2.6.2 Denkmalschutz und Bausubstanz

Obwohl die beiden Kasernenstandorte Wentworth und Hammersmith planungsrechtlich – im Gegensatz zum Wohnquartier Birkenstraße – als Außenbereiche im Innenbereich anzusehen sind (siehe Kapitel 2.6.1.1) und damit auch der Gebäudebestand die planungsrechtliche Zulässigkeit mit Abzug der Streitkräfte verloren hat, machen Denkmalschutz und städtebauliche Gründe eine Auseinandersetzung mit der Bausubstanz notwendig.

2.6.2.1 Denkmalschutz

Während die Hammersmith-Kaserne (ehem. Estorff-Kaserne) bereits 1934/35 »weitgehend nach Typenentwürfen erstellt […] und heute zudem in Teilbereichen stärker verändert« worden ist (Kasernenbauten der Wentworth-Kaserne, Bescheid vom 06.04.2005), ist die Wentworth-Kaserne (ehem. Stubbe-Kaserne) zusammen mit dem Offizierskasino deutlich anspruchsvoller, durch die Verwendung von Natursteinelementen aufwendiger und repräsentativer gestaltet. Sie ist zumindest von ihrem äußeren Erscheinungsbild weitgehend bauzeitlich erhalten und wird von Seiten des Denkmalschutzes als »ein anschauliches Dokument der jüngeren deutschen Geschichte« angesehen, dass »mit anderen ausgewählten Kasernen und militärischen Einrichtungen der 1930er Jahre in Nordrhein-Westfalen die Aggressions- und Expansionspolitik der nationalsozialistischen Machthaber« bezeugt (ebenda).

Auf dem Wentworth-Areal stehen aufgrund der historischen Bedeutung folgende bauliche Anlagen unter Denkmalschutz:

- das Offizierskasino (ohne den Küchenanbau)
- das konstruktive Gerüst, die äußere Gestaltung sowie die Treppenhäuser der fünf Mannschaftshäuser (Blöcke A bis E) und der beiden Wirtschaftsgebäude (Blöcke F und G)
- das Trafohaus (Block H)
- die Umfassungsmauern

Im Untersuchungsgebiet liegen darüber hinaus keine weiteren denkmalgeschützten Bauten vor. Weitere Informationen zum Denkmalschutz finden sich im nachfolgenden Abschnitt.

2.6.2.2 Bausubstanz

Die Baustruktur im Untersuchungsgebiet stellt sich je nach Teilgebiet, dessen bauzeitlicher und bis zur Nutzungsaufgabe wahrgenommener Funktion, den daraus resultierenden Gebäudetypen, deren Nutzung und Fertigstellungsjahr als sehr unterschiedlich dar. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen zwar noch keine detaillierten Bestandsaufnahmen oder gutachterlich gesicherte Erkenntnisse vor, es können jedoch durch Analogieschlüsse aus anderen Projekten (z.B. ehem. Old Argonner- und Pioneer-Kasernen, Hanau, ehem. Kasernen Kirschallee, Pappelallee, Rote Kaserne, Potsdam; Quelle: HA SEG bzw. Entwicklungsträger Bornstedter Feld Potsdam) Schlussfolgerungen für Zustandsprognosen gezogen werden. Eine detaillierte Bestandsaufnahme und fachgutachterliche Untersuchung und Bewertung ist jedoch für den weiteren Planungsprozess die Wertermittlung und die Schaffung von Planungs- und Baurecht unerlässlich.

Der Betrachtungsraum des ISEK umfasst drei Gebiete, für die die Einleitung vorbereitender Untersuchungen i.S.d. §141 BauGB (Bekanntmachung 23.12.2014) zur Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit beschlossen wurde:

- Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith),
- Vlothoer Straße-Süd (Wentworth)
- Wohngebiet an der Ulmenstraße / Birkenstraße

Daher werden im Folgenden die bis dato vorliegenden Erkenntnisse über die Bausubstanz zusammengetragen und darüber hinausgehende notwendige Untersuchungen benannt.

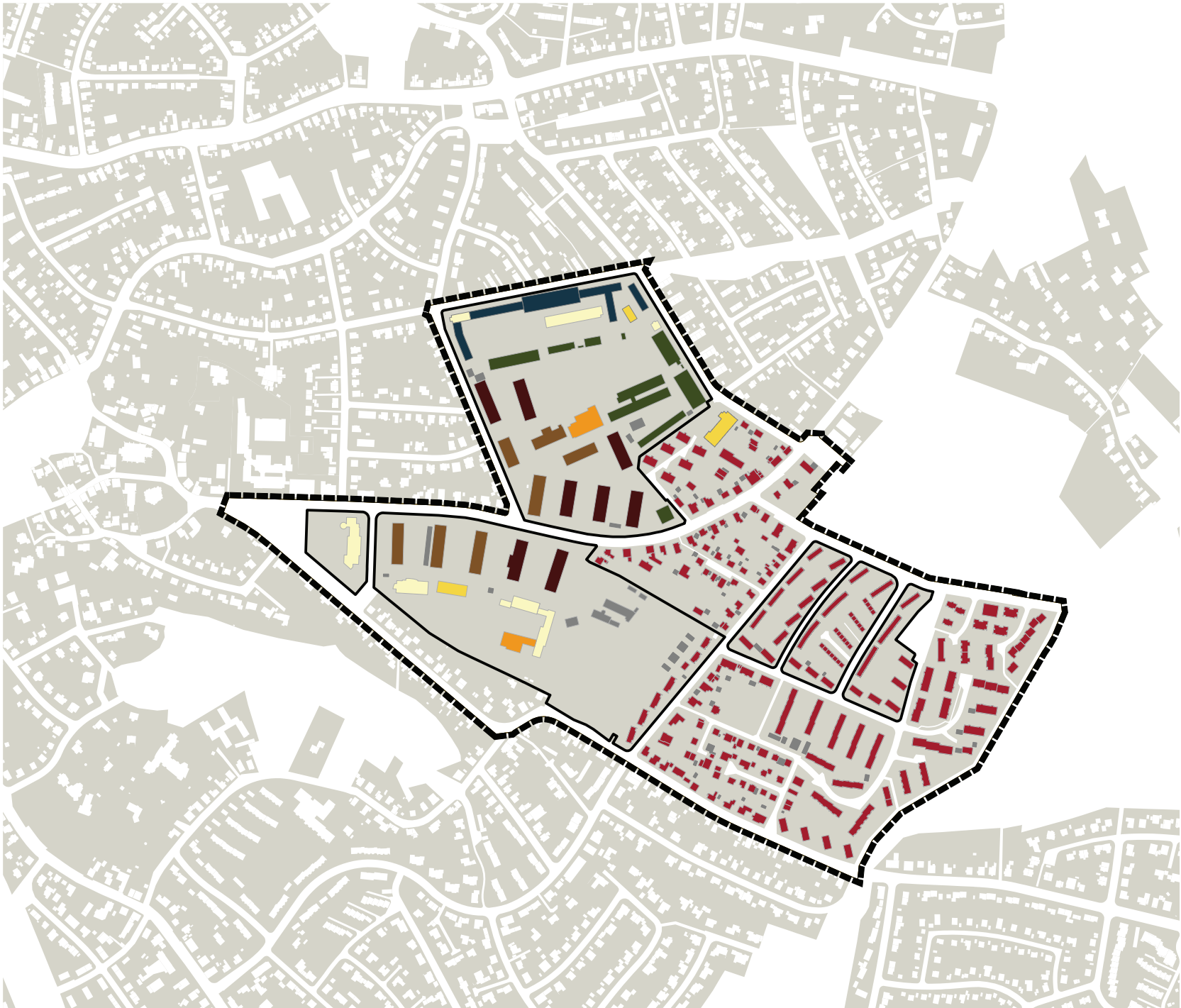
Vlothoer Straße- Nord (Hammersmith)

Die Hammersmith-Kaserne wurde bereits 1934/35 entsprechend der Vorgaben der Bauabteilungen des Heeres und der Heeresbaurichtlinie erstellt. Die ursprünglich acht Mannschafts- und Stabshäuser, zwei Wirtschaftsgebäude und erforderlichen Nebengebäude einschließlich Stallungen, Reit-, Fahrzeug-, Werkstatt- und Lagerhallen wurde quasi als Typenbauten mit »landestypischer Gestaltung des Außenbaus« errichtet. Die konkrete Anordnung der Gebäude und funktionalen Außenbereiche (Reit- u. Exerzierplätze) erfolgte unter Berücksichtigung der prägnanten Topografie, militärfunktionalen Abläufen sowie wohl auch von Gesichtspunkten der Besonnung und Belichtung. Die überwiegend dreigeschossigen Mannschafts- und Stabsgebäude mit Walmdach entsprachen bauzeitlich auch im Inneren einer strengen Normierung mit Mittelflurerschließung und z.T. nur einem Mitteltreppenhaus. Bei den Gebäuden handelt es sich i. d. R. um Mauerwerksbauten, geputzt mit Klinkersockel, Stahlsteindecken, Stahlbeton-Splitterschutz im Dachgeschoss und einem Pfettendach mit Pfannendeckung. Der Gebäudebestand ist insgesamt einschließlich der An-, Um- und Neubauten auf seine militärische Zweckbestimmung ausgerichtet. Die Liegenschaft ist nutzungsbedingt stark versiegelt. Hierdurch entstanden bereits bauzeitlich Beeinträchtigungen des städtischen Abwassernetzes. Die Erschließung insgesamt erfolgte entsprechend den militärischen Belangen nur über einzelne gesicherte Schnittstellen. Die Liegenschaft wurde nach den Angriffen auf die stationierten britischen Streitkräfte umfassend auch durch bauliche Anlagen abgeschottet.

Im Rahmen der Nutzung durch die britischen Streitkräfte wurden gemäß den vorliegenden Bauakten aus den Beteiligungsverfahren nach § 37 Absatz 2 BauGB mit militärischer Zweckbestimmung mehrfach Um- und Anbauten (1966, 1967, 1975, 1993, 1994, 1996, 2006) sowie partielle Neubauten jeweils mit militärischer Zweckbestimmung vorgenommen:

Plan 13

Nutzung



- Mannschaftsunterkunft
- Wohnen
- Büro, Verwaltung
- Versorgung
- Soziale Infrastruktur
- Sport
- Stallgebäude, Reithalle
- Hallen, Werkstätten
- Nebengebäude
- Kasernenfläche
- Untersuchungsgebiet

0m 100m 300m

- Grundrissveränderungen mit und ohne Eingriffe in tragende Teile
- Erneuerung bzw. Einbau von Sanitäranlagen
- Brandschutzmaßnahmen
- Erneuerung der elektrischen Anlagen
- Partielle Verstärkung der Deckentraglasten
- Anbau von Fluchttreppenhäusern
- Verstärkung oder Neuverlegung von Heizungs-, Wasser- und Abwasserleitungen
- Partielle Wärmedämmmaßnahmen
- Umbau der Heizungsanlagen
- Erneuerung der Anschlüsse Stadtwerke
- Niederschlagsrückhalteanlagen, Benzin- und Fettabscheideranlagen
- Neubau von Fahrzeugunterständen, Fahrzeug- und Lagerhallen

Vlothoer Straße- Süd (Wentworth)

Direkt nach Bezug der Estorff-Kaserne wurde ab 1936 an der Vlothoer Straße mit dem »Neubau einer Infanteriekaserne, eines Offiziersheimes und einer Heeresfachschule«, der Stobbe-Kaserne begonnen und diese bereits z.T. 1937 bezogen.

Der späteren Wentworth-Kaserne wird seitens des Denkmalschutzes auch im regionalen Kontext besondere Bedeutung beigemessen:

»Im Vergleich zu den zahlreichen weiteren zu dieser Zeit errichteten Anlagen der Region wurde der Gestaltung der Kaserne besondere Aufmerksamkeit zugewandt, wodurch sie sich deutlich aus dem allgemeinen Bestand hervorhob. Ursache hierfür dürfte weniger die geplante Unterbringung besonderer Truppeneinheiten gewesen sein, als vielmehr das Konzept, in Friedenszeiten die Kasernenanlage durch eine Heeresfachschule zu ergänzen. Auch deswegen dürfte ihre Anlage in der Konzeption. auf das ebenfalls überdurchschnittlich ausgeführte Kasino ausgerichtet worden sein« (ebenda).

Besonders auch städtebaulich hervorgehoben war und ist dieser auch durch die britischen Truppen als Kasino genutzte Gebäudekomplex, der durch eine Strasse von der eigentlichen Kaserne getrennt ist: »Das Kasino wurde als eine in der Ansicht symmetrisch gestaltete Baugruppe aus verputzten Baukörpern unter hohen, weit vorstehenden und mit Schiefer eingedeckten Satteldächern gestaltet, wobei man der Tradition eines reduzierten Heimatstiles unter Aufnahme neoklassizistischer Tendenzen folgte. Einem zentralen, in der Straßenfront zweigeschossig gestalteten Hauptbau schließt sich zu jeder Seite ein gleich hoher, aber in der Bautiefe geringerer Flügel an, so dass der Hauptbau mit seinem hohen Walmdach deutlich hervortritt. Der nördlichen Schmalfront wurde ein zusätzlicher eingeschossiger Bau unter Vollwalmdach vorgelegt, der die Verbindung zu einem weitgehend freistehenden, westlich vorgelagerten runden Pavillonbau unter steilem, schiefergedecktem Zeltdach herstellt« (ebenda). »Der gesamte Baukomplex zeichnet sich durch die einen hohen gestalterischen Anspruch aus, der sich auch in einer dementsprechenden aufwendigen handwerklichen Ausstattung dokumentiert...« (ebenda).

Des Weiteren unterscheiden sich nach Auffassung der Denkmalpflege auch die Mannschaftsgebäude der Wentworth-Kaserne von den üblichen bauzeitlichen Kasernenbauten:

»Alle fünf Mannschaftsgebäude der Kaserne wurden nicht nach den üblichen Standardentwürfen (wie sie etwa auch den Bauten der ein Jahr zuvor auf der anderen Straßenseite errichteten Kaserne Vlothoer Straße 37 zu Grund liegen) errichtet, sondern wohl nach eigens angefertigten oder zumindest modifizierten Entwürfen, denen nur die zeittypischen Kasernenkonzepte zu Grund liegen: Es handelt sich um dreigeschossige Bauten über hohem Kellersockel, die mit Stahlbetondecken sowie betonierten gegenläufigen Treppenhäusern zur Erschließung der mittleren Längsflure ausgeführt wurden; zudem erhielten alle Bauten eine feuersichere Dachkonstruktion, wobei das Tragwerk im unteren Teil ebenfalls aus einer Betonkonstruktion gebildet wird. Die Dächer stehen weit vor, sind als Vollwalm ausgeführt und mit Pfannen eingedeckt. Die fünf Bauten erhielten eine überdurchschnittliche Gestaltung: so treten die jeweils zwei Treppenhäuser weit aus den östlichen Längswänden hervor, sind dreieinhalbgeschossig und wurden jeweils von geschweiften Walmdächern bekrönt. Die Putzfassaden wurden durch die Verwendung von grünem Naturstein aus Anröchte weiter gegliedert, womit man alle Gebäudekanten, den Sockel und auch die Seitenfronten der vorspringenden Treppenhäuser einfasste. Eine besonders aufwendige Gestaltung erhielt das Stabshaus, das im südlichen Teil des Erdgeschosses die Wache aufnahm: in diesem Bereich wurden die gesamten Wandflächen mit Werkstein verkleidet; die Pilaster zwischen den hohen Fenstern wurden mit Kugeln bekrönt. Auf dem Pfeiler der Gebäudeecke platzierte man einen Adler als Hoheitszeichen (heute entfernt).

Die beiden Wirtschaftsbauten wurden ebenso wie die Mannschaftsbauten aufwendig als Putzbauten mit Sandsteingliederungen gestaltet. Sie dienten als Mannschaftsspeise- und Sozialgebäude für die beiden jeweils symmetrisch zugehörigen und durch einen gemeinsamen Hof darauf bezogenen Mannschaftsbauten [...], sind zweigeschossig über hohem Kellersockel und weisen an den Längsfronten jeweils drei nebeneinander angeordnete Eingänge auf. Während der mittlere ein in das Obergeschoss führendes Treppenhaus erschließt, führen die seitlichen in große erdgeschossige Räume. Sie dürften als Speisesäle der Mannschaften gedient haben.

Als ein Blickpunkt und zentraler Orientierungspunkt der Gesamtanlage sollte offenbar das Trafohaus dienen, das als eingeschossiger Pavillon mit Dachaufbau und Uhr ausgeführt wurde« (ebenda).

Plan 14

Bebauung

Denkmalschutz

Bewertung aus städtebaulicher Sicht:

- zwingend zu erhalten
- erhaltenswürdig
- optional erhaltenswürdig
- nicht erhaltenswürdig
- Untersuchungsgebiet

0m 100m 300m

2.6.3 Städtebauliche Missstände

Mit den Regularien des besonderen Städtebaurechts hat der Gesetzgeber der Kommune eine nach dem Charakter der jeweiligen städtebaulichen Problemstellung gegliederte Palette von Instrumentarien zu Verfügung gestellt. Diese zielen im Gegensatz zu den städtebaulichen Geboten §§ 175 ff. BauGB nicht auf eine Behebung von einzelnen Missständen z.B. an einem Gebäude sondern auf die Behebung von Missständen in einem ganzen Gebiet im Rahmen einer Gesamtmaßnahme, wenn die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt.

§ 136 Abs. 2 BauGB charakterisiert hierbei die Zielrichtung dieser Maßnahmen. Es sind solche, durch die »ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn

1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen«.

Für das Vorliegen von Mängeln listet das Gesetz im Weiteren Indikatoren auf, die sich nach Anzeichen für Substanz- bzw. Funktionsschwächen gliedern.

Die Substanzschwächen beeinträchtigen die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen.

Die Funktionsschwächen betreffen die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf z.B. den fließenden und ruhenden Verkehr, die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets oder seine infrastrukturelle Erschließung z.B. mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen oder mit Anlagen des Gemeinbedarfs.

In Hinblick auf brachgefallene Flächen und funktionslos gewordene Gebäude ist hierbei der Maßstab nicht die ehemalige Nutzung sondern der Anforderungskatalog an die Bauleitplanung i.S.d. § 1 Abs. 5 BauGB.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB stellt ein weitergehendes Instrumentarium dar, welches auf eine Entwicklung bzw. Neuordnung von Ortsteilen auch zur Wiedernutzung brachliegender Flächen in Durchführungsverantwortung der Kommune abzielt, während die Stadtumbaumaßnahmen nach §§ 171 a ff. BauGB vorrangig auf die Durchführung konsensualer Maßnahmen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen nach § 11 BauGB rekurrieren.

In Hinblick auf das zur zivilen Nachnutzung anstehende ehemalige britische Wohnquartier Birkenstraße hat die Stadt mit dem Beschluss zur Änderung des geltenden Bebauungsplanes bereits die Grundlage zur Anpassung des Gebiets an eine zeitgemäße zivile Wohnungsnachfrage gelegt. Maßstab für die Beurteilung von Substanz- und Funktionsschwächen wäre damit nicht die seinerzeit für die Unterbringung von Familien der Streitkräfte vorgenommene Bauleitplanung sondern eine zeit-gemäße zivile Wohnnutzung.

Die ehemals als Kaserne genutzten Liegenschaften Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne) stellen derzeit im Gegensatz dazu eine Brachfläche – quasi einen Außenbereich im Innenbereich – dar. Aufgrund der Lage und Größe der Brachflächen im bebauten Innenbereich sowie dem derzeit keiner legalen zivilen Nachnutzung zugänglichen leerstehenden Baubestand muss eine Wiedernutzung der Flächen insgesamt und der nachnutzungsfähigen, erhaltenswürdigen baulichen Anlagen im Interesse der Stadt und der Allgemeinheit liegen.

Wie beschrieben liegen spätestens durch das Brachfallen der Fläche städtebauliche Missstände bzgl. aller Indikatoren für eine Funktionsschwäche des Gebietes i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB vor. Eine geordnete zivile Nachnutzung von Liegenschaft und ggf. Gebäudebestand kann auch nicht ohne die Schaffung von Planungsrecht durch die Stadt und die Durchführung von Ordnungs- und Baumaßnahmen erfolgen. Maßstab für die Identifikation von Funktions- und Substanzschwächen ist somit die künftige zivile Nutzung und der Anforderungskatalog i.S.d. § 1 Abs. 5 BauGB.

Die vorhandene Bebauung im Bereich der Brachflächen muss – soweit kein Denkmalschutz vorliegt – in Hinblick auf ihre Erhaltenswürdigkeit dahingehend beurteilt werden, ob ihr Erhalt z. B. aus städtebaulichen Gründen geboten ist, den planerischen Zielen der Stadt entspricht und in Hinblick auf eine künftig zulässige Nutzung die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der künftig dort wohnenden und arbeitenden Menschen gewährleistet ist bzw. durch entsprechende Maßnahmen gewährleistet werden kann.

Allein schon aus der bisherigen militärischen Zweckbestimmung der Gebäude, der vermutlich mangelnden planungs- und bauordnungsrechtlichen Zulässigkeit einer zivilen Nachnutzung muss selbst unter der Erforderlichkeit des Erhalts der baulichen Anlagen aus Gründen des Denkmalschutzes von der Notwendigkeit von Maßnahmen ausgegangen werden, um den Bestand den geltenden Bestimmungen anzupassen. Insofern ist auch hier vor dem Hintergrund der sich derzeit abzeichnenden Nachnutzungspotentiale von dem Vorliegen al-

ler Indikatoren für Substanzschwäche i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB auszugehen. Diese können jedoch im Einzelnen erst nach Vorlage konkretisierter Nachnutzungskonzepte beurteilt werden.

Für ein künftig zivil genutztes Wohnquartier Birkenstraße bestehen in Hinblick auf eine damit einhergehende Teilung von Grundstücken Bedenken bezüglich der Einhaltbarkeit bauordnungsrechtlicher Belange (z. B. Schallschutz). Die absehbaren Nachnutzungs- bzw. Verwertungsperspektiven erscheinen mit den Entwicklungszielen (Baulandstrategie) der Hansestadt Herford wenig kompatibel. Grundrisse, Ausbau- und energetischer Standard sind nicht kompatibel mit zeitgemäßen Standards. Die Lage mehrerer Wohneinheiten auf einem Flurstück erschwert und verteuert eine Sanierung. Der absehbare Sanierungsaufwand steht in keiner Relation zu den erzielbaren Wohnqualitäten (vgl. Bestandsaufnahme u. Testplanung barthelmes architekten GmbH 2015). Insofern muss befürchtet werden, dass ohne vernünftige Investitions- bzw. Sanierungsperspektive sich eine Nachnutzung auf Basis des derzeitigen baulichen Status quo auf Dauer etablieren wird. Für eine Verbesserung von Wohnverhältnissen fehlt selbst mit zusätzlichen Mitteln der Anreiz, da sich gegenüber den sonst verfügbaren Wohnangeboten damit keine Gleichwertigkeit erzielen lässt. Diese absehbaren Entwicklungsszenarien in einem dauerhaft wirtschaftlich unsanierbaren Gebäudebestand, bei ungeregelter Verwertung und Nachnutzung lassen einen Trading-Down-Effekt befürchten. Auch ist hier das Vorliegen der Indikatoren für eine Funktionsschwäche i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB zu verzeichnen.

2.6.3.1 Belichtung, Belüftung, Besonnung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 a BauGB)

Vlothoer Straße-Nord, (Hammersmith) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth)

Je nach neuer Nutzung können bei bestimmten Gebäudetypen (z.B. Wohnen in Mannschaftshaus) im Rahmen der zivilen Umnutzung aufgrund z.B. der Gebäudetiefe, des Fensterflächenanteils, des fehlenden zugeordneten Außenraumes Sanierungserfordernisse auftreten und entsprechende Maßnahmen notwendig werden.

Wohnquartier Birkenstraße

Durch die vergleichsweise lockere Bauweise sind grundsätzlich wenig nennenswerten Sanierungserfordernisse aufgrund einer unzureichenden Belichtung, Belüftung oder Besonnung erkennbar. Im Rahmen eines Nachnutzungskonzeptes ist dies jedoch in Hinblick auf eine spätere Teilung von Wohnungen und Grundstücken zu betrachten und zu sichern.

2.6.3.2 Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 b BauGB)

Vlothoer Straße-Nord, (Hammersmith) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth)

Um die Bausubstanz bewerten zu können, sind neben der baulichen Beschaffenheit auch der energetische Zustand, die Grundrissstruktur und Geschosshöhe, das Thema der Barrierefreiheit sowie der Brandschutz maßgeblich. Es müssen neben den o.a. planungs- und bauordnungsrechtlichen Fragestellungen grundsätzlich auch die unterschiedlichen Gebäudetypen und deren mögliche Nachnutzung unterschieden werden.

Die Mannschafts- und Wirtschaftsgebäude aus den 1930er Jahren weisen in der Regel eine solide Bausubstanz mit massiven Mauerwerkswänden, z.T. aber eingeschränkten Deckentraglasten auf. Die tragende Struktur sowie die Geschosshöhen ermöglichen unterschiedliche Grundrissumnutzungen. Für diesen Gebäudetyp liegt aus anderen Orten eine Vielzahl von umgesetzten Beispielprojekten vor, die alle jedoch erhebliche Eingriffe in die Bausubstanz voraussetzen. Die Barrierefreiheit ist derzeit nicht gegeben, lässt sich jedoch im Rahmen von Umbauten durch Aufzüge herstellen.

Die Werkstatt- und Lagergebäude auf den Konversionsflächen zeigen eine unterschiedliche Gebäudesubstanz, die im Einzelfall zu bewerten ist. In der Regel entsprechen diese Gebäude nicht zeitgemäßen technischen Standards bzw. löst deren gewerbliche Nachnutzung ggf. Nutzungskonflikte z. B. gegenüber angrenzender Wohnnutzung aus. Darüber hinaus ist häufig mit einer Belastung durch Altlasten und/oder Gebäudeschadstoffe zu rechnen. Einen Sonderfall stellen die ehemaligen Pferdeställe am nördlichen Rand des Hammersmith-Areals dar. Aufgrund der Massivbauweise, der Gebäudetiefe und der Gestaltung sind diese Gebäude grundsätzlich für eine Nachnutzung geeignet, soweit keine Belastungen durch Gebäudeschadstoffe oder die Stallnutzung vorliegen.

Wohnquartier Birkenstraße

Die durch die britischen Streitkräfte genutzten Wohngebäude im Quartier Birkenstraße sind differenziert zu betrachten. Die Geschossbauten an der Birkenstraße erscheinen in einem guten Zustand und weisen augenscheinliche eine gute Bausubstanz auf. Die Barrierefreiheit ist jedoch nicht gegeben und wäre nur mit einem Eingriff in die Wohnungen des Erdgeschosses herstellbar.

Die Doppel- und Reihenhäuser hingegen zeigen deutliche Schwächen in der Konstruktion, der Bausubstanz, der Wärmedämmung, der Grundrissstruktur sowie der Geschosshöhe. Teilweise liegt ein massiver Sanierungsstau vor. Eine Realteilbarkeit der Grundstücke ist häufig nicht gegeben und auch nur mit hohem Aufwand herstellbar. Eine Nachnutzung dieser Gebäude erscheint sehr kritisch. Zur abschließenden Bewertung und Entscheidungsfindung sind Machbarkeitsuntersuchungen zwingend notwendig.

Der Wohnungsbestand der WWS im Bereich Birkenstraße ist nach eigenen Angaben in einem guten Zustand. Der sonstige Gebäudebestand auf Privatgrundstücken entspricht üblichen Standards und zeigt keine erkennbaren Sanierungserfordernisse.

Bei einem Großteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet ist grundsätzlich der Standard der Wärmedämmung im mittleren bis unteren Qualitätsniveau zu vermuten. Um die energetische Beschaffenheit zu verbessern und die Gesamtenergieeffizienz zu steigern (siehe § 136 Abs. 3 Nr. 1 h BauGB), sind Sanierungsmaßnahmen an Fassade und Haustechnik notwendig.

2.6.3.3 Zugänglichkeit der Grundstücke (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 c BauGB)

Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne)

Bei diesen Liegenschaften ist grundsätzlich von einem Neuordnungsbedarf und entsprechenden Maßnahmen zur Ermöglichung einer zivilen Nachnutzung auszugehen, da eine gesicherte öffentliche oder privatrechtliche innere Erschließung nicht vorhanden ist. Derzeit befindet sich lediglich das Offizierskasino auf einem eigenen Grundstück, Flurstück (142) an einer öffentlichen Straße. Der überwiegende Teil der Liegenschaft liegt zwar als Ganzes an einer öffentlichen Straße, nicht jedoch jedes einzelne Gebäude. Das Grundstück ist insofern lediglich als Ganzes öffentlich erschlossen. Eine eigenständige Erschließung einzelner Gebäude würde die Schaffung einer gesicherten privaten oder öffentlichen Erschließung mit Sicherung der Baulast im Rahmen der Bauleitplanung erfordern.

Wohnquartier Birkenstraße

Im Rahmen einer zivilen Nachnutzung können bei ungeregelter Teilung von Grundstücken hier Missstände entstehen. Insbesondere das Fehlen rechtlich und tatsächlich zugeordneter Stellplätze stellt vor dem Hintergrund der im öffentlichen Straßenraum nachweisbaren Stellplätze und des zu erwartenden zivilen Stellplatzbedarfes einen absehbaren Konflikt auch mit der umgebenden Bebauung dar. Inwieweit die mit einer Realteilung verbundenen bauordnungsrechtlichen und bautechnischen Anforderungen wie Schall-, Brand- und Wärmeschutz erfüllt werden können, ist derzeit nicht nachweisbar.

2.6.3.4 Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 d BauGB)

Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne)

In Hinblick auf die zivile Nachnutzung insbesondere vorhandener Bausubstanz besteht planungsrechtlicher Regelungsbedarf bei der Sicherung von Maßnahmen zur Vermeidung von Nutzungskonflikten.

Im Bereich der Ulmen- und Birkenstraße liegt keine Mischung von Wohn- und Arbeitsplätzen vor.

2.6.3.5 Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 e BauGB)

Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne)

Hier besteht aufgrund des Fehlens von Planungsrecht Handlungsbedarf in Hinblick auf die Schaffung eines zulässigen, verträglichen, rechtlichen Rahmens für eine zivile Nachnutzung der Außenbereichsflächen, auch gegenüber dem umgebenden Innenbereich.

Wohnquartier Birkenstraße

Seitens der Stadt wurde diesbezüglich bereits Handlungsbedarf durch den Aufstellungsbeschluss der Änderung Nr. 5.15 für den Bebauungsplan Nr. 12.17 »Ulmenstraße« erklärt (siehe 2.5.1.3 Bebauungspläne).

2.6.3.6 Einwirkung, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 f BauGB)

Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne)

Aufgrund der militärischen Vornutzung ist insgesamt mit einer Belastung durch Altlasten und Gebäudeschadstoffe zu rechnen.

Altlasten

Bislang liegen nur die Ergebnisse der Ersterfassung und Erstbewertung (Phase I) für die Hammersmith-Kaserne vor. Die vorliegende Untersuchung identifiziert entsprechend der Untersuchungslogik die auf Grund der bisherigen Nutzungshistorie gefährdeten Lager- und Fahrzeughallenbereiche, Werkstätten, Waschplätze- und Anlagen sowie Unterstände, Benzin- und Fettabscheider etc. als Kontaminationsverdachtsflächen (KVF 1-22). Der Untersuchung lagen die Ergebnisse der historischen Recherche zu Grunde. Als Grundlage für weitere Nachnutzungsüberlegungen ist vor dem Hintergrund möglicher Nachnutzungsszenarien vertiefend in der Phase II zu untersuchen. Dies ist auch als Grundlage für die Wertermittlung und im Weiteren zur Schaffung von Planungsrecht zwingend erforderlich, um die Zulässigkeit von Nutzungen bzw. das erforderliche Sanierungskonzept und dessen Kosten eingrenzen zu können.

Schadstoffe

In den bislang militärisch genutzten Gebäuden, einschließlich der Wohngebäude im Bereich Birkenstraße und Ulmenstraße, ist grundsätzlich aufgrund der Erfahrung aus anderen Konversionsflächen mit dem Auftreten von Schadstoffen zu rechnen. Bislang liegen hierzu keine gesicherten Erkenntnisse vor. Im Vorfeld einer potentiellen Nachnutzung sind Untersuchungen zur Schadstoffbelastung zwingend notwendig.

Zu einer potentiellen Schadstoffbelastung der übrigen Gebäude liegen keine Anhaltspunkte vor, so dass auch diesbezüglich keine Handlungsnotwendigkeit gesehen wird.

Schallschutz

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist die Einhaltung der Anforderungen an den Lärmschutz notwendig. Schutzbedürftig sind insbesondere Wohngebäude inklusive Wohn-, Pflege- oder Altersheime sowie Kindergärten und Einrichtungen für Freizeit, Erholung und medizinische Vesorgung. Als relevante Schallquellen kommen vor allem der Verkehrslärm von der Vlothoer Straße und der Ulmenstraße sowie der Gewerbelärm aus vorhandenen (u. a. Supermarkt) und neuen Anlagen in Betracht.

Für diese Konfliktfelder sind im weiteren Planungsverlauf Fachgutachten notwendig. Potentiell weitere planungsbedingte Konflikte, z. B. durch Freizeit- oder Sportlärm, sind ebenfalls in Abhängigkeit vom jeweiligen Vorhaben gutachterlich zu untersuchen.

Nach derzeitiger Einschätzung sind keine unüberwindbaren Konflikte zu erwarten. Neuere Ansätze ermöglichen auch bei hoher Umfeldbelastung eine gute Wohnqualität bei geöffneten Fenstern (vgl. Hafencity-Fenster in Hamburg).

2.6.3.7 Vorhandene Erschließung (§136 Abs. 3 Nr. 1 g BauGB)

Vlothoer Straße-Nord (Hammersmith-Kaserne) und Vlothoer Straße-Süd (Wentworth-Kaserne)

Bei den ehemaligen Kasernen besteht im Rahmen der für eine Nachnutzung erforderlichen Bauleitplanung die Notwendigkeit zur Schaffung der Voraussetzungen für die bauordnungsrechtlich erforderliche tatsächliche Sicherung der Erschließung. Wie bereits oben angeführt liegt nur das Flurstück 142 mit dem aufstehenden Offizierskasino direkt an einer öffentlichen Straße (Liststraße). Das Flurstück 121 mit dem überwiegenden Teil der Bebauung liegt zwar mit der List- und der Vlothoer Straße an zwei öffentlichen Straßen, so dass mehrere Gebäude hierüber erschließbar wären, aber tatsächlich diese rechtlich ungesichert über eine interne Privatstraße erfolgt.

Wohngebiet an der Ulmenstraße

Im Rahmen einer zivilen Nachnutzung können bei ungeregelter Teilung von Grundstücken hier Missstände entstehen. Insofern besteht auch hier Regelungsbedarf (s.o.).

»»» Fazit Städtebauliche Misstände

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nicht nur für die als Außenbereich im Innenbereich zu qualifizierenden Kasernenanlagen, sondern auch für das Wohngebiet der britischen Streitkräfte an der Birkenstraße Planungserfordernis und Neuordnungsbedarf besteht. Im Sinne der Indikatoren des § 136 Abs. 3 BauGB liegen sowohl Anhaltspunkte für Funktions- als auch für Substanzschwächen und damit Handlungsbedarf im Sinne des besonderen Städtebaurechts vor.

2.6.4 Mobilität und Erschließung

Im Folgenden werden die Gegebenheiten der verkehrlichen und infrastrukturellen Erschließung analysiert.

2.6.4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die übergeordnete Erschließung Herfords wird durch die Lage an der Bundesautobahn (BAB) 2 Dortmund - Hannover geprägt, die das Stadtgebiet am östlichen Rand tangential quert. Als eine der wichtigsten Verkehrsmagistralen Deutschlands trägt sie erheblich zur Standortgunst Herfords bei.

Die Anbindung des Untersuchungsgebiets an die BAB 2 erfolgt von Norden über die radiale Hauptverkehrsstraße der Vlothoer Straße (im östlichen Teil als L 778) in einer Entfernung von etwa 3,2 km zur Anschlussstelle Herford Ost. Die Fahrzeit beträgt etwa vier bis fünf Minuten.

Aus südlicher Richtung ist die Anbindung deutlich umständlicher: von der Anschlussstelle Herford / Bad Salzuflen gelangt man über die Ringstraße (Bundesstraße B 239), zunächst zur Ahmser Straße. Mangels einer tangentialen Verbindungsstraße im östlichen Stadtgebiet erfolgt die Zufahrt zum Untersuchungsgebiet über die Sammelstraßen Gaußstraße, Clausewitzstraße und Wiesenstraße zur Salzufler Straße und über diese zur Kastanienallee und weiter zur Ulmenstraße. Die Fahrzeit hier beträgt etwa zehn bis zwölf Minuten.

Die Innenstadt Herfords ist etwa einen Kilometer vom westlichen Rand des Untersuchungsgebiets entfernt. Die direkte Verbindung führt in der Verlängerung der Vlothoer Straße über die Stiftbergstraße und Jahnstraße zur Mindener Straße.

Weitere wichtige Erschließungsachsen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die beiden radialen Hauptverkehrsstraßen Bismarckstraße – etwa 350 m nördlich des Untersuchungsgebiets – und Salzufler Straße (L 712) – etwa 800 m südlich. Die Stadtholzstraße übernimmt als Sammelstraße ebenfalls eine übergeordnete Verbindung von der Vlothoer Straße im Bereich Stiftberg am südlichen Rand der Konversionsflächen vorbei zur benachbarten Stadt Bad Salzuflen.

Aufgrund der prägnanten Radialstruktur des Straßennetzes Herfords sind tangentiale Verbindungen im östlichen Stadtgebiet nur schwach ausgeprägt. Im Untersuchungsraum hat sich die Route Kastanienallee, Ulmenstraße und Mozartstraße herausgebildet.

Im Untersuchungsgebiet ist die Vlothoer Straße die adressbildende zentrale Erschließungsachse. Das Hammersmith-Areal wird über eine Zufahrt am Knoten Vlothoer Straße / Schumannstraße angebunden. Eine weitere untergeordnete Zufahrt besteht im nördlichen Teil der Schumannstraße. Von den Straßen Stiftskamp, Mozartstraße und Verdistraße sind derzeit keine Zufahrten vorhanden. In Abhängigkeit vom zukünftigen Konzept können diese Straßen jedoch eine Erschließungsfunktion für die Fläche übernehmen. Dabei sind die bisherige militärische Prägung, die beabsichtigte zivile Nutzung und die topographischen Gegebenheiten zu beachten.

Die Hauptzufahrt zum Wentworth-Areal erfolgt über die Liststraße, die als öffentliche Straßenverbindung zwischen Vlothoer Straße und Stadtholzstraße den westlichen Kasinobereich von der Kernfläche trennt. Eine weitere untergeordnete Anbindung besteht über die Vlothoer Straße in Verlängerung der Schumannstraße.

Die Anbindung des Quartiers Birkenstraße erfolgt über die Ulmenstraße. Von dieser aus führt die Birkenstraße als zentrale Erschließungsachse nach Osten und fächert sich in drei Sackgassen (eine mit der Bezeichnung Erlenweg) auf. Während über die Ahornstraße und die Eichenstraße eine Durchbindung nach Norden zur Stuckenbergstraße besteht, ist die Vernetzung nach Süden zur Stadtholzstraße für den MIV nur über die Ulmenstraße möglich.

2.6.4.2 Öffentlicher Nahverkehr

Der Bahnhof Herford (Bahnhofkategorie 2) bietet eine sehr gute Integration in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn auf der Relation Hannover - Dortmund über diverse IC- und ICE-Verbindungen. Herford stellt nach Bielefeld den zweitgrößten Eisenbahnknotenpunkt im Regionalverkehr von Ostwestfalen-Lippe dar und wird von diversen Regional-Express- und Regionalbahn-Linien bedient. Die Fahrzeiten nach Hannover betragen etwa 45 Minuten, nach Bielefeld sieben Minuten und nach Dortmund etwa 60 Minuten. Die Bahnstrecken nach Südosten in Richtung Bad Salzuflen / Paderborn / Altenbeken sowie nach Nordwesten in Richtung Osnabrück haben eine eher untergeordnete Bedeutung.

Die Erschließung des Untersuchungsgebiets mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt durch drei Buslinien. Die Regionalbuslinie 434 fährt werktags stündlich und am Wochenende im Zweistundentakt von »Herford Bahnhof« (10 min) über »Alter Markt« (Innenstadt, 7 min) und die Vlothoer Straße mit einem Umweg durch die Mozartstraße nach Vlotho.

Die Stadtbuslinie S 4 fährt werktags stündlich ab »Alter Markt« einen Rundweg über die Bismarckstraße zum Erika-Friedhof und dann wieder über die Vlothoer Straße bis zum Alten Markt. In den Abendstunden sowie Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie S 4 mit der Stadtbuslinie S 5 in einem kombinierten Rundweg.

Die Linie S 5 verbindet werktags stündlich und am Wochenende teilweise zweistündlich »Alter Markt« mit dem Tierpark im Osten der Stadt. Die Route führt über die Salzufler Straße, Kastanienallee und Stadtholzstraße und erschließt somit das Wohnquartier Birkenstraße.

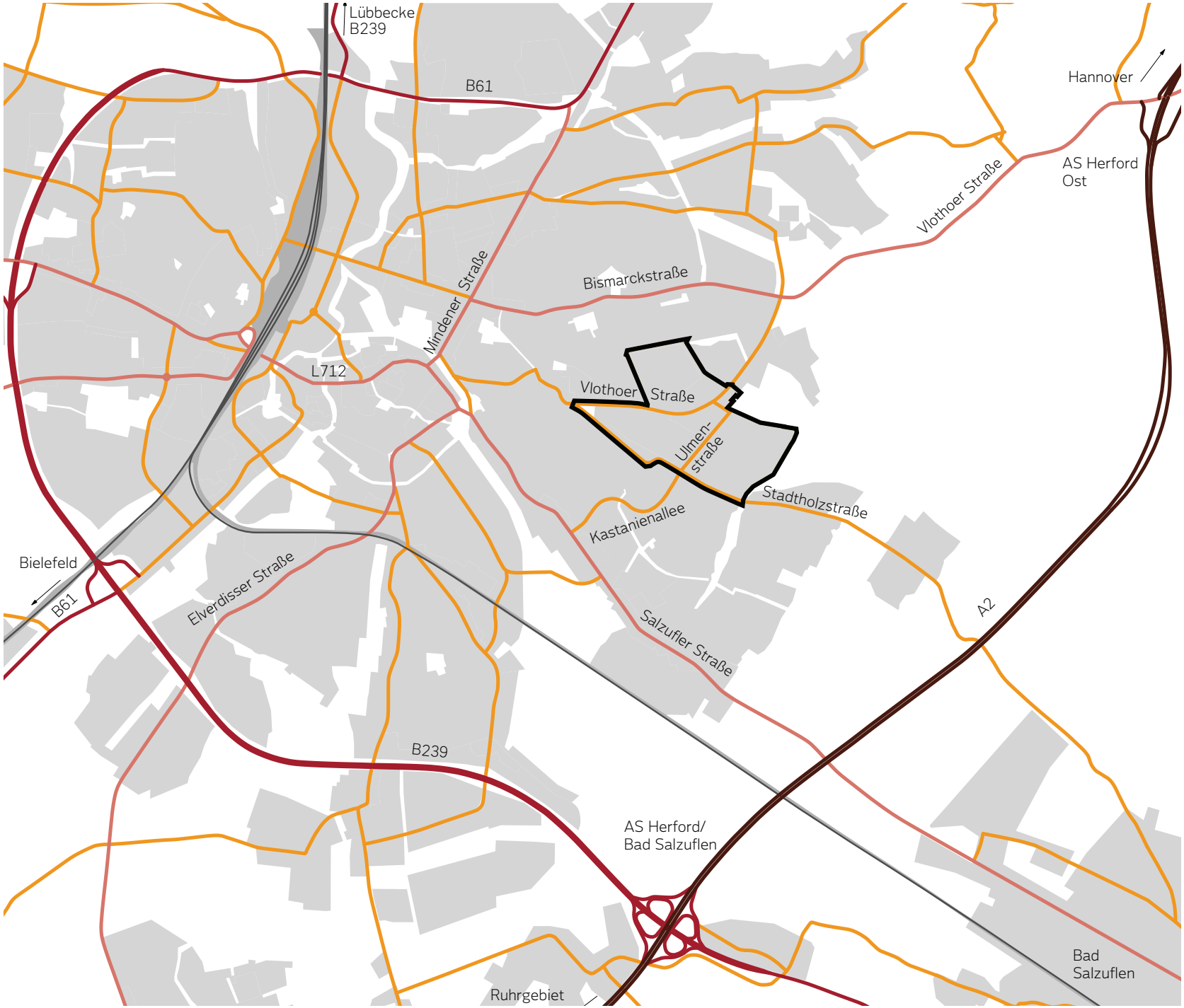
Insgesamt kann die ÖV-Anbindung für die beabsichtigte zivile Nutzung als nicht ausreichend eingeschätzt werden, die Anbindung an den Bahnhof Herford ist mangelhaft.

tobe.STADT

Plan 15

Straßennetz

Übersicht



Autobahn

Bundesstraße

Hauptverkehrsstraßen

Sammelstraßen

Eisenbahn

Untersuchungsgebiet

0m 500m 1000m

2.6.4.3 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Radwegeerschließung im Untersuchungsraum stellt sich derzeit als lückenhaft dar. Gründe sind neben den topographischen Gegebenheiten im östlichen Stadtgebiet die teilweise beengten Straßenräume (siehe 2.6.4.4) sowie eine generell hohe Autoorientierung im Mobilitätsverhalten.

Während die Bismarckstraße im Norden aufgrund ihrer Straßenraumbreite und -gestaltung die Funktion einer attraktiven Radroute übernehmen kann, ist die Vlothoer Straße wegen des teilweise beengten Querschnitts für den Radverkehr nur teilweise attraktiv. Weitere übergeordnete Radverbindungen sind derzeit nicht ausgewiesen. Die Verbindung zur Innenstadt ist unbefriedigend.

Das Fußwegenetz ist entsprechend der Siedlungsstruktur und des Stadtgrundrisses unterschiedlich ausgeprägt. Während die angrenzenden Wohngebiete in der Regel ein netzartiges Wegesystem aufweisen, ist das Wohnquartier Birkenstraße durch die Sackgassenstruktur etwas unübersichtlicher und weist einige fehlende Vernetzungsmöglichkeit auf.

Die öffentlich nicht zugänglichen Kasernenflächen stellen insgesamt enorme Lücken im Wegenetz dar und verhindern somit derzeit eine attraktive, kleinteilige Vernetzung der angrenzenden Wohngebiete untereinander. Ein besonderes Defizit zeigt sich im Süden des Untersuchungsgebiets. Der angrenzende Naherholungsraum Langenberg ist aufgrund der nahezu durchgängigen Bebauung der Stadtholzstraße und des sehr beengten Straßenquerschnitts für Fußgänger nur mit unbefriedigender Qualität erreichbar.

2.6.4.4 Straßenräume

Die im Untersuchungsgebiet befindlichen sowie die unmittelbar angrenzenden Straßenräume sind sehr unterschiedlich ausgeprägt. Die Gestaltung entspricht teilweise nicht den gegenwärtigen und zukünftigen funktionalen Anforderungen (z.B. Schulwege) bei erhöhter Verkehrsbelastung durch eine zivile Nachnutzung.

- Die Vlothoer Straße als zentrale stadträumliche Achse kann in wesentlichen Teilbereichen aufgrund der beengten Verhältnisse nicht die erforderlichen Erschließungsfunktionen bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Baumbestands und des Entwässerungsgrabens auf der Südseite der Hammersmith-Fläche konfliktfrei aufnehmen. Die Querungsmöglichkeiten sind unzureichend.
- Die Stadtholzstraße weist eine für Fußgänger inakzeptable Breite der Gehwege auf.
- Die Mozartstraße übernimmt faktisch die Funktion einer Sammelstraße, obwohl sie eher als Erschließungsstraße ausgebildet ist.
- Die Gestaltung der Ulmenstraße (Querschnitt, fehlender Baumbestand) fördert eine der Funktion als Sammelstraße nicht angemessene überhohe Geschwindigkeit. Die Querungsmöglichkeiten sind unzureichend.
- Ahornstraße und Eichenstraße sind im Trennungsprinzip gestaltet und entsprechen nicht zeitgemäßen Vorstellungen von Wohnstraßen.

2.6.4.5 Innere Erschließung der Kasernen

Die innere Erschließung der Kasernenanlagen wurde im Zuge der Errichtung im Jahre 1935 militärischen Anforderungen entsprechend mittels nicht öffentlichen Straßen angelegt und in der Folgezeit bis in die späten 1990er Jahre an die betrieblichen Anforderungen und Sicherheitsbedürfnisse angepasst.

Die vorhandenen privaten Erschließungsanlagen sind aufgrund ihrer spezifischen Ausprägung für eine Weiternutzung in der Regel nicht verwendbar. Zudem entsprechen sie häufig nicht den aktuellen technischen Bestimmungen. Eine Ausnahme könnte die bestehende zentrale Erschließungsachse im Wentworth-Areal darstellen, die sich aufgrund ihrer Lage, der Gestaltung und des relativ neuen Entstehungsdatums möglicherweise für eine Weiternutzung eignet. Zur endgültigen Klärung dieser Fragestellung sind jedoch noch weitere technische Untersuchungen, der Abgleich mit der späteren zivilen Nutzung und ggf. die Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche im Rahmen der Bauleitplanung einhergehend mit Übernahme der Erschließungslast nach § 123 BauGB notwendig.

»»» Fazit Erschließung

Die Lage zwischen Innenstadt und Stadtrand ist für den Konversionsstandort ein Vorteil, wenn es gelingt, insbesondere die Anbindung an wichtige Ziele (Hauptbahnhof, Innenstadt) per ÖV zu verbessern. Die gute Erreichbarkeit für den MIV ist zu bewahren, jedoch ein Ausbau der Fuß- und Radwege in vielen Teilen des Untersuchungsgebiets geboten.

Die beiden Kasernenstandorte verfügen nur über einzelne, nicht öffentliche Zugänge und stellten insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr über Jahrzehnte Barrieren im Stadtteil Stiftberg dar. Für die Umnutzung und Umgestaltung bietet sich hier die Chance, die Fuß- und Radwegeverbindungen auf Stadtteil- und Quartiersebene deutlich zu verbessern.