

NEUES HULSBERG-VIERTEL:

ENTWURF, Stand 12. Mai 2014

ZWISCHENBILANZ DER SPEZIALVERANSTALTUNGEN



Anmerkungen zur Zwischenbilanz

Auf dem Bilanz-workshop am 14. Mai 2014 wurde vereinbart, dass sich eine Arbeitsgruppe der BürgerInAktion Neues Hulsberg (BIA) an der Aktualisierung des Entwurfs der „Zwischenbilanz der Spezialveranstaltungen“ vom 12. Mai 2014 beteiligt. Neben diesem Papier lag der Arbeitsgruppe der SUBVE-Entwurf für den Ablauf der „Bürgerwerkstatt“ am 11. und 12. Juni 2014 vor. Die Anmerkungen der BIA-Arbeitsgruppe zu beiden Papieren werden hiermit vorgelegt.

Redaktionsteam

Robert Bücking, Florian Kommer, Katharina Lipper, Prof. Dr. Iris Reuther, Marion Skerra, Christoph Theiling

Ausführliche Protokolle und Präsentationen zu den Beiträgen finden sich auch unter:

www.neues-hulsberg.de

In Bezug auf die sprachliche Gleichbehandlung wird darauf hingewiesen, dass im folgenden Text die gewählte Form bei allen personenbezogenen Bezeichnungen für beide Geschlechter gilt.

Vorbemerkung

Die Arbeitsgruppe hat sich weder mit dem Begrüßungstext („Guten Abend und Guten Weg“) noch mit dem Überblick über den „Stand der Planung“ befasst. Sie regt an, die beiden Texte für die Endfassung der „Zwischenbilanz“ stark zu kürzen, möchte jedoch die redaktionelle Überarbeitung allein dem SUBVE überlassen.

Die kommende „Bürgerwerkstatt“ soll sich auf die für den B-Plan relevanten Querschnittthemen „Häuser – für wen?“, „Autos und Räder“, „Baum und Gräser“ konzentrieren und dient - laut vorläufiger Ablaufplanung - dazu *„alle Übereinstimmungen, Dissense, Zustimmungen, Ablehnungen, Nachfragen und Unklarheiten... aufzudecken, zu benennen und schriftlich festzuhalten“*.

Die BIA-Arbeitsgruppe hat deshalb lediglich die in der „Zwischenbilanz“ enthaltenen Berichte über die Spezialveranstaltungen 1 („*Bebauungsplan und städtebauliche Dichte*“), 2 („*Gebäudebestand*“) und 5 („*Mobilität und Öffentlicher Raum*“) genauer durchgesehen und sich dabei auf die Abschnitte *„Worauf haben wir uns verständigt?“* sowie *„Was weiter zu bearbeiten ist...“* konzentriert. Änderungen in den Einleitungen zu den jeweiligen Kapiteln ergeben sich aus den folgenden Anmerkungen, bleiben aber - mit Ausnahme der Einleitung zum Kapitel Mobilität - ebenfalls der redaktionellen Überarbeitung durch den SUBV vorbehalten.

Guten Abend und Guten Weg

„Das Neue Hulsberg-Viertel sollte...., aber....“ – Mit diesem Motto ist der Bürgerbeteiligungsprozess zu einem großen Bremer Stadtentwicklungsprojekt überschrieben. Das passt gut zur Kommunikation und Kooperation, die das Bauressort und die städtische Entwicklungsgesellschaft GEG mit zahlreichen Bremerinnen und Bremern seit drei Jahren pflegt. Gemeinsam denken wir mitten in der Stadt über die Entstehung eines neuen Quartiers auf dem Areal des heutigen Klinikums Bremen Mitte nach. Hier soll in einigen Jahren ein Ort für das Wohnen, Arbeiten, die Freizeit und vielfältige Begegnungen entstehen. Zugleich wird sich eine Nachbarschaft mit dem neuen Klinikum und den angrenzenden Quartieren entwickeln.

Das Miteinander von Fachleuten der Verwaltung, Vertretern der Entwicklungsgesellschaft und engagierten Bürgerinnen und Bürgern hat bereits mehrere Phasen durchlaufen und wir sind bei der Vorbereitung des Projektes an einem wichtigen Schritt angelangt.

Phase 1: Vorbereitungen für ein Konzept

Von Juni 2011 bis Juni 2012. Sich gemeinsam schlau machen zu allen Angelegenheiten, die für die Konzeption eines neuen Stadtquartiers von Bedeutung sind.

Phase 2: Städtebauliches Gutachterverfahren

Von Juni bis Dezember 2012. Drei Planungsteams erstellen in einem interaktiven Verfahren mit einer Jury und der interessierten Öffentlichkeit jeweils städtebauliche Konzepte für das neue Hulsberg-Viertel. Der Entwurf des Planungsteams Lorenzen Architekten – relais Landschaftsarchitekten – ARGUS Verkehrspla-

ner findet bei Experten, Politik und Zivilgesellschaft großen Zuspruch und wird von der Jury für die Umsetzung empfohlen. Beirat und Deputation greifen in Ihren Befassungen mit dem Projekt diese Empfehlung auf.

Phase 3: Präzisierung des städtebaulichen Konzepts

Seit Januar 2013. Das Team beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr unter Federführung der Senatsbaudirektorin, die GEG und ihre Partner sowie die Planer um den Architekten Carsten Lorenzen entwickeln das städtebauliche Konzept weiter. Das geschieht wiederum im Dialog mit zahlreichen Bürgern, die engagiert, ideenreich, kritisch, wachsam, konstruktiv und leidenschaftlich die Präzisierungsphase begleiten. Dabei fließen auch die fachlichen Belange der Verwaltung ein.

In zwei Bürgerforen und fünf Spezialveranstaltungen werden zentrale Themen des städtebaulichen Konzeptes behandelt, die bei der Entwicklung des neuen Hulsberg-Viertels von Bedeutung sind: „Gebäudebestand“, „Dichte / Bau- und Raumstruktur“, „Mobilität“, „Energieversorgung“ und „Bauen in Gemeinschaft“.

Die nächsten Schritte

Das **Bürgerforum** am 14. Mai 2014 soll über die bisherige Diskussion des Konzeptes eine Bilanz ziehen und klarstellen, ob alle wesentlichen Themen, Erkenntnisse und Vorschläge angemessen dokumentiert sind. Deshalb wird diese Dokumentation als erster Entwurf eines Berichtes aus der Phase 3 des Bürgerbeteiligungsprozesses vorgelegt und auf dem Forum zur Diskussion gestellt. Auf dieser Grundlage soll der Bericht fortgeschrieben und ergänzt werden. Neben dem Konsens sollen dabei offene Fragen und ggf. auch Einzelpositionen festgehalten werden.

In einer **Planungswerkstatt** am 12. Juli 2014 sollen alle relevanten Themen, die bei der weiteren Planung und Umsetzung des Neuen Hulsberg-Viertels berücksichtigt werden müssen, noch einmal öffentlich diskutiert werden. Dabei sollen explizit alle bisher Engagierten, aber gezielt auch Interessierte angesprochen werden, die im neuen Stadtquartier einmal wohnen oder arbeiten wollen. Die Werkstatt wird wiederum von Fachleuten der Verwaltung und den Autoren des städtebaulichen Konzeptes begleitet. Die Ergebnisse der Erörterung in der Planungswerkstatt sollen den Bericht des Bürgerbeteiligungsprozesses ebenfalls ergänzen, der dann insgesamt in das formale Bebauungsplanverfahren eingebracht wird, über den die Mitglieder des Beirates Östliche Vorstadt und die Mitglieder der Bremischen Bürgerschaft zu beraten und zu entscheiden haben.

Vergegenwärtige ich mir die Diskussionen mit den Autoren des Konzeptes, die fachlichen Abstimmungen meines Ressorts, die persönlichen Gespräche mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern oder den Austausch auf politischer Ebene, dann werde ich oft an die Textzeile erinnert, mit der dieses Projekt zu Beginn überschrieben wurde: **„Das Neue Hulsberg-Viertel sollte ..., aber ...“**.

Alle Mitwirkenden in einem städtebaulichen Planungsprozess haben in den Belangen der Quartiersentwicklung oftmals sehr weit gediehene Vorstellungen und ganz klare Bilder vor Augen. Sie sind unterschiedlich und von der jeweiligen Rolle, Zuständigkeit und persönlichen Perspektive geprägt. Regelmäßig begegnen wir deshalb einem „Aber...“ in einem komplexen, mehrstufigen und deshalb auch langen Planungsprozess. Das ist gar nicht überraschend, sondern Ausdruck dafür, wie viele Gesichter, Wünsche und Bedürfnisse ein Stadtteil haben kann – und wie viele Fragen es zu beantworten gilt. Wichtig ist mir, dass wir uns in den verschiede-

nen Rollen, Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten wahrnehmen und respektieren.

Mit großer Ernsthaftigkeit und in aller Offenheit hat in jeder Phase des bisherigen Beteiligungsprozesses die Zivilgesellschaft mit den Experten aus Verwaltung und Politik an diesem „Sollte“ und jenem „Aber“ eines tragfähigen städtebaulichen Konzeptes für das neue Hulsberg-Viertel gearbeitet. Alle Fragen sind noch nicht beantwortet. Aber alle Mitwirkenden haben eine Menge lernen können.

Phase 4 steht vor der Tür: Die Bauleitplanung

Im Sommer 2014 soll es soweit sein: Das präzisierte städtebauliche Konzept, die fachliche Befassung der Verwaltung damit und seine Erörterung mit Bürgerinnen und Bürgern sollen übergeleitet werden in das formale Verfahren der Bauleitplanung. An dieser wichtigen Schnittstelle in einem langen Planungsprozess soll auf Gesichtspunkte hingewiesen werden, an denen wir weiter arbeiten müssen, die aber nicht der Bebauungsplan regeln kann. Hierzu gehören:

- Welche Sprache wird die Architektur im Neuen Hulsberg-Viertel sprechen? Wie „modern“ oder „traditionell“, wie abwechslungsreich oder einheitlich wird das Erscheinungsbild sein – durch wen und wie wird das geregelt?
- Wie werden die öffentlichen Räume konkret gestaltet? Welchen Charakter haben die Grünflächen? Wo sind Räume für Spiel und Begegnung? Wo finden sich Rückzugsräume?
- Wie entstehen unterschiedliche Charaktere und konkrete Nachbarschaften im Quartier und welche Strategien tragen zu einem guten Miteinander bei?
- Welche Eigentumsformen des Wohnens gibt es genau an welchen Orten?

- Wo zieht welcher Laden, welches Unternehmen, welches Atelier oder welche Werkstatt ein?
- Wie wird der Verkehrswert für die Grundstücke und Gebäude ermittelt und welche Bedeutung hat er bei späteren Vergabeverfahren?
- Welche Gemeinbedarfsangebote – also Bildung, Betreuung, Kultur, Sport und ähnliches – finden wo ihren richtigen Platz?

Diese und weitere Themen werden im Verlauf der weiteren Projektentwicklung und Umsetzung des Bebauungsplanes eine zunehmende Rolle spielen.

In der aktuellen Phase werden alle Aspekte bearbeitet, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind. Dazu zählen:

- Definition der öffentlichen Räume des Quartiers im Hinblick auf seine Größenordnung und mit Orientierungen für seine zukünftige Funktionalität und Gestaltung. – Hierzu wird es auch noch einen gesonderten Verfahrensschritt geben.
- Städtebauliche Dichte. – Wie viel „Haus“ – wie hoch, breit und tief sowie in welcher Form – erhält das Quartier?
- Vertiefende Aussagen zur Mobilität. – Es geht um eine funktionierende Erschließung eines neuen Wohnquartiers neben einem großen Klinikum, das verträgliche Miteinander der Verkehrsteilnehmer und um die Frage, in welchem Umfang und auf welche Weise der öffentliche Raum von Mobilitätsbedürfnissen beeinflusst und definiert wird.
- Etablierung von Nutzungen. – Wo können Flächen für Gemeinbedarfe sein? Wo soll der Charakter eines Mischgebietes mit einem lebendigen Nebeneinander von Wohnen, kleinteiligem Gewerbe und Gastronomie überwiegen? Wo ist Raum für ein „Allgemeines Wohngebiet“, das in erster Linie dem Wohnen dient?
- Regelungen, die einen Beitrag zum globalen Klimaschutz leisten und geeignete Maßnahmen zur Anpassung an die lo-

kalen Folgen des Klimawandels darstellen. – Bausteine dafür können die Nutzung der Sonnenenergie, ein nachhaltiges Energieversorgungskonzept, ein Regenwassermanagement, Dachbegrünungen, der behutsame Umgang mit dem Baumbestand und die Entwicklung neuer Grünstrukturen sein.

Auf den folgenden Seiten findet sich der Report über diese Themen, wie sie in den Spezialveranstaltungen im ersten Quartal 2014 behandelt wurden. Die Verfasser dieses Berichtes haben versucht, die fachlichen Belange des Städtebaus herauszuarbeiten und dabei die Fragen, Anregungen und Überlegungen aus der Zivilgesellschaft zu dokumentieren. Dabei wird zwischen Aspekten unterschieden, auf die wir uns nach unserer Wahrnehmung in der Bürgerbeteiligung verständigen konnten, und solche, die noch bearbeitet werden müssen.

Diese Dokumentation soll in das Bürgerforum am 14. Mai 2014 und in die Planungswerkstatt am 12. Juli 2014 eingebracht werden. Im Ergebnis dieser Veranstaltungen soll sie präzisiert und ergänzt werden. Damit kann sie die Grundlage bilden für den „Prüfvorgang“, der jetzt mit allen Beteiligten (Träger öffentlicher Belange und Öffentlichkeit) stattfindet, bevor die Erörterung mit den demokratisch legitimierten Entscheidungsträgern – den Beiratsmitgliedern und den Mitgliedern der Bremischen Bürgerschaft – erfolgt.

Der Beteiligungsprozess für das Neue Hulsberg-Viertel hat bei allen Mitwirkenden den Blick auf das Ganze geschärft, Ideen zutage gefördert und so etwas wie den „Spirit vom Hulsberg“ hervorgebracht. Das ist ein Vorschuss an Vertrauen in die Zukunft eines neuen Stadtquartiers. Ich danke allen für Ihre Mitwirkung und freue mich auf die nächsten Schritte.

Prof. Dr. Iris Reuther, Senatsbaudirektorin

Stand der Planung

Im Januar 2013 hat sich die Verfahrensjury für das städtebauliche Konzept des Teams Lorenzen – ARGUS – relais als Grundlage für die weitere Entwicklung des Neuen Hulsberg-Viertels entschieden. Das bildete einen entscheidenden Meilenstein im Prozess der Umstrukturierung des Klinikgeländes zu einem neuen innerstädtischen Quartier mit vielen attraktiven Wohnstandorten und ausreichend Raum für kleinteiliges Gewerbe, Einzelhandel und Gastronomie, ergänzt durch Büronutzungen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs wie zum Beispiel Kindertagesstätten.

Seitdem wird daran gearbeitet, das städtebauliche Konzept zu präzisieren und für die Zukunft fit, also auch in allen Details nachhaltig funktionsfähig, zu machen. Bei all diesen Überlegungen und Untersuchungen zeigt sich der Entwurf von Carsten Lorenzen mit seiner grünen Mitte, den grünen Fingern, die zu den Rändern ausstrahlen und der kleinteiligen Blockstruktur, die den Gebäudebestand geschickt integriert, als äußerst tragfähig und anpassbar.

Eine Reihe von Änderungsaufträgen wurde bereits durch die Verfahrensjury formuliert. Dazu gehörte der Erhalt der neuen Prof. Hess Kinderklinik an der Fr.-Karl-Straße (1), eine intensivere bauliche Nutzung des Bunkergrundstückes an der St.-Jürgen-Straße (2) sowie das Vermeiden von Quartiersparkhäusern weit im Inneren des Quartiers. Diese Änderungen wurden eingearbeitet und haben sich bisher als sehr vorteilhaft erwiesen, jedoch auch neue Fragen aufgeworfen.

Da sei an erster Stelle das Thema der Mobilität und Unterbringung der Stellplätze genannt. Der Verzicht auf die kleine Quartiersgarage im rückwärtigen Bereich der Urologie und Augenklinik (3) führte zu der

Überlegung, diese Stellplätze doch in Tiefgaragen unterzubringen. Auch der Erhalt der neuen Kinderklinik, der eine Neuordnung des gesamten Bereiches erforderlich machte, führte zu einem Wegfall eines Standortes für eine Quartiersgarage und zu der Suche einer geeigneten Unterbringung der Stellplätze.

Dabei hat sich gezeigt, dass es nicht einfach ist, die Anforderungen einer neuen Form der Mobilität mit der inneren Logik eines baulich gut integrierten Stadtquartiers zu verknüpfen. Die Ränder des Neuen Hulsberg-Viertels sind weitestgehend mit den identitätsbildenden, zum Teil denkmalgeschützten Bestandsgebäuden besetzt. So gibt es nur an wenigen Stellen die Möglichkeit, neue bauliche Strukturen an den Rändern zu platzieren. Hier stellt sich die Frage: Sollen dieses Quartiersgaragen sein oder sind hier, an den Schnittstellen des Quartiers, doch eher bewohnte und somit belebte Häuser angebracht, die in einen Dialog mit dem Bestand und der Nachbarschaft treten?

Außer Frage steht der Bedarf für ein großes Parkhaus (4), das die Funktion des Klinikums Bremen-Mitte als überregional bedeutsamer Gesundheitsversorger sichert. Hier wird alles getan, um die Kapazitäten des Parkhauses auch für die Deckung des Stellplatzbedarfes des Neuen Hulsberg-Viertels heranzuziehen. Dabei spielen Synergieeffekte durch unterschiedliche Nutzungszeiten und somit Mehrfachnutzungen von Stellplätzen eine wesentliche Rolle.

Um auch hier die städtebauliche Integration des großen Volumens an der Schnittstelle zum Klinikum zu sichern, wird intensiv an den nach außen sichtbaren Rändern des Parkhauses gearbeitet. So wird

das Parkhaus zur St.-Jürgen-Straße hin durch ein kleineres Volumen abgeschirmt, das ein Ärztehaus (5) aufnehmen wird. Für dieses soll ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden, um eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität zu erreichen. Die eigentliche Schnittstelle zum Neuen Hulsberg-Viertel wird durch eine Mantelbebauung (6) gebildet, die sich in der Gebäudehöhe an dem bestehenden Bettenhaus orientiert. Diese schmale Gebäudescheibe soll Wohnen und im Erdgeschoss gewerbliche Nutzungen aufnehmen. Im Bewusstsein der Bedeutung der Südfassade, die die Hauptachse und die grüne Mitte des Neuen Hulsberg Viertels mit prägt, soll hier ebenfalls ein wettbewerbliches Verfahren durchgeführt werden.

Alle diese Themen wurden im Rahmen der Spezialveranstaltungen mit den Bürgern erörtert. Darüber hinaus sind weitere Aspekte formuliert worden. Diese betreffen

zum Teil den städtebaulichen Entwurf wie den Umgang mit dem Gebäudebestand, zum Teil aber auch spätere Entwicklungsschritte der Planung wie Grundstücksgrößen und die Vergabe von Grundstücken an Baugemeinschaften. Auch diese Themen werden mitgenommen, weiter mitgedacht und gründlich abgewogen.

Die gelungene Organisation des Freiraums war ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Entwurfs von Lorenzen, ARGUS und relais. Rückgrat des grünen Freiraums ist der „grüne Stern“, der unter Einbeziehung des wertvollen Baumbestandes eine großzügige, grüne Mitte formuliert, die Grünflächen bis an die Ränder des Quartiers zieht und das neue Umfeld und damit die Atmosphäre für bedeutende Bestandsgebäude wie die historische Pathologie bildet.



Im weiteren Verfahren wird die Qualität der grünen und der befestigten Freiräume im Quartier eine entscheidende Rolle einnehmen. Während die Größe der Freiräume durch den städtebaulichen Entwurf bereits vorgegeben ist, soll die endgültige Gestaltung der öffentlichen Freiräume ebenfalls durch ein wettbewerbliches Verfahren entschieden werden.

räume nutzen. Worauf ist zu achten, wenn die Freiräume so vielen Ansprüchen gewachsen sein sollen? Es gibt öffentliche und private Freiräume. Wie durchlässig und wie abgegrenzt werden diese zueinander sein?



In Anlehnung an die Vorbereitung des städtebaulichen Gutachterverfahrens soll auch die Aufgabenstellung für den freiraumplanerischen Wettbewerb im Dialog mit den Bürgern erarbeitet werden. Das Wege- und Freiflächenetz hat eine wichtige Aufgabe für die Verbindung und den Aufenthalt, das Spielen und die Erholung der neuen Bürgerinnen und Bürger und ihrer Kinder. Auch die Mitarbeiter des Krankenhauses, seine Patienten und Besucher sowie die Bewohner aus den benachbarten Quartieren werden die Frei-

Eine weitere wichtige Aufgabe wird die behutsame Weiterentwicklung von Baumbeständen und Gehölzen und deren Integration in den neuen Freiraum sein. Ein Überlagerungsplan, der aufzeigt, was sich ändert, also welche Bäume fallen müssen, wenn Straßen und Wege errichtet und Häuser gebaut werden, ist in Bearbeitung.

Für die Gestaltung des Freiraums entlang der St.-Jürgen-Straße haben relais Landschaftsarchitekten in den letzten Monaten bereits einen interessanten Lösungsan-

satz erarbeitet. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass der historische Zaun abschnittsweise unterbrochen wird, um Raum für platzartige Vorbereiche zu schaffen. So kann der mit den neuen Nutzungen verbundene Anspruch, das ehemalige Klinikgelände stärker zu öffnen, mit der historischen Bedeutung des denkmalgeschützten Ensembles verbunden werden.

Während sich das Neue Hulsberg-Viertel für einige Entscheidungen noch etwas Zeit lassen kann und man in ausgewählten Bereichen auch längerfristig in Varianten arbeiten kann, so muss in anderen Abschnitten zeitnah eine Empfehlung für eine Lösung auf das Papier gebracht werden, damit es zügig weitergehen kann. Gemeinsam mit allen Interessierten wollen wir jetzt erst einmal weiter daran arbeiten, die Planung soweit auf den Punkt zu bringen, dass sie als tragfähige Grundlage für einen Bebauungsplan genutzt werden kann.

Marion Skerra

ENTWURF

Spezial 1: Bebauungsplan und städtebauliche Dichte (16.01.2014)

Die einführenden Beiträge vermitteln zunächst einmal viele grundlegende Informationen zur Funktion und den Inhalten eines Bebauungsplanes. Gleichzeitig zeigen die Beiträge den aktuellen Bearbeitungsstand des städtebaulichen Entwurfs und den Verfahrensstand der umfangreichen Bürgerbeteiligung. Damit erfüllen diese einleitenden Beiträge auch den Wunsch nach umfassender Information zum Verfahren und zu den Möglichkeiten der Beteiligung.

Mit Beispielen aus den Quartieren, die das Neue Hulsberg-Viertel umgeben, und einem Blick in andere Städte wird ein Eindruck vermittelt, welche städtebauliche Dichte für das Quartier angemessen sein könnte.

Dabei sind Baukörper, Straßenfreiräume, weitere private und öffentliche Freiräume sowie Nachbarschaften wichtige Faktoren für die Planung. Die Festsetzung städtebaulicher Dichte im Bebauungsplan verfolgt u.a. das Ziel, bestimmte Vorstellungen von Lebensqualitäten im Quartier zu ermöglichen.

Urbanität, lebendige Nachbarschaften, soziale Durchmischung und neue Formen der Mobilität waren dazu häufig genannte Stichworte



Im Bericht zur Spezialveranstaltung „*Bebauungsplan und städtebauliche Dichte*“ am 16.1.14 werden die Eckpfeiler eines B-Plans rekapituliert, es sind jedoch bisher zu den aufgelisteten Planelementen („*Bau- und Raumstruktur*“, „*Organisation von Nachbarschaften*“, „*Vorgärten*“ und „*Gemeinschaftsflächen*“) kaum konkrete Vereinbarungen getroffen worden. Soweit einzelne Themen bereits behandelt wurden (z.B. „*Mobilität*“ und „*Fahrradstellplätze*“) werden sie - auch in diesem Papier - an anderer Stelle behandelt. Gleiches gilt für die im Ideenspeicher genannten Themen „*soziale Milieus*“ und „*Architektur im Detail*“.

Die Verständigung über Allgemeinthemen (wie die „*Weiterführung der Bürgerbeteiligung*“, eine „*mit der Umgebung vergleichbare Bauungsdichte*“ oder die „*Minimierung versiegelter Flächen*“), ebenso wie die Feststellung, dass die „*Konsequenzen städtebaulicher Festsetzungen*“ weiter zu bearbeiten sind, bekunden die löbliche Absicht, müssen im Laufe der Bürgerwerkstatt jedoch noch erheblich konkretisiert werden. Auch die im Neuen Hulsberg vorgesehene Architektursprache bedarf noch einer ausführlichen Diskussion, da eine weitere „*Klötzchen-Siedlung*“ weitgehend auf Ablehnung trifft.

Worauf haben wir uns verständigt?

- ✓ Die Bürgerbeteiligung wird fortgeführt. Über Beteiligungsmöglichkeiten im Bebauungsplanverfahren wird weiter umfassend informiert.
- ✓ Eine städtebauliche Dichte, wie sie in den umgebenden Quartieren vorhanden ist, soll auch im Neuen Hulsberg-Viertel realisiert werden.
- ✓ Die versiegelte Verkehrsfläche soll auf ein Minimum reduziert werden.



Was weiter zu bearbeiten ist...

- Weitere und / oder zusätzliche Beteiligungsschritte im Verfahren
- Organisation der Bau- und Raumstruktur in Baublöcken, Organisation von Nachbarschaften in diesem Rahmen
- Verankerung von Themen der Mobilität im Bebauungsplan [siehe dazu Spezial 5 und weitere Veranstaltungen]
- Wie erhalten wir gut belichtete Wohnungen und Freibereiche?
- Wird es private Vorgärten oder eine andere Form von Vorzonen der Häuser geben?
- Flächen für den Gemeinbedarf, wo und welche?
- Konsequenzen städtebaulicher Festsetzungen



Ideenspeicher: soziale Milieus, Gebäudekörper und Dachformen, Architektur im Detail, soziale Einrichtungen, Flächen für öffentliche Fahrradstellplätze



Christoph Theiling

Worauf haben wir uns verständigt?

- ✓ Der Erhalt von Bestandsgebäuden ist wichtig für die Identität des neuen Quartiers.
- ✓ Die Architektur der neuen Gebäude muss angemessen auf die Bestandsgebäude reagieren.
- ✓ Einige Bestandsgebäude, darunter die Pathologie, sind auch aufgrund ihrer städtebaulichen Lage prädestiniert für eine öffentliche bzw. öffentlich wirksame Nutzung.

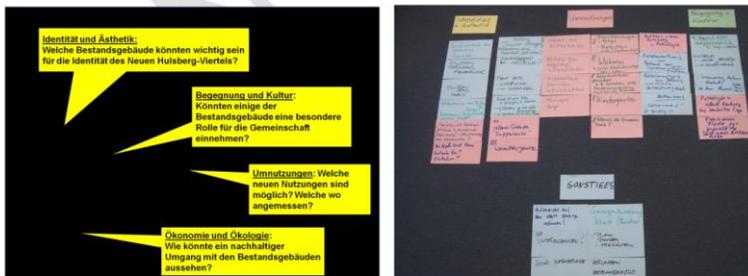
✓ _____

Was weiter zu bearbeiten ist...

- Welche Bestandsgebäude sind für welche Nutzung(-en) wirklich geeignet?
- Wie gehen wir mit konkreten Nutzungsinteressen für Bestandsgebäude um, die im präzisierten Konzept nicht mehr dargestellt sind? Können diese auch woanders einen Platz finden?
- Fragestellung nach der architektonischen Gestaltung der Neubebauung im Kontext der Bestandsgebäude: Wo werden Wettbewerbe gefordert? Gibt es Gestaltungsrichtlinien für die Neubebauung? Wo sind Denkmalspekte besonders zu berücksichtigen?
- Zwischennutzungen: Welche Gebäude sind geeignet? Welche Nutzungen sind denkbar und wie ist die Nachfrage? Wer trägt sie?
- Welche öffentlichen, kulturellen, sozialen Nutzungen sind für das Neue Hulsberg-Viertel in Diskussion und ergeben diese in Summe eine „gute Mischung“?

➤ _____

Ideenspeicher: Bestandsgebäude als Kindergärten, Inszenierung Gebäudeabbruch, gemeinschaftliche Einrichtungen, Entwicklung von symbolischen Orten



Marion Skerra

Worauf haben wir uns verständigt?

- ✓ Baugemeinschaften gehören zum städtebaulichen Konzept für das Neue Hulsberg-Viertel.
- ✓ Baugemeinschaften müssen an verschiedenen Orten im Neuen Hulsberg-Viertel möglich sein.
- ✓ Baugemeinschaften sind wichtig für den sozialen Zusammenhalt eines Quartiers wie dem Neuen Hulsberg-Viertel.

✓

Was weiter zu bearbeiten ist...

- Konkrete Standorte oder Bestandsgebäude für Baugemeinschaften (wo?)
- Sicherung von Flächenanteilen für Baugemeinschaften, Zeitplan und Konditionen der Entscheidungen (wie viele und wann?)
- Gemeinsames Vorgehen von Baugemeinschaften nicht nur für das Neue Hulsberg-Viertel, wie kann das gehen?

➤

Ideenspeicher: Genossenschaften, 25 % Mietwohnungsbauquote und Baugemeinschaften



Christoph Theiling

Spezial 4: Energie (10.03.2014)

Das sind die Zielsetzungen im Land Bremen: Bis zum Jahr 2020 Reduktion der CO₂-Emissionen um 40 Prozent im Vergleich zum Wert von 1990.

Das Neue Hulsberg-Viertel soll einen wichtigen Beitrag leisten, dass die gesetzten Klimaschutzziele erreicht werden, indem die neu zu erstellenden Bauten als „Niedrigst-Energie-Häuser“ errichtet werden; das entspricht in etwa dem heutigen „Passivhaus“-Standard. Außerdem wird der forcierte Einsatz von Photovoltaik befürwortet.

Die Bestandsgebäude im Neuen Hulsberg-Viertel nehmen circa ein Viertel der Gesamtfläche ein. Höchste energetische Standards im Bestand zu erreichen, ist nur bedingt möglich; besonders mit Blick auf das historische, zum Teil denkmalgeschützte Erscheinungsbild.

Der prognostizierte Energiebedarf für das Neue Hulsberg-Viertel lässt nach heutigem Stand der Technik die Schlussfolgerung zu, dass eine zentrale Wärmeversorgung über ein gasbetriebenes Blockheizkraftwerk eine technisch/wirtschaftlich beste Lösung sein wird, sofern man von einer Energieversorgung ausgeht, die unabhängig vom benachbarten Krankenhausbetrieb erfolgt.



Worauf haben wir uns verständigt?

- ✓ Neubauten als „Niedrigst-Energie-Häuser“; ähnlich wie „Passivhaus“
- ✓ Zentrale Wärmeversorgung über ein gasbetriebenes BHKW. Verstärkter Einsatz von Photovoltaik.

✓ _____

Was weiter zu bearbeiten ist...

- Betreibermodell für die Energieversorgung? Möglichkeiten der Einflussnahme auf Tarife?
- Wie lassen sich Energieeffizienz und Baukultur in Einklang bringen?
- Einsatz ökologischer/nachhaltiger Baumaterialien (Lehm, Holz und ähnliches)
- Ergeben sich aus der direkten Nachbarschaft zum Klinikum positive Effekte hinsichtlich der Energieversorgung? Klinikum ansprechen!
- Standort BHKW?

➤ _____

Ideenspeicher: Schul- und Studienprojekte „Energie+Klima+Hulsberg“, Energiegenossenschaft als Kristallisationspunkt, vertikale Gärten und Gründächer



Florian Kommer

Spezial 5: Mobilität und Öffentlicher Raum (31.03.2014)

In den Beiträgen dieser Veranstaltung wurde dargestellt, auf welche Weise im Neuen Hulsberg-Viertel die Alltagsmobilität mit deutlich weniger privaten PKWs organisiert werden soll, als sonst in der Stadt üblich. Das Stellplatzortsgesetz schreibt je nach Bauvorhaben 0,8 bis 1,0 Stellplätze pro Haushalt vor. Eine Reduzierung ist möglich, wenn besondere Anstrengungen für eine andere Organisation der Mobilität unternommen werden, die nachweislich zu einer Reduzierung des Stellplatzbedarfes führen. In den umgebenden Stadtteilen sind, den räumlichen Bedingungen geschuldet, im Durchschnitt nur 0,5 Autos pro Haushalt gemeldet und es bestehen dort trotzdem erhebliche Problemlagen, da es selbst für diese Anzahl an Fahrzeugen keine ausreichende Anzahl an „legalen“ Stellplätzen im öffentlichen und privaten Raum gibt. Im Neuen Hulsberg-Viertel wird mit 0,4 nachzuweisenden Stellplätzen pro Haushalt insgesamt noch weniger angestrebt.

Das Quartier wird über ein System von „Bügelerschließungen“ mit dem umgebenden Straßennetz verbunden. Es gibt Stichstraßen und Wohnwege. Abkürzungs- und Ausweichverkehre durch das Quartier können damit vermieden werden. Die Breite der Straßen wird auf das planerisch erforderliche Minimum reduziert. Die Straßen sollen als Mischverkehrsflächen (verkehrsberuhigte Bereiche) ausgebildet werden. Es gibt also keine abgesetzten Fußwege mit Bordsteinkanten zur Trennung der unterschiedlichen Verkehre. Kraftfahrzeuge und Fahrräder sollen dementsprechend situationsangepasst mit Schrittgeschwindigkeit fahren.

Die privaten KFZ sollen dem Verkehrskonzept entsprechend am Rande des Quartiers abgefangen und schwerpunktmäßig in Quartiersgaragen abgestellt werden. Eine genauere Aussage zu den erforderlichen Stellplatzzahlen kann erst mit feststehendem Nutzungsmix im Quartier getroffen werden. Da Standorte für oberirdische Quartiersgaragen aus städtebaulicher Sicht auch Nachteile mit sich bringen können, sieht der aktuelle Entwurf vor, an den Rändern des Gebietes vereinzelt Tiefgaragen zu ermöglichen.

Das neue Klinikum und das Ärztehaus brauchen ein bewirtschaftetes Parkhaus an der St.-Jürgen-Straße für Mitarbeiter, Patienten und Besucher. Es sind dort auch 700 Fahrradabstellplätze und Parkplätze für die KFZ aus dem Neuen Hulsberg-Viertel zu berücksichtigen. Die genaue Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist noch nicht abschließend geklärt und hängt u.a. vom künftigen Mobilitätsmanagement des Klinikums Bremen Mitte ab.

In den umliegenden Stadtteilen herrscht ein hoher Parkdruck. Weder sollen das Neue Hulsberg-Viertel und das Klinikum diesen Druck verschärfen, noch soll der Verkehr aus der Umgebung in das Hulsberg-Viertel eindringen.

Deutlich wird, dass Mobilität und die Qualität des öffentlichen Raumes und der nutzbaren Freiräume noch weiter zu bearbeiten sind. Entsprechend wird es zum öffentlichen Raum einen Wettbewerb mit Planungsbüros zur Entwicklung eines konkreten Konzeptes geben.

Die Einleitung zu diesem Kapitel erscheint unnötig lang und macht mit dem wiederholten Verweis auf die Möglichkeit von Tiefgaragen einen Vorgriff auf wichtige, aber bisher noch nicht getroffene Entscheidungen. Der folgende Kasten enthält einen möglichen Änderungsvorschlag:

In den Beiträgen dieser Veranstaltung wurde dargestellt, auf welche Weise im Neuen Hulsberg-Viertel die Alltagsmobilität mit deutlich weniger privaten PKWs als sonst in der Stadt üblich organisiert werden soll. Eine Reduzierung ist möglich, wenn besondere Anstrengungen zur Durchsetzung eines modernen Mobilitätskonzeptes unternommen werden. In den umgebenden Stadtteilen sind im Durchschnitt heute 0,5 Autos pro Haushalt gemeldet, trotzdem gibt es nicht genügend legale Stellplätze. Im Neuen Hulsberg-Viertel wird mit 0,4 nachzuweisenden Stellplätzen pro Haushalt eine noch geringere KFZ-Dichte angestrebt. Das Quartier wird über drei Schleifenstraßen mit dem umgebenden Straßennetz verbunden. Es gibt Stichstraßen und Wohnwege. Abkürzungs- und Ausweichverkehre durch das Quartier können damit vermieden werden. Die Breite der Straßen wird auf das für einen eingeschränkten KFZ-Verkehr erforderliche Minimum reduziert. Die Straßen sollen als Mischverkehrsflächen („shared space“) angelegt werden. Fußwege mit Bordsteinkanten entfallen, Autos und Fahrräder müssen aufmerksam und situationsangepasst fahren. Private Pkw sind in Quartiersgaragen an den Eingängen zum neuen Quartier abzustellen. Für das neue Klinikum und das Ärztehaus ist ebenfalls ein modernes, z.B. am Freiburger Beispiel orientiertes Mobilitätsmanagement zu realisieren.



Worauf haben wir uns verständigt?

- ✓ Im Inneren des Quartiers soll es keine Angebote zum Abstellen privater PKWs im Straßenraum geben. (Ausnahme: individuelle Behindertenstellplätze). Der öffentliche Raum im neuen Quartier wird also viel weniger von fahrenden und abgestellten Autos dominiert als in den benachbarten Quartieren.
- ✓ Es soll ein bequemes und gut verteiltes Angebot von Fahrradabstellanlagen und Car Sharing Stationen in und vor den Häusern geben.
- ✓ Die Verkehrsflächen sollen auf das technisch erforderliche Minimum reduziert werden.
- ✓ Der Fahrradverkehr hat eine besondere Bedeutung. Es wird ein gutes wohnungsnahes Angebot an Fahrradabstellanlagen geben.

✓

Was weiter zu bearbeiten ist...

- Was kann ein modernes Mobilitätsmanagement leisten?
(Wie können wir uns an ein ehrgeiziges und realistisches Ziel herantasten? Ist die Planung mit 0,4 Stellplätzen pro Haushalt richtig? Sind das zu wenig oder auch zu viel? Wie innovativ und zukunftsweisend soll und kann das Neue Hulsberg-Viertel sein? Wie können wir die vielfältigen Bedürfnisse der Bewohner berücksichtigen? Wie werden die Gewerbetreibenden in die Maßnahmen zur Reduzierung der privaten KFZ einbezogen? Sind Stellplätze für Besucher, Kunden, Mitarbeiter und Lieferanten vorgesehen? Wie verbindlich ist die Teilnahme an einem Mobilitätskonzept/-management für die neuen Bewohner und Gewerbetreibenden? Wie teuer würde das für Mieter und Eigentümer werden? Wie bleiben wir anpassungsfähig an Veränderungen?)
- Wo sollen die privaten Autos abgestellt werden?
(Parkhaus oder Tiefgarage? Oder beides? Sind Tiefgaragen die passende Alternative? Wie funktioniert das mit der Mehrfachnutzung? Wie flexibel kann das Parken in Tiefgaragen sein? Lassen sich Parkhäuser mit anderen Funktionen kombinieren? Wohnen / Gewerbe/ Heizzentrale / Einzelhandel / Soziales / Mobilitätsmanagement? – Lösungen, die möglichst viele Vorteile haben und möglichst anpassungsfähig an ein sich wandelndes Verkehrsverhalten sind.)
- Zwischen Fußgängern und Radfahrern kann es im inneren Straßen- und Wegenetz zu Konflikten kommen. Wie kann dieses Konfliktpotential reduziert werden? Wie entsteht eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme?
- Wie werden die Übergänge von privat zu öffentlich organisiert? Gibt es private oder auch gemeinschaftliche Vorgärten und Vorzonen?

➤

Ideenspeicher: E-Mobilität / Pedelecs, Fahrradparkhäuser, besondere Nutzungen auf dem Dach der Parkhäuser (Sport, Gründach, Solaranlagen), automatische Parkregale, Zwischenräume

Robert Bücking

20

Die in den Spezialveranstaltungen erreichte Verständigung betrifft das Abstellen von privaten Pkw und Fahrrädern sowie die vorrangige Förderung des Fahrradverkehrs. Das ist im zweiten und vierten Spiegelstrich des Entwurfs festgehalten und kann wie folgt zusammengefasst werden:

Der Fahrradverkehr hat eine besondere Bedeutung. Es soll ein bequemes und gut verteiltes Angebot von Fahrradabstellanlagen und Car Sharing Stationen in und vor den Häusern geben.

Detaillierte Vorschläge zur Anlage von Fahrradstellplätzen hat die Bürger-InAktion in dem Papier „**Fahrradstellplätze im Neuen Hulsberg Viertel**“ vorgelegt.

Die Formulierungen im ersten und dritten Spiegelstrich sind missverständlich. Der Text sollte wie folgt geändert werden:

Im Inneren des Quartiers soll es keine Angebote zum Abstellen privater PKWs im Straßenraum geben. (Ausnahme: individuelle Behindertenstellplätze).

Begründung:

Der Entwurf enthaltene Zusatz „im Straßenraum“ impliziert die Zulässigkeit von Pkw-Stellplätzen in Tiefgaragen, was dem im bereits vorgelegten Papier „Das „**Blech**“ im Neuen Hulsberg Quartier“ (Mai 2014) dargelegten Standpunkt der Bürger-InAktion widerspricht.

Die Verkehrsplanung für das neue Quartier darf nicht nur die heutige Pkw-Dichte im Blick haben, sondern muss auch damit rechnen, dass

	<p>sie in den nächsten Dekaden in den Innenstädten deutlich zurückgeht. Deshalb ist eine Zementierung des heutigen Stellplatzbedarfes durch Tiefgaragen nicht zukunftsweisend und abzulehnen. Die BürgerInAktion tritt dafür ein, für alle im neuen Quartier gemeldeten KFZ einen Stellplatz in leicht auf- und abzubauenden Oberflächengaragen am Quartiersrand zu schaffen und gegen kostendeckende Gebühren zur Pflicht zu machen. Tiefgaragen sind auch wegen der hohen Baukosten (durchschnittlich € 25.000.- pro Stellplatz) problematisch.</p>
<p>✓ Die Verkehrsflächen sollen auf das technisch erforderliche Minimum reduziert werden.</p>	<p>Die Formulierung im dritten Spiegelstrich gibt zu erheblichen Missverständnissen Anlass und sollte wie folgt geändert werden: <i>Die Verkehrsflächen sollen auf das dem Mobilitätskonzept entsprechende Minimum reduziert werden.</i></p> <p><u>Begründung:</u> Der in der bisherigen Formulierung verwendete Begriff „<i>technisch erforderliches Minimum</i>“ lässt zu viel Spielraum für scheinbare technische Sachzwänge. Damit würde die dem Mobilitätskonzept unterliegende Absicht unterlaufen, den KFZ-Verkehr bis auf wenige Ausnahmen (Notfälle, Behinderung, Umzüge, Handwerker etc.) aus dem Quartier heraus zu halten und die inneren Verkehrsflächen nach dem „shared space“-Konzept entsprechend zu gestalten. Die Verpflichtung auf ein umfassendes und im Beteiligungsverfahren abgestimmtes Mobilitätskonzept ist wesentlich zielführender. Entsprechend ist auch die Verbindlichkeit der weiter zu bearbeitenden Punkte klarer zum Ausdruck zu bringen. Statt die Frage zu stellen, „<i>wie ein modernes Mobilitätsmanagement aussehen könnte</i>“, gilt es festzustellen, dass im neuen Quartier ein modernes Mobilitätsmanagement realisiert wird.</p>

<p>✓ Im Inneren des Quartiers soll es keine Angebote zum Abstellen privater PKWs im Straßenraum geben. (Ausnahme: individuelle Behindertenstellplätze). Der öffentliche Raum im neuen Quartier wird also viel weniger von fahrenden und abgestellten Autos dominiert als in den benachbarten Quartieren.</p>	<p>Der gesamte erste Punkt kann dann wie folgt umformuliert werden: <i>„Mit der Verkehrsplanung im neuen Hulsberg Quartier wird ein modernes Mobilitätsmanagement realisiert. Bei der Stellplatzplanung ist gegenwärtig mit 0,4 Pkw pro Haushalt zu rechnen. Es ist sicher zu stellen, dass alle im Quartier gemeldeten Fahrzeuge einen (kostenpflichtigen) Stellplatz in einer der am Quartiersrand zu errichtenden Garagen haben. Damit ist gewährleistet, die Anzahl der benötigten Stellplätze an eine in den nächsten Jahren möglicherweise abnehmende Pkw-Dichte anzupassen. Die Teilnahme an dem Mobilitätskonzept ist für alle BewohnerInnen des Quartiers bindend. Das Konzept gilt auch für Besucher, Mitarbeiter und Kunden, die - ebenso wie alle im Quartier Wohnenden - ihre Fahrzeuge nur in einer der vorgesehenen Garagen abstellen können.“</i></p>
<p>✓ Im Inneren des Quartiers soll es keine Angebote zum Abstellen privater PKWs im Straßenraum geben. (Ausnahme: individuelle Behindertenstellplätze). Der öffentliche Raum im neuen Quartier wird also viel weniger von fahrenden und abgestellten Autos dominiert als in den benachbarten Quartieren.</p>	<p>Der zweite, das Abstellen privater Pkw betreffende Absatz sollte ersatzlos gestrichen werden. Dass es auch zwischen Fußgängern und Radfahrern zu Konflikten kommen kann, ist unbestritten. Die Tatsache, dass der das Quartier querende Radweg nicht mitten durch die Grünspange, sondern entlang der nördlichen Buslinienstraße geführt wird, ist geeignet, das absehbar größte Konfliktpotential zu reduzieren. Weitere bauliche Maßnahmen sind unter Einbeziehung des ADFC auszuloten. Die Förderung einer „Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme“ ist eine Herausforderung für das gesamte Wohnquartier.</p>

<p>➤ Wie werden die Übergänge von privat zu öffentlich organisiert? Gibt es private oder auch gemeinschaftliche Vorgärten und Vorzonen?</p>	<p>Die Fragen der Übergänge vom privaten zum öffentlichen Raum, von gemeinschaftlichen Grünflächen und den im Viertel üblichen Vorgärten sind eng mit der Festlegung von Baugrenzen und Baulinien sowie der Realisierung von „shared space“-Wegen verbunden. Vor diesbezüglichen Festlegungen im B-Plan müssen diese Themen weiter besprochen und dabei auch Erfahrungen aus anderen Städten einbezogen werden.</p>
<p>Ideenspeicher: E-Mobilität / Pedelecs, Fahrradparkhäuser, besondere Nutzungen auf dem Dach der Parkhäuser (Sport, Gründach, Solaranlagen), automatische Parkregale, Zwischenräume</p>	<p>Die im Ideenspeicher aufgelisteten Fragen zur Zusatznutzung und Gestaltung von Oberflächengaragen sind in Beratungen mit ArchitektInnen zu klären, werden aber nicht als unmittelbar relevant für die Erstellung des B-Plans angesehen.</p>
	<p>Grünflächen Betrifft das Querschnittsthema „Baum und Gräser“. <u>Merke:</u> Der Hinweis, dass am 11.7.2014 erklärt werden soll, wie sich die zu diesem Thema „besprochenen Sachverhalte im B-Plan wiederfinden“ ist unzutreffend, weil diese Sachverhalte im bisherigen Beteiligungsverfahren nicht ausreichend besprochen wurden. Insofern hierzu im B-Plan Festlegungen vorgesehen sind, ist die Diskussion des Themas „Grünflächen“ (einschließlich „Vorgärten“ und „Grüne Mitte“) baldmöglichst nachzuholen.</p>

Und noch mehr Themen

Städtebauliche Verträge und Ideenkonkurrenzen

Bestimmte Aspekte, die das Neue Hulsberg-Viertel betreffen, werden nicht über das Planungs- und Baurecht geregelt. Dazu zählen u.a. geeignete Instrumente, die Architekturqualität im Quartier sichern sollen. Es ist vorstellbar, dass auf bestimmten Baufeldern zunächst Gutachterverfahren oder Architekturwettbewerbe durchgeführt werden. Um die Grundstückseigentümer dazu zu verpflichten, kann man städtebauliche Verträge schließen.

Wertermittlung

Die Verkehrswertermittlung ist ein Vorgang, der unabhängig vom Planungsrecht erfolgen kann. Natürlich ist es von Bedeutung, ob das Baurecht an einzelnen Stellen besondere Nutzungen vorschreibt, z. B. „Schule“ oder „kulturelle Einrichtung“.

Mischung

Auch wenn das Baurecht bestimmte Nutzungen festschreiben kann, ist das noch keine umfängliche Strategie zur sozialen Mischung und zur Nutzungsmischung. Kann man soziale Milieus oder spezielle Nachbarschaften kreieren? Wie trägt man Sorge, dass der „richtige“ Nutzer den „passenden“ Ort im Neuen Hulsberg-Viertel findet? Hierfür werden Instrumente und Verfahren bei der weiteren Projektentwicklung gebraucht.

Gebäude- und Grundstücksvergaben

Die Grundstücke und historischen Klinikgebäude werden in transparenten Verfahren öffentlich vergeben. Wer regelt diese Vergabeverfahren? Und was wird in den Ausschreibungen von Bietern gefordert?

Geniale Orte?

Wie behalten wir eigentlich die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Blick? Vor zwei Jahren sind Ideen für „geniale Orte“ entwickelt worden. Wann arbeiten wir an diesen Überlegungen weiter?

Sonst noch was?

Immer gern. Einfach hier aufschreiben: _____

Florian Kommer

Die Ermittlung von Verkehrswerten und die Gestaltung der Baufeldpreise können unabhängig vom Planungsrecht erfolgen, scheinen aber für die Erstellung des B-Plans von nachgeordneter Relevanz zu sein. Sie sind jedoch ein zentraler Teil des Gesamtkomplexes „Vermarktung“ und damit für den Erfolg von Baugemeinschaften von Ausschlag gebender Bedeutung.

Die BürgerInAktion fordert für alle Aspekte der Grundstücksvergabe verbindliche Vorklärunen und vollständige Transparenz. Selbstverständlich sind die ermittelten Verkehrswerte für Baugemeinschaften ebenso verbindlich wie für alle übrigen Interessenten. Baugemeinschaften können jedoch nur dann Erfolg haben, wenn diese Werte über eine „Anhandgabe“ festgeschrieben und damit der Preiskonkurrenz für mindestens 12 Monate entzogen werden. Die Zuteilung eines Baufeldes darf innerhalb dieser Frist nur nach dem jeweiligen Realisierungskonzept entschieden werden. Verbindlich zu klären ist in diesem Zusammenhang auch, für welche Baufelder die Baugemeinschaft ein Angebot machen und wie sie im Falle einer Ablehnung bei anderen Baufeldern weiter mitbieten kann.

Und noch mehr Themen

Städtebauliche Verträge und Ideenkonkurrenzen

Bestimmte Aspekte, die das Neue Hulsberg-Viertel betreffen, werden nicht über das Planungs- und Baurecht geregelt. Dazu zählen u.a. geeignete Instrumente, die Architekturqualität im Quartier sichern sollen. Es ist vorstellbar, dass auf bestimmten Baufeldern zunächst Gutachterverfahren oder Architekturwettbewerbe durchgeführt werden. Um die Grundstückseigentümer dazu zu verpflichten, kann man städtebauliche Verträge schließen.

Wertermittlung

Die Verkehrswertermittlung ist ein Vorgang, der unabhängig vom Planungsrecht erfolgen kann. Natürlich ist es von Bedeutung, ob das Baurecht an einzelnen Stellen besondere Nutzungen vorschreibt, z. B. „Schule“ oder „kulturelle Einrichtung“.

Mischung

Auch wenn das Baurecht bestimmte Nutzungen festschreiben kann, ist das noch keine umfangreiche Strategie zur sozialen Mischung und zur Nutzungsmischung. Kann man soziale Milieus oder spezielle Nachbarschaften kreieren? Wie trägt man Sorge, dass der „richtige“ Nutzer den „passenden“ Ort im Neuen Hulsberg-Viertel findet? Hierfür werden Instrumente und Verfahren bei der weiteren Projektentwicklung gebraucht.

Grundstücke und historische Gebäude vergeben

Die Grundstücke und historischen Klinikgebäude werden in transparenten Verfahren öffentlich vergeben. Wer regelt diese Vergabeverfahren? Und was wird in den Ausschreibungen von Bietern gefordert?

Geniale Orte?

Wie behalten wir eigentlich die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen im Blick? Vor zwei Jahren sind Ideen für „geniale Orte“ entwickelt worden. Wann arbeiten wir an diesen Überlegungen weiter?

Sonst noch was?

Immer gern. Einfach hier aufschreiben: _____

Florian Kommer

Durchmischung des Quartiers

Aus der Sorge, dass, ähnlich wie in der Überseestadt, u.A. relativ „kinderfreie“ Zonen durch hochpreisigen Wohnungsbau entstanden sind, taucht die Frage auf, wie kann es gelingen, ein bevölkerungsmäßig durchmischtes Quartier zu entwickeln. Gibt es Aspekte, die bei der Erarbeitung des B-Plans schon Weichen in die „falsche“ Richtung stellen könnten?

Welcher Geist/Spirit wird in dem neuen Quartier spürbar werden?

Wie können Bürgerliches Engagement und Interesse an der Quartiersentwicklung bewahrt werden, wenn es stark um ökonomische Themen wie Grundstücks- und Immobilienverkauf und Geldanlagen geht?

Wer kann es sich leisten, auf dem Gelände zu wohnen?

Der Grundstücks- und Gebäudeverkauf soll einen bestimmten Mindestlös einbringen. Daher wird es mit Sicherheit hochpreisigen Wohnungsbau (Eigentum oder Miete) geben. Daneben sollen laut Beschluss der Baudeputation vom 14.03.2013 25% Sozialwohnungen entstehen. Wie wird es möglich sein, dass auch diejenigen mit einer mittleren Finanzausstattung dort wohnen können?

Welche Modelle des günstigeren oder anderen Bauens können gefördert werden?

Muss das Bauen und Renovieren gemäß den heutigen Standards so teuer sein? Welche gelungenen Beispiele aus anderen Städten sind nutzbar (z.B. Modulbauweise, Lehmbauweise, Holzbauweise)?