Verkehr der Stadt Bielefeld orientieren, sichern die Anknüpfung an den Bestand vor dem Hintergrund einer funktionsfähigen Erschließung bei reduzierter Verkehrsbildung für das zukünftige Quartier. Die Haupterschließung der Catterick Kaserne erfolgt über die Detmolder Straße im Bereich der Kreuzung Stieghorster Straße / Detmolder Straße, um damit gleichzeitig die Verbindungsachse zum Haltepunkt der Stadtbahn zu stärken. Weitere Hauptanknüpfungspunkte sind über den bestehenden Jagdweg im Westen der Flächen, sowie über den Lipper Hellweg im Süden geplant.</p> <p>Die im Strukturkonzept dargestellten „Mobilitätsräume“ sind keine Straßenflächen. Sie zeigen die Flächenanteile für notwendige öffentlichen Erschließungsflächen (u.a. Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr) inklusive Fuß-Radwege, Begleitgrün, ruhender Verkehr und ggf. offene Entwässerungsanlagen. Zudem sind die Anknüpfungspunkte an das bestehende Verkehrsnetz bindend. Die Dimensionierung der öffentlichen Grün- und Erschließungsflächen ist im Strukturkonzept eher großzügig ausgelegt. Die genaue Verortung der Erschließungsflächen erfolgt im städtebaulichen Entwurf und wird von der Darstellung im Strukturkonzept abweichen.</p>

	<p>ßen Fleck Catterick Areal in der Mitte und eine Detmolder Straße, die das Gebiet durchschneidet. Damit sind die gekennzeichneten Schulwege für Kinder aus dem südlichen Bereich eine Katastrophe, eine Fußgängerbrücke neben dem Jagdweg könnte hier helfen.</p> <p>Stieghorst braucht eine Sportanlage, die bei Drees &amp; Sommer ausgewiesenen Flächen sind hierfür nicht geeignet. So sollte die Ausschreibung für den städtebaulichen Wettbewerb umfassender und klarer erfolgen als bei dem studentischen Wettbewerb von 2019. Mit dem Ende des Fremdkörpers Kaserne hat ganz Stieghorst die Chance, ein neues Gesicht zu erhalten. Zu klären bleibt die Verbindung über die Trennlinie Detmolder Straße, die Aufgaben des Ländenzentrums, die Schwerpunkte der Bebauung Catterick Areal und die Eingliederung in die umgebende Bebauung. Stieghorst kann mehr sein als Stadtrandbebauung mit Grünzug.</p>	<p>Die Äußerungen zu Schulwegen, Sportanlagen zur städtebaulichen Struktur werden zu Kenntnis genommen und im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt.</p>
5	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zur <b>Auslobung des Wettbewerbs Rochdale</b></p> <p>Ich denke Technologiepark!</p> <p>Die Meisenstr. ist nur fußläufig an die Uni oder FH angeschlossen, und momentan überbelegt. Da ein Wechsel der Linie 4 und 3 in dieser Richtung geplant ist, passt genau dies! Ein Wohnquartier ist natürlich auch denkbar, dann wird aber alles abgerissen und muss neu gebaut werden! Das erste ist kostenneutraler, und ich als Nachbar habe keine sehr große Veränderung und ewigen Baulärm z.B. im Home-office.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Strukturkonzept sieht Wohn-, Misch- und Gemeinbedarfsnutzungen vor. Dienstleistungs- und nicht-störende Gewerbebetriebe können in den Mischnutzungsflächen angesiedelt werden. 4 Gebäude sind als erhaltenswert und 2 weitere Gebäude als optional erhaltenswert eingeschätzt. Diese Gebäude stehen für eine zügige Umnutzung zur Verfügung. Größere Veränderungen und zeitweise Baulärm sind zu erwarten.</p>
6	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zur <b>Auslobung des Wettbewerbs Rochdale</b></p> <p>Mobilitätsstation</p> <p>Mobilitätsstation Bei 600 geplanten Wohneinheiten ist die Vorstellung der Ausloberin, eine Mobilitätsstation von 100 bis 150 m<sup>2</sup> vorzuhalten, um die „gemeinschaftliche Mobilitätsversorgung“ sicher zu stellen, nicht ausreichend. Leihfahräder, Lastenfahräder, E-Skooter, Car-Sharing (KFZ/ Kleintransporter, auch E-betrieben), Anlieferstation, gesicherte Fahrradparkmöglichkeiten mit Bäckerei und Kiosk auf einer solchen Fläche??? Wie viele Transportmittel sollen dort stehen? Meines Erachtens ist eine so geplante Station unterdimensioniert und kann nicht attraktiv sein für Bewohner und dort Beschäftigte. Auch die Green Station in Sieker (Mobiel Betriebshof) ist wesentlich größer. Nicht eine zentrale, große und sichere Fahrradabstellmöglichkeit sollte geschaffen werden, sondern mehrere kleine dezentrale Möglichkeiten in Wohnungs- bzw. Arbeitsstättennähe, ebenerdig, mit Dach (Begrünung), Photovoltaik und E-Lademöglichkeit. Mein Vorschlag: Eine große Mobilitätsstation in Stadtbahnnähe an der Oldentruper Str. ist sinnvoll (auf den grün schraffierten Flächen). Car-Sharing kann dann außerhalb des Kasernengeländes auf den Freiflächen stattfinden. Zusätzlich sollten zwei kleine Stationen im nördlichen und südlichen Bereich eingerichtet werden, die Nordstation dann ohne Car Sharing. So können diese Mobilitätsstationen die Motivation steigern, auf das Fahrrad umzusteigen sowie Car-Sharing nachhaltig zu nutzen. Eine Station allein kann dieses nicht leisten.</p>	<p>Nach dem aktuellen Umsetzungskonzept Mobilitätsstationen, das im Stadtentwicklungsausschuss am 22.06.2021 vorgestellt wurde (Drucksachen-Nr. 1782/2020-2025) bietet die große Mobilitätsstation (Typ L) auf einer Fläche von 100-150 m<sup>2</sup> ein erweitertes Dienstleistungsangebot. Sie ist für stark frequentierte SPNV-Halte in Gebieten mit einer hohen Dichte an Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs vorgesehen. Eine größere Mobilitätsstation (Typ XL, ab 200 m<sup>2</sup>) ist nur am Bielefeld HBF vorgesehen und wäre für den Standort Rochdale überdimensioniert.</p> <p>Der Anregung wird daher nicht gefolgt.</p>

<p>7</p>	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zur <b>Auslobung des Wettbewerbs Rochdale</b></p> <p>Kann das Rochdale Quartier Vorbild im Zeichen der Verkehrswende werden?</p> <p>Die Ausschreibung für den städtebaulichen Wettbewerb beruht auf den vorbereitenden Untersuchungen von Drees &amp; Sommer, die ich dort kritisch hinterfragt habe. Mit der Erweiterung des Areals auf 11 ha kann der ruhende Verkehr in Parkhäuser an der Oldentruper Straße verlagert werden, eine Voraussetzung für ein lebenswertes Quartier. Nur so lässt sich die Verdrängung durch parkende Autos, die Hektik und Gefahr durch aggressiven Verkehr eindämmen. Bei unserer Konversion besteht die Möglichkeit der Neugestaltung z.B. im Sinn einer „lebenswerten Stadt“. Die Frage nach autoarm oder autofrei möchten wir hier nicht zur ideologischen Frage erheben. Wir möchten, dass von Autoverkehr keine Gefahr ausgeht, auch nicht für verkehrsungeübte Kinder oder für beeinträchtigte Senioren und Seniorinnen. Für dieses Ziel darf es keinen Durchgangsverkehr geben, die Autos finden im ruhenden Verkehr Platz im Parkhaus und an den Straßen im Quartier gibt es nur Kurzzeitparkplätze, die durch passende Pflasterung parzelliert hervorgehoben sind. Daneben sind Ausweichbuchten sinnvoll, die Platz z.B. für einen Lieferwagen anbieten. Damit Krankenwagen und Versorgungsfahrzeuge ungehindert fahren können, sollte ein passender Hinweis wildem Parken entgegenwirken. Die Menschen sollten direkt erkennen, dass sie mehr Lebensqualität erreichen, anstatt vom ruhenden Verkehr verdrängt zu werden. Hier möchten wir ein Quartier für den Menschen schaffen, nicht für Autos. Außerdem sind uns noch kommunikativen Zentren wichtig. Wird Wohnraum für Studenten oder Auszubildende in Bestandsgebäuden eingerichtet, so wird mit dem urbanen Zentrum ein lebendiger oder auch unruhiger Platz entstehen. Hier stellt sich die Frage nach Größe und Gestaltung. Im Quartier ist ein Stadtteilzentrum vorgesehen, ggf. mit Stadtteilbibliothek. Sinnvoll ist eine multifunktionale Nutzung mit der Möglichkeit, an die Kita anzudocken. Mit Blick auf den nördlichen Bereich stellen wir uns lebenswerte grüne Räume im menschlichen Maßstab vor (Jan Gehl); in diesen begrenzt überschaubaren Flächen kann man Bekannte direkt erkennen, sie fördern Kommunikation. Solche Orte der Erholung und Begegnung sollten vernetzt geplant sein. Im Gegensatz zu der klassisch geplanten Siedlung „Grünheide“ an der Jöllheide kann hier, im Rochdale Quartier eine vorbildlich geplante Siedlung im Sinne der Verkehrswende entstehen. Hiermit kann auch die anspruchsvollere Planung für Stieghorst mit dem Catterick Areal vorbereitet werden. In anderen Planungsgebieten fehlt oft der hochwertige Anschluss mit dem ÖPNV. Unter unseren idealen Bedingungen sollten wir die Chance für eine zukunftsfähige Siedlung nicht verpassen.</p>	<p>Die Auslobung gibt folgende Rahmenbedingungen zum Mobilität vor:  Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung eines autoarmen Quartiers, die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) sowie das Ermöglichen kurzer Wege innerhalb des Quartiers.  Die notwendigen privaten Pkw-Stellplätze sind auf Gemeinschaftsflächen im südlichen Kasernenbereich vorzusehen. Sowohl oberirdische wie unterirdische Lösungen (z.B. Quartiersparken, Quartiersgarage o.ä.) sind denkbar. Dabei können ein verringerter Stellplatzschlüssel aufgrund der überdurchschnittlich guten ÖPNV-Anbindung und ein geringes Angebot an öffentlichen Stellplätzen vorgesehen werden. Die Vorgabe 0,5 Stpl. / WE ist der Stellplatzermittlung zugrunde zu legen. Aufgrund des reduzierten Stellplatzschlüssels erwartet die Ausloberin Aussagen zu alternativen Mobilitätsmöglichkeiten, wie z.B. große abschließbare Fahrradabstellanlagen.  Durchgangsverkehre sollen unterbunden werden.</p> <p>Neben möglichem Bestandsgebäudeerhalt kann sich von der Ausloberin der teilweise Erhalt des Exerzierplatzes im Zusammenhang mit einer zukünftigen Nutzung als Quartiersplatz mit angrenzendem Stadtteilzentrum und weiteren Nutzungen vorgestellt werden.</p> <p>Als übergeordnetes Ziel ist in Bezug auf Grün- und Freiflächen die Vernetzung und Erweiterung an die bestehenden Grünstrukturen zu nennen.</p> <p>Die Ausloberin stellt sich auf dem Wettbewerbsareal eine „urbane Dichte“ und heterogene Baustruktur mit einer durchmischten Nutzungsstruktur und architektonischer Vielfalt vor.</p> <p>Ein Mix aus verschiedenen Bau- und Wohnformen wird angestrebt, der eine soziale Vielfalt und ein heterogenes Angebot für verschiedene Nutzergruppen unterschiedlicher Nutzungsansprüche und Preisklassen (Singles, Familien, jung und alt, etc.) mit divergierenden Wohnungsgrößen ermöglicht.</p> <p>Die Äußerungen zur städtebaulichen Struktur werden zur Kenntnis genommen.</p>
<p>8</p>	<p>Beitrag auf <a href="http://www.perspektiven-bielefeld.de">www.perspektiven-bielefeld.de</a> zur <b>Auslobung des Wettbewerbs Rochdale</b></p> <p>Chance nutzen für ein Quartier, in dem man leben möchte!</p> <p>Noch ist das Gelände der ehemaligen Rochdalegelände durch Werkstätten und riesige Gebäude mit et-</p>	

<p>was Grün geprägt. Das Grüne wird das Gelände erobern.... Wohnungen werden benötigt, so ist der Plan. Aber bitte: Es gibt so tolle Ideen, wie ein lebenswertes Quartier mit allem Drum und Dran und insbesondere im Zeitalter der Klima- und der Verkehrswende entwickelt werden kann. Liebe Stadt Bielefeld: Schaut nicht immer nur aufs Geld und das "Altbewährte". Animiert die Planungsbüros und Investoren ihren Ideen freien Lauf zu lassen und sorgt dafür, dass nachhaltige und damit meist leider auch teurere Konzepte ihren Platz bekommen. Mit dem in die Zukunft gerichteten Blick wird es sich lohnen! Die Ziele sind: Wohnen (=Leben) im und mit Grün + lebendige Nachbarschaft + Markthalle + ressourcenschonendes und nachhaltiges Bauen + Arbeitsplätze + nachhaltiges Wasser- und Lüftungskonzept + Straßen frei von abgestellten Autos oder Durchgangsverkehr + Aufenthaltsräume, die zum Aufhalten einladen..... Die Infrastruktur rundum ist bereits vorhanden. Fazit: Mut, einen neuen Weg zu gehen für mehr Lebensqualität!</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, auf die Wettbewerbsaufgabe (Teil B) der Auslobung zum städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb wird verwiesen.</p>
---	--