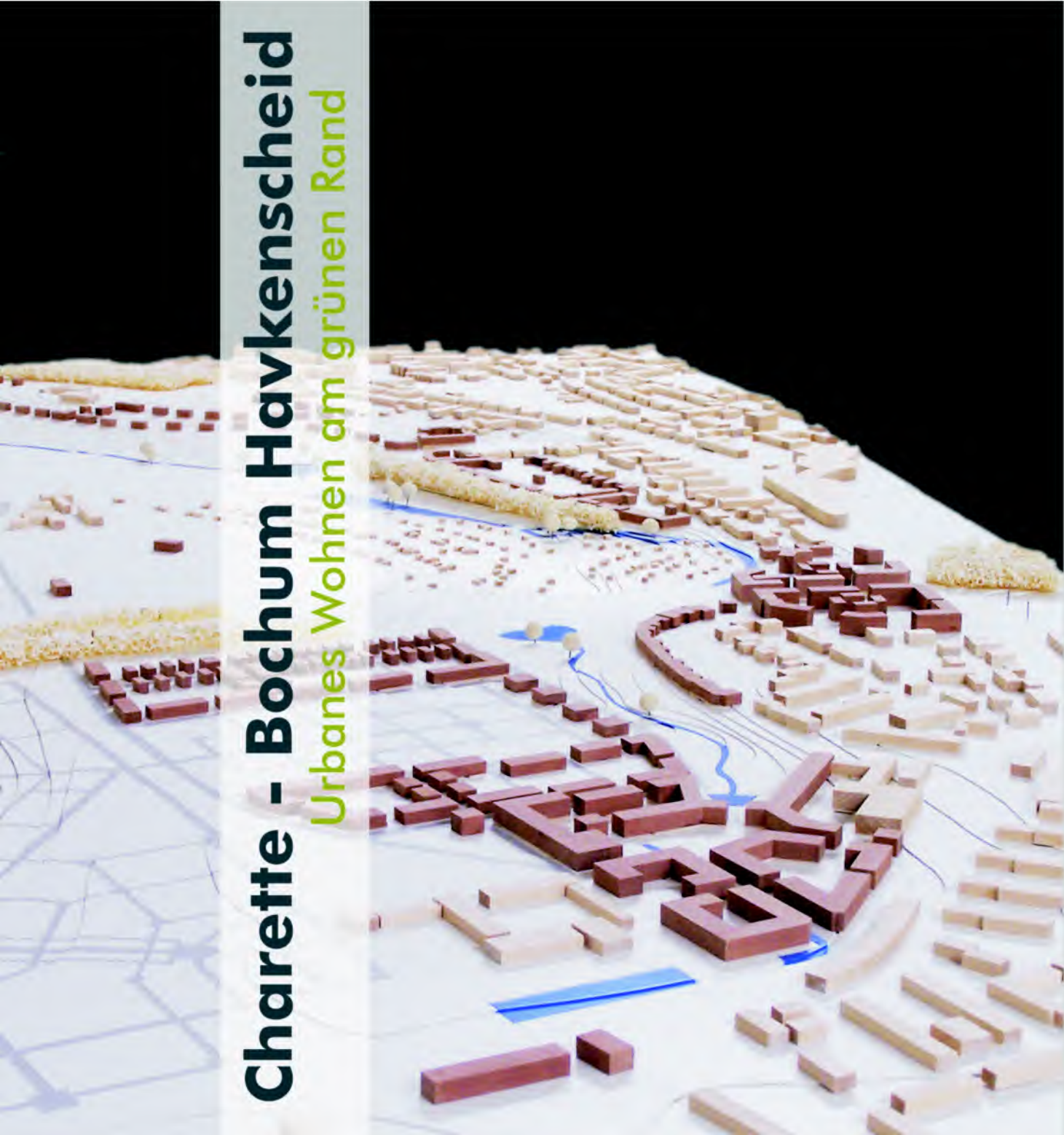


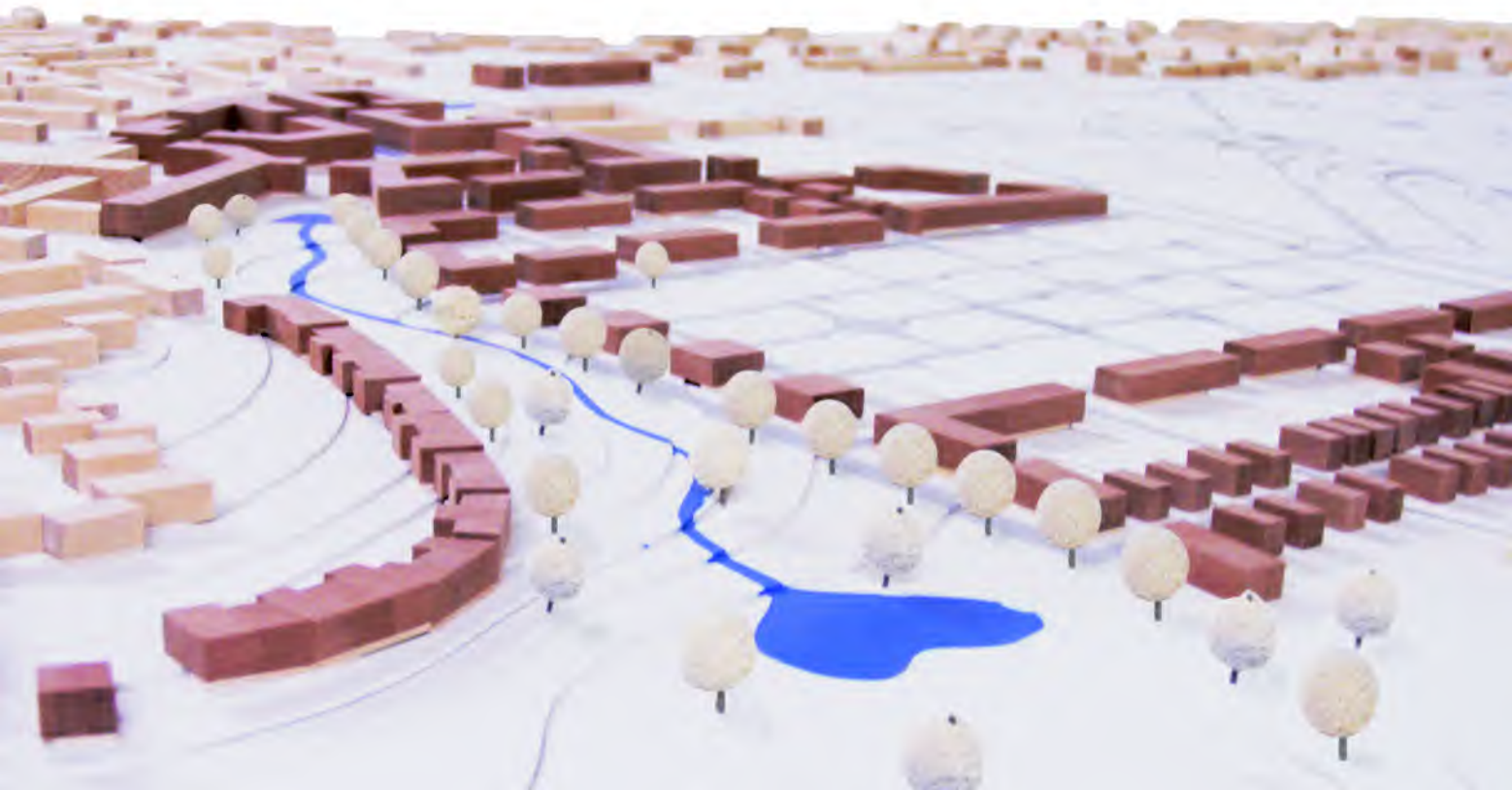
Charette - Bochum Havkenschheid

Urbanes Wohnen am grünen Rand



Charrette - Bochum Havkenscheid

Urbanes Wohnen am grünen Rand | Dokumentation



Impressum

Herausgeber:
Stadt Bochum, Die Oberbürgermeisterin
Baudezernat, Dr. Ernst Kratzsch
Willy-Brandt-Platz 2-6
D-44777 Bochum

Bei Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:
Eckart Kröck, Jens Hendrix, Falko Kupsch
vom Stadtplanungs- und Bauordnungsamt

Telefon: +49 (0)234 - 910 2501
Telefax: +49 (0)234 - 910 2343
E-Mail: amt61@bochum.de
<http://www.bochum.de>

Texte: Dr. Harald Kegler, Falko Kupsch

Layout: Gudrun Feilhauer, Falko Kupsch

Bildnachweis: Presse-und Informationsamt der Stadt Bochum,
Dr. Harald Kegler, Falko Kupsch

ISBN: 978-3-8093-0270-4

Bochum, August 2010

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	1
I	Die Idee des Projektes	3
II	Methodik	11
	Hintergrund	11
	Rahmenplanverfahren	12
III	Der Ort und sein Umfeld	13
	Lage und Abgrenzung	13
	Das Rahmenplangebiet	13
	Der erweiterte Betrachtungsraum und das nähere Umfeld	16
	Planungsrecht	22
	Eigentumsverhältnisse	25
IV	Ziele des Projektes	26
VI	Das Transect-Modell - Eine Grundlage für das Planungsverständnis an diesem Ort	28
V	Ablauf und Ergebnisse der Charrette-Woche im Mai 2009	32
VII	Der Rahmenplan	36
	Das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept	36
	Schrittfolge einer möglichen Umsetzung	41
	Verkehrskonzept	42
	Energiekonzept	44
	Umsetzung der Planungsziele	46
VIII	Ausblick	49
	Daten und Zahlen zum Rahmenplan	50



Dr. Otilie Scholz
Oberbürgermeisterin



Dr. Ernst Kratzsch
Stadtbaurat

Vorwort

Die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität ist ein wichtiges Ziel der kommunalen Stadtentwicklungspolitik. In den vergangenen Jahren konnten in Bochum bereits zahlreiche Projekte und Entwicklungen angestoßen werden, welche die Attraktivität unserer Stadt als Wohnstandort nachhaltig erhöht und die Qualität der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten verbessert haben. Diesen Weg wollen wir auch in Zukunft bei der Entwicklung neuer Wohnlagen beschreiten. Hier gilt es nicht nur Angebote für junge Familien und Senioren zu schaffen, sondern auch neue, den Bochumer Wohnungsmarkt ergänzende Wohnformen zu etablieren.

Das Havkenscheider Feld stellt in diesem Sinne eine der letzten großen Entwicklungsflächen im Stadtgebiet dar. Am Rand des Regionalen Grünzuges E in direkter Nachbarschaft zum Hauptfriedhof gelegen, weist der Standort eine besondere Lagegunst auf. An der Nahtstelle zwischen Stadt und Grün sollen entlang der Ränder des Havkenscheider Feldes mittelfristig verschiedene kompakte Wohnquartiere entstehen, die nicht nur einen engen Bezug zum angrenzenden Landschaftsraum aufweisen, sondern durch ihre besonderen ökologischen Standards überzeugen. Zugleich sollen die Freiraumbereiche des Havkenscheider Feldes landschaftsplanerisch aufgewertet und in ihrer Funktion als Naherholungsraum sowie Ort einer funktionierenden urbanen Landwirtschaft gestärkt werden.

Den ersten Schritt zur Umsetzung dieser Zielvorstellung hat die Bochumer Stadtverwaltung im Mai 2009 mit der Durchführung eines Charrette-Verfahrens unternommen und hierbei ein Stück weit Neuland betreten. Im Rahmen eines öffentlichen Werkstattverfahrens haben internationale Planer gemeinsam mit Bürgern, lokalen Entscheidungsträgern und Experten einen Rahmenplan für das Havkenscheider Feld erarbeitet.

Das Ergebnis dieses intensiven einwöchigen Arbeitsprozesses ist ein Rahmenkonzept, das sich an den erfolgreichen europäischen Traditionen des nachhaltigen Städtebaus orientiert und viele spannende städtebauliche wie landschaftsplanerische Lösungsvorschläge beinhaltet. Das unter reger Anteilnahme der Öffentlichkeit durchgeführte Charrette-Verfahren hat dazu beigetragen, die unterschiedlichen Interessenslagen einzelner Akteure zu identifizieren und potentielle Konfliktfelder für eine zukünftige Entwicklung aufzuzeigen.

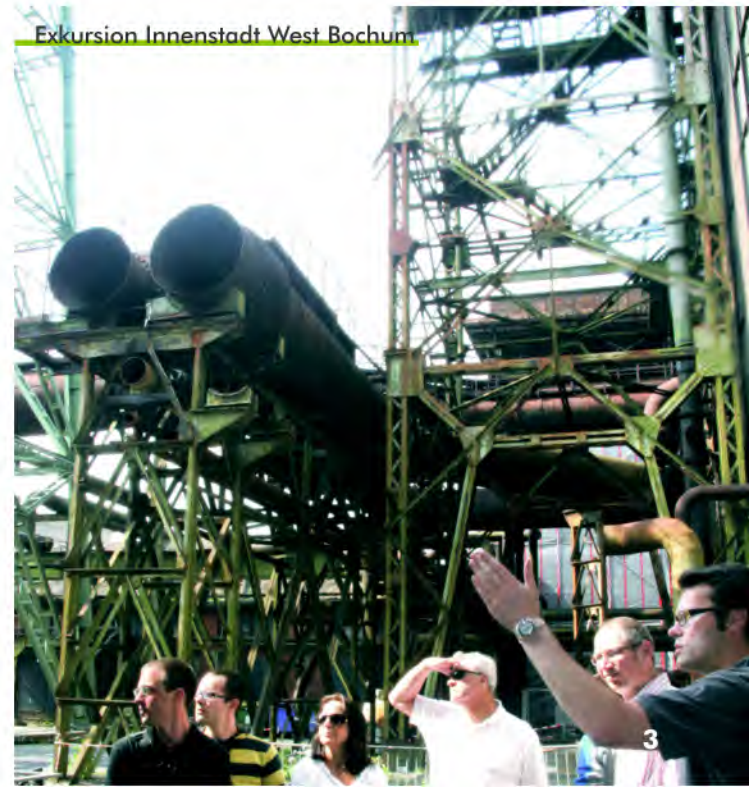
Mit den in dieser Broschüre dargestellten Ergebnissen ist der Planungsprozess für das Havkenscheider Feld noch keineswegs abgeschlossen. Bis zur Realisierung der ersten Wohngebäude bleibt noch eine lange Wegstrecke zurückzulegen. Die Pläne, Zeichnungen und Erläuterungen konkretisieren vielmehr eine erste Planungsvision, die weiter zu entwickeln ist.

Wir wünschen eine informative Lektüre!

I Die Idee des Projektes

Bochum ist eine traditionsreiche Industriestadt, die auch heute noch von industriellen Standorten wie dem OPEL-Werk geprägt wird. Zunehmend haben sich aber in den letzten Jahrzehnten neue Qualitäten der Stadt herausgebildet und wurden aktiv von Politik und Verwaltung befördert. Bochum hat als Bildungs-, Forschungs- und Kulturstadt zunehmend an Bedeutung gewonnen und weit über das Ruhrgebiet hinaus Bekanntheit erlangt. Diese Sektoren wachsen. Sie bilden zugleich den Hintergrund für die Suche nach entsprechenden Komponenten der Stadtentwicklung, die diesen Trend stützen, ja die Ausprägung einer besonderen Qualität der Stadt Bochum gegenüber anderen, vergleichbaren Städten befördern. Ein gutes Beispiel für diesen Prozess stellt der Masterplan Universität-Stadt dar, der die Themen Bildung, Forschung und Stadtentwicklung zusammen führt und Synergien befördert. Aber auch Eventangebote, spezifische Dienstleistungen sowie Wohnungsangebote für neue Zielgruppen treten zunehmend in den Fokus. Die Stadt hat vor einigen Jahren begonnen, zusammen mit Wohnungsunternehmen und anderen Partnern, in diesem Bereich neuen Wege zu suchen. Erste neue, innenstadtnahe Wohnanlagen sind entstanden. Dazu gehört auch die Aufwertung und Sicherung von Freiraumqualitäten, wie sie z. B. in den Bereichen im Süden der Stadt in Richtung Ruhr entstehen oder eben mit dem Regionalen Grünzug E angestrebt werden. In diesem Kontext steht das Vorhaben im Osten der Stadt am Havkenscheider Feld, neue Wohnbereiche auf wiedergenutzten Flächen zu schaffen.

Die Landschaft und das Wasser sind elementare Grundlagen, auf die sich bezogen wird. Das Wohnen in ruhiger Lage, eine fußläufige Verbindung sowohl zur nächsten Haltestelle als auch in die Landschaft, Plätze, an denen man verweilen kann, Wege für Kinder und ältere Menschen, die Geborgenheit vermitteln, eine Mietwohnung oder ein Eigenheim, das ein Heim mit vertrauter Nachbarschaft wird und kein rein autoorientierter Wohnvorort ist, kurz: ein Stück Stadt, das lebenswert ist. Dies erscheint als ein neuer, „alter“ Urbanismus, der die Stadt weiterdenkt und dabei wichtige, alltägliche Qualitäten, die gerade für die Anforderungen neuer Zielgruppen wichtig sind. Das klingt sehr konservativ, nicht modern und fortschrittlich. Ist es das wirklich?



Bochum ist eine der typischen Ruhrgebietsstädte, die mit der Montanindustrie, Kohle und Stahl, groß, wohlhabend und anziehend geworden waren, die durch den 2. Weltkrieg enorme Zerstörungen erlitten hatten und dann, in der Zeit des „Wirtschaftswunders“ in wenigen Jahren nicht wieder aufgebaut, sondern als moderne Stadt quasi neu erschaffen wurden. Das war damals Fortschritt.

Nun neigt sich erneut ein Zeitalter dem Ende entgegen. Nachdem zunächst die Zechen verschwanden und durch neue Industrien, wie Telekommunikation und Auto, aber auch durch Bildungseinrichtungen ersetzt wurden, greifen nun demografischer Wandel und wirtschaftliche Umbrüche in diesen neuen Branchen. Anstehende Veränderungen, werden zudem noch von brisanten Herausforderungen wie dem Klimawandel überlagert. Aber auch das Thema Wasser besitzt im Ruhrgebiet eine besondere Relevanz. Dies zeigt sich nicht nur am Beispiel des Emscherumbaus, sondern auch innerhalb des Plangebietes. Die anzutreffenden vernässten Flächen sind direkte Folgen anthropogener Eingriffe in den Landschaftsraum.

Der sozioökonomische Wandel mit seinen ökologischen Herausforderungen wurde in der Internationalen Bauausstellung Emscher Park als ein Übergang von der „Industrielandschaft zur Kulturlandschaft“ bezeichnet. Die heute rechtlich fixierten Regionalen Grünzüge sind ein augenscheinliches Ergebnis dieser Initiativen aus den 1990er Jahren. Damals galt aber auch, dass ein „vorindustrielles Urbanitätsideal“ (Ganser) nicht den Realitäten am Ende des Industriezeitalters entspricht und kaum geeignet zu sein scheint, sich den Herausforderungen der „Zwischenstadt“ zu stellen. Sicher: Mit platter Rückwärtsgewandtheit und Verweigerung einer planerischen Auseinandersetzung mit den Folgen dieser „Zersiedlung“ kann keine angemessene Zukunft gestaltet werden. Die Zeit ist weiter gegangen. Die historisch dauerhaften Elemente der industriell überformten Stadt-Kulturlandschaft treten verstärkt in den Mittelpunkt des planerischen Interesses. Dazu gehören landwirtschaftlich genutzte Bereiche, alte Wasserlagen (z. T. verschüttet bzw. verrohrt), Landschaftselemente (Friedhöfe, Gehöfte und Dorflagen), topografische Elemente (Höhensprünge, Landschaftskanten), Grünstreifen oder Wegeführungen. Dazu gehören auch Architekturen, die sich den lokalen Gegebenheiten anpassen und somit die Eigenheit des Ortes bestärken oder neu konstituieren, ohne sich eitel aufzudrängen. Zugleich sind die neuen Infrastrukturen besser in ihre Umgebung zu integrieren. Eine Reurbanisierung gehört ebenso dazu wie die angemessene Nachnutzung der Deponie Kornharpen (z. B. als Solarkraftwerk).





Was macht nun eigentlich Bochum attraktiv? Schließlich wollen Menschen ja nicht in Bochum leben, weil es hier Probleme gibt. Die Stadt als klassischer Standort, der sich über das Angebot von Arbeitsplätzen definiert, ist nicht mehr ausreichend. Es muss sich offenbar lohnen, hier zu wohnen, und zwar nicht nur im wirtschaftlichen Sinne, sondern weil es angenehm ist. Dafür bietet das Ruhrgebiet insgesamt und Bochum zwar bereits eine ganze Menge Voraussetzungen, die in den letzten Jahrzehnten gerade im Bereich der Freizeit- und Kulturangebote geschaffen wurden. Wohnen in Bochum gewinnt immer mehr an Bedeutung, wird dies doch ein demografischer wie wirtschaftlicher Faktor sein, der zu einem erheblichen Maße darüber entscheidet, wie die Zukunft der Stadt sich gestalten wird. Der ‚neue Urbanismus‘ ist eine städtebauliche Haltung, die jenseits von Moden auf die Verknüpfung von guter Tradition der europäischen Stadt mit städtebaulichen Reaktionen auf die Herausforderungen der Zukunft zielt und dabei die städtebaulich-landschaftliche Gesamtstrategie über die

architektonische oder gar einseitige Orientierungen auf technische Einzellösungen (z. B. nur energiesparendes Bauen) stellt, ohne diese zu vernachlässigen.

Genau an dieser Stelle setzt der Ansatz für die Neuplanung des Wohngebietes am Rand von Bochum an. Von der Stadt wurden Vertreter von zwei Richtungen dieser Art neuen Urbanismus‘ eingeladen, gemeinsam und mit intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit wie der Verwaltung einen Rahmenplan für ein Areal am Übergang von Stadt und Landschaft im Osten der Stadt zu erstellen. Zum einen wurden Vertreter der deutschen Richtung eingeladen, die sich einer eher rationalen Auffassung verpflichtet fühlen und Blockstrukturen, öffentliche Räume vielfältiger Nutzungen sowie einen Bezug zur lokalen Geschichte des Ortes als Ansatz vertreten. Zum anderen kamen Vertreter der amerikanischen Richtung, die den städtebaulichen Raum als pittoreskes Gefüge verstehen, das sich in eine Abfolge eines Übergangs von urbanen zu landschaftlichen Räumen in der konkreten Stadt darstellt, dem „transect-Modell“. Beide Schulen haben jeweils ihre fachliche Heimat zum einen im Council for European Urbanism und zum anderen in dem amerikanischen Congress for the New Urbanism. Das Projekt in Bochum ist also eingebunden in eine nationale und internationale städtebauliche Kultur und zugleich wird durch die Mitwirkung der lokalen Partner, von Bewohnern bis zur Verwaltung, die Brücke zu den Wünschen und Vorstellungen am Ort hergestellt, was durchaus auch Kontroversen einschließt.

Exkurs

Stadtbaugeschichte als Ressource?

Zu einem zeitgemäßen Verhältnis von Stadtbaugeschichte, Moderne und Zukunft im Umgang mit der Stadtregion

(Thomas Sieverts)

In meinem Studium der Architektur in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war Baugeschichte ein Bildungsfach. Sie hörte mit dem Klassizismus auf und hatte mit dem Kern des Studiums, mit dem Entwerfen, nichts zu tun. Das Entwerfen wurde als eine historisch voraussetzungslose, positivistische Tätigkeit gelehrt und betrieben, beruhend auf Programm, Konstruktion und Ort (ohne Kontext). Die Anekdote, dass Walter Gropius bei Antritt seiner Professur in Harvard alle Baugeschichtsbücher aus der Handbibliothek der Architekturabteilung verbannt habe, trifft zwar nicht zu, ist aber doch bezeichnend für die Einschätzung des Verhältnisses von Baugeschichte und moderner Architektur.

Entwerfen wurde als ‚Erfinden‘ gelehrt im Sinne von auffallenden und neuartigen Entwürfen. Originalität war mehr gefragt als ein Beherrschen der Konventionen. Der Lehrsatz meines Kollegen Max Guth: ‚Lieber langweilig und richtig als interessant und falsch‘ kam leider kaum zur Geltung. Entwerfen war ein wichtiges Element der Überzeugung, dass die Welt planbar sei und bei entsprechend systematischen wissen-

Prof. em. Thomas Sieverts



schaftlich-technischen Anstrengungen die Übel der Welt zu eliminieren wären. Der Rückblick auf die jüngere Geschichte der Stadt, insbesondere auf die Stadt des 19. Jahrhunderts, diente im Wesentlichen der Veranschaulichung von Mängeln und sozialen Übeln, von denen sich die Moderne Architektur positiv abhob. In dieser Hinsicht waren übrigens die Planer und Architekten in Ost und West im Prinzip der gleichen Überzeugung.

Inzwischen ist auch die Moderne historisch geworden, ihre formale Ausprägung zu einem Stil unter anderen Stilen. Damit ist die oben skizzierte grundsätzliche Entgegensetzung von Baugeschichte und Moderne, wie sie uns noch gelehrt wurde, gegenstandslos geworden: Auch die Moderne muss jetzt in den Fluss der Baugeschichte gestellt werden. Damit stellt sich die Frage nach dem Verhältnis der Entwurfspraxis zur (Stadt)Baugeschichte wieder neu: Wenn die klassische

Moderne sich vom Historismus des 19. und frühen 20. Jahrhunderts radikal absetze, um ihre eigene radikale Position bestimmen zu können, muss unsere Zeit sich umgekehrt mit der Moderne als Teil einer langen Baugeschichte auseinandersetzen, um die nicht mehr haltbare positivistische Position der Modernen Architektur zeitgemäß revidieren und eine neue Position bestimmen zu können.

Übrigens kann man die Situation, wie ich sie so radikal Mitte der fünfziger Jahre in meiner Ausbildung erlebt habe, nicht für die Epoche der Modernen Architektur verallgemeinern: Neben der ideologisch radikalen Moderne gab es auch die Traditionalisten, und auch bei den von uns so bewunderten Meistern der Moderne in den frühen Zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts war aufgrund ihrer noch vom Studium der Architekturgeschichte geprägten Ausbildung bei aller formalen Radikalität noch viel historische Kenntnis und Erfahrung zu Proportion und öffentlichem Raum ‚aufgehoben‘. Aber insgesamt war die Szene, insbesondere in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, vom eingangs skizzierten Positivismus bestimmt.

In der heute erneut notwendigen Auseinandersetzung mit der Stadtbaugeschichte stellt sich die Frage, ob und in welcher Weise wieder auf die Stadtbaugeschichte als Ganzes – und nicht nur auf die Moderne – zurückgegriffen werden kann. Ich bin inzwischen der Überzeugung, dass es viele Situationen – besonders

im Wohnungs- und Siedlungsbau, aber auch auf dem Feld des ‚klassischen‘ öffentlichen Raums – gibt, in denen die steingewordenen, in Versuch und Irrtum gewonnenen Erfahrungen der gesamten Stadtbaugeschichte von großem Nutzen sein könnten. Eine solide Kenntnis von wichtigen, an historischen Beispielen belegbaren Konventionen sollte und müsste wieder zum professionellen Handwerk des Städtebaus gehören, um sie nach kritischer Überprüfung nutzen zu können.

Eine wesentliche Lehre, die z. B. aus der vorindustriellen Stadtbaugeschichte gewonnen werden könnte, besteht aus den Prinzipien der Ökologie der vorindustriellen Stadt. Hier waren ökologische und ökonomische Aspekte noch untrennbar verbunden, weil die Knappheit der Ressourcen ein ökonomisch wie ökologisch gleichermaßen vernünftiges Verhalten erzwangen. Fast jedes Element der Stadt diente mehreren Fraktionen, und viele Funktionen wurden von mehreren Elementen bedient.

Einige Beispiele: Die Straße war Transportkanal, erweiterte Produktions-, Lager- und Verkaufsfläche, sowie sozialer Begegnungsraum zugleich. Öffentliche Gebäude, ja sogar Kirchen dienten zu unterschiedlichen Jahres- bzw. Tageszeiten im zeitlichen Nacheinander unterschiedlicher Funktionen: Z. B. Markt, Gericht, Fest. Der Zwischenraum zwischen Gebäuden wurde als Hof oder Straße zu einem eigenständigen,

dem Stadtganzen dienendem Element, Restflächen wurden vermieden. Ein solches Ineinander von Ökonomie und Ökologie im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit gebauten Räumen und mit der Ressource Zeit führte ganz von selbst zu sparsamen, kompakten Stadtformen.

Es wäre heute zu fragen, ob solcherart Lehren aus der vorindustriellen Stadt im Prinzip für die Anwendung in einer Stadtregion des nachfossilen Zeitalters übersetzt und so wieder von Bedeutung sein könnten, und sei es auch vorerst nur als anregende Denkfigur, die auch zu einem neuen Durchdenken des Begriffs der Toleranz als Voraussetzung für eine Nutzungsmischung anregen könnte.

Die Übersetzung historischer Erfahrungen im zeitgenössischen Städtebau muss aber mehrschichtig und sehr kritisch erfolgen, sie darf sich nicht nur auf die Übertragung von Stilelementen beschränken, um sich von einer oberflächlichen postmodernen Beliebigkeit zu unterscheiden: Die oberflächliche historische Verkleidung wird ja wieder in vielen Orten öffentlich gefordert und gefördert, wir sind schon wieder mitten in einem neuen und ziemlich platten Historismus. Diesen Neohistorismus werden wir durch eine dogmatisch mit dem Ideal der klassischen Moderne begründete Argumentation auch nicht wieder los, wie die Debatte um den Wiederaufbau des Berliner Schlosses, aber genau so auch die Auseinandersetzungen

um den Neumarkt in Dresden und den Neubau der Altstadt in Frankfurt zeigen.

Diese Debatten bringen aber gleichzeitig auch die Schwäche der theoretischen Position des zeitgenössischen Städtebaus zum Vorschein, die den Neohistoristen – anders als in den zwanziger Jahren – keine theoretisch gut begründete Position entgegensetzen können. Es wird – wie im 19. Jahrhundert auch – darum gehen, Qualitätsmaßstäbe im Umgang mit historischen Formen und Strukturen zu entwickeln. Dazu bedarf es einer leidenschaftlichen Debatte.

Aber vor der Diskussion um die Übersetzung historisch „aufgehobener“ und bewährter Konventionen auf gegenwärtige Aufgabenstellungen muss geklärt werden, wo überhaupt Anwendungsfelder zu suchen und zu finden sind. Diese sehe ich z. B. im kleinteiligen Wohnungsbau, im verkehrsberuhigten bzw. verkehrsarmen Bereich der Straßen und Plätze, in der Parkgestaltung etc. Das ist herkömmlicher Weise ein weites Feld, wenn wir davon ausgehen, dass ca. 50% der besiedelten Flächen einer Stadtregion dem Wohnen im weiteren Sinne dienen.

Aber es gibt natürlich auch Phänomene neuerer und neuester Entstehung, auf die bewährte historische Muster legitimer Weise unmittelbar kaum angewendet werden können. Hierzu gehören z. B. das Entstehen und die Ausprägung der Stadtregion mit ihren funktionalen Großsystemen der Straßennetze und

Großapparate wie Shopping-Center, Großkliniken etc. Die Stadtbaugeschichte im engeren Sinne ist deswegen in ihrem auf die Stadtregion anwendbaren Erfahrungsschatz und Anregungspotential doch recht begrenzt. Aber auch die Stadtregion ist nach etwa einem halben Jahrhundert an der Schwelle zu einer eigenen Geschichte, und zudem hat sie Wurzeln in der Vorortbildung, die tief ins 19. Jahrhundert und in die Suburbanisierung des 20. Jahrhunderts hineinreichen.

Insbesondere die Tradition der Gartenstadt ist nach wie vor lebendig und vital, mit ihren hervorragenden modernen Beispielen. Hier gilt es, weitere historische Wurzeln und Erfahrungen aufzudecken und nutzbar zu machen. Diese wären z. B. zu suchen in den Transformationen der Landschaft, im Wandel der Lebensformen und in den Grundsatzrörterungen zum Metabolismus der Stadt bei der Entstehung und Durchsetzung der Stadttechniken für Wasser, Ver- und Entsorgung, Energie und Abfall. Aber auch das Verhalten der Städte bei großen Katastrophen, wie Feuersbrünsten, Erdbeben und Überschwemmungen, könnte daraufhin untersucht werden, was wir heute noch daraus lernen könnten.

Um die noch vergleichsweise junge Geschichte der Stadtregion für die zukünftige, ‚nachfossile‘ Entwicklung der Stadtregion fruchtbar zu machen, wäre es nützlich, die Fragen nach der Brauchbarkeit

geschichtlicher Erfahrungen von den großen Aufgabenstellungen aus zu formulieren, die wir in Zukunft bewältigen müssen. Um nur einige Aufgaben zu nennen: Erneuerung des gewaltigen Bauvolumens - in den letzten 50 Jahren ist mehr gebaut worden, als in den 500 Jahren zuvor! Modernisierung und Umstellung von Infrastruktur: Bei schrumpfender Bevölkerung wird die Unterhaltung der Infrastruktur zu einer riesigen Last. Räumlicher Umgang mit einer Gesellschaft aus vielfältigen kulturellen Minderheiten: Räumlich gemischt oder räumlich kleinteilig separiert? Herstellen und Erhalten einer global konkurrenzfähigen Lebensqualität: Wie kann sich die Stadtregion im Wettbewerb um Intelligenz, Jugend und Kaufkraft behaupten? Wahrscheinlich könnte eine kultur- und wirtschaftswissenschaftlich ausgerichtete Geschichtsforschung hier viel beitragen!

Wie könnte man nun Stadtbaugeschichte für Lehre und Praxis nutzbar machen? Wahrscheinlich müsste man praktischer Weise sortieren:

- Es wäre vielleicht nützlich, eine Sammlung von ‚best practice‘ – Beispielen steingewordener Erfahrungen anzulegen, um daraus so etwas wie einen ‚Kanon‘ zu entwickeln, der zum Kenntnis-Schatz jedes Profis zu gehören hätte.

- Es wäre vielleicht auch produktiv, den Erfahrungsschatz zu heben, der sich in der über tausendjährigen Geschichte nachhaltiger (oder eben auch zerstörerischer) Stadtentwicklung verkörpert.
- Nicht zuletzt wäre es vielleicht auch anregend, zu erforschen, welche Formationen sich als robust, umnutzbar und umbaufähig erwiesen haben, welcher Grad an Redundanz erforderlich ist und was sich daraus an Erkenntnissen übertragen ließe.

Ich habe den Eindruck, dass manches an geschichtlicher Erfahrung in vielen praktischen Erfahrungen der Menschen als „facit knowledge“ noch lebendig aufgehoben ist und geweckt werden könnte, um daran anzuknüpfen. Wahrscheinlich wissen viele Menschen „insgeheim“, dass sie ihr Verhalten unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten verändern müssen. Um dieses latente Wissen wirksam werden zu lassen, bedarf es aber sowohl einer Einbettung in geschichtliche Erfahrungen als auch des Blicks auf Fragen und Probleme, für die es keine historischen Bezüge gibt: Hier muss die ‚Lust auf Zukunft‘ auch zu ganz neuen Lösungen führen, die – wenn sie sich bewähren – später vielleicht einmal zum historischen Fundus gehören werden.

Text zum Vortrag zur C.E.U.-Tagung
in Sundern vom 14. 12. 2007

II Methodik

Für die Erarbeitung des Rahmenplanes ist aus dem Spektrum der Planungsverfahren die Charrette gewählt worden. Es bietet sich hier an, da es sowohl die beiden Planungsschulen verbindet, als auch eine intensive Einbeziehung der Öffentlichkeit an diesem komplizierten Planungsfall ermöglicht. Das Charrette-Verfahren erlaubt es, in kurzer Zeit zu einem gemeinsam getragenen Gesamtergebnis zu gelangen, das in der Folgezeit ausgearbeitet, auch modifiziert und bereichert werden kann. Es geht um das Finden eines prinzipiellen Konsenses über grundlegende Ziele, Planungsprinzipien und strategische Aussagen – in Form eines anschaulichen Planes, und das in kurzer Zeit.

1. Hintergrund

Charrette, franz. Karren, steht als Synonym für eine Methode des gemeinsamen, offenen und öffentlichen Planens, also eines gemeinsamen Ziehens des symbolischen Karrens. Charrette steht für eine intensive, zeitlich abgegrenzte und in klare Phasen strukturierte Vorgehensweise zur Findung eines konsensualen Entwicklungsplanes auf regionaler, gesamtstädtischer bzw. Quartiersebene. Das Verfahren folgt standardisierten Prinzipien, die eine große Erfolgsgarantie sichern. Dennoch sind die Varianzbreite, die Einsatzgebiete und die Kombinationsmöglichkeiten weit gefächert. Allen Variationen gemeinsam sind die Offenheit und die Öffentlichkeit sowie ein konkretes, breit akzeptiertes Ergebnis. Eine Charrette folgt im Grundsatz einem 3 oder 5-stufigen Vorgehen mit Vorbereitungs-, Haupt- und



Umsetzungsphase. Diese können weiter untergliedert werden. In Deutschland bezieht sich dies vor allem auf die frühzeitige Beteiligung der Bürger und Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) oder die systematische und öffentliche Vorbereitung von Wettbewerben zu Teilbereichen, die sich aus dem Charrette-Ergebnis ableiten. Nicht nur, dass Bürger, Stadtplaner, Architekten sowie Verwaltungsmitarbeiter gemeinsam am Plan wirken, es findet auch eine interdisziplinäre Kooperation der Fachleute statt. Verkehrsplaner, Demografen, Umweltexperten oder Ökonomen werden direkt oder konsultativ einbezogen. Alle treffen sich am Plan. Bei einer dreistufigen Charrette (das ist die Grundform) erfolgt in der ersten Phase (Vorphase) eine Erkundung des Gebietes mit öffentlichen Planungsspaziergängen (Rundfahrten), Akteursgesprächen, Informationsforen und Dokumentenanalysen. Hinzu kommt die Konstituierung einer Charrette-Kerngruppe, die – bestehend aus den beteiligten Büros und der Verwaltung – den gesamten Charretteprozess federführend organisiert und permanent reflektiert. Daran schließt sich die Hauptcharrette an. Sie findet in der Regel drei bis sieben Tage und im Bearbeitungsgebiet an einem öffentlich zugänglichen Ort statt. Während dieser Zeit wird täglich in aller Öffentlichkeit am Plan gearbeitet. In der dritten Phase werden die Ergebnisse durchgearbeitet, mit den Beteiligten abschließend reflektiert und für die weitere Bearbeitung aufbereitet.

2. Rahmenplanverfahren

Der Rahmenplan zum Gebiet am Havkenscheider Feld in Bochum entstand im Wesentlichen in der Woche vom 4. bis 9. Mai 2009. Der Ort der Charrette war der Gemeindesaal der Christ-König Kirche. Gearbeitet wurde sowohl an Plänen als auch am Modell. Das Kernteam der Charrette bestand aus Dr. Harald Kegler (Labor für Regionalplanung, Dessau), Prof. Hildebrandt Machleidt und Dipl.-Ing. Carsten Maerz (Machleidt+Partner, Büro für Städtebau, Berlin) sowie den Professoren Allan Shulman und Jaime Correa (School of Architecture, University of Miami), die mit einer Gruppe von 11 graduierten Studierenden anreisten. Von der Verwaltung waren Andrea Baltussen und Falko Kupsch einbezogen.

Der weitere Kreis der Beteiligten war als sogenannte Stakeholder bereits im Vorfeld eingebunden und nahm aktiv an der Charrette-Woche teil. Hier waren die wesentlichen Vertreter der öffentlichen Belange, aber auch der Ruhr-Universität Bochum, der Evangelischen Fachhochschule Rheinland-Westfalen-Lippe, der Biologischen Station östliches Ruhrgebiet, des Geothermiezentrums Bochum, der Wohnungsbaugesellschaft vbw Bauen und Wohnen, der Stadtwerke, des Umweltservices Bochum, der Kleingärtner, der Sportvereine, Abgeordnete usw. eingebunden. Zu den öffentlichen Arbeitsrunden kamen Landwirte, Grundeigentümer, Unternehmer aus der Umgebung des Plangebietes und interessierte Anwohner. Alle relevanten Fachressorts, Interessenträger und Verwaltungsbereiche waren beteiligt und hatten Gelegenheit, sich aktiv einzubringen. Neben der Möglichkeit, direkt in der Planungswerkstatt mitzuwirken, war mit dem täglich um 17.00 Uhr anberaumten Forum die Gelegenheit gegeben, den jeweiligen Sachstand des Tages kennen zu lernen und zu erörtern. Die Ergebnisse dieser Diskussionen flossen in die weitere Bearbeitung ein. Zum Abschluss der Kerncharrette fand am Freitagabend ein öffentliches Forum unter reger Beteiligung der Öffentlichkeit statt.



III Der Ort und sein Umfeld

1. Lage und Abgrenzung

Das Rahmenplangebiet liegt etwa 2,5 km südöstlich der Bochumer Innenstadt am Rand des Regionalen Grünzuges E und umfasst den südwestlichen Bereich des Havkenscheider Feldes. Das Gebiet besitzt eine Fläche von 104 ha und erstreckt sich über die Stadtteile Altenbochum und Laer. Die Grenze zwischen beiden Stadtteilen wird durch den Sheffield-Ring markiert, der als Teil des Bochumer Außenrings den Planungsraum in Nord-Süd-Richtung durchschneidet.

Die Abgrenzung des Plangebietes erfolgt im Norden durch den Hauptfriedhof, im Westen und Süden durch die Straßenzüge Immanuel-Kant-Straße, Wittener Straße und Werner Hellweg. Die östliche Begrenzung verläuft jenseits des Sudbeckenpfades in Verlängerung der Einmündung Werner Hellweg / Laerfeldstraße. Die Splittersiedlung Havkenscheid östlich des Hauptfriedhofes sowie die Sport- und Tennisanlagen nördlich der Einmündung Freigrafendamm / Immanuel-Kant-Straße sind Teil des Rahmenplangebietes.

Als Teil des Havkenscheider Feldes ist das Gebiet in einen größeren Verflechtungsbereich eingebettet. Zu diesem gehören der Hauptfriedhof sowie die östlich angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Zentraldeponie mit der südlich vorbeiführenden Bahntrasse sowie die A 43 bilden als räumliche Barrieren die nördliche und östliche Grenze dieses erweiterten Betrachtungsraumes.

Lage im Stadtgebiet



2. Das Rahmenplangebiet

Der östliche Teil des Plangebietes ist Teil eines überwiegend landwirtschaftlich genutzten Raumes, in dessen Zentrum sich vier bäuerliche Hofstellen erhalten haben. Die bis heute im Haupt- bzw. Nebenerwerb bewirtschafteten Höfe bilden den Kern der bäuerlichen Ansiedlung Havkenscheid. Die sie umgebenden Felder und Weiden werden durch Saum- und Gehölzstrukturen gegliedert.

Östlich der Havkenscheider Straße prägen Kleingärten, der Alte Friedhof Laer sowie die Flächen der ehemaligen Stadtgärtnerei das Bild des Planungsraumes. Auf dem Gelände der zugehörigen Baumschule, westlich des Alten Friedhofes, ist der gärtnerische Betrieb eingestellt worden.

Eine weitere ehemalige Baumschule schließt sich östlich des Sheffield-Ringes an. Auf dem Gelände, dessen Vegetationsstrukturen noch heute an die frühere Nutzung erinnern, wurde 2007 mit Mitteln der Sparkasse Bochum eine Radsporttrainingsstrecke errichtet. Der 1.000m lange,

öffentlich zugängliche Rundkurs wird durch den Stadtsportbund Bochum betrieben. Die Kleingartenanlage südlich des Rundkurses teilen sich die Vereine „Am Kleffmannsbusch“, „Im Sonnental“ und „Bochum Laer“. Die Anlage wird über ein öffentliches Wegenetz erschlossen.





In direkter Nachbarschaft der Kleingärten befindet sich eine städtische Sportanlage, die derzeit vom LFC Laer genutzt wird. Die Anlage besteht aus einem Rasenplatz mit Rundlaufbahn sowie einem Hartplatz. Der Hartplatz liegt in einer Mulde ca. 10 m bis 12 m unterhalb des Rasenplatzes. Diese Tieflage und die hier anzutreffenden hohen Grundwasserstände führen insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten zu einer eingeschränkten Bespielbarkeit des Platzes.

Südlich der ehemaligen Stadtgärtnerei, an der Immanuel-Kant-Straße gelegen, befindet sich die Evangelische Fachhochschule der Rheinischen, Westfälischen und Lippischen Landeskirchen. Sie ist die größte Fachhochschule in Trägerschaft der Evangelischen Kirchen in Deutschland und wurde 1971 durch einen Kirchenvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und den drei Landeskirchen gegründet. Das Studienangebot umfasst sieben sozialwis-

senschaftliche Studiengänge sowie ein umfangreiches Weiterbildungsangebot. Derzeit lernen an der Fachhochschule ca. 2.000 Studierende.

Das gesamte Rahmenplangebiet weist ein ausgeprägtes Relief auf. Von der Immanuel-Kant-Straße verläuft in östlicher Richtung ein Seitental des Harpener Baches, das insbesondere entlang seines südlichen Randes eine deutliche Geländekante ausbildet. Im Böschungsbereich westlich der Havkenscheider Straße beträgt der Höhenunterschied bis zu 12 m. Der Talverlauf ist infolge anthropogener Einflüsse stark überformt. Sowohl der Bergbau als auch der Straßenbau haben ihre Spuren hinterlassen und den entlang der Talsohle verlaufenden Zufluss zum Harpener Bach versiegen lassen.



3. Der erweiterte Betrachtungsraum und das nähere Umfeld

Im Süden und Westen grenzt das Rahmenplangebiet an die Stadtteile Altenbochum und Laer. Beide Stadtteile entwickelten sich aus ursprünglich selbstständigen, landwirtschaftlich geprägten Siedlungskernen entlang der Wittener Straße und des Werner Hellweges. Die beiden Straßen verbanden Bochum mit den Nachbarstädten Dortmund und Witten und waren als regionale Handelswege lange Zeit von enormer Bedeutung. Die ländlichen Siedlungsstrukturen sind infolge der schnellen und anhaltenden Industrialisierung sowie dem damit verbundenen Siedlungswachstum weitgehend überformt worden. Heute zeugen nur noch wenige Elemen-

te wie die bäuerlichen Hofstellen Havkenscheid oder das Haus Laer von den vorindustriellen Strukturen.

Die Siedlungsentwicklung erfolgte bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts bandartig entlang der beiden Handelswege. Noch heute lässt sich die ehemals straßenbegleitende Bebauung an den Stadtteilzentren ablesen. Sowohl das Zentrum von Altenbochum als auch von Laer erstreckt sich entlang der Wittener bzw. Alten Wittener Straße.

Das Wachstum der beiden Stadtteile ist eng mit der Entwicklung des Bergbaus im Bochumer Osten verbunden. Im näheren Umfeld des Rahmplangebietes wurden mit Dannenbaum, Prinz von Preußen und Caroline mehrere Zechen betrieben. Als eine der ersten Schachtanlagen in





Portal der Großen Trauerhalle

Bochum wurde 1958 die Zeche Dannenbaum südlich der Wittener Straße stillgelegt. Schon kurze Zeit später im Jahr 1961/62 errichtete Opel auf dem Gelände ein neues Produktionswerk für Kraftfahrzeuge. Die Ansiedlung des Autobauers beschleunigte die Entwicklung des Ortsteils Laer und führte in den 1960er und 1970er Jahren zu Siedlungserweiterungen durch mehrgeschossigen Mietwohnungsbau, der in der jüngeren Vergangenheit durch Reihen- und Einfamilienhäuser ergänzt wurde.

Den östlichen Abschluss des Freigrafendamms markieren die Eingangsbauten des Zentralfriedhofes. Das 1935 bis

1939 errichtete Ensemble spiegelt in seiner Monumentalität die Architektursprache des NS-Regimes. Den Mittelpunkt der Anlage markiert der axial organisierte Ehrenhof, um den sich die Große und Kleine Trauerhalle sowie Leichenzellen, Nebenräume und Wandelgänge gruppieren. Flügelbauten trennen den Ehrenhof von der Straßenfront und formulieren eine klare Grenze zwischen „Leben und Tod“. Die gesamte Baugruppe wird von der in ihrer Monumentalität beeindruckenden Großen Trauerhalle überragt. Das aufgrund der vorgesetzten offenen Pfeilerhalle entfernt an einen griechischen Tempel erinnernde Gebäude war insbesondere während des 2. Weltkrieges Ort martialischer Trauerfeiern.

Als Landmarke ist die Zentraldeponie Kornharpen auf dem Gelände der ehemaligen Zechen Prinz von Preußen und Caroline weithin sichtbar. Die Deponie wurde 2009 stillgelegt und wird in den nächsten Jahren renaturiert. Auf dem Südhang der 30m hohen Halde sollen in den kommenden Jahren Photovoltaikanlagen errichtet werden.



Photovoltaikanlage auf der ZDK

Bochum Charrette – a reflection

Allan T. Shulman, FAIA, LEED AP, Assistant Professor (University of Miami School of Architecture)

When Harald Kegler invited me and my students, as well as a longtime colleague, to participate in the Bochum charrette in May last year, I had only a rough idea of the shape of the exercise. Harald and I had tackled urban design issues together over almost 20 years (I first made his acquaintance in Dessau in 1992) on projects in the East, in the zone near Dessau that generations of Miami charretters know as the Industrial Garden Realm. That work has built on the participatory techniques we have pioneered in Miami but which always function a little differently in Europe. Exploring the identity of industrial regions, finding new use for existing infrastructure, and outlining a sustainable future are all typical goals in Germany. The collaboration has expanded the horizons of New Urbanism, enriched the experience of its participants, and broadened the academic discourse.

Our periodic trips to Germany have always been eye-opening for the students. We leave behind our native tropics for a temperate climate and the productive landscapes of industry and commerce. The weight of history and memory is certainly different. The relative integrity of German cities is startling to North Americans more used to dealing with decentered landscapes of suburbia. The engaged and progressive position of municipalities,



and the dynamic among academics and professionals, the city and the public is also startling. Yet, somehow, the problems being addressed are similar, e.g. defining the threshold between city and countryside, dealing with the effects of postwar urban structures – highways, monofunctional districts, sprawl – and addressing landscapes affected by economic change and disinvestment.

In Bochum, issues included repairing edge conditions while creating new types of housing, creating a clear delineation between different types of landscape, strengthening inter-urban and intra-urban connections, recuperating natural resources and dealing with infrastructure. All this was part of the plan we developed over a week of intensive work, which spilled over into discussions during our meals together. It was a distinct pleasure to be a part of this new vision. The exercise evidenced a collaborative and focused spirit among academics, professionals, government and the public, and a strong commitment on the part of the municipality of Bochum to bring change to the area.

Projekte im Regionalen Grünzug E

Den Freiraum des Regionalen Grünzugs E im Osten Bochums nachhaltig zu sichern und aufzuwerten ist ein erklärtes Ziel der Stadt Bochum. Die regionalen Grünzüge des Ruhrgebietes gehen in ihren Anfängen auf Planungen der 1920er Jahre zurück. Bereits damals sollten großräumige Grünverbindungen den Siedlungsraum gliedern und Raum für Ökologie, Freizeit und Erholung schaffen. Heute ist diese Durchgängigkeit im Wegesystem kaum erlebbar, Verkehrsachsen zerschneiden Rad- und Fußwegebeziehungen, Baugebiete versperren den Weg.

Eine herausragende Entwicklungsaufgabe ergibt sich für Bochum aus der Inwertsetzung des vorhandenen Freiraums. Ein durchgängiger Landschaftsraum ist nicht nur die Grundlage des Lebensraums für Tiere und Pflanzen, sondern steigert die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Der Regionale Grünzug E stellt ein ökologisch bedeutsames und erholungsrelevantes Potential im dicht besiedelten Ballungsraum dar. Durch anhaltende Siedlungstätigkeit und umfangreiche Verkehrsinfrastruktur läuft dieser Freiraum jedoch Gefahr, sukzessive „verbraucht“ zu werden. Durch eine gestalterische und funktionale Aufwertung des Freiraums soll dieser Entwicklung wirksam entgegen gesteuert werden.

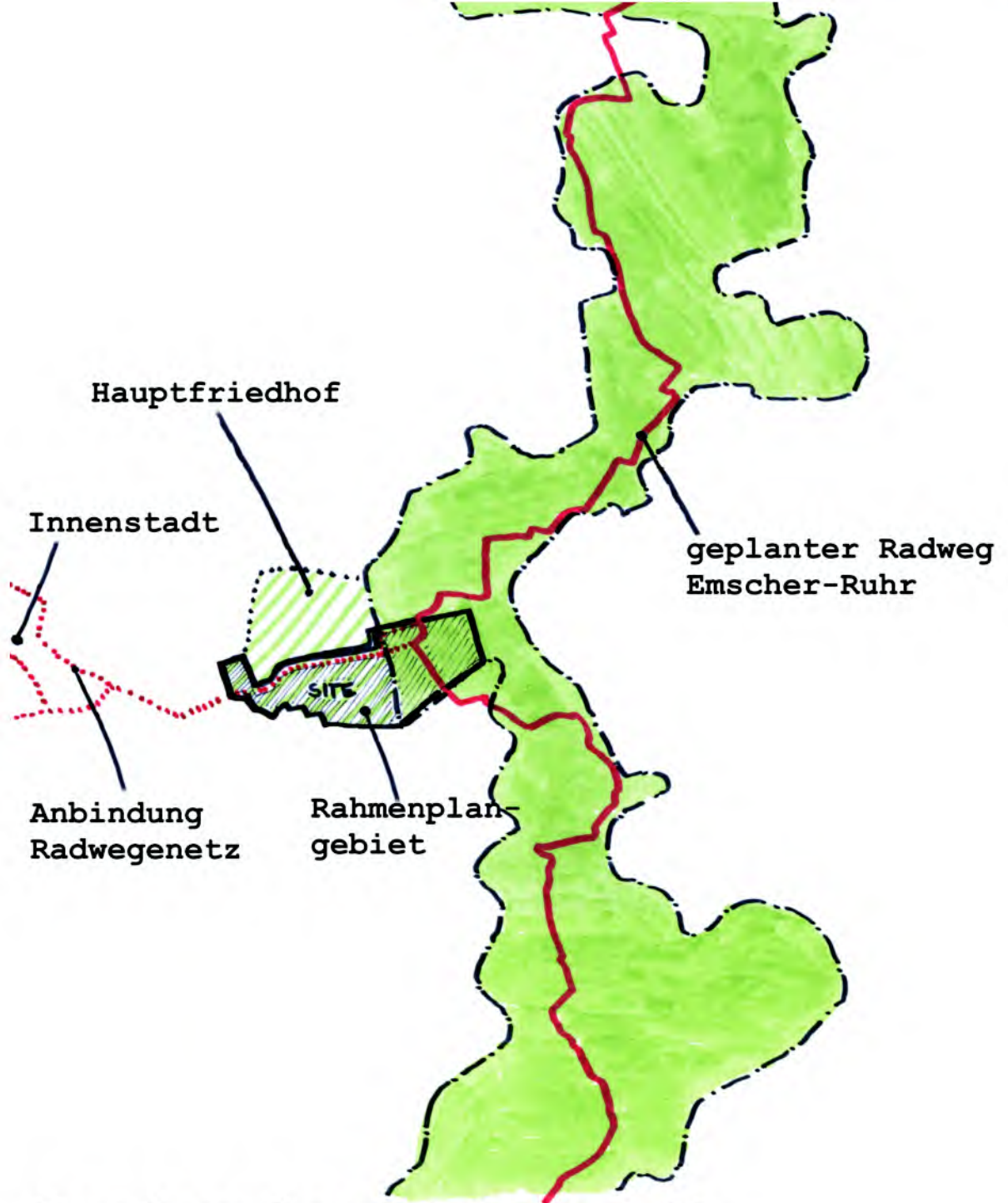
Zentrale Themen der aktuellen Stadt- und Landschaftsentwicklung im Grünzug E sind:

- Landschaft in der Zwischenstadt
- Neue Formen des Wohnungsbaus

- Freizeit – Sport – Gesundheitsvorsorge für alle Generationen
- Natürliche Ressourcen – Wasser und neue Formen der Energie.

Ein überregional bedeutsames Leitprojekt ist die Planung eines durchgängigen Geh- und Radweges durch den Grünzug E von Castrop-Rauxel im Neuen Emschertal bis zum Kemnader See im Ruhrtal. Zum Teil werden vorhandene Wege genutzt, verschiedene Teilstücke müssen noch ausgebaut werden. Ein fertiggestelltes Kernstück des Weges liegt in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet des Charrette-Verfahrens. Im Bereich der Zentraldeponie Kornharpen überwindet der neue Weg schon heute bislang trennende Barrieren: die Autobahn A 43, das Deponiegelände und die Bahngleise. Der Landschaftsraum wird so zum zusammenhängenden Lebensraum und zum Inbegriff einer neuen Sport- und Freizeitregion. Für das Plangebiet entsteht durch die unmittelbare Anbindung an den Freiraum eine Steigerung der Lebensqualität.

Ein besonders aktuelles Thema ist die Nutzung natürlicher Energiequellen und die Koppelung mit städtebaulichen Lösungen. Im Regionalen Grünzug E werden große Mengen warmen Grubenwassers in die Gewässer geleitet. Die Nutzung der Wärmeenergie zur Heizung von Gebäuden wird zur Zeit entwickelt. Auch das Geothermie Zentrum Bochum ist für die Nutzung der Erdwärme im Plangebiet des Charrette-Verfahrens beteiligt.



Regionaler Grünzug E

Dazu kommt die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen, um Energie aus Sonnenkraft klimaschonend zu produzieren. Auf der stillgelegten Zentraldeponie Kornharpen wurden Probefelder mit Photovoltaik-Zellen angelegt, um die Bodenverhältnisse zu testen. Geplant ist ein ca. 30.000 m² großes Feld mit Photovoltaik-Zellen.

Mit dem Sammeln des sich innerhalb des Deponiekörpers bildenden Methangases verfolgt der Umweltservice Bochum (USB) seit einigen Jahren ein weiteres Projekt zur ökologischen Energiegewinnung. Das Deponiegas wird im Blockheizkraftwerk an der Havkenscheider Straße verbrannt und zur Wärme- und Stromversorgung genutzt. Mittelfristig soll Biogas aus Straßenkehricht und Grünschnitt die Gasversorgung des Blockheizkraftwerkes ergänzen. Eine entsprechende Anlage zur Umwandlung wird durch den USB derzeit geplant.

Auch neue Formen des Wohnungsbaus in Randbereichen des Grünzuges tragen zur Inwertsetzung des Raumes bei. Intelligente Wohnlösungen mit starker Verknüpfung der lokalen Themen können unter Beachtung des zu schützenden Freiraums zu herausragenden städtebaulichen Lösungen führen. Diese Form des städtebaulichen Prozesses kann richtungsweisend für den Ballungsraum sein.

Verkehr

Die verkehrliche Erschließung des Rahmenplangebietes erfolgt über Havkenscheider Straße und Feldmark. Beide Straßenzüge sind gut ausgebaut, unterscheiden sich jedoch in ihrer Erschließungsfunktion. Die Havkenscheider Straße ist aufgrund der Anbindung an Deponie und Wertstoffhof von einem hohen LKW-Anteil geprägt. Die Feldmark verläuft entlang des Hauptfriedhofes und übernimmt für diesen maßgebliche Erschließungsfunktionen.



Die Trasse des Sheffield-Rings verläuft in nord-südlicher Richtung quer durch das Rahmenplangebiet. Die anbau-freie Landesstraße ist Teil des Bochumer Außenrings und verbindet den Bochumer Süden mit den Bundesautobahnen A43 und A40. Im Zuge der Realisierung der „Bochumer Lösung“ sollen der südliche und östliche Teil des Außenrings (Nordhausen-Ring, Donezk-Ring) zur Bundesautobahn hochgestuft und an die Richtung Witten und Dortmund führende A44 angebunden werden. Durch die Planungen wird sich die künftige Verkehrsbelastung des Sheffield-Rings geringfügig reduzieren.

Der Verkehr ist die bedeutendste Lärmquelle innerhalb des Rahmenplangebietes. Insbesondere entlang des Sheffield-Rings ergibt sich ein ca. 400 m breiter Korridor, in dem tags-über Lärmwerte von 60 db(A) und mehr erreicht werden. Aber auch die Nachbarschaft zur A43 im Osten und zur Bahntrasse im Norden bedingen erhebliche Lärm-einwirkungen entlang des Plangebietes.

Für den öffentlichen Personennahverkehr besteht im Umfeld des Rahmenplangebietes ein relativ engmaschiges Netz. Entlang der Wittener Straße, die südlich am Rahmen-plangebiet vorbeiführt, verlaufen die Stadtbahnlinien 302 und 310, über die die Bochumer Innenstadt in 8 Minuten erreicht werden kann. Ergänzt werden die Stadtbahnlinien durch mehrere Buslinien, welche die Stadtteile Bochum und Laer mit den umliegenden Stadtteilen verbinden.

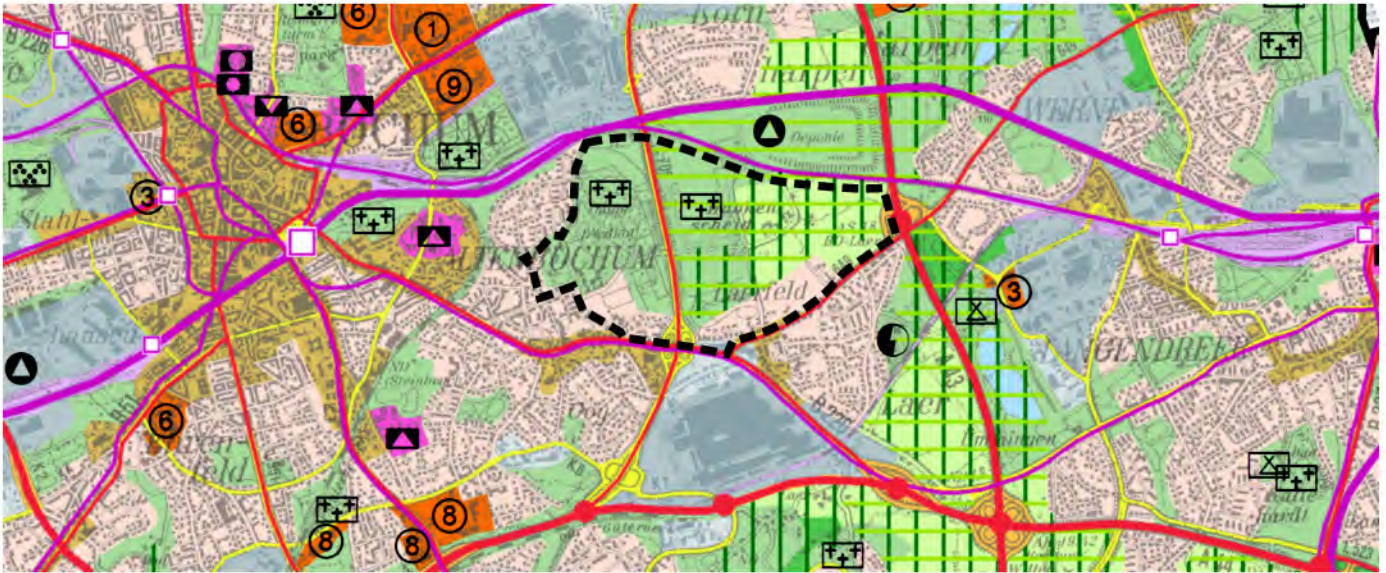
4. Planungsrecht

Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Der seit Mai 2010 rechtsgültige Regionale Flächennutzungsplan der Städte Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen stellt ein neues Planungsinstrument dar, das die beiden Planungsebenen Regionalplanung und vorbereitende Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung) in einem Planwerk zusammenführt. Er schafft die Voraussetzungen für eine abgestimmte umwelt- und sozialverträgliche Bodennutzung und koordiniert die unterschiedlichen Nutzungsansprüche Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Verkehr und Freiraum.

Für das Rahmenplangebiet stellt der RFNP drei potentielle Erweiterungsflächen für Wohnungsbau dar. Diese liegen im Bereich der ehemaligen Stadtgärtnerei an der Immanuel-Kant-Straße zwischen der Evangelischen Fachhochschule und dem Alten Friedhof Laer sowie östlich und westlich der Havkenscheider Straße angrenzend an die bestehenden Siedlungsbereiche. In der Summe besitzen die drei Erweiterungsflächen eine Gesamtfläche von 19,7 ha.

Die Freiflächen innerhalb des Rahmenplangebietes werden im RFNP als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Friedhof bzw. als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Die Bereiche westlich des Sheffield-Ringes werden zusätzlich mit den Festlegungen „Regionaler Grünzug“ und „Bereiche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung“ überlagert.



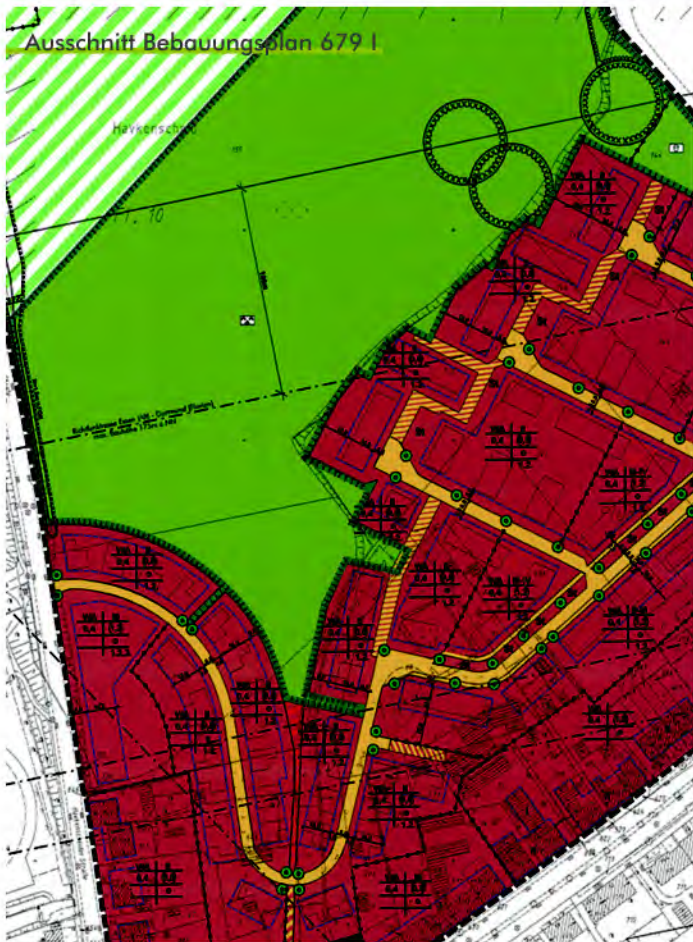
Ausschnitt RFNP mit Abgrenzung des Rahmenplangebietes

Bebauungspläne

Das gesamte Rahmenplangebiet liegt im Geltungsbereich dreier rechtskräftiger Bebauungspläne. Die Bebauungspläne 185 und 324 aus den Jahren 1969 bzw. 1966 sichern im Wesentlichen die freiraumbezogenen Nutzungen der Kleingärten, der Landwirtschaft, der Sportstätten sowie die beiden Friedhöfe.

Bereits im Jahr 2000 gab es von Seiten der Bochumer Wohnungsbaugesellschaft vbw Bauen und Wohnen GmbH den Vorstoß einer Siedlungsarrondierung am Nordrand des Stadtteils Laer. Die in Abstimmung mit der Stadt Bochum erarbeitete städtebauliche Planung sieht eine Mischung aus öffentlich und privat finanziertem Wohnungsbau vor und

sollte einen Beitrag zur Lösung der angespannten Wohnungsmarktsituation Ende der 1990er Jahre in Bochum leisten. Das städtebauliche Konzept ist Grundlage für den rückwirkend zum Jahr 2000 beschlossenen rechtskräftigen Bebauungsplan 679 I. Die erforderliche Grundstücksumlegung erfolgte bis 2004.



Landschaftsplan

Der gesamte Planungsraum liegt im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Bochum Mitte / Ost und wird durch die Entwicklungsziele 1.2 „Beibehaltung der jetzigen Nutzung zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben“ und 1.3 / 1.4 „Temporäre Erhaltung bis zur Realisierung der Bauleitplanung entsprechend der Darstellungen des Flächennutzungsplanes“ dargestellt. Die genannten Entwicklungsziele stützen sich im Wesentlichen auf die früheren Nutzungen bzw. städtebaulichen Planungen und müssen durch die geänderte städtebauliche Zielstellung bzw. die Stilllegung der Stadtgärtnerei und der Baumschule angepasst werden.

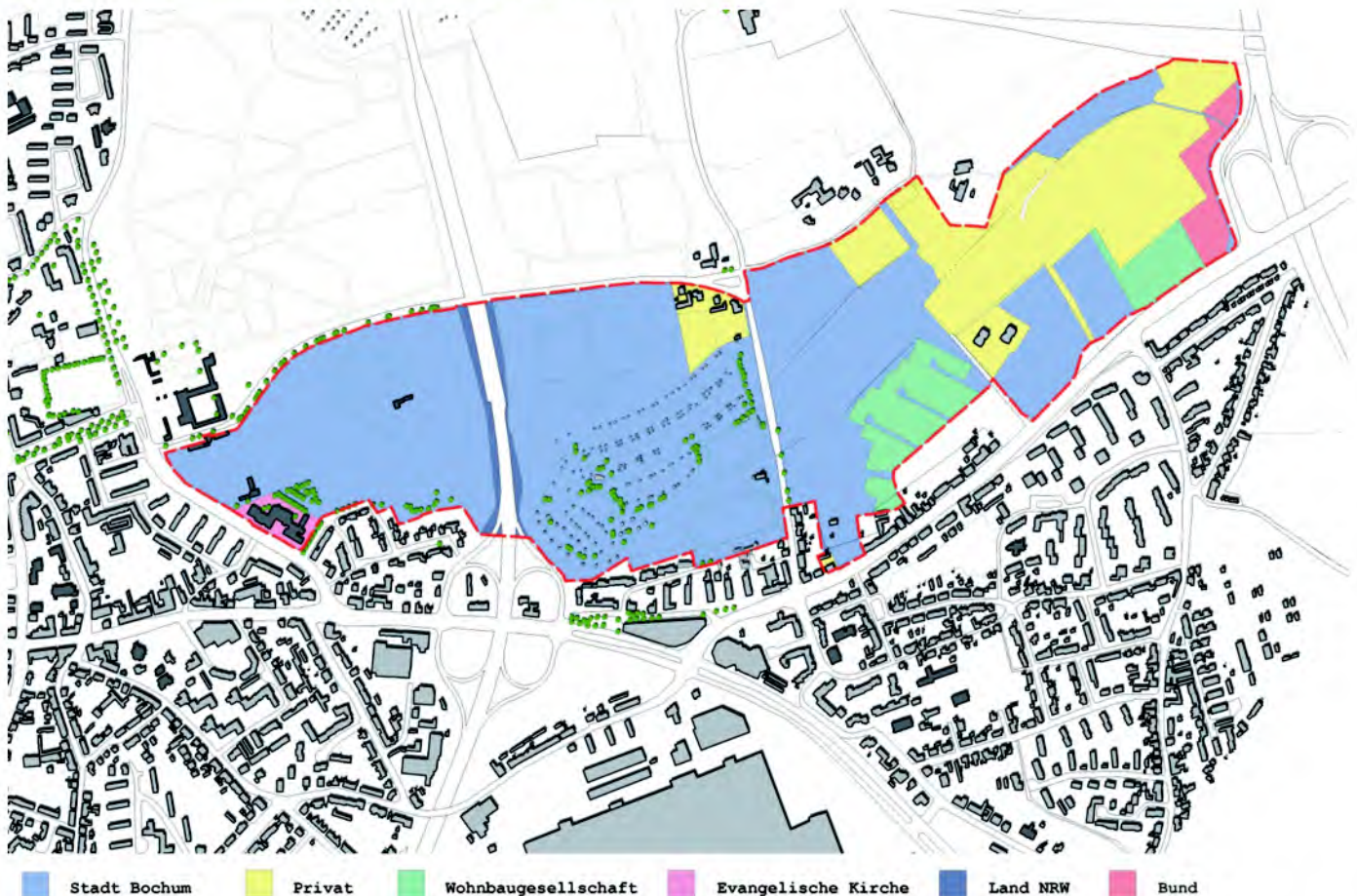
Östlich der Havkenscheider Straße ist ein temporäres Landschaftsschutzgebiet festgesetzt, das durch den Bebauungsplan 679 I in Teilen bereits aufgehoben wurde. Weiterhin befindet sich innerhalb des erweiterten Betrachtungsraums ein geschützter Landschaftsbestandteil. Dabei handelt es sich um eine Geländemulde im östlichen Teil des Hauptfriedhofes, die von besonderer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz ist.

5. Eigentumsverhältnisse

Etwa 90% der Freiflächen innerhalb des Rahmenplangebietes befinden sich in städtischem Grundeigentum. Innerhalb des Umlegungsgebietes besitzt neben der Stadt Bochum auch die vbw Bauen und Wohnen GmbH größere

Grundstücksflächen. Privates Grundeigentum findet sich im Osten des Rahmenplangebietes im Umfeld der Bauernschaften Havkenscheid sowie entlang der Siedlungsbereiche am Südrand des Plangebietes.

Eigentumsverhältnisse innerhalb des Rahmenplangebietes



IV Ziele des Projektes

In der Vorbereitungsphase des Planungsprozesses wurden mit den beteiligten Schlüsselpersonen der Politik, der Wissenschaft, der Verwaltung, aber auch aus dem Planungsgebiet und auf Vorschlag der beteiligten Büros Ziele für die Entwicklung des Gebietes und der entsprechenden Bebauung erörtert und zur Grundlage der Planung erhoben. Sie entsprechen internationalen Standards für eine nachhaltige Bebauung, wie sie in den USA, in Großbritannien und in ausgewählten Modellprojekten in Deutschland praktiziert werden und fungieren als Selbstbindung für die Planung. Sie sollen sowohl für die Planerstellung und die öffentliche Kommunikation als auch für die spätere Evaluation des umgesetzten Projektes als Richtschnur dienen. Die zehn Ausgangsthesen lauten:

- 1 Das Projekt dient der Qualifizierung eines Randes der „Zwischenstadt“ im Übergang von der „Stadt zur Landschaft“ im Kern des Ruhrgebietes – ein Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der postindustriellen Stadt-Landschaft und der Begrenzung der Zersiedlung.
- 2 Es geht im Projekt um ökonomisch werthaltiges Wohnen mit besonderer städtebaulicher Gestaltung, das sich abhebt von vergleichbaren Quartieren in der Region und darüber hinaus.
- 3 Das gewählte Rahmenplanverfahren greift Prinzipien des New Urbanism auf und verbindet diese mit Erfahrungen und Praktiken in Deutschland: das Charrette-Verfahren mit betroffenen Bürgern, lokalen Experten und institutionellen Verantwortlichen in Zusammenarbeit mit nationalen sowie internationalen Planern (USA).
- 4 Es wird die Umsetzung hoher ökologischer und sozialer Standards betrieben, um offensiv der Frage einer Qualifizierung des „Randes“ zwischen Stadt und Grünzug zu begegnen.
- 5 Der Charakter des neuen Quartiers soll autoreduziert sowie fußläufig und fahrradfreundlich werden. Die öffentlichen Räume sollen vielfältig nutzbar sein.
- 6 Grundsätzlich geht es um die Einfügung der Siedlungsanlage in das ökologische System und die



Landschaft des „Grünzuges E“ sowie um eine Aufwertung des „Zwischenstadtrandes“.

7 Soziale Gestaltung heißt die Schaffung eines breit gefächerten wohnungstypologischen Angebotes sowie eine generationenfreundliche Gestaltung mit „öffentlichen Räumen für alle“.

8 Als soziokulturelle Ziele des Wohnens werden Angebote für verschiedene Nutzergruppen angestrebt – mit dem Anspruch etwas „Besonderes“, eine „Adresse“ zu schaffen.

9 Eine städtebauliche Anbindung an die vorhandene Bebauung und eine Gestaltung des Übergangs von Stadt zu Land mit Erhalt bzw. Wiederherstellung wesentlicher kulturlandschaftlicher Strukturen im Gebiet (Landwirtschaft, Landschaftsqualitäten, Gehöfte, Wasserläufe, Bodengüte u. ä.) werden als Prämissen angesehen.

10 Die Planung ist als Rahmen angelegt, der konkrete städtebauliche Bilder enthält, aber nicht statisch ausgerichtet wird – eine schrittweise Umsetzung ist ebenso anvisiert wie eine Anpassungsfähigkeit an Veränderungen.

Dr. Dieter Kraemer
Geschäftsführer vbw Bauen und
Wohnen GmbH



Charrette - Stadtplanung mal anders!

Als beteiligter Grundstückseigentümer des Bearbeitungsbereichs haben wir das Verfahren mit höchster Spannung begleitet. International besetzt, innovative Ansätze, insbesondere das Leitmotiv des Landschaftsraumes für den Städtebau sind überzeugend. Wichtig, für die VBW als Investor, ist die zeitnahe Übertragung der Ideen in umsetzbare Projektbausteine.

V Das „Transect-Modell“ - eine Grundlage für das Planungsverständnis an diesem Ort

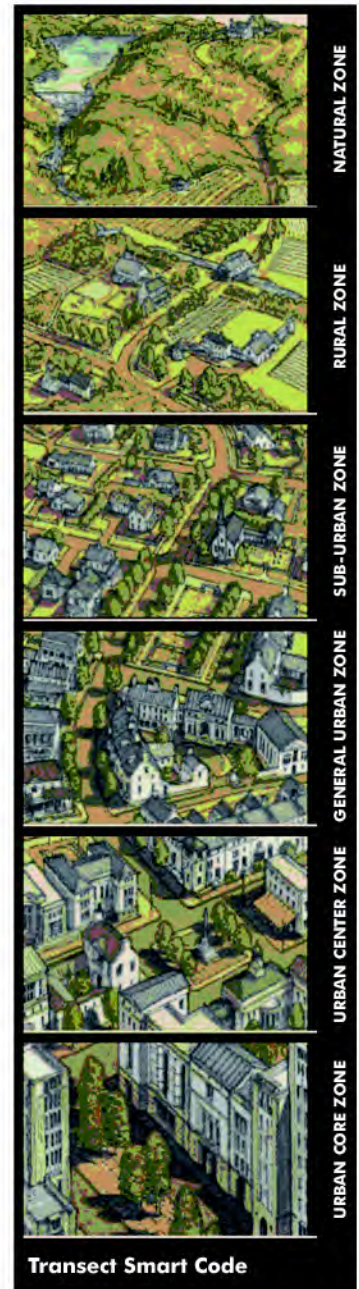
Die europäische Stadt ist gekennzeichnet durch einen klaren Aufbau in ihrer Struktur: ein dichtes, kompaktes Zentrum (im Mittelalter von einer Mauer umgeben) mit – in der Regel – den höchsten Bauwerken. Daran schließen sich kompakte Wohnbereiche aus der Gründerzeit an, denen wiederum lockerere Gebiete mit geringerer Dichte folgen, bis die Bebauung schließlich in die landwirtschaftlichen und Waldgebiete übergeht.

Dies ist natürlich ein Idealmodell. Seit dem 2. Weltkrieg wurde es massiv überformt und ist vielfach kaum noch zu erkennen. Das Modell der europäischen Stadt aber hat sich erhalten und wirkt bis heute fort. Es kann als eine Grundform der Identität angesehen werden, welche sich zugleich als nachhaltig erwiesen hat. Die Modifizierungen, die dieses Modell erfahren hat, sind vor allem durch die Industrialisierung, durch den Ausbau von Infrastrukturen und durch die Suburbanisierung, also durch die sog. „Zwischenstadt“ erfolgt. Es zeigte sich, dass für den Standort am Havkenscheider Feld dieses Modell geeignet ist für die Suche nach einem adäquaten Planungsansatz. Dies muss

nicht für andere Standorte zutreffen. Es kommt also auf die konkrete Situation an und nicht auf ein Überstülpen universeller Modelle auf jede Lage.

Das Modell verdeutlicht räumlich, was die Identität des Planungsraumes und dessen Einbindung in die Stadt kennzeichnet. Es handelt sich dabei nicht um eine amorphe Ansammlung von verschiedenen städtebaulichen Gebieten, sondern um ein historisch gewachsenes Gebilde, das eine klar erkennbare Struktur im Übergang vom Stadtzentrum zum Grünzug E hat, die die Grundlage für eine Orientierung in der Stadt, für eine qualitative Unterscheidung der einzelnen Bereiche und schließlich für das Rahmenplanverfahren darstellt. Damit kann man nun für die Planung die einzelnen Gebietstypen identifizieren und entsprechend ihrer räumlichen Strukturen entwickeln.

Das Modell dient der bildlichen Vermittlung von Planungsabsichten in der öffentlichen Diskussion. Bei der Anwendung des Modells in der Planung konnten auch die Erfahrungen der amerikanischen Planer aus vergleichbaren Situationen Eingang finden.



Transect Smart Code

Transect-Modell und Raumkategorien (Schematische Darstellung)



Das Plangebiet am Havkenscheider Feld befindet sich am komplizierten Übergangsbereich der Transect-Zonen R 3, 5, 6 und 7, welche hier in dichter Folge erscheinen (vgl. Abbildung). Aus dieser Darstellung leitete sich die grundsätzliche Positionierung für die städtebaulich-landschaftliche Planung ab:

Im Bereich der Transect-Zone R 3 „Stadtrandlage“ soll eine eher urbane, wenig geschossige Bebauung angesiedelt werden, während in den Zonen R 5 „Infrastruktur“ und R 6 „Stadtrand“ eine parkartige Gestaltung mit Wiederherstellung von natürlichen Wasserläufen sowie einer Grenzaus-

prägung der Wohnbebauung erfolgt. Der Bereich R 7 soll als landwirtschaftliche Zone gesichert und erhalten bleiben. Infrastrukturen der Naherholung (z. B. Sportplätze) sollten in die Zone R 6 integriert werden.

Für die Ausprägung des Übergangsbereiches zwischen Stadt und Grünzug spielt der vorhandene Grünbestand im Plangebiet eine wichtige Rolle. Der Charakter der einzelnen Transect-Zonen wird durch die bestehenden Baumstrukturen gestützt. In den Transect-Zonen R 3 bis R 5 orientiert sich der Baumbestand an der vorhandenen Infrastruktur oder ist das Ergebnis geordneter Anpflanzungen wie im Bereich der ehemaligen Stadtgärtnerei. In den Bereichen R 5 und R 6 ist

hingegen eine natürliche Entwicklung des Grünbestandes ablesbar. Hier sind die Gehölze entlang landschaftlicher Elemente wie vorindustrieller Wege, Hügel sowie an früheren Bachläufen anzutreffen. Dieser Charakter soll in der Planung bewahrt und weiterentwickelt werden.

So werden die noch vorhandenen Bestände des Großgrüns der Stadtgärtnerei – meist lineare Strukturen – weitgehend erhalten und in die neuen Baugebiete integriert. Daraus erwächst eine Aktivierung des „Geistes des Ortes“, des „genius loci“. Zusätzliche Grünbereiche werden im Zuge der Wieder- bzw. Neuschaffung von Wasserläufen entstehen.



Grünstrukturen ehem. Stadtgärtnerei



Dr. Harald Kegler
Professor für Stadtplanung,
Bauhaus Universität Weimar

Die aufgeschlossen-kritische und zugleich konstruktive Atmosphäre, die in Bochum herrscht, hat uns als internationales Kernteam der Charrette beflügelt und dazu beigetragen, dass in kurzer Zeit ein solches strategisches Ergebnis erreicht werden konnte. Der mit intensiver Beteiligung erarbeitete Rahmenplan kann als Grundsatzdokument für den städtebaulichen Umgang mit dem Rand der Stadt angesehen werden. Die Eigentümer und Träger verfügen nunmehr über einen Plan, der ihnen als Basis für die weitere Bearbeitung bis zur schrittweisen Umsetzung dienen kann. Er wird nicht in allen Einzelheiten 1:1 realisiert werden, darin sind sich alle einig, aber hat die Richtung vorgezeit und den qualitativen Anspruch formuliert, der an eine Gestaltung gelegt werden muss. Das bedeutet aber auch, sich zukünftig dieses Anspruches zu erinnern. Die Alltagszwänge verleiten allzuoft, sich kurzfristigen, scheinbar unumgänglichen Notwendigkeiten zu beugen. Der im breiten Dialog erarbeitete Rahmenplan soll also auch das Gewissen für die langfristige Umgestaltung des Stadtrandes sein. Die Charrette hat gezeigt, dass, wenn sich unter moderierender Hand und mit fachlichem Input versehen, viele „vor den Karren“ spannen, ein anspruchsvolles Resultat im Sinne nachhaltigen Stadtumbaus erstellt werden kann.

VI Ablauf und Ergebnisse der Charrette-Woche im Mai 2009



Montag, 4.5.: Ideenfindung

Das Charrette-Team teilte sich in einzelne Gruppen, die auf den Ebenen Gesamtstadt, Gesamtgebiet und Teilbereiche jeweils erste Überlegungen für eine Planung erstellten. Diese Ergebnisse wurden am Ende des ersten Tages im Forum öffentlich diskutiert, kritisiert und für die weitere Bearbeitung und Verdichtung vorbereitet. Auffallend war dabei, dass über die Strategie und die Ansätze für die Gestaltung des Gesamtgebietes bereits Konsens in den Grundzügen herrschte, wohingegen auf der Ebene der Baugebiete noch Dissens vorlag, jedoch eine ganze Reihe produktiver Einzellösungen enthalten waren. Nach intensivem Austausch innerhalb des Charrette-Teams wurde dann für den zweiten Tag eine systematische Bearbeitung vereinbart.

Dienstag, 5.5.: Strategiefindung

Die grundsätzliche Basis für den Masterplan wurde in der Wiederbelebung der vorindustriellen Strukturen der angrenzenden Landschaftsräume gesehen, um die Qualität des Grünzuges E zu stärken und zugleich die Wohnareale zu attraktivieren. Als Modell für die Einordnung der Wohnareale und deren prinzipielle Auslegung wurde das Transect-Modell auf die Situation in Bochum mit der typischen „Zwischenstadt-Lage“ am Rande der Stadt angepasst. Zudem wurde vereinbart, an die vorhandenen Strukturen in den Arealen anzuknüpfen und diese in einen hochwertigen Städtebau zu integrieren. Außerdem wurden die Fragen der Ausbildung klarer Grenzen, verdichteter Bauformen, der Reduzierung des Verkehrs und der Landschaftsentwicklung (Freizeitbereich) erörtert. Die Diskussionen sowohl mit der zuständigen Verwaltung als auch im Forum ergaben, dass die grundlegenden strategischen Ansätze geteilt werden. Von lokalen Akteuren kamen Einwände bezüglich einer Überbauung der Sport- und Tennisplätze in der Nähe des





Haupteinganges vom Friedhof, seitens der Landwirte, die eine Einschränkung ihrer bewirtschaftbaren Flächen befürchteten und von Unternehmen, die ebenfalls ihre Verdrängung befürchteten. Ein wesentlicher Kritikpunkt an der bisherigen Führung des überregionalen Radweges (Emscher-Ruhr Parkway) durch das Landwirtschaftsgebiet des Havkenscheider Feldes konnte bereits an diesem Tage durch eine Alternativstrecke konstruktiv geklärt werden. Die generelle Richtung und die Schwerpunkte der Bebauung wurden an diesem Tage fixiert und fanden grundsätzliche Zustimmung, wenngleich nicht alle Befürchtungen ausgeräumt werden konnten.

Mittwoch, 6.5.: Detaillösungen

Die Arbeitsgruppen des Charrette-Teams wurden neu aufgeteilt und widmeten sich den Bebauungsformen, der Verkehrsführung, der Prinzipgestaltung des Erholungs- und Freizeitparks auf dem Gelände der Radtrainingsstrecke, der Führung des Regenwasserbaches sowie der Architekturtypologie. Die Themen Energieversorgung und Einbeziehung der Evangelischen Fachhochschule in die Bebauung wurde mit den jeweiligen Vertretern erörtert. Dabei konnte Übereinkunft erzielt werden, dass das Hauptgebiet (ehem. Stadtgärtnerei) mit einer Geothermieanlage wärmeseitig versorgt werden sollte, womit eine Autarkie erreicht werden kann. Die Evangelische Fachhochschule begrüßt eine städtebauliche Einbindung der Schule in das Areal. Das Hauptproblem ist die Lösung der Stellplatzfrage. Die vorgeschlagene Lösung des Charrette-Teams, eine Tiefgara-





ge, findet zwar eine gewisse Zustimmung, die Klärung der finanziellen Frage bleibt jedoch offen. Mit der Tiefgarage wird zugleich die angestrebte autoarme Siedlung als Ziel ermöglicht. Im Kern des Wohnbereiches auf der ehemalige Stadtgärtnerei wird ein Shared-Space-Konzept (gemischt genutzte Straßen- und Platzräume) vorgeschlagen.

Donnerstag, 7.5.: Durcharbeitung

Es werden vier Wohninseln identifiziert, die jeweils einen Namen erhalten (vgl. Rahmenplan):

- „In den Gärten“: Hauptwohnbereich auf der ehemaligen Stadtgärtnerei
- „An den Gärten“: Abrundung der Bebauung südlich der ehemaligen Stadtgärtnerei
- „Über dem Wasser“: Gelände auf dem oberen Sportplatz, westlich der Havkenscheider Straße
- „Am Anger“: Gelände des derzeitigen B-Plan-Gebietes an den sog. Opel-Häusern

Für alle vier Areale wurde eine städtebauliche Struktur gefunden, die von allen getragen wird. Eine Vorstellung dieser Lösung im Forum fand die Zustimmung der VBW Bauen und Wohnen, der Bauverwaltung sowie – im Grundsatz – der Landwirte und der Vertreter der eingebundenen Unternehmen. Auf den Ausbau einer großen städtebaulichen Struktur auf dem Sportareal der Tennisplätze (Nähe Friedhofseingang) wurde verzichtet. Auch das findet Zustimmung. Strittig bleibt der Regenwasserbach bzw. der Teich. Die Bauverwaltung argumentiert mit notwendigen Konsequenzen aus der Zunahme des Wasseranfalls und notwendigen oberirdischen Ableitung, was auch der ökologischen Aufwertung zugute kommt. Hier besteht weiterhin Gesprächsbedarf. Der Rahmenplan nimmt die offene Führung des Regenwassers in einem neuen Bachlauf mit kleinen Teichen auf. Der Freizeitbereich wird so ausgelegt, dass dort mögliche Kompensationen für wegfallende Sportplätze (z. B. für den Teich) integriert werden können. Dieser Park („Havkenscheider Park“) sollte prinzipiell nicht bebaut werden – außer mit für den Sport- und Freizeitbetrieb notwendigen baulichen Anlagen.

Freitag, 8.5.: Durcharbeitung/Präsentation

Für den Hauptteil des Areals, den Bereich der ehemaligen Stadtgärtnerei, wurde ein städtebaulich-freiraumplanerisches Rahmenkonzept im Maßstab 1:1.000 durchgearbeitet. Der Rahmenplan für das gesamte Gebiet (1:2.500) enthält alle Aussagen zur städtebaulichen und landschaftli-



Öffentliches Abschlussforum

In der öffentlichen Debatte des Abschlussforums wurden vor allem folgende Punkte angesprochen: Lärmschutz ist ein unbedingtes Erfordernis – nicht nur, wenn neu gebaut werden sollte, auch derzeit besteht ein erheblicher Schutzbedarf. Die Eigentümer von Flächen am Havkensfelder Feld waren verunsichert und haben Gesprächsbedarf bezüglich der Flächennutzung, der Umlegung und generell der Überarbeitung des B-Planes. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass doch noch zu viel Grünflächen geopfert werden könnten, was aber mit der Flächenbilanz grundsätzlich ausgeräumt werden konnte. Trotzdem ist dies ein ernst zu nehmender Hinweis der Öffentlichkeit. Die Bürgerinnen und Bürger möchten weiterhin an dem nun folgenden Prozess beteiligt werden. Einige brachten zum Ausdruck, dass sie diese Art der kooperativen Arbeit sehr begrüßen und selbst viel gelernt hätten.

chen Entwicklungsstrategie. Es werden Angebote unterschiedlicher Wohnungstypen vorgesehen (Mehrfamilienhaus mit Geschosswohnungen, Reihenhäuser und Einfamilienhäuser unterschiedlicher Größen). Voraussetzung für die Neubebauung des Gebietes ist ein Lärmschutz. Die dichteren Areale liegen zudem in den relativ am wenigsten verlärmten Bereichen. Insgesamt staffelt sich die Bebauung von den dichteren Gebieten am Stadtrand zu den weniger dichten und niedrigeren am Übergang in die Landschaft. Das Element Wasser wird bis in die Wohnbereiche gezogen, was allgemeine Zustimmung fand. Zudem wurden grundsätzliche Modelle für die Ausprägung des Transectes und der Anbindung der Innenstadt von Bochum an den Grünzug E ausgearbeitet.



Öffentliches Abschlussforum

VII Der Rahmenplan

1. Das städtebaulich-freiraum-planerische Konzept

Der in der Charrette erarbeitete Rahmenplan enthält folgende **Grundelemente**:

- Die Landschaft stellt das Rückgrat der Planung dar. Sie wird entlang des neuen Bachlaufes von einem urbanen bis zu einem naturnahen Charakter geführt. Dabei wird letztlich die vorindustrielle Landschaft als natürlicher Bezug gewählt und mit der nachindustriellen Landschaft verbunden.
- Das gesamte Planungsgebiet staffelt sich von urbanen Bereichen mit Blockstruktur, Straßen, Platzanlagen und Arkaden über Reihenhausrandbebauungen bis zu halboffenen, ländlichen Bebauungsstrukturen am westlichen Rand. Damit ist eine Gesamtstruktur entwickelt, die über einen längeren Zeitraum umgesetzt werden kann. Dabei ist es möglich, die jeweiligen Bereiche innerhalb der Gesamtidee zu modifizieren und eine schrittweise Umsetzung vorzunehmen.
- Im urbanen Teil wird das Wasser – als offene Regenwassersammelanlage – in strengen Formen geführt (vom offenen Becken vor dem Friedhof durch eine straßenbegleitende Rinne auf den Platz mit einem Brunnen). Von dort wird das Wasser aus einem Auffangbecken in einen Bach geführt, der schrittweise naturnah gestaltet wird.



- Der vorgeschlagene Stadtgrundriss stellt ein robustes, rationales Grundraster dar, welches eine flexible „Bespiegelung“ mit unterschiedlichen Gebäudetypologien und Nutzungen sowie eine phasenweise Entwicklung ermöglicht. Grundsätzlich ist der Rahmenplan kein unabänderbares Dogma – er gibt eine Richtung an und setzt Maßstäbe für die weitere Ausgestaltung der Planung.

- Die konstituierenden Elemente des Kerngebiets „In den Gärten“ sind stadtsseitig die Solitärbauten der Fachhochschule und des Krematoriums am Ende des Freigrafendamm sowie landschaftsseitig der kreuzförmige Friedhof südlich der geschwungenen Feldmark. Weitere Spuren zur Gebietsgliederung liegen in der Topografie und den orthogonalen Baumstrukturen der ehemaligen Stadtgärtnerei. Ziel ist die Integration und Herausarbeitung dieser Identität stiftenden Elemente im Sinne des *genus loci*.
- Die Siedlungskante zum Park verläuft polygonal und steht im spannungsvollen Verhältnis zu den geschwungenen Siedlungsrändern auf der Südseite. Der Park selbst erhält somit eine perspektivisch wirksame Aufweitung zur Landschaft und räumliche Verengungen, bevor er westlich am Stadttor sein Ende findet.
- Der urbane, dichte Bereich „In den Gärten“ - im Übergang zur Stadt - gruppiert sich um einen zentralen, pittoresken Platz mit Arkaden, welcher neben der bestehenden Fachhochschule auch andere Funktionen aufnehmen und somit einen Ort städtischen Lebens schaffen kann. Hier können sich kleinere Dienstleistungseinrichtungen ansiedeln. Insgesamt wird aber die Versorgung des Gebietes durch die in der Nähe gelegenen Versorgungsbe- reiche Altenbochum und Laer gewährleistet. Die



Entwicklung eines neuen Stadtteil- oder Nahversorgungszentrums ist nicht notwendig.

- Für die einzelnen Wohnbereiche ist städtebaulich ein differenziertes Spektrum an Haustypen vorgesehen: vom Einfamilienhaus bis zum Wohnen im mehrgeschossigen Block, jeweils in verschiedenen Größen. Damit ist den potenziellen Bauherren eine Auswahl eröffnet. Gleichzeitig wird damit auch eine soziale Vielfalt unterschiedlicher Bewohner (Pärchen, Familien, Generationenwohnen, Herkünfte etc.) möglich.
- Der Städtebau enthält keine solitären Objekte und Kunstformen; vielmehr ist jeweils ein räumliches Ensemble mit charakteristischer zurückhaltender

Rahmenplan Havkenscheider Feld

Charrette-Team 2009



Hofstellen
Havkenscheid

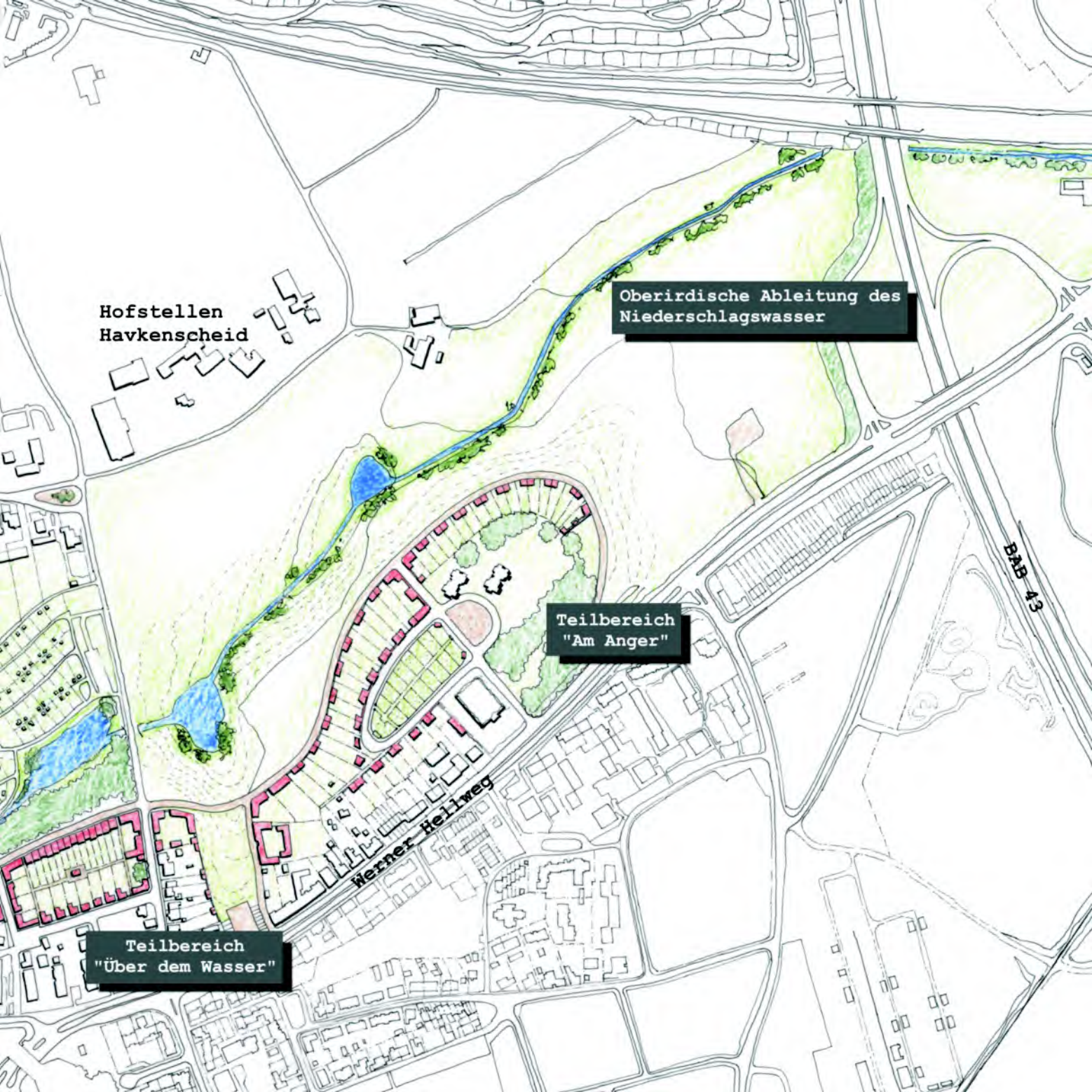
Oberirdische Ableitung des
Niederschlagswasser

Teilbereich
"Am Anger"

Teilbereich
"Über dem Wasser"

Werner Hellweg

BAB 43

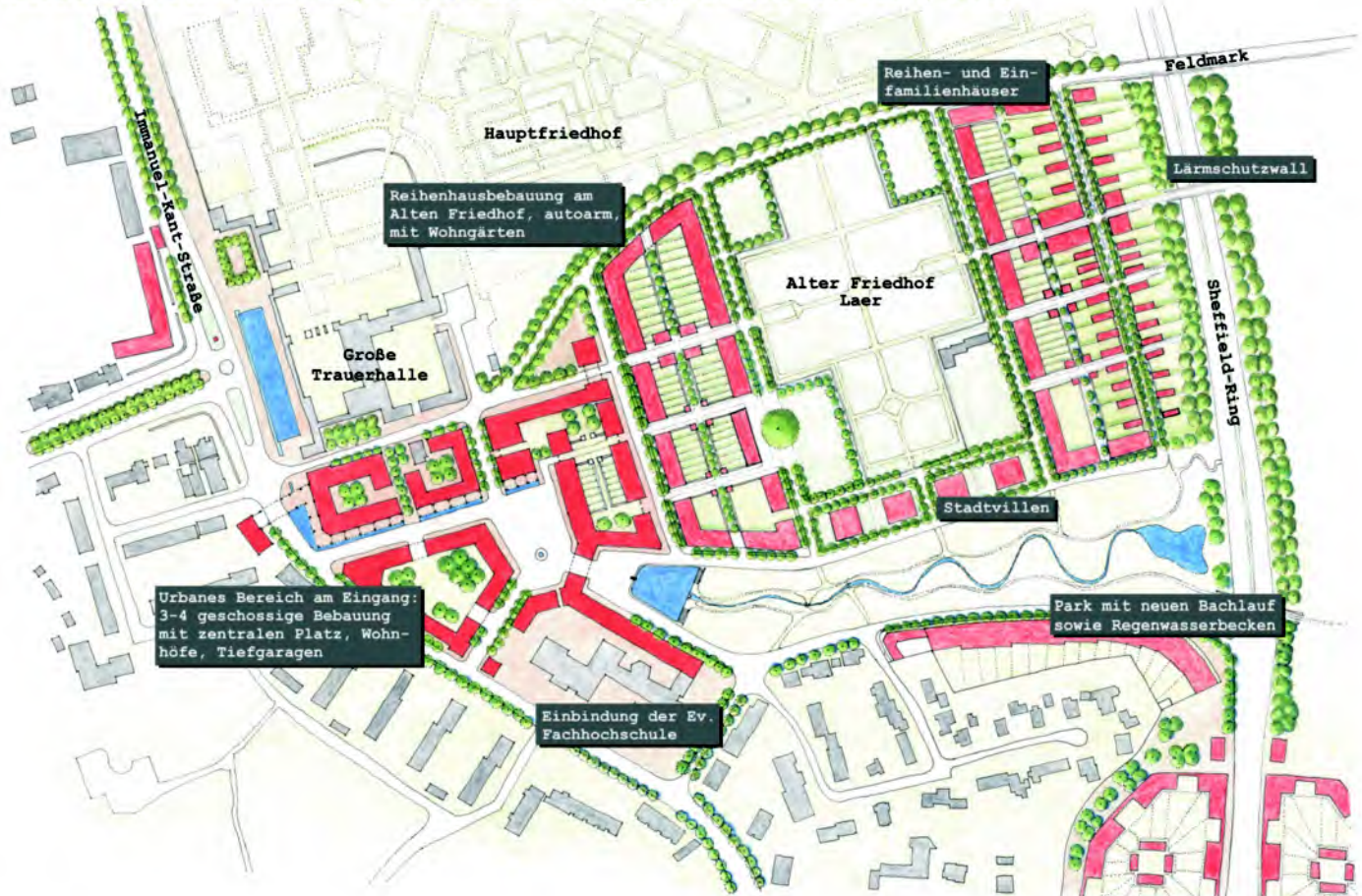


Besonderheit gestaltet worden, das architektonisch flexibel ist. So bildet der historische Friedhof einen „Gegenpol“ zum neuen Stadtplatz als Ort der Kontemplation und des Rückzugs.

- Generell sind für eine Nutzung des gesamten Gebietes differenzierte Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Der Autoverkehr im Gebiet soll durch die Anlage zentraler Stellplätze reduziert werden.

Rahmenplan - In den Gärten

Städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept, Charrette-Team, 2009



2. Schrittfolge einer möglichen Umsetzung

Die beiden Bereiche „Am Anger“ und „In den Gärten“ können als erste Bausteine umgesetzt werden. Die städtebauliche Abrundung „An den Gärten“ bedarf hingegen vorberei-

tender Lärmschutzmaßnahmen. Der Teilbereich „Über dem Wasser“ ist für eine spätere Realisierung vorgesehen. Die Bebauung der bisherigen Zufahrtsbereiche auf den Sheffield-Ring ist ein Thema für die fernere Zukunft, da sie einen verkehrlichen Rückbau des Rings voraussetzt. An das notwendige Öffnen des Bachlaufes knüpft sich die Frage





3. Verkehrskonzept

Langfristig ist vorgesehen, dass die Erschließung netzartig alle Teilbereiche verbindet. Für die einzelnen Bauabschnitte sind zunächst folgende Erschließungssysteme angedacht:

In den Gärten: Die innere Erschließung erfolgt unter Nutzung des Shared-Space-Konzeptes, wobei alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt Straßen- und Platzräume nutzen. Auf eine Trennung der Verkehrsbereiche in Fahrbahn, Geh- und Radwege wird verzichtet. Erfahrungen aus den Niederlande zeigen, dass sich sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Sicherheit erhöhen.

Die Zufahrt für alle Wohnbereiche wird von außen durch Anliegerstraßen gewährleistet. Zudem werden zusätzliche Fußwegeverbindungen vorgesehen, die die beiden Friedhöfe, die einzelnen Wohnbereiche sowie die umgebende Landschaft verknüpfen.

nach der Umgestaltung des unteren Sportplatzes. Hierfür ist Ersatz zu schaffen, welcher im neu gestalteten Havkenscheider Park entstehen kann.

Das Wohngebiet „Am Anger“ stellt eine Modifikation des vorhandenen B-Plans dar, welcher einer Bebauung am Nordhang mit Ausgriff in die Landschaft Vorschub leisten würde. Diese Orientierung hat sich als kontraproduktiv erwiesen. Wenn die Zersiedlung begrenzt und zugleich die Wohnqualität erhöht werden soll, bedarf es einer Änderung des Bebauungsplanes.

Mit der im Rahmenplan vorgeschlagenen Gruppierung der Bebauung um einen zentralen Anger wird eine imagebildende städtebauliche Form geschaffen. Die einzelnen niedrig geschossigen Gebäude folgen der Topografie und markieren einen deutlichen Siedlungsabschluss zu den angrenzenden landwirtschaftlich geprägten Bereichen.



Erschließungssystem Rahmenplangebiet



An den Gärten: In einem ersten Schritt werden die wenigen neuen Grundstücke über Stichstraßen erschlossen. Längerfristig können diese dann auch verbunden werden.

Über dem Wasser: Das Gebiet wird von Außen erschlossen. Durch Wohnwege werden die einzelnen Grundstücke erreicht.

Am Anger: Das Areal wird mit einer äußeren Anliegerstraße erschlossen. Bei einem weiteren Ausbau werden dann innere Wohnwege hinzugefügt.

Sheffield-Ring: Eine Vision

Als eine längerfristige Vision schlägt das Charrette-Team vor, den Sheffield-Ring in eine leistungsfähige Stadtstraße umzubauen. Die ausladenden Kreuzungsbereiche sollten zurück gebaut und baulich gefasst werden. Auf diese Weise wird nicht nur eine Reduzierung des Flächenverbrauchs vorgenommen, sondern auch der urbane Charakter zurück gewonnen. Außerdem würde eine solche städtebauliche Lösung den Verkehr „urbanisieren“, d. h. verlangsamen und damit sicherer machen. Die Durchlässigkeit wird nur geringfügig verringert. Diese Vision baut zudem darauf, dass sich die Mobilität in den nächsten Jahrzehnten verändern und die Lärmbelastung durch den Einsatz neuer Techniken verringert wird.



Sheffield Ring übermorgen

4. Energiekonzept

Für die einzelnen Abschnitte ist eine differenzierte Wärmeversorgung vorgesehen. Der Bereich „In den Gärten“ wird durch eine geothermische Wärmepumpe für oberflächennahe Erdwärme beheizt. Hier kann mittels eines Nahwärmenetzes die an wenigen Stellen erzeugte Wärme (im Sommer auch als Kühlung verwendbar) eingespeist werden. Entsprechende Aussagen des Geothermie Zentrums Bochum liegen vor und dienen als Ansatz für die städtebauliche Planung. Die hier vorgesehene dichtere Bebauung ist für ein Nahwärmenetz erforderlich. An dieses Netz kann auch die Evangelische Fachhochschule sowie gegebenenfalls der Bereich „An den Gärten“ angeschlossen werden. Die Bereiche östlich des Friedhofes würden eine separate geothermische Versorgungsanlage erhalten.

Das Wohngebiet „Am Anger“ ist grundsätzlich an eine in der Nähe liegenden Fernwärmeleitung anbindbar, was jedoch im Detail weiter zu prüfen wäre. Hier könnten aber auch dezentrale Einheiten gebildet werden, die ebenfalls auf Wärmepumpenbasis versorgbar sind.

Auf den Gebäuden, die von der Himmelsrichtung und Dachneigung geeignet sind, sollen solarthermische Wärmeunterstützungen und Photovoltaikanlagen errichtet werden. Letztlich sollen die Wohnbereiche überwiegend durch regenerative Energien versorgt werden.

Ludger Basten

Professor für Wirtschafts- und Sozial-
geographie, TU Dortmund



Im Rahmen des Charrette-Verfahrens zum Havkenscheider Feld hat sich eine Reihe von Interessierten und Betroffenen eingebracht und zu Wort gemeldet. Das Charrette-Team hat aus diesen Anregungen und aus intensiven internen Diskussionen eine Reihe von Ideen entwickelt bzw. weiterentwickelt, woraus letztlich eine interessante konzeptionelle wie gestalterische Lösungsmöglichkeit für die anstehende Aufgabe entstanden ist. Dem materiellen Ergebnis (kein Plan im herkömmlichen Sinne) steht aber – mindestens genauso wichtig – das prozessuale Ergebnis gegenüber, das Ausprobieren und Einüben eines für Bochum neuen Planungsinstruments. Dies erfordert von vielen (potenziellen) Beteiligten eine viel breitere Bereitschaft zum aktiven Mitmachen, viel Übung und Geduld, könnte aber letztlich eine andere Planungskultur hervorbringen.

5. Umsetzung der Planungsziele

Die Ausgangsthesen (vgl. Kapitel IV) waren für die Planungsarbeit grundsätzliches Leitmotiv. Eine hier vorgenommene Überprüfung der Planung an diesen selbstgesteckten Zielen erlaubt eine erste Bewertung. Zugleich wollen die Autoren damit die weitere Diskussion über die Planungen eröffnen und bei der Umsetzung ein Instrument der Reflexion anbieten, das bei den weiteren Ausarbeitungen als Orientierungsfaden fungiert. Natürlich können die Ziele auch im weiteren Vorgehen selbst präzisiert werden. Da sich die Planung im Wesentlichen auf der strukturellen Ebene und nicht im hochbaulichen Detail bewegt, sind die Aussagen der These 4 eher als leitende Kriterien für die weitere Umsetzung anzusehen. Bei den anderen Punkten sehen die Autoren eine weitgehend erreichte Annäherung an diese Ziele:

Die Frage der Ausbildung von Siedlungsrändern (vgl. These 1) ist von zentraler Bedeutung für die Eindämmung der Zersiedlung und des weiteren Flächenverbrauches. Das Transect-Modell kann hier ein Hilfsmittel sein. Der Übergang zwischen Freiraum und baulich geprägten Bereichen bestimmt die Qualität einer Stadt und darf deshalb keine Zufallsgröße sein. Im Regionalen Flächennutzungsplan der Städteregion Ruhr ist die Notwendigkeit der Ausprägung von Randbereichen als für die Bauleitplanung zu berücksichtigender Grundsatz verankert.



Spielende Kinder

Die Debatte um die Sicherung sowohl landschaftlicher und ökologischer Qualitäten als auch der Erhalt landwirtschaftlicher Nutzungen muss offensiv und mit den Beteiligten weitergeführt werden.

Mit der Unterscheidung in charakteristische Wohnbereiche („Am Anger“ etc.) können differenzierte Wohnansprüche realisiert werden, ohne dass es zu einer Zersiedlung kommt.

Der Autoverkehr in den Wohnanlagen soll, wie in These 5 formuliert, durch flankierende Maßnahmen, wie die Errichtung zentraler Stellplatzanlagen, die Anbindung an das städtische Fahrradwegenetz oder eine verbesserte Anknüpfung an den Busverkehr, maßgeblich reduziert werden.

Die konkrete bauliche Ausformung der öffentlichen Räume, aber auch die differenzierten, angepassten Wohnangebote

und die Erschließung mit dem ÖPNV sind Aufgaben, die im Zuge der Umsetzung auch langfristig eine zentrale Rolle spielen müssen. Ziel ist eine generationenfreundliche Gestaltung der öffentlichen Räume sowie die Schaffung eines breit gefächerten Wohnangebotes (vgl. These 7).

Die Planung ist als Rahmen angelegt, der konkrete städtebauliche Bilder enthält, aber nicht statisch ausgerichtet wird. Anpassungen des Rahmenplanes werden sich auch im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess an den genannten Zielen orientieren.



VIII Ausblick

Das Rahmenplangebiet stellt für Bochum eine besondere Entwicklungsfläche dar. Zielvorstellung für das Planverfahren ist die Errichtung kompakter Wohnquartiere entlang der Ränder des Havkenscheider Feldes, die sich harmonisch in den umgebenden Landschaftsraum einfügen und durch ihre besonderen ökologischen Standards überzeugen. Zugleich sollen die vorhandenen Freiraumbereiche ökologisch aufgewertet und in ihrer Funktion für die Landwirtschaft und Naherholung gestärkt werden. Letztendlich gilt es, die sich teils widerstrebenden Ansprüche der Landwirtschaft, des Naturschutzes, der Naherholung und nicht zuletzt des Wohnens miteinander in Einklang zu bringen und ein ausgewogenes städtebaulich-freiraumplanerisches Konzept zu erarbeiten.

Die Umsetzung dieser Zielvorstellung erfordert einen kontinuierlichen Planungsprozess, der mit der durchgeführten Charrette seinen Auftakt genommen hat. Mit dem Charrette-Verfahren hat sich die Stadt bewusst für eine Planungsmethode entschieden, die bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt auf ein größtmögliches Maß an Öffentlichkeit setzt und den intensiven Austausch mit den Betroffenen sucht. In enger Abstimmung mit lokalen Entscheidungsträgern, Experten, Anwohnern und der Verwaltung konnte das Planungsteam so in kürzester Zeit eine Planungsvision für den abgesteckten Planungsraum generieren. Diese Idee gilt es im weiteren Planungsprozess zu einem abgestimmten Gesamtkonzept zu verdichten und in Zusammenarbeit mit potentiellen Investoren wie der VBW Bauen und Wohnen GmbH umzusetzen. Neben der Schaffung von Planungs-

recht ist im nächsten Schritt insbesondere die Konkretisierung des städtebaulich- und freiraumplanerischen Rahmenkonzepts erforderlich. Bei der nun anstehenden Konkretisierung müssen veränderte Rahmenbedingungen (u. a. Stellplatzsituation der Evangelischen Fachhochschule) beachtet werden. Dazu werden aktuell Planungsvarianten ausgearbeitet, die in den weiteren Beteiligungsprozess einfließen. Des Weiteren sind die im Rahmenplan skizzierten Bebauungs- und Nutzungsstrukturen zu qualifizieren, belastbare Verkehrs- und Entwässerungskonzepte zu entwerfen und Lärmberechnungen sowie Kartierungen der Flora und Fauna durchzuführen.

Auch wenn der Fortgang des Planungsprozesses nicht mit der Beteiligungsintensität wie die Charrette durchgeführt werden kann, so hat der Workshop wesentlich dazu beigetragen, in eine intensive öffentliche Diskussion über die zukünftige Entwicklung des Havkenscheider Feldes einzusteigen.

Eine wichtige Rolle spielen die in der Charrette entwickelten Ideen für eine klimaschonende und energieeffiziente Stadtentwicklung auch für die aktuelle Bewerbung zur „Innovation City“.

Daten und Zahlen zum Rahmenplan

Flächenaufstellung und Stellplatzbedarf für das Quartier „In den Gärten“

Grund- und Bruttogeschossflächen

Block1	GR	Geschosse	BGF
1	1.642 m ²	3	4.926 m ²
2	1.026 m ²	3	3.078 m ²
Summe	2.668 m²		8.004 m²

Block2	GR	Geschosse	BGF
1	977 m ²	3	2.931 m ²
2	1.084 m ²	3	3.252 m ²
3	522 m ²	3	1.566 m ²
Summe	2.583 m²		7.749 m²

Block3	GR	Geschosse	BGF
1	1.128 m ²	3	3.384 m ²
2	285 m ²	3	855 m ²
3	505 m ²	3	1.515 m ²
4	1.503 m ²	3	4.509 m ²
5	214 m ²	3	642 m ²
6	355 m ²	3	1.065 m ²
Summe	3.990 m²		11.970 m²

Block4	GR	Geschosse	BGF
1	263 m ²	3	789 m ²
Summe	263 m²		789 m²

Block5	GR	Geschosse	BGF
1	101 m ²	3	303 m ²
2	388 m ²	3	1.164 m ²
Summe	489 m²		1.467 m²

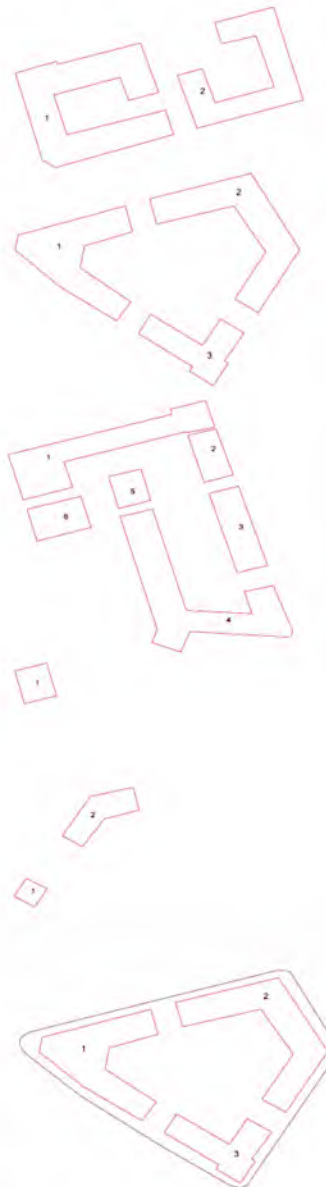
GESAMT	9.993 m²		29.979 m²
---------------	----------------------------	--	-----------------------------

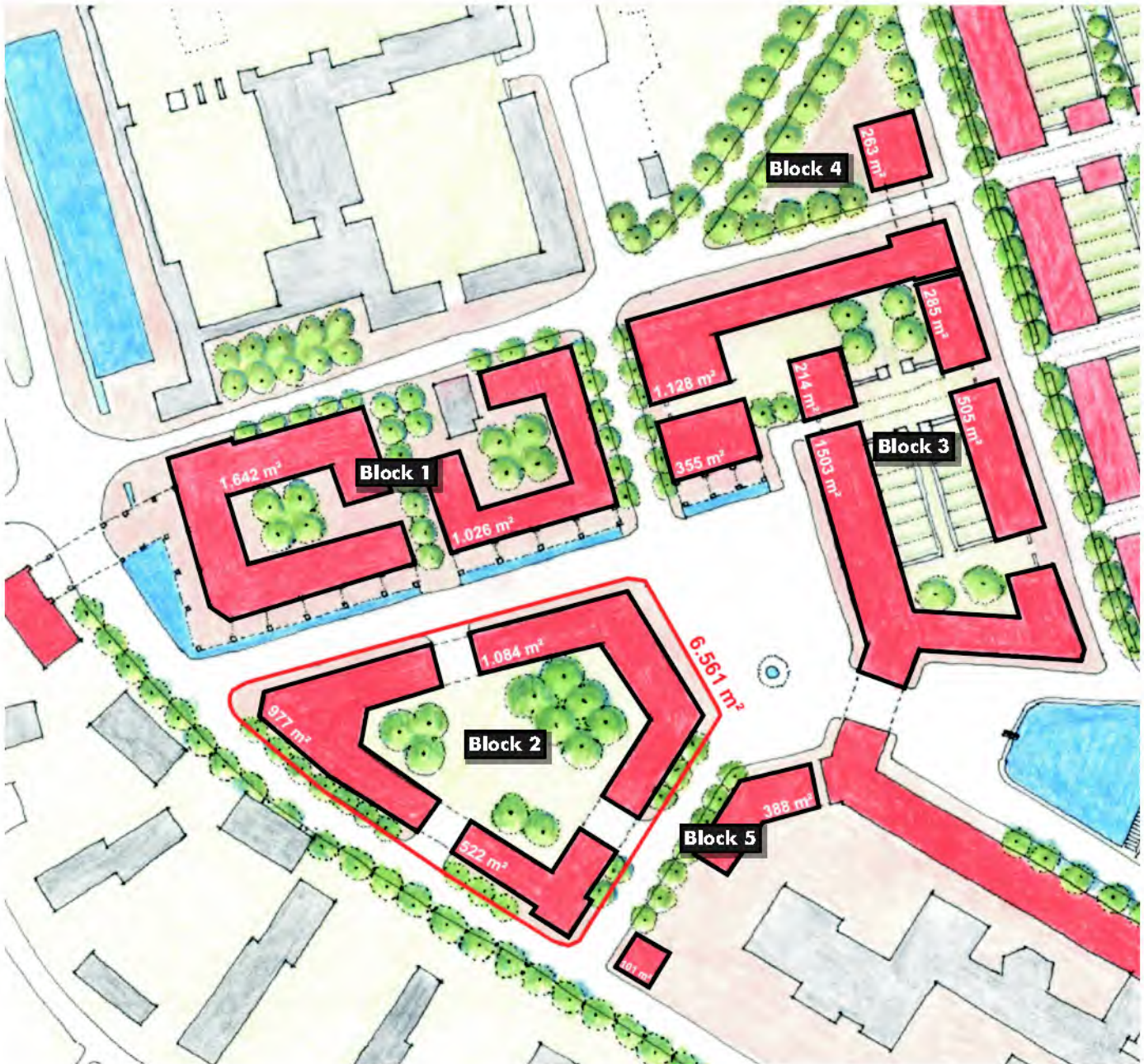
Stellplatzbedarf

BGF gesamt	Größe/WE	Anzahl WE	Stellplatz/WE	Stellplatzbedarf
29.979 m ²	120	249,825	1,00	250

Stellflächennachweis

Grundstück	Fläche pro Stellplatz TG	mögliche Stellplätze
6.561 m ²	25 m ²	262





Das Charrette-Team

- Dr. Harald Kegler (Leiter Charrette-Team) und B. A. Daniel Schwab, Labor für Regionalplanung, Dessau
<http://www.dr-kegler.de>
- Prof. Hildebrand Machleidt und Dipl. Ing. Carsten Maerz, Machleidt und Partner, Büro für Städtebau, Berlin
<http://www.machleidt.de>
- Prof. Allan Shulman/Prof. Jaime Correa, School of Architecture, University of Miami/USA (UM) sowie 11 Studierende der UM

Bildnachweis

Darstellungen und Bildnachweis; ARGE Labor für Regionalplanung, Stadt Bochum

Titelbild: Machleidt + Partner

S. 6, Thomas Sieverts: TU Wien

S. 18, Allan T. Shulman: Allan T. Shulman

S. 26, Energieautarker Wohnungsbau: Dr. Harald Kegler, Daniel Schwab

S. 28, Smart Code Transect: <http://www.smartcodecentral.org>

S. 36, Wasser in der Stadt: Dr. Harald Kegler, Daniel Schwab

S. 37, Quartiersplatz: Dr. Harald Kegler, Daniel Schwab

S. 42, Wohnweg: Dr. Harald Kegler, Daniel Schwab

S. 45, Ludger Baster: Ludger Basten

S. 46, Spielende Kinder: Dr. Harald Kegler, Daniel Schwab

Dokumentationen des Stadtplanungs- und Bauordnungsamtes

Rahmenplanungen und Entwicklungskonzepte

- Bochum Alleestraße (2010)
Dokumentation der Planung
ISBN: 978-3-8093-0264-3
- Entwicklungskonzept Interkommunales
Gewerbegebiet HER-BO-43 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0272-8
- Regionaler Masterplan A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-8
- Mobilitätsband A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0269-8
- Gestaltungshandbuch A40|B1 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0267-4
- Rahmenplanung A 40 Bochum zur
Qualifizierung der städtebaulichen Entwicklung
entlang der Autobahn A40 (2010)
ISBN: 978-3-8093-0252-0
- Wohnbaulandentwürfe 2010
ISBN: 978-3-8093-0266-7
- Kirchen ändern sich (2009)
Erhalt durch neue Nutzungen
ISBN: 97838093-0257-5
- Masterplan Universität - Stadt (2009)
Entwicklungs- und Handlungskonzept
ISBN: 978-3-8093-0254-4
- Zur Masterlandiskussion (2009)
Innenstadt Bochum - Pläne, Projekte,
Perspektiven
ISBN: 978-3-8093-0251-3

Wettbewerbe und Gutachterverfahren

- Parkhaus Jahrhunderthalle Bochum (2009)
Realisierungswettbewerb
Hrsg.: EGR Entwicklungsgesellschaft Ruhr-
Bochum mbh und Stadtplanungs- und Bau-
ordnungsamt
- Umnutzung Marienkirche (2009)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbe
ISBN: 978-3-8093-0259-9
- Neues Gymnasium Bochum (2009)
Begrenzter Wettbewerb | Dokumentation
Hrsg.: EGR Entwicklungsgesellschaft Ruhr-
Bochum mbh und Stadtplanungs- und Bau-
ordnungsamt
- Campus Quartier Lennerhof (2008)
Ideenkonkurrenz
Hrsg.: Amt für Bauverwaltung und Wohnungs-
wesen und Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
ISBN: 978-3-8093-024-6
- BermudaLicht (2008)
Dokumentation der Planung
ISBN: 987-3-8093-0247-6
- Hauptschule Wattenscheid Mitte (2008)
Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes
ISBN: 978-3-8093-0245-2
- Wettbewerb Deutsches Bergbau-Museum (2007)
Erweiterungsbau für Sonderausstellungen
ISBN: 3-8093-0239-2

Denkmalpflege

- Kultur in Bewegung (2010)
Reisen, Handel und Verkehr
ISBN: 978-3-8093-0271-1
- Historische Orte des Genusses
Tag des offenen Denkmals 2009
ISBN: 978-3-8093-0258-2
- Vergangenheit aufgedeckt
Archäologie und Bauforschung
Tag des offenen Denkmals 2008
ISBN: 978-3-8093-0249-0
- Orte der Einkehr und des Gebets
Historische Sakralbauten
Tag des offenen Denkmals 2007
ISBN: 978-3-8093-0244-5
- Rasen, Rosen und Rabatten
Historische Gärten und Parks
Tag des offenen Denkmals 2006
- Krieg und Frieden
Tag des offenen Denkmals 2005
- Wie läuft's? - Schwerpunktthema Wasser
Tag des offenen Denkmals 2004
- Geschichte hautnah: Wohnen im Baudenkmal
Tag des offenen Denkmals 2003
- Ein Denkmal steht selten allein: Straßen, Plätze
und Ensembles
Tag des offenen Denkmals 2002
- Denkmal als Schule - Schule als Denkmal
Tag des offenen Denkmals 2001

