

Integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser

Werkstatt: Praxis

In der Schriftenreihe Werkstatt: Praxis veröffentlicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ausgewählte, praxisorientierte Ergebnisse aus der Ressortforschung.



**Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung**

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Berlin

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und
Raumordnung (BBR), Bonn

Bearbeitung

Machleidt + Partner
Büro für Städtebau, Berlin
Juliane Schonauer (Leitung), Stefanie Kirchner
Becker Giseke Mohren Richard
bgmr Landschaftsarchitekten, Berlin
Dr. Carlo Becker, Sven Hübner
IfS Institut für Stadtforschung
und Strukturpolitik GmbH, Berlin
Bärbel Winkler-Kühlken, Jan Hebecker
Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung, Bonn
Bernd Breuer (Leitung)
Evi Goderbauer

Redaktion

Bundesinstitut für Bau-, Stadt-
und Raumforschung, Bonn
Friederike Vogel

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Bestellungen

Silvia.wicharz@bbr.bund.de
Stichwort: Werkstatt Praxis 77

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.
Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Die vom Auftragnehmer vertretene Auffassung ist
nicht unbedingt mit der des Herausgebers identisch.

ISSN 1436 – 0063 (Schriftenreihe)
ISBN 978-3-87994-978-6

Werkstatt: Praxis Heft 77
Berlin 2011



Vorwort

Seen, Flüsse und Kanäle gewinnen in der Stadtentwicklung immer mehr an Bedeutung.

Wurden diese in der Vergangenheit eher als trennendes denn als integrierendes Element im Stadtraum empfunden, so hat sich dieses Verständnis inzwischen deutlich gewandelt. Lange Zeit haben verkehrliche und stadttechnische Erwägungen den Umgang mit urbanen Wasserlagen geprägt. Heute rücken städtebauliche und ökologische Qualitäten, nicht zuletzt auch raum- und erlebnispsychologische Dimensionen von Stadtgewässern stärker ins Bewusstsein. Stadtquartiere am Wasser erfahren in Stadtplanung und Städtebaupraxis eine Neubewertung.

Moderne Stadtentwicklungsansätze orientieren die Städte wieder auf das Wasser hin und rücken Wasserflächen verstärkt ins Zentrum entwicklungspolitischer Anstrengungen der Städte und der Region. Insbesondere für altindustrielle Städte und Regionen bieten sich hier neue Chancen für eine nachhaltige Aufwertung des Standorts.

Das Zusammenspiel von Wasser und Stadtraum bildet die Grundlage für ein lebendiges Stadtleben an der Wasserkante. Es ist der jeweils für den Ort typische Charakter der Stadt-Wasser-Kanten, der Unverwechselbarkeit und Identität schafft - ein wesentliches Kriterium bei der Qualifizierung der Stadtentwicklungsprojekte. Darüber hinaus ist die Auseinandersetzung mit experimentellen Wohnformen mit und auf dem Wasser und die Mischung von Arbeiten und Wohnen in hoher städtebaulicher Qualität und in Vernetzung mit Wasser bezogenen Freizeitangeboten im unmittelbaren Umfeld ein wichtiges Thema.

Mit einer zunehmenden Attraktivität von Wasserlagen für Freizeit, Wohnen und Arbeiten konkurriert eine Vielzahl ökologischer, wasserwirtschaftlicher und verkehrlicher Ansprüche.

Zu diesen Chancen und den vielfältigen Möglichkeiten des Interessenausgleichs hat die vorliegende Studie Handlungsempfehlungen aus Fallstudien abgeleitet und 15 Praxisbeispiele dokumentiert, die die große Bandbreite an Aufgabenstellungen und Lösungsansätzen einer integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser illustrieren. Dadurch sind in hohem Maße Praxisbezug und Transfereignung gegeben, die zur fachlichen Diskussion über dieses bedeutende Aufgabenfeld der Stadtentwicklung anregen.

Rainer Bomba
Staatssekretär im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Inhalt

Zusammenfassung	7
Summary	10
TEIL I – ERGEBNISSE	13
1 Handlungsempfehlungen für die integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser	14
Attraktive Lagen in der Stadt durch integrierte Quartiersentwicklung am Wasser gewinnen	16
Quartiersentwicklungen am Wasser mit der Stadt vernetzen	18
Gewässer mehrdimensional nutzen	20
Langen Atem und verlässliche Unterstützung sichern	22
Neucodierung durch Öffentlichkeitsarbeit und Zeichensetzung unterstützen	24
Öffentliche Interessen sichern	26
Unterhaltungs- und Pflegekosten im Vorfeld berücksichtigen und minimieren	28
Maritimes Flair bewahren und Nutzungskonflikte überwinden	30
Wasserlagen für die Stadt im Klimawandel nutzen	32
Bauen mit den Fluten ermöglichen und Hochwasserschutz sichern	34
Bauen am Wasser als eine übergreifende baukulturelle Aufgabe behandeln	36
Planungsinstrumente gemäß den besonderen Entwicklungsbedingungen richtig einsetzen	38
2 Besondere Aspekte der Wasserlagenentwicklung	40
2.1 Stadtwirtschaftliche Spezifika einer integrierten Entwicklung von Stadtquartieren am Wasser	40
2.2 Konfliktfelder der Mehrfachnutzung und Gestaltung von Gewässern als integraler Bestandteil urbaner Stadtquartiere	42
2.3 Hochwasserangepasstes Bauen als Strategie der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser	44
3 Bedeutung integrierter Wasserlagenentwicklung in der Praxis	50
3.1 Ergebnisse der Online-Befragung	50
3.2 Zusammenfassung	56
4 Aufgabenstellung und Vorgehensweise	57

TEIL II – DOKUMENTATION DER FALLSTUDIEN	63
Balingen, Baden-Württemberg	
„Klein Venedig“ – Quartiersentwicklung mit historischem Bezug	64
Bremerhaven, Bremen	
Havenwelten – Entwicklungsprojekt Alter Hafen/Neuer Hafen	68
Frankfurt (Oder), Brandenburg	
Oderpromenade – Öffnung der Innenstadt zum Wasser	72
Konstanz, Baden-Württemberg	
Stadt am Seerhein – Erschließung der Uferlagen für die Öffentlichkeit	76
Bamberg, Bayern	
Regnitzinsel – Konversion einer Textilfabrik in Insellage	80
Frankfurt (Main), Hessen	
Westhafen – Baukultur am Wasser	84
Münster, Nordrhein-Westfalen	
Stadthäfen – Standortbildung in innerstädtischer Lage	88
Neustrelitz, Mecklenburg-Vorpommern	
Stadthafen – Wohnen und Freizeit in der Altstadt	92
Stade, Niedersachsen	
Salztorsvorstadt – Zentrumnahes Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten	96
Dortmund, Nordrhein-Westfalen	
Phoenix See – Impulsgeber der Stadtentwicklung	100
München, Bayern	
Isar-Plan – Naturnahe Isar in urbanen Räumen	104
Bremen	
Überseestadt – Standort der Möglichkeiten	108
Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen	
Medienhafen – Zentrumserweiterung durch Hafenentwicklung	112
Dorsten, Nordrhein-Westfalen	
Wall- und Grabenanlage – Wiederherstellung von Stadtidentität	116
Hamburg	
Wohnpark Trabrennbahn Farmsen – Regenwassermanagement mit Gestaltqualität	120
Literatur	124

Abbildungen

Abb. 2.1	Prinzipielle Einzelstrategien im Umgang mit Hochwasser	44
Abb. 2.2	Beispiele für integrierte räumliche Strategien	46
Abb. 3.1	Verteilung nach Größenklassen	50
Abb. 3.2	Quartiersentwicklungen mit Wasserbezug	50
Abb. 3.3	Art der Wasserlage	51
Abb. 3.4	Klassifizierte Wasserstraßen	51
Abb. 3.5	Lage in der Stadt	51
Abb. 3.6	Vornutzung der Flächen	51
Abb. 3.7	Zukünftige Nutzung	52
Abb. 3.8	Entwicklungsziele	52
Abb. 3.9	Träger der Projektentwicklung	52
Abb. 3.10	Planungsstand	53
Abb. 3.11	Stand der Umsetzung	53
Abb. 3.12	Erfolg der Quartiersentwicklung	53
Abb. 3.13	Bedeutung der Quartiersentwicklung für die Stadtentwicklung	53
Abb. 4.1	Arbeitsmodule	58
Abb. 4.2	Verteilung der untersuchten Fallstudien im Bundesgebiet	59

Tabellen

Tab. 3.1	Größenklassen der Quartiersentwicklungen	51
Tab. 3.2	Hemmnisse der Quartiersentwicklung	54
Tab. 3.3	Erfolgsfaktoren für die Quartiersentwicklung	54
Tab. 3.4	Innovation der Projekte	55
Tab. 4.1	Fallstudien	61

Abkürzungen

EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EMS	Energiemanagementsystem
FFH	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
GA	Gemeinschaftsaufgabe
GIRL	Geruchsmissionsrichtlinie
GRW	Gemeinschaftsaufgabe für regionale Wirtschaftsstruktur
ISP	Investitionssonderprogramm
ÖPEL	Ökologieprogramm Emscher-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPP	Öffentlich-Private-Partnerschaft
RPW	Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm
StE	Landesprogramm zur Stadterneuerung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WWA	Wasserwirtschaftsamt

Zusammenfassung

Im ausgehenden 20. Jahrhundert haben viele große Städte in Europa und Nordamerika ihre Ufer neu entdeckt. Auslöser war häufig der wirtschaftliche Strukturwandel, der zur Aufgabe industrieller und/oder verkehrlicher Nutzungen führte und eine Neubestimmung der Standorte erforderte. Seither vollzieht sich der Prozess der Neubestimmung von Wasserlagen nicht nur in großen, sondern auch in mittleren und kleineren Städten. Im Rahmen der Forschungsstudie wurden unter Einbeziehung aller Gewässerarten und Stadtgrößen auch die sich abseits der bekannten und bereits vielfach publizierten Beispiele entwickelnden Projekte erfasst und der Stellenwert der Quartiersentwicklungen am Wasser im gesamten Bundesgebiet ermittelt.

Wasserlagen sind aufgrund ihrer besonderen Erlebnis- und Freiraumqualität für eine urbane Nachnutzung besonders prädestiniert, häufig steht diese jedoch im Konflikt mit anderen Nutzungen, Belangen des Hochwasser- oder Naturschutzes oder wasserrechtlichen Bestimmungen. Trotz eines gewachsenen Bewusstseins für die Bedeutung von Wasserlagen für die Stadtentwicklung ist die planerische Betrachtung häufig auf einzelne Aspekte wie etwa stadttechnische, verkehrswirtschaftliche oder die spezifische Architektur von Hochbauobjekten am Wasser ausgerichtet. Im Fokus dieser Studie standen daher integrierte Ansätze und eine fachlich übergreifende Sicht auf die Quartiersentwicklung in Wasserlagen.

Ziel der Forschungsstudie war es, die Relevanz von Wasserlagengestaltung in der Stadtentwicklung festzustellen und anhand ausgewählter Fallstudien und der Diskussion zentraler Themenfelder in Expertenforen eine bessere Kenntnis der Entwicklungen an städtischen Gewässern zu gewinnen und diese für den Informationstransfer nutzbar zu machen. Eine zu Beginn der Forschungsstudie durchgeführte Online-Befragung der Städte mit über 20.000 Einwohnern ergab, dass die Quartiersentwicklung am Wasser bundesweit einen sehr hohen Stellenwert hat. Die Kommunen erwarten von der Aufwertung exponierter Flächen am Wasser immer auch einen Beitrag zur Imageverbesserung der Gesamtstadt. Vor allem Wohnbebauung, Grünflächen, Dienstleistungsangebote und Freizeit- und Kultureinrichtungen werden am Wasser realisiert.

Die Online-Befragung führte zusammen mit einer Internetrecherche und Literaturliteraturauswertung zu einer umfangreichen Projektübersicht, die einen geeigneten Auswahlpool für die Fallstudien bot. Deren Auswahl erfolgte unter der Prämisse, sowohl die Vielfalt der Wasserlagen (Meer, Fluss, See, künstliche Gewässer) als auch unterschiedliche Typen der Quartiersentwicklungen abzubilden. Ferner wurden unterschiedliche Konflikte, Hemmnisse und Erfolgsfaktoren in der Umsetzung sowie darüber hinaus innovative Lösungsansätze und Entwicklungsmodelle zur klima- und gewässerangepassten Stadtentwicklung und zu übergeordneten Anforderungen des Hochwasser- und Naturschutzes (Biotopverbund, Klimaanpassung) berücksichtigt.

Flankierend zur Fallstudienuntersuchung wurden zwei Expertengespräche durchgeführt, in denen die Hemmnisse, Strategien und Lösungsansätze der integrierten Quartiersentwicklung am Wasser diskutiert wurden.

Zentrale Themen wie die stadtwirtschaftlichen Spezifika der integrierten Quartiersentwicklung am Wasser, die Konfliktfelder der Mehrfachnutzung von Gewässern und Ufern sowie die Möglichkeiten der Standortentwicklung in hochwassergefährdeten Bereichen wurden in Fachexpertisen untersucht. In Bezug auf die stadtwirtschaftlichen Spezifika wurde deutlich, dass Wasserlagenentwicklungen aufgrund der notwendigen Mehraufwendungen für wasserbauliche Anlagen und Erschließung in besonderem Maße einer ergebnisoffenen Risikobewertung im Vorfeld bedürfen, in der Regel stark gefördert werden müssen und zur Refinanzierung der Mehrkosten Nutzungen mit hohen Renditeerwartungen erfordern. Die Untersuchung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Mehrfachnutzung von Gewässerlagen zeigte, dass diese eng gesetzt sind. Städtebauliche Entwicklungen und Aspekte der Erholung sind im Wasserrecht nicht verankert. Erst durch ressortübergreifende Kooperationen zwischen Wasserwirtschaft und Kommunen kann aus dem Nebeneinander ein Miteinander von städtischen Nutzungen in Wasserlagen werden. Die Betrachtung der Strategien des hochwasserangepassten Bauens ergab zunächst, dass die geltenden wasserrechtlichen Regelungen sehr restriktive Bedingungen für städtebauliche Entwicklungen

in Überschwemmungsbereichen vorgeben. Bei der Konversion städtischer Wasserlagen erweisen sich insbesondere integrierte räumliche Strategien, die nicht allein den Schutz und die Verteidigung der Gebäude umfassen, sondern darüber hinaus die Sicherung und Erhöhung des Retentionsvolumens berücksichtigen sowie räumliche und städtebauliche Qualitäten am Wasser erzeugen, als zukunftsweisend.

Wasser hat für viele Menschen eine besondere Anziehungskraft. Gewässer sind die Projektionsflächen für vielfältige Sehnsüchte wie Weite, Urlaub und Naturerlebnis. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach Wohnen, Freizeit und Arbeiten am Wasser. Diese raum- und erlebnispsychologischen Dimensionen werden bei der Wasserlagenentwicklung häufig noch zu wenig beachtet. Die besonderen Merkmale, Qualitäten und Empfindlichkeiten von Wasserlagen zu erkennen und behutsam als Potenzial für die Stadtentwicklung zu erschließen und zu nutzen, ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche integrierte und nachhaltige Entwicklung von Wasserlagen.

Standortentwicklungen am Wasser sind in der Regel Generationenaufgaben, die einen dauerhaften, häufig über Legislaturperioden hinausgehenden Mittel- und Personaleinsatz binden. Kommunalpolitischer Rückhalt, die richtigen Standortvoraussetzungen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind wesentliche Faktoren für die Entwicklungschancen und daher im Vorfeld genau zu prüfen. Viele Wasserlagen haben bis zu ihrer „Wiederentdeckung“ oft jahrzehntelang ein abgeschottetes Eigenleben geführt und müssen erst wieder in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gebracht und mit neuen Werten besetzt werden. Das erfordert neben der sorgfältigen planerischen Arbeit eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und häufig auch deutliche Symbole und Imagebilder sowie öffentliche Schlüsselinvestitionen.

Hohe Entwicklungskosten und die besondere Lagequalität lassen Quartiersentwicklungen am Wasser schnell zu hochpreisigen, prestigeträchtigen Projekten werden. Um im Spannungsfeld hoher Kosten und Nutzungserwartungen die öffentlichen Interessen zu wahren, sollten diese frühzeitig klar definiert werden. Durch den Einsatz kommunaler Grundstücke kann die Kommune nicht nur die Entwicklung im Detail steuern, sondern auch an Planungsgewinnen und Vermarktungserlösen teilhaben. Neben

den lagespezifischen Mehrkosten für Gründung, Hochwasserschutz, Ufersicherung und die Erschließung von Inseln sind auch die damit verbundenen höheren Aufwendungen für die bauliche Unterhaltung und den Betrieb zu beachten. Die zum Teil erheblichen Folgekosten sollten bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden.

Bei der Entwicklung ehemaliger Hafengebiete zu gemischt genutzten Quartieren soll häufig die hafentypische Atmosphäre mit ihrem maritimen Flair erhalten werden. Der Erhalt gewerblich-industrieller Hafennutzungen bei gleichzeitiger Ansiedlung sensibler Nutzungen wie Dienstleistungen oder Wohnen stellt jedoch eine besondere Herausforderung dar. Um die angestrebte Nutzungsmischung realisieren zu können, müssen potenzielle Konflikte mittels Fachgutachten frühzeitig analysiert und verortet sowie das Nebeneinander gewerblicher und sensibler Nutzungen planungsrechtlich gesichert werden.

Im Zuge des Klimawandels bekommen Wasserlagen eine besondere Bedeutung. Lineare Gewässer bilden wichtige Luftleitbahnen und dienen der Durchlüftung überhitzter Stadtgebiete. Über das Wasser und die begleitende Vegetation entstehen Kühlungseffekte durch Verdunstung. Um diese Vorteile der Wasserlage verstärkt für die Stadtentwicklung zu nutzen, müssen die klimatisch entlastenden Funktionen in der Konzeptentwicklung berücksichtigt, d. h. Barrieren vermieden und Durchlüftung gesichert werden. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und dem damit verbundenen Ansteigen der Hochwasserrisiken sollte sich die Quartiersentwicklung in hochwassergefährdeten Bereichen und Überschwemmungsgebieten auf den Umbau bereits bebauter oder intensiv genutzter Standorte am Wasser konzentrieren. Überschwemmungsgebiete dürfen nicht reduziert werden. Als zukunftsweisend erweisen sich integrierte räumliche Strategien, die die Gewässerdynamik nicht einschränken und das Leben mit den Fluten vorsehen.

Nicht zuletzt stellen Wasserlagenentwicklungen auch in baukultureller Hinsicht eine besondere Herausforderung dar. Die besondere Standortgunst am Wasser erfordert eine qualitativ hochwertige Gestaltung öffentlicher Räume wie auch die Sicherung baulicher Qualitäten bei privaten Baumaßnahmen. Auch technische Anlagen wie Uferbefestigungen, Hochwasserschutzanlagen, Wehre, Schleusen und Brücken müssen

als baukulturelle Aufgabe verstanden und im städtischen Kontext entwickelt werden.

Im Ergebnis der Forschungsstudie zeigt sich, dass die Wasserlagenentwicklung eine hohe Relevanz für die Stadtentwicklung auch in kleinen und mittleren Städten hat. Wasserlagen sind ein wichtiges Potenzial, um Stadtquartiere mit besonderer Attraktivität und Exklusivität für städtisches Wohnen, Arbeiten und Erholung zu entwickeln. Dieses Potenzial gilt es unter der Berücksichtigung des Gewässer- und Naturschutzes für die Entwicklung und Aufwertung der Innenstädte zu nutzen. Der Mehrwert für die Gesamtstadt generiert sich jedoch erst durch die barrierefreie Einbindung, die vielfältige funktionale Verknüpfung der Wasserlagen mit dem Stadtkontext und die Schaffung öffentlicher oder öffentlich nutzbarer Räume am Wasser. Das Ziel einer wasserbezogenen integrierten Stadtquartiersentwicklung ist die Erzeugung räumlicher Qualitäten, die neben einer Attraktivität der Ufer- und Wasserräume auch Möglichkeiten direkter physischer Kontakte und visueller Bezüge zum Wasser schaffen. Dies erfordert eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Freiraumplanung, Wasserwirtschaft und Naturschutz in einem integrierten Planungsprozess sowie die frühzeitige Verständigung über die jeweiligen Vorstellungen und Interessen.



Harburger Binnenhafen, westlicher Bahnhofskanal (Foto: Bezirksamt Harburg, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung)

Summary

At the end of the 20th century, many large cities in Europe and North America have rediscovered their waterfronts. The main cause was often the economic structural change which led to the relinquishment of industrial and/or transportation uses and thus requiring a new definition of waterfronts. Since this time, the process of redefining waterfronts has not only been occurring in large but also in medium-sized and small cities. Within the scope of the research project, all types of waterfronts and cities of all sizes were taken into consideration, development projects beyond the well-known and often published examples were reviewed and the significance of waterfront developments all over Germany was analyzed.

Waterfront sites are especially predestined for conversion into urban use due to their experiential quality and their qualities as open spaces. However, they often conflict with other uses, issues of flood prevention and environmental protection or legal aspects of water use. Despite the increased awareness of the significance of waterfront locations for urban development, the view of planning is often focused on single aspects such as technical infrastructure, transportation or the specific architecture of building projects on waterfront sites. This study therefore focused on integrative approaches to and an interdisciplinary view of waterfront developments.

The objective of the research project was to determine the relevance of the planning and design of waterfront sites in urban development and to gain a better understanding of the developments on urban waterfronts based on selected case studies and on the discussion of central themes in expert hearings. In addition, the project aimed to prepare the knowledge gained in this way for its dissemination. An online survey of cities with more than 20,000 inhabitants revealed that the development of waterfronts is very important in all of Germany. Communities always expect the upgrading of prominent waterfront locations to improve the city's overall image. In particular housing, green spaces, service offerings as well as recreational and cultural facilities are observed on waterfronts.

The online survey, together with internet research and an evaluation of relevant lit-

erature led to a comprehensive overview of waterfront projects, which in turn presented an appropriate project pool for the selection of case studies. This selection was conducted with the intention of representing both the variety of waterfront sites (ocean, river, lake, artificial bodies of water) as well as various types of development projects. Furthermore, different conflicts, obstacles and factors of success in the realization of the projects were considered. Beyond these aspects, innovative solutions and development models adapted to specific climate and waterfront conditions and to general requirements of flood protection and environmental protection (biotope networks, adaptation to climate change) were taken into consideration.

Parallel to the case studies, two expert hearings were conducted during which the obstacles, strategies and approaches to solutions for integrated development on waterfront sites were discussed.

Central topics such as the economic specifics of integrated waterfront development, the various conflicts of the multiple use of water and its banks as well as possibilities for the development of sites threatened by flooding were examined in discussions with relevant experts. With regard to economic aspects, it became evident that waterfront developments require an open-ended risk assessment in an early phase due to the high expenditures necessary for water-related construction and the provision of technical utilities and traffic access. Such projects usually have to be subsidized to a large extent, and they necessitate uses with expected high returns on investment due to the refinancing of additional expenditures. The examination revealed that the legal parameters for the multiple use of waterfronts are narrowly defined. Urban design developments and aspects of recreation are not included in the laws on water resources. Only by integrative, interdepartmental cooperation between communities and water authorities coexistence among urban uses on waterfront sites may lead to mutual cooperation. The examination of strategies for construction in areas subject to flooding revealed that existing regulations of water law provide highly restrictive conditions for urban developments in floodplains. Concerning the conversion of urban water-

fronts, integrative spatial strategies prove to be sustainable which not only focus on the protection of buildings but also consider the protection and increase of water retention volumes and create spatial and urban qualities on waterfronts.

Water has a special attraction for many people. The different types of bodies of water serve the projection of various yearnings, e. g. for wide-open space, vacation and nature experience. The demand for housing, recreation and workspaces on waterfront locations is correspondingly large. These psychological dimensions, both spatial and experiential, are often inadequately taken into consideration when developing waterfronts. The recognition of special characteristics, qualities and sensitivities of waterfronts and their careful utilization as potential for urban development is an important prerequisite for the successful integrative and sustainable development of waterfronts.

Waterfront developments are usually generational tasks which involve a consistent input of financial and human resources often extending over several legislative periods. Adequate communal political support in addition to adequate locational and economic conditions are essential factors for the success of development and should therefore be examined at an early stage of planning. Many waterfront sites

have often had an introverted existence for decades until their „rediscovery“. They must be reintroduced into public consciousness and associated with new values. In addition to careful planning this requires intensive public relations work and often distinct symbols and imagery as well as key public investments.

High development costs and the special locational quality tend to turn waterfront developments into high-priced and prestigious projects. Public interests should be clearly defined at an early stage in order to secure them in the context of high costs and expectations. With the input of public properties, the community can not only steer the development, it may also participate in the gains of planning and the marketing revenue. Besides additional costs in connection with the location for foundation work, flood protection, embankment structures and the accessing of insular sites, the corresponding expenditures for maintenance and operation are to be taken into consideration. The often substantial auxiliary costs should be considered already in the planning phase.

In the development of former harbour sites into mixed-use quarters, the typical harbour atmosphere with its maritime flair should be retained. The retention of commercial-industrial harbour uses while developing sensitive uses such as housing



Frankfurt Oder, Oderpromenade (Foto: Machleidt + Partner)

and professional services, however, poses a particular challenge. In order to achieve the use mix desired, potential conflicts have to be analyzed and localized with expertises at an early stage. Furthermore, the coexistence of commercial and sensitive uses must be clarified and secured through statutory planning.

As a result of climate change, urban quarters on waterfront sites will become particularly advantageous locations. Linear bodies of water comprise important fresh air corridors and serve to ventilate overheated urban areas. The water and the accompanying vegetation create a cooling effect by way of evaporation. In order to increasingly utilize this advantage for urban development, the climatic relief functions must be considered in the conceptual phase, i. e. barriers must be avoided and ventilation ensured. With regard to climate change and the corresponding increase in the risk of flooding, development in flood-prone areas and floodplains should concentrate on the conversion of existing built-up sites and intensively used waterfront areas. Floodplains should not be reduced in size. Integrated spatial strategies, which do not constrain hydraulic dynamics and which anticipate flooding, prove to be the most sustainable.

Last but not least, waterfront developments pose a special challenge in terms of architectural culture. The favorable location on the waterfront requires high quality design of public spaces as well as the securing of architectural qualities in private construction projects. Technical installations such as embankments, flood protection measures, weirs, locks and bridges are also to be understood as tasks of architectural culture and developed in the urban context.

The results of the research project demonstrate that the development of waterfront locations is highly relevant for urban development in small and medium-sized cities. Waterfront sites are an important potential for the development of urban quarters with special attractiveness and exclusiveness for urban housing, workplaces and recreation. This potential should be utilized for the development and improvement of inner cities while taking water and environmental protection into consideration. The increased value for the entire city can only be generated through barrier-free access, diverse functional connections within the

urban context and the creation of public or publicly usable spaces along the water. The aim of integrative water-related urban development is the creation of spatial qualities, which, in addition to the attractiveness of waterfronts and the water itself, offer opportunities for direct physical contact with and visual relationships to the water. This requires interdisciplinary cooperation between city and landscape planning, the water authorities and environmental protection agencies within an integrated planning process as well as consensus on the respective conceptions, expectations and interests at an early stage.

TEIL I – ERGEBNISSE

1 Handlungsempfehlungen für die integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser

Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen basieren auf der Untersuchung von 30 Fallbeispielen, Interviews mit Akteuren vor Ort sowie Gesprächen mit unterschiedlichen Experten.

Wasserlagenentwicklungen unterscheiden sich von Entwicklungen anderer Konversionsstandorte hinsichtlich der angewandten Instrumente und Verfahren meist nicht, stellen aber aufgrund ihrer spezifischen Eigenschaften besondere Anforderungen an eine adäquate Instrumentierung und Prozessgestaltung. Bei innerörtlichen Wasserlagen besteht die Chance, bereits durch eine Öffnung und Erschließung des Uferraums wesentliche Voraussetzungen für die Neubestimmung des Ortes zu schaffen. Hochwertige Entwicklungen werden hier vom Markt schnell angenommen. Eine weite-

re Besonderheit der Wasserlage ist es, dass an der Schnittstelle Wasser-Land besonders viele und zum Teil divergierende Interessen aufeinander treffen. Beispielsweise stehen bei der Entwicklung ehemaliger Hafenanlagen oft die Bestandsnutzungen in einem Spannungsverhältnis zu den neuen (sensiblen) Nutzungen. Ein ähnliches Spannungsverhältnis besteht zwischen der Stadtentwicklungsabsicht und den wasserrechtlichen Gegebenheiten. Insgesamt noch wenig erforscht ist auch der Umgang mit Wasserlagen in Bezug auf den Klimawandel.

Die Handlungsempfehlungen geben einen Überblick, welche Voraussetzungen geschaffen und welche Aspekte bei der Projektumsetzung beachtet werden müssen, um eine erfolgreiche und nachhaltige, integrierte Stadtquartiersentwicklung am Was-



Prototyp des schwimmenden Modulhauses in Geierswalde (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

ser zu betreiben. Sie zeigen, wie sich eine Standortentwicklung am Wasser in den Kontext der Stadt, der Gewässer und in die gesamtstädtische Entwicklungsstrategie einfügen sollte und wie durch eine Neucodierung und Mehrfachnutzung ein Mehrwert für die Kommune und die Öffentlichkeit geschaffen werden kann. Qualitätvolle Wasserlagenentwicklungen brauchen kommunalpolitisch getragene und ressortübergreifende Handlungsansätze.

Die Handlungsempfehlungen richten sich an alle Akteure der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser. In erster Linie sind dies die Kommunen, aber auch die Partner, die privaten Investoren und Projektentwickler. Darüber hinaus gehen die Empfehlungen auch an den Bund und die Länder sowie ihre nachgeordneten Behörden, insbesondere die Wasserbehörden, wenn es um die interdisziplinäre Zusammenarbeit und die Lösung von Zielkonflikten geht.

Aus der Fallstudienuntersuchung wurden folgende Handlungsempfehlungen abgeleitet:

1. Attraktive Lagen in der Stadt durch integrierte Quartiersentwicklung am Wasser gewinnen
2. Quartiere am Wasser mit der Stadt vernetzen
3. Gewässer mehrdimensional nutzen
4. Langen Atem und verlässliche Unterstützung sichern
5. Neucodierung durch Öffentlichkeitsarbeit und Zeichensetzung unterstützen
6. Öffentliche Interessen sichern
7. Unterhaltungs- und Pflegekosten im Vorfeld berücksichtigen und minimieren
8. Maritimes Flair bewahren und Nutzungskonflikte überwinden
9. Wasserlagen für die Stadt im Klimawandel nutzen
10. Bauen mit den Fluten ermöglichen und Hochwasserschutz sichern
11. Bauen am Wasser als eine übergreifende baukulturelle Aufgabe behandeln
12. Planungsinstrumente gemäß den besonderen Entwicklungsbedingungen richtig einsetzen



Turmkanal mit Uferpromenade in Papenburg (Foto: Stadt Papenburg)



Stadthafen in Bitterfeld-Wolfen (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Rad- und Fußweg an der Weißeritz in Dresden (Foto: Machleidt + Partner)

Empfehlung 1

Attraktive Lagen in der Stadt durch integrierte Quartiersentwicklung am Wasser gewinnen

Die Attraktivität der Innenstädte geht einher mit einer qualitativen Entwicklung der Wohnlagen, Arbeitsstandorte und Aufenthaltsmöglichkeiten. Gefragt sind vor allem Lagen, die neben einer guten infrastrukturellen Anbindung auch besondere Freiraumqualitäten und Atmosphären aufweisen. Wasserlagen mit ihrem häufig maritimen Flair nehmen in der Beliebtheitskala als Standort für Wohnen, Arbeit und Freizeit einen hohen Rang ein. Die im Rahmen des Projektes durchgeführte Online-Befragung bundesdeutscher Städte mit

über 20.000 Einwohnern ergab, dass mehr als 80 % der an der Befragung beteiligten Städte der Entwicklung ihrer Wasserlagen eine hohe bzw. sehr hohe Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung zumessen. Die besonderen Qualitäten und Empfindlichkeiten von Wasserlagen zu erkennen und behutsam als Potenzial für die Stadtentwicklung zu erschließen und zu nutzen, ist eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche integrierte und nachhaltige Entwicklung von Wasserlagen.

Raum- und erlebnispsychologische Dimensionen von Wasser nutzen

Wasser ist ein Lebenselixier. Es hat für viele Menschen eine hohe Anziehungskraft. Auf das Wasser werden vielfältige Sehnsüchte wie Weite, Urlaub und Naturerlebnis projiziert. Menschen assoziieren mit Gewässern atmosphärische Orte mit hoher Freizeit- und Erlebnisvielfalt. Mit ihrer „frischen Brise“ werden sie darüber hinaus als Ausgleichsräume für verdichtete und überhitzte Stadtgebiete wahrgenommen. Diese Assoziationen betreffen natürliche wie künstliche Gewässer gleichermaßen. Insbesondere Flüsse und Küsten üben durch die fortwährend stattfindenden Veränderungen, die Weite, Ruhe und unbändige Energie eine starke Faszination aus. Gleichzeitig erzeugen Gewässer mit ihrer Naturgewalt auch Ängste, bedeuten Gefahr für das Leben und richten Schäden an, wenn sie über die Ufer treten.

Die vielgestaltigen raum- und erlebnispsychologischen Dimensionen werden oft noch zu wenig beachtet. Die besondere Atmosphäre am Wasser, die sich aus der Überlagerung von Natur und Urbanität ergibt, sollte frühzeitig erkannt und als Spezifikum in die Quartiersgestaltung eingebracht werden. Kaianlagen, Pontonflächen, Fähranleger, Schleusen, Stege und ähnliche Bauwerke ermöglichen eine besonders intensive Wahrnehmung des Wassers und können zu einer Bühne für die Stadtgesellschaft werden. Die Sogwirkung solcher Wasser-Land-Schnittstellen ist bei der Erschließung von Gewässern zu bedenken. Ängste können gemindert werden, wenn künftige Nutzer intensiv an der Planung beteiligt werden und geschickte bauliche Lösungen z. B. für Uferbrüstungen oder überschwemmungsgefährdete Bereiche gefunden werden.

Mit dem neuen stadtintegrierten Hafen in der Kleinstadt Malchow ist es gelungen, die Wasserlage inmitten der Stadt vielfältig erlebbar zu machen. Die Hafenanlage am Malchower See mit 35 Liegeplätzen und einer Mole mit Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt entstand unmittelbar neben der historischen Drehbrücke. Von der Mole und dem Hafenterrasson besteht ein Ausblick über den See und die Altstadtinsel und auf das gegenüberliegende alte Kloster. Die Drehbrücke, die einmal pro Stunde geöffnet wird, und der neue Stadthafen sind so zu einem großen Magnet für die Stadtbewohner und Touristen geworden.

Besondere Eigenschaften von Wasserlagen entfalten

Wasserlagen sind ein wichtiges Potenzial, um Stadtquartiere mit besonderer Attraktivität und Exklusivität für Wohnen, Arbeiten und Erholung zu entwickeln. Dort, wo Wasser und Land zusammentreffen, entstehen besondere Orte. Naturräumliche Vielfalt, kulturhistorische Nutzungen und Bewirtschaftungsformen sowie die Anziehungskraft von Gewässern mit ihren harten und weichen Uferzonen tragen zur besonderen Atmosphäre bei, die sie von anderen Stadtquartierslagen abhebt. Dieses Potenzial gilt

es unter Berücksichtigung der Belange des Gewässer- und Naturschutzes für die Entwicklung und Aufwertung der Innenstädte zu nutzen. Dabei ist die Wasserlage als ein in das Freiraum-, Stadt- und Gewässersystem integrierter Stadtbestandteil zu begreifen, der auf der Grundlage integrierter Entwicklungskonzepte umweltverträglich und nachhaltig zu erschließen ist. Nur so kann die Entwicklung der Wasserlagen auch wichtige Impulse für die Innenstadtquartiere geben.

In Oranienburg ist es auf der Basis eines Innenstadtkonzeptes gelungen, das Ensemble von Stadtlandschaft und Landschaftsraum der Havel aufeinander zu beziehen und erlebbar zu machen. In der Nachbarschaft von Gebäude und Fluss entsteht eine besondere Atmosphäre für Wohnen, Arbeiten und Freizeit am Wasser.



Freistellung und Erschließung der Havelufer in Oranienburg (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Erlebnisqualitäten im Stadthafen Malchow (Fotos: bgmr Landschaftsarchitekten)

Empfehlung 2

Quartiersentwicklungen am Wasser mit der Stadt vernetzen

Stärker als andere Konversionsstandorte sind Wasserlagen aufgrund von naturräumlichen Gegebenheiten, Hochwasserschutzanforderungen und Bestandsnutzungen abgeschottet und nur punktuell mit dem Umfeld verknüpft. Zudem bildet das Wasser in der Form eines Flusslaufs – häufig begleitet durch Verkehrsstrassen – selbst eine Barriere im Stadtgefüge, die nur mit großem Aufwand zu überwinden ist.

Um mit der Entwicklung von Wasserlagen auch einen Mehrwert für die Kommune zu schaffen, müssen diese Barrieren überwunden, die Standorte in das städtische Gefüge integriert und mit dem Stadtraum vernetzt werden. Dabei muss neben der städtebaulichen auch die funktionale und soziale Verknüpfung mit dem Umfeld berücksichtigt werden.

Barrieren überwinden und räumliche Anknüpfungspunkte schaffen

Eine Voraussetzung für die Integration eines Standortes in den Umgebungskontext ist dessen Einbindung in das öffentliche Erschließungsnetz. Das erfordert den Bau von Straßen und Wegen und bei Wasserlagen oft auch den Bau von Brücken. Auch muss die Wasserlage für die Öffentlichkeit erlebbar gemacht und der Reiz des Wassers in entfernte Lagen der Stadt getragen werden.

Erst die Schaffung öffentlicher oder öffentlich nutzbarer Räume am Wasser, die Verknüpfung von Uferzonen und deren Verbindung über Wege und Freiraumnetze in die wasserabgewandten Quartiere steigert auch deren Attraktivität und macht die Wasserlage insgesamt zu einem Mehrwert für die Stadt.

In Konstanz ist es gelungen, das neue Quartier am Seerhein durch einen öffentlichen Park mit dem angrenzenden Wohngebiet zu verknüpfen und mit der öffentlichen Uferpromenade einen attraktiven Freiraum am Wasser für die Quartiersbewohner und die Öffentlichkeit zu schaffen. Durchlässe zwischen den Neubauten schaffen Sicht- und Wegebezüge zum Wasser, eine Fußgänger- und Fahrradbrücke verbindet die Wasserlage mit der Altstadt.

Am Duisburger Innenhafen führen so genannte „Grachten“, die gleichzeitig dem Auffangen des Regenwassers dienen, das Wasser in die zweite und dritte Reihe und schaffen auch dort attraktive Wohnlagen und öffentliche Bereiche.



Fußgänger- und Radfahrerbrücke zwischen Konstanzer Altstadt und Stadt am Seerhein (Foto: Stadt Konstanz) und öffentliche Promenade (Foto: Machleidt + Partner)

In Grachtenlandschaft eingebetteter Wohnungsbau am Duisburger Innenhafen (Foto: Innenstadt Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH)

Mit dem Umfeld funktional verknüpfen

Neben der räumlichen Einbindung müssen Nutzungen und Funktionen an den neuen Standorten generiert werden, die einen Mehrwert für die umliegenden Quartiere und die gesamte Stadt bringen. Das sind vor allem Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie quartiersübergreifende öffentliche bzw. öffentlich nutzbare Angebote. Insbesondere kulturelle Nutzungen wie Museen oder Freizeitangebote sorgen für eine Belebung und unterstreichen den öffentli-

chen Charakter. Die Entwicklung attraktiver Lagen am Wasser bedeutet oft die Chance, komplementäre Nutzungen zum bisherigen Angebot zu schaffen sowie neue Wohn- und Wirtschaftssegmente zu etablieren, für die es bisher keine attraktiven Standorte in der Stadt gab. Öffentlich zugängliche Erholungs- und Freizeitangebote am Wasser verbessern insgesamt die Lebensqualität in der Stadt.

Im Entwicklungsbereich Rummelsburger Bucht sind zahlreiche Infrastruktureinrichtungen (u. a. eine Grundschule, zwei Kindertages- und zwei Jugendfreizeitstätten, Spiel- und Sportplätze) entstanden, die auch von den Bewohnern der angrenzenden, z. T. schlechter ausgestatteten Stadtquartiere genutzt werden.

Am Duisburger Innenhafen ist in unmittelbarer Nachbarschaft zur Innenstadt ein neuer Wohn- und Dienstleistungsstandort mit integrierten Kultur- und Freizeitangeboten wie dem Museum Küppersmühle und einer Sportboot-Marina entstanden.

An der Oderpromenade in Frankfurt (Oder) befinden sich mehrere bedeutende Kultureinrichtungen wie die Konzerthalle, die Friedenskirche, das Museum Viadrina und das Kleist-Museum, die in den vergangenen Jahren erneuert worden sind. Zusammen mit neu hinzu gekommenen Einrichtungen machen sie die Oderpromenade zur „Kulturpromenade“.



Kindertagesstätte „Hoppetosse“ an der Rummelsburger Bucht in Berlin (Foto: Machleidt + Partner)



Marina Duisburg (Foto: Innenstadt Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH)



Kulturwegweiser an der Frankfurter Oderpromenade (Foto: Machleidt + Partner)

Empfehlung 3

Gewässer mehrdimensional nutzen

Auf Gewässern und an ihren Rändern überlagern sich unterschiedliche Interessen und Zuständigkeiten. Hochwasserschutz und Wasserrückhaltung, Biotopverbund, Erholung und immobilienwirtschaftliche Vermarktung, Schifffahrt und Wasserkraftnutzung, baukulturelle Anforderungen und das Ziel einer nachhaltigen Stadtstruktur sind Belange, die nicht immer ohne Weiteres in Übereinstimmung gebracht werden können. Darüber hinaus bestehen langjährige Nutzungsgewohnheiten, Besitzstände und fachlich geprägte Gestaltungsbilder für Gewässerräume. Diese unterschiedlichen Interessen werden häufig in sektoralen Planungen getrennt nach Zuständigkeiten gedacht. Ziel einer wasserbezogenen integrierten Stadtquartiersentwicklung ist es, die Konfliktpotenziale der Mehrfachnutzung zu

überwinden und ihre Synergien zu entfalten, um urbane Qualitäten zu erzeugen. Dazu gehören neben einer Attraktivität der Ufer- und Wasserräume auch visuelle Bezüge und physische Kontakte zum Wasser. Diese zu schaffen, erfordert eine Verständigung über die vielfältigen Interessen in einem integrierten Planungsprozess sowie eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Freiraumplanung, Wasserwirtschaft und Naturschutz und den weiteren gewässerbezogenen Akteuren.

Die Erfahrungen zeigen, dass integrierte Leitbilder und ressortübergreifende Kooperationen sowohl für die Planung als auch für die spätere Bewirtschaftung, Pflege und Unterhaltung von städtischen Wasserlagen wichtige Erfolgsfaktoren sind.

Wasserlagen auf Basis integrierter Leitbilder entwickeln

Aufgrund der vielfältigen Überlagerung der Nutzungsansprüche muss in Wasserlagen integriert geplant und aktiv mit tradierten Gewässernutzungen umgegangen werden. Ein gemeinsames gesamtträumliches Leitbild für die Gewässer- und Stadtentwicklung sowie die sich überlagernden Nutzungen und Gestaltungsanforderungen erleichtert die spätere Umsetzung von

meist schrittweise erfolgenden Einzelmaßnahmen. In einem kooperativen Prozess müssen die unterschiedlichen Belange und Zuständigkeiten bei der Konzeptentwicklung von vornherein zusammengeführt und soweit wie möglich gleichberechtigt und im Einvernehmen von Stadtentwicklung und Wasserwirtschaft umgesetzt werden.

Beim Isar-Plan in München war die interdisziplinäre Projektentwicklung und -durchführung von Wasserwirtschaft und Stadtentwicklung ein Gewinn. Mit den beteiligten Akteuren und interessierten Bürgern wurden Planungsspaziergänge zu Isarabschnitten unternommen, die bereits weitgehend dem angestrebten Leitbild der Gewässerentwicklung entsprachen. Dadurch ist es gelungen, kritische Akteure zu überzeugen. Auch in der politischen Diskussion wirkten das ressortübergreifend erarbeitete Leitbild und die enge Zusammenarbeit unterstützend.



München: Baden, Picknicken, Grillen und Fahrradfahren in der naturnahen Flusslandschaft der Isar mitten in der Stadt (Foto links: Landeshauptstadt München, Baureferat, rechts: bgmr Landschaftsarchitekten)

Bei Umsetzung und Betrieb ressortübergreifend kooperieren

Da die Stadtentwicklung in den Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung nicht als eigenständiges Ziel verankert ist, gelingt die Mehrfachnutzung von Gewässern bislang selten. Dass Retentionsräume und Überschwemmungsbereiche auch für urbane Erholung genutzt und Wirtschaftswege oder andere wasserbauliche Anlagen auch für die Allgemeinheit zugänglich gemacht werden, ist noch nicht Standard. Die integrierte Stadtentwicklung an Gewässern mit einer Überlagerung unterschiedlicher Nutzungs-

und Gestaltungsansprüche erfordert Kooperationen zwischen den jeweils für den Betrieb, die Pflege und Unterhaltung zuständigen Fachressorts. Bewirtschaftungspläne müssen abgestimmt und die Zuständigkeiten bei den Unterhaltungspflichten geklärt werden. Dies gelingt erfahrungsgemäß am besten, wenn die zuständigen Fachressorts frühzeitig in die Konzeptentwicklung einbezogen werden und eng zusammenarbeiten.

Bei der Anlage des Phoenix Sees in Dortmund ist die Strategie aufgegangen, wasserwirtschaftliche Planungen als Schwungkraft für städtebauliche Ziele zu nutzen. Mit dem neuen See ist ein ohnehin erforderlicher Retentionsraum entstanden, der gleichzeitig Erholungsraum und Imagefaktor für neue Wohngebiete in Uferlagen ist. Die Zielkongruenz ermöglichte es, die Emsergenossenschaft als starken Partner für die Umsetzung einzubinden und erhebliche Finanzierungsanteile über Infrastrukturmittel einzuwerben. Dadurch war es möglich, Wirtschaftswege auf den Deichen öffentlich nutzbar zu gestalten.

Die Planungen für das Hochwasserschutzprojekt in der Rottaue in Pfarrkirchen und die Anlage des Fischpasses an der Regnitz in Bamberg haben die Wasserwirtschaftsämter und die Stadtentwicklungsbehörden gemeinsam entwickelt. Die Kooperation umfasste auch Vereinbarungen zur Pflege und Unterhaltung. Der Hochwasserschutz konnte so verbessert, die Gewässer konnten naturnäher und die Ufer gleichzeitig als nutzbarer Erholungs- und Freizeitraum gestaltet werden.



Auen- und Erholungslandschaft und geplante Wohnquartiere am Phoenix See in Dortmund (Grafik: 3dpixel g.m.b.h, digitalstock)



Parkgestaltung der Rottaue in Pfarrkirchen (Foto: Wasserwirtschaftsamt Deggendorf)

Empfehlung 4

Langen Atem und verlässliche Unterstützung sichern

Integrierte Stadtentwicklungen am Wasser sind in der Regel Generationenaufgaben, die einen dauerhaften, häufig über Legislaturperioden hinausgehenden Mittel- und Personaleinsatz binden. Sie müssen Wahlen und politische Richtungswechsel überdauern. Auch neigen Standortentwicklungen am Wasser dazu, viel Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Die Hochpreisigkeit der Projekte und Kostensteigerungen während der Realisierung sowie der künftige Pflege- und Unterhaltungsaufwand (vgl. Empfehlung 7) stoßen in der Öffentlichkeit häufig auf Kritik und große Skepsis. Auch führen die langfristigen Umsetzungsprozesse oft dazu, dass

sich die Rahmenbedingungen, unter denen ein Projekt gestartet ist, verändern.

Kommunalpolitischer Rückhalt, die passenden Standortvoraussetzungen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind wesentliche Faktoren für die Entwicklungschancen und daher im Vorfeld genau zu prüfen. Schwankungen am Markt und Veränderungen im Nachfrageverhalten erfordern Anpassungsmöglichkeiten in der Planung und Umsetzung, die durch flexible und modular angelegte Planungskonzepte geschaffen werden können (vgl. Empfehlung 12).

Verlässlichen kommunalpolitischen Konsens bilden

Um ein Projekt über Krisen und veränderte Rahmenbedingungen hinweg zu einem guten Abschluss zu bringen, braucht es eine angemessene Akzeptanz in der Öffentlichkeit und eine breite Unterstützerschaft. An erster Stelle steht daher die Bildung eines verlässlichen kommunalpolitischen Konsenses über die Entwicklungsziele und den Einsatz der Mittel, der losgelöst von Partei-

grenzen und Legislaturperioden dauerhaft Bestand haben muss und eine Akzeptanz in der Öffentlichkeit findet. Dafür ist eine Darstellung des Mehrwerts für das Gemeinwesen durch die neue Standortentwicklung besonders wichtig. Die frühzeitige Bildung breit angelegter Akteursbündnisse erhöht die Zahl der Fürsprecher für ein Projekt bereits in der Anfangsphase.

Das Projekt „Klein Venedig“ in Balingen war anfänglich sehr umstritten. Eine Bürgerinitiative reichte beim Landtag eine Petition mit 1.500 Unterschriften gegen den Abriss der Bestandsgebäude und den Bau einer Tiefgarage ein. Die Proteste wirkten sich negativ auf das Image des Projektes aus und erschwerten die Vermarktung. Als der Landtag klare Position für das Projekt bezog, stellten sich auch der Oberbürgermeister und der Gemeinderat hinter das Konzept und ebneten so den Weg für die erfolgreiche Umsetzung. Das klare Bekenntnis der Politik sorgte auch für eine gesteigerte Akzeptanz in der Bevölkerung für „Klein Venedig“, das heute ein Identifikationsort für Balingen geworden ist.



Quartier „Klein Venedig“ in Balingen (Foto: Frank Erber)

Zollern-Alb-Kurier reicht Petition an den Landtag ein

Gebäudeabriss in „Klein-Venedig“ sollen verhindert werden

Zollern-Alb-Kurier 17.02.1998

KLEIN-VENEDIG / Gemeinderat stimmte deutlich ab Klares Votum für die Verwaltung

CDU ohne „Ausreißer“ – Vier Gegenstimmen und eine Enthaltung

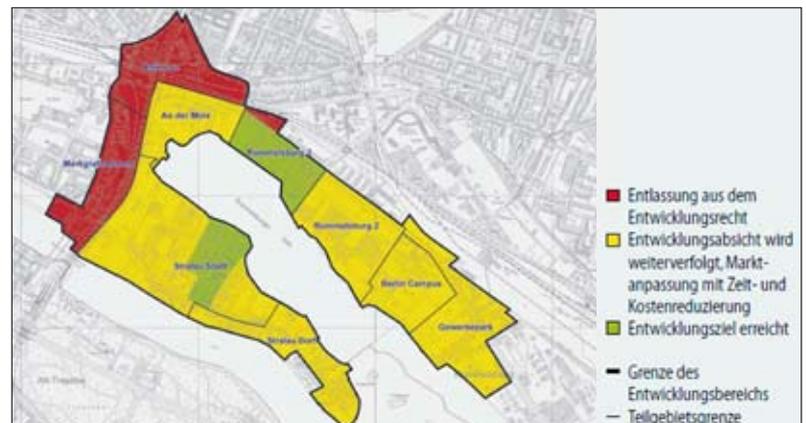
Zollern-Alb-Kurier 18.02.1998

Erfolgschancen und -risiken prüfen, Anpassungstoleranzen vorsehen

Die Voraussetzungen der Entwicklungsflächen (Größe, Einbindung, Vorbelastung) sowie die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den jeweiligen Kommunen (prosperierende oder degressive Entwicklungstendenzen) spielen eine entscheidende Rolle für den Erfolg der Entwicklung. Die Größe des Projekts ist mit Blick auf die Nachfrage am Markt genau zu betrachten, auch ob das Projekt über ausreichend Alleinstellungsmerkmale gegenüber anderen Konkurrenzstandorten verfügt.

Aufgrund der langen Umsetzungsprozesse sollten im Entwicklungskonzept Anpassungstoleranzen vorgesehen werden, die ein Umsteuern in der Nutzungsart und -dichte ermöglichen, ohne dass Planungsschäden entstehen. Art und Umfang der Maßnahme oder auch die Abhängigkeit von Förderprogrammen und ihren z. T. starren Regularien können das Gliedern in sinnvolle und in sich abgeschlossene Abschnitte erforderlich machen.

In Berlin machte die Fehleinschätzung der Nachfrage zu Beginn der Entwicklungsmaßnahme Rummelsburger Bucht eine spätere Umplanung erforderlich. Das Ausbleiben des erwarteten Einwohnerzuwachses für Berlin hemmte auch die Entwicklung an der Rummelsburger Bucht. Um die Kosten und Risiken zu reduzieren, beschloss der Senat 2003, die Entwicklungsmaßnahme um rund ein Drittel zu verkleinern und vorzeitig abzuschließen. Die quantitative Zielzahl zu bauender Wohnungen und Gewerbeflächen wurde verringert, Bebauungsdichten reduziert. Die Laufzeit der Entwicklungsmaßnahme wurde verkürzt und das Ziel, bis zum Abschluss der Maßnahme 100 % erreicht zu haben, aufgegeben. Schwer entwickelbare Flächen wurden aufgegeben und zusammen mit bereits entwickelten Flächen 2004 aus der Entwicklungsmaßnahme entlassen.



Berlin, Rummelsburger Bucht, links: Realisierungsstand 2007 (Luftbild: Archiv Wasserstadt), rechts: Entlassungsszenario 2003 (Plan: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin)

Empfehlung 5

Neucodierung durch Öffentlichkeitsarbeit und Zeichensetzung unterstützen

Wasserlagen haben bis zu ihrer Wiederentdeckung oft jahrzehntelang ein abgeschotetetes Eigenleben geführt, waren aus dem Bewusstsein der Öffentlichkeit verdrängt oder aufgrund industriell-gewerblicher Nutzungen negativ besetzt. „Entfesseltes“ Wasser in der Stadt ist zudem häufig mit Ängsten besetzt (Gerüche, Unfallrisiko). Als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung gilt es daher, die Flächen zunächst in das Bewusstsein von Bevölkerung

und Investoren zu bringen und mit neuen Werten zu versehen. Das erfordert neben einer sorgfältigen planerischen Arbeit eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und professionelles Marketing, ggf. auch die Einbindung in Strukturprogramme der Länder wie Regionalen oder in Gartenschauen und Bauausstellungen. Die grundlegende Transformation von großflächigen Hafen- und Industriestandorten benötigt darüber hinaus häufig Symbole und Imagebilder.

Positive Ereignisse und besondere Orte inszenieren

Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen am und auf dem Wasser unterstützen die (Wieder-) Entdeckung der Wasserlagen. Sie tragen dazu bei, die besonderen Freizeit- und Erholungsqualitäten für eine breite Öffentlichkeit erlebbar zu machen und die Standorte positiv zu besetzen. Zwischennutzungen mit öffentlicher Frequenz können einem bisherigen „Unort“ frühzeitig urbane Impulse geben, die zu einer Neubestimmung im Stadtgefüge führen. Auch Bauausstellungen und Gartenschauen verfügen über eine hohe öffentliche Aufmerksamkeit. Durch ihre begrenzte Laufzeit

bringen sie Schwung in die Standortentwicklung und setzen Mittel und Ressourcen frei. Folgekosten und tragfähige Nachnutzungskonzepte sollten bei solch aufwändigen Entwicklungsprojekten jedoch frühzeitig bedacht werden.

Auch über die Anfangsphase hinaus sind geeignete Kommunikationsstrategien, gutes Standortmarketing sowie Akteure und Multiplikatoren erforderlich, um die Standorte weiterzuentwickeln und die Menschen an einen umsichtigen Umgang mit dem Element Wasser zu gewöhnen.

In Bremerhaven findet seit 1986 die Sail, eines der größten Windjammer-Treffen Europas, statt. Das Festival erstreckt sich vom Kaiserhafen im Norden bis zum Fischereihafen im Süden, die meisten Schiffe liegen jedoch im Neuen und im Alten Hafen. Fast 1 Mio. Besucher sorgten bei der Sail 2010 für große Öffentlichkeit.

In Dresden wurde im Rahmen der „ZukunftswerkStadt Fluss“ die Weißeritz mit Klang- und Lichtinstallationen bespielt, Besucher konnten auf schwimmenden Pontons im Wasser treiben.



Sail in Bremerhaven (Foto: Steuermann/PIXELIO)



Beispielung der Weißeritz in Dresden (Foto: B.S.U. Büro für Umweltplanung und Stadtentwicklung)

Mit neuen Nutzungsangeboten Zeichen setzen

Die grundlegende Transformation von großflächigen Hafen- und Industriestandorten am Wasser zu integrierten Stadtquartieren erfordert häufig deutliche Symbole und Imagebilder. Dazu eignen sich öffentliche, aber auch private Schlüsselinvestitionen. Vor allem, wenn der Markt aus sich heraus keine ausreichende Nutzungsnachfrage zeitnah generieren kann, sind öffentliche Motoren notwendig. Dies können publikumswirksame Nutzungen wie Museen sein, die für eine Belebung des Standor-

tes sorgen, aber auch Verwaltungsbauten als Bekenntnis der öffentlichen Hand zur Standortentwicklung. Auch neu gestaltete und erlebbare Gewässerräume können selbstständige Leuchtturmprojekte darstellen und einen Imagewandel für die benachbarten Stadtquartiere initiieren. Dabei bewährt es sich, Orte mit besonderer Atmosphäre zu nutzen und an historische Spuren der Gewässernutzung anzuknüpfen. Damit kann das besondere Flair der Wasserlagen verstärkt werden.

In Stralsund wurde mit dem Ozeaneum ein architektonisches wie auch touristisches Highlight gesetzt, das die nördliche Hafeninsel schlagartig belebt hat. Das Ozeaneum lenkt Besucherströme nicht nur auf die Hafeninsel, sondern auch in die angrenzende Altstadt.

Das 2009 eröffnete Klimahaus in Bremerhaven ist ein Publikumsmagnet, der seinen Besuchern Daten, Fakten und Phänomene zu Klima und Klimaschutz präsentiert. Das öffentliche Gebäude wird ebenso wie das benachbarte Auswandererhaus privatwirtschaftlich betrieben. Klauseln im Bewirtschaftungsvertrag sollen für eine „Reaktivierung“ beider Einrichtungen sorgen, wenn ihre Attraktivität nachlässt.

In Oranienburg waren die Neugestaltung historisch bedeutsamer Orte wie des Schlossplatzes und des ehemaligen Bollwerks an der Havel wesentliche Schlüsselmaßnahmen, um den Fluss wieder in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen.



Publikumsmagnet OZEANEUM auf der Hafeninsel Stralsund (Foto: Hansesstadt Stralsund, Bauamt)



Klimahaus am Weserdeich in Bremerhaven (Foto: BEAN)



Schlossplatz an der Havel in Oranienburg (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Empfehlung 6

Öffentliche Interessen sichern

Die Entwicklung von Wasserlagen erfordert gegenüber anderen Revitalisierungsprojekten zusätzliche lagespezifische Investitionen, z. B. für die Sanierung, Anpassung und Unterhaltung von Kajen und Ufersicherungen, technischen Bauwerken wie Schleusen und Brücken sowie die Herstellung des Hochwasserschutzes. Stärker schlagen auch die funktionale und verkehrliche Anbindung dieser durch die Lage am Wasser oft peripheren Standorte zu Buche (vgl. Empfehlung 2). Bei der Neuanlage von Gewässern stellen der Wasser- und Landschaftsbau, die Neugestaltung der Ver- und Entsorgung und die Sicherung der Regenwasserrückhaltung Zusatzkosten dar.

Diese hohen Entwicklungskosten und die besondere Lagequalität lassen die Quartiersentwicklungen am Wasser in Abhängigkeit von der Größe und der kommunalen Konkurrenzsituation schnell zu hochpreisigen, prestigeträchtigen Projekten werden (vgl. Empfehlung 4). Um im Spannungsfeld zwischen hohen Kosten und Nutzungserwartungen die öffentlichen Interessen angemessen zu wahren, sollten die Entwicklungsziele (Nutzungen, Zielgruppen) frühzeitig und klar definiert, realistische, der Stadtgröße angemessene Größenordnungen geplant und ein tragfähiges Finanzierungskonzept aufgestellt werden.

Mit öffentlichen Investitionen hohe Nutzungsqualitäten befördern

Um tragfähige Nutzungen realisieren zu können, müssen qualitätvolle Lagen entwickelt werden. Bei der Flächenaufbereitung und Neuordnung sollte daher besonderer Wert auf eine verbesserte Erreichbarkeit, eine hohe städtebauliche Qualität und eine ansprechende Gestaltung der öffentlichen Räume gelegt werden. Damit wird zum einen das Image des Quartiers für die Bürger aufgewertet, zum anderen werden auch lo-

kale und regionale Investoren auf die entstehenden Qualitäten im alten oder neuen Stadtquartier am Wasser aufmerksam gemacht. Der stadtwirtschaftliche Mehrwert wird frühzeitig deutlich und erlebbar. Um darüber hinaus eine sozialverträgliche Mischung und bezahlbare Mieten zu gewährleisten, ist angesichts höherer Kosten eine adäquate Dichte anzustreben.

In Bremen erfolgten nach der Herstellung der verkehrlichen Anbindung, dem Umbau des Europahafens und der Fertigstellung qualitativ hochwertiger öffentlicher Grünanlagen verstärkt private Investitionen in die Herstellung von Dienstleistungs- und Wohnstandorten.

Auch in der HafenCity Hamburg erfolgte frühzeitig die Einbindung in das öffentliche wie individuelle Verkehrssystem und die Anlage hochwertiger öffentlicher Räume.



Neu geschaffene Straßenbahn-anbindung in der Überseestadt Bremen (Foto: IfS)



Öffentliche Platzanlage in der HafenCity Hamburg (Foto: Machleidt + Partner)

Kommunales Grundeigentum einsetzen

Öffentliche Vorleistungen sind nicht abgekoppelt vom kommunalen bzw. regionalen Vermarktungsgeschehen zu bewerten. Eine realistische Prüfung des Entwicklungskonzepts und der damit verbundenen Chancen und Risiken im Sinne einer Stärken-Schwächen-Analyse ist daher ebenso grundlegend wie die Einschätzung der Immobilienmarktentwicklung in den einzelnen Teilmärkten unter Berücksichtigung möglicher Konkurrenzprojekte. Durch den Einsatz kommu-

nenal Grundeigentums kann die Kommune nicht nur die Entwicklung im Detail steuern, sondern auch an Planungsgewinnen und Vermarktungserlösen teilhaben. Sie sollte kommunale Grundstücke effektmaximierend einsetzen. Dazu ist die Gestaltung der Kauf- bzw. Pachtverträge geeignet. Darin können z. B. Festpreise mit entsprechenden Auflagen zur Gestaltung von Gebäuden und Freiflächen etc. festgeschrieben werden.

Die Sozialverträglichkeit der Entwicklung sichern

Die Kommune muss bei derart sensiblen Projektentwicklungen darauf achten, einen Ausgleich zwischen öffentlichen und privaten Interessen sozialverträglich sicherzustellen. Wichtig ist es daher, Bedenken und Einwände von Bürgern und Unternehmen ernst zu nehmen und in geeigneten Beteiligungsforen den Mehrwert für alle herauszuarbeiten. Zur Sicherung von Bestandsunternehmen im Quartier und/oder

angrenzenden Stadtteilen sind verlässliche Vereinbarungen zu treffen und dort, wo es notwendig ist, planungsrechtlich abzusichern (vgl. Empfehlungen 4 und 12). Wichtig ist es zudem, eine ausgewogene soziale Mischung im Nutzungskonzept vorzusehen. Das kann sich auf die Nutzung des öffentlichen Raums und öffentlicher Infrastrukturangebote oder auf die Vielfältigkeit der Wohnungsangebote beziehen.

An der Rummelsburger Bucht in Berlin ist ein vielfältiges Wohnungsangebot entstanden, das von hochpreisigen Eigentumswohnungen in aufwändig umgebauten Denkmalobjekten über kleinteilige Eigentumsstrukturen in Reihenhäusern und Townhouses bis zu Mietwohnungen im Geschosswohnungsbau reicht.



Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau an der Rummelsburger Bucht in Berlin (Fotos: Machleidt + Partner)

Empfehlung 7

Unterhaltungs- und Pflegekosten im Vorfeld berücksichtigen und minimieren

In Wasserlagen sind neben schwer abschätzbaren Kosten der Flächenaufbereitung lagespezifische Mehrkosten für Gründung, Hochwasserschutz, Ufersicherung und die Erschließung von Insellagen zu beachten. In der Regel sind damit gleichzeitig höhere Aufwendungen für die bauliche Unterhaltung und den Betrieb verbunden. Bei der Entwidmung von Bundeswasserstraßen oder Häfen gehen die Zuständigkeiten für die Unterhaltung der wasserwirtschaft-

lichen Anlagen wie Kaimauern oder Hafenbecken oft auf die Kommunen oder private Eigentümer über, die entweder keine oder nur wenig Erfahrung mit wasserwirtschaftlichen Anlagen haben.

Da die Folgekosten für den dauerhaften Betrieb erheblich sein können, sollten diese bereits beim Zuständigkeitswechsel bedacht und durch entsprechende Planungen so weit wie möglich minimiert werden.

Langfristige Folgekostenabschätzung durchführen

Im Rahmen der Projektentwicklung muss frühzeitig geklärt werden, wer die einzelnen Kosten dauerhaft trägt. Eine Übertragung der Kosten auf private Eigentümer ist meist schwierig. Da Kaimauern oder Hafenbecken aufgrund ihrer Größe und Ausdehnung zu einem komplexen Gemeinschaftseigentum führen würden, möchten private Entwickler diese Zuständigkeit in der Regel nicht übernehmen.

Im Sinne der Risikovermeidung ist eine Untersuchung der langfristigen Folgekosten für die Unterhaltung und Pflege sowie notwendigen Erneuerungs- und Sanierungsmaßnahmen unabdingbar. Diese sollte bereits in der Planungsphase durchgeführt werden, um Transparenz für alle Beteiligten herzustellen. Aufgrund von Erfahrungswerten sollten die Tief- und Erdbauteile der wasserbaulichen Anlagen auf eine Le-

bensdauer von 60 bis 80 Jahren ausgelegt werden - auch wenn es die Investitionen verteuert. Zusätzlich ist der Unterhalt der Anlagen kostenmäßig in Ansatz zu bringen. Aufgrund langjähriger Erfahrungswerte aus der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist davon auszugehen, dass dafür über die Lebensdauer kumuliert ungefähr noch einmal die Größenordnung der Anschaffungskosten erreicht wird. Damit wären jährliche Unterhaltskosten von 1 bis 1,5 % der Baukosten realistisch und entsprechende Rücklagen zu bilden.

Bei neuen Seen und Hafenbecken sind die Risiken und damit möglichen Folgekosten in Bezug auf die Gewässerqualität oder Sedimentation schwer abzuschätzen. Sie sollten aber offen diskutiert und trotz bzw. wegen ihrer Unwägbarkeiten in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

In der begehrten Wasserlage am Westhafen in Frankfurt am Main wurde die Hafenkaianlage in einzelne Flurstücke parzelliert. Die Kosten für die Unterhaltung werden aus dem Gemeinschaftseigentum der Anlieger aufgebracht.

Der Phoenix See in Dortmund wird nach der Herstellung durch die Entwicklungsgesellschaft an die Stadt übertragen. Um die späteren Unterhaltungskosten so gering wie möglich zu halten, lässt sich die Stadt bei der Steuerung der Seentwicklung wissenschaftlich begleiten.

Hochwasserschutzmaßnahmen dezentral konzipieren

Dezentrale, kleinräumige Hochwasserschutzmaßnahmen, die auf das einzelne Projekt bezogen sind, haben gegenüber den großen, allumfassenden Schutzbauwerken häufig Vorteile. Sie kommen vor allem für Stadtentwicklungsprojekte am Meer oder an Flüssen in Frage, die vor der Landesdeichlinie verortet sind. Eine vorhabenbezogene Aufschüttung, das gebäudebezogene Einbauen von Schotten oder das Bauen auf Stelzen kann die kostenintensive Vorschließung eines gesamten Areals überflüssig machen. So sparen die Kommune oder der Projektentwickler finanzielle Vorleistungen und spätere Folgekosten der baulichen Unterhaltung. Projektbezogene Schutzmaßnahmen sind maßgeschneidert und von An-

fang an sowohl kostenmäßig als auch funktional-gestalterisch in das jeweilige Projekt integriert und einzelnen Akteuren zugeordnet. Darüber hinaus ermöglichen dezentrale Hochwasserschutzmaßnahmen eine stufenweise Entwicklung. Jeder Abschnitt erfüllt für sich das Schutzniveau und bildet einen funktionierenden Stadtbaustein.

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die nach Wasserhaushaltsrecht zu berücksichtigenden Risikoschäden in Folge angenommener Jahrhunderthochwasser. Insbesondere bei der Betrachtung projekt- und einzelfallbezogener Hochwasserschutzmaßnahmen sollten derartige Risikobetrachtungen in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.

Das Beispiel HafenCity Hamburg zeigt, wie mit dem Prinzip der Warftenhäuser und dem Einbau von Schotten bauliche Nutzungen innerhalb des Überschwemmungsgebietes möglich werden. Die jeweilige Projektentwicklung sorgt für ihren individuellen Hochwasserschutz.



Hochwasserschutz mittels Warften und Schotten in der HafenCity Hamburg (Fotos: Machleidt + Partner)



Hafenkaianlage im Frankfurter Westhafen (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Phoenix See in Dortmund (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Empfehlung 8

Maritimes Flair bewahren und Nutzungskonflikte überwinden

Die hafentypische Atmosphäre mit ihrem maritimen Flair schafft einen besonderen Reiz, der bei der Entwicklung ehemaliger Hafensareale zu gemischt genutzten Quartieren häufig erhalten werden soll. Die Sicherung gewerblich-industrieller Hafennutzungen bei gleichzeitiger Ansiedlung sensibler Nutzungen wie Dienstleistung und Wohnen stellt eine besondere Herausforderung dar. Hier stößt das Interesse der Hafenvirtschaft und Logistikbetriebe, ihre Betriebstätigkeit nicht nur fortzuführen, sondern ggf. auch erweitern zu können, auf das Interesse sensibler Nutzer an gesunden Lebens- und Arbeitsverhältnissen.

Hafen ist vor allem mit Lärm- und Geruchsemissionen verbunden, die in der Regel Misch- und insbesondere reinen Wohnnutzungen entgegenstehen. Um dennoch die Nachfrage nach Wohnungen und Büroflächen in attraktiver Wasserlage bedienen zu können, gilt es beide Interessen zu berücksichtigen, mögliche Konflikte frühzeitig zu analysieren, bei der Erarbeitung eines Kompromisses Fachleute, beteiligte Ämter und die Grundstückseigentümer in die Verfahren einzubeziehen und das Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen planungsrechtlich abzusichern.

Widerstreitende Interessen in Einklang bringen

Entwicklungskonzepte zu urbanen Nutzungsmischungen in Hafenbereichen mit zu sichernden Bestandsbetrieben erfordern zusätzliche Untersuchungen. Um die angestrebte Nutzungsmischung realisieren zu können, müssen potenzielle Konflikte genau analysiert und verortet werden. Mittels Fachgutachten, insbesondere zur flächenbezogenen Lärmbelastung aus

Gewerbe und Verkehr sowie zu erwartenden Geruchs- und ggf. Staubbelastungen können Flächen identifiziert werden, die für sensiblere Nutzungen in Frage kommen. Auch eine Staffelung der Nutzungen nach Sensibilitäten in den Dimensionen Fläche, Gebäudeteil und Geschoss kann Verträglichkeit schaffen.

In Hamburg soll die Harburger Schloßinsel vom Industrie- und Gewerbegebiet zum attraktiven Quartier mit einer Mischung aus Arbeiten, Wohnen, Kultur und Freizeit entwickelt werden. Der besondere Reiz des Wassers einschließlich der hafentypischen Nutzungen soll dabei als prägendes Element zum Tragen kommen. Ein Funktionsplan sieht die Entwicklung in zwei Stufen vor und sichert den Erhalt und die Entwicklungsmöglichkeit der vorhandenen Betriebe.



Harburger Schloßinsel, links: Ist-Zustand mit hafentypischem Gewerbe (Foto: Oliver Heissner), rechts: Funktionsplan mit der 2. Entwicklungsstufe (Plan: Club 94 Landschaftsarchitekten, RAUMWERK Architekten)

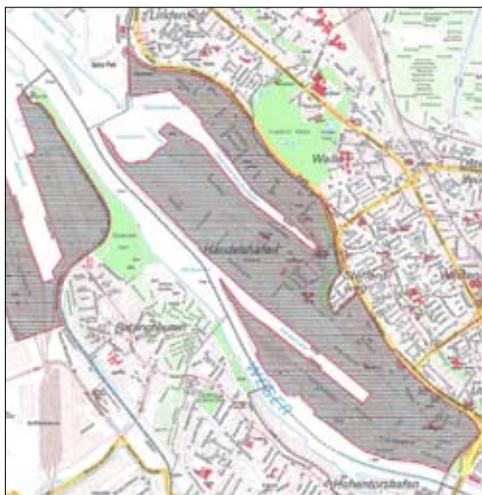
Nutzungsmischung für alle Beteiligten rechtlich absichern

Die Entwicklung neuer Nutzungsmischungen mit unmittelbarer Nachbarschaft von Wohnen, Dienstleistungen und gewerblich-industriellen Nutzungen erzeugt insbesondere auf Seiten der gewerblichen Wirtschaft Verunsicherungen hinsichtlich potenzieller Auflagen und Einschränkungen sowie möglicher Verdrängung in Folge der Ansiedlungen sensibler Nutzungen. Möglichkeiten, das Nebeneinander gewerblicher und sensibler Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistungen planungsrechtlich zu sichern, bieten Bebauungspläne oder vertragliche Regelungen (vgl. Empfehlung 12).

Duldungsverpflichtungen von Lärm- und Geruchsemissionen seitens der Grundstückseigentümer mit sensiblen Nutzungen, deren grundbuchliche Absicherung sowie Erklärungen der Immissionsschutzbehörde zur Auslegung entsprechender Festlegungen im Bebauungsplan stellen zusätzliche Instrumente zur Sicherung der gewerblich-industriellen Unternehmen dar. Darüber hinaus können technische Schutzeinrichtungen, z. B. Schallschutzfenster mit entsprechender Entlüftungstechnik für Gebäude oder Gebäudeteile, festgesetzt werden.

In Bremerhaven sind schallschutztechnische Maßnahmen bzw. Nutzungsausschlüsse für Schlaf- und Kinderzimmer in bestimmten Gebäudeteilen Bestandteil eines Bebauungsplans.

In Bremen sind die inmitten des Bestands gebildeten Neuordnungsflächen in ihren Nutzungen so gestaffelt, dass gegenseitige Beeinträchtigungen vermieden werden sollen. Nicht nur an den attraktiven Wasserlagen soll Wohnen durch die Festsetzung von Mischgebieten realisiert werden.



Anlage zur nebenstehenden Duldungsvereinbarung (Quelle: Hansestadt Bremen)

§ 2 Duldungspflicht

- (1) Bremen ist Eigentümerin der in Anlage 1 (Bebauungsplan 2335) braun gekennzeichneten Flächen. Der Bebauungsplan 2335 ermöglicht in den mit MI 1 bis MI 3 gekennzeichneten Baufeldern eine Wohnnutzung. Bremen verpflichtet sich als Eigentümerin der mit MI 1 bis MI 3 im Bebauungsplan 2335 gekennzeichneten Flächen Einwirkungen auf diese Flächen, die durch gewerbliche Lärm- und Geruchsimmissionen verursacht werden, der benachbarten Hafen- und Industriebetriebe rund um den Holz- und Industriehafen verursacht werden, sowie damit verbundene Beeinträchtigungen zu dulden.
- (2) Die durch die Duldungspflicht gemäß Absatz (1) begünstigten Hafen- und Industriebetriebsgrundstücke, zu denen auch die Flächen der Unternehmen gehören, sind alle in einem räumlich abgegrenzten Duldungsbereich angesiedelt. Das genaue Ausmaß und die genaue Lage dieses Duldungsbereichs ergeben sich aus den braun straffierten Flächen der Anlage 2 dieser Vereinbarung. Die Duldungsverpflichtung für die in der Anlage 1 mit MI 1, MI 2 und MI 3 gekennzeichnete Flächen besteht zugunsten aller Grundstücke, die in diesem Duldungsbereich liegen.

Auszug aus der Duldungsvereinbarung der Stadtgemeinde Bremen mit in der Überseestadt ansässigen Unternehmen (Quelle: Hansestadt Bremen)

Empfehlung 9

Wasserlagen für die Stadt im Klimawandel nutzen

Städte tragen in erheblichem Umfang zur Erzeugung von Treibhausgasemissionen bei. Zugleich wird der Klimawandel vor allem auf die Städte besondere Auswirkungen haben. Um das Leben trotz zunehmender Erwärmung und extremer Wetterereignisse wie Hitze, Trockenheit und Starkregen erträglich zu gestalten, werden Strategien zur Anpassung an die klimatischen Veränderungen in der Stadtentwicklung immer wichtiger. Angesichts der prognostizierten Zunahme der Hitze- und Schwületage und tropischen Nächten in Deutschland werden Wasserlagen zu begünstigten Standorten. Gewässer mit ihren Uferzonen zählen im Vergleich zu städtischen Wärmeinseln zu den klimatisch entlasteten Räumen. Besonders für die Bevölkerung mit hoher

Empfindlichkeit gegenüber Hitzestress (Ältere, Kranke) können hier begehrte, klimatisch entlastete Wohnstandorte entstehen. Gleichzeitig unterliegen Wasserlagen klimabedingten Risiken durch vermehrte Hoch- und Niedrigwasserereignisse. Häufiges Niedrigwasser führt zu Einschränkungen der Wasserqualität.

Es bedarf zukunftsorientierter Konzepte, um die Stadtquartiersentwicklung am Wasser auf den Klimawandel einzustellen, die Vorteile zu nutzen und die Risiken zu begrenzen. Ferner sollten mit der Wasserlagenentwicklung verstärkt Potenziale zur Minderung klimaschädlicher Emissionen (Mitigation) und zur CO₂-Einsparung aktiviert werden.

Wasserlagen für die Klimaanpassung nutzen

Über Gewässer und die begleitende Vegetation entstehen durch Verdunstung Kühlungseffekte. Wasserlage bedeutet daher „frische Brise“ und Abkühlung. Luftleitbahnen können überhitzte und mit Luftschadstoffen angereicherte Stadtbereiche entlasten. Um die klimatischen Vorteile der Wasserlagen in der Stadtentwicklung zu nutzen, müssen diese klimatisch entlastenden Funktionen bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden. Eine geschlossene Bebauung an der Uferkante schränkt Durchlüftungseffekte ein und sollte daher

vermieden werden. Gewässerbegleitende und in die Stadtquartiere hineinführende Grünflächen verbessern die Austausch- und Entlastungseffekte. Ein intelligentes Regenwassermanagement, das Niederschläge vor Ort zurückhält, verdunstet und versickern lässt, trägt zur Klimaanpassung bei (Erhöhung der Evapotranspiration, Stabilisierung des lokalen Wasserhaushalts) und kann auch zu einer erheblichen Entlastung der Vorflut bei Starkregenereignissen beisteuern (vgl. Beispiel Hamburg-Farmsen, Empfehlung 11).

Auf der Bamberger Regnitzinsel werden Freiraumstrukturen entlang der Regnitz entwickelt. Grüne Achsen gliedern das neue Stadtquartier. Sie wirken als Lüftungsbahnen und ermöglichen gleichzeitig Sicht- und Wegebezüge zum Wasser.



Regnitzinsel in Bamberg, links: Freiraumkonzept (Plan: brugger Landschaftsarchitekten), rechts: Grünzug mit öffentlichem Uferweg an der Regnitz (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

In Wasserlagen einen Beitrag zur Energieeinsparung leisten

Unter bestimmten Voraussetzungen kann das Wasser als Energieträger zur Kühlung und Wärmegewinnung genutzt werden. So können Stadtquartiere am Wasser, in denen zudem der Energieverlust durch lange Transportwege entfällt, einen Beitrag zur CO₂-Einsparung leisten. Aus Oberflächengewässern mit ausreichender Tiefe und einer möglichst konstanten horizontalen Schichtung der Gewässerzonen kann mit Wasser-Wärmepumpen Wasser entnommen und

die Wasserwärme bzw. -kälte genutzt werden. Anschließend wird das Wasser wieder dem Gewässer zurückgeführt. Wasser-Wärmepumpen sind wie Nutzwasserentnahmen und Einwirkungen auf Gewässer zu behandeln. Daher sind sie wasserrechtlich bewilligungspflichtig. Die exponierte Lage von Stadtquartieren am Wasser begünstigt darüber hinaus die Nutzung von Sonnen- und Windenergie.

In Geierswalde wird als neue Wohnform in der Region das schwimmende Haus entwickelt. Das Haus kann energetisch weitgehend autark betrieben werden. Über eine Wasser-Wärmepumpe, die aus dem Wasser des Geierswalder Sees gespeist wird, wird in der kalten Jahreszeit eine Fußbodenheizung betrieben und im Sommer eine Kühlung ermöglicht. Die Wasserlage wird genutzt, um klimaneutral Energie zu gewinnen.

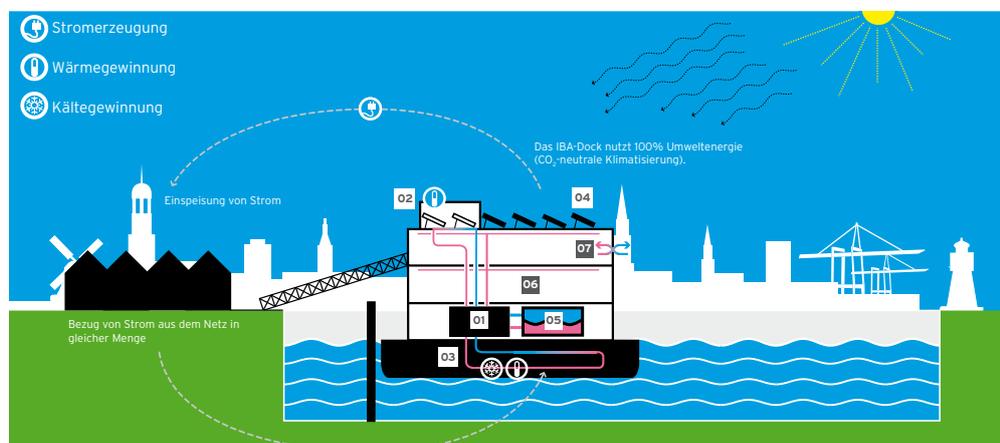
Im Rahmen der IBA Hamburg wurde das IBA-Dock mit 1.640 m² Nutzfläche als das größte schwimmende Gebäude in Deutschland errichtet. Das Elbwasser wird für die Wärmegewinnung im Winter und zur Kühlung im Sommer genutzt. Ergänzend werden Wärme und Energie aus der Sonne gewonnen. Ein Energiemanagementsystem (EMS) steuert die Wärme- und Kälteverteilung sowie die Verknüpfung von Wasser-Wärmepumpe und Solarthermie.



Musterhaus Arche in Geierswalde (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



IBA-Dock Hamburg (Foto: Johannes Art)



Das IBA-Dock, versorgt von Sonne und Elbe: 1 - Energiemanagementsystem (EMS); 2 - Solarthermieanlage; 3 - Sole/Wasser-Wärmepumpe; 4 - Photovoltaikanlage; 5 - Wärmespeicher; 6- Heiz- und Kühldecken; 7 - Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung (Quelle: www.iba-hamburg.de).

Empfehlung 10

Bauen mit den Fluten ermöglichen und Hochwasserschutz sichern

Die zuletzt im Jahr 2009 novellierten gesetzlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und die derzeitige Praxis schützen vorhandene Retentionsräume und geben für eine bauliche Entwicklung in Überschwemmungsgebieten restriktive Bedingungen vor (vgl. Kapitel 2.2 und 2.3). Vor dem Hintergrund des Klimawandels und dem Ansteigen der Hochwasserrisiken sollen keine neuen Bauflächen in bisher unbebauten Überschwemmungsgebieten erschlossen werden. Viele Risiko- und Überschwemmungsgebiete sind jedoch bereits besiedelt. Im Rahmen des Stadtumbaus sollen historische Innenstädte am Wasser wiederhergestellt, Baulücken entsprechend den aktuellen städtischen Erfordernissen wieder bebaut werden. Nutzungen wie Häfen, an Wasserwege gebundenes Gewerbe, Infrastrukturen oder touristische Einrichtungen wurden vielerorts aufgegeben und sollen im städtischen Kontext als Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten umgewidmet werden. So entstehen Flächenkonkurrenzen zwischen Hochwasserschutz und Stadtentwicklung.

Wegen erhöhter Hochwasser- und Schadensrisiken wird sich die Quartiersentwicklung in hochwassergefährdeten Bereichen und Überschwemmungsgebieten auf den Umbau bereits bebauter oder intensiv genutzter Standorte am Wasser konzentrieren. Hochwasserangepasste Bauweisen können dazu beitragen, sowohl ansprechende und nutzbare Räume für Menschen als auch neue Retentionsräume zu schaffen. Bauliche Entwicklung und Überflutungsräume dürfen dabei nicht als Gegensatz gesehen werden.

Stadtquartiere in hochwassergefährdeten Lagen erfordern einen besonderen Schutz der Bauwerke und Nutzungen. Gleichzeitig dürfen Überschwemmungsgebiete nicht reduziert werden. Im Gegenteil: Das Retentionsvolumen und der Durchfluss sollen erhalten, möglichst sogar vergrößert werden. Das erfordert Lösungen für eine Siedlungsentwicklung, die mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes vereinbar ist.

In Überschwemmungsgebieten Stadtumbau zulassen, Retentionsraum und Abflussmöglichkeiten sichern

Der Strategieansatz „Bauen mit den Fluten“ verfolgt ein Leben mit dem Hochwasser und die Entfesselung der Fluten. Anstelle des Abdeichens wird auf die bautechnische Rüstung der Quartiere gegen Hochwasserschäden gesetzt. Gerade für die Konversion von ehemals gewerblich oder infrastrukturell genutzten Wasserlagen erweisen sich integrierte räumliche Strategien, die die Gewässerdynamik nicht einschränken, das Leben mit den Fluten vorsehen und darüber hinaus räumliche Qualitäten am Wasser erzeugen, als zukunftsweisend. In integrier-

ten räumlichen Planungsansätzen sind die unterschiedlichen Einzelstrategien zu kombinieren. Hochwasserschutz und Stadtquartiersentwicklung dürfen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern müssen zugleich im Einvernehmen miteinander optimiert werden. Solche Strategien sind nur möglich, wenn Wasserwirtschaft, Stadtentwicklung und Bauherren frühzeitig von der Konzeptentwicklung bis zur Gebäudearchitektur eng kooperieren und gemeinsam nach geeigneten baulichen und technischen Lösungen suchen.

Um die Entwicklung des Frankfurter Westhafens im Überschwemmungsgebiet des Mains zu ermöglichen, wurde der Verlust an Retentionsraum und Durchflussvermögen durch Pfahlbauten mit flut- und durchströmbaren Sockelgeschossen und die Beseitigung von Abflusshindernissen minimiert. Außerdem wurde flussaufwärts innerhalb des Stadtgebietes neuer Retentionsraum als Ausgleich geschaffen (vgl. Exkurs „Retentionsraumkonto“ Kap. 2.3).

Technische und gestalterische Möglichkeiten beim Hochwasserschutz nutzen

In Konversionsgebieten bilden die vorhandenen Gebäude und Bestandshöhen einen engen Rahmen für die Entwicklung. Bestandsgebäude können nur mittels Abschirmen oder Dulden vor dem Hochwasser geschützt werden. Neubauten können dagegen auch erhöht, d. h. auf Warften oder Stützen gestellt, als schwimmende Häuser gebaut oder mit flutbaren oder geschoteten Sockelgeschossen errichtet werden. Solche Lösungen erfordern eine sorgfältige Freiraumplanung, die unterschiedliche

Höhenniveaus einbezieht und die vorhandenen Geländeanschlüsse und Gebäudezugänge berücksichtigt. Auch Infrastruktur und Medienserschließung müssen auf das Hochwasser abgestellt werden. Darüber hinaus müssen die Anwohner für die Gefahren eines eng mit dem Wasser verbundenen und riskanten Lebens sensibilisiert werden. Die Bereitschaft für individuelle Schutz- und Rettungsmaßnahmen muss vorhanden sein, genauso wie eine übergeordnete Notfallplanung.

Da die HafenCity Hamburg im Überflutungsbereich der Elbe liegt, war der Hochwasserschutz eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung des Projektes. Eine vollständige Eindeichung hätte die Blickbezüge zum Wasser zerstört und wäre finanziell sehr aufwändig gewesen. Daher wurden die Gebäude auf Warften errichtet. Die neu gebauten Straßen verlaufen ebenfalls erhöht, damit die HafenCity im Hochwasserfall funktionsfähig bleibt. In Bestandsgebieten, in denen die Straßen nicht verändert werden konnten, ermöglichen erhöht gelegene Rettungswege im Katastrophenfall einen sicheren Zugang oder die Evakuierung.



Hochwasserschutz mit Warften und erhöhten Wegen in der HafenCity Hamburg (Fotos: Machleidt + Partner)



Minimierung des Retentionsraumverlustes mittels überkragender Hochgeschosse und flutbarer, als Foyer genutzter Sockelgeschosse im Frankfurter Westhafen (Fotos: bgmr Landschaftsarchitekten).

Empfehlung 11

Bauen am Wasser als eine übergreifende baukulturelle Aufgabe behandeln

Deiche, Flut- und Kaimauern, Wehre, Pump- und Wasserkraftwerke sowie Retentionsräume sind technische Anlagen, die bisher primär den Logiken der Wasserwirtschaft, der ingenieurtechnischen Funktionsweise und den Sicherheitserfordernissen folgten. Bei Bundeswasserstraßen stehen die reibungslose Schifffahrt und die technische Unterhaltung im Vordergrund. Zunehmend werden auch Nachhaltigkeitsaspekte wie Klima- und Naturschutz einbezogen. Im Rahmen der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser kommt aber auch der Baukultur eine besondere Bedeutung zu. Der baukulturelle Anspruch ist dabei nicht nur an die städtebaulichen und baulichen Qualitäten der Quartiere und die Gestaltung des öffentlichen Raums zu stel-

len, sondern auch an die Gestaltung von Anlagen der Wasserwirtschaft, des Hochwasserschutzes und sonstigen technischen Bauwerken. Dies erfordert ein erweitertes Verständnis von Baukultur am Wasser, das sich bereits in der Begriffswahl ausdrückt.

Wenn es um die Rückhaltung von Wasser geht, denken Wasserwirtschaftler und Ingenieure zumeist an Retentionsbecken als technisch gestaltete Anlagen. Der integrierte baukulturelle Ansatz sucht dagegen nach baulichen und gestalterischen Lösungen, die solche Räume über die wasserbauliche Funktion hinaus möglichst vielfältig nutz- und erlebbar machen. Die maritime Atmosphäre wird so als Besonderheit gesichert und zu einer Standortqualität entwickelt.

Durch städtebauliche Qualitäten Adressen bilden und Image stärken

Die innerörtlichen Lagen am Wasser haben verglichen mit anderen Lagen eine überragende Standortgunst. Diese gilt es mit einer entsprechend hohen städtebaulichen und baulichen Qualität des Entwicklungsvorhabens zu sichern und für die Stadt zu nutzen. Das erfordert eine qualitativ hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume am Wasser wie auch die Sicherung baulicher

Qualitäten bei privaten Baumaßnahmen. Städtebauliche und freiraumplanerische Wettbewerbe ermöglichen dabei das Aufzeigen und die Prüfung unterschiedlicher Lösungen und dienen der Qualitätssicherung. Sie stellen zudem einen Werbefaktor für die Gebietsentwicklung dar und bieten einen Verfahrensrahmen, der einen breiten kommunalen Konsens schaffen kann.

In Münster wurde großer Wert auf die bauliche Qualität der Einzelgebäude gelegt, deren Konzepte im Rahmen von Investorenauswahlverfahren beurteilt und bestimmt wurden. Der Qualitätsanspruch spiegelt sich auch im öffentlichen Raum wie an der Uferpromenade wider. Die notwendige Ufersicherung wurde als gestalterisches Element, das auch als Sitz- und Aufenthaltsmöbel dient, integriert.



Promenade mit Ufersicherung und Neubauten am Stadthafen 1 in Münster (Fotos: Machleidt + Partner)

Gewässer und wasserwirtschaftliche Anlagen im urbanen Kontext entwickeln

Infrastrukturbauwerke gehören zur Stadt. Am Wasser kommen zu den üblichen Bauwerken noch Uferbefestigungen, Hochwasserschutzbauwerke, Wehre, Schleusen und Brücken. Auch diese technischen Anlagen der Wasserwirtschaft müssen als baukulturelle Aufgabe verstanden werden. Die Gestaltung von wasserwirtschaftlichen Anlagen und Stadtquartieren darf nicht losgelöst voneinander, sondern muss als Einheit geplant werden. Eine wasserbauliche Konzeption kann zu einem tragenden Element des

Städtebaus werden, indem sie als gestalterisches und nutzungsstrukturelles Leitmotiv für die Stadt- und Freiraumplanung wird. Gut gestaltet, in einer eigenen Architektursprache ausgeführt und integriert in ihr (bauliches) Umfeld können wasserbauliche Anlagen zu Landmarken und urbanen Räumen am Wasser werden. Anstatt Rückhaltebecken entstehen städtebaulich eingebundene, benutzbare Retentions- und Erholungsräume.

In Bamberg wurden der Weiterbetrieb des Wasserkraftwerkes und die städtebauliche Entwicklung auf der Regnitzinsel an den Bau einer Fischtreppe gekoppelt. Die Fischtreppe mit den notwendigen Brücken wurde als eine Gestaltungsaufgabe verstanden und stellt nun eine besondere Attraktion im Nordpark auf der Regnitzinsel dar.

Als Impulsgeber und Alleinstellungsmerkmal für die Siedlungsentwicklung auf dem Gelände eines ehemaligen Stahlwerks in Dortmund dient der neu angelegte Phoenix See. Mit den neuen öffentlichen Räumen am Wasser schließt der See an das alte Hörder Zentrum an und schafft einen Ort mit einer besonderen maritimen Atmosphäre. Gleichzeitig wurde der Phoenix See als Talsperre entwickelt. Er dient als Retentionsraum für die zukünftig offen gelegte Emscher.

Für das Neubaugebiet Wohnpark Trabrennbahn Farmsen in Hamburg-Wandsbek mussten wegen der begrenzten Vorflut Regenrückhaltesysteme geplant werden. Das Regenwassermanagement mit Sammlern, Gräben und Teichen wurde offensiv als städtebaulich integriertes Gestaltungsthema entwickelt und umgesetzt, um der neuen Siedlung ein eigenes Gesicht zu geben und im Wohnumfeld attraktive Spiel- und Erholungsmöglichkeiten zu schaffen.



Fischtreppe als Attraktion auf der Regnitzinsel in Bamberg (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Anschluss des Phoenix Sees an das Hörder Zentrum in Dortmund (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Integriertes Regenwassermanagement in Hamburg-Farmsen (Fotos: bgmr Landschaftsarchitekten)

Empfehlung 12

Planungsinstrumente gemäß den besonderen Entwicklungsbedingungen richtig einsetzen

Städtebauliche Entwicklungen am Wasser stehen häufig in Konkurrenz zu Anforderungen der Wasserwirtschaft, der Schifffahrt, des Natur- oder des Hochwasserschutzes. Unwägbar Standortbedingungen, lange Planungs- und Umsetzungszeiträume und damit verbundene Veränderungen der Rahmenbedingungen erfordern den Einsatz von Planungsinstrumenten, die einerseits genügend Verlässlichkeit, aber auch eine ausreichende Flexibilität bieten. Gleichzeitig führt das Nebeneinander emittierender

Bestandsnutzungen und sensibler Neunutzungen häufig zu Konflikten und zu einem hohen planerischen Regelungsbedarf. Darüber hinaus machen hohe Ansprüche an die Gestaltung von Quartieren am Wasser eine Qualitätssicherung des städtebaulichen Konzeptes bis hin zur Einzelarchitektur erforderlich. Je nach Ausgangslage und Zielsetzung sind für die jeweiligen Entwicklungen die geeigneten planerischen Instrumente zu wählen und zu kombinieren.

Städtebauliche Ziele auf regionaler, Landes- und Bundesebene verankern



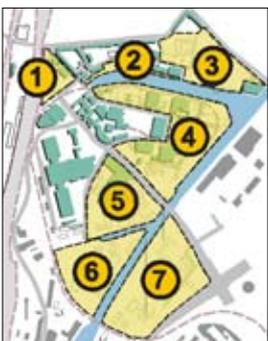
Städtebaulicher Rahmenplan für den Phoenix See in Dortmund (Plan: pesch partner architekten stadtplaner)

Um städtebauliche Ziele und Aspekte der Erholungsnutzung in den weiteren Planungsebenen zu sichern, müssen diese in den Plänen der Landes- und Regionalentwicklung verankert sein. So formuliert bereits die Raumordnung und Landesplanung Vorgaben für die Flächennutzung, die für die nachfolgenden Planungsebenen teils verbindlich, teils jedenfalls abwägungserheblich sind. Erholungsflächen mit übergeordneter Bedeutung z. B. könnten bereits

im Regionalplan verankert werden. Wasserbehörden oder Wasserstraßenverwaltung werden dann bei der Unterhaltung, bei der allgemeinen wasserwirtschaftlichen Planung wie auch bei eventuellen Gewässer- ausbauten die raumordnerischen Erfordernisse umzusetzen haben. Dieses Vorgehen erfordert natürlich eine frühzeitige Klärung der Entwicklungsziele durch die Kommune und ein Abstimmen mit der Landes- und der Regionalebene.

Der in eine städtebauliche Entwicklung eingebundene neue Phoenix See in Dortmund wurde als Talsperre und Freizeitsee planfestgestellt, so dass eine städtebauliche Nutzung möglich ist.

Mit städtebaulichen Rahmenplänen Flächenentwicklung sukzessive und flexibel gestalten



Masterplan Stadthäfen Münster: Entwicklungsschwerpunkte (Plan: Stadt Münster)

Als informelle Planung stellt der städtebauliche Rahmenplan eine fortschreibungsfähige Handlungsstrategie der Stadt dar und bildet die Grundlage für eine nachhaltige Standortentwicklung. In ihm werden die Rahmenbedingungen analysiert sowie Perspektiven und Schwerpunkte der künftigen Entwicklung aufgezeigt. Ein Rahmenplan wird bewusst als Prozess ausgestaltet, in den sich viele Akteure einbringen können.

So kann die Planung flexibel auf die Bedürfnisse der lokalen bzw. regionalen Dimension zugeschnitten werden. Aufgrund seiner Flexibilität und Prozesshaftigkeit erlaubt der Rahmenplan ein Anpassen an veränderte Rahmenbedingungen, wie es komplexe Entwicklungen am Wasser erfordern. Jedoch hat der Rahmenplan keine juristische Verbindlichkeit in Konfliktfällen wie z. B. bei engen Gemengelagen in Hafenbereichen.

Der Rahmenplan für die Stadthäfen Münster wird in einem breit angelegten Beteiligungsprozess überprüft und fortgeschrieben. Mit der Fortschreibung reagiert die Stadt Münster auf die veränderten Rahmenbedingungen wie den Rückgang gewerblicher (emittierender) Nutzungen und die steigende Nachfrage nach Wohnungen am Hafen.

Im Bebauungsplan Nutzungsmischung und Zugänglichkeit regeln

Das bei der Entwicklung integrierter Standorte meist gewünschte Nebeneinander von teilweise emittierenden Bestandsnutzungen und neu anzusiedelnden sensiblen Nutzungen wie Wohnen lässt sich begrenzt über entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan regeln. Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, welche Nutzungen wo erlaubt, welche Immissionen im Bereich sensibler Nutzungen zulässig und welche aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen vorzunehmen sind. Der Bebauungsplan bietet auch die Möglichkeit, den gewünschten Nutzungsmix vorzugeben und so die Neuansiedlung zu steuern, ungewollte Ansiedlungen oder ein „zu viel“ einer Nutzung zu vermeiden.

Darüber hinaus lassen sich im Bebauungsplan Gehrechte z. B. an Gewässeruferrn festsetzen und so die Uferbereiche öffentlich zugänglich machen. Auch können sich die Kommunen darüber ein Vorkaufsrecht für die Uferbereiche sichern. Der Bebauungsplan bietet verbindliche Festsetzungen, die auch bei einem Eigentümerwechsel Rechtssicherheit geben.

Allerdings dauert das Bebauungsplanverfahren mitunter lange und die getroffenen Festsetzungen sind relativ starr. Deshalb sollten, um flexibel auf städtebauliche Entwicklungen reagieren zu können, nur die notwendigen Regelungen im Bebauungsplan getroffen werden.



Bebauungsplan für die Harburger Schloßinsel (Plan: Bezirk Harburg)

Die Schloßinsel im Hamburg-Harburger Binnenhafen ist durch Verkehrsstraßen und Gewerbebetriebe stark lärmbelastet. Dennoch sollen hier Wohnungen entstehen. Der Bebauungsplan schreibt vor, dass durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. Loggien, Wintergärten oder besondere Fensterkonstruktionen, sicherzustellen ist, dass in den Schlafräumen bei gekipptem Fenster ein Innenraumpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit nicht überschritten wird. Um die durchgängige Erlebbarkeit der Uferbereiche der Schloßinsel zu sichern, setzt der Bebauungsplan für Privatgrundstücke ein öffentliches Gehrecht in den Uferbereichen fest.

Gestaltungsqualitäten vertraglich sichern

Über städtebauliche Verträge lassen sich Regelungen treffen, um die angestrebten Ausstattungs- und Gestaltungsqualitäten auch bei der Umsetzung durch private Investoren zu gewährleisten. Bei öffentlichen Grundstücken bieten Erbbaurechts- oder Kaufverträge eine weitere, noch umfassendere Möglichkeit der Regelung. Investoren können verpflichtet werden, bestimmte gestalterische Anforderungen einzuhalten. Auch die Verpflichtung zur Anlage öffentlich nutz-

barer Außenräume kann in Kauf- und Erbbaurechtsverträgen geregelt werden. Über nachträgliche Gestattungsvereinbarungen können u. a. auch Nutzungen für die Allgemeinheit an Gewässeruferrn, Häfen oder auf gewidmeten Wasserstraßen gesichert werden. Voraussetzung für derartige Regelungen sind jedoch ein privatrechtliches Bodenmanagement oder kommunaler Flächenbesitz in Wasserlagen.

Am Innenhafen Duisburg wurden vor Verkauf der Grundstücke fertige Baugesuchsunterlagen mit Tages- und Nachtansichten der Fassaden verlangt und in den Kaufverträgen privatrechtliche Vereinbarungen zur Ansiedlung urbaner Nutzungen in den Erdgeschosszonen getroffen.

In Bamberg wurden Erschließungsmaßnahmen auf der Regnitzinsel an Privatinvestoren übertragen und die im städtebaulichen Rahmenplan definierten Gestaltungsqualitäten über einen städtebaulichen Vertrag abgesichert.

2 Besondere Aspekte der Wasserlagenentwicklung

Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden die folgenden Themenbereiche in Fachexpertisen vertiefend ausgearbeitet:

Stadtwirtschaftliche Spezifika einer integrierten Entwicklung von Stadtquartieren am Wasser

- Spezifische Mehrkosten im Neubau und in der Unterhaltung von Quartieren in Wasserlage

Konfliktfelder der Mehrfachnutzung und Gestaltung von Gewässern als integraler Bestandteil urbaner Stadtquartiere

- Rechtliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für die Öffnung der Gewässer für Mehrfachnutzung

Hochwasserangepasstes Bauen als Strategie der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser

- Möglichkeiten und Grenzen hochwasserangepassten Bauens am Wasser in spezifischen städtebaulichen Situationen

Die Expertisen werden im Folgenden in ihren wesentlichen Aussagen und Ergebnissen zusammengefasst wiedergegeben.¹

2.1 Stadtwirtschaftliche Spezifika einer integrierten Entwicklung von Stadtquartieren am Wasser

Verfasser: Dr. Ing. Jens-Martin Gutsche, Gertz Gutsche Rügenapp, Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Hamburg

Spezifika von Wasserlagen

Die Expertise setzt sich qualitativ mit dem Thema stadtwirtschaftlicher Spezifika integrierter Quartiersentwicklungen am Wasser auseinander. Zunächst wird eine Definition der Spezifika vorgenommen, indem die Referenzfälle von Projekttypen „Entwicklung auf der grünen Wiese“ sowie „Innerstädtische Konversion“ der Quartiersentwicklung beschrieben werden. Im Vergleich zu diesen Typen werden Zusatznutzen und Zusatzkosten einer Quartiersentwicklung am Wasser diskutiert. Bei genauer Betrachtung reduzieren sich die Spezifika von Wasserlagen auf wenige Aspekte:

- die periphere Lage am Wasser mit entsprechenden Erreichbarkeitsdefiziten – bei Häfen aufgrund umschließender Schnellstraßen und/oder Eisenbahnverbindungen häufig zusätzlich aufwändig städtebaulich zu integrieren,
- den Hochwasserschutz und die Sanierung bzw. Sicherung von Kaianlagen,
- das Erfordernis einer sozialverträglichen Gestaltung, denn die Allgemeinheit hat einen Anspruch auf die Zugänglichkeit und qualitativ hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums.

Akteursbezogene Betrachtung

Grundsätzlich wird auf die akteursbezogenen Blickwinkel bei der wirtschaftlichen Bewertung integrierter Stadtquartiersentwicklungen in Wasserlage hingewiesen. Unabhängig vom Projekttyp gibt es nicht „die“ stadtwirtschaftliche Bewertung. Aus kommunaler Sicht werden projektbezogene fiskalische Rentabilitätsbetrachtungen und die Einschätzung des Erreichungsgrads kommunal- und stadtentwicklungspolitischer Ziele zu unterscheiden sein. Aus Sicht der Investoren stellt der Bilanzierungsrahmen vor allem auf die zu erzielenden Renditen ab. Beide Betrachtungen weisen gegenseitige Abhängigkeiten sowie damit verbundene Spannungsverhältnisse zwischen Erwartungen, Restriktionen und Rahmenbedingungen des Immobilienmarktes auf.

Zusatzkosten und Zusatznutzen

Im Ergebnis bestätigt die Expertise, dass Projektentwicklungen in Wasserlagen auch gegenüber innerstädtischen Konversionsprojekten sowohl einen deutlichen Zusatznutzen als auch Zusatzkosten für Kommune und Investor bedeuten können. Der Autor schätzt die meisten Quartiersentwicklungen am Wasser als Projekte ein, die ein hohes öffentliches Interesse erfahren und daher tendenziell nach öffentlichen Attraktionsorten verlangen bzw. zumindest das Risiko von öffentlichen Rettungsinvestitionen im Falle eines sich abzeichnenden Scheiterns in sich bergen. Die Vielzahl und die im jeweiligen Einzelfall z. T. erhebliche Relevanz der Zusatzkosten lassen jedoch erkennen, dass Stadtentwicklungen am Wasser aus rein fis-

(1)
Z. T. wurden Aussagen der Verfasser wörtlich übernommen. Zur Förderung der Lesbarkeit wurden Zitate nicht gesondert gekennzeichnet.

kalischer Sicht auf keinen Fall an jedem Standort und in jeder Marktlage „sichere Selbstläufer“ sind.

Die Diskussion der Abgrenzung von projekt-, umweltbezogenen oder stadtentwicklungspolitisch begründeten Zusatzkosten wird anhand der Einschätzung von Zielerreichungsgraden geführt und zeigt, dass die Ziele durchaus widersprüchlich sein können und dementsprechend auch negative Wirkungen zeitigen können. Die Ausgangsthese, dass integrierte Entwicklungen an Wasserlagen automatisch teurer als sonstige Stadtentwicklungsprojekte sind, muss danach relativiert werden. Sie können zwar teuer werden, sie laufen sogar Gefahr, schnell zu hochpreisigen Projekten zu werden, ein Automatismus besteht nach Erkenntnis des Autors jedoch nicht. Zudem ist den ggf. höheren Kosten in der Regel ein höherer Nutzen gegenüberzustellen. Die Rahmenbedingungen der jeweiligen Entwicklungsoptionen müssen von der Kommune frühzeitig realistisch geprüft werden. Zu beachten ist, dass Kommunen und Investoren verschiedene Interessen haben. Dies anzuerkennen und die Interessen anzunähern, kann zum Erfolgsfaktor werden.

Refinanzierung durch Planungsgewinne

Eine rein fiskalische Bilanzierung ohne Planungsgewinne, das heißt die Berechnung der zusätzlichen Steuereinnahmen abzüglich der zusätzlichen kommunalen Folgeausgaben, kommt nach Einschätzung des Autors für ein Wohnungsbauprojekt ohne besondere Eigenschaften zu einer Plus-Minus-Null-Situation bzw. eher zu einem negativen als einem positiven Ergebnis. Die steuerliche Einnahmenseite kann auch durch eine Hochpreisigkeit nur sehr begrenzt verbessert werden. Entsprechende Bedeutung kommt der Option der Refinanzierung durch zu erwartende Planungsgewinne zu. Die Kommune muss folglich am Grundstücksgeschäft beteiligt sein. Auf der Ausgabenseite sind in erster Linie öffentliche Investitionen im Bereich der stadtechnischen Infrastruktur (Straßen, Brücken, öffentlicher Personenverkehr, Gestaltung des öffentlichen Raums) zu beachten. Integrierte und gemischte Quartiere erfordern in Abhängigkeit von der Größe und der funktionalen Einbindung auch weitere soziale Infrastrukturen wie Kindertagesstätten und Schulen. Neben den Herstellungskosten sind auch die Betriebs- und Unterhaltungskosten zu berücksichtigen.

Fazit

Integrierte Stadtquartiersentwicklungen in Wasserlagen sind häufig Brachflächenrevitalisierungen und mit diesen hinsichtlich der Anforderung an Flächenaufbereitung, Bodenordnung sowie Neucodierung und Vermarktung weitgehend vergleichbar. Sie weisen gleichzeitig Parallelen zur Quartiersentwicklung auf der grünen Wiese auf, da Erschließung und Infrastruktur für neue urbane Nutzungsmischungen neu hergestellt bzw. angepasst werden müssen.

Zu den Spezifika von Quartiersentwicklungen am Wasser gehören ein erhöhter Erschließungsaufwand aufgrund der peripheren Lage sowie höhere Kosten durch Anforderungen an die Sicherung der Ufer, die Sanierung von Kaianlagen und die Herstellung der technischen Infrastruktur. Wasserlagenspezifische Aspekte sind darüber hinaus der Hochwasserschutz sowie die Erfordernisse einer sozialverträglichen Gestaltung in prädestinierter Lage.

Die wirtschaftliche Betrachtung von Investoren und Kommunen auf die Quartiersentwicklung unterscheidet sich. Während Investoren die Rendite des eingesetzten Kapitals in den Vordergrund stellen, hat die Kommune neben reinen stadtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Betrachtungen die mittel- und langfristige Erreichung stadtentwicklungspolitischer Zielsetzungen zu berücksichtigen. Es gibt nicht den Königsweg zur Entwicklung integrierter Stadtquartiere am Wasser. Den Kommunen wird daher empfohlen, zum einen die Chancen und Risiken einer Quartiersentwicklung realistisch und ergebnisoffen zu ermitteln. Zum anderen sollte im Hinblick auf die Akquisition von und die Verhandlung mit Investoren deren Sichtweise verstanden werden, um Argumente zur Findung des bestmöglichen Kompromisses ableiten zu können.

Da Stadtquartiersentwicklungen am Wasser in der Regel mehrere Marktzyklen durchleben, sollte die Planung flexibel gestaltet werden. Es empfiehlt sich, unterschiedliche Entwicklungsszenarien – vom best case bis zum worst case – durchzuspielen. Eine Sensitivitätsanalyse kann dazu dienen, die Auswirkungen steigender Baukosten auf den kommunalen Haushalt abzuschätzen und frühzeitig Gegenmaßnahmen zu entwickeln. Um den stadtentwicklungsrelevanten Mehrwert zu verdeutlichen, wird u. a. zusätzlich die Betrachtung der Nullvariante empfohlen.

2.2 Konfliktfelder der Mehrfachnutzung und Gestaltung von Gewässern als integraler Bestandteil urbaner Stadtquartiere

Verfasser: Karsten Sommer, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Lehrbeauftragter (Wasserrecht) an der Hochschule Magdeburg/Stendal

Die vielfältigen Ansprüche an die Gewässer mit ihren Begleiträumen reichen von Anforderungen der Wasserwirtschaft, der Schifffahrt, des Naturschutzes, der Erholung, der Freizeit- und Tourismusnutzung bis zu denen der Siedlungsentwicklung. Die Gewässer sind nicht nur durch das Gewässerbett definiert, sondern beziehen z. T. großräumig die angrenzenden Gebiete der Vorländer, Uferböschungen und Hochwasserschutzanlagen ein. Da Erholungsfunktion und städtebauliche Entwicklung im Wasserrecht nicht oder nur wenig verankert sind, ist eine Verdichtung der Nutzungen an den begehrten Wasserlagen im städtischen Kontext meist nur schwer zu erreichen.

Die Gewässerunterhaltung unterliegt entsprechend § 40 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dem Eigentümer, in der Regel den Wasserwirtschaftsämtern. Nach § 39 WHG ist die Aufgabe der Gewässerunterhaltung auf die wasserwirtschaftlichen Ziele wie die Gewährleistung des Abflusses oder der Schifffahrt konzentriert. Die Befriedigung von Freizeit-, Erholungs- und sonstigen Ansprüchen zählen nicht zur Aufgabenstellung der Wasserwirtschaft. Bild und Erholungswert der Gewässer sind lediglich zu berücksichtigen. Auch nach dem Bundeswasserstraßengesetz sind die Zuständigkeit und der Aufgabenbereich der Bewirtschaftung der Verkehrswege in hohem Maße auf die Belange der Schifffahrt und Häfen konzentriert. Nach § 78 WHG ist eine Neubebauung, die sich aus dem Baugesetzbuch ableitet, in der Regel untersagt (vgl. Kap. 2.3).

Im Ergebnis sind die Gewässer mit ihren Randbereichen in städtischen Räumen häufig monofunktional gestaltet, nicht in die Stadt integriert und wenig für die urbane Erholung geeignet. Da die Gewässer und ihre Ränder jedoch hoch attraktive Räume für die Stadtquartiersentwicklung sein könnten, stellt sich die Frage, wie aus dem Nebeneinander von Wasserwirtschaft und urbanen Nutzungen ein Miteinander werden kann.

Mehrfachnutzung über Raumordnung und Naturschutzrecht einbringen

Das bundesdeutsche Recht schränkt urbane Nutzungen im Bereich der Gewässer ein, bietet aber auch Ansatzpunkte für eine Mehrfachnutzung. Durch die Verankerung der Erholung am Gewässer als Ziel oder Grundsatz der Raumordnung kann ihr eine größere Bedeutung zugemessen werden. Wasserbehörden und Wasserstraßenverwaltung werden so aufgefordert, sich im Rahmen ihrer Planungen mit den Fragen der Erholung am Gewässer auseinanderzusetzen. Auch können die Belange der Erholung, Freihaltung und Zugänglichmachung von Gewässern und ihren Randbereichen besonders im besiedelten und siedlungsnahen Gebiet über das Naturschutzrecht in die wasserrechtlichen Planungen eingebracht werden, da dieses in vielen Punkten weitgehend in das Wasserrecht hineinwirkt.

Das Baugesetzbuch bietet dagegen keine wasserrechtlichen Ansatzpunkte, es sei denn, dass städtebauliche Entwicklungen und Aspekte der Erholung als Wohl der Allgemeinheit anerkannt werden. In der rechtlichen Debatte ist dies allerdings umstritten.

Lockerung der restriktiven Handhabung auf Konversionsstandorten

Der Hochwasserschutz steht einer gewässernahen Bebauung in Überschwemmungsgebieten grundsätzlich entgegen und ist nach § 78 WHG nur ausnahmsweise überwindbar. Projekte wie die Hamburger HafenCity oder der Westhafen in Frankfurt am Main sind planungsrechtlich vor der Änderung des Wasserrechts 2009 vorbereitet worden. Ob vergleichbare Projekte mit dem geänderten Wasserrecht und nach der Festsetzung der neuen Überschwemmungsgebiete (Frist 22.12.2013) noch umsetzbar sind, ist fraglich. Insofern müsste geprüft werden, wie unter der Prämisse eines hochwasserangepassten Bauens und ohne Einschränkung der Hochwasserschutzbelange eine Stadtquartiersentwicklung auf Konversionsflächen (z. B. Häfen, Gewerbegebiete) innerhalb von Überschwemmungsgebieten möglich wird. Die Strategie des hochwasserangepassten Bauens zeigt Lösungen auf, wie Hochwasserschutz und Bauen miteinander vereinbar sind (vgl. Kap. 2.3).

Solange für das hochwasserangepasste Bauen keine Sonderregelung besteht (z. B. für Konversionsstandorte), muss für den Ein-

zufall eine nach den Ausnahmenvorschriften des WHG zulassungsfähige Lösung gefunden werden, die es aufgrund der gesetzlichen Einschränkungen nur in Ausnahmefällen geben wird. Allerdings könnte bereits in den Verordnungen zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten die allgemeine Zulässigkeit bestimmter hochwasserangepasster Vorhaben vorgesehen werden. Hierzu wäre eine frühzeitige Abstimmung erforderlich. Eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Konversionsflächen wäre eine Änderung der Hochwasserschutz-Richtlinie der EU mit einer Lockerung der auf den Hochwasserschutz bezogenen beiden Prüfkriterien, dass

- keine anderen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können,
- das neu auszuweisende Gebiet unmittelbar an ein bestehendes Baugebiet grenzt.

Erholungsbelange am Wasser im Huckepack der Planfeststellung einbringen

Ein weiterer Ansatzpunkt, Belange der Erholung am Wasser in den Städten und Gemeinden zu stärken, ist die wasserrechtliche Planfeststellung durch Dritte. Auch hier wird der Umweg über das Naturschutzrecht zu gehen sein, indem Kompensationsmaßnahmen im Sinne der Erholungsnutzung festgesetzt werden. Weitergehende Maßnahmen der Erholung (Grünzüge, Promenaden) müssten von den Gemeinden selbst, ggf. sogar über eine eigene wasserrechtliche Planfeststellung transportiert werden. Durch die Regionalplanung könnte dieses Anliegen bereits vorbereitet werden.

Kooperationen in der Gewässerunterhaltung fördern

Der Bereich der Gewässerunterhaltung ist von Unsicherheiten über die genaue Reichweite der Unterhaltung und von Zuständigkeiten verschiedener Rechtsträger geprägt. Das schafft zwar Handlungsspielräume, wenn die beteiligten Träger kooperieren und ihre Spielräume nutzen. In der Praxis führt diese Unsicherheit aber leider häufig zu übermäßiger Vorsicht und Zurückhaltung der Unterhaltungspflichtigen, was für die betroffenen Kommunen die Umsetzung von Planungen und Maßnahmen urbaner Mehrfachnutzung von Gewässerbereichen erheblich erschweren kann. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, zu prüfen, ob

durch Handlungsanleitungen, wie sie z. T. im Bereich der Bundeswasserstraßenverwaltung bereits bestehen und als Hilfestellungen zu anderen Themen auch von der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser herausgegeben werden, die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Mehrfachnutzung urbaner Gewässerbereiche erleichtert werden kann.

Tradition des Gemeingebrauchs nutzen

Der Gemeingebrauch der Gewässer ermöglicht die Nutzung von Gewässern mit ihren Randbereichen. Diese Tradition kann über die rechtlichen Zuständigkeiten hinaus als Grundlage für Vereinbarungen zwischen den Wasserbehörden und den Kommunen zur Nutzung von Gewässerrandflächen dienen. Erholungsbezogene Nutzungen können unabhängig von den Kompetenzen und Unterhaltungspflichten der Wasserbehörden ausgeübt werden, solange die Funktionen der betreffenden Bereiche für die Wasserwirtschaft nicht erheblich beeinträchtigt werden. Ressortübergreifende Kooperationen zwischen den Wasserbehörden und den Städten und Gemeinden bieten so Möglichkeiten, die Stadtquartiersentwicklung am Wasser zu fördern.

Fazit

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Mehrfachnutzungen von Gewässerlagen sind eng gesetzt. Während das Wasserrecht den Städtebau und die urbane Erholung nicht zum Handlungsgegenstand macht, können über das Naturschutzrecht Aspekte der Erholung eher in das Wasserrecht integriert werden. Bauen in Überschwemmungsgebieten wird zukünftig schwieriger. Eine rechtliche Lockerung wird für Konversionsstandorte und bei Strategien des hochwasserangepassten Bauens angeregt. Ressortübergreifende Kooperationen zwischen der Wasserwirtschaft und den Kommunen werden als probates Mittel empfohlen, aus dem Nebeneinander ein Miteinander von städtischen Nutzungen werden zu lassen.

2.3 Hochwasserangepasstes Bauen als Strategie der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser

Verfasser: Prof. Antje Stokman, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie der Universität Stuttgart, Dipl. Ing. Jan Dieterle, Landschaftsarchitekt, Karlsruhe

Das städtische Wohnen und Arbeiten am Wasser ist mit einer besonderen Attraktivität und Exklusivität verbunden, da Wasserlagen in Bezug auf ihre naturräumliche Ausstattung und Nutzungsmöglichkeiten für Erholung und Freizeit Besonderheiten aufweisen. Bestimmte Nutzungen wie Häfen, an Wasserwege gebundenes Gewerbe oder touristische Einrichtungen sind auf den direkten Wasserbezug angewiesen. In vielen Fällen ist ein Ausweichen in überschwemmungsfreie Gebiete heute nicht mehr möglich oder auch nicht gewollt.

Gesetzlicher Schutz der Retentionsräume

Die gesetzlichen Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und die derzeitige Praxis schützen vorhandene Retentionsräume und geben in Überschwemmungsgebieten restriktive Bedingungen vor. Eine

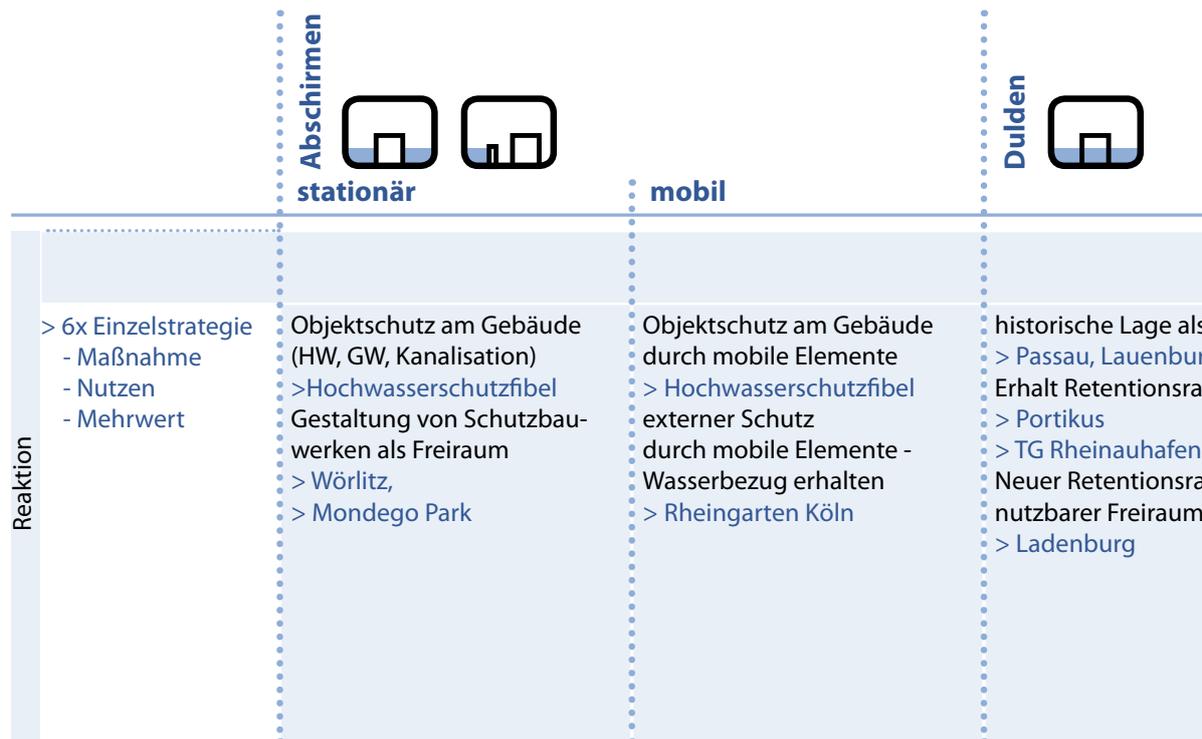
städtebauliche Entwicklung ist hier nicht vorgesehen. Bauvorhaben sind – außer für Häfen und Werften – grundsätzlich verboten und nur ausnahmsweise unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen genehmigungsfähig.

Mit der Ausweisung der Überschwemmungsgebiete werden folgende Ziele verfolgt:

- Vermeidung neuer Schadensrisiken,
- Sicherung von Überschwemmungsflächen und
- Sicherung der Gewässerentwicklung und Auenrenaturierung.

Das Europarecht wurde in Deutschland im WHG sehr streng ausgelegt. Die strikte Trennung von Überschwemmungsgebieten mit einem Bauverbot und vermeintlich sicheren Gebieten im Hinterland der Schutzbauwerke verhindert innovative Ansätze zu integrierten Planungen, die neben einer baulichen Entwicklung auch neue Retentionsräume zur Kompensation vorsehen. Ebenso wenig ist eine fein abgestufte Zonierung mit differenzierten Schutzziele und Risikoanpassung, wie sie beispielsweise in der Schweiz und Großbritannien existiert, möglich.

Abb. 2.1 Prinzipielle Einzelstrategien im Umgang mit Hochwasser



Quelle: Prof. Antje Stokman, Dipl. Ing. Jan Dieterle

Wasserbezogene Stadtentwicklung

Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Gewässer- und Naturschutzes und der erhöhten Risiken, die mit dem Bauen in Überschwemmungsbereichen verbunden sind, steht nicht die Neuerschließung bislang unbebauter Flächen, sondern vielmehr der Umgang mit bereits bebauten oder anderweitig intensiv genutzten Standorten am Wasser im städtischen Kontext im Vordergrund. Die Nutzung hochwassergefährdeter Wasserlagen erfordert bauliche Strategien, die sowohl die Gefährdung der dort lebenden Menschen minimieren als auch das Abflussverhalten der Gewässer nicht negativ beeinträchtigen. Das Leben mit dem Wasser ist mehr als eine bauliche Reaktion auf hydrologische Bedingungen. Hochwasserangepasste Bauweisen sollen dazu beitragen, räumliche Qualitäten in Städten und gleichzeitig neue Retentionsräume zu schaffen. Die Kopplung einer angepassten baulichen Entwicklung mit mehr Raum für Wasser hat auch ökonomische Vorteile, wie beispielsweise die Erschließung neuer Lagen und die Wertsteigerung der neuen Grundstücke.

In jüngster Zeit wurden zahlreiche althergebrachte und neue Strategien für das „Bauen mit den Fluten“ weiterentwickelt. Zu unter-

scheiden sind Bestandsgebäude, die umgenutzt werden, und Neubauten. Bei vorhandenen Gebäuden bilden die Bestandshöhen einen engen Rahmen für die Entwicklung: Die bereits vorhandenen Gebäude können nur mittels Abschirmen oder Dulden geschützt werden. Dagegen können Neubauten erhöht, d. h. auf Warften oder Stützen gebaut, oder sogar als schwimmende Häuser errichtet werden. Von entscheidender Bedeutung ist der Umgang mit dem Freiraum. Insbesondere die Übergänge und Anschlüsse, müssen sorgfältig geplant sein und die unterschiedlichen Höhenniveaus einbezogen werden. Außerdem spielt der Bezug zum Wasser eine große Rolle, da die Wasserlage in der Regel die entscheidende Lagequalität bildet.

Das Wasser bestimmt das Konzept

Ausgehend von der Analyse der unterschiedlichen Gefahren und Einwirkungen von Hochwasser in Abhängigkeit vom Gewässertyp, von der Lage am Wasser und den damit einhergehenden Risiken lassen sich unterschiedliche Einzelstrategien mit den jeweils dazugehörigen Maßnahmen zum hochwasserangepassten Bauen unterscheiden:

	Erhöhen  	Mitbewegen 	Rückzug 
s Zwang rg um	Rückzugsort > Hallig Hooge Auständern > Strandcafe Mannheim Damm und Auständern > HH Neumühlen	amphibische Häuser Sommer-Infrastruktur > Imbissgebäude Ffm Freizeitnutzung > Maasbommel schwimmende Häuser Freizeitnutzung > Geierswalde ,Hausboot' - kein Gebäude > floating Homes HH Dauernutzung - See > Ijburg Waterbuurt West	Flucht vor dem Wasser > Dettenheim Umsiedlung > Moos Verwilderung > Tiengemeten Neue Lagequalität > Pfarrkirchen Fluchtweg > HafenCity

- Abschirmen stationär (z. B. Fluttore, Schotten in der HafenCity Hamburg)
- Abschirmen mobil (z. B. 4 m hohes Dammbalkensystem auf einer Länge von 9,5 km im Rheingarten Köln)
- Dulden (z. B. flutbare Sockelgeschosse im Westhafen Frankfurt am Main)
- Erhöhen (z. B. Warftenprinzip Perlenkette Hamburg-Neumühlen)
- Mitbewegen (z. B. schwimmendes Verwaltungsgebäude IBA-Dock Hamburg)
- Rückzug (z. B. Rücknahme baulicher Anlagen aus der Rottau Pfarrkirchen oder Fluchtwege im Westhafen Frankfurt am Main)

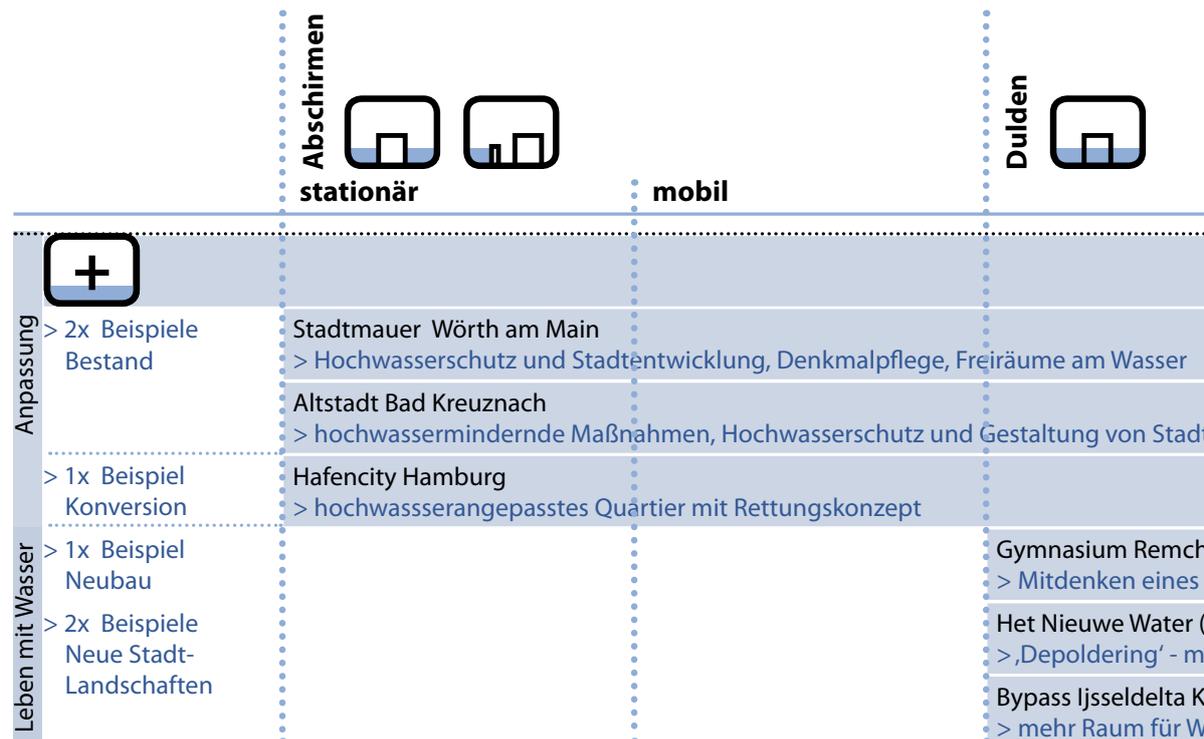
Gerade für die Konversion städtischer Wasserlagen erweisen sich integrierte räumliche Strategien, die über den Schutz der Gebäude hinaus die Erzeugung räumlicher Qualitäten am Wasser und die Einbeziehung städtebaulicher Aspekte zum Ziel haben, als zukunftsweisend. In integrierten räumlichen Planungsansätzen werden die unterschiedlichen Einzelstrategien nicht beliebig kombiniert, sondern auf der Basis übergeordneter räumlicher Konzepte eingesetzt. Viele Lagen am Wasser sind mit

konventionellen Bauweisen nicht nutzbar oder dürfen aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht genutzt werden. Hier bieten hochwasserangepasste Bauweisen die Chance, einen Mehrwert zu erzeugen.

Leben mit Wasser – Leben mit Risiko

Eine offene Frage ist der Umgang mit heute noch nicht abschätzbaren Risiken. Bisher liegt den Schutzmaßnahmen immer ein bestimmtes Bemessungshochwasser zugrunde, z. B. das hundertjährige Hochwasserereignis HQ 100. Diese Marke ist aber ein statistischer Wert, der die Wahrscheinlichkeit eines Ereignisses beschreibt und nie vollständige Sicherheit garantiert. Die Wahrscheinlichkeit ändert sich fortwährend, beispielsweise durch Klimawandel, aber auch aufgrund von Veränderungen im Einzugsbereich der Gewässer. Ein möglicher Umgang sind Aufschläge zum Bemessungshochwasser, z. B. ein Klimazuschlag, oder die Einbeziehung äußerst unwahrscheinlicher, aber dennoch möglicher Ereignisse in die Planung. Dagegen könnte argumentiert werden, dass nur für jeweils eine bestimmte Lebensdauer geplant und gebaut wird. Demzufolge müsste jede Generation neu darüber verhandeln, wie mit

Abb. 2.2
Beispiele für integrierte räumliche Strategien



Quelle: Prof. Antje Stokman, Dipl. Ing. Jan Dieterle

dem Risiko umgegangen werden soll. Um auch in künftigen Entscheidungsprozessen ergebnisoffen diskutieren zu können, sind allerdings nachhaltige Konzepte notwendig, die nachfolgenden Generationen keine weiteren Verpflichtungen oder Hemmnisse aufbürden, so genannte „no-regret-Strategien“.

Im Rahmen der vorliegenden Studie untersuchte Fallbeispiele für integrierte Planungskonzepte zu Hochwasserschutz und Siedlungsentwicklung:

- Dortmund – Phoenix See
- München – Isar-Plan
- Frankfurt am Main – Westhafen
- Pfarrkirchen – Rottaue

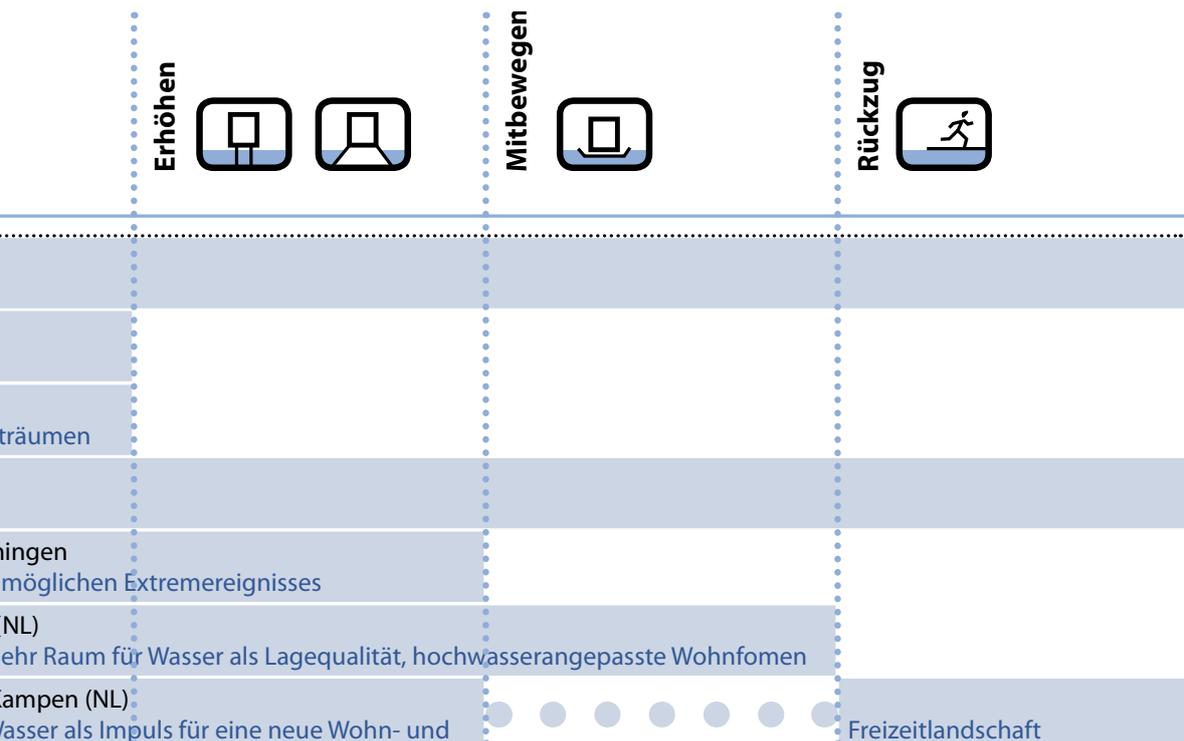
Fazit

Das geltende nationale Wasserrecht gibt restriktive Bedingungen für eine städtebaulichen Entwicklung in Überschwemmungsgebieten vor. Daher sind hochwasserangepasste Bauweisen gefragt, die dazu beitragen, sowohl ansprechende und nutzbare Räume am Wasser als auch Retentionsräume zu schaffen. Bei der Konversion städtischer Wasserlagen erweisen sich insbesondere integrierte räumliche Strategi-

en als zukunftsweisend, die nicht allein den Schutz und die Verteidigung der Gebäude umfassen, sondern darüber hinaus das Retentionsvolumen erhöhen und räumliche und städtebauliche Qualitäten am Wasser erzeugen. Trotz einer baulichen Entwicklung können durch hochwasserangepasste Bauweisen sogar mehr Räume für die Fluten und den Menschen entstehen.

Gegenüber der in Deutschland üblichen restriktiven Praxis zum Bauen in Überschwemmungsgebieten legen einige andere europäische Länder das Europarecht weiter aus und ermöglichen so größere Spielräume für integrierte Konzepte mit einer zugleich städtebaulichen wie wasserbaulichen Entwicklung. Die Verfahren in der Schweiz und Großbritannien weisen eine größere Differenzierung der Schutzziele und der tolerierbaren Gefährdung von Nutzungen auf. Prüfverfahren ermöglichen Ausnahmen von den getroffenen Zuordnungen.

Diese Beispiele können Vorbilder für eine zukunftsweisende Strategie sein, die die Entwicklung der Stadtquartiere am Wasser und die Belange des Hochwasserschutzes auf innovative Weise miteinander verbindet.



Exkurs „Retentionsraumkonto“ Frankfurt am Main

Nach dem Hessischen Wasserrecht ist eine Einschränkung des Retentionsraums durch bauliche Anlagen in einem Ufer- und Überschwemmungsbereich nur zulässig, wenn vor der Umsetzung der Baumaßnahme ein Ausgleich für den Retentionsraumverlust erbracht wird. Da für das Projekt Westhafen in Frankfurt am Main kurzfristig keine zusätzlichen Retentionsflächen für den Ausgleich zur Verfügung standen und bereits im Bebauungsplanverfahren die Umsetzbarkeit des Vorhabens zu beurteilen war, hätten diese gesetzlichen Vorgaben ohne weitere Regelung eine erhebliche Zeitverzögerung für das Projekt bedeutet. Auf der Grundlage eines Investorenwettbewerbes hatte sich bereits ein Interessentenkonsortium für den Kauf, die Baulandentwicklung und die weitere Vermarktung zusammengefunden.

Zur Vereinfachung der Projektumsetzung wurde mit dem Regierungspräsidium Darmstadt als Oberer Wasserbehörde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen. Inhalt des Vertrages war eine zeitliche Entkoppelung der Bauvorhaben von den Maßnahmen zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes. Die Stadt verpflichtete sich, innerhalb von acht Jahren ab Baubeginn einen ausreichenden Retentionsraumersatz zu schaffen. Andernfalls wurde für jeden nicht geschaffenen Kubikmeter Ersatzretentionsraum eine Konventionalstrafe von 75 Euro vorgesehen. Aus diesem Vertrag ist das bislang bundesweit einzigartige Modell des „Retentionsraumkontos“ hervorgegangen, welches die vom Regierungspräsidium anerkannten Retentionsraumgewinne und -verluste aufführt. Die Grundlage für das Retentionsraumkonto und die wasserbauliche Genehmigung einzelner Bauvorhaben im Westhafen bildete ein hydraulisch-hydrologisches Gutachten, das im Auftrag der Stadt erstellt wurde. In dem Gutachten wurden, ausgehend von der realen Topografie des Westhafens, die tatsächlichen Überschwemmungsflächen, Maximalkontingente für den Retentionsraumverlust im Westhafen berechnet und Flächenreserven für Ersatzmaßnahmen ermittelt.

Anhand von Modellentwürfen für die im Bebauungsplan festgesetzte maximal zulässige Bebauung wurde für jedes einzelne Gebäude ein Maximalkontingent für den zukünftigen Retentionsraumverlust ermittelt. Dieses maximale Retentionsraumvolumen war der Richtwert für den ersatzweise zu schaffenden Retentionsraum. Die Modellberechnungen und die vertragliche Regelung mit der Stadt zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme ermöglichten den Wasserbehörden, die wasserrechtlichen Genehmigungen für die einzelnen Bauvorhaben im Westhafen wie auch für andere Projekte der Stadt im Überschwemmungsbereich zu erteilen. Vor Umsetzung der Bauvorhaben wird jeweils das reale Bauvolumen im Retentionsraum ermittelt und vom Retentionsraumkonto „abgebucht“.

Für das Gesamtprojekt Westhafen wurde ein Retentionsraumverlust in einer Größenordnung von 18.000 m³ ermittelt. 5.000 m³ Retentionsvolumen konnten innerhalb des Projektgebietes durch Beseitigung von Anlagen auf der Hafensemole ausgeglichen werden, so dass noch ein Defizit von 13.000 m³ Retentionsvolumen außerhalb des Gebietes auszugleichen war. Als Ersatzmaßnahme für den infolge der Westhafenbebauung verloren gegangenen Retentionsraum wurde eine Flutmulde an der Nidda im Rückstaubereich des Mains im Stadtteil Frankfurt-Sossenheim geschaffen. Für den naturnahen Ausbau des dort befindlichen Baches, der durch die neue Flutmulde mäandriert, wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Durch die neue, insgesamt 14.600 m³ fassende Flutmulde auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen kann der Retentionsraumverlust für den Westhafen vollständig ausgeglichen werden. Durch die gegenüber der Modellrechnung faktisch geringeren Retentionsraumverluste im Westhafen und durch das gegenüber der Planung höhere Volumen der Flutmulde ist auf dem Retentionsraumkonto der Stadt ein Plus verblieben, das nun für weitere notwendige Bauvorhaben, wie z. B. die Herstellung von Stützpfählern für einen Brückenneubau, genutzt werden kann.

Die Ausweisung neuer Baugebiete in Überschwemmungsgebieten ist mittlerweile bundesweit grundsätzlich verboten. Für die Umsetzung von Einzelbauvorhaben im Überschwemmungsgebiet haben Stadt und Aufsichtsbehörde aber ein Instrument geschaffen, das bauliche Entwicklungen im innerstädtischen Raum ermöglicht und gleichzeitig den notwendigen und geeigneten Ersatz für den Verlust von Retentionsraum sicherstellt. Von dem Instrument „Retentionsraumkonto“ profitiert nicht nur das Großprojekt Westha-

fen. Gerade für einzelne Bauherren und kleinere Bauvorhaben ist es im stark verdichteten Main-Raum nahezu unmöglich, bisher überschwemmungsfreie Flächen für die Retentionsraumschaffung in passender Größe, Eignung und mit eigentumsrechtlicher Verfügbarkeit zu finden. Voraussetzung ist nach heutigem Wasserrecht, dass der Retentionsraumausgleich zeitgleich erfolgt, das Konto muss also vor Umsetzung des Bauvorhabens gefüllt sein. Mit dem Westhafenprojekt ist es zudem gelungen, mit der großflächigen Renaturierungsmaßnahme an der Nidda anstelle kleinteiliger Ersatzmaßnahmen eine komplex wirksame Maßnahme umzusetzen, die nicht nur dem Wasserhaushalt, sondern auch dem Naturschutz und dem Landschaftsbild zu Gute kommt.

Quellen:

Stadtplanungsamt der Stadt Frankfurt am Main, Dr. Thomas Berge und Angelika Kowalewsky (mündlich, September 2010),

„Bauen am Fluss – Chancen für die Stadtentwicklung“, unveröffentlichtes Skript zum Symposium „Hochwasserkompatibles Bauen in überschwemmungsgefährdeten Gebieten“ der Fachhochschule Wiesbaden am 07.05.2004; Angelika Kowalewsky, Stadtplanungsamt Frankfurt am Main

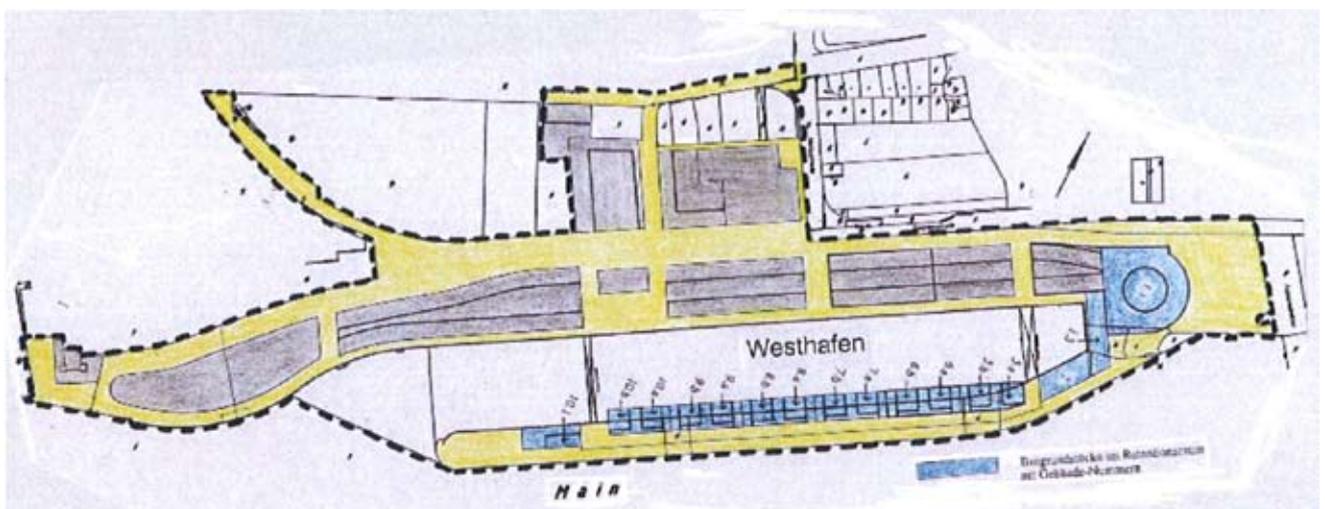
Elisabeth Geselle, Dezernat IV/F 41.2 – Oberflächengewässer – Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Arbeitsschutz und Umwelt Frankfurt, August 2011



Mit flutbaren Sockelgeschossen, die als Garagen genutzt werden, wird der Retentionsraumverlust im Westhafen minimiert (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten).



Die erhöhte Notausstiegsplattform, die über einen Tunnel mit dem Westhafen-Tower verbunden ist, ermöglicht im Hochwasserfall den sicheren Ausstieg (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten).



Die blau gekennzeichneten Baugrundstücke im Westhafen liegen innerhalb des Retentionsraumes des Mains (Plan: Stadtplanungsamt Frankfurt am Main).

3 Bedeutung integrierter Wasserlagenentwicklung in der Praxis

Als Teil der Recherche von Projektbeispielen für integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser und um die Bedeutung solcher Projekte in der Praxis der aktuellen Stadtentwicklung zu erfahren, wurde im Frühjahr 2010 eine bundesweite Online-Befragung unter den 699 Kommunen mit über 20.000 Einwohnern durchgeführt. Die Stadtplanungsämter der Städte bzw. in kleineren Städten die Bürgermeister wurden über das Forschungsprojekt und die Online-Befragung informiert und um ihre Mitwirkung gebeten. Jede Stadt konnte den Fragebogen in der Zeit von Februar bis März 2010 online ausfüllen.

Die Ergebnisse der Befragung geben einen Überblick über den Stand der Praxis im Themenbereich integrierte Quartiersentwicklung am Wasser, der im Folgenden dokumentiert wird. Neben Informationen zu den einzelnen Projekten konnten über einige offene Fragen Einblicke in die Ziele der jeweiligen Entwicklungen und ihre besonderen Hemmnisse bzw. Erfolgsfaktoren gewonnen werden. Diese Erkenntnisse sind zum einen in die Vorbewertung der insgesamt recherchierten Projektbeispiele eingeflossen und haben zum anderen einen Beitrag zur Entwicklung des Gesprächsleitfadens für die Interviews in den Fallstudien geleistet (vgl. Kap. 4).

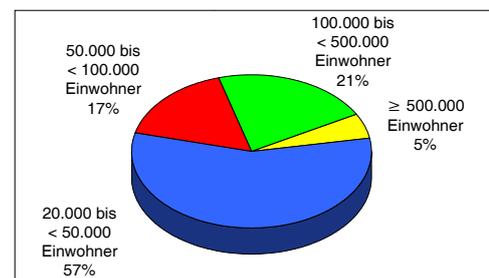
3.1 Ergebnisse der Online-Befragung

Mit Ausnahme von Hamburg wurden aus allen Bundesländern Projekte benannt. Die Verteilung der 187 Städte, die an der Befragung teilgenommen haben, auf die Größenklassen der Kommunen spiegelt die bundesdeutsche Situation mit Stand zum 31.08.2008 nicht in allen Klassen wider. Die Städte Deutschlands verteilen sich auf die Größenklassen wie folgt:

- 73 % mit 20.000 bis unter 50.000 Einwohnern,
- 15 % mit 50.000 bis unter 100.000 Einwohnern,
- ca. 10 % mit 100.000 bis unter 500.000 Einwohnern ,
- 2 % mit 500.000 und mehr Einwohnern.

Im Vergleich dazu sind in der Befragung die Städte mit 20.000 bis unter 50.000 Einwohnern mit 57 % deutlich unter-, die Städte mit 100.000 bis unter 500.000 Einwohnern mit 21 % dagegen deutlich überrepräsentiert (vgl. Abb. 3.1).

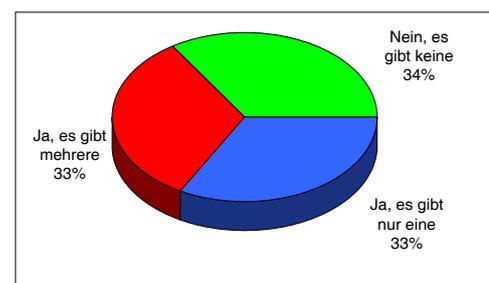
Abb. 3.1
Verteilung nach Größenklassen



Quelle: IfS, n=187

Ein Drittel der Mitwirkenden gab an, keine integrierten Quartiersentwicklungen mit Wasserbezug in ihren Kommunen zu betreiben. 66 % berichteten von einer oder mehreren derartigen Quartiersentwicklungen (vgl. Abb. 3.2).

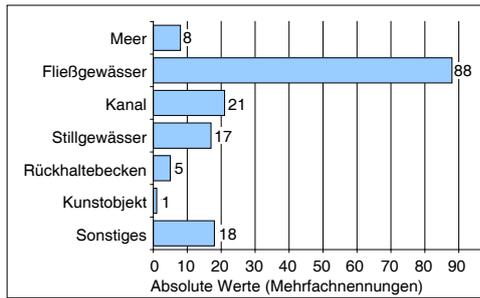
Abb. 3.2
Quartiersentwicklungen mit Wasserbezug



Quelle: IfS, n=187

Bei den Wasserlagen, die Anlass für integrierte Quartiersentwicklungen in den Städten sind, überwiegen deutlich natürliche Fließgewässer und Kanäle. Unter Sonstiges finden sich z. B. Badeseen, Grachten, Grünmulden wie auch Bergbaufolgelandschaften. Bei der Zuordnung zu den Wasserlagen waren Doppelnennungen möglich, z. B. wenn eine Fläche im Bereich einer Kanaleinmündung in einen Fluss liegt oder an einem Gewässer ein Regenrückhalteraum angelegt wird (vgl. Abb. 3.3).

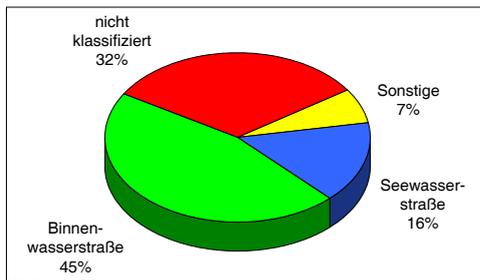
Abb. 3.3
Art der Wasserlage



Quelle: IfS

Bei rund einem Drittel der Projekte handelt es sich um Lagen an nicht klassifizierten Gewässern, 45 % liegen an Binnenwasser- und 16 % an Seewasserstraßen (Nordsee-/ Ostseeküste). Für die integrierten Quartiersentwicklungen an diesen Standorten kommen daher auch wasserstraßenbezogene gewerbliche und/oder touristische Nutzungen infrage (vgl. Abb. 3.4).

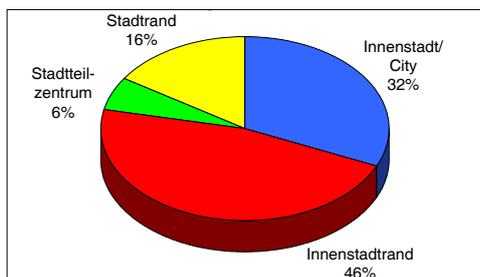
Abb. 3.4
Klassifizierte Wasserstraßen



Quelle: IfS, n=122

Aus Sicht der Stadtentwicklung interessant ist die Lage in der Stadt. Rund ein Drittel der Projekte liegt in Innenstädten bzw. Citybereichen und weitere 46 % liegen am Innenstadtrand. Drei Viertel der Projekte unterstützen damit das stadtentwicklungspolitisch bedeutende Ziel einer Stärkung der Innenstädte (vgl. Abb. 3.5).

Abb. 3.5
Lage in der Stadt



Quelle: IfS, n=120

Die Flächengrößen, auf denen integrierte Stadtquartiere entwickelt werden, variieren sehr stark. Die Spanne reicht von 1 ha bis 1.130 ha. Ein Blick auf die unten abgebildeten Größenklassen macht deutlich, dass der Großteil der Flächen unter 50 ha groß ist, 39 % der Flächen liegen noch unter 10 ha. Der Median liegt bei 13 ha (vgl. Tab. 3.1).

Tab. 3.1
Größenklassen der Quartiersentwicklungen

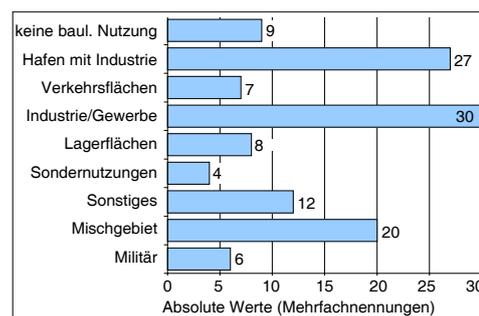
Standortgröße	Anzahl	Anteil
< 10 ha	48	39%
10 bis < 50 ha	58	47%
50 bis < 100 ha	10	9%
≥ 100 ha	6	5%

Quelle: IfS, n=122

Dass der wirtschaftliche Strukturwandel eine wesentliche Voraussetzung für integrierte Quartiersentwicklungen am Wasser darstellt, belegt ein Blick auf die Vornutzungen: Es überwiegen die Fälle ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen sowie von Hafenanlagen inklusive ihrer Industrie- und Gewerbebetriebe. Ebenfalls vorkommende Vornutzungen wie Lager- und Sammelflächen, militärisch genutzte Flächen sowie Verkehrsflächen haben ähnliche Aufbereitungserfordernisse wie gewerbliche Flächen.

Bemerkenswert ist, dass auch ein deutlicher Anteil an Mischgebieten die Kulisse für integrierte Quartiersentwicklungen mit Wasserbezug darstellt. Dies unterstreicht die Verbindung zwischen Wasserlagenentwicklung und Stärkung der Zentren. Es werden allerdings auch bisher nicht baulich genutzte Flächen wie öffentliche Grünanlagen in die Nutzungskonzepte einbezogen (vgl. Abb. 3.6).

Abb. 3.6
Vornutzung der Flächen

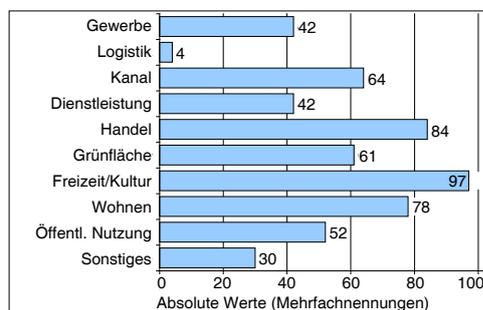


Quelle: IfS

Beim vorgesehenen Nutzungsmix dominieren Freizeit und Kultur sowie Handel. Aber auch die an dritter Stelle stehende Wohnnutzung spielt eine wichtige Rolle. Der ebenfalls hohe Anteil an Grünflächenentwicklungen deutet auf anspruchsvolle Wohnumfeldgestaltungen hin. Diese Tendenz zu hochwertigen Wohnquartieren bestätigen auch die Fallstudien.

Die klassischen ehemaligen Wasserlagennutzungen wie Hafen, Logistik und Gewerbe spielen zukünftig eine geringere Rolle. Unter Sonstiges finden sich weitere Hinweise auf Zielsetzungen der integrierten Wasserlagenentwicklung, wie z. B. Entwicklung der Flussufer und Aufwertung der Innenstädte, Verbindung von Stadt und Gewässer, Ausbau oder Ansiedlung von Infrastrukturen, das Bauen in Retentionsräumen, aber auch mehrfach die Schaffung hochwertiger Wohngebiete zur Verhinderung der Stadtfucht und Ansiedlung besser verdienender Bürger (vgl. Abb. 3.7).

Abb. 3.7
Zukünftige Nutzung



Quelle: IfS

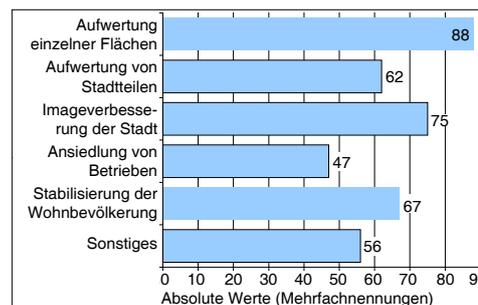
Die integrierte Quartiersentwicklung zielt in erster Linie auf die Aufwertung der einzelnen Flächen ab. Am zweithäufigsten genannt und eng verbunden mit dem ersten Ziel ist die angestrebte Imageverbesserung für die ganze Stadt. Dieses Ziel wird sogar häufiger genannt als die Aufwertung von Stadtteilen. Daher kann eine hohe stadtentwicklungspolitische Bedeutung integrierter Quartiersentwicklungen mit Wasserbezug angenommen werden.

Der schon angesprochenen großen Bedeutung der Wohnnutzung im zukünftigen Nutzungsmix entspricht die dritthäufigste Nennung des Ziels der Stabilisierung der Wohnbevölkerung. Die Ansiedlung von Betrieben wird dagegen am seltensten als Ziel benannt. Das liegt zum einen in der starken Ausrichtung auf die Wohnnutzung begrün-

det, zum anderen wohl auch in der Erfahrung der Städte aus jüngster Vergangenheit, dass Neuansiedlungen von Betrieben eher die Ausnahme darstellen und daher eher von Verlagerungen und ggf. Erweiterungen ausgegangen wird (vgl. Abb. 3.8).

Die Träger der Quartiersentwicklungen

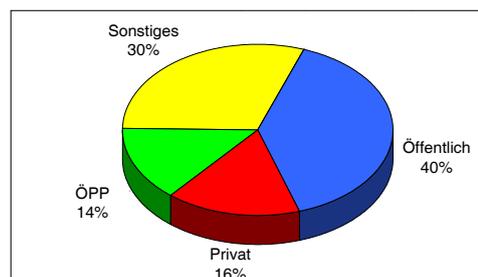
Abb. 3.8
Entwicklungsziele



Quelle: IfS

sind überwiegend öffentliche Träger und nur selten private Entwickler, was bei den z. T. großen Flächen und komplexen Entwicklungsaufgaben nicht erstaunt. Dieser Befund wird durch die Fallstudien und Expertengespräche bestätigt. Es gibt unterschiedliche Trägerschaften, wichtig ist eine kommunale Steuerung. Für 14 % der Fälle wird Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) angegeben. In der großen Rubrik Sonstiges verbergen sich zum einen Fälle, in denen die Trägerschaft noch nicht feststeht. Zum anderen finden sich Hinweise in den Kommentaren, dass in Teilflächen durchaus unterschiedliche Trägerschaften vorgesehen sind. Auch direkte oder indirekte Beteiligungen der Kommunen an Projektentwicklungsgesellschaften in privatwirtschaftlicher Rechtsform werden hierunter aufgeführt (vgl. Abb. 3.9).

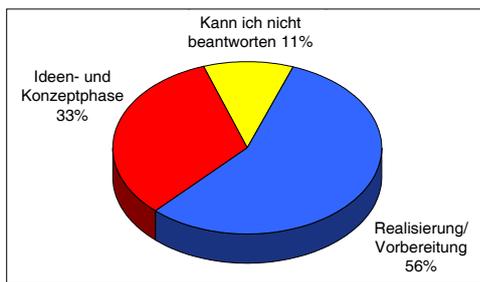
Abb. 3.9
Träger der Projektentwicklung



Quelle: IfS, n=119

Die Antworten auf die Frage nach dem Stand der Planung verdeutlichen einerseits, dass die Quartiersentwicklung am Wasser ein relativ junges Handlungsfeld der Stadtentwicklung ist, andererseits aber auch, dass es sich um sehr komplexe und langfristig angelegte Entwicklungsprozesse handelt. Über die Hälfte der Projekte befindet sich in der Realisierung oder Vorbereitung und ein Drittel in der Ideen- und Konzeptphase (vgl. Abb. 3.10).

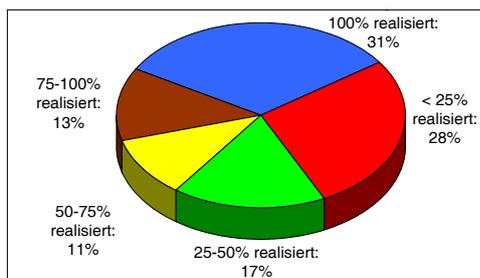
Abb. 3.10
Planungsstand



Quelle: IfS, n=119

Konkretere Angaben zum prozentualen Stand der Projektrealisierung liegen für 119 Fälle vor. Knapp ein Viertel der in Realisierung befindlichen Projekte hat bereits 50 % und mehr der Quartiersentwicklung realisiert: 11 % haben einen Realisierungsstand zwischen 50 und 75 % erreicht und 13 % haben schon über 75 % der Projektentwicklung realisiert. In fast einem Drittel der Fälle hat die Realisierung noch nicht begonnen, da sich die Projekte noch in der Planungsphase befinden. Rund 45 % der Projekte befinden sich in frühen Phasen der komplexen Quartiersentwicklungen: 28 % haben bis unter 25 % realisiert und 17 % zwischen 25 und 50 % (vgl. Abb. 3.11).

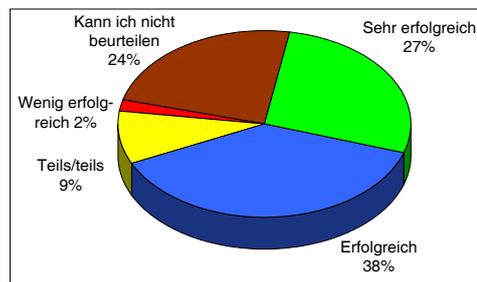
Abb. 3.11
Stand der Umsetzung



Quelle: IfS, n=119

Der Erfolg der Quartiersentwicklung wird hoch eingeschätzt: 65 % der teilnehmenden Städte schätzen die Entwicklung als erfolgreich bzw. sehr erfolgreich ein. Die Antworten teils/teils und wenig erfolgreich sind mit ca. 11 % deutlich in der Minderheit. In knapp einem Viertel der Fälle kann der Erfolg noch nicht beurteilt werden. Gründe hierfür sind der frühe Entwicklungsstand des Projekts oder auch ein Wechsel des steuernden Personals (vgl. Abb. 3.12).

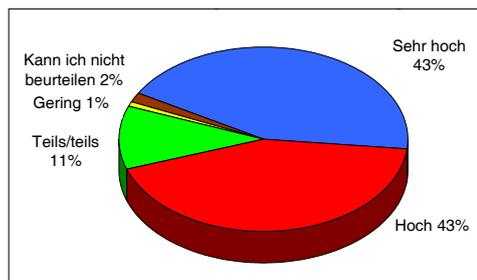
Abb. 3.12
Erfolg der Quartiersentwicklung



Quelle: IfS, n=118

Für die Stadtentwicklung wird die Bedeutung der Quartiersentwicklung in 86 % der Fälle als sehr hoch bzw. hoch eingeschätzt (vgl. Abb. 3.13).

Abb. 3.13
Bedeutung der Quartiersentwicklung für die Stadtentwicklung



Quelle: IfS, n=118

Tab. 3.2
Hemmnisse der Quartiersentwicklung

Eigentumsverhältnisse
Finanzierung
Komplexe politische Entscheidungs- und Planungsprozesse
Anforderungen des Hochwasser-, Gewässer-, Naturschutzes
Nutzungskonflikte mit bestehender Nutzung, Betriebsverlagerungen
Denkmalschutz
Kaufkraftverlust, fehlende Nachfrage
Konflikt Wirtschaftlichkeit und Anteil öffentlicher Nutzung
Unzuverlässigkeit privater Partner
Unzureichende Verkehrsanbindung
Integration sozialer Forderungen

Tab. 3.3
Erfolgsfaktoren für die Quartiersentwicklung

Stadträumliche Qualitäten
Aufwertung der Innenstadt durch Verbindung zum Wasser
Erschließung und Erlebarmachung der Uferlagen und Gewässer
Schaffung öffentlicher Freiräume am Wasser
Schaffung touristischer Anziehungspunkte
ÖPNV-/SPNV-Anbindung/Radwege
Erhalt prägender Gebäude und Infrastrukturen
Planung, Verfahren
Interdisziplinäre Planung und frühzeitige Abstimmung, Qualitätsvermittlung
Ganzheitlicher Planungsansatz, Dachmarketing
Wettbewerbsverfahren
Politischer Konsens und Beharrlichkeit
Hoher Anteil Flächen in öffentlicher Hand
Gemeinsame Vermarktung von privater und öffentlicher Hand
Kooperation und Beteiligung
Schaffung hoher Akzeptanz bei Bürgern und Akteuren der Innenstadt
Enge Kooperation mit Hafenvirtschaft sowie Wasser- und Schifffahrtsamt
Mitwirkung privater Investoren/Akzeptanz sonstiger Akteure der Innenstadt
Kooperation mit dem Land
Funktion Wohnen
Hohe Nachfrage nach Wohnen am Wasser
Zielgruppenorientierung (z. B. Seniorenwohnungen, hochwertiges Wohnen, Mehrgenerationenwohnen)
Wohnbauliche Nachnutzung des Landesgartenschauengeländes
Stabilisierung der Wohnbevölkerung durch private Investitionen
Geld/Kapital/Förderung
Bündelung von Fördermitteln
Überschusserzielung durch ÖPP

Entwicklungshemmnisse

Als Hemmnisse der Quartiersentwicklung am Wasser (vgl. Tab. 3.2) werden in erster Linie komplizierte oder ungeklärte Eigentumsverhältnisse inkl. Problemen bei der Grundstücksneuordnung genannt. Auch Hinweise auf schwierige Verhandlungspartner wie die Deutsche Bahn AG oder Länder als Eigentümer von Hafenterrassen sowie auf überhöhte Preisvorstellungen der Alteigentümer werden gegeben.

Am zweithäufigsten werden Probleme mit der Finanzierung als Hemmnis gewertet. In dem Zusammenhang werden sowohl die hohen Kosten der Flächenaufbereitung und Neuerschließung als auch die knappen kommunalen Haushalte und der enorme Legitimationsdruck gegenüber Politik und Öffentlichkeit in Zeiten der Wirtschaftskrise angesprochen.

Ein großes Hemmnis stellen auch die Altlasten und ihre Beseitigung dar, die häufiger als die Anforderungen des Hochwasserschutzes und zukünftige Konflikte mit Lärm genannt werden. Mit den Lärmkonflikten werden zwei Aspekte angesprochen: der Lärmschutz für neue sensible Nutzungen und der Schutz bestehender gewerblicher Nutzungen.

Die Lage in Überschwemmungsgebieten bzw. Retentionsräumen stellt ein weiteres Hemmnis dar, das im Rahmen der Quartiersentwicklungen abzuwägen ist. Hier gilt es, so wenig Retentionsfläche wie möglich zu verlieren und die Siedlungsstruktur hochwassersicher zu gestalten.

Darüber hinaus wird der langwierige politische Entscheidungsprozess als Hemmnis benannt. Teilweise fehlt der politische Rückhalt oder er ist unsicher, etwa nach Wahlen. In diesem Zusammenhang stehen auch vereinzelte Hinweise auf Konflikte zwischen Wirtschaftlichkeit und sozialen Zielen der Stadtentwicklung.

Erfolgsfaktoren

Nach den Erfolgsfaktoren (vgl. Tab. 3.3) gefragt, wird am häufigsten die gelungene Steigerung stadträumlicher, funktionaler und architektonischer Qualitäten angegeben, die zur spürbaren Imageaufwertung führt und die Stadt wieder oder erstmals mit dem Gewässer verbindet. Diese prioritäre komplexe Stellung spiegelt die inzwischen erlangte Bedeutung des Ansatzes einer integrierten Quartiersentwicklung wider – hier

unter spezieller Nutzung der Wasserlage. Schon in den vorstehenden Auswertungen wurde deutlich, dass die Quartiersentwicklungen von Bedeutung für die ganze Stadt sind. Durch Attraktivitätssteigerung tragen sie zur Stärkung der Innenstädte bei und geben durch Ansiedlung tertiärer, teilweise kreativer und touristischer Nutzungen wirtschaftliche Impulse.

Auch den Planungsverfahren wird eine hohe Bedeutung für eine erfolgreiche Quartiersentwicklung beigemessen. Dabei wird der politische Rückhalt für derartig komplexe und lang andauernde Entwicklungen häufiger als Erfolgsfaktor genannt als überzeugende Konzepte und hohe Planungsqualität. Erfolgswördernd ist nach Aussagen der Städte vor allem ein interdisziplinäres Planungsverfahren, in dem frühzeitig ressortübergreifende Abstimmungen erfolgen. Andere Aussagen werten die Einbettung in Gesamtkonzepte als erfolgswördernd.

Ein hoher Stellenwert wird der Kooperation und Beteiligung zugeschrieben. Am häufigsten in diesem Zusammenhang genannt wurde eine intensive Bürgerbeteiligung, die eine hohe Akzeptanz der Projektentwicklung zur Folge hat. Enge Kooperationen mit Hafentreibern und Wasser- und Schifffahrtsämtern sowie Kooperationen mit privaten Investoren sichern den Erfolg nicht nur durch Erhöhung der Akzeptanz der Projekte, sondern führen durch frühzeitige Berücksichtigung der jeweiligen Aspekte auch zu realisierbaren Entwicklungskonzepten. Teilweise gehen die Entwicklungsimpulse auf das Engagement der im Quartier lebenden und arbeitenden Bevölkerung bzw. der dortigen Eigentümer zurück. Dabei steht jedoch nicht fest, ob damit eine sozial verträgliche Mischnutzung angestrebt oder eine auf spezielle Klientel ausgelegte hochwertige Nutzungsmischung verfolgt wird.

In jedem Fall nimmt die Funktion Wohnen eine besondere Stellung ein, zumal sie nach Auskunft der Städte wesentlich zur Entwicklung eines urbanen, lebendigen Stadtquartiers beiträgt. Die Kommunen wie auch private Investoren verfolgen dabei teilweise das Ziel, insbesondere Bürgerinnen und Bürgern mit höheren Einkommen neue attraktive Wohnformen anzubieten und sie damit langfristig an die Stadt zu binden. Andere Kommunen setzen dagegen bewusst auf die Mischung von Luxus- und Seniorenwohnungen oder Mehrgenerationenwohnen in der Innenstadt mit Wasserlage.

Fortsetzung: Erfolgsfaktoren für die Quartiersentwicklung	
Lage	Attraktive Lage im Landschaftsraum
	Nähe zu historisch bedeutsamen Bauten/Landschaften
	Nähe zur Metropolregion
Initialnutzungen	Erfolgreiche Landesgartenschau
	Kreativszene, temporäre Nutzungen
	Öffentliche Nutzungen
	Dienstleistern
Bekanntheitsgrad	Überregionaler Kultur- und Gewerbestandort
	Bekannter Ausgangsort/engagierte Gastronomen
	Positive Medienresonanz

Tab. 3.4
Innovation der Projekte

Städtebau und Architektur/Landschaftsraum/Umwelt	
	Anbindung der Flussauen zur Quartiersstärkung
	Qualität der öffentlichen Räume durch Freiraum- und Lichtplanung
	Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses
	Wohnbauten auf Stützen, um den Retentionsraum nicht zu beeinträchtigen
	Sukzessive Einbindung ehemaliger Industriegebiete in die Landschafts- und Stadträume
	Hochwertige Architektur
	Schwimmende Häuser, Häuser an der Uferkante – halb Land, halb Wasser
	Erhalt identitätsstiftender Denkmalensembles
	Hohe Freiflächenqualität
	Vermeidung von Zweite-Reihe-Standorten
Planung, Verfahren	Landesgartenschau als Vorbereitung zur Entwicklung eines Wohnstandorts
	Projekt der Regionale 2010
	Nachhaltigkeitswerkstatt Europa-City
	Steuerung der Bebauungsqualität über Kaufverträge
Nutzungen	Umnutzung ehemaliger Militärquartiere in Verbindung mit Denkmalschutz und Stadtgeschichte
	Verbindung von Berufsschiffahrt und Sportbooten
	Doppelnutzung der Anger als Erholungs- und Regenrückhaltefläche
	Städtisches Trauzimmer auf dem Hafenplatz, Bistro auf dem Wasser
	Neue Wohnformen

Dass die Verfügbarkeit über finanzielle Mittel eine integrierte Quartiersentwicklung am Wasser befördert, ist insbesondere dann selbsterklärend, wenn die wasserlagenbedingten zusätzlichen öffentlichen Vorleistungen mit in den Blick genommen werden. Eine Kommune weist darauf hin, dass durch ÖPP die Quartiersentwicklung rentierlich durchgeführt werden konnte.

Nicht nur die Lage am Wasser allein, sondern die Lage in Landschaft und Siedlungsstruktur wird ebenfalls häufig als Erfolgsfaktor benannt. Einige Aussagen deuten darauf hin, dass die Realisierung bestimmter Nutzungen von Bedeutung für eine insgesamt erfolgreiche Entwicklung des Quartiers ist. Sie sind ein erster Schritt zur Neucodierung der Flächen und können wichtige Entwicklungsimpulse auslösen. Auch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit kann dazu beitragen, Nachfrage und Besucherzahlen zu erhöhen.

Auch ein hoher Anteil an öffentlichen Flächen wurde als Erfolgsfaktor benannt. Hierdurch scheint die Durchsetzung stadtentwicklungspolitischer und sozialer Ziele eher zu gelingen wie auch die Entwicklung insgesamt besser steuerbar zu sein.

In 30 Fällen wurden keine Einschätzungen abgegeben, weil sich die Projekte zum großen Teil noch in der Planungs- oder Realisierungsphase befinden.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Ausführungen zur Frage nach Innovationen korrespondieren z. T. mit den Antworten zur Frage nach den Erfolgsfaktoren. Sie sind zur Information in Tab. 3.4 gruppiert aufgeführt und sollen nicht im Einzelnen kommentiert werden. Ein Blick über die Antworten insgesamt, die hier verkürzt auf die Kernaussagen wiedergegeben sind, macht jedoch noch einmal deutlich, dass die Wasserlagenentwicklungen häufig mit großem Engagement und hohen Ambitionen hinsichtlich der Qualität und der Schaffung von Alleinstellungsmerkmalen verbunden sind. Die komplexen Planungsverfahren werden durch die Integration von Fachplanungen bzw. deren gesetzliche Anforderungen zu großen Herausforderungen: von der Berücksichtigung des Bundes-Bodenschutzgesetzes und des Bergrechts über die europäische Wasserrahmenrichtlinie, den Hochwasser- und Klimaschutz bis hin zum Denkmalschutz und UNESCO-Welterbe.

3.2 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass integrierte Quartiersentwicklung mit Wasserbezug bereits eine hohe Relevanz in der Praxis der Stadtentwicklung erlangt hat. Die Mehrzahl der Entwicklungen findet an qualifizierten Fließgewässern statt. Diese Entwicklungen stellen sich jedoch als sehr anspruchsvoll hinsichtlich der Integration unterschiedlicher Fachplanungen dar. Sie sind sehr langfristig, in der Regel werden 20 bis 30 Jahre und mehr ein realistischer Zeitraum für derartige Entwicklungsprozesse sein. Die hohen Kosten stellen nicht nur Finanzierungs-, sondern auch Legitimationsprobleme dar und können potenziell soziale Probleme wie Segregation verstärken – ein Befund, der durch die Fallstudien und Expertengespräche bestätigt wurde.

Gleichzeitig belegt die Umfrage, dass sich die Städte vermehrt diesen Herausforderungen annehmen, um zukunftsfähige Stadtstrukturen zu entwickeln, den Strukturwandel zu bewältigen und attraktive Wohn- und Arbeitsstandorte zu schaffen. Quartiersentwicklungen am Wasser wird aus kommunaler Perspektive eine hohe Relevanz für die gesamtstädtische Entwicklung zuerkannt, die sich in der Vielzahl der erfassten Projekte und der Erfolgsperspektive der bewerteten Projekte widerspiegelt.

4 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Anlass und Ziel

Während sich die Städte im 19. und bis weit in das 20. Jahrhundert hinein in der Regel vom Wasser abwandten, Flüsse und Meere in erster Linie als Transportwege und somit Wasserlagen vor allem als Wirtschaftsorte galten, entdecken viele Städte die besonderen Reize und Entwicklungsmöglichkeiten am Wasser heute neu. Der strukturelle Wandel von Industrie und Wirtschaft führt zu vielfältigen Transformationen des städtischen Gefüges. Nutzungen werden konzentriert oder verlagert, Standorte aufgegeben, Flächen und Gebäude mit neuen Nutzungen wiederbelebt. Dabei hat die Revitalisierung ehemaliger Industriestandorte in Wasserlagen eine besondere Relevanz.

In den vergangenen 20 Jahren sind in zahlreichen Metropolen nutzungsgemischte Quartiersentwicklungen an zentralen Wasserlagen initiiert und realisiert worden. International bekannte Projekte wie die Docklands London, HafenCity Hamburg oder die Waterfrontdevelopments von Oslo, Barcelona und Kapstadt spiegeln den weltweiten Trend wider. Allerdings ist das Thema der Stadtquartiersentwicklung am Wasser viel breiter und differenzierter zu betrachten. Interessant sind nicht nur die Wasserfronten der Weltmeere, sondern auch die Stadtentwicklungen an großen Strömen und kleinen Flüssen, an bedeutenden Kanälen und lokalen Entwässerungsgräben bis zu den Binnenseen und künstlichen Gewässern unterschiedlicher Größe.

Stadtquartiere am Wasser haben eine besondere Erlebnis- und Freiraumqualität, ihr maritimes Flair erlaubt eine attraktive Verknüpfung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Wasser wird als Qualitätsmerkmal wahrgenommen und als Gestaltungselement im städtischen Kontext eingesetzt. Mit wachsendem Bewusstsein für die psychologische Bedeutung von Wasser werden die Zusammenhänge zwischen dem Bauen am Wasser und räumlichen Entwicklungen intensiver thematisiert. Allerdings ist die Planung oft selektiv auf einzelne Aspekte wie stadtechnische, verkehrswirtschaftliche oder architekturenspezifische Belange ausgerichtet. Im Fokus dieser Studie standen daher integrierte Ansätze zur Quartiersentwicklung und eine fachlich übergreifende Sicht auf die Bedeutung von Wasserlagen.

Der Untersuchungsansatz basierte auf folgenden Forschungsleitfragen:

- Welche Bedeutung hat die Stadtquartiersentwicklung am Wasser im Bundesgebiet und wie ist ihr Stellenwert für die Zukunft einzuschätzen?
- Welches sind die wesentlichen Entwicklungsrichtungen von Stadtquartieren am Wasser und welche Rolle spielen natürliche und künstliche Gewässer?
- Wie haben sich Funktionen und Nutzungen in Stadtquartieren am Wasser entwickelt und welche Entwicklungen sind künftig zu erwarten?



Innenhafen Duisburg (Foto: Innenstadt Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH)

- Welche spezifischen städtebaulichen Qualitäten und Potenziale bieten Stadtquartiere am Wasser für eine nachhaltige Stadtentwicklung und welche Beiträge können sie insbesondere zum ökologisch orientierten Stadtumbau leisten?
- Welche Nachteile, Probleme und Herausforderungen sind mit der Stadtquartiersentwicklung am Wasser verbunden?
- Welche konzeptionellen und methodischen Maßnahmen sind erforderlich, um eine integrierte Entwicklung von Stadtquartieren am Wasser zu erreichen?
- Welche Akteurskonstellationen erfordert eine erfolgreiche Umsetzung von Quartiersentwicklung am Wasser?

Ziel der Studie war es, über eine detaillierte Recherche abgeschlossener wie auch in der Umsetzung befindlicher Projekte und die Einbeziehung externer Experten eine solide Informationsbasis der erfolgsbestimmenden und -hemmenden Faktoren auf den verschiedenen Planungs-, Organisations- und Handlungsebenen zu schaffen sowie Beiträge zur programmatischen Orientierung für die städtebauliche Qualifizierung von Stadtquartieren am Wasser abzuleiten, Potenziale integrierter Entwicklungsansätze für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu identifizieren und zukunftsweisende Handlungsempfehlungen für die städtebauliche Praxis zu erarbeiten.

Betrachtet wurden alle Wasserlagen vom Meer bis zum Regenrückhaltebecken sowie vielfältig Entwicklungsziele vom gemischten Stadtquartier bis zum Erholungsraum. Zentrale Themen der Untersuchung waren die Abwägung von Nutzungsentscheidungen und Lösungen für stadtentwicklungspolitische Zielkonflikte zwischen Wohnen, Erholung, Verkehr und Gewerbe. Auch wurden Beiträge zu einem ökologisch orientierten Stadtumbau sowie zu Zielkonflikten und Lösungsstrategien bei übergeordneten Anforderungen des Hochwasser- und Naturschutzes (Biotopverbund, Klimaanpassung) analysiert.

Ein weiterer Untersuchungsfokus lag auf der Konfliktbewältigung bei widerstreitenden rechtlichen Bedingungen (z. B. Wasserhaushaltsrecht und Bau- und Planungsrecht) und unterschiedlichen Zuständigkeiten für Gewässer, Ufer und angrenzende Flächen sowie auf der Bewältigung von Nutzungskonflikten.

Herangehensweise

Die Forschungsstudie gliederte sich im Wesentlichen in vier Module:

- die Recherche und systematische Erfassung der Quartiersentwicklungen am Wasser im Bundesgebiet,
- die Reflexion der Rechercheergebnisse in einem ersten Expertengespräch sowie drei Fachexpertisen zu besonderen Aspekten der integrierten Quartiersentwicklung am Wasser,
- die Fallstudienuntersuchung und Formulierung von Handlungsempfehlungen für eine integrierte Quartiersentwicklung am Wasser,
- die Ergebnisdiskussion und Auswertung der gewonnenen Erkenntnisse in einem zweiten Expertengespräch.

Abb. 4.1
Arbeitsmodule



Bundesweite Projektrecherche

Die Projektrecherche basierte auf verschiedenen Arbeitspfaden: der Auswertung vorliegender Materialien in Form von Literatur- und Internetrecherche, der gezielten Befragung von Schlüsselpersonen aus Planung, Wissenschaft und Praxis, einer Online-Befragung aller Städte mit mehr als 20.000 Einwohnern (vgl. Kap. 3) sowie einem Projektauftrag an kleinere Städte auf einschlägigen Internetplattformen und in fachspezifischen Veröffentlichungen (Verbände, Fachvereinigungen und -foren).

Als integrierte Quartiersentwicklung wurden sowohl die Neuentwicklung von Arealen am Wasser zu gemischt genutzten Stadtteilen wie auch die Aufwertung vorhandener Quartiere durch die Entwicklung der Uferbereiche betrachtet. Integriert steht dabei nicht nur für die Einbindung in den Stadt- oder Ortszusammenhang, sondern auch für einen integrierten, fachressortübergreifenden Planungsansatz und Akteurskooperationen.

Insgesamt konnten bundesweit 141 Projekte recherchiert werden. Eine Auswahl von 63 Projekten, die beispielhaft für eine integrierte Quartiersentwicklung am Wasser stehen, wurde systematisch erfasst und intensiver betrachtet.

Systematisierung

Die Systematisierung erfolgte nach folgenden Kategorien:

- A Öffnung zum Wasser
- B Flächenrecycling in Wasserlage
- C Klima- und ressourcenangepasste Stadtentwicklung
- D Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle
- E Verknüpfung bestehender und neuer Nutzungen
- S Sonderthemen

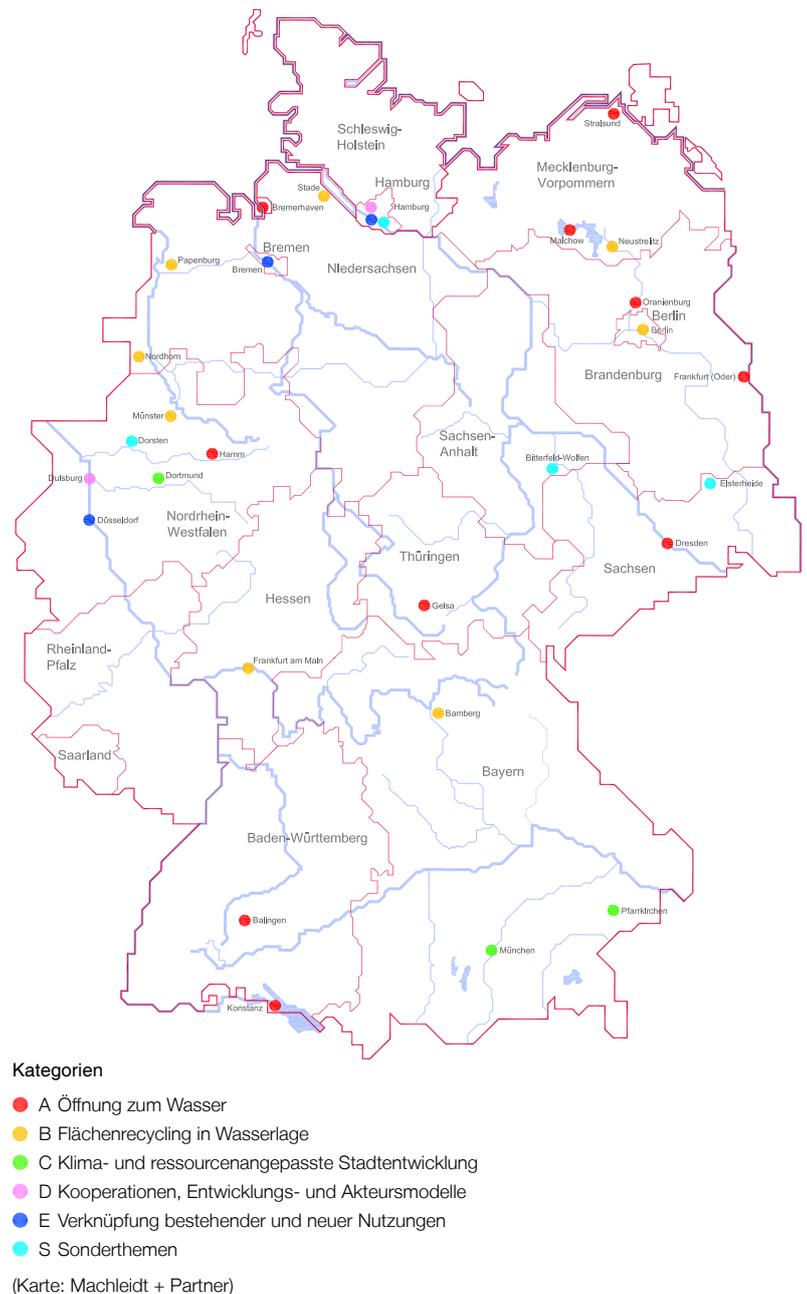
Die sechs Kategorien stehen zum einen für stadträumliche Fragestellungen (A, B, C) und zum anderen für spezifische Strategieansätze, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wasserlagen in urbanen Räumen (D, E). In die Kategorie Sonderthemen (S) wurden Projekte zu den Themen künstliche Gewässer, Tagebaurestlandschaften und schwimmende Häuser aufgenommen.

Teilweise gibt es thematische Überschneidungen. Die Zielstellung Öffnung zum Wasser findet sich bei der Mehrzahl der ausgewählten Projekte, aber auch das Flächenrecycling war bei vielen Projekten ein wichtiges Entwicklungsziel. Das Thema der klima- und ressourcenangepassten Quartiersentwicklung ist vor allem in Hochwasserschutzprojekten präsent. Die bei einigen Projekten recherchierten Hinweise auf Nutzungskonflikte sowie erfolgreiche Entwicklungsmodelle wurden im Rahmen der Fallstudien näher untersucht und ausgewertet.

Fallstudienauswahl

Aus den erfassten Projekten wurden 30 ausgewählt (s. Tab. 4.1), die im Rahmen einer Fallstudie vertiefend untersucht wurden. Die Auswahl erfolgte so, dass sie die Vielfalt der Wasserlagen (Meer, Fluss, See, künstliches Gewässer) und Typen der Quartiersentwicklungen wie auch unterschiedliche Konflikte, Hemmnisse und Erfolgsfaktoren in der Umsetzung widerspiegelte und das Spektrum unterschiedlicher Stadtgrö-

Abb. 4.2
Verteilung der untersuchten Fallstudien im Bundesgebiet



(Karte: Machleidt + Partner)

ßen mit unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken (wachsende, stagnierende und schrumpfende Städte) sowie eine angemessene regionale Verteilung berücksichtigte. Auch der Realisierungsgrad spielte eine Rolle, da von abgeschlossenen oder in der Umsetzung befindlichen Projekten der größte Erkenntnisgewinn für die städtebauliche Praxis erwartet wurde. Weitere Kriterien für die Auswahl waren Nachhaltigkeit, Innovation und Übertragbarkeit der Projekte.

Expertengespräche und Fachexpertisen

Flankierend zur Projektresearche und Untersuchung der Fallstudien waren zwei Expertengespräche mit Vertretern aus der kommunalen Stadtplanung, Projektentwicklern und weiteren Akteuren aus der Projektpraxis sowie Experten aus den Bereichen Wasserwirtschaft, Wasserverkehr, Hafenwirtschaft und Hochwasserschutz wichtiger Bestandteil der Forschungsstudie.

Im Rahmen des ersten Expertengesprächs wurde der Untersuchungsansatz vorgestellt. Anhand von Statements zu konkreten Projekten und im Dialog mit den geladenen Experten wurden zentrale Strategien, Hemmnisse und Erfolgsfaktoren zur Entwicklung von Wasserlagen erörtert und die Fragestellungen für die weitere Untersuchung der Fallstudien verfeinert.

Das zweite Expertengespräch diente der Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse der Forschungsarbeit sowie der Reflexion und Schärfung der abgeleiteten Handlungsempfehlungen.

Folgende zentrale Themen der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser wurden in vertiefenden Expertisen ausgearbeitet (vgl. Kap. 2):

- Stadtwirtschaftliche Spezifika einer integrierten Entwicklung von Stadtquartieren am Wasser (Verf.: Dr. Ing. Jens-Martin Gutsche)
- Konfliktfelder der Mehrfachnutzung und Gestaltung von Gewässern als integraler Bestandteil urbaner Stadtquartiere (Verf.: Rechtsanwalt Karsten Sommer)
- Hochwasserangepasstes Bauen als Strategie der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser (Verf.: Prof. Antje Stockmann und Dipl. Ing. Jan Dieterle)

Untersuchung der Fallstudien

Die ausgewählten Fallbeispiele wurden in der Zeit von Mai 2010 bis März 2011 vom Forschungsteam bereist. Nach vorheriger Abstimmung mit den relevanten Akteuren vor Ort wurden in diesem Rahmen entweder ein Gespräch mit mehreren Akteuren – Kommunalvertretern, Stadtplanung, Wasserwirtschaft, Wirtschaftsförderung, Hafen- oder Entwicklungsgesellschaft, Investoren – oder bis zu drei Einzelgespräche geführt. Darüber hinaus wurden Ortsbegehungen der Projekte vorgenommen, um den erreichten Stand, die städtebauliche Einbindung, Gestalt und Urbanität des Projektes aus eigener Einschätzung beurteilen zu können.

In einem Quervergleich wurden die Fallstudien mit dem Ziel ausgewertet, zentrale Handlungsempfehlungen für die Kommunen und sonstigen Akteure zu den wichtigen Themen der integrierten Stadtquartiersentwicklung am Wasser abzuleiten (vgl. Kap. 1).

Die Fallstudien sind in Steckbriefen, die vergleichbare Aussagen zu den wesentlichen Projektdaten und -inhalten, Akteurskonstellationen, Problemen, Hemmnissen und Lösungsansätzen bei der Umsetzung sowie zu Innovations- und Vorbildcharakter der Projekte enthalten, erfasst worden.

Im Teil II – Dokumentation der Fallstudien sind 15 Projekte dargestellt, die das Spektrum der städtebaulichen Aufgabenstellungen und Lösungsansätze illustrieren.

Tab. 4.1
Fallstudien

Stadt, Land	Einwohnerzahl	Projekttitel, Kurzbeschreibung	Schwerpunkt	Standortgröße	Wasserlage	Vornutzung	Nachnutzung
A Öffnung zum Wasser							
Balingen, Baden-Württemberg	33.714	„Klein Venedig“ Umwandlung eines ehemaligen Gerberviertels zum Wohnquartier und Erholungsraum; Hochwasserschutz durch Renaturierung der Eyach	Verbindung von Hochwasserschutz und Erholung	0,55 ha	Fluss	Gewerbe	Wohnen, Erholung, Gastronomie
Bremerhaven, Bremen	114.031	Havenwelten Schaffung eines maritim geprägten Stadtteils mit Freizeit- und Kulturangeboten auf ehemaligen Hafentflächen; Imageaufwertung durch Neucodierung und Star-Architektur	Überlagerung von Küstenschutz und städtischer Nutzung	38,5 ha	Hafen/Fluss	Hafen, Spedition	Bildung, Kultur, Freizeit, Handel, Hotel, Gastronomie
Dresden, Sachsen	511.138	Stadtteilprojekt Weißeritz Kopplung städtebaulicher, soziokultureller und arbeitsmarktwirksamer Maßnahmen zur Aufwertung von Wohnquartieren unter Einbeziehung eines neuen Hochwasserschutzkonzeptes für die Weißeritz	Konflikt Hochwasserschutz versus Stadtentwicklung/-gestaltung	300,0 ha	Fluss	Gemeingelage	Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Freizeit
Frankfurt (Oder), Brandenburg	59.889	Oderpromenade Umgestaltung ehemaliger Hafentareale und Brachflächen an der Oder zu einer zusammenhängenden Promenade, die den Fluss in der Innenstadt wieder erlebbar macht	Konflikt Hochwasserschutz versus Stadtentwicklung/-gestaltung	3,8 ha	Fluss	Hafen	Freizeit, Kultur, Gastronomie
Geisa, Thüringen	4.752	Ulsteraue Renaturierung einer Industriebrache am Ulsterufer und Herstellung von Bezügen zur Altstadt	Rückzug aus der Talau zugunsten von Landschaftsrekultivierung und Erholung	1,4 ha	Fluss	Industrie	Freizeit, Erholung
Hamm, Nordrhein-Westfalen	178.140	Masterplan „Hamm ans Wasser“ Bündelung unterschiedlicher Projekte aus den Bereichen Arbeiten, Wohnen und Freizeit zur Herstellung von Bezügen zum Wasser	Gesamtstrategie zur Imageaufwertung		Hafen/Kanal/Fluss	Gemeingelage	Dienstleistung, Freizeit, (Wohnen)
Konstanz, Baden-Württemberg	78.414	Stadt am Seerhein Entwicklung eines urbanen Wohn- und Dienstleistungsquartiers und öffentlicher Erholungsräume auf einem ehemaligen Industriestandort am Rheinufer	Nutzungskonflikte zwischen Anwohnern und Besuchern	8,7 ha	Fluss	Industrie	Wohnen, Erholung, (Forschung, Dienstleistung)
Malchow, Mecklenburg-Vorpommern	6.886	Stadthafen Malchow Neubau eines Stadthafens als neues Ortszentrum	Baukultur	1,5 ha	Hafen/See	Brache	Freizeit, Tourismus
Oranienburg, Brandenburg	41.590	Havelufer Entwicklung städtischer Bezüge zum Wasser durch Wiederherstellung des barocken Stadtgrundrisses und Anlage einer durchgängigen Uferpromenade an der Havel	Wasser als verbindendes Element der Stadtgestaltung	1,0 ha	Fluss	Militär, Gemeingelage	Wohnen, Freizeit, soziale Infrastruktur
Stralsund, Mecklenburg-Vorpommern	57.778	Nördliche Hafentinsel Öffnung und Aufwertung der Hafentinsel durch die Schaffung eines touristischen Anziehungspunktes	Stararchitektur, kulturelles Highlight als Motor der Stadtentwicklung	5,2 ha	Hafen/Meer	Hafen	Kultur, Tourismus
B Flächenrecycling in Wasserlage							
Bamberg, Bayern	71.427	Regnitzinsel Integrierte Entwicklung eines Wohngebietes, Universitätsstandortes und Parkgeländes auf einem ehemaligen Industriegelände	Landesgartenschau als Entwicklungsmotor, Überlagerung von Wasserwirtschaft und Erholung	21,9 ha	Fluss	Industrie	Freizeit, Wohnen, Forschung
Berlin	3.442.675	Rummelsburger Bucht Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers auf Industriebrachen an den Ufern des Rummelsburger Sees	Nachjustierung aufgrund veränderter Rahmenbedingungen	130,0 ha	See	Gemeingelage	Wohnen, Erholung, Freizeit, (Gewerbe)
Frankfurt am Main, Hessen	684.562	Westhafen Umnutzung und Neubebauung des ehemaligen Hafentareals am Mainufer zu einem gemischten Stadtquartier, Erhalt des Hafentbeckens als Yachthafen	Bauen im HQ 100 (100-jährige Hochwasserwahrscheinlichkeit), Retentionsraumkonto	13,0 ha	Fluss	Hafen	Dienstleistung, Wohnen, Freizeit
Münster, Nordrhein-Westfalen	275.543	Stadthäfen Sukzessive Umwandlung der Hafentareale als City-Ergänzungsgebiet unter Erhalt des Bestandsgewerbes	Planungsanpassung im Prozess	80,0 ha	Hafen/Kanal	Hafen, Gewerbe	Dienstleistung, Gewerbe, Freizeit, Gastronomie
Neustrelitz, Mecklenburg-Vorpommern	21.419	Stadthafen Ausbau des Gewerbehafens zum Freizeithafen mit maritimer Hafentmeile, Marina, Caravanplatz, Wohnen im Speicher als neues Quartier im Zentrum	Bebauungsplanung als flexibles Planungsinstrument	3,4 ha	Hafen/See	Hafen	Wohnen, Freizeit, Tourismus

Stadt, Land	Einwohnerzahl	Projekttitle, Kurzbeschreibung	Schwerpunkt	Standortgröße	Wasserlage	Vornutzung	Nachnutzung
Nordhorn, Niedersachsen	53.401	Wasserstadt Povel und Blaue Stadt Oorde Nutzungsbezogene Altlastensanierung; Entwicklung eines Freizeit- und Baugebiets am Vechtesee, Kanalneubau im Zuge grenzüberschreitender Kooperation	Grenzüberschreitendes Wassertourismusprojekt und Wasserregime	18,0 ha/ 58,0 ha	See, Kanal	Industrie, Landwirtschaft	Wohnen, Freizeit, Wassersport
Papenburg, Niedersachsen	35.268	Turmkanal Entwicklung einer Industriebrache zum innerstädtischen Quartier mit vielseitigen Nutzungen am Wasser; Schaffung eines städtebaulichen Abschlusses	Innovativer Einsatz von Fördermitteln	13,0 ha	Kanal	Hafen, Gewerbe	Handel, Tourismus, Wohnen, Dienstleistung
Stade, Niedersachsen	46.831	Salztorvorstadt Umwandlung einer ehemaligen Industriebrache in ein maritimes, gemischt genutztes Quartier als Ergänzung zur Innenstadt	Zügige Sanierung	18,5 ha	Hafen/ Fluss	Hafen, Werft, Gewerbe	Freizeit, Tourismus, Wohnen, Dienstleistung
C Klima- und ressourcenangepasste Stadtentwicklung							
Dortmund, Nordrhein-Westfalen	581.300	Phoenix See Neuanlage eines Sees und Entwicklung angrenzender Wohn- und Arbeitsstandorte; Adressbildung; Renaturierung der Emscher	Verbindung von Hochwasserschutz und Erholung	96,0 ha	Künstlicher See	Industrie	Wohnen, Arbeiten, Freizeit
München, Bayern	1.330.440	Isar-Plan Schaffung einer neuen Erholungslandschaft durch integrierte Hochwasserschutzmaßnahmen und Renaturierung an der Isar im urbanen Bereich	Verbindung von Hochwasserschutz und Erholung, kooperativer Planungsansatz	8,0 km	Fluss	Deich, kanalisierter Fluss	Erholung, Aue
Pfarrkirchen, Bayern	11.794	Rottaue Renaturierung der Auenlandschaft und Umwandlung als Erholungsgebiet, integriertes Gesamtkonzept zum Hochwasserschutz	Verbindung von Hochwasserschutz und Erholung	56,0 ha	Fluss	Gemengelage, Deich	Erholung, Aue
D Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle							
Duisburg, Nordrhein-Westfalen	490.266	Innenhafen Duisburg Konsequente Umwandlung des ehemaligen Hafens zum hochwertigen Wohn- und Dienstleistungsstandort	Internationale Bauausstellung als Entwicklungsmotor; Überforderung durch Sanierungsbedarf der Hafenanlagen	89,0 ha	Fluss	Hafen	Dienstleistung, Wohnen, Kultur, Gastronomie
Hamburg	1.775.333	Sprung über die Elbe Entwicklung der Elbinseln zu städtischen Quartieren mit vielfältigen Nutzungen unter Berücksichtigung vorhandener Nutzungs- und Baustrukturen, Gesamtstrategie mit vielfältigen Einzelprojekten	Rahmenstrategie als Innovationspool		Hafen/ Fluss	Gemengelage	Hafen, Dienstleistung, Wohnen, Kultur, Wissenschaft
E Verknüpfung bestehender und neuer Nutzungen							
Bremen	547.340	Überseestadt Sukzessive Umwandlung der Hafenreviere rechts der Weser in ein gemischt genutztes Quartier mit hohem Gewerbe- und Dienstleistungsanteil und Anbindung an die Innenstadt	Überlagerung von Hafengewirtschaft, Küstenschutz und urbanen Nutzungen	300,0 ha	Hafen/ Fluss	Hafen, Logistik, Gewerbe	Gewerbe, Kultur, Freizeit, Handel, Bildung, Wohnen
Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen	581.122	Medienhafen Umwandlung von Teilen des Düsseldorfer Hafens in ein modernes Dienstleistungs- und Wohnquartier; Neucodierung und Einleitung eines Imagewandels	Langjährige Entwicklungsphasen	40,0 ha	Fluss	Hafen	Kultur, Freizeit, Dienstleistung, Wohnen
Hamburg	1.775.333	Harburger Binnenhafen Umwandlung vom Industriegebiet zum lebendigen Stadtquartier mit einer Mischung aus Arbeiten, Freizeit, Kultur und Wohnen	Nutzungskonflikte zwischen Bestandsbetrieben und sensiblen Neunutzungen	165,0 ha	Hafen/ Fluss	Hafen	Gewerbe, Dienstleistung, Erholung, (Wohnen)
Sonderthemen							
Bitterfeld-Wolfen, Sachsen-Anhalt	45.968	Wasserfront Gestaltung einer 2 km langen Wasserfront mit Marina, Promenade und Wohnquartier am Stadthafen	Ufergestaltung in Bergbaufolgelandschaft	180,0 ha	Künstlicher See	Tagebau	Freizeit, Tourismus
Dorsten, Nordrhein-Westfalen	78.955	Wall- und Grabenanlage Wiederherstellung der Stadtidentität durch Reaktivierung der historischen Graben- und Wallanlage	Überwindung von Berührungängsten mit offenem Wasser in der Stadt	3,0 ha	Graben	Verkehr	Erholung, Infrastruktur, Dienstleistung, Wohnen
Geierswalde-Elsterheide, Sachsen	3.813	Schwimmende Häuser Entwicklung einer Freizeitanlage mit Marina und schwimmenden Ferienhäusern	Bauen auf dem Wasser	1,4 ha	Künstlicher See	Tagebau	Freizeit, Tourismus
Hamburg	1.775.333	Wohnpark Trabrennbahn Farmsen Kombination einer integrierten dezentralen Regenwasserbewirtschaftung mit Erholungsnutzung	Einbindung der Regenwasserbewirtschaftung in Gestaltungskonzept	6,0 ha	Gräben	Brache	Wohnen, Freizeit

TEIL II – DOKUMENTATION DER FALLSTUDIEN

Balingen, Baden-Württemberg

„Klein Venedig“ – Quartiersentwicklung mit historischem Bezug

Die Entwicklung des zwischen Stadtmauer und Eyach gelegenen ehemaligen Gerberviertels zum Wohnquartier erfolgte im Zusammenhang mit umfassenden Renaturierungsmaßnahmen und der Schaffung von Erholungsräumen am Wasser.

Kontext

Das Quartier "Klein Venedig" befindet sich außerhalb der Altstadt Balingens direkt unterhalb der östlichen Stadtmauer am Zollernwehr. Das zwischen Mühlkanal und Eyach gelegene Quartier war bis ins 19. Jahrhundert durch zahlreiche Gerberwerkstätten geprägt. Der Mühlkanal und die von ihm abgeleiteten Querkanäle versorgten die Werkstätten mit Wasser, das Abwasser wurde in die Eyach geleitet. Im Zuge der Industrialisierung wurden die kleinen Gerbereibetriebe nach und nach aufgegeben und die zum Teil noch aus dem 18. Jahrhundert stammenden Werkstattgebäude zu Wohnungen umgenutzt. Die kleinteilige Bebauungsstruktur blieb erhalten.

1978 wurde „Klein Venedig“ zusammen mit dem Altstadtkern als Sanierungsgebiet ausgewiesen. Der alte Gebäudebestand befand sich überwiegend in schlechtem Zustand, ein Großteil stand bereits leer. 1980 leitete die Stadt mit dem Grunderwerb in „Klein Venedig“ die städtebauliche Neuordnung des Bereichs ein. Ziel war es, in Anlehnung an die ursprünglich kleinteilige Baustruktur ein modernes städtisches Wohnquartier zu schaffen, das sich in das vorhandene historische Umfeld mit Zollernschloss und Wehrturm einfügt.

Zugleich machte das häufige Übertreten der Ufer der um 1900 begründeten Eyach Maßnahmen zur Verbesserung des Hochwasserschutzes erforderlich, um die angrenzende Bebauung zu schützen.

Projektbeschreibung

Die durch die Stadt erworbenen ursprünglich 15 Privatgrundstücke wurden zu sechs Baugrundstücken zusammengefasst, die jeweils an einzelne Bauherren und Bauherrengemeinschaften verkauft wurden. Die Veräußerung an Einzelbauherren statt an einen Bauträger gewährleistete eine kleinteilige Gebäudestruktur. Der Bebauungsplan umfasste zudem detaillierte Festlegungen zur Stellung der baulichen Anlagen und zu den zulässigen Gebäudehöhen.

Aufgrund der engen räumlichen Situation zwischen Stadtmauer und Eyach erfolgte die verkehrliche Erschließung der Grundstücke über eine zentrale Erschließungsstraße, die direkt zu einer Bewohnertiefgarage führt. Entlang der renaturierten Eyach wurde ein öffentlicher Uferweg angelegt, über den gleichzeitig die Ver- und Entsorgung der Grundstücke erfolgt. Die Wohngebäude sind über einen Fußweg entlang dem Mühlkanal erschlossen.

Insgesamt besteht „Klein Venedig“ heute aus fünf mit Mehrfamilienhäusern bebauten Grundstücken mit 21 Wohneinheiten und einem Café. Aus dem Bestand konnte nur ein Gebäude komplett erhalten werden, allerdings musste es aufgrund der geringen Deckenhöhen stark umgestaltet werden und ist heute als Altbau kaum noch wahrzunehmen. Ein Grundstück am Quartierszugang steht noch zur Bebauung zur Verfügung.

Öffnung zum Wasser	Stadt/Stadtteil:	Balingen/Kernstadt
Flächenrecycling in Wasserlage	Einwohner (Stadt):	33.714 (31.12.2009)
Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Quartierstyp:	Wohngebiet
	Standortgröße:	0,55 ha
	Gewässerart:	Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung

Hochwasserschutz, Wasser-Rahmenrichtlinie

Im Vorfeld der Umsetzung der Baumaßnahmen wurde die Eyach renaturiert. Zur Vermeidung wesentlicher Hochwasserschäden wurde ein auf ein 100-jähriges Hochwasser ausgelegtes Gesamtkonzept entwickelt, das von der Stadt Balingen und dem Land Baden-Württemberg umgesetzt wurde.

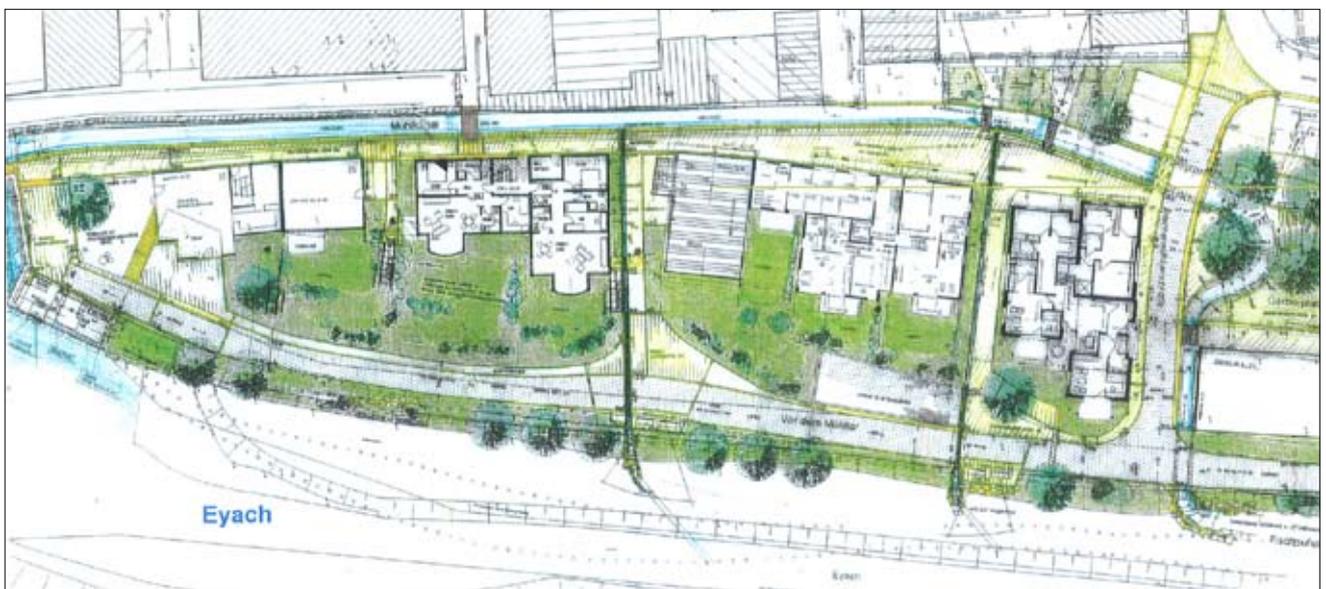
Mit der Renaturierung erfolgte eine Erweiterung des Abflussquerschnittes in der Breite und Tiefe. Abschnittsweise wurde die Gewässersohle bis zu 1,20 m abgesenkt. Die Ufer wurden naturnah gestaltet. Im Zuge der Maßnahmen wurden größere Steine als natürliche Verbindungen von Ufer zu Ufer in das Flussbett eingebracht, die es ermöglichen, den Fluss bei Niedrigwasser auch zwischen den Brücken zu überqueren. Eine großzügige Treppenanlage ermöglicht den direkten Zugang zum Wasser.

Den Anforderungen der Wasser-Rahmenrichtlinie (WRRL) entsprechend wurde ein Fischaufstieg von der Eyach zum Mühlkanal angelegt, über den die Fische das Zollernwehr umgehen können. Störsteine im Mühlkanal sorgen für eine Verringerung des Fließtempos und die Anreicherung des Wassers mit Sauerstoff durch Verwirbelungen. Das Zollernwehr selbst wurde aufwändig saniert und technisch modernisiert, die hölzernen Wehrklappen wurden durch Stahlklappen ersetzt, mit denen die Mehr- und Mindermengen an Wasser reguliert werden, so dass der Mühlkanal immer eine bestimmte Wassermenge führt.

Akteure und Träger

Die Steuerung der Maßnahme erfolgte durch die Stadt Balingen, die die Grundstücke zwecks Neuordnung zunächst aufkaufte und bis zu ihrer Reprivatisierung in ein Treuhandvermögen des städtischen Sanierungsträgers übertrug. Die Vermarktung erfolgte an fünf Einzelinvestoren: die ortsansässige Wohnungsbaugesellschaft, einen privaten Investor, eine Baugruppe und den von der Stadt beauftragten Sanierungsträger. Die Häuser wurden als Eigentumswohnungen wie auch Mietwohnungsbauten errichtet. Ein weiteres Grundstück wurde an eine Bauherrengemeinschaft verkauft, die selbst als Nutzer eingezogen ist.

Projektchronologie	
1978	Sanierungsgebietsausweisung
1980-1996	Vorbereitender Grunderwerb
1993-1994	Betriebsverlagerung Gerberei
1996-1998	Bebauungsplanverfahren
1997-1998	Bürgerinitiative „Kontra Klein Venedig“
1998-2001	Renaturierung der Eyach, Erneuerung Zollernwehr
1999-2000	Bau der Tiefgarage
2000-2003	Reprivatisierung der Baugrundstücke und Tiefgaragenplätze
2000-2004	Öffentliche Erschließung, Gestaltung der Freiflächen
2000-2003	Modernisierung Bestandsgebäude
2001-2004	Neubaumaßnahmen



Rahmenplan – Städtebauliches Konzept (Plan: Architektengruppe Rebmann Rettenmeier Garcia Elzel)



Quartier „Klein Venedig“ (Foto: Frank Erber)

Die Umsetzung der Hochwasserschutz- und Renaturierungsmaßnahmen erfolgte in enger Abstimmung mit der Gewässerdirektion, einer damals selbständigen Landesbehörde, die heute in das Regierungspräsidium integriert ist.

Finanzierung

Insgesamt sind in das Vorhaben 8,5 Mio. Euro private Investitionen geflossen. Dazu kamen 1,3 Mio. Euro für die Modernisierung des Zollernwehrs, 384.000 Euro für den Fischaufstieg und den Mühlkanal sowie 226.000 Euro für die Renaturierung der Eyach, die vom Land finanziert wurden. Die Gemeinde ist mit der Finanzierung des Grunderwerbs, der Beräumung und Gestaltung der öffentlichen Freiflächen in Vorleistung gegangen. Die Tiefgarage wurde durch den Sanierungsträger vorfinanziert und bei Veräußerung der Baugrundstücke anteilig auf die neuen Eigentümer umgelegt.

Ziele

- Öffnung der Stadt zum Wasser
- Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes (Verfall der Bausubstanz)
- Schaffung eines attraktiven innerstädtischen Wohnquartiers
- Aufwertung des Eyach-Raums
- Verbesserung des Hochwasserschutzes

Maßnahmen

- Erwerb und Neuordnung der Grundstücke, Veräußerung an einzelne Bauherren
- Herstellung der öffentlichen Erschließung und Uferpromenade
- Bau einer Tiefgarage
- Renaturierung der Eyach
- Anlage eines Fischaufstiegs
- Erneuerung des Zollernwehrs

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Städtebaulicher Rahmenplan
- Bebauungsplan

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Das Projekt zog sich insgesamt über einen sehr langen Planungs- und Umsetzungszeitraum von über 20 Jahren hin. Nicht immer gab es in dieser Zeit den für die Durchsetzung des Projektes ausreichenden politischen Konsens.

In der Planungsphase war das Projekt zeitweise sehr umstritten. In der Bevölkerung formierte sich Widerstand gegen den Abriss der Bestandsgebäude und den Bau der Tiefgarage, wodurch die Struktur des alten

Gerberviertels zerstört würde. Eine Bürgerinitiative reichte eine Petition mit 1.500 Unterschriften beim Landtag ein, um das Projekt zu verhindern. Die Proteste, die sich auch in der lokalen Presse widerspiegeln, wirkten sich negativ auf das Image des Projektes aus und erschwerten in der Anfangsphase die Vermarktung.

Der Landtag bezog jedoch klare Position für das Projekt, woraufhin sich auch der Oberbürgermeister und der Gemeinderat hinter das Konzept stellten und so den Weg für die Umsetzung ebneten. Das klare Bekenntnis der Politik für das Projekt hat dazu geführt, dass die Akzeptanz auch in der Bevölkerung gewachsen ist und das Quartier „Klein Venedig“ heute ein Identifikationsort für Balingen geworden ist.

Innovation

Zu einem Zeitpunkt, als innerstädtisches Wohnen, insbesondere in kleineren Städten, noch keinen so hohen Stellenwert hatte wie heute, hat Balingen begonnen, seine Wasserlagen zu erschließen. Durch die zum Hochwasserschutz durchgeführte Renaturierung der Eyach ist nicht nur eine attraktive innerstädtische Wohnlage am Wasser entstanden, sondern auch ein öffentlicher Erholungsraum, der unmittelbar zur Attraktivität der Altstadt beiträgt.

Auch in der Zukunft ist das Wohnen am Wasser in Balingen ein wichtiges Thema.

Die Stadt beabsichtigt, weitere attraktive Uferlagen für die Stadtentwicklung zu erschließen und so die Innenentwicklung der Stadt zu stärken. Der Raum entlang der Eyach soll als attraktive Wohnlage etabliert und gleichzeitig zu einem innerstädtischen Erholungsraum weiterentwickelt werden. Mit der Erteilung des Zuschlags für die Ausrichtung des so genannten „Grünprojektes“ im Rahmen der Kleinen Landesgartenschau 2013 sollen weitere Maßnahmen entlang des Flusses initiiert und umgesetzt werden.

Beispielhaft ist die enge Abstimmung zwischen Gewässerdirektion, Stadt und planendem Büro, in der Lösungen gesucht und gefunden wurden, um die funktionalen Anforderungen des Hochwasserschutzes und der Wasserrahmenrichtlinie mit den gestalterischen in Einklang zu bringen. Auch die Pflege der Uferbereiche durch die Gewässerdirektion erfolgt in Abstimmung mit der Stadt.

Kontakt:

Stadtverwaltung Balingen
Amt für Stadtplanung und Bauservice
Ina Marstaller
Neue Str. 31
72336 Balingen
Tel.: 07433 170-289
ina.marstaller@balingen.de

Weitere Akteure:

Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH, treuhänderischer Sanierungsträger
Architektenwerkgruppe Rebmann Rettenmeier Garcia Elzel, Tübingen (Städtebauliches Konzept)



Fußweg am Mühlkanal (Foto: Frank Erber)

>>Wohnen am Wasser wird in Balingen für die nächsten 15 Jahre ein wichtiges Thema sein.<<

Michael Wagner, Amt für Stadtplanung und Bauservice, Balingen, 27.07.2010



Zufahrt zur Gemeinschaftsgarage (Foto: Frank Erber)

Bremerhaven, Bremen

Havenwelten – Entwicklungsprojekt Alter Hafen/Neuer Hafen

Mit der Neucodierung des Alten und Neuen Hafens hat sich die City Bremerhavens zum Wasser hin geöffnet. Die maritim geprägten Havenwelten mit Freizeit- und Kulturangeboten und moderner Star-Architektur tragen zur Imageaufwertung der Stadt bei.

Kontext

Die Stadt Bremerhaven wurde 1827 gegründet, um den Hafenumschlag für Bremen zu übernehmen. Neben dem Güterumschlag waren lange Zeit Schiffbau und Fischerei die bestimmenden Wirtschaftsbranchen. Bereits in den 1960er Jahren wurde deutlich, dass die alten Hafenanlagen – Alter und Neuer Hafen – für die moderne Hafenvirtschaft kaum noch geeignet waren. Neue Häfen und Kaianlagen entstanden weiter nördlich in der Stadt. 1966 wurde der Alte Hafen zugunsten von Bauflächen um die Hälfte verkleinert. Zwischen verbliebenen Hafenbecken und Weserdeich entstand in der Folgezeit bis 1975 das Deutsche Schifffahrtsmuseum. Damit war die Keimzelle einer touristischen Nutzung geschaffen.

In den 1970er Jahren traf die Werften- und Fischereikrise die Wirtschaftsstruktur der Stadt im Kern. Anknüpfend an die traditionellen Branchen Hafenvirtschaft und Fischverarbeitung versuchte die Stadt, einen nachhaltigen Strukturwandel einzuleiten. Maritime Forschung und Entwicklung, Windenergie sowie maritimer Städtetourismus bilden die weiteren Schwerpunkte der künftigen Wirtschaftsentwicklung. Es entstanden erste Ideen für ein touristisches Großprojekt. Nach einer weltweiten Ausschreibung des Entwicklungsbereichs entstand 1993 ein Masterplan mit einem Großaquarium als Hauptattraktion. 1994 stieg ein privater Projektentwickler ein, der 1996 zusammen mit der Stadt die Ocean-Park-Entwicklungsgesellschaft (OPEG) gründete.

Bereits 1995 war der bis dahin zum bremischen Hoheitsgebiet gehörende Neue Hafen hoheitlich auf die Stadt Bremerhaven übergegangen. 1997 wurden Planungsmittel in Höhe von 6,5 Mio. Euro und ein Jahr später 270,6 Mio. Euro im Investitionssonderprogramm (ISP) des Landes Bremen für die Realisierung des Ocean-Parks bereitgestellt. Das Projekt war in Bremerhaven jedoch umstritten. Bürgerproteste führten bei den Verantwortlichen zu einer Überprüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Konzepts. Ende 1999 stieg der Projektentwickler aus dem Projekt aus, die private Finanzierung über Fonds war nicht darstellbar.

Projektbeschreibung

Als sich 1999 abzeichnete, dass die private Projektentwicklung scheitern könnte, wurde durch die Stadt die Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/Neuer Hafen (BEAN) gegründet, um das Projekt weiterzuführen. Planungs- und Investitionsmittel standen bereit und engagierte regionale Investoren waren vorhanden. Die jetzt kommunale Entwicklung wurde zur Chefsache. Im Jahr 2000 beauftragte der Magistrat der Stadt Bremerhaven das Baudezernat mit der Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans. In dem Entwicklungsbereich sollte eine attraktive Mischung aus Tourismus, Kultur, Freizeit, Wohnen, Handel und Gewerbe entstehen.

Ein Rahmenplan, der auf den Vorarbeiten des Ocean-Parks aufbaute, bildete die Basis für alle Verhandlungen mit Investoren und

Öffnung zum Wasser	Stadt/Stadtteil:	Bremerhaven/Mitte
Flächenrecycling in Wasserlage	Einwohner (Stadt):	114.031 (01.10.2010)
	Quartierstyp:	Kern- und Mischgebiet
	Standortgröße:	38,5 ha
	Gewässerart:	Hafen/Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Wirtschafts- und Städtebauförderung, GA Küstenschutz



Rahmenplanung für den Alten und Neuen Hafen (Plan: Arbeitsgemeinschaft Latz + Partner, Latz - Riehl - Partner)

Betreibern. Das Gesamtprojekt wurde in investitionsfähige Teilprojekte aufgesplittet. An die Stelle des touristischen Magneten Großaquarium trat (nach Vorbild von „Das Universum® Bremen macht Wissenschaft zum Abenteuer“) das Konzept eines Klimahauses. Zum öffentlich gebauten und privat betriebenen Klimahaus kamen private Investitionen wie ein Hotel mit Kongresszentrum und ein Einkaufszentrum. Städtebaulich stellt die historisch abgeleitete Achse von der Bürgermeister-Smidt-Kirche zur Weser den Kristallisationspunkt der neuen touristischen Einrichtungen dar. Diese Fußwegeverbindung über eine neu gebaute gläserne Brücke bricht die bandartigen Raumstrukturen auf.

Am Weserdeich entstanden die Tiergrotten, ein kleiner Zoo am Meer. Eine neue Dockschleuse eröffnet wieder den direkten Zugang von der Weser in den Neuen Hafen – ein großer Anreiz für Sportboote. Es entstand die Lloyd Marina mit Boardinghaus zwischen Neuem Hafen und Weserdeich.

Bereits 2005 eröffnete in Verlängerung des Alten Hafens das Deutsche Auswandererhaus, das in einzigartiger Weise die Geschichten von Emigranten und der Stadt dokumentiert. Auf der so genannten Hafensinsel entstanden ein Tourismuszentrum, Gastronomie und eine Tribüne für Veranstaltungen. Östlich des Neuen Hafens entwickelt sich der Technologiepark.

Akteure und Träger

Die zentrale Projektsteuerung lag beim Oberbürgermeister, unterstützt durch den Baudezernenten. Ergänzt wurde die Steuerungsrunde durch den Leiter des Stadtplanungsamts und Vertreter der BEAN, der BIS Bremerhavener Gesellschaft für Investitionsförderung und Stadtentwicklung GmbH,

die für Wirtschaftsförderung und die Erschließung des Gewerbegebiets zuständig war, und der Stäwog Städtische Wohnungsgesellschaft Bremerhaven GmbH, die für das Klimahaus und die Freilichttribüne sowie Wohnungsbau verantwortlich war.

Auf Verwaltungsebene gab es zudem einen Lenkungsausschuss, der unter Federführung der BEAN alle zu beteiligenden Ämter und Institutionen zusammenführte. In monatlichen Sitzungen wurden aktuelle Projekte, wichtige Maßnahmen und anstehende Entscheidungen erörtert. Eine regelmäßig tagende Strategierunde band darüber hinaus Zuwendungsgeber, private Investoren und private Betreiber mit ein.

Projektchronologie	
1995	Übergang des Neuen Hafens aus dem Hoheitsgebiet Bremens in das Hoheitsgebiet Bremerhavens
1998	Beginn der infrastrukturellen Vorleistungen
1999	Gründung der BEAN
2000	Rahmenplan Ocean-Park
2002	Fertigstellung t.i.m.e. Port I
2004	Fertigstellung Zoo am Meer, Tourismuszentrum Hafensinsel und Freiraumgestaltung
2005	Fertigstellung Neue Kajen Eröffnung Deutsches Auswandererhaus Inbetriebnahme Schleuse Neuer Hafen Aufhebung des Sanierungsgebiets
2006	Bau Lloyd Marina Fertigstellung t.i.m.e. Port II
2007	Eröffnung Mediterraneo
2008	Fertigstellung Bremerhaven Sail City, Conference Center, t.i.m.e. Port III und gläserne Drehbrücke Eröffnung Aussichtsplattform
2009	Eröffnung Klimahaus



Luftaufnahme Alter und Neuer Hafen (Foto: BEAN)

Finanzierung

1998 waren für das Vorgängerprojekt Ocean-Park 271 Mio. Euro von den Wirtschaftsförderausschüssen des Landes Bremen und der Stadt Bremerhaven bewilligt worden. Diese Mittel standen weiterhin zur Verfügung. Um Zeitverzögerungen zu vermeiden, wurden zunächst 86 Mio. Euro für projektneutrale Infrastruktur freigegeben. Das operative Geschäft oblag der BEAN. Die Kosten wurden anteilig vom Land Bremen (61 %) und der Stadt Bremerhaven (39 %) getragen.

Der Finanzrahmen von 271 Mio. Euro wurde 2003 um 20,5 Mio. Euro für das Deutsche Auswandererhaus aufgestockt. Insgesamt wurden 320,01 Mio. Euro seitens der öffentlichen Hand investiert. 119,6 Mio. Euro (37,4 %) davon stellen die projektneutralen Erschließungsmaßnahmen dar.

Ziele

- Stabilisierung der ökonomischen Situation Bremerhavens und der Region
- Aufwertung, Belebung der Innenstadt
- Stadträumliche und architektonische, ökologische und technische Neugestaltung des Hafenumfeldes zu einem integrierten Stadtquartier mit maritimem Charakter
- Schaffung vielfältiger kultureller und Freizeitangebote und touristischer Anziehungspunkte

Maßnahmen

- Übernahme des Neuen Hafens in das Hoheitsgebiet der Stadt
- Herrichtung der Freianlagen
- Sanierung der Brücken über die Hafenecken und Errichtung einer neuen Fußgängerbrücke
- Erneuerung der Kajen
- Schaffung eines direkten Zugangs von der Weser in den Neuen Hafen durch den Neubau einer Schleuse
- Bau des Klimahauses und des Deutschen Auswandererhauses

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Masterpläne
- Rahmenplan
- Wettbewerbe in Teilbereichen
- Bebauungspläne

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Eine große Herausforderung stellte die Sicherstellung des Hochwasser- und Küstenschutzes in Höhe der Stadtmitte am Weserdeich dar. Durch die Baumaßnahme für Tiefgarage, Hotel und Kongresscenter im Deichkörper war dieser in seiner Schutzfunktion gefährdet. Aufwändige Abstimmungen mit der Deichaufsichtsbehörde,

dem Hansestadt bremischen Hafenamts, waren notwendig, um eine Lösung zu finden. Der Weserdeich wurde schließlich aufgeschlitzt und eine Spundwand eingerammt. Die Spundwand hält mit 8,60 m Höhe die Anforderungen des Generalplans Küstenschutz aus dem Jahr 2007 ein. Wichtig war es, die Tiefgarage statisch von der Spundwand zu trennen, zwischen beiden Bauwerken befindet sich der Deichverteidigungsweg. Der private Investor ist von den Deichlasten freigestellt, sie liegen bei der BEAN. Zurzeit wird der übrige Weserdeich auf 8,40 m ausgebaut. Dabei wird die Deichlinie verlegt. Zudem sind bei der Deicherrhöhung Denkmalschutzbelange an zwei Bauwerken – dem Schiffahrtsmuseum und dem Wasserstandanzeiger – zu berücksichtigen. Die Deichbaumaßnahme findet im Flusswattgebiet eines FFH-Gebiets (Flora-Fauna-Habitatrichtlinie) statt und ist durch die Anlage eines Flachwasserbiotops in einer Geesteschleife zu kompensieren.

Eine weitere noch zu lösende Herausforderung stellt die Tiefenerhaltung der Hafenecken dar. Durch Baumaßnahmen und Schleusenbetrieb wurden und werden Sedimente in die Hafenecken eingetragen, die eine langsame kontinuierliche Verlandung verursachen. Die Großschiffsliegeplätze im Neuen Hafen erfordern eine Tiefe von 6 m, die zurzeit noch nicht durchgehend gewährleistet ist. Sie soll bis zur nächsten Sail 2015 hergestellt werden. Im laufenden Be-

trieb wird das Entstehen von Sandbänken durch Luftinjektionen und Umverteilung verhindert.

Innovation und Vorbildcharakter

Das Beispiel Bremerhaven zeigt, dass auch in einer strukturschwachen Region eine Umcodierung nicht nur einzelner Flächen, sondern sogar des gesamten Stadtbildes möglich ist. Die Voraussetzungen sind insbesondere lokal verankerte Entwicklungen, dies gilt sowohl hinsichtlich der verfolgten strategischen Ziele als auch mit Blick auf die agierenden Akteure. Die Gewinnmargen bei eher niedrigen Grundstückswerten waren nicht geeignet, international agierendes Kapital anzuziehen. Die Kooperation mit lokalen und regionalen Akteuren hat sich als erfolgsfördernd herausgestellt.

Kontakt:

Magistrat der Stadt Bremerhaven
Dr. Henning Budelmann
Stadtplanungsamt
Fährstraße 20
27568 Bremerhaven
Tel.: 0471 590 3220
henning.budelmann@magistrat.bremerhaven.de

Weitere Akteure:

BEAN Bremerhavener Entwicklungsgesellschaft Alter/
Neuer Hafen mbH & Co. KG

Weiterführende Informationen:

www.havenwelten.de
www.bean-bremerhaven.de

>> Hier findet Stadtentwicklung im eigentlichen Sinne statt. <<

Dr. Henning Budelmann, Bremerhaven, 18.06.2010



Havenwelten bei Nacht
(Foto: BEAN)

Frankfurt (Oder), Brandenburg Oderpromenade – Öffnung der Innenstadt zum Wasser

Mit der Umgestaltung ehemaliger Hafensareale zu einer zusammenhängenden Promenade hat Frankfurt (Oder) seine Innenstadt zum Wasser geöffnet und den Fluss wieder erlebbar gemacht.

Kontext

Die alte Hansestadt Frankfurt hat ihre Entwicklung vor allem ihrer Lage an der Oder zu verdanken, die in der Vergangenheit ein bedeutender Verkehrsweg war. Infolge der Grenzziehung nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Oder zum Grenzfluss, ihre Bedeutung als Verkehrsweg nahm ab und die ausgedehnten Hafensflächen der Stadt verloren ihre Funktion. So wurde im zentralen Bereich des städtischen Oderufers, zwischen Holzmarkt und Brücke, bereits in den 1960er und 70er Jahren begonnen, anstelle der alten Hafenanlagen eine Uferpromenade zu bauen. Nach der Wiedervereinigung wurde auch im Bereich nördlich der Stadtbrücke die Hafennutzung sukzessive aufgegeben.

Mit dem Oderhochwasser 1997 rückten der Fluss und seine Ufer wieder in das Bewusstsein der Öffentlichkeit. Der Bau einer neuen Hochwasserschutzmauer wurde erforderlich. Daraus ergaben sich auch neue Bedingungen für die Gestaltung der Uferbereiche. Zugleich strebte die Stadt im Rahmen der Sanierung der Altstadt eine verstärkte Öffnung zur Oder an.

Die vielerorts von Brachen, Leerstand und Abwanderung der Wohnbevölkerung geprägte Innenstadt von Frankfurt (Oder) wurde 1999 als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt und die Umgestaltung der Uferbereiche als durchgehende Promenade und „Kulturufer“ wurde zu einem zentralen Thema der Stadtentwicklung.

Projektbeschreibung

Anlässlich der erforderlichen Erneuerung der Hochwasserschutzanlagen beschäftigte sich die Stadt intensiv mit der Gestaltung der Uferbereiche. 1999 wurden in einer mit Landschaftsarchitekten, Architekten und Künstlern besetzten Planungswerkstatt die Leitlinien für die Gestaltung der gesamten Promenade festgelegt. Ein Ergebnis der Werkstatt war, dass die Promenade nicht als ein durchgängiges autarkes Element zu begreifen sei, sondern ihre Gestaltung sich jeweils an der angrenzenden Nutzung orientieren sollte. So setzt sich die Oderpromenade heute aus fünf verschiedenen Abschnitten zusammen, denen jeweils ein eigenes Gestaltungskonzept zugrunde liegt:

- der nördlichen Oderpromenade, die mit Spiel- und Sportangeboten ausgestattet ist,
- der zentralen Oderpromenade, deren zentrales Element die Freitreppe an der Konzerthalle ist,
- dem Holzmarkt mit großzügiger Freitreppe am Wasser in Verlängerung der aus der Innenstadt kommenden Bischofspromenade,
- dem Deich und dem Leopoldufer, die den Übergang vom Stadtzentrum in den Landschaftsraum bilden.

2001 wurden als erste Abschnitte der neuen Oderpromenade der Deich und das Leopoldufer fertiggestellt. 2003 wurden der Holzmarkt und die zentrale Oderpromenade im

Öffnung zum Wasser	Stadt/Stadtteil:	Frankfurt (Oder)/Zentrum
Flächenrecycling in Wasselage	Einwohner (Stadt):	59.889 (31.12.2009)
	Quartierstyp:	Innenstadt
	Standortgröße:	3,8 ha
	Gewässerart:	Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Interreg III A, EFRE, Städtebauförderung, Stadtumbau

Rahmen des grenzübergreifenden europäischen Festivals „Europagarten“ neu gestaltet. Das anlässlich des 750. Stadtjubiläums der Städte Frankfurt (Oder) und Slubice ausgerichtete Festival, das unter dem Motto „NaturOderKultur“ stand, diente auch als planungsstrategisches Instrument der langfristigen Stadtentwicklung. Neben dem eigentlichen Kernstück des Europagartens, der Insel Ziegenwerder, war ein Schwerpunkt die Gestaltung der Oderpromenade, die den Ziegenwerder mit der Innenstadt verbindet.

Nach der Verlagerung des Stadthafens wurde 2006 nach den Ergebnissen einer Gestaltungswerkstatt als letztes Glied die nördliche Oderpromenade angelegt.

Angrenzende Entwicklungen

An der Oderpromenade befinden sich mehrere bedeutende Kultureinrichtungen wie die Konzerthalle, die Friedenskirche, das Museum Viadrina und das Kleist-Museum, die in den vergangenen Jahren saniert und um weitere Einrichtungen ergänzt wurden, die die Oderpromenade zur „Kulturpromenade“ machen. In den umgebauten Packhof ist z. B. das Museum Junge Kunst eingezogen, im Ostflügel des ehemaligen Gefängnisses sind das Kulturzentrum mit Musikschule, Kinder-, Jugend- und Musikbibliothek und die Gedenkstätte Opfer politischer Gewalt entstanden, im alten Salzspeicher finden Livemusik-Veranstaltungen, Ausstellungen und Lesungen statt.

Im Umfeld der Viadrina-Universität hat sich ein neues Wohngebiet, überwiegend in Eigentumsform und Reihenhausbebauung, entwickelt, das in den kommenden Jahren noch weiter wachsen wird.

Projektchronologie	
1999	Planungswerkstatt Oderpromenade
2000	Sanierung des Kleist-Museums
2001	Fertigstellung Deich und Leopoldufer
2002	Neubau Universitätshörsaal und -mensa Beginn privater Wohnungsbaumaßnahmen
2003	Europagarten, 750-jähr. Stadtjubiläum Umzug Museum Junge Kunst und Kulturzentrum, Erneuerung Museum Viadrina Fertigstellung zentrale Oderpromenade und Holzmarkt, Verlagerung des Stadthafens
2004	Werkstatt nördliche Oderpromenade
2006	Fertigstellung nördliche Oderpromenade



(Plan: PFE Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung)



Zentrale Oderpromenade (Foto: Machleidt + Partner)

Hochwasserschutz

Nach dem Hochwasser 1997 wurden die Hochwasserschutzmauern an der Oderpromenade erneuert und um 1,50 m erhöht. Damit ist der Schutz auf ein 200-jähriges Hochwasser ausgelegt. Um im Bereich des Holzmarktes, dem tiefsten Punkt der Promenade, die Sicht auf den Fluss nicht zu verstellen, hat man sich hier für ein mobiles Hochwasserschutzsystem entschieden, dessen Ankerpunkte und Fundamente beim Bau der Promenade bereits eingebaut wurden. Das mobile Hochwasserschutzsystem ist eingelagert und kann in kürzester Zeit installiert werden. Im südlichen Abschnitt wird der Hochwasserschutz durch die Deichanlage gesichert, die nach dem Hochwasser von 1997 grundlegend erneuert und erhöht wurde.

Akteure und Träger

Die Steuerung des Projektes lag bei der Stadt, die durch einen externen Sanierungsbeauftragten unterstützt wurde. Die Vorbereitung und Umsetzung des Europagartens 2003 erfolgte in grenzübergreifender Kooperation mit der Stadtverwaltung Slubice.

Finanzierung

Die Oderpromenade ist Teil verschiedener, sich überlagernder Förderkulissen, die den Einsatz unterschiedlicher Mittel ermöglich-

ten. Rund 6 Mio. Euro sind allein in die Finanzierung der Promenade (ohne Kulturinstitutionen) geflossen, davon kamen 3 Mio. Euro von der EU, 1,8 Mio. Euro von der Stadt und je 0,6 Mio. Euro von Land und Bund.

Ziele

- Öffnung der Innenstadt zur Oder
- Schaffung einer funktionellen und städtebaulichen Verbindung zwischen Stadt-, Fluss- und Landschaftsraum
- Stärkung der Innenstadt als attraktiven Wohnort für Familien
- Stärkung der touristischen Anziehungskraft durch attraktive Freiräume

Maßnahmen

- Abschnittsweise Neugestaltung der Uferpromenade unter Einbeziehung eines neuen Hochwasserschutzes
- Erneuerung und Neuansiedlung kultureller Einrichtungen an der Promenade

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme)
- Planungswerkstatt zur Findung des gestalterischen Leitgedankens

- Planungswerkstatt für den Abschnitt der nördlichen Oderpromenade
- Rahmenplan „Ehemalige Altstadt“
- Masterplan Innenstadt
- Regelmäßig tagendes Bürgerforum

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Als schwierig erwies sich insbesondere die Abstimmung der stadtgestalterischen Belange mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes. Gerade auf Landesebene stehen die kommunalen Belange in der Regel denen des Hochwasserschutzes nach. Während die Stadt einen freien Blick auf das Wasser wünschte, verlangte der Hochwasserschutz eine durchgehende Mauer. Ein Kompromiss in Form eines mobilen Wandsystems, das im Gefahrenfall eingesetzt wird, konnte im Bereich des Holzmarktes und bei den Freitreppen gefunden werden.

Die in Teilbereichen noch nicht revitalisierten angrenzenden Grundstücke und Nutzungen erschweren derzeit noch eine durchgehende Bespielung der Promenade.

Innovation und Vorbildcharakter

Unter Inanspruchnahme verschiedener Förderprogramme ist es gelungen, die Oderpromenade zum attraktiven Kulturufer und zur Flaniermeile am Fluss zu entwickeln. Durch die Neugestaltung der Oderpromena-

de in Verbindung mit baulichen und technischen Hochwasserschutzmaßnahmen wurden neue Freizeit- und Erholungsangebote geschaffen. Die erreichte funktionelle und städtebauliche Verbindung zwischen Stadt und Fluss trägt wesentlich zur Aufwertung der Innenstadt bei und ist ein bedeutender Schritt für die Gesamtstadt.

Beispielhaft war auch die zeitweise grenzübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen des „Europagartens“, auch wenn diese sich bislang nicht dauerhaft konstituiert hat.

Kontakt:

Stadtverwaltung Frankfurt (Oder)
 Amt für Tief-, Straßenbau und Grünflächen
 Dorit Bunk
 Goepfelstraße 38
 15234 Frankfurt (Oder)
 Tel.: 0335 5526 604
 dorit.bunk@frankfurt-oder.de

Weitere Akteure:

PFE Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung, Berlin/Frankfurt (Oder), Sanierungsbeauftragte

Beusch Landschaftsarchitekten, Frankfurt (Oder) (Nördliche Oderpromenade); Gischow & Partner, Berlin (Zentrale Oderpromenade); BWP Landschaftsarchitekten, Netzeband (Holzmarkt und Bischofspromenade); PTW Planungsgemeinschaft Tief- und Wasserbau, Dresden (Deich); Büro für Garten- und Landschaftsgestaltung Krauter, Treplin (Leopoldufer)

Weiterführende Informationen:

www.zentrum-ffo.de/projekte

>> Die Promenade ist sehr wichtig für die Außendarstellung der Stadt.<<

Dorit Bunk, Amt für Tief-, Straßenbau und Grünflächen, Frankfurt (Oder), 14.07.2010



Oben: Vorrichtung für mobilen Hochwasserschutz;
 links: Spielbereiche an der nördlichen Oderpromenade
 (Fotos: Machleidt + Partner)

Konstanz, Baden-Württemberg

Stadt am Seerhein – Erschließung der Uferlagen für die Öffentlichkeit

Auf einem brach gefallenen Industriegelände ist in unmittelbarer Nähe zur Altstadt im Mündungsbereich des Rheins in den Bodensee ein neuer Wohnstandort entstanden. Promenade und Parkanlage sorgen für die öffentliche Zugänglichkeit der Uferbereiche.

Kontext

Aufgrund der Lage der Stadt am See, der Grenznähe zur Schweiz und eines hohen Anteils geschützter Natur und Landschaft ist das flächenhafte Entwicklungspotenzial von Konstanz sehr eingeschränkt. Die Stadt betreibt daher eine konsequente Innenentwicklung, wobei der Entwicklung innerstädtischer Brachen und Baulücken eine besondere Bedeutung zukommt.

Das gegenüber der Altstadt gelegene, zum Stadtteil Petershausen gehörende Nordufer des Rheins war bis 1997 durch die Great Lakes Chemical Konstanz GmbH (ehemals Degussa) und die Stoffdruckerei G. Herosé AG industriell geprägt und für die Bevölkerung nicht zugänglich. 1997 stellte die Firma Herosé ihre Produktion ein und gab den Standort auf. Bereits seit den 1920er Jahren waren der ursprünglich zum Firmensitz der Herosé AG gehörende Park und die darin liegende Fabrikantenvilla, die zuletzt von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft genutzt wurde, in öffentlichem Besitz. Durch die Produktionsaufgabe der Herosé AG bot sich die Chance, mit der Entwicklung eines neuen Quartiers am Ufer Stadt und See weiter zu verknüpfen und den Stadtteil Petershausen ans Wasser anzubinden.

Auf dem westlich an das Herosé-Gelände angrenzenden Areal Great Lakes ist die industrielle Nutzung 2003 ebenfalls aufgegeben worden. Anders als auf dem Herosé-Gelände soll hier eine rein gewerbliche Struktur entstehen. Geplant ist neben

Büros, Gastronomie und Hotel auch ein Forschungs- und Kompetenzzentrum mit universitätsnahen Technologie- und Dienstleistungsangeboten. Die öffentliche Uferpromenade wird fortgesetzt, auch die Durchlässigkeit zum Ufer wird durch eine schollenartige Baustruktur gewährleistet.

Projektbeschreibung

Das städtebauliche Konzept für die Stadt am Seerhein basiert auf dem Ergebnis eines 2002 von der Stadt durchgeführten Wettbewerbs. Das Grundmuster bildet eine Abfolge von sechs Baublöcken, die im Norden zur stark befahrenen Reichenauer Straße hin geschlossen sind und sich nach Süden zum Wasser öffnen. Während der westlichste, an das Areal Great Lakes grenzende Block einer gewerblichen Nutzung vorbehalten ist, sind die übrigen Blöcke als Wohnhöfe konzipiert.

Das ursprüngliche Nutzungskonzept sah innerhalb der Wohnhöfe eine starke Durchmischung mit Dienstleistung/Gewerbe vor. Aufgrund der attraktiven Lage am Wasser überwog jedoch die Nachfrage nach Wohnflächen, so dass die Art der Nutzung zugunsten eines höheren Wohnanteils verändert wurde. Lediglich die Erdgeschosse an der Reichenauer Straße sind nach wie vor einer rein gewerblichen Nutzung (überwiegend Büros und Praxen) vorbehalten.

Die Erschließung erfolgt von der Reichenauer Straße im Norden über Stichstraßen zwischen den Gebäuden. Stellplätze befinden

Öffnung zum Wasser	Stadt/Stadtteil:	Konstanz/Petershausen
Flächenrecycling in Wasserlage	Einwohner (Stadt):	78.414 (31.12.2009)
Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle	Quartierstyp:	Wohngebiet
	Standortgröße:	8,7 ha
	Gewässerart:	Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung



Gestaltplan (Plan: Prof. Klaus Theo Brenner)

den sich in Tiefgaragen unter den terrassenartig angehobenen Hofgärten, so dass das Quartier weitgehend autofrei ist. Über die Hofgärten haben alle Gebäude den direkten Bezug zum Wasser.

Im Osten schließt sich an die Bebauung eine großzügige öffentliche Parkanlage an. Am Ufer führt eine 20 m breite öffentliche Promenade entlang, die sich im Zentrum platzartig aufweitet. Die Uferzone wurde in Abstimmung mit der Wasserbehörde und der unteren Naturschutzbehörde mit einer „städtischen“ Uferkante angelegt, an die wasserseitig Kies angeschüttet wurde, um einen natürlichen Uferbereich zu schaffen.

Die Ufermauer dient gleichzeitig dem Hochwasserschutz. Dieser ist so ausgelegt, dass die Promenade erst bei einem 100-jährigen Hochwasser überflutet wird. Im Bebauungsplan ist festgesetzt, dass Maßnahmen zum Hochwasserschutz zu Lasten der Bauherren gehen und auf ein 100-jähriges Hochwasser auszurichten sind.

Akteure und Träger

Nach der Beräumung des Geländes und der Beseitigung der Altlasten durch die Stadt Konstanz entwickelte zunächst die BHS Städtebau Bodensee/Hegau mbH – ein gemeinsames Unternehmen der WOBAK Städtische Wohnungsbaugesellschaft mbH Konstanz, des Spar- und Bauvereins Konstanz eG, der Baugenossenschaft Familienheim Bodensee eG, Radolfzell und der BGO Baugenossenschaft – drei der fünf Wohnhöfe. Den vierten Hof, der sich derzeit in Bau befindet, entwickelt die WOBAK Städtische Wohnungsbaugesellschaft mbH Konstanz. Die Wohnungen werden als hochwertige Eigentumswohnungen an Einzeleigentümer vermarktet.

Den fünften Wohnblock wie auch den angrenzenden Gewerbestandort auf dem ehe-

maligen Areal Great Lakes errichtet ein privater Investor. Die ehemalige Fabrikantenvilla im Park wurde 2005/06 gemeinsam von der Stadt und der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTGW) denkmalgerecht saniert und zum Seminar- und Tagungszentrum umgebaut, das die HTGW für ihre Weiterbildungsinstitute nutzt.

Qualitätssicherung

Um trotz individueller Realisierung der einzelnen Baufelder die Identität der Gesamtanlage und die Qualität der öffentlichen Räume zu gewährleisten, hat die Stadt im Bebauungsplanverfahren Gestaltungsfestsetzungen getroffen. Eine Gestaltungskommission, bestehend aus Vertretern des Gemeinderates und der Stadtverwaltung sowie dem Architekten, überprüft und bewertet alle Baugesuche im Rahmen des Genehmigungsverfahrens.

Projektchronologie	
1997	Standortaufgabe der Herosé AG
1999	Sanierungsgebietsausweisung Zukunftswerkstatt Petershausen
2002	Städtebaulicher Ideenwettbewerb Ankauf und Abräumung des Geländes
2003	Standortaufgabe Areal Great Lakes
2005	Festsetzung des Bebauungsplans
2007	Änderung des Bebauungsplans
2006	Umbau der ehem. Fabrikantenvilla zum Seminar- und Tagungszentrum
2007	Fertigstellung des ersten Wohnhofes auf dem Herosé-Gelände Städtebaulicher Realisierungswettbewerb für das Areal Great Lakes
2010	Fertigstellung des vierten Wohnhofes Grundsteinlegung Verbrauchermarkt nördlich Reichenaustraße Baubeginn für das Kompetenzzentrum



Öffentliche Uferpromenade (Foto: Stadt Konstanz)

Finanzierung

Die Stadt Konstanz ist mit den Grundstücksankäufen, der Altlastenbeseitigung und Erschließung wie auch der Anlage und Gestaltung der öffentlichen Räume erheblich in Vorleistung gegangen. Die Finanzierung erfolgte z. T. aus Städtebauförderungsmitteln.

Ziele

- Entwicklung eines neuen innerstädtischen Wohn- und Arbeitsstandortes
- Aufwertung des Stadtteils Petershausen durch Vernetzung mit dem Uferbereich
- Aufwertung der vorhandenen Grünflächen zu einem zusammenhängenden Stadtpark
- Schaffung einer öffentlichen Uferzone am Rhein

Maßnahmen

- Erwerb der Grundstücke und städtebauliche Neuordnung für den Bau von Eigentumswohnungen

- Anlage einer öffentlichen Uferpromenade
- Neugestaltung der Parkanlage

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Durchführung einer Zukunftswerkstatt
- Städtebaulicher Wettbewerb
- Städtebaulicher Rahmenplan
- Bebauungsplan mit Gestaltungssatzung
- Einrichtung einer Gestaltkommission

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

In der Stadt am Seerhein kommt es insbesondere in den Sommermonaten immer wieder zu Konflikten zwischen Anwohnern der neuen Wohnbebauung und Besuchern. Der Park und die öffentliche Promenade am Wasser ziehen in den Abendstunden, vor allem an den Wochenenden, viele Jugendli-



Ansicht von der Altstadtseite (Foto: Stadt Konstanz)

che an, die feiern und dabei Lärm und Müll verursachen. Die Stadt reagierte auf die Beschwerden der Anwohner, indem sie unter anderem ein örtliches und zeitweises Glasflaschenverbot auf der Promenade verhängte, um so dem Alkoholkonsum vorzubeugen, und das Jugendamt einschaltete, dessen Mitarbeiter entlang der Promenade „patrouillieren“. Vielfach wurde die Polizei gerufen, die unter anderem Platzverweise erteilte.

Die Anwohner und Eigentümer, denen diese Maßnahmen nicht weit genug gingen, haben auf eigene Kosten einen privaten Sicherheitsdienst beauftragt, um die Beschädigungen und Belästigungen im Quartier einzudämmen. Die Stadt steht dieser Maßnahme kritisch gegenüber, da die Öffentlichkeit im Bereich der Ufer explizit gewollt ist. In der Verwaltung geht man davon aus, dass sich die Konflikte entschärfen werden, wenn die Promenade im Bereich des angrenzenden Areal Great Lakes weitergeführt wird, und setzt weiterhin auf zeitlich begrenzte Verbote und die Präsenz des Jugendamtes.

Innovation und Vorbildcharakter

Die neu gestaltete Uferpromenade und der Herosé Park schaffen nicht nur für die Bewohner der neuen Wohnungsbauten, sondern auch für die Öffentlichkeit und die Bewohner des Stadtteils Petershausen einen attraktiven Zugang zum Seerhein. Das Projekt ist beispielhaft für die Stadtentwicklungspolitik der Stadt Konstanz, die konsequent auf die Erschließung der Uferbereiche für öffentliche Nutzungen setzt. Die Stadt am Seerhein ist somit ein weiterer Baustein in der Hinwendung der Stadt zum Wasser.



Zentraler Platz mit abgestufter Wohnbebauung (Foto: Machleidt + Partner)

Den Konflikten, die sich aus den unterschiedlichen Interessen privater Anlieger und öffentlicher Nutzung ergeben, stellt sich die Stadt bewusst und sucht auf dem Wege der Kommunikation und Mediation Lösungen für das Miteinander.

Kontakt:

Stadtverwaltung Konstanz
Amt für Stadtplanung und Umwelt
Vera Deibler
Untere Laube 24
78462 Konstanz
Tel.: 07531 900-523
deiblerv@stadt.konstanz.de

Weitere Akteure:

BHS Städtebau Bodensee/Hegau GmbH
Prof. Klaus Theo Brenner, Berlin (Architektur und Städtebauliches Konzept)
faktorgrün, Freiburg/Rottweil (Gestaltungskonzept Uferpromenade)

Weiterführende Informationen:

www.konstanz.de/umwelt/00689/00694/



Bamberg, Bayern

Regnitzinsel – Konversion einer Textilfabrik in Insellage

Bei der städtebaulichen Entwicklung des ERBA-Geländes in Insellage setzt die Stadt auf eine Doppelstrategie: Die Kooperation mit dem Privatinvestor sichert den qualitätvollen Städtebau, die Landesgartenschau die freiraumstrukturelle Einbindung.

Kontext

Da die historische Stadtstruktur als Ensemble unter dem Schutz des UNESCO-Weltkulturerbes steht, beschreitet Bamberg für die Erschließung nachgefragter innerstädtischer Wohnbaupotenziale neue Wege. Hierzu gehört die Aktivierung einer Konversionsfläche auf der Regnitzinsel am nordwestlichen Rand der Innenstadt zwischen Gaustadt und Hafen Bamberg.

Die Insellage entstand durch den Ausbau des Main-Donau-Kanals und die Ausbildung des Linken Regnitzarmes als Werkkanal für die Wasserkraftnutzung. Das Kraftwerk ermöglichte die Ansiedlung der Baumwollspinnerei und -weberei, das spätere ERBA-Werk. Zu Hochzeiten beschäftigte die Industrieanlage über 1.000 Arbeiter. 1992 wurde das ERBA-Werk stillgelegt.

2006 wurde der Grundstein für die zukünftige Entwicklung der ERBA-Brache gelegt. Zwischen der Stadt Bamberg und den damaligen Besitzern wurde ein städtebaulicher Rahmenvertrag geschlossen, in dem die Modalitäten für die Durchführung der Landesgartenschau 2012 sowie die städtebauliche Entwicklung und Erschließung fixiert wurden.

Projektbeschreibung

Für eine qualitätvolle städtebauliche Entwicklung der Insellage verfolgt die Stadt eine Doppelstrategie: Über die Landesgartenschau 2012 wird die Insel in das städtische Freiraumsystem eingebunden und für

Fußgänger und Radfahrer erschlossen. Im Rahmen städtebaulicher Verträge mit Privatinvestoren werden auf einer Fläche von 10,2 ha ein Wohnpark mit hochwertigen Wohnformen und ein Universitätsstandort am Wasser entwickelt. Der aus der Landesgartenschau hervorgehende 11,7 ha große ERBA-Park soll das städtebauliche Pendant zum Hainpark im Südwesten der Stadt werden. Neue Grünzüge am Wasser verbinden die Parkanlagen. Im ERBA-Park sind der ERBA-Bach als Fischpass für die Regnitz, die Pyramidenwiese und die Bühnenplattform mit Treppenanlage an der nördlichen Inselspitze besonders prägende Landschaftselemente.

Der Städtebau wird maßgeblich durch die denkmalgeschützten Bauten der ERBA-Werke bestimmt. Die ehemalige Zwirnerei (Ziegelhochbau) mit Schlichtereigebäude wird für Studentenwohnen umgenutzt. Im Umfeld entstehen Flächen mit gemischter Nutzung. Eine Fernwirkung erzeugen v. a. der Industriekamin und der Wasserturm mit dem markanten ERBA-Schriftzug.

Am linken Regnitzarm entsteht eine von fünf auf vier Geschosse zum Wasser hin abgestaffelte Wohnbebauung. Die überkragende Bauweise zum Wasser soll einen öffentlichen Uferweg und gleichzeitig den unmittelbaren Bezug des Wohnens am Wasser ermöglichen. Innerhalb des Wohnparks sind axiale Sichtbezüge von Wasserkante zu Wasserkante vorgesehen, die als Grünfläche und Fuß- und Radweg gesichert bzw. von der Bebauung freigehalten werden.

Flächenrecycling in Wasserlage	Stadt/Stadtteil:	Bamberg/Nord
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	71.427 (31.12.2009)
Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Quartierstyp:	Wohn-, Mischgebiet
	Standortgröße:	21,9 ha
	Gewässerart:	Wasserstraße, Kanal
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung



Dauerkonzept für den ERBA-Park auf der Regnitzinsel (Plan: brugger Landschaftsarchitekten)

Das neue Quartier wird über die ERBA-Brücke und eine neue Fußgängerbrücke über den ERBA-Bach (Altarmsteg) angebunden und durch eine Ringstraße sowie vielfältige Wegebeziehungen auf der Insel erschlossen. Der ruhende Verkehr soll vollständig in Tiefgaragen untergebracht werden.

Akteure und Träger

Die Vornutzung und die Gesamtentwicklung in Wasserlage führten zu einer differenzierten Akteurskonstellation. Wesentliche Projektträger sind die Landesgartenschau-Gesellschaft, die ERBA Projektentwicklungs GmbH (Hauptinvestor für die Wohnbebauung) und die Campus Bamberg GmbH (Universitätsgebäude). Weitere wichtige Beteiligte sind das Wasserwirtschaftsamt Kronach (Fischpass), die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Uferweg und Plattform) und der Freistaat Bayern (Werkkanal für das Kraftwerk).

Zur Vorbereitung der Landesgartenschau 2012 und Koordination der Beteiligten wurde von der Stadt und der Landesgartenschau-Gesellschaft ein unabhängiges Büro mit der Projektsteuerung beauftragt.

Finanzierung

Über einen städtebaulichen Rahmenvertrag wurde ein ÖPP-Modell zwischen Stadt und Investoren vereinbart. Die Investoren übernehmen die Kosten für das Planungsver-

fahren und die Erschließung (Ver- und Entsorgung, Medien, Straßen und Ausbau der Inselzufahrt, Kostenbeteiligung Notzufahrt und Brückenbauwerke). Die Stadt schafft hierfür das verbindliche Planungsrecht. Zur Durchführung der Landesgartenschau hat die Stadt Grunderwerb vorgenommen.

Der künftige Universitätsstandort auf der ERBA wird durch die Campus Bamberg GmbH in Abstimmung mit dem Freistaat geplant, gebaut und betrieben. Der Bau wird zur universitären Nutzung langfristig durch die öffentliche Hand angemietet.

Projektchronologie	
1996	„European 4“ Wettbewerb mit ersten städtebaulichen Lösungsansätzen
2002	Bewerbung Landesgartenschau 2012
2006	Flächenerwerb für die Landesgartenschau Abschluss Städtebaulicher Rahmenvertrag Aufstellungsbeschluss Bebauungspläne Landesgartenschau und Wohnpark Regnitz Insel
2007	Wettbewerb Landesgartenschau; Gutachterverfahren mit 5 Architekturbüros
2009	Baugenehmigung für 25 Wohnungen im Baumwollmagazin und 70 Wohnungen in der Schlichterei (Studentenapartments)
2010	Teilbaugenehmigung Gründung Tiefgarage und Universität Fertigstellung der öffentlichen Erschließungsmaßnahmen Rechtskraft für die Bebauungspläne
2012	Eröffnung Landesgartenschau

Eine Teilfläche wurde durch die städtische Stadtbau GmbH erworben, die einen Teil der Investorengruppe darstellt. Der zukünftige Uni Campus Platz zwischen Universitätsneubau und den historischen Bauten Zwirnerei und Schlichterei bleibt in privatem Besitz und Unterhalt. Durch eine dingliche Sicherung wird der Öffentlichkeit ein dauerhafter Zugang gewährt.

Mit Genehmigung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) wurden an der Inselfspitze ein Uferweg und eine Veranstaltungsbühne mit Zuschauerbereich auf Flächen angelegt, die als Bundeswasserstraße gewidmet sind.

Ziele

- Effektive Wohnraumgewinnung
- Attraktive Ergänzung des Freizeit- und Erholungsangebotes
- Langfristiger Erhalt der wesentlichen historischen Gebäudesubstanz
- Ansiedlung der Universität
- Adressbildung am Wasser im vorhandenen Stadtraum

Maßnahmen

- Anlage des ERBA-Parks und vernetzen der Grünzüge und Uferwege im Rahmen der Landesgartenschau
- Herstellung eines Fischpasses als Ausgleichsmaßnahme des Wasserwirtschaftsamtes (WWA) Kronach
- Bau einer Veranstaltungsbühne mit Treppenanlage zum Wasser

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Wettbewerb Landesgartenschau
- Ergänzungsvertrag zwischen Stadt und Investor zur Steuerung der äußeren Erschließungsmaßnahmen
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen Stadt und Investorengruppe mit Festlegung wesentlicher Qualitätsmerkmale
- Abschluss eines langfristigen Mietvertrages für ein privat erstelltes Universitätsgebäude



Städtebaulicher Entwurf/Masterplan, Stand 11/2009 (Plan: Planungsgruppe P 4, Berlin)

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Die Verkehrserschließung der Insel ist schwierig, da für den motorisierten Verkehr allein die ERBA-Brücke zur Verfügung steht. Zur Optimierung wurde im städtebaulichen Vertrag geregelt, dass die Investorengruppe den Knotenpunkt und die Zufahrt zur Brücke erweitern. Der Ausbau mit Flüsterasphalt soll die Lärmbelastungen minimieren.

Eine Vertragsvereinbarung zwischen Stadt und WSV ermöglichte die Realisierung des Uferweges am Main-Donau-Kanal und der Veranstaltungsbühne auf als Bundeswasserstraße gewidmeten Flächen, allerdings mit der Auflage, dass die Stadt dem Bund den kostenfreien Rückbau zusichert, falls ein Ausbau der Wasserstraße erforderlich wird.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Landesgartenschau und die Freiraumgestaltung haben insgesamt eine erhebliche Imagewirkung für das Projekt und für Bamberg als „Stadt am Wasser“. Als rein privates Investorenprojekt und ohne Verknüpfung mit der Gartenschau wäre die Entwicklung nicht in dem geplanten Umfang und in der gewünschten Qualität gelungen. Die Auflage, den Weiterbetrieb des Wasserkraftwerkes durch einen Fischpass auszugleichen, wurde dazu genutzt, ein wesentliches städtebauliches Gestaltungsmotiv für die Insel zu entwickeln. Abgesehen von seiner ökologischen Funktion wurden der Fischpass und die Parkbrücken zu bedeutenden At-

traktionen im ERBA-Park. Ein Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum, gesichert über einen städtebaulichen Vertrag, soll eine hohe städtebauliche Qualität im neuen Wohnpark gewährleisten. Die private Investorengruppe übernimmt dabei eine wesentliche Rolle, da sie die öffentliche Erschließung finanziert und die Gestaltungsanforderungen umsetzt.

Aus der vertraglichen Bindung zwischen Stadt und der ERBA Projektentwicklungs GmbH geht die Verpflichtung hervor, dass sich ein erweiterter Stadtplanungsbeirat, dessen Empfehlungen zur städtebaulichen und architektonischen Gestalt zu berücksichtigen sind, mit allen Hochbauvorhaben zu befassen hat. Vertragliche Vereinbarungen haben sich in dem Projekt bewährt, z. B. auch bei der Realisierung von Erholungsangeboten auf Flächen, die als Wasserstraße gewidmet sind.

Kontakt:

Stephan Gerhard, Michael Rebhan
Stadtplanungsamt Bamberg, Abt. Bebauungsplanung
Untere Sandstraße 34, 96049 Bamberg
Tel.: 0951 87-1631 / -1635
michael.rebhan@stadt.bamberg.de

Weitere Akteure:

LandesgartenschauBamberg 2012 GmbH
ERBA Projektentwicklungs GmbH; Campus Bamberg GmbH

Weiterführende Informationen:

www.stadtplanungsamt.bamberg.de
www.bamberg2012.de
www.insula-bamberg.de
www.erba-insel.de

>> Die Bewerbung um die Landesgartenschau hat dazu geführt, dass neu über die gesamte Entwicklung der Insel nachgedacht wurde.<<

Stephan Gerhard, Sachgebietsleiter Bebauungsplanung Stadtplanungsamt Bamberg, 6.06.2010



Die Baustellen Landesgartenschau, Wohnpark und Universität auf der Regnitzinsel: in der Mitte rechts die denkmalgeschützten Gebäude Wasserturm, Spinnerei und Schlichterei sowie der Industrieschornstein des ehemaligen ERBA-Werkes (Luftbild: Stadt Bamberg)



Der Fischpass mit Spielmöglichkeiten als Attraktion im neuen ERBA Park (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Frankfurt (Main), Hessen

Westhafen – Baukultur am Wasser

Im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft ist am Westhafen in exklusiver Wasserlage ein gemischtes Stadtquartier mit öffentlichen und privaten Stadträumen entstanden. Die Entwicklung erfolgte in Verbindung mit Hochwasserschutzmaßnahmen.

Kontext

Der Umbau des Westhafens ist eines von fünf großen Wasserlagenprojekten, die in dem Anfang der 1990er Jahre von der Stadt Frankfurt am Main initiierten „Consilium Stadtraum Main“ diskutiert wurden.

Der frühere Handels- und Schutzhafen liegt zwischen Hauptbahnhof und Main in der Nähe der Innenstadt und des Geschäfts- und Bankenviertels. Die Umnutzung des Hafens wurde bereits in den 1970er Jahren diskutiert, da die mainbezogene gewerbliche Nutzung des Hafens seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts deutlich zurückgegangen war. Mindergenutzte Kaianlagen und Lagerflächen wirkten sich negativ auf das Image des Gutleutviertels aus, ein Stadtquartier, das unmittelbar nördlich an den Westhafen anschließt und durch einen hohen Anteil von Migrant*innen und eine hohe Arbeitslosenquote geprägt ist.

Projektbeschreibung

Das ehemalige Hafensareal wurde über einen Zeitraum von 17 Jahren zu einem gemischt genutzten Quartier umgewandelt. Neben Büro-, Dienstleistungs- und Wohngebäuden entstanden eine Marina und eine Segelschule, Gastronomiebetriebe und soziale Infrastruktur (60 % Gewerbe/Dienstleistung, 35 % Wohnen und 5 % soziale Infrastruktur). Etwa ein Viertel des 17 ha großen Areals sind Wasserflächen. Architektonisches „Leuchtturmprojekt“ ist der Westhafen Tower an der Ostspitze des Hafens.

Der orthogonale Stadtgrundriss des Gutleutviertels wurde im Westhafen aufgenommen und stringent bis zur Wasserkante fortgeführt. Das Hafenbecken, das ursprünglich verfüllt werden sollte, wurde saniert und im Norden durch eine öffentliche Stadtpromenade und die Marina erschlossen. Eine einseitig bebaute Allee und zwei Brücken, eine davon nur für Fuß- und Radverkehr, schließen die neu bebaute Hafensmole an, deren Spitze noch als öffentliche Parkanlage mit einem Gastronomiestandort gestaltet werden wird.

Auf der Hafensmole sind zwölf siebengeschossige (einschließlich Staffelgeschoss) Wohnhäuser entstanden. Die Stadtvillen sind teilweise auf Pfählen gegründet und verfügen über eigene Bootsstege. Tiefgaragen wurden aus Kostengründen im Sockelgeschoss untergebracht. Auf diesem Geschoss entstanden zur Straße und Molenpromenade am Mainufer Wohnterrassen. Die erhöhte Lage dieser Terrassen wurde genutzt, um eine räumliche Trennung zwischen privatem und öffentlichem Raum herzustellen.

Teile des Areals liegen innerhalb des gesetzlich festgestellten Überschwemmungsbereiches des Mains. Zwei Staustufen im Main ermöglichen eine Flussregulierung, so dass Hoch- und Niedrigwasserereignisse abgepuffert werden können. Dennoch mussten geeignete Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasser und zum Ausgleich des Retentionsraumverlustes umgesetzt werden.

Flächenrecycling in Wasserlage	Stadt/Stadtteil:	Frankfurt am Main/Gutleutviertel
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	684.562 (30.06.2010)
Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Quartierstyp:	Mischgebiet
Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle	Standortgröße:	13,0 ha ohne Wasserfläche
Verknüpfung bestehender und neuer Nutzungen	Gewässerart:	Binnenhafen am Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	keine



Stadtentwicklungskonzept für den Westhafen (Luftbildmontage: © Westhafen Projektentwicklungs-GmbH, ARCHE VISION, Berlin 2007)

Akteure und Träger

Projektträger sind zu gleichen Anteilen die Stadt Frankfurt am Main sowie eine private Investorengruppe, bestehend aus anfänglich sechs Konsorten. In dieser öffentlich-privaten Kooperation wurden gemeinsam Planungs- und Entwicklungsstrategien für den Westhafen erarbeitet und umgesetzt. Am Stammkapital und an der Geschäftsführung der Steuerungs- und Controllinggesellschaft ist das Planungsdezernat beteiligt. Die das Eigentum am Projektgebiet haltende Grundstücksgesellschaft ist zu 100 % privat.

Finanzierung

Hafen und Hafenbecken befanden sich ursprünglich im Eigentum der Stadt. 1994 verkaufte die Stadt das Areal an die Grundstücksgesellschaft Westhafen GmbH zum von der Entwicklung unbeeinflussten Wert. Vertraglich wurde vereinbart, dass der Stadt die Hälfte des Projektgewinns aus der Baulandentwicklung zusteht. Gleichzeitig wurde die Westhafen Projektentwicklungs-GmbH gegründet, die je zur Hälfte der Stadt und der Grundstücksgesellschaft gehört. Aus der Kaufvertragskonstruktion ergibt sich, dass alle Kosten des Projektes – bis auf die Finanzierungskosten für den Grundstücksankauf und die Altlastensanierungskosten – hälftig geteilt werden. In der Summe betragen die Kosten einschließlich Grundstückskauf, Altlastensanierung und Entmietung 115 Mio. Euro.

Nach dem Ankauf des Hafenbeckens durch die Grundstücksgesellschaft ist es in privaten Händen geblieben. Die Wasserfläche und die Kaimauern sind parzelliert und ge-

meinschaftlich den privaten Anliegern zugeeignet. Eine „Miteigentümergeinschaft Gewässeranlage Westhafen“ verwaltet und unterhält den Hafen. Trotz der Privatisierung ist es gelungen, eine öffentliche Marina mit Steganlage und zwei Gebäudewürfel mit Hafenmeisterei und Gastronomie innerhalb des Privathafens einzurichten.

Wasserlagenspezifischer Mehraufwand ergab sich insbesondere durch die Kosten für den Ersatzretentionsraum (ca. 1 Mio. Euro), Brücken und Sondergründungen, die Schaffung einer Kohleentladungsanlage für den Energieversorger Mainova sowie die Umgestaltung des Hafenbeckens (ca. 11 Mio. Euro).

Über die gesamte Laufzeit wurde eine Rendite von 10 % (12 Mio. Euro) erwirtschaftet. Dieser Gewinn wird den Vorgaben des Kaufvertrages entsprechend zu je 50 % an die Stadt und an die privaten Konsorten ausgeschüttet.

Projektchronologie	
1990	„Consilium Stadtraum Main“, Investoren-Wettbewerb
1994	Ankauf des ehemaligen Hafensareals durch die Grundstücksgesellschaft Westhafen GmbH
1999	Inkrafttreten des Bebauungsplans Beginn der Erschließungsmaßnahmen
2002	Grundsteinlegung Westhafen Tower
2003	Fertigstellung Westhafen Tower
2010	Abschluss der Arbeit der Westhafen Projektentwicklungs GmbH und Verschmelzung mit der Grundstücksgesellschaft Westhafen GmbH
2011	Eröffnung des Sozialen Infrastrukturzentrums
2015	gepl. Fertigstellung des letzten Gebäudes



Blick auf den Westhafen Tower über den Binnenhafen mit Steganlagen und flutbaren Tiefgaragen (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Ziele

- Umwandlung, Aufwertung und Revitalisierung des ehemaligen Güterhafens
- Entwicklung eines hochwertigen Arbeits- und Wohnquartiers
- Verflechtung des neuen Stadtquartiers mit dem benachbarten Gutleutviertel
- Erschließung des Mainufers für die öffentliche Nutzung

Maßnahmen

Städtebau

- Grundstücksankäufe, Gebäudeabrisse, Altlastensanierung
- Umbau der Mole und des Hafenbeckens, Erschließung der Mole über Uferpromenade/Brücken, Tiefgaragen
- Bau des Westhafen Towers
- Denkmalgerechte Sanierung eines Wasserdrukwerkes

- Bau einer Kindertagesstätte, eines Supermarkts und eines Gemeindehauses der evangelischen Kirche

Hochwasserschutz

- Pfahlbebauung, durchflutbare Tiefgaragen der Molenhäuser (mobile Flutsicherung für 100-jähriges Hochwasser, Flutung bei stärkerem Hochwasser)
- Flutbare Erdgeschosszone und Notausstieg Westhafen Tower
- Öffentlich-rechtlicher Retentionsraumvertrag und ein stadtweit geführtes Retentionsraumkonto (vgl. Exkurs „Retentionsraumkonto“ Kap. 2.3)

Planung und Kommunikation

- Architekten- und Investorenwettbewerb zur Auswahl privater Investoren
- Gründung der Grundstücks- und der Steuerungsgesellschaft
- Bebauungsplan, Flächennutzungsplanänderung



An der Spitze der Hafensemole ist eine öffentliche Parkanlage mit einem Gastronomiestandort geplant (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten).

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Nach dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Hessischen Wassergesetz sind bauliche Anlagen im Überschwemmungsbereich nur zulässig, wenn das Durch- und Abflussvermögen nicht beeinträchtigt werden und der verloren gehende Retentionsraum ersetzt wird. Der Bau einer Flutmulde an der Nidda im Rückstaubereich des Mains benötigte mit Planung, Planfeststellungsverfahren und Flächenankauf 15 Jahre bis zur Realisierung. Ohne die Einrichtung eines Retentionsraumkontos und die vertragliche Regelung der vorzeitigen Inanspruchnahme wäre die bauliche Entwicklung am Westhafen nicht oder nur stark verzögert möglich gewesen.

Da der Betreiber des am Westhafen liegenden Kraftwerks im Bebauungsplanverfahren sein Recht auf Bestandsschutz geltend machen konnte, musste die Wohnnutzung vom Kraftwerk abgerückt werden. Es ist jedoch gelungen, die Lärmbelastung durch den Kohleumschlag für das Kraftwerk deutlich zu minimieren, indem eine moderne emissionsarme Kohleentladungsanlage am Hafenkai gebaut wurde.

Innovation und Vorbildcharakter

Im Westhafen konnte der Bezug der Stadt zum Flussraum erfolgreich wiederhergestellt werden. Außerdem ist es gelungen, in schwieriger Nachbarschaft eines Kraftwerkes hochwertige Wohn- und Bürogebäude zu bauen und den städtischen Raum durch-

gängig an die Wasserkante heranzuführen.

Durch das ÖPP-Modell tragen Private die Kosten für öffentliche Erschließungsmaßnahmen mit und es konnte ein hoher baukultureller Qualitätsstandard realisiert werden. Gleichzeitig wurde stadtwirtschaftlich eine Rendite erzielt. Das gewählte Organisationsmodell ist vor allem für Stadtlagen mit hohem Entwicklungsdruck und starker Nachfrage geeignet.

Als wegweisend für die Entwicklung von Quartieren in verdichteten Innenstadtlagen am Wasser wird das Modell des „Retentionsraumkontos“ eingestuft. Unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Auflagen in Überschwemmungsgebieten hat die Stadt zusammen mit der Oberen Wasserbehörde ein Instrument geschaffen, das bauliche Entwicklungen ermöglicht und gleichzeitig den notwendigen und geeigneten Ersatz für den Verlust von Retentionsraum sicherstellt (vgl. Exkurs „Retentionsraumkonto“, Kap. 2.3).

Kontakt:

Dr. Thomas Berge
Westhafen Projektentwicklungs-GmbH
Frankfurt am Main
Tel.: 069 212 359 69
thomas.berge@stadt-frankfurt.de

Weitere Akteure:

Grundstücksgesellschaft Westhafen GmbH

Weiterführende Informationen:

Stadtentwicklungsfonds in Europa. Ideen zur Umsetzung der JESSICA-Initiative, BBSR-Online-Publikation, Nr. 02/2009
www.westhafen.de



Molenpromenade zwischen erhöhten Wohnterrassen und Mainufer (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

>> Komplexe Projektarbeit in schwierigen Wasserlagen ist zu 75 % Arbeit von tatkräftigen Visionären.

Mit der Besetzung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrats der steuernden Westhafen Projektentwicklungs-GmbH durch jeweils einen besonders engagierten Vertreter der Stadt und der privaten Investoren war der Realisierung der Vision der Weg geebnet. <<

Dr. Thomas Berge, Westhafen Projektentwicklungs-GmbH, 16.09.2010

Münster, Nordrhein-Westfalen

Stadthäfen – Standortbildung in innerstädtischer Lage

Mit der sukzessiven Umstrukturierung der Stadthäfen 1 und 2 entsteht in unmittelbarer Nachbarschaft zur Münsteraner Altstadt ein Quartier für Dienstleistung, Kunst, Kultur, Unterhaltung und Freizeit.

Kontext

Nach dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals wurde 1899 der Stadthafen 1 eröffnet. 1902 folgte die Fertigstellung des kleineren, zunächst privaten Stadthafens 2. Der im Zweiten Weltkrieg stark zerstörte und wieder aufgebaute Stadthafen ging 1953 in den Besitz der Stadtwerke Münster GmbH über.

Seit den 1970er Jahren verloren die Stadthäfen als Güterumschlagplatz jedoch an Bedeutung. Hafenauffine Betriebe verlagerten ihre Standorte, Leerstände nahmen zu, Brachflächen entstanden. In den 1980er Jahren entdeckte erstmals die „Kreativszene“ den Hafen. In den alten Kontorgebäuden und Lagerhallen entstanden erste Künstlerateliers, Druckwerkstätten, Architektur- und Designbüros.

Mitte der 1990er Jahre lief ein Großteil der bestehenden Erbbaurechtsverträge mit den Nutzern der Grundstücke nördlich des Stadthafens 1 aus. Dadurch ergaben sich konkrete Chancen für eine umfassende städtebauliche Erneuerung und Entwicklung des Areals. Gleichzeitig stieg auch der Druck zur Inwertsetzung der Grundstücke durch die bisherigen Erbbaurechtsgeber.

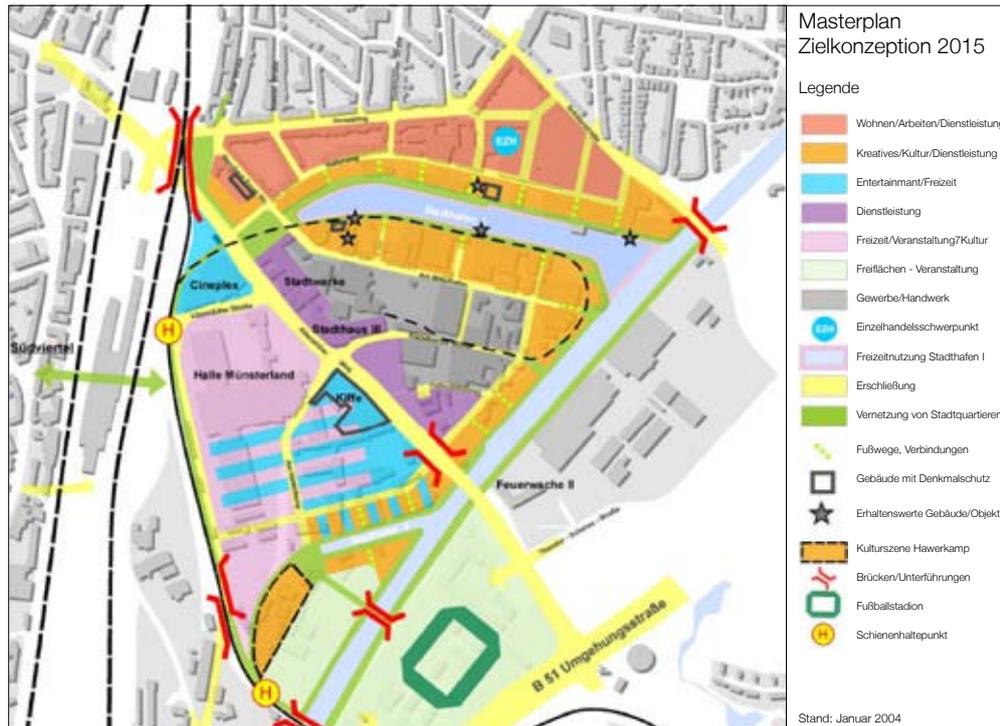
Aufgrund seiner zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und der guten Verkehrsanbindung (Bahnhof, Umgehungsstraße, Autobahn) hat das Hafenaerial, das mit 80 ha etwa genauso groß wie die Münsteraner Altstadt ist, auch eine besondere Bedeutung für die gesamtstädtische Entwicklung.

Projektbeschreibung

Die Flächen um den Stadthafen 1 befinden sich weitgehend im Eigentum der Stadtwerke Münster GmbH, einer Gesellschaft der Stadt. Die Flächen am südlichen Stadthafen 2 gehören überwiegend der Stadt. 1997 entwickelte diese in Kooperation mit den Stadtwerken Münster GmbH unter dem Leitbild „Kreativkai“ in Anlehnung an die bereits entstandenen Strukturen ein Nutzungskonzept für das nördliche Ufer des Stadthafens 1, das die Ansiedlung „kreativer Dienstleistungen und Kultureinrichtungen“ vorsah.

Die städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen begannen 1997 am Kreativkai und in dessen Umfeld mit dem Bau des Hafenplatzes, der das „Eingangstor“ zum nunmehr sichtbar und zugänglich gemachten Hafen bildet. Mit dem Neubau der Unternehmenszentrale der Stadtwerke Münster GmbH und eines städtischen Verwaltungsgebäudes setzte die öffentliche Hand deutliche Impulse für die weitere Entwicklung. Es folgten private Um- und Neubauten am Hafenplatz und Kreativkai wie die Eröffnung eines Multiplexkinos, der Ausbau der Halle Münsterland zum Congress- und Messezentrum, der Neubau einer Bank und eines Bürogebäudes und der Umbau der ehemaligen Feuerwache. Um dem gewachsenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, wurde die Haupteinfahrtsstraße, der Albersloher Weg, vierspurig ausgebaut. Am Kreativkai wurde eine Uferpromenade als öffentlicher Weg angelegt.

Flächenrecycling in Wasserlage	Stadt/Stadtteil:	Münster/Hafen, Innenstadt
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	275.543 (31.12.2009)
	Quartierstyp:	Misch- und Gewerbegebiet
	Standortgröße:	80,0 ha
	Gewässerart:	Hafen/Kanal
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung



Masterplan für die Stadthäfen Münster, Stand 2004 (Plan: Stadt Münster)

Davon ausgehend, dass die noch verbliebenen Umschlagsaktivitäten in naher Zukunft vollständig aufgegeben werden, beschloss die Stadt im Jahr 2004 einen Masterplan für die Entwicklung der Stadthäfen Münster, der die sukzessive Umwandlung des gesamten Hafensareals vorsah.

Während der südliche Bereich des Stadthafens 1 noch immer gewerblich-industriell geprägt ist, hat sich der nördliche Teil deutlich gewandelt. Hafentypische Nutzungen sind fast vollständig verschwunden. In den umgebauten Speicherbauten und Neubauten ist ein Mix aus Ateliers, Büros, Kultur und Gastronomie entstanden. Ca. 30 % der etwa 150 ansässigen Unternehmen kommen aus der Kreativwirtschaft (Medienwirtschaft, Informations- und Kommunikationstechnologie, Planung und Architektur).

Gaststätten mit Außengastronomie machen die Uferpromenade zur beliebten Ausgemeile. Zwischennutzungen wie eine Strandbar und ein Event-Restaurant oder Public-Viewing-Veranstaltungen in den leer stehenden Werkshallen eines ehemaligen Holzverarbeitungsbetriebes ergänzen das Nutzungsspektrum.

Inzwischen haben sich die Zielperspektiven, die im Masterplan 2004 festgelegt wurden, verändert. Unter intensiver Beteiligung der Eigentümer und Anwohner wird der Masterplan Stadthäfen Münster seit 2010 inhaltlich fortgeschrieben und den veränderten Zielperspektiven angepasst.

Mit dem von der Stadt beschlossenen Hafenforum wurde eine eigene Kommunikationsstruktur für den breit angelegten Beteiligungsprozess zur Fortschreibung des Masterplans geschaffen.

Vorbehaltlich der Ergebnisse des Hafenforums wird eine analoge Entwicklung zum Kreativkai an den übrigen Wasserlagen nicht mehr verfolgt. Im südlichen Stadthafen 1 wird stattdessen die Entwicklung hochwertiger Gewerbeflächen angestrebt, im Bereich des Stadthafens 2 sollen Flächen für hafensorientierte Warenumschlagfunktionen vorgehalten werden. Nördlich des Kreativkais wird die Entwicklung eines Wohnstandortes angestrebt.

Projektchronologie	
1989	Leitplan Stadterneuerung
1994	Sanierungsgebietsausweisung Bebauungsplanbeschluss
1996	Auslaufen der Erbbaurechtsverträge
1997	Beschluss zum Leitbild „Kreativkai“ Beginn der baulichen Umsetzung
2004	Beschluss des Masterplans Stadthäfen Münster
2004-2007	Moderationswerkstätten Kreativkai zur Anlage der Uferpromenade
ab 2010	Beteiligungsprozess Hafenforum Fortschreibung des Masterplans auf Basis der Ergebnisse des Hafenforums



Promenade mit Neubauten und umgenutzten Hafengebäuden am Stadthafen 1 (Foto: Stadt Münster)

Akteure und Träger

Das Projekt wird als kommunale städtebauliche Erneuerungsmaßnahme in enger Abstimmung zwischen der Planungs-, Bau- und Liegenschaftsverwaltung, Wirtschaftsförderung Münster GmbH und der Stadtwerke Münster GmbH umgesetzt.

Die Vergabe der Grundstücke an private Bauherren erfolgte bislang zum überwiegenden Teil in Erbbaurecht. Nur wenige Neubaugrundstücke am westlichen Kreativkai wurden im Rahmen von Bieterverfahren veräußert. Eines der alten Speichergebäude (Speicher II) wurde in öffentlich-privater Partnerschaft saniert und umgebaut. In dem Gebäude befinden sich heute private Ateliers und die städtische Ausstellungshalle für zeitgenössische Kunst.

Finanzierung

Die öffentliche Hand ist mit der Umgestaltung des Hafenplatzes, dem Ausbau des Verwaltungs- und Betriebsstandortes der Stadtwerke Münster GmbH, dem Umbau des Congress- und Messecentrums Halle Münsterland, dem städtischen Verwaltungsneubau sowie dem Ausbau des Albersloher Weges in erhebliche Vorleistungen gegangen. Insgesamt belaufen sich die bisherigen öffentlichen Ausgaben auf ca. 250 Mio. Euro, wovon ca. 6 Mio. Euro aus Städtebaufördermitteln finanziert wurden.

Ca. 110 Mio. Euro private Investitionen sind in die Erneuerung und den Umbau von Gebäuden bzw. die Errichtung von Neubauten geflossen.

Ziele

- Stärkung der oberzentralen Funktion der Stadt und des Wirtschaftsstandorts Münster durch die Entwicklung des Hafensareals als City-Ergänzungsgebiet mit städtischen Funktionen
- Verbesserung der räumlichen und strukturellen Vernetzung der Hafensareale mit angrenzenden Stadträumen, insbesondere mit bereits bestehenden Wohnquartieren

Maßnahmen

- Neuanlage des Hafenplatzes
- Neubau der Unternehmenszentrale der Stadtwerke GmbH
- Neubau eines städtischen Verwaltungsgebäudes
- Anlage einer öffentlichen Uferpromenade am Kreativkai
- Ausbau der Verkehrserschließung

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)

- Städtebaulicher Rahmenplan
- Masterplan
- Gutachterverfahren
- Bieterverfahren, privatrechtliche Verträge
- Runder Tisch mit Bürgerinitiative und Gastronomen
- Moderationswerkstätten zur Anlage der Uferpromenade am Kreativkai
- Hafenforum als Beteiligungsprozess zur Fortschreibung des Masterplans

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Im südlichen Bereich des Stadthafens 1 befinden sich zwei Gefahrgutlager, in deren Umkreis von 500 m keine schutzwürdigen Nutzungen angesiedelt werden dürfen, sowie das Kraftwerk der Stadtwerke Münster, dessen Lärmemissionen bei der Entwicklung von Wohnstandorten zu berücksichtigen sind. Um vorhandene Industrie- und Gewerbebetriebe in ihrem Bestand nicht zu gefährden, wurde im Bebauungsplan von 1994 der südliche Bereich des Stadthafens 1 als Industriegebiet, der nördliche als Gewerbegebiet festgesetzt. Dies ermöglichte die gewünschte Ansiedlung „kreativer“ Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, ohne den industriellen Bestand zu verdrängen.

Mit dem Auslaufen der Erbbaurechtsverträge für die Grundstücke der beiden Gefahrgutlager im Jahr 2016 und der angestrebten Verlagerung dieser Nutzungen ergibt sich die Möglichkeit für die Entwicklung einer Wohnnutzung nördlich des Kreativkais. Um

die Entwicklung von Wohn- und Gewerbenutzungen sowie die Sicherung des Kraftwerkstandortes aufeinander abzustimmen, wird die weitere Entwicklung gutachterlich begleitet. Auf der Grundlage der Erkenntnisse sollen in ausgewählten Teilbereichen des Masterplangebietes auch Gewerbebetriebe angesiedelt werden.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Erneuerung der Stadthäfen vollzieht sich im Spannungsfeld zwischen Sicherung zeitlich befristeter tradierter Hafen-Logistikfunktionen und mittel- bis langfristigen Aufwertungszielen. Die Entwicklung der Stadthäfen wurde bewusst offen gehalten und nur programmatisch festgelegt. Im Rahmen der Hafenforen wird jetzt auf die inzwischen veränderten Rahmenbedingungen eingegangen. In einem intensiven Beteiligungsprozess werden die Entwicklungsziele für die einzelnen Teilbereiche neu diskutiert.

Kontakt:

Stadt Münster
 Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
 Andreas Leifken
 Stadthaus 3
 Albersloher Weg 33
 48155 Münster
 Tel.: 0251 4926 181
 leifkena@stadt-muenster.de

Weitere Akteure:

Stadtwerke Münster GmbH

Weiterführende Informationen:

www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Siedlung/Stadteilentwicklung/Waterfront_Redevelopment/

>> Am Hafen wurden Angebote geschaffen,
 die in der Altstadt nicht möglich gewesen wären.<<

Andreas Leifken, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung, 25.08.2010



Neubauten mit Gastronomie am Nordufer (Foto: Stadt Münster), Gewerbe- und Industrieanlagen am Südufer (Foto: Machleidt + Partner)

Neustrelitz, Mecklenburg-Vorpommern

Stadthafen – Wohnen und Freizeit in der Altstadt

Ein ehemaliger Gewerbehafen wurde zu einem stadträumlich integrierten Quartier mit neuen Wohnungen in alten Speichern und einer maritimen Hafenmeile, die mit Bootshafen und Wohnmobilstellplatz einen touristischen Anlaufpunkt bildet, umgestaltet.

Kontext

Die ehemalige Residenzstadt Neustrelitz liegt am Zierker See in der Landschaftsregion Mecklenburgische Seenplatte. Mit dem Bau des Kammerkanals, der den Zierker See mit dem Woblitzsee verbindet, erhielt Neustrelitz 1842 eine Anbindung zu den mecklenburgischen und brandenburgischen Seen und einen eigenen Umschlags- und Lagerhafen. Es entstanden vier große Hafenspeicher zur Lagerung von Holz und Getreide.

Mit der Aufgabe der gewerblichen Nutzungen rund um das Hafenbecken nach der deutschen Wiedervereinigung bot sich der Stadt die Möglichkeit, zusätzlich zur Sanierung der Innenstadt einen weiteren wichtigen Impuls zur Stärkung der touristischen Standortattraktivität zu geben. Neben Freizeit, Erholung und Tourismus sollte im geplanten Stadthafenareal auch die Wohnnutzung eine wichtige Rolle spielen.

Projektbeschreibung

Ein wichtiges Ziel der Stadt war die Anbindung des neuen Stadthafens an die Altstadt und den umliegenden Siedlungsbereich. Über den Ausbau von Wegen und Straßenanschlüssen und die Anlage einer öffentlichen Hafen- und Uferpromenade wurde der neue Hafen an das Ende zweier barocker Stadtachsen angebunden. Da die Wohngebäude an diesen beiden Stadtachsen teilweise sanierungsbedürftig sind und einen erhöhten Leerstand aufweisen, hat die Stadt

diesen Gebäudebestand in das Sanierungsgebiet mit aufgenommen.

Für den Bau des Stadthafens wurde die gesamte ca. 3,4 ha große Fläche des ehemaligen Güterhafens neu geordnet und gestaltet. Ein Teil der erneuerten Fläche ist einer maritimen Hafenmeile vorbehalten. Hier ist ein neues touristisches Informations- und Dienstleistungszentrum mit Hafenmeisterei und Gastronomie entstanden. Außerdem wurde das Hafenbecken erweitert, um zusätzliche Liegeplätze für Motor- und Sportboote zu schaffen, und eine Mole als Anleger für die Fahrgastschiffahrt ausgebaut. In unmittelbarer Nähe des Hafens wurde ein Wohnmobilstellplatz errichtet. Entlang des öffentlichen Ufers reihen sich neu gestaltete Aufenthalts- und Grünräume unterschiedlichen Charakters.

Private Investoren haben bereits drei der vier Speicher vollständig saniert und mit Wohn- und Gewerbenutzung belegt. Dadurch wurde auch eine ganzjährige Belegung in Teilen des Stadthafens erreicht. Für den vierten Speicher wird ein Nutzungs- und Sanierungskonzept erarbeitet, das die Unterbringung von Gastronomie-, Beherbergungs- und Dienstleistungsunternehmen vorsieht.

Der Stadthafen ist zu einem neuen Wohn- und Freizeitort für die Stadtbewohner und ein touristischer Anziehungspunkt geworden. Wasserwanderer können von hier aus den Müritz-Nationalpark und die Mecklenburgische Kleinseenplatte erkunden.

Flächenrecycling in Wasserlage	Stadt/Stadtteil:	Neustrelitz/Altstadt
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	21.419 (30.06.2010)
	Quartierstyp:	Wohn- und Mischgebiet
	Standortgröße:	3,4 ha
	Gewässerart:	See
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung, EFRE



Der neue Stadthafen mit Anschluss an die barocken Stadtachsen (Foto: Stadt Neustrelitz)

Akteure und Träger

Zentraler Motor für die Umgestaltung des ehemaligen Gewerbehafens ist die Stadt Neustrelitz mit der BIG – STÄDTEBAU GmbH als treuhänderischer Sanierungsträger. Weitere Partner sind das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern und das Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern, Bereich Städtebauförderung und Wirtschaftsförderung als Fördermittelgeber. Der Hafen und der neue Wohnmobilstellplatz werden von der Stadt bewirtschaftet. Zwei für die Saison angestellte Hafenmeister betreiben beide Anlagen.

Finanzierung

Die Kosten der Infrastrukturmaßnahmen beliefen sich auf 5,4 Mio. Euro. Finanziert wurden sie durch die Stadt Neustrelitz, die Städtebauförderung des Bundes und des Landes sowie durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Die Speicher wurden von privaten Investoren gekauft und saniert.

Der Eigenanteil der Stadt an den Kosten für die Entwicklung des Hafens betrug ca. 2 Mio. Euro.

Projektchronologie	
1996-1999	Erstellung Gesamtkonzept und Aufstellung des Bebauungsplanes
ab 2001	1. Bauabschnitt: Hafenumbau und -erweiterung, Hafenmeile
ab 2003	2. Bauabschnitt: Uferweg und Ufergrünzug
2006	3. Bauabschnitt: Fortsetzung Uferweg und -grünzug
2008	4. Bauabschnitt: Caravanplatz
2010	Projektabschluss



Am neuen Hafenbecken (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Abschnitt des neuen öffentlichen Uferweges auf ehemals privaten Flächen (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Ziele

- Ausbau des landschaftlichen und städtebaulichen Potenzials des Stadthafens
- Öffnung der Stadt zum Wasser
- Konzentration touristischer Infrastruktur mit überregionaler Magnetwirkung u. a. für Wasserwanderer
- Ganzjährige Belebung des Uferbereichs des Zierker Sees
- Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für private Folgeinvestoren

Maßnahmen

- Anlage einer Hafensemole mit einem Leuchtturm
- Bau von Anlegestellen für die Fahrgastschiffahrt und Gastliegeplätzen für Sport- und Charterboote
- Anlage einer Multifunktionsfläche für Feste und Veranstaltungen und einer Spielfläche

- Errichtung eines Hafenmeistergebäudes mit sanitären Einrichtungen
- Errichtung eines Bootskrans und einer Slipanlage
- Anlage uferbegleitender Wegeverbindungen
- Anlage von Erschließungsstraßen
- Anlage von Parkplätzen einschließlich Stellplätzen für Reisebusse und Fahrradboxen sowie eines Wohnmobilstellplatzes
- Umbau der ehemaligen Hafenbahn zur touristischen Attraktion

Planung und Kommunikation

- Nutzungs- und Gestaltungskonzept
- Bebauungsplan
- Vereinbarung individueller Einzellösungen mit Eigentümern bzw. Pächtern zur Öffnung der in weiten Teilen privatisierten Uferzone



Neues Leben am Hafen: Blick über die Uferpromenade am erweiterten Hafenbecken mit Hafenmeisterei und Gastronomie (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Die sukzessive Entwicklung des Stadthafens mit unterschiedlichen Investoren erforderte eine Flexibilität im Städtebau. Darauf wurde bei der Erstellung des Bebauungsplans soweit wie möglich eingegangen. Die partielle Festsetzung von Mischgebieten lässt in diesem Sinne hinreichend Spielräume für die Nutzung der Bauflächen zu.

Mit der Entwicklung des Stadthafens wurde schrittweise ein öffentlicher Uferweg realisiert. Die dafür erforderliche Findung individueller Lösungen mit den Eigentümern war zeitaufwändig und erforderte großes Verhandlungsgeschick. In einem Teilabschnitt wurde von der Ausübung eines Vorkaufsrechts für die im Bauplan festgesetzten Flächen Gebrauch gemacht. Eine Bootswerft wickelt ihren notwendigen Zugang zum Wasser jetzt über den eingefriedeten öffentlichen Uferweg ab.

Auch für die Hafenenwicklung war ein langer Atem erforderlich. So konnte z. B. die aufwändige Sanierung der Speicher nur über einen langen Zeitraum umgesetzt werden. Für die Projektentwicklung und -umsetzung förderlich war die personelle Kontinuität bei den Mitarbeitern der Neustrelitzer Stadtverwaltung.

Zur Koordinierung der einzelnen Realisierungsschritte bzw. Aktivitäten in der Verwaltung wurde eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe gebildet, die über den gesamten Zeitraum die Entwicklung der Uferzone des Zierker Sees begleitete.

Innovation und Vorbildcharakter

Durch die Umgestaltung des Hafens konnte der Ort neu ausgerichtet und belebt werden. Mit der Öffnung privater Uferabschnitte wurden wertvolle landschaftliche und städtische Potenziale am Wasser erschlossen. Positive Folgeeffekte der Hafenenwicklung sind darüber hinaus Investitionen und Aufwertungen von Immobilien durch Private. Sowohl die Stadt als auch die Tourismusentwicklung der Region haben dadurch wichtige neue Impulse erhalten.

Das Konzept, Stellplätze für Wohnmobile unmittelbar am Hafen und in direkter Nachbarschaft zu Wohnnutzungen und zur Hafeneile unterzubringen, wurde anfangs kritisch gesehen, zumal die Stadt hierfür Grundstücke erwerben musste. Im Betrieb hat sich dieses Konzept als erfolgreich erwiesen, da sich positive Synergieeffekte ergaben. Die Boots- und Wohnmobilstellplatznutzung hat sich verdreifacht und die Wohnmobilmutzer sorgen für eine Belebung des neuen Quartiers.

Kontakt:

Stadt Neustrelitz
Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung
Markt 1, 17235 Neustrelitz
Tel.: 03981 253310
stadtplanung@neustrelitz.de

Weitere Akteure:

BIG – Städtebau GmbH, Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Neustrelitz

Weiterführende Informationen:

www.neustrelitz.de
www.big-bau.de



Wohnen im alten Speicher: im Vordergrund die Uferpromenade und das erweiterte Hafenbecken (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

>>Öffentlichkeit durch eine Vielfalt von infrastrukturellen Maßnahmen zu schaffen, war der Schlüssel für die erfolgreiche Stadtentwicklung am Wasser.<<

Gabriele Daedelow, Amtsleiterin Stadtplanung Neustrelitz, 23.07.2010

Stade, Niedersachsen

Salztorsvorstadt – Zentrumnahes Stadtquartier zum Wohnen und Arbeiten

Mit der Salztorsvorstadt ist in Nachbarschaft zur Stader Innenstadt ein neues Quartier mit maritimem Flair entstanden. Der alte Hafen ist ein attraktives Ziel für Stader, Gäste und Wassersportler geworden.

Kontext

Die Hansestadt Stade liegt nordwestlich von Hamburg an der Schwinge, einem Nebenfluss der Elbe. Bereits 1645 entstand östlich der damaligen Stadtbefestigung vor dem Salztor eine erste Schiffswerft, die 1758 im Zuge des Hafenausbaus durch eine neue Werft ersetzt wurde. Mit der Ansiedlung eines holzverarbeitenden Betriebs und der Norddeutschen Lederfabrik 1896 entwickelte sich die Salztorsvorstadt zum Industriestandort.

Nach dem Konkurs von Werft und Lederfabrik in den 1960er/70er Jahren und der Schließung der Holzverarbeitung 1986 stellte sich die Frage nach der Zukunft der 18,5 ha großen innenstadtnahen Industriebrache, die ein Entwicklungspotenzial für flächenintensive Nutzungen darstellte, das es in der historischen Innenstadt mit ihrer sehr kleinteiligen Baustruktur nicht gab.

1988 wurden von der Hansestadt vorbereitende Untersuchungen zur Sanierungsgebietsausweisung durchgeführt. Eine Altlastenuntersuchung ergab ein großes Konfliktpotenzial mit bestehenden Bodenverunreinigungen. Um eine Altlastensanierung in Bauabschnitten durchführen zu können, wurde das Sanierungsgebiet in zwei Teilbereiche gefasst: D1 im unmittelbaren östlichen Anschluss an die Stader Innenstadt mit geringen Altlastenverdachtsflächen und D2 im nördlichen Anschluss zwischen Hafen und Schwinge mit schwerwiegenden Altlastenverdachtsflächen.

Projektbeschreibung

Das ca. 8 ha große Sanierungsgebiet D1 wurde nach Aufnahme in das Städtebauförderprogramm 1989 im Laufe der 1990er Jahre neu geordnet. Es entlastet mit seinen Funktionen Freizeit, Dienstleistung und Verwaltung die historische Altstadt. Es entstanden ein Bürogebäude sowie das so genannte Family-Entertainment-Center „Ceck-In“, das ein Multiplex-Kino, eine Bowlinganlage, ein Hotel und gastronomische Angebote umfasst.

Die Investoren beteiligten sich an der Finanzierung der Altlastensanierung in Höhe der sanierungsbedingten Wertsteigerungen. Auf den öffentlich genutzten Flächen investierten Stadt und Land in die Beseitigung der Bodenverunreinigungen. Der Freizeitwert des Mittelzentrums Stade hat durch diese Entwicklung deutlich zugenommen. Ferner hat die erfolgreiche Umstrukturierung die Weichen gestellt für die anschließende Neuordnung der Fläche D2.

2001/02 wurden die Sanierungsziele für die ca. 10,5 ha große Fläche D2 aktualisiert, von der sehr heterogenen Bebauung sollten einige markante Gebäude als Zeugnis der ehemaligen industriellen Nutzung des Geländes sowie Hinweise auf die ehemalige Werft erhalten bleiben. Nach der förmlichen Festsetzung als Sanierungsgebiet wurde 2004 ein städtebaulicher Wettbewerb mit neun eingeladenen Büros für die Fläche durchgeführt. Ziel war die Entwicklung eines neuen, lebendigen Stadtquartiers, das

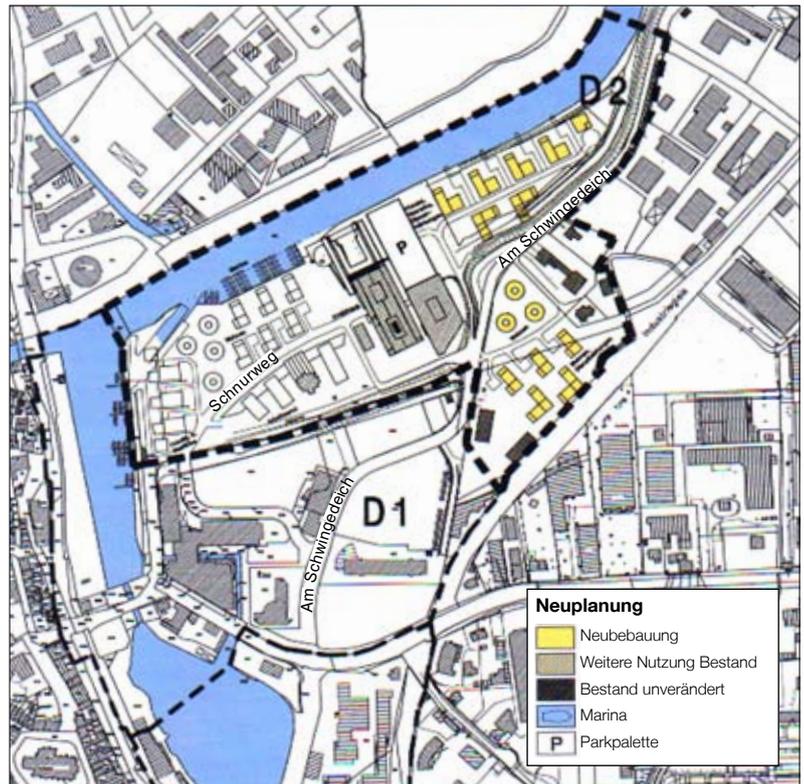
Flächenrecycling in Wasserlage	Stadt/Stadtteil:	Stade/Stadtmitte
	Einwohner (Stadt):	46.831 (31.01.2010)
	Quartierstyp:	Wohn- und Mischgebiet
	Standortgröße:	18,5 ha
	Gewässerart:	Hafen/Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Städtebauförderung

durch seine urbane Dichte der zentrumsnahen Lage Rechnung trägt. Gewinner war ein Stader Architekturbüro. Für das Sanierungsgebiet entlang der Uferkante der Schwinge bis zur ursprünglichen Halle der ehemaligen Lederfabrik wurde ein Mischgebiet vorgesehen, in dem auch die Kreisverwaltung ihren Sitz haben sollte. Nach deren Standortabsage wurden die Flächen bauplanerisch für Wohnnutzung festgesetzt. In Hafens-, Werft- und Schwingehäusern wurde Wohnen und Arbeiten ermöglicht. Die Gebäude stehen senkrecht zur Wasserkante, wodurch Zwischenräume eröffnet werden, die auch in der zweiten Reihe das Wasser erlebbar machen. Dort entstehen die Schwingehäuser als zwei- bis dreigeschossige Riegel, die teilweise aufgebrochen sind, um Sichtbeziehungen von Ost nach West zu ermöglichen. Südlich des Schnurwegs schließen sich eine Seniorenresidenz, ein Pflegeheim sowie eine Einrichtung für betreutes Wohnen mit 16 Wohnungen an. Von den historischen Bauten konnte lediglich das Maschinenhaus erhalten werden.

Die Grün- und Freiflächen teilen die Salztorsvorstadt in zwei unterschiedliche Bereiche: das urbane Stadtquartier im Westen an der Schwinge und das durch Einzelgebäude geprägte grüne Areal im Osten. Den nordwestlichen Abschluss bildet der Schützenverein mit einer begrünten Bogenschießanlage. Südöstlich des Straßenzuges „Am Schwingedeich“ findet sich neben Einfamilienhäusern ein großes Regenwasserückhaltebecken. Wärmetechnisch wird das Gebiet durch ein eigenes Heizhaus, das so genannte Energiehaus, versorgt, das Fernwärme aus Holzpellets und Gas mit einer Kapazität von 2,3 Mio. kWh produziert.

Akteure und Träger

Im Sanierungsgebiet gab es nur wenige Eigentümer, was Abstimmungen und Entscheidungen vereinfachte. Neben der Hansestadt Stade waren die Grundstücksgesellschaft Stader Hafen sowie einige Privateigentümer Partner im Sanierungsprozess. Der Hafen gehört den Stadtwerken Stade, die Schwinge als Bundeswasserstraße untersteht der Bundeswasserstraßenverwaltung. Der Schwingedeich gehört in das Eigentum des Deichverbandes 1. Meile des Alten Landes. Die städtebauliche Rahmenplanung wurde von der Hansestadt Stade in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Buttge, Stade, und dem Sanierungsträger BauBeCon erstellt.



Entwicklungskonzept für die Salztorsvorstadt (Plan: Hansestadt Stade)

HBI Immobiliendienstleister aus Nottendorf in Zusammenarbeit mit örtlichen Reedern und die Albrecht Vermögensverwaltung AVW aus Buxtehude sind die beiden größten Investoren. HBI realisierten unter anderem die Hafenhäuser für die Reederei Oltmann und ein großes Steuerbüro. Die AVW hat Wohngebäude, die Seniorenresidenz und betreutes Wohnen in mehreren Gebäuden realisiert. Das Energiehaus stammt ebenfalls aus der Feder des Büros Buttge, es befindet sich im Eigentum der Stader Stadtwerke und wird von diesen auch betrieben.

Projektchronologie	
1986	Aufgabe des holzverarbeitenden Betriebs
1988	Vorbereitende Untersuchungen
1989	Festsetzung des Sanierungsgebiets D1
1999	Fertigstellung des Entertainment-Centers in D1
2003	Festsetzung des Sanierungsgebiets D2
2004	Städtebaulicher Wettbewerb
2005	Rahmenplan
2006	Beginn der Umsetzung
2009	Fertigstellung der letzten Hochbauten
2011	Fertigstellung der letzten Erschließungsanlagen



Hafenbecken und neue Bebauung (Foto: IfS)

Finanzierung

In die Entwicklung des Gebiets wurden rund 53 Mio. Euro privat investiert. Ca. 5,3 Mio. Euro Städtebaufördermittel der Stadt, des Landes Niedersachsen und des Bundes wurden eingesetzt für die Planung einschließlich Fachgutachten, den Abriss von Gebäuden, die Ufergestaltung und die Bodenordnung. Allein die Erneuerung der Spundwände auf einer Länge von insgesamt 450 m belief sich inklusive Planungskosten auf knapp 4 Mio. Euro. Die Erstellung der öffentlichen Infrastruktur und die Sanierung der Altlasten wurden anteilig aus Sanierungsmitteln und Ausgleichbeträgen finanziert.

Ziele

- Entwicklung eines modernen Wohn- und Dienstleistungsstandortes
- Wiederherstellung und Aufwertung der maritimen Qualitäten
- Bauliche Verdichtung des Gebiets zwischen „Am Schwingedeich“ und dem Industriegleis

Maßnahmen

- Sanierung der Altlasten
- Erschließung des Geländes unter Einbeziehung des ÖPNV
- Schaffung von Freiraumqualitäten am Wasser, im Gebiet und entlang des alten Deichs
- Abbruch mangelhaft gegründeter Gebäude am Schwingeufer
- Sanierung der erhaltenen Gebäude und Gebäudeteile



Privater Bootsanleger (Foto: IfS)

- Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe und Dienstleistungsbetrieben
- Entwicklung einer Schießsportanlage

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Fachgutachten zur Gefährdungsabschätzung der Altlastensituation, zur Geruchsimmission, zum Baugrund
- Städtebaulicher Wettbewerb
- Rahmenplanung

Im Gegensatz zum ersten Sanierungsabschnitt, in dem mit einem beschlossenen Bebauungsplan gearbeitet wurde, wurde die Entwicklung im zweiten Abschnitt auf Grundlage eines Rahmenplans gesteuert. Da die Stadt auch Baugenehmigungsbehörde ist, konnte im Einzelfall flexibel reagiert werden. Seitens der Stadt wird dies als großer Vorteil gesehen.

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Zur Ermittlung des Altlastensanierungsbedarfs des Bodens und des Grundwassers wurden verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Auf dem städtischen Grundstück stellte der ehemalige Klärteich mit den abgesetzten Abwasserinhaltsstoffen der Lederfabrik eine Gefährdung für Grundwasser und Boden dar. Auf den privaten Flächen konnte eine Gefährdung des Grundwassers ausgeschlossen werden, ein Eintrag kontaminierten Stauwassers über Sickerwasser in die Schwinge wurde nur örtlich vereinzelt befürchtet. Eine Gefährdung von Menschen wurde durch die Nutzung als Park und Freizeiteinrichtungen ausgeschlossen.

Einen weiteren potenziellen Konflikt mit einer neuen höherwertigen Nutzung stellte die nördlich der Schwinge gelegene Kläranlage dar. Ein Gutachten zur Feststellung möglicher erheblicher Belastungen durch Geruchsemissionen aus der Kläranlage aus dem Jahr 1991 wurde auf Basis der Geruchsimmisionsrichtlinie (GIRL) im Jahr 2005 aktualisiert. Danach werden die Richtwerte von max. 10 % der Jahresstunden mit Geruchsimmisionen für Wohn- und Mischgebiete im gesamten Entwicklungsbereich nicht überschritten.

Die Lage und der Untergrund machen eine Pfahlgründung aller Gebäude notwendig, sie gründen 22 m tief. Aus Hochwasserschutzgründen musste das gesamte Gelände zusätzlich auf eine Höhe von 4,5 m über Normalnull aufgefüllt werden. Damit ist die Funktion des Schwingedeichs obsolet geworden, er steht für eine Erschließungs- bzw. Freizeitnutzung zur Verfügung.

Innovation und Vorbildcharakter

Die brachgefallenen innenstadtnahen Flächen der Saltorsvorstadt boten Ende der 1980er Jahre zunächst die Chance, innenstadtaffine großflächige Freizeiteinrichtungen und soziale Infrastruktur zur Ergänzung des Angebots der historischen Innenstadt zu realisieren. Nach der erfolgreichen Belegung der Flächen eröffnete im zweiten Schritt ein Masterplan privaten Investo-

ren in enger Abstimmung mit der Stadt die Möglichkeit, ein hochwertiges gemischtes Quartier für Arbeiten und Wohnen mit maritimen Flair zu entwickeln. Die Nachfrage nach diesen Lagenqualitäten ist in Stade derart groß, dass inzwischen weitere Flächen entwickelt werden.

Die erfolgreiche Umsetzung wurde durch zwei spezifische Rahmenbedingungen unterstützt: die Ausstrahleffekte des Images und des Erfolgs der Hafencity, die auch im kleineren Stade die Nachfrage nach hochwertigem Wohnen und Arbeiten am Wasser entstehen ließ, und die Realisierung durch bedeutende private Investoren.

Kontakt:

Hansestadt Stade
Kersten Schröder-Doms, Stadtbaurat
Hökerstraße 2
21682 Stade
Tel.: 04141 401-300
sbr@stadt-stade.de

Weitere Akteure:

RG Grundstücksgesellschaft Stader Hafen mbH & Co. KG
BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Bremen
Architekturbüro Buttge, Stade

Weitereführende Informationen:

www.stadt-stade.info/bauen--stadtentwicklung/stadterneuerung--sanierung/mid_38738.html

>> Die Nachfrage nach Wohnen und Arbeiten in Wasserlage ist hoch, das nächste Projekt ist der Umbau des Gasometers zu Wohnungen. <<

Kersten Schröder-Doms, Stadtbaurat Stade, 13.09.2010



Saltorsvorstadt vor und nach der Sanierung (Fotos: Hansestadt Stade, FB III)

Dortmund, Nordrhein-Westfalen

Phoenix See – Impulsgeber der Stadtentwicklung

Der neue Phoenix See mit 24 ha Wasserfläche wird zum Alleinstellungsmerkmal des Stadtteils Hörde. Die neue Wasserlage verbindet Wohnen, Gewerbe und Erholung mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes und der Emscher-Renaturierung.

Kontext

Die Umgebung von Hörde war vor der Industrialisierung durch Feuchtgebiete der Emscherniederung und Mühlenteiche geprägt. Für den Bau des Stahlwerks wurde die Niederung mit einer bis zu 10 m hohen Aufschüttung gefüllt. Die Emscher verlief seitdem verrohrt in ca. 8 m Tiefe unter dem Werksgelände im 3 km langen „Höschkanal“. Hörde selbst lag städtebaulich eingeschnürt zwischen den östlichen und westlichen Werksteilen und entwickelte sich unter der schwerindustriellen Prägung zu einem einkommensschwachen Stadtteil. Nach der Demontage des östlichen Stahlwerks lagen in direkter Nähe zum Stadtzentrum neben der bereits stillgelegten westlichen Werksfläche, die zum Technologiepark Phoenix West entwickelt wird, weitere 96 ha Industriebrache.

Da im Ruhrgebiet bereits ein Großteil der ehemaligen Insustrieflächen im Rahmen der IBA Emscher (1988-98) umgenutzt worden ist, waren gängige Motoren für die Flächenentwicklungen wie Kulturangebote in der Region bereits ausgereizt. Historische Recherchen, die Emscherrenaturierung und das vom Hochwasserschutz an dieser Stelle geforderte Retentionsbecken führten dazu, dass das Thema Wasser zum neuen Alleinstellungsmerkmal für die Entwicklung in Hörde wurde. Mit dem neuen Phoenix See wurde ein Paradigmenwechsel im Selbstverständnis der Stadt „von Dreck auf schön“, d. h. von Stahl auf Zukunftstechnologien und Wohnen am See erreicht.

Projektbeschreibung

Von der Modellierung des Sees wurden ca. 3 Mio. t Bodenaushub für Landschaftsbauwerke und zur Terrassierung der Hangkanten genutzt. Südlich und nördlich des Sees sind Wohnlagen entstanden. Am westlichen Ufer wird das Stadtteilzentrum durch einen Stadthafen, Veranstaltungsflächen und ein Mischgebiet erweitert.

Der See (ca. 700.000 m³) wird vorrangig durch Grundwasser sowie unbelastetes Regenwasser aus den neuen Baufeldern gespeist. Er ist planungsrechtlich als Talsperre entwickelt worden und dient mit einem Volumen von ca. 150.000 m³ als Retentionsraum für die zukünftig wieder offengelegte Emscher. Um auch Starkwasserereignisse bewältigen zu können, wurden ein Wehr und eine Überlaufschwelle eingebaut. Am tiefsten Punkt des Sees befindet sich ein steuerbarer Wasserablass (ein so genannter Mönch).

Die Emscher wird wieder oberirdisch in einer eingedeichten Trasse ohne direkte Verbindung zum See geführt. So werden die unterschiedlichen Ökosysteme (Fließgewässer und Stillgewässer) getrennt, eine Sedimentation im See verhindert und der See nicht durch das potenziell nährstoffreiche Wasser der Emscher belastet. Der See bildet künftig mit der renaturierten Emscher eine Gewässerlandschaft von 37 ha Größe, die als Verknüpfungsraum ein bedeutender Bestandteil des Emscher-Landschaftsparks wird.

Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Stadt/Stadtteil:	Dortmund/Hörde
Öffnung zum neuen Wasser	Einwohner (Stadt):	581.300 (31.12.2009)
Flächenrecycling in neuer Wasserlage	Quartierstyp:	Wohn- und Mischgebiet
	Standortgröße:	96,0 ha
	Gewässerart:	Stadtsee, Fluss
	Umsetzungsstand:	Seeflutung 2010-2011
	Förderung:	ÖPEL, StE



Stadtentwicklungskonzept Stand 2006 (Entwurf Phoenix See: Stadt Dortmund; Phoenix West: stegepartner Architektur und Stadtplanung)

Akteure und Träger

Auf der Grundlage einer Entwurfsvision des Architekten N. Kelzenberg hat das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund die Rahmenplanung erstellt. Die operative Durchführung des städtebaulichen Projektes hat die Stadt im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages der Phoenix See Entwicklungsgesellschaft mbH (einer 100 %-igen Tochter der Dortmunder Stadtwerke AG) übertragen.

Die Emschergenossenschaft ist im Zusammenhang der Gewässerrenaturierung zuständig für den Bau und den Unterhalt der neuen Emscher-Trasse. Sie hat dafür die zugehörigen Flächen erworben und wird in Abstimmung und im Auftrag der Stadt Dortmund auch die Gewässerbewirtschaftung des Phoenix Sees übernehmen.

Für die übergreifende Bewirtschaftung der gesamten Flächen des Projektes (der Wasserflächen, Ufer und des Straßenbegleitgrüns) und für das Veranstaltungsmanagement im neuen Hafen ist das städtische Tiefbauamt zuständig. Ein Bewirtschaftungsplan regelt die Kostenteilung für den Unterhalt zwischen der Stadt und der Emschergenossenschaft.

Finanzierung

Die Kosten für das Phoenix See-Projekt betragen ohne Grunderwerb 168 Mio. Euro.

Die Stadt Dortmund hat das Grundstück vom Voreigentümer Thyssen-Krupp erworben und unmittelbar an eine städtische Tochtergesellschaft weitergeleitet. Nach erfolgter baulicher Entwicklung der Maßnahme werden der See und die öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen an die Stadt Dortmund zurück übertragen.

Die Anlage des Sees und eines 50 m breiter Uferstreifens wurden über das Ökologieprogramm Emscher-Lippe (ÖPEL) gefördert. Die Emschergenossenschaft übernahm anteilig die Kosten des Sees, die durch den Bau des geforderten Retentionsbeckens entstanden wären (ca. 16 %) und die Kosten für den Bau der Emscher-Trasse (37,4 Mio. Euro). Der Wohnbereich und das Entree des Sees wurden durch das Landesprogramm zur Stadterneuerung (StE) gefördert.

Bereits drei Monate nach Vermarktungsbeginn für die Grundstücke am Südhang waren ein Drittel der Baugrundstücke verkauft und zwei Drittel reserviert. Es konnten höhere Erträge erzielt werden, als ohne die Seelage realistisch gewesen wären.

Projektchronologie	
1999-2000	Entwurfsvision Phoenix See, Entwicklung der Rahmenplanung
2000	Grundsatzbeschluss des Stadtrates zum Stadtentwicklungskonzept
2001	Schließung des Stahlwerkes, Gründung der Phoenix Ost Entwicklungsgesellschaft Flächenankauf, Machbarkeitsstudie (u. a. Hydraulik), Bebauungsplanbeschluss für nördliche Wohnbaufelder
2003	Aufstellungsbeschluss für weitere Baugebiete
2004	Demontage des Stahlwerkes
2005	Planfeststellungsbeschluss Phoenix See Beginn der unterirdischen Abbrucharbeiten
2007	Planfeststellungsbeschluss Emscher-Trasse
2010	Beginn der Flutung des Phoenix Sees, Erste Grundstücksverkäufe
2011	Abschluss der öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen und der Flutung Erste Hochbauten



Südhang, schematischer Schnitt mit terrassierten Baufeldern, eingedeicherter Emscher-Trasse und See (Schnitt: pesch partner architekten stadtplaner)

Ziele

Städtebau

- Stabilisierung und Stärkung des Stadtteils Hörde
- Bauliche Erweiterung des Hörder Zentrums durch das Seequartier
- Anbindung des Hörder Zentrums an den See durch städtebauliche Figurati-on von Hafenbecken, Hafenplatz
- Urbane Ausgestaltung und Ausbildung einer deutlichen Hafen- und Seekante
- Kerngebiet für Dienstleistungen, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie, Kultur
- Verlängerung des bestehenden Fußgängerbereichs ins Seequartier
- Bau von 1.000-1.200 Wohneinheiten an den Ufern des Sees und im Seequartier

Hochwasser-/Naturschutz

- Anlage eines Regenrückhaltebeckens
- Offenlegung Emscher und Hörder Bach
- Erweiterung eines regionalen Grünzugs als Teil des Emscher-Landschaftsparks

Maßnahmen

Im neuen See ist eine hohe Wasserqualität ein Muss für die Entwicklung hochwertiger Wohn- und Gewerbelagen. Darüber hinaus hat auch der Schutz der Wasserqualität in der Emscher eine große Bedeutung. Aus Kostengründen hat der See nur eine durchschnittliche Tiefe von 2,5 m erhalten.

Da erst bei einer Tiefe von 5 bis 6 m von einer nachhaltigen Selbstreinigung auszugehen ist, wird die Wasserqualität durch mehrstufige Maßnahmen sichergestellt:

- Installation einer Phosphat-Eliminierungsanlage im See
- Bodenfilter am Ausgang des Sees
- Monitoring des einströmenden Grundwassers, des Seewassers und des ausströmenden Wassers
- Bepflanzung des Sees schon während der Flutung, um gewünschten Pflanzen einen Wachstumsvorsprung zu sichern
- Einschränkung der Seenutzung durch die Gemeindegebrauchsverordnung, u. a. Bade- und Fischereiverbot
- Aufstellung eines Fischereihegeplans zur Pflege des Fischbestandes
- Zulauf aus dem Hörder Bach über die Phosphat-Eliminierung nur bei Bedarf
- Worst-case: Möglichkeit zur Leerung über den Mönch und Seesohlenabtrag

Planung und Kommunikation

- Städtebaulicher Rahmenplan
- Planfeststellungsverfahren für den See als Talsperre und die Uferbereiche
- Bebauungsplan für neue Baufelder
- Gestaltleitlinien für die Wohnungsbebauung als Bestandteil der Grundstückskaufverträge, die u. a. den Blick auf den See aus den hinteren Baureihen sicherstellen



Südhang, Baustelle mit terrassierten Baufeldern, eingedeicherter Emscher-Trasse und See (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Anfangs gab es eine große Skepsis auf allen Ebenen (Politik, Verwaltung, Bürger). Daher wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Das positive Ergebnis war eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung des Phoenix See-Projektes, das mit dem Ankauf des Areals und hohen Investitionskosten verbunden war.

Fördermittel aus dem regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm (RPW) konnten nicht in Anspruch genommen werden, da die angestrebte Mischnutzung durch den förderbedingten Ausschluss von Gastronomie, Einzelhandel und Wohnen nicht zu realisieren gewesen wäre.

Die Überlagerung von Hochwasser- und Naturschutz mit Erholung und Wohnen brachte einerseits Synergien bei der Finanzierung, bedingte aber auch einen immensen Abstimmungsbedarf. Die Bedingungen des Ökologieprogramms Emscher-Lippe (ÖPEL) schränken beispielsweise die Zugänglichkeit des Sees für den Menschen ein. Die öffentliche Nutzung der Wartungswege der Emschergenossenschaft direkt am Ufer konnte zusätzlich zum seeumgreifenden öffentlichen Wegesystem jedoch für einen Teilbereich ausgehandelt werden.

Mit dem Neubau des Sees ist die Frage der Gewässergüte verbunden. Daher sind umfangreiche Monitoringmaßnahmen entwickelt und vereinbart worden.

Innovation und Vorbildcharakter

Das Phoenix See-Projekt ist ein Beispiel für die Mehrfachüberlagerung von unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, die in der Gesamtheit eine hohe Qualität erreichen. Der Phoenix See wird zum deutlichen Zeichen der Umcodierung vom Industriestandort zu einem neuen Stadtteil, der auch Wohnen und Erholung bietet und das Stadtteilzentrum und den Naturraum stärkt. Der Phoenix See ist Freizeitsee, Imagefaktor und Talsperre in einem.

Kontakt:

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Burgwall 14
44122 Dortmund
Tel.: 0231 50-0
stadtplanungsamt@dortmund.de

Weitere Akteure:

Emschergenossenschaft

Weiterführende Informationen:

www.PHOENIXdortmund.de
www.PHOENIXseedortmund.de



Bürgerinformationen zum Phoenix See
(Stadt Dortmund, Phoenix See Entwicklungsgesellschaft, Emschergenossenschaft)

>>Ein See in der Stadt muss vielen Herren dienen.<<

Michael Lenkeit, Wirtschaftsförderung Dortmund, 03.09.2010



Städtebaulicher Rahmenplan 2009, bearbeitet (Plan: Stadtplanungs- und Bauordnungsamt Stadt Dortmund)

München, Bayern

Isar-Plan – Naturnahe Isar in urbanen Räumen

Der Isar-Plan verbindet Maßnahmen zum Hochwasserschutz mit mehr Naturnähe und neuen Erholungsqualitäten. Die umgestaltete Isaraue ist so zu einem wichtigen stadtintegrierten Erholungsraum geworden.

Kontext

Die Isar, eine der wichtigsten Lebensadern Münchens, wurde Anfang des 19. Jahrhunderts zum Schutz vor Hochwasser und zur Wasserkraftnutzung im Stadtgebiet kanalisiert und eingedeicht. Der stetige Wasserabfluss für die Wasserkraftnutzung über einen Werkskanal führte jedoch dazu, dass der Fluss bei Niedrigwasser nahezu trocken fiel und eine schlechte Wasserqualität aufwies. Außerdem erwies sich der Hochwasserschutz für die prosperierende, an den Fluss drängende Stadt als unzureichend.

Diese Mängel und Schutzerfordernisse entfachten in den 80er Jahren eine breite Diskussion, die in eine erste Planung zum Hochwasserschutz und zur Renaturierung der Isar mündete. Die ressortübergreifende Arbeitsgruppe „Isar-Plan“ entwickelte für die Gestaltung eine Mehrzielstrategie: Der verbesserte Hochwasserschutz sollte mit mehr Naturnähe und Qualität für die städtische Erholungsnutzung verbunden werden.

Projektbeschreibung

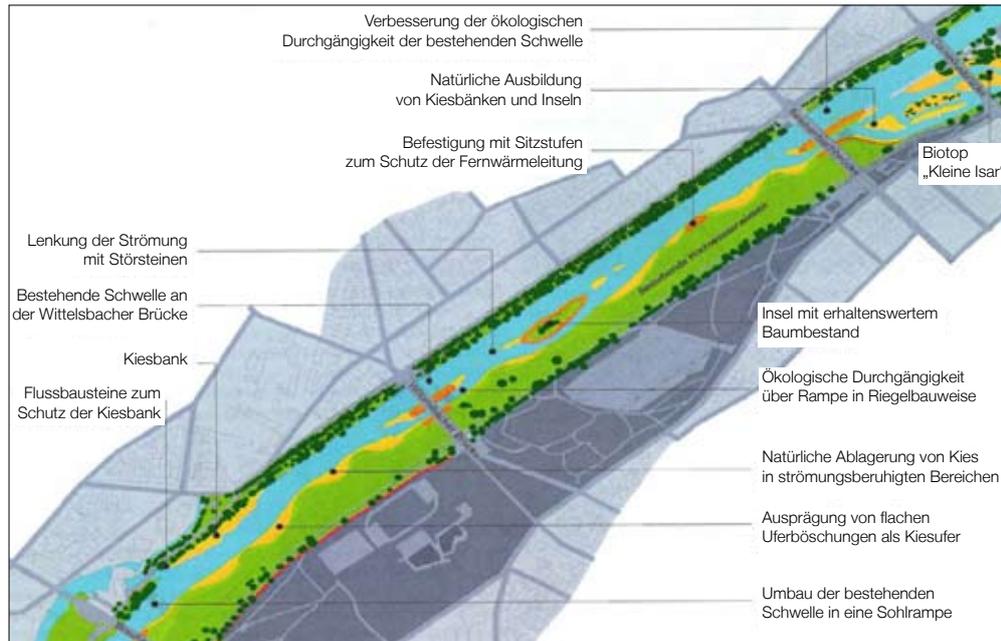
Das Planungsgebiet erstreckt sich von Süd nach Nord über eine Flusslänge von ca. 8 km im Münchener Stadtgebiet. In diesem Abschnitt sollte ein Jahrhunderthochwasser mit einem Abfluss von bis zu 1100 m³/s gefahrlos mit einem Sicherheitsabstand (Freibord) zwischen Hochwasserstand und Deichkrone von einem Meter abfließen können. Besondere Herausforderungen für die Neugestaltung der Isar-

auere stellen die vorgesehene Aufweitung des Mittelwasserbettes, die Verbindung des Flusses mit der Stadt und die Entfernung der massiven Uferbefestigungen über weite Strecken dar. Die planerischen Einwirkungen an der Isar sollten sich, soweit dies im städtischen Kontext umsetzbar war, an den natürlichen Charakter eines voralpinen Flusses anlehnen. Die Strömungs- und Strukturvielfalt, die biologische Durchgängigkeit und der Baum- und Biotopschutz waren wichtige Vorgaben, die erfüllt werden mussten. Darüber hinaus sollte die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Isar und der Au Landschaft für die Freizeit- und Erholungsnutzung verbessert werden.

In der Umsetzung ist es gelungen, der Isar wieder deutlich mehr Raum zwischen den Deichen zu geben. Eine naturnah gestaltete, durch Wege und Stege erschlossene Flusslandschaft lädt zum Spazierengehen, Radfahren, Picknicken und Grillen ein. Für den innenstadtnahen Isarabschnitt wurde in einem Wettbewerbsverfahren eine urbane Gestaltung gefunden. Parallel zum Projekt Isar-Plan haben die Stadt München und die Isar-Anliegerkommunen mit finanzieller Unterstützung des Freistaats Bayerns ihre Abwasseranlagen ausgebaut. In der Folge konnte die Wasserqualität verbessert werden, so dass in der Isar wieder gebadet werden kann.

Da die Isaraue ein wichtiger Identifikationsraum für München ist, wurde der Planungsprozess von Beginn an von einer intensiven Diskussion in der Bürgerschaft begleitet.

Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Stadt/Stadtteil:	München
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	1.330.440 (31.12.2009)
Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle	Quartierstyp:	Zentrum
	Standortgröße:	8,0 km
	Gewässerart:	Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	Landes-/Kommunalmittel



Vorentwurf für den innerstädtischen Isarabschnitt (Plan: Wasserwirtschaftsamt München)

Akteure und Träger

Projektträger sind der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München. Die Entwicklung wurde maßgeblich durch die Arbeitsgruppe „Isar-Plan“ gesteuert, die sich aus dem Wasserwirtschaftsamt (WWA) München, dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München zusammensetzt.

Der Gewässerkörper der Isar liegt im Zuständigkeitsbereich des Wasserwirtschaftsamtes (Freistaat Bayern). Die Unterhaltung der Landflächen zwischen den Deichkronen hat das Baureferat der Stadt München übernommen. So ließen sich die Ausstattungselemente und Angebote für die Erholungsnutzung (Wege, Beschilderung, Müllbehälter) in der Aue verwirklichen. Die rechtliche Grundlage für die Abgrenzung der Zuständigkeiten bildete eine Nutzungsvereinbarung zwischen Stadt und Staat von 1905 zur Flussbewirtschaftung für die Wasserkraftnutzung.

Finanzierung

Die Gesamtkosten des Projektes von ca. 35 Mio. Euro für Planung, Bau und Abwicklung der Hochwasserschutz- und Renaturierungsmaßnahmen tragen zu 55 % der Freistaat Bayern zu 45 % die Landeshauptstadt München. In die Verbesserung der Gewässerqualität der Isar auf ca. 100 Flusskilometern wurden von der Stadt München und den Anliegergemeinden zu-

sätzlich ca. 25 Mio. Euro investiert. Das Bayerische Umweltministerium stellte hierfür ca. 9 Mio. Euro an Zuschüssen zur Verfügung.

Besonders kostenintensiv war die stellenweise Sicherung der bestehenden Deiche durch Erdbetonwände. Durch den Einbau von Bentonitkernen konnten die vorhandenen Deiche stabilisiert und gleichzeitig der wertvolle Altbaumbestand auf den Deichhängen gesichert werden (Kosten: 1.500 Euro/m).

Der Hochwasserschutz sowie die Diskussion über Klimaveränderungen und Veränderungen der hydrologischen Bedingungen durch die Häufung von Hochwasserereignissen waren ein entscheidender Motor für die Finanzierung des Projektes.

Projektchronologie	
1985	1. Beschluss im Stadtrat
1987	Expertenkolloquium
1988	1. Planung zum Hochwasserschutz und zur Renaturierung des WWA München
1989	Beginn der Öffentlichkeitsphase
1995	Gründung der Arbeitsgruppe „Isar-Plan“
2000	Beginn der Umsetzung
2003-2004	Realisierungswettbewerb innerstädtischer Bauabschnitt Vertiefung 1./2. Preis
2008-2011	Umsetzung innerstädtischer Bauabschnitte
2011	Projektabschluss



Blick vom Turm des Deutschen Museums (Foto: Landeshauptstadt München, Baureferat)



Isar-Modell (1:20): Abflusssimulation der TU München (Foto: Wasserwirtschaftsamt München)

Ziele

- Verbesserung des Hochwasserschutzes
- Herstellung eines naturnahen Zustandes von Isar und Aue, Vernetzung der Lebensräume der Flusslandschaft und Verbesserung der Wasserqualität
- Erhöhung der Restwasserführung in der Isar beim Betrieb der drei vorhandenen Kanalwasserkraftwerke
- Gestalterische Aufwertung, Verbesserung des Erholungswertes und der Erlebbarkeit der Flusslandschaft

Maßnahmen

Hochwasserschutz/Renaturierung

- Simulierung der veränderten Hydraulik und Geschiebeführung im innerstädtischen Bereich anhand eines Modells
- Umbau der hart verbauten steilen Ufer in flache Kies- und Entwicklungsufer
- Aufweitung des kanalisierten Flussbettes von 45 m auf teilweise bis zu 90 m
- Entwicklung von Kiesinseln, die sich durch eine eigendynamische Verlagerung verändern
- Umbau naturferner technischer Sohlabstürze in naturnahe aufgelöste Blocksteinrampen, um Durchgängigkeit zu gewährleisten
- Dynamische Gewässerentwicklung in ungesicherten Ufer-/Fließstrecken
- Erhöhung und Verbreiterung vorhandener Deiche und teilweise Stabilisierung durch Einbau einer Dichtwand
- Ansaat von heimischen Kräuter- und Grassamen zur Entwicklung artenreicher Trockenwiesen

Städtebau/Erholung

- Abflachung der Ufer und des Vorlandes (Uferwiesen) zur Erhöhung der Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Flusses
- Anbindung vorhandener Fuß- und Radwege und Schaffung freier Zugänge zum Wasser
- Aufstellen von Müllbehältern, Aschecontainern für die Grillnutzung, Imbisshäuschen und mobilen Toiletten
- Umrüstung mehrerer Klärwerke zur Verbesserung der Wasserqualität (Bestrahlung des gereinigten Abwassers mit UV-Licht)

Planung und Kommunikation

- Realisierungswettbewerb mit anschließendem Mediationsverfahren für den innerstädtischen Bauabschnitt der Isar als Plattform für den Austausch interessierter Bürger und Akteure
- Öffentliche Diskussion und Erörterung verschiedener Varianten der prämierten Arbeiten in Einwohnerversammlungen in angrenzenden Stadtteilen
- Planungsspaziergänge und Baubegehungen mit Verbänden und Bezirksausschüssen zur Kommunikation und Umsetzung des Leitbildes
- Durchführung von Presseterminen zum Start und Ende der Bauabschnitte

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Die Verständigung über das Leitbild „Naturnahe Isar in urbanen Räumen“ hat ein Jahr der Diskussion benötigt. Die Planungsspaziergänge zu Flussabschnitten, die dem neuen Leitbild bereits nahe kamen, waren hilfreich, um festgesetzte Bilder in den Köp-

fen der Beteiligten zu ändern. In der Rückschau zeigt sich, dass eine frühe Beteiligung der Verbände und Interessengruppen den Planungs- und Überzeugungsprozess befördert hat. Bei neuartigen Konzepten sollten die örtlichen Initiativen und Verbände daher rechtzeitig in die Leitbildfindung einbezogen werden.

In der Nutzung der Isar-Aue treten Konflikte zwischen verschiedenen, z. T. divergierenden Interessengruppen auf (Fußgänger/Radfahrer, Badende/Hundebesitzer, Nutzer in den Abend- und Nachtstunden/Anwohner). Ein von der Stadt eingesetzter Sicherheitsdienst soll für eine verträgliche Nutzung sorgen. Er kontrolliert u. a., dass das Grillen nur über offenen Feuerstellen erfolgt und dass im Überschwemmungsreich keine großen Gegenstände wie Bierische aufgestellt werden. Eine wichtige Kümmererfunktion übernehmen auch die Flussmeister, die regelmäßige Kontrollgänge machen.

Innovation und Vorbildcharakter

Mit dem Projekt wurde bewusst die Entscheidung getroffen, dass zwischen den Deichen auch Serviceleistungen für die Erholungsnutzung der Stadtgesellschaft Raum finden sollen. Der Isar-Plan ermöglicht viele Freizeitnutzungen in der Aue. Hierzu zählen auch Angebote, die in vielen Grünanlagen nicht zulässig oder möglich sind, wie das Grillen und Baden. Der Isar-Plan verbindet

darüber hinaus erfolgreich den Hochwasserschutz und die Renaturierung im städtischen Kontext miteinander. Auch für die Pflanzen- und Tierwelt konnten neue Qualitäten geschaffen werden.

Die interdisziplinäre und verwaltungsübergreifende Projektentwicklung und -durchführung war ein Gewinn für das Projekt. Staatliche Wasserwirtschaft und Stadt haben sich gegenseitig unterstützt und verstärkt; auch in der politischen Diskussion wirkte die Arbeitsgemeinschaft stabilisierend. Darüber hinaus war das „Prinzip des Großen Ziels und der kleinen Schritte“ wichtig, um die politischen Gremien bei der Planung mitzunehmen.

Kontakt:

Landeshauptstadt München, Baureferat Tiefbau
Abt. Ingenieurbauwerke und Gewässer
Friedenstraße 40
81660 München
Tel.: 089 233-61426
rathaus@muenchen.de

Wasserwirtschaftsamt München
Heßstraße 128
80797 München
Tel.: 089 21233-2601
poststelle@wwa-m.bayern.de

Weitere Akteure:

Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München; Bayerisches Landesamt für Umwelt, Augsburg

Weiterführende Informationen:

www.neues-leben-fuer-die-isar.de
www.wasserwirtschaftsamt-muenchen.de



Treppenanlage an der Weideninsel (Foto: Landeshauptstadt München Baureferat)

>>Der Fluss, aber auch die Bewohner sollten durch die Umgestaltung mehr Raum in der Isar-Aue erhalten.<<

Daniela Schaufuß, Landeshauptstadt München, Baureferat, 15.06.2010



Innerstädtischer Isarabschnitt vor und nach der Umgestaltung (Fotos: Wasserwirtschaftsamt München)

Bremen

Überseestadt – Standort der Möglichkeiten

In Bremen entsteht auf 300 ha ehemaligen Hafenumflächungen ein neuer, gemischt genutzter Stadtteil mit traditionellem Gewerbe, neuen Dienstleistungen und modernen Wohn- und Arbeitsformen: die Überseestadt.

Kontext

Die Anlage der nordwestlich der Bremer Innenstadt gelegenen Hafenreviere rechts der Weser datiert aus der Zeit zwischen 1887 (Europahafen) und 1906 (Überseehafen). Gut 100 Jahre später machten Globalisierung und eine sich rasch entwickelnde Containerschiffahrt die Bremer Häfen, die klassische Stückguthäfen waren, gegenüber den Seehäfen relativ unattraktiv und führten zu einer teilweisen Aufgabe der Hafennutzung. Zudem waren die Kajen sanierungsbedürftig geworden.

Im März 1998 fasste die Bremer Bürgerschaft den Grundsatzbeschluss zur Entwicklung des knapp 300 ha großen Sondergebietes Hafen, das umschlossen war von überregional bedeutsamen Straßentrassen, Eisenbahndämmen und der Weser – eine Insel in unmittelbarer Nähe der Innenstadt. Erste Vermarktungsbemühungen mittels eines europaweit ausgeschriebenen Bieterverfahrens scheiterten jedoch. Zu groß waren die Potenziale und zu unklar die Entwicklungsoptionen.

Projektbeschreibung

2000 beschlossen der Bremer Senat und die Bürgerschaft die von der Stadt Bremen erarbeitete „Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung des Hafenreviers rechts der Weser“ sowie die Gründung einer Entwicklungsgesellschaft, der Überseestadt GmbH, und die Gründung des Sondervermögens Überseestadt.

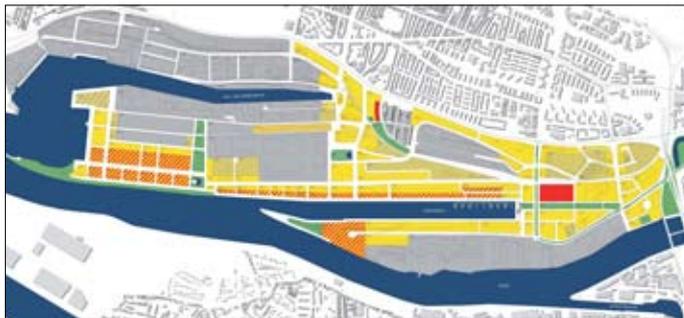
Um Gewerbeflächen für neue Unternehmen zu gewinnen, war bereits 1998 das Hafenbecken des Überseehafens verfüllt worden. Im November 2002 eröffnete nach 1½-jähriger Bauzeit der neue Bremer Großmarkt auf der Fläche des ehemaligen Überseehafens. Es folgte die Sanierung des denkmalgeschützten Speichers XI durch einen privaten Investor. Als erste Nutzer zogen 2003 die Hochschule für Künste, das Hafencenter, ein Designzentrum und das Infocenter Überseestadt ein.

Auf der Grundlage der Entwicklungskonzeption wurde der Masterplan für die städtebauliche Entwicklung der Überseestadt erarbeitet, der seit 2003 Basis für die weiteren Konkretisierungs- und Umsetzungsschritte ist. Der Masterplan trifft differenzierte Aussagen zu den einzelnen Quartieren, die sich nach Eigentumsverhältnissen, Bebauungs- und Nutzungsstruktur, Erschließungssituation, Lagemerkmalen und Handlungserfordernissen deutlich unterscheiden.

Von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung der Überseestadt war zunächst ihre verkehrliche Anbindung an die Innenstadt und interne Erschließung durch den Aus- und Neubau von Straßen, den Bau einer Straßen- und Eisenbahnbrücke und die Schaffung einer Straßenbahn-anbindung.

Neuordnungsbedarf wies vor allem der östliche Teil der Überseestadt auf. Hier sind durch eine neue Straßen- und Straßenbahn-anbindung an die Bremer Innenstadt sowie die Gestaltung von zentralen Grünflächen

Verknüpfung bestehender und neuer Nutzungen	Stadt/Stadtteil:	Bremen/Überseestadt
Flächenrecycling in Wasserlage	Einwohner (Stadt):	547.340 (31.12.2010)
	Quartierstyp:	Misch- und Gewerbegebiet
	Standortgröße:	300,0 ha
	Gewässerart:	Hafen, Fluss
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	ISP, EFRE, GA, GRW, GVFG



Nutzungskonzept Überseestadt (Plan: Hansestadt Bremen)



Grünkonzept Überseestadt (Plan: Hansestadt Bremen)

Standorte mit hoher Lagegunst entstanden. Die inmitten des Bestands gebildeten Neuordnungsflächen sind in ihren Nutzungen so gestaffelt, dass gegenseitige Beeinträchtigungen vermieden werden sollen. Nicht nur an den attraktiven Wasserlagen soll Wohnen realisiert werden, dafür sind mehrere Bereiche als Mischgebiete festgesetzt.

Am Europahafen stand und steht die Sicherung der Kajen an. Fertig gestellt sind die Erneuerung der nördlichen Kaje mit neuer, abgetreppter Spundwand sowie der Hochwasserschutz am Hafenkopf. Die Flächen im Norden und Süden des Europahafens stehen für differenzierte Mischnutzungen zur Verfügung. Entstanden sind Porthäuser und ein Krankenhaus. Der westliche Teil der neu entstandenen Fläche nördlich des Europahafens zwischen Weser, Wendebecken sowie Holz- und Fabrikhafen wird durch private Investoren nach erfolgreichem Anhandgabevertrag zu einem Mischgebiet mit Dienstleistungen und Wohnen entwickelt.

Akteure und Träger

Die Gesamtprojektleitung liegt beim Senator für Wirtschaft und Häfen in Zusammenarbeit mit dem Senatsbaudirektor. Sie wird unterstützt durch eine monatlich tagende Steuerungsrunde, bestehend aus der Projektleitung des Sonderprojekts Überseestadt, dem Abteilungsleiter des Wirtschaftsressorts beim Senator für Wirtschaft und Häfen sowie Vertretern der beteiligten Ämter beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr.

Zur operativen Umsetzung wurde 2000 eine eigenständige Gesellschaft, die Überseestadt GmbH, gegründet, die Mitte 2006 als Sonderprojekt Überseestadt in die WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH eingegliedert wurde. Die Projektleitung wurde beibehalten, sie wird durch den Geschäftsführer der WFB, den Senatsbaudirektor und den Abteilungsleiter des Wirtschaftsressorts

wahrgenommen. Zusätzlich wurde zu Beginn des Projekts ein Beirat aus Vertretern von Bestandsunternehmen, Projektentwicklern, den Ortsämtern West und Mitte, den baupolitischen Sprechern der Parteien, sowie Vertretern der Handelskammer und der Architektenkammer Bremen und Investoren gebildet, der die Projektentwicklung begleitete und Mittler in eine breite Öffentlichkeit war.

Finanzierung

Die Entwicklungskosten werden bis 2025 auf insgesamt ca. 350 Mio. Euro geschätzt. Die Mittel werden schwerpunktmäßig durch Bremen bereitgestellt. Neben den

Projektchronologie	
1998	Beschluss Umstrukturierung Hafenbereich
2000	Beschluss Entwicklungskonzeption Gründung der Überseestadt GmbH
2002	Beschluss B-Plan Großmarkt und Verlagerung Großmarkt Eröffnung der neuen Verkehrserschließung
2003	Umnutzung des sanierten Speichers XI
2004	Fertigstellung weiterer Straßen- und Wegeanbindungen
2005	B-Plan-Aufstellungsbeschluss Hafenkante Sanierung des denkmalgeschützten Speichers Wiedernutzung Alte Feuerwache durch Dienstleistungsunternehmen u. Gastronomie
2006	Fertigstellung erster Porthäuser am Europahafen Fertigstellung der Innenstadtanbindung inkl. ÖPNV
2007	Entscheidung zu 1. Freiflächenwettbewerb
2008	Fertigstellung Newports Bürolofts am Europahafen
2009	Verlängerung Flaniermeile „Schlachte“ Abschluss nördlicher Sanierungsabschnitt Europahafen Fertigstellung Park im östlichen Bereich
2010	Fertigstellung Landmark Tower



Blick auf Bestandsbetriebe (Foto: IfS)

Grundstückserlösen, die einen kleinen Teil der Investitionskosten abdecken, konnten zur Finanzierung auch Drittmittel erworben werden. So wird die Kajensanierung und Erhöhung der Hochwasserschutzlinie aus der Gemeinschaftsaufgabe (GA) Agrarstruktur und Küstenschutz kofinanziert. Des Weiteren sind Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der Gemeinschaftsaufgabe der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) zur Neuordnung der Überseestadt geflossen.

Ziele

- Entwicklung der Überseestadt als Gewerbe- und Dienstleistungsstandort
- Ansiedlung von Wohnnutzung, wo immissionsschutzrechtlich möglich
- Auflockerung der linearen städtebaulichen Struktur durch differenzierte Ausformung einzelner Quartiere

Maßnahmen

Städtebau

- Verfüllung des Hafenbeckens Überseehafen und Umsiedlung des Großmarkts auf die neu entstandene Gewerbefläche
- Neubau einer internen Erschließung und einer Anbindung an die Innenstadt inklusive Straßenbahn und Neubau einer Straßen- und Eisenbahnbrücke
- Unterstützung privater Investoren, z. B. durch Verlagerung öffentlicher Nutzungen (Hochschule der Künste)



Jahn-Hochhaus am neu entstandenen Hilde-Adolf-Park (Foto: IfS)

- Gewährleistung von Bestandsschutz und Erweiterungsmöglichkeiten für Unternehmen
- Anlage öffentlicher Freiflächen
- Akquisition und Betreuung privater Investoren und Projektentwickler

Hochwasserschutz

- Erhöhung der Deichlinie entsprechend dem Generalplan Küstenschutz
- Stufenweise Sicherung und Sanierung der Kajen im Bereich Europahafen

Planung und Kommunikation

- Entwicklungskonzeption
- Bebauungsplanung
- Masterplan
- Strukturkonzept zur Entwicklung der Hafenvorstadt
- Gutachten
- Internationale Wettbewerbe für die Gestaltung von Freiflächen

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Eine Herausforderung stellte die Sicherung von Bestandsunternehmen und gleichzeitige Umwandlung zum modernen Dienstleistungs- und Wohnstandort dar. Die Flächen sind durch Lärm- und Geruchsmissionen aus der gewerblich-industriellen Nutzung belastet. Das Interesse der emittierenden Betriebe am weiteren Betrieb und ggf. auch der Erweiterung ihrer Anlagen musste mit dem Bedürfnis der zukünftigen Bewohner nach angemessenen Lebens- und Arbeitsbedingungen in Einklang gebracht werden.

Dazu wurden drei Aspekte betrachtet: Feinstaubimmissionen, Verkehrslärmbelastung und Lärmbelastungen aus gewerblicher Nutzung. Mittels flächenbezogener Schallpegelberechnungen wurden Flächen abgegrenzt, auf denen im Mischgebiet unter der Maßgabe, dass Tagwerte von 60 db (A) außen und 45 db (A) innen eingehalten werden, Wohnen zulässig sein sollte. Potenzielle Geruchsmissionen wurden entsprechend der Geruchsmissionsrichtlinie (GIRL) untersucht. Danach sind in Allgemeinen Wohngebieten 10 % und in Mischgebieten 15 % der Jahresstunden Geruchsbelastungen zumutbar. Für die Gebiete in der Überseestadt wurde nach Beratung mit Juristen, der Gewerbeaufsicht sowie Umweltverbänden und Vertretern der Gesundheitsverwaltung u. a. eine 15 %ige Überschreitung zugelassen.

Um den Bestandsschutz zu gewährleisten, wurden im Bebauungsplan umwelttechnische Maßnahmen als Vorsorge für zukünftige Nutzer festgesetzt und mit den Bestandsunternehmen eine vertragliche Vereinbarung zur Duldung der Lärm- und Geruchsmissionen inklusive einer grundbuchlich abgesicherten Grunddienstbarkeit getroffen. Seitens der Immissionsschutzbehörde wurden verbindliche Erklärungen zum Umgang mit den Festsetzungen des Bebauungsplans abgegeben, um Planungssicherheit zu gewährleisten und den Betrieb der Unternehmen sicherzustellen.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Stärke der Entwicklungsbestrebungen in der Überseestadt liegt im Umgang mit den Bestandsunternehmen, ihre Befürchtungen werden ebenso ernst genommen wie die Fürsorgepflicht für zukünftige Nutzer. Eine enge Abstimmung mit den Bestandsunternehmen hat überhaupt erst die bisher erreichten Entwicklungen ermöglicht.

Die Wertschätzung des Überseehafens durch lokale und regionale Investoren und Projektentwickler zeigt darüber hinaus Erfolg, mittlerweile kann von einer fast selbsttragenden Dynamik der Entwicklung ausgegangen werden. Die hohen öffentlichen Vorleistungen haben zur deutlichen Aufwertung der Überseestadt und Aneignung durch die Öffentlichkeit geführt.

Kontakt:

WFB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
Jons Abel
Langenstraße 2-4, 28195 Bremen
Tel.: 0421 9600-10
mail@wfb-bremen.de

Senator für Wirtschaft und Häfen
Ref. Gewerbe- und Regionalplanung
Simone Geßner
Zweite Schlachtpforte 3
28195 Bremen
Tel.: 0421 361 8706
simone.gessner@wuh.bremen.de

Weiterführende Informationen:

www.ueberseestadt-bremen.de

>> Statt auf andere Projekte zu schauen, auf endogene Potenziale setzen! <<

Simone Geßner, Senator für Wirtschaft und Häfen, Ref. Gewerbe- und Regionalplanung, 17.06.2010



Links: Blick in Richtung Hafenkopf, Europahafen 2010 (Foto: IfS)



Blick vom Hafenkopf auf verkürzte Spundwand und Porthäuser am Europahafen (Foto: IfS)

Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen

Medienhafen – Zentrumserweiterung durch Hafententwicklung

In Düsseldorf ist es seit den 1980er Jahren gelungen, in mehreren Entwicklungsschritten ehemalige Hafenbereiche in die Innenstadtentwicklung einzubeziehen und flexibel auf die Nutzungsanforderungen der Öffentlichkeit und privater Investoren zu reagieren.

Kontext

Das Projektareal des Düsseldorfer Medienhafens liegt unmittelbar am Rheinufer und schließt sich in südwestlicher Richtung an die zentralen Geschäftsbezirke der Innenstadt an. Eine Grundsatzentscheidung über die Umnutzung des innenstadtnahen Hafensareals wurde bereits Mitte der 1970er Jahre durch den Rat der Stadt Düsseldorf getroffen. Die bisherige Entwicklung lässt sich in drei räumliche Bereiche und Zeitphasen unterteilen. Dabei verlief die Entwicklungssachse von den unmittelbar an das Stadtzentrum grenzenden Bereichen im Nordosten in Richtung des südwestlich auf einem Rheinknie gelegenen Düsseldorfer Haupthafens.

Im Zeitraum zwischen 1976 und 1991 wurden auf der Fläche des ehemaligen Zollhafens nach dessen Auffüllung der neue Landtag, der Rheinturm und das Landesstudio des Westdeutschen Rundfunks errichtet. Zwischen 1985 und 2003 fand die Umwandlung einer großen Fläche des ehemaligen Handelshafens in den Medienhafen statt. Seit 1993 wird die Entwicklung der ehemaligen Kaianlage im Bereich Speditionstraße/Franziusstraße betrieben, die aktuell etwa zu 50 % realisiert ist.

Aufgrund der positiven Entwicklung des Standorts werden seit dem Jahr 2003 unterschiedliche Perspektiven für die Einbeziehung weiterer Flächen des Düsseldorfer Wirtschaftshafens in das Restrukturierungskonzept diskutiert.

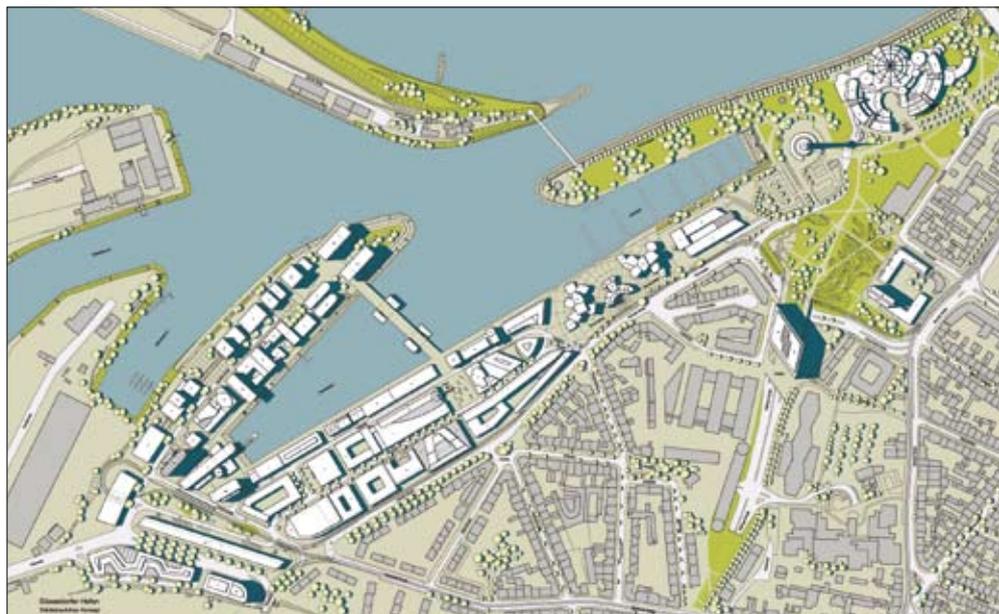
Projektbeschreibung

Die Entwicklung des Medienhafens begann 1985 mit der Entscheidung der Stadt Düsseldorf, ein Cluster für Medien und kreative Berufe sowie ergänzende kulturelle und gastronomische Angebote in zentraler Lage am Rhein zu realisieren. Dabei sollte die Struktur der Baufelder aus der alten Hafennutzung beibehalten und die Möglichkeit zur Realisierung individueller und möglichst hochwertiger architektonischer Lösungen gegeben werden.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Konversion des ehemaligen Handelshafens zum Medienhafen wurde in der dritten Entwicklungsphase auch die Kaianlage entlang der Speditionstraße in den Restrukturierungsprozess des Hafens einbezogen. Die Umsetzung der am östlichen Ufer der Speditionstraße gelegenen Projekte ist nahezu abgeschlossen. Die Projekte am westlichen Ufer der Speditionstraße befinden sich derzeit noch in der Planungsphase.

Das Vorrücken der Planung in Richtung des gewerblich genutzten Düsseldorfer Stadthafens mit dem Kraftwerk Lausward offenbarte drohende Nutzungskonflikte zwischen den Bestandsbetrieben und den vorgesehenen Nutzungen. Ein Gutachten zur „Perspektive für den Düsseldorfer Hafen“ diente der Klärung der weiteren Entwicklungsperspektive zwischen den beteiligten Akteuren. Auf Grundlage des Diskurses wurden 2003 Aufstellungsbeschlüsse für vier Bebauungspläne zur weiteren Nutzung des Hafensareals

Verknüpfung bestehender und neuer Nutzungen	Stadt/Stadtteil:	Düsseldorf/Medienhafen
Öffnung zum Wasser	Einwohner (Stadt):	582.664 (31.12.2008)
Flächenrecycling in Wasserlage	Quartierstyp:	Kern- und Mischgebiet
	Standortgröße:	40,0 ha
	Gewässerart:	Fluss/Hafenbecken
	Umsetzungsstand:	Realisierung
	Förderung:	keine



Gestaltungsplan Medienhafen, Strand 2003 (Plan: Remscheid Comes Architekten)

sowie Änderungen des Flächennutzungsplans im Bereich des Wirtschaftshafens getroffen.

Die Flächen im Bereich der Speditionsstraße West sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu großen Teilen als Mischgebiete festgesetzt worden, um auch Wohn- und Wohnfolgenutzungen zu ermöglichen, die innerhalb des Projekts bisher nicht realisiert worden sind. Nach der Beilegung eines Rechtsstreits über die Zulässigkeit von Wohnnutzung im Bereich der westlichen Speditionsstraße zwischen der Bezirksregierung und der Stadt Düsseldorf soll der Bebauungsplan in diesem Bereich im Frühjahr 2012 rechtskräftig und damit die Entwicklung von Wohnungsbau möglich werden.

Akteure und Träger

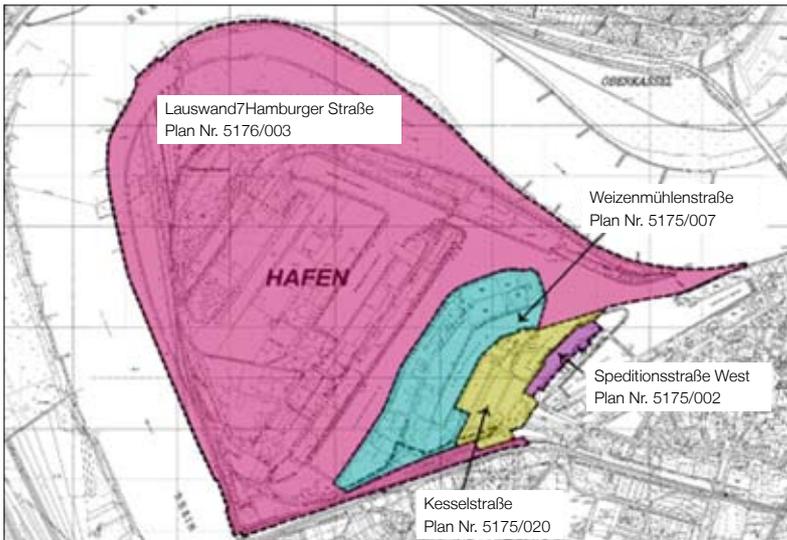
Das Projektareal befand sich im Eigentum der Stadtwerke Düsseldorf, wodurch die Kommune unmittelbaren Einfluss auf die Planung nehmen konnte. Die Koordinierung der Grundstücksverwertung und des Infrastrukturausbaus erfolgte durch einen Hafenkoordinator, der unmittelbar der Verwaltungsspitze zugeordnet war. Der Infrastrukturausbau erfolgte unter Federführung des Tiefbauamts der Stadt Düsseldorf.

Des Weiteren wurde das Projekt durch einen verwaltungsinternen Arbeitskreis begleitet, so dass eine unmittelbare Einbeziehung der beteiligten Fachverwaltungen (u. a. Bauaufsicht, Umweltamt, Liegenschaftsamt, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Wirtschaftsför-

derung und Neuss Düsseldorfischer Häfen) stattfand.

Die Grundstücke wurden durch das Liegenschaftsamt in Abstimmung mit den Stadtwerken Düsseldorf veräußert. Die Absicherung der angestrebten Nutzungen sowie der architektonischen Qualitäten mit den einzelnen Investoren erfolgte mit Hilfe verbindlicher Festlegungen im Rahmen der Kaufvertragsabschlüsse.

Projektchronologie	
1973	Gutachten über die städtebaulichen Aspekte einer veränderten Nutzung der citynahen Hafenbereiche
1976	Beschluss der Stadt Düsseldorf zur Freigabe eines Teils des Hafens für die künftige städtebauliche Entwicklung
1978	Sanierungsgebietsausweisung des Berger- und Zollhafens
1979-1991	Bau des neuen Landtags, Rheinturms und des WDR-Sitzes nach Verfüllung des Hafenbeckens
1985-2003	Beschluss zur Freistellung des Handels- und Entwicklung des Medienhafens
seit 1993	Beschluss zur Freistellung und Entwicklung des Bereichs Speditionsstraße
2002	Gutachten zur „Perspektive für den Düsseldorfer Hafen“
2003	Einleitung der Bebauungsplanverfahren Kesselstraße und Weizenmühlenstraße Sicherung des Wirtschaftshafens
2004	Dynamisches Struktur- und Umsetzungs-konzept
2012	Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Speditionsstraße West und anschließende Bebauung



Übersicht Bebauungspläne für die Hafententwicklung (Plan: Stadt Düsseldorf)

Finanzierung

Im Rahmen der Sanierungsgebietsfestsetzung des 1. Entwicklungsabschnitts (Berger- und Zollhafen) wurden die Kosten für Entschädigung und Verlagerung von Betrieben, Abbruch- und sonstige Erschließungsmaßnahmen anteilig durch den Bund und das Land Nordrhein-Westfalen gefördert.

Die Entwicklung des Medienhafens (2. Entwicklungsabschnitt) erfolgte ohne die Inanspruchnahme öffentlicher Fördermittel. Die erforderlichen Verlagerungs-, Abbruch- und Erschließungsmaßnahmen wurden durch die Stadt Düsseldorf als Erschließungsträger aufgebracht. Die angefallenen Kosten sind anschließend über die Grundstücksverkäufe refinanziert worden.

Die inneren Erschließungsmaßnahmen für die Herstellung öffentlicher Bereiche auf den veräußerten Grundstücken waren Aufgabe des jeweiligen Vorhabenträgers. Insgesamt ist in den vergangenen Jahren ein privates Investitionsvolumen von mehr als 1,2 Mrd. Euro (Stand 2009) mit der Umsetzung der Projekte realisiert worden.

Ziele

- Impulse für die Wirtschaftsstruktur durch Schaffung eines Clusters für Medienunternehmen/Kreativwirtschaft
- Beibehaltung der städtebaulichen Struktur aus der Hafennutzung
- Ermöglichung individueller und heterogener Einzelarchitekturen unter teilweiser Einbeziehung denkmalgeschützter Gebäude und Bezugnahme auf die historische Hafensilhouette

Maßnahmen

- Revitalisierung des Handelshafens und Schaffung eines neuen Stadtquartiers
- Operative Steuerung der Entwicklungsmaßnahme durch einen Hafenkoordinator außerhalb der Stadtverwaltung
- Etablierung einer individuellen und heterogenen Architektursprache im Medienhafen
- Nutzung des Medienhafens als überregionalen Imagerträger für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Stadt Düsseldorf

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Städtebauliches Grundkonzept/Bebauungsplanung Medienhafen
- Gutachterverfahren, Wettbewerbe
- Einzelvergabe für Baufelder
- Städtebaulicher Realisierungswettbewerb für den Bereich Speditionsstraße
- Gutachten zur „Perspektive für den Düsseldorfer Hafen“
- Bebauungsplanung Speditionsstraße-West, Weizenmühlenstraße, Kesselstraße und Lausward/Hamburger Straße
- Änderung des Flächennutzungsplans zur Neuordnung des Hafengebiets
- Dynamisches Struktur- und Umsetzungskonzept



Luftbild Medienhafen, Aufnahme 2010 (Quelle: Stadt Düsseldorf - Vermessungs- und Liegenschaftsamt - Lizenz-Nr. 222 2011)

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Der Medienhafen hat sich aufgrund seiner exponierten Lage in den vergangenen Jahren zu einer der begehrtesten und teuersten Bürolagen in Düsseldorf entwickelt. Vor allem wirtschaftsnahe Dienstleistungen prägen die Unternehmensstruktur am Standort. Bisher ist es jedoch nicht gelungen, Wohn- und Wohnfolgenutzungen zu etablieren. Durch eine Berücksichtigung des Wohnungsbaus innerhalb der Entwicklungsbereiche Speditionsstraße-West und Kesselstraße soll eine stärkere Nutzungsmischung ermöglicht werden. Zudem ist der Medienhafen auch im Hinblick auf die Erschließung weiterer Quartiere bisher nur unzureichend an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Verkehr angeschlossen. Die ÖPNV- und verkehrliche Anbindung des gesamten Standorts soll mit Hilfe eines mittelfristigen Verkehrskonzeptes verbessert werden.

Durch die vorgesehene Überplanung weiterer Hafengebiete für Wohnungsbau und Büronutzungen drohen Konflikte mit den hafennahen Gewerbe- und Industriebetrieben. Die Stadt reagierte darauf mit der Erstellung eines Gutachtens über die „Perspektive für den Düsseldorfer Hafen“. Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren muss der Lärmschutz für die zukünftigen Anwohner und Nutzer sichergestellt werden. Aus diesem Grund wird in den kommenden Jahren ein umfassendes Emissionskataster für den Standort erarbeitet.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Stadt Düsseldorf hat die Potenziale des Rheinuferfrüh erkannt und bereits in den 1970er Jahren Überlegungen zur Umnutzung zentrumsnaher Hafengebiete angestellt. Zum damaligen Zeitpunkt wurde festgelegt, dass die Entwicklung des Hafens in verschiedenen zeitlichen Phasen und räumlichen Abschnitten erfolgen sollte. Dadurch wurde es möglich, unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte im Rahmen der Entwicklung zu setzen und flexibel auf die Nachfrageentwicklung zu reagieren. Unterschiedliche Planungsinstrumente sind bedarfsbezogen eingesetzt worden und ermöglichten eine flexible Umsetzung von Einzelprojekten. Ein Planungsansatz, der sowohl kommunale Vorgaben als auch Investoreninteressen berücksichtigte, führte zu einer heterogenen Gebäudestruktur und der gewünschten architektonischen Vielfalt.

Kontakt:

Landeshauptstadt Düsseldorf
Stadtplanungsamt (Amt 61)
Städtebauliche Planung Hafentwicklung
40200 Düsseldorf
Tel.: 0211 8996701
planung@duesseldorf.de

Weiterführende Informationen:

www.duesseldorf.de/planung/hafen/index.shtml



Hafenbrücke Medienhafen (Foto: Paul Esser)

>> In Düsseldorf haben seit Mitte der 1980er Jahre unterschiedliche Einzelprojekte wie der Landtag, die Rheinuferpromenade oder der Medienhafen zu einer stärkeren Einbeziehung der Wasserlage in die Stadtentwicklung beigetragen.<<

Stadtplanungsamt Düsseldorf,
28.07.2010

Dorsten, Nordrhein-Westfalen

Wall- und Grabenanlage – Wiederherstellung von Stadtidentität

In Dorsten wurden nach Verlagerung der Bundesstraße Teile der historischen Grabenanlage reaktiviert und damit der Altstadt ein Stück Identität zurückgegeben. Die gesteigerte Attraktivität macht sich auch in einem Rückgang der Ladenleerstände bemerkbar.

Kontext

Die Stadt Dorsten liegt am östlichen Rand des Ruhrgebietes an der Lippe und dem Wesel-Datteln-Kanal. Seit Beginn des 20. Jahrhunderts dominierte der Bergbau das vormals landwirtschaftlich geprägte Gebiet. Anders als im Zentrum des Ruhrgebietes setzte hier der Strukturwandel erst Mitte der 1990er Jahre ein. 2001 wurde der Steinkohlebergbau eingestellt. Während der bereits in den 1980er Jahren einsetzende Strukturwandel in den Kernstädten des Ruhrgebietes noch durch die IBA Emscher Park abgefedert wurde, haben Kommunen wie Dorsten heute weit weniger Aufmerksamkeit und Unterstützung bei der Bewältigung von Arbeitsplatzverlusten und degenerativer Einwohnerentwicklung.

Die Stadt Dorsten hat sich die Stärkung ihres touristischen Profils als „Kleine Hansestadt an der Lippe“ und „Brücke zwischen Münsterland und Ruhrgebiet“ zum Ziel gesetzt. Der mittelalterliche Stadtkern von Dorsten ist im 2. Weltkrieg stark zerstört worden. Bis auf Teile der Stadtmauer und das alte Rathaus am Markt sind nur wenige Gebäude in der Altstadt erhalten geblieben. Der Wiederaufbau erfolgte unter Respektierung der Wälle als historische Altstadtgrenzen und des mittelalterlichen Stadtgrundrisses. Parallel zur noch vorhandenen Stadtmauer im Westen verläuft eine Grünanlage. Im Osten, wo Stadtmauer und Wallanlage komplett verschwunden waren, verlief auf der mittelalterlichen Grabentrasse eine Bundesstraße.

Mit der Verlagerung der Bundesstraße in den 1980er Jahren wurde es zum einen erforderlich, die frei gewordenen Flächen zu gestalten und Teilbereiche der östlichen Innenstadt neu zu organisieren. Zum anderen bot sich damit auch die Chance, die historische Grundform des Altstadtrings wiederherzustellen.

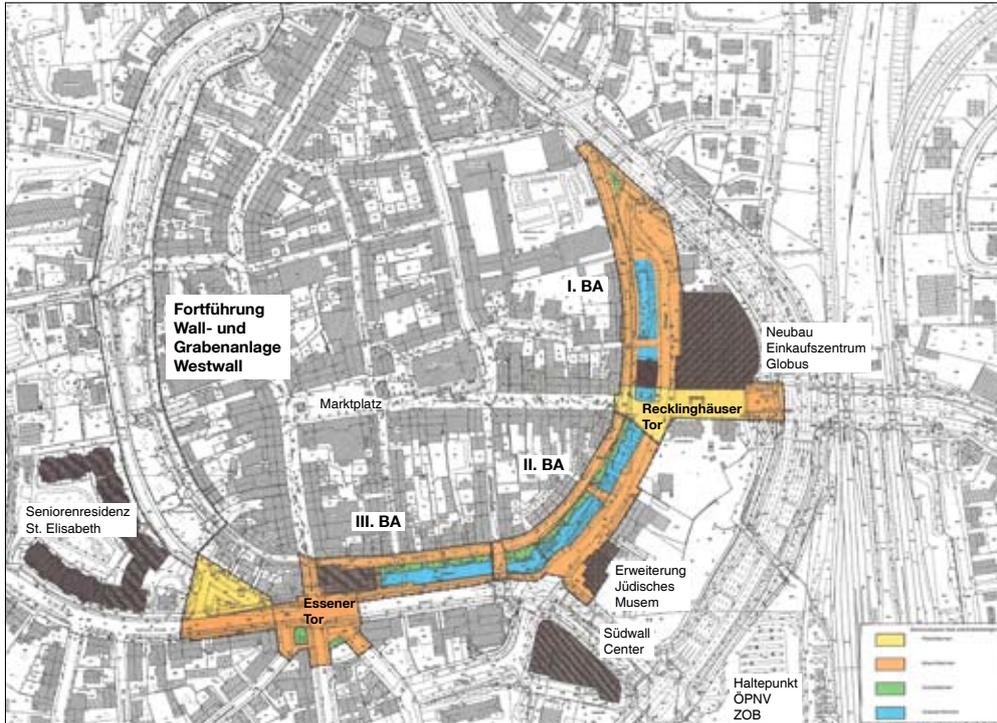
Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst die Wiederherstellung und Neuinterpretation der ehemaligen Wall- und Grabenanlagen im Verlauf der historisch nachvollziehbaren Lage unter Einbeziehung noch vorhandener Stadtmauerreste im Osten und Süden der Altstadt. Auf der Ostseite, wo aufgrund der Verlagerung der Bundesstraße besonders großer Neuordnungsbedarf bestand, sind die Maßnahmen bereits umgesetzt.

Zentrales Gestaltungselement ist ein 440 m langer und bis zu 1,50 m tiefer Wassergraben, der aus dem Grundwasser gespeist wird. Begleitend wurden großzügige Grünflächen, Fußwege und Aufenthaltsbereiche angelegt. Die angrenzenden Verkehrsflächen wurden neu geordnet und als Mischverkehrsflächen gestaltet. Durch den Neubau von zwei Brücken wurden neue Zugänge in die Altstadt geschaffen.

Auf der ehemaligen Trasse der Bundesstraße sind neue Stadträume mit zentralen Funktionen entstanden. So wurde im Bereich Recklinghäuser Tor eine neue Platzfläche angelegt (Platz der Deutschen Ein-

Revitalisierte Grabenanlage	Stadt/Stadtteil:	Dorsten/Innenstadt
	Einwohner (Stadt):	78.955 (30.09.2010)
	Quartierstyp:	Altstadt
	Standortgröße:	3,0 ha
	Gewässerart:	Graben
	Umsetzungsstand:	Teilrealisierung
	Förderung:	Städtebauförderung



Bauabschnittsplan (Plan: Stadt Dorsten)

heit), der auch für Veranstaltungen genutzt werden kann. An der nördlichen Platzkante wurde durch einen privaten Investor ein Einkaufszentrum mit Tiefgarage errichtet. Südlich des Recklinghäuser Tores sind auf städtischen und kirchlichen Grundstücken ein neues Gemeindezentrum, ein medizinischer Versorgungsstandort, Wohnungen und die Polizeizentrale errichtet worden. Das Jüdische Museum Westfalen hat einen Erweiterungsbau erhalten. Im Süden, am Essener Tor wurden Ärzthäuser und eine Seniorenresidenz errichtet.

Der dritte Bauabschnitt sieht die Fortführung der Wall- und Grabenanlage im Süden der Altstadt vor. Der Zeitpunkt der Realisierung ist offen, da eine Umsetzung nur mit der Bereitstellung von Fördergeldern möglich ist. Nach den Plänen der Stadt soll die Anlage auch im Westen entlang der noch bestehenden Stadtmauer fortgesetzt werden.

Akteure und Träger

Die Steuerung der Planung und Umsetzung erfolgte durch eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe innerhalb der Stadtverwaltung. Die Federführung hatte das Planungs- und Umweltamt. Die Entscheidungsbefugnis lag bei den Beigeordneten der Stadt.

Finanzierung

Die bisherigen Kosten der Maßnahme belaufen sich auf 3,3 Mio. Euro öffentliche Ausgaben für die Graben- und Wallanlage mit Nebenanlagen, öffentlichen Platz- und Verkehrsflächen. Das Land Nordrhein-Westfalen und der Bund förderten das Projekt mit Städtebaufördermitteln.

Zu den öffentlichen Ausgaben kamen weitere 45 Mio. Euro private Investitionen für Hochbaumaßnahmen (Einkaufszentrum, Wohn- und Geschäftshäuser etc.).

Projektchronologie	
1987	Städtebaulicher Wettbewerb
1990	Rahmenplan Altstadt
1995	Vorentwurf
2000	Beschlussfassung Baubeginn 1. Bauabschnitt am Ostwall
2001	Eröffnung Kaufhaus Globus Fertigstellung Recklinghäuser Tor, Villa am Wall
2002	Fertigstellung 1. Bauabschnitt am Ostwall
2007	Fertigstellung 2. Bauabschnitt am Ostwall
	Perspektivisch: Umsetzung 3. Bauabschnitt am Südwall



Grabenanlage am Ostwall, Blick Richtung Süden (Foto: Machleidt + Partner)

Ziele

- Wiederherstellung der überlieferten, historisch gewachsenen Wallanlagen um die Altstadt einschließlich der Gräben und Torsituation
- Schaffung wichtiger Identifikationspunkte für Bürger und Besucher
- Neuordnung un-/untergenutzter innerstädtischer Flächenareale
- Stärkung des Wohn- und Einzelhandelsstandortes Innenstadt
- Steigerung der touristischen Attraktivität der Altstadt

Maßnahmen

- Neuanlage eines grundwassergespeisten 400 m langen Grabens
- Neuordnung des öffentlichen Raums, Anlage von Mischverkehrs- und Platzflächen
- Neubau eines Gemeindezentrums
- Neubau eines Erweiterungsbaus für das Jüdische Museum Westfalen
- Schaffung privater Bauflächen

Planung und Kommunikation

- Besonderes Städtebaurecht (Städtebauliche Sanierungsmaßnahme)
- Städtebaulicher Wettbewerb

- Rahmenplan
- Städtebauliche Verträge mit Investoren
- Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren zur Grundwasserförderung
- Informations- und Diskussionsveranstaltungen mit Bürgern
- Baustellenfeiern, Lichterfest, Besichtigungen während der Bauzeiten

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Die Bezuschussung der Fördermaßnahme durch das Land erfolgte nur abschnittsweise. Für jeden Bauabschnitt mussten die Fördergelder neu beantragt werden, die einzelnen Bauabschnitte zudem noch weiter in Bauphasen untergliedert werden. Da Geldfluss und Bauablauf nicht immer übereinstimmten, verzögerte sich die Umsetzung der Maßnahmen.

In der Anfangsphase stieß das Projekt zudem auf große Skepsis in der Bevölkerung. Die Vorstellung von offenem Wasser in der Stadt verursachte bei vielen Bürgern Unbehagen, Geschäftsleute fürchteten eine jahrelange Dauerbaustelle und den Wegfall von Kfz-Stellplätzen in der Innenstadt. In einem intensiven Dialog und Mediationsprozess, den die Stadt mit der Öffentlichkeit über das Projekt geführt hat, ist es letztlich gelungen, die Bürger davon zu überzeugen, dass offenes Wasser in der Stadt ein Attrak-

tivitätsfaktor und per se keine Gefahr ist. Über die gesamte Projektlaufzeit wurden die Maßnahmen in öffentlichen Gesprächsrunden diskutiert und abgestimmt. Während der Bauphase wurde das Projekt durch Bespielung der Baustellen in der Stadt präsent gemacht.

Innovation und Vorbildcharakter

Die im historischen Verlauf wiedererrichtete Wall- und Grabenanlage wirkt sich identitätsstiftend und imagebildend für die Altstadt aus. Durch die Anlage wurden Impulse initiiert, die weitere städtebauliche Entwicklungen wie den Neubau eines Ärztehauses und einer Seniorenresidenz angestoßen haben.

Auch auf den Einzelhandel in der Innenstadt hat sich die Maßnahme positiv ausgewirkt. Die vormals durch Leerstand und Fluktuation geprägten Erdgeschosszonen der Einkaufsstraßen sind zumindest in den zentralen Achsen der Altstadt inzwischen wieder mit Läden besetzt.

Im Umgang mit Wasser im öffentlichen Raum hat sich in der Bevölkerung von Dorsten ein Wandel vollzogen. Die Bürger haben ihre Grabenanlage in der Stadt angenommen. Die vermeintliche Bereicherung des Gewässers durch das Einsetzen von Fischen und die Vermehrung der Entenpopulation durch das Füttern der Vögel stellen die Stadt vor eine neue Überzeugungsaufgabe.



Zunehmende Entenpopulation und ausgesetzte Goldfische im Graben (Fotos: Machleidt + Partner)

Kontakt:

Stadtverwaltung Dorsten
Planungs- und Umweltamt
Hans Rommeswinkel
Rathaus
Halteiner Straße 5
46284 Dorsten
Tel.: 02362 66-4900
hans.rommeswinkel@dorsten.de

>> Früher gab es viel mehr Fluktuation und Leerstand in der Altstadt.<<

Hans Rommeswinkel, Planungs- und Umweltamt, Dorsten, 26.08.2010



Fußgängerzone in der Altstadt (Foto: Machleidt + Partner)



Neubau mit Café an der Wall- und Grabenanlage (Foto: Machleidt + Partner)

Hamburg

Wohnpark Trabrennbahn Farmsen – Regenwassermanagement mit Gestaltqualität

Die öffentlichen und privaten Grünflächen der Anlage haben nicht Aufenthalts- und Erholungsfunktion, sondern dienen gleichzeitig der nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung und verbessern das Wohnumfeld.

Kontext

Das Thema der dezentralen naturnahen Regenwasserbewirtschaftung wird in der Hansestadt Hamburg intensiv verfolgt, u. a. wurde ein Leitfaden für Planer, Architekten, Ingenieure und Bauunternehmer dazu erarbeitet. Aktuell liegt ein Fokus auf der Mitbenutzung von Flächen in der Regenwasserbewirtschaftung.

Ein Projekt, bei dem die dezentrale naturnahen Regenwasserbewirtschaftung eine große Rolle spielt, wurde in Farmsen im Stadtbezirk Wandsbek, nordöstlich der Hamburger Innenstadt, auf dem Gelände einer 1976 aufgegebenen Trabrennbahn realisiert. Anfang der 1990er Jahre beschloss die Eigentümer, auf der Brachfläche ein Wohnkonzept zu verwirklichen, das öffentlich geförderten Wohnungsbau mit hoher Wohnqualität verbindet. Dabei sollte der Charakter der Trabrennbahn erhalten bleiben. Die Neubauten entstanden im Oval auf der umlaufenden ehemaligen Rennstrecke in verdichteter Bauweise, so dass die städtebauliche Grundfigur der alten Trabrennbahn noch lesbar ist.

Eine Herausforderung stellte der Umgang mit dem Regenwasser dar. Die Kapazität des Siels war zu klein für die Vorflut. Da der Untergrund des Baugebietes überwiegend aus wasserundurchlässigem Geschiebelehm und -mergel besteht und somit Versickerungsanlagen als Lösung ausgeschlossen waren, musste Retentionsraum geschaffen werden.

Projektbeschreibung

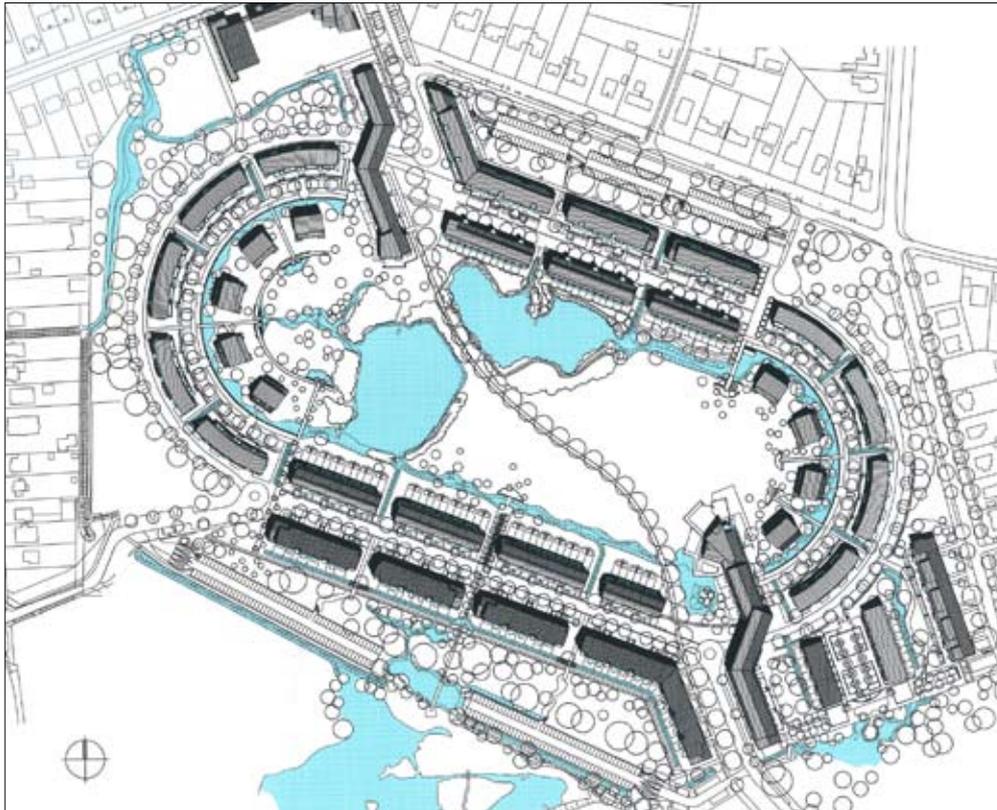
Auf dem Gelände der ehemaligen Trabrennbahn Farmsen ist ein neues Quartier mit rund 1.160 Wohneinheiten im sozialen Wohnungsbau sowie Gewerbenutzungen und Versorgungseinrichtungen (Blockheizkraftwerk, Schule, Kindertagesstätte, altersgerechtes Wohnen) entstanden.

Für die Regenwasserbewirtschaftung wurde ein offenes Oberflächenentwässerungssystem angelegt. In einem nach ökologischen Kriterien gestalteten Mulden- und Grabensystem wird es durch Staustufen zurückgehalten und vorgereinigt. Anschließend fließt das Regenwasser zwei ehemaligen Tonteichen im Zentrum der Wohnanlage zu. Überschüssiges Wasser wird über Gräben in die Vorflut der Osterbek geleitet. Die Hauptgräben sind als Retentionsräume ausgelegt.

Die Gräben wurden überwiegend mit einem harten städtischen und einem weichen naturnahen Ufer gestaltet und durch Sitzstufen und Brücken zum Park in den Freiraum eingebunden. So entstehen interessante Kontraste zwischen gemähten Rasenflächen und üppigen Stauden an den Ufern. Darüber hinaus trennen die Gräben in den Kurvenbereichen der ehemaligen Trabrennbahn die Häuser von der verkehrsfreien Wege- und Spielfläche und unterstreichen so deren Stadtwillencharakter.

Die zentrale ovale Grünfläche der ehemaligen Trabrennbahn ist erhalten geblieben und dient mit den zwei Teichen gleichzeitig als öffentliche Parkanlage und ökologi-

Dezentrales Regenwassermanagement	Stadt/Stadtteil:	Hamburg/Farmsen
Klima- & ressourcenangepasste Stadtentwicklung	Einwohner (Stadt):	1.775.333 (31.12.2009)
Kooperationen, Entwicklungs- und Akteursmodelle	Quartierstyp:	Wohngebiet
	Standortgröße:	6,0 ha
	Gewässerart:	Gräben, Teiche
	Umsetzungsstand:	Abschluss
	Förderung:	Sozialer Wohnungsbau



Lageplan Wohnpark Trabrennbahn Farmsen (Plan: Kontor Freiraumplanung, Hamburg)

sche Regenwasserbewirtschaftungsfläche. Durch diese Überlagerung konnten Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden, die den Eingriff in Natur und Landschaft kompensieren.

Akteure und Träger

Bauträger des gesamten Entwicklungsbereiches ist die private GATOR Beteiligungsgesellschaft mbH, die die Gebäude und Mietergärten heute noch verwaltet.

Finanzierung

Die Kosten für die Freiraumgestaltung haben sich durch die Einbindung der Oberflächenentwässerung gegenüber ersten Schätzungen auf 160 Euro/m² verdoppelt. Dafür sind die Investitionskosten für eine konventionelle Regenentwässerung durch Kanalisation entfallen. Außerdem wurde die Lagequalität des Standortes durch die Freiraumgestaltung deutlich aufgewertet. Die Anlage ist seit dem Jahr 2000 durchgehend zu 100 % vermietet.

Die GATOR Beteiligungsgesellschaft mbH lässt die Gesamtanlage durch einen Landschaftsbaubetrieb pflegen. Die Stadt zahlt 0,14 Euro/m² für die Pflege der öffentlichen Parkanlage inklusive der Wasserflächen an die GATOR. Für die regelmäßige



Das Regenwasser speist über ein Grabensystem zwei Teiche (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten).

Projektchronologie	
1991	Beschluss eines Wohnkonzeptes für die ehemalige Trabrennbahn
1992	Städte- und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb
1997	Beginn der Bauarbeiten
1998	Sonderpreis Städtebau und Freianlagen, Architekten und Ing.-Verein e.V. und Deutscher Städtebaupreis, Bank für Gemeinwirtschaft
1999	Fertigstellung

Kontrolle und Säuberung der Rinnen, Gräben und Teiche fallen ca. 68.000 Euro pro Jahr an (ca. 4 Euro/m²). Andererseits entfallen durch den Retentionsraum die Sienutzungsgebühren für das Regenwasser in Höhe von ca. 50.000 Euro jährlich.



Erschließung der Stadtvillen über Brücken (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Ziele

- Wohnnutzung mit hohem Freizeit- und Erholungswert
- Gehobene Wohnqualität mit Stadtvillencharakter
- Nachhaltige, ökologische Regenwasserbewirtschaftung
- Erhalt des Trabrennbahn-Charakters

Maßnahmen

- Einbau von Staustufen in den Gräben und zwischen den Teichen, um das Wasser ständig zu halten
- Vermeidung von Geländern durch eine maximale Wassertiefe von 30 cm in ufernahen Bereichen
- Anpflanzung von Buchsfeldern neben den Teichen, um den Wildgänsebestand im Park zu drosseln (Gänse suchen weite Wiesen mit Blick auf Wasserflächen)
- Auslichten der Uferbereiche, um den Blick auf das Wasser zu erhalten



Trittsteine in den Gräben als Gestaltungselement (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)



Oberirdischer Regenwasserzufluss (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

- Entfernung von Algenaufwuchs, soweit er den Wasserabfluss behindert
- Kontrollgänge im Januar, April, Oktober und Dezember von 35 Einzelpunkten, z. B. Wehre, Rohrdurchlässe, Überläufe (700 Euro p. a.)
- Regelmäßige Kontrolle und Säuberung der ca. 200 Abläufe und Rinnen (3.600 Euro p. a.)
- Entschlammern und Räumen des Entwässerungssystems (12.800 m² Wasserflächen, 1.660 m Gräben, 2.540 m Uferbereiche, ca. 64.000 Euro p. a.)

Planung und Kommunikation

- Ausweisung der Flächen für die vorgesehene Oberflächenentwässerung im Bebauungsplan (Darstellung von Teichen als Wasserflächen)
- Einbindung einer Limnologin in das Bebauungsverfahren
- Städte- und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb (Durchführung und Umsetzung)



Staustufe im Grabensystem (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten)

Probleme, Hemmnisse, Lösungsansätze

Die Entwässerung privater Flächen in öffentliche Flächen ist in der Praxis nicht üblich. Erst nach langen Verhandlungen mit der Stadt war ein flächenübergreifendes Regenwassermanagement möglich. Die Haftungsfrage für die Uferbereiche wurde nicht eindeutig geklärt, aber mit den Flachwasserzonen am Rand pragmatisch gelöst. Die Abflachung der Uferzonen der bestehenden Teiche musste allerdings naturschutzrechtlich als Eingriff gewertet werden. Die sonstige Parkanlage Teil war des Ausgleichs.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Wasserbauingenieuren und Landschaftsarchitekten war aufgrund der fachlich unterschiedlichen Herangehensweisen erschwert, was jedoch durch gegenseitigen Austausch zu einem für beide Seiten befriedigenden Ergebnis führte. Für die Ingenieure stand die schnelle Ableitung des Wassers im Vordergrund, für die Landschaftsarchitekten ist das Wasser ein dauerhaftes Gestaltungselement.

Innovation und Vorbildcharakter

Die Umsetzung der offenen Oberflächenentwässerung trägt maßgeblich zur Qualität der Wohnanlage bei. Die Funktion der Regenwasserbewirtschaftung wurde hier mit Erholungs- und Spielfunktionen überlagert. Die Grünanlage dient darüber hinaus der Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Gebäude und

Erschließungen. Regenwassermanagement benötigt Flächen, daher war die frühzeitige Planung dieser Flächen im Bebauungsplanverfahren sinnvoll.

Die Unterhaltungszuständigkeit in einer Hand ist aus Sicht des Wasserwirtschaftsamtes ein großer Vorteil, da die Gräben im Wohnpark einheitlich auf einem sehr hohen Niveau gepflegt werden. Die Gründung eines einheitlichen Unterhaltungsverbandes für die Grabensysteme wäre daher in Hamburg sinnvoll, damit Projekte mit Regenwassermanagement leichter umgesetzt werden können.

Kontakt:

Kontor Freiraumplanung
Thomas Tradowsky
Boschstraße 23 A
22761 Hamburg
Tel.: 040 89 06 67 63
info@kontorfreiraumplanung.de

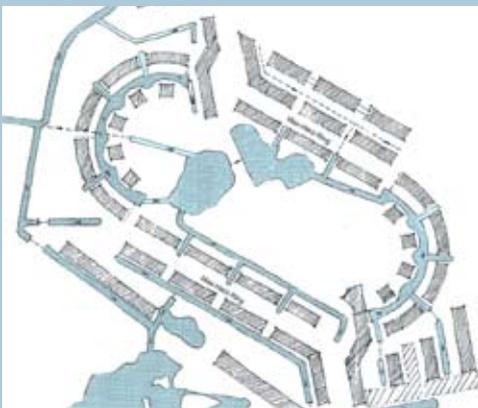
Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Peter Hilscher
Tel.: 040 428 81-3577
Peter.Hilscher@wandsbek.hamburg.de

Weitere Akteure:

Wohnungsbaugesellschaft GATOR Beteiligungsverwaltungsgesellschaft mbH

Weiterführende Informationen:

<http://klima.hamburg.de/contentblob/2007824/data/bauprojekte-hh.pdf>
<http://www.hamburg.de/regenwasserbroschue-re/135688/start.html>



Übersichtslageplan Grabensystem (Plan: Kontor Freiraumplanung, Hamburg)

>> Die Entwässerung von privaten Flächen in öffentliche Flächen erforderte ausdauernde Verhandlungen. <<

Thomas Tradowsky, Kontor Freiraumplanung, 06.10.2010



Kinder auf dem Weg zum Naturerlebnisraum Wasser (Foto: bgmr Landschaftsarchitekten).

Literatur

- ALTROCK, Uwe et al. (2003): Mega-Projekte und Stadtentwicklung. Planungsrundschau, 8, Berlin.
- BABA, Ludger (2008): Immobilienwirtschaftliche Analyse von Mischnutzungsprojekten – Chancen und Grenzen. In DSSW-Sammelband: Nutzungsmischung als Schlüsselfaktor innerstädtischer Projektentwicklung – Akteure, Instrumente und Auswirkungen im Lichte von Praxisbeispielen, DSSW-Schriften 62, Berlin.
- BAYERISCHES LANDESAMT FÜR WASSERWIRTSCHAFT; Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (Hrsg.) (2001): Flusslandschaft Isar von der Landesgrenze bis Landshut. Leitbilder/Entwicklungsziele/Maßnahmenhinweise, München.
- BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR LANDESENTWICKLUNG UND UMWELTFRAGEN (Hrsg.) (2003): Schutz vor Hochwasser in Bayern, Strategien und Beispiele, München.
- BBR (1999): Planung städtebaulicher Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und Stadtumbauvorhaben in Europa. Werkstatt: Praxis Nr. 2/1999, Bonn.
- BBSR/BBR (2010): Neue Zugänge zum Flächenrecycling. Endbericht, Werkstatt: Praxis Nr. 1/2010, Bonn.
- BBR (2000): Nutzungsmischung im Städtebau. Endbericht, Werkstatt: Praxis Nr. 2/1999, Bonn.
- BBR (2010): Integrierte Stadtentwicklung – politische Forderung und Praxis, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4/2010, Bonn.
- BEAN, Stawög, Kommunikation & Wirtschaft (Hrsg.) (2009): Klimahaus Bremerhaven 8° Ost - Wachsen und Werden einer einmaligen Wissens- und Erlebniswelt, Bremerhaven.
- BERGE, Thomas; Fladung, Jill (2009): Westhafen Frankfurt am Main. In: Große Projekte in deutschen Städten – Stadtentwicklung 1990-2010. Hrsg. Lütke Daltrup, E; Zlonicky, P., Berlin.
- BIG ÜBERSEESTADT GmbH (2004): 1. Entwicklungsbericht Überseestadt, Bremen.
- BIG BREMEN (2007): 3. Entwicklungsbericht Überseestadt Bremen Standort der Möglichkeiten, Bremen.
- BMVBS (Hrsg.) (2008): Hochwasserschutzfibel – Bauliche Schutz- und Vorsorgemaßnahmen in hochwassergefährdeten Gebieten, Bonn.
- BMVBS (Hrsg.) (2010): Hochwasserschutzfibel – Objektschutz und bauliche Vorsorge, Bonn.
- BMVBS, BBSR/BBR (Hrsg.) (2009): Flusslandschaftsgestaltung. MORO-Informationen 6/1, Bonn.
- BMVBS, BBSR/BBR (Hrsg.) (2009): Flusslandschaften – Wechselbeziehungen zwischen regionaler Kulturlandschaftgestaltung, vorbeugendem Hochwasserschutz und Niedrigwasservorsorge. Ein Projekt des Forschungsprogramms MORO, Werkstatt: Praxis Heft. 67/2010, Berlin.
- BMVBS, BBSR/BBR, (Hrsg.) (2009): Nutzung städtischer Freiflächen für erneuerbare Energien. ExWoSt Forschungsprogramm, Bonn.
- BMVBS, BBSR/BBR (Hrsg.) (2009): Realisierung Grünzug Neckartal. Umsetzungskonzept für den ‚Grünzug Neckartal‘. Ein Projekt des Forschungsprogramms MORO, Bonn.
- BMVBS, BBSR/BBR (Hrsg.) (2009): Stadtentwicklungsfonds in Europa – Ideen zur Umsetzung der Jessica-Initiative. BBSR-Online-Publikation, Nr. 02/2009, Bonn.
- BODENSCHATZ, Harald (2005): Renaissance der Mitte: Zentrumsumbau in London und Berlin. Braun, Berlin
- BRANDT, Manfred (2011): Deichbaumaßnahmen und Hochwasserschutz in Bremerhaven, ppt-Präsentation.
- BREITLAUCH, Anke (2009): Havenwelten Bremerhaven.
- BREITSCHNEIDER, Betul (2007): Remix City – Nutzungsmischung: Ein Diskurs zu neuer Urbanität. In: Europäische Hochschulschriften, Reihe XXXVII, Bd./Vol. 27. Peter Lang, Frankfurt a. M.
- BRUNS-BERENTELG, Jürgen; Eisinger Angelus; Menzel Marcus (Hrsg) (2010): HafenCity Hamburg – Neue urbane Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft. SpringerWienNewYorck, Wien.
- DIFA-AWARD (2002): Quartiere im städtischen Kontext. Beitrag „Baulandentwicklung Westhafen, Frankfurt am Main – Ein Quartier im Fluss“. S. 124-126, Hamburg.

- DREISEITL, Herbert; Grau, Dieter (Hrsg.) (2006): Wasserlandschaften: Planen, Bauen und Gestalten mit Wasser.
- DREXEL, Thomas (2006): Häuser am Wasser. Faszination und Herausforderung, Deutsche Verlags-Anstalt, München.
- DZIOMBA, Maïke; Mattuschewski, A. (2007): Großprojekte in der Stadtentwicklung – Konfliktbereiche und Erfolgsfaktoren. In: disP 4/2007, S. 5-11, Zürich.
- DZIOMBA, Maïke (2007): Städtebauliche Großprojekte der Urbanen Renaissance – Projektziele im Spannungsfeld zwischen öffentlicher Steuerung und Immobilienmarktmechanismen. In: disP 4/2007, S. 12-24, Zürich.
- DZIOMBA, Maïke (2008): Städtebauliche Großprojekte der Urbanen Renaissance. Die Phase des Grundstücksverkaufs und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. In: Hohn, Uta; Lötscher, Lienhard; Wiegandt, Claus-C. (Hrsg.): Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Band 7, Münster.
- ELSA e. V. (2009): Nearby the water - Nahe am Wasser gelegen. local land & soil news 30/31, Osnabrück.
- ERTLE, Uli; Ruhland, Michael; Zistl, Sandra (2010): Die Isar. Stadt, Mensch, Fluss. Süddeutsche Zeitung Edition 2010, München.
- FREUND, Bodo (2001): Die City – Entwicklung und Trends. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Bd. V: Dörfer und Stadt, hrsg. vom Institut für Länderkunde. Akademie Verlag, Heidelberg, S. 136-139.
- GEWOS (2008): Imagefördernde Stadtteile in Metropolräumen, 1. Sachstandbericht, erstellt in Kooperation mit der HafenCity Universität Hamburg, Hamburg.
- GRAFSCHAFT BENTHEIM (2007): Kanalvison Twente – Grafschaft Bentheim – ökologische und hydrologische Auswirkungen, INTERREG IIIA-Projekt, Groningen, Oldenburg, Veendam.
- HAASS, Heiner (Hrsg.) (2010): Stadt Wasser – Wasserkonzepte für die Stadtgestaltung, Stuttgart.
- HAFNER, Sabine; Miosaga, Manfred (2007): Großprojekte in München im Spannungsfeld zwischen wettbewerbsorientierter Stadtentwicklungsstrategie, sozialer Integration und ökologischen Belangen. In: disP 4/2007, S. 25-35.
- HAMBURG WASSER (2010): Regenwassermanagement für Hamburg – Kompetenz-Netzwerk, Abschlussberichte der Teilprojekte TP1 bis TP6, Hamburg.
- HARLANDER, Dirk; Bodenschatz, Harald (2007): Stadtwohnen. Geschichte-Städtebau-Perspektive, Wüstenrot Stiftung, München.
- HEINZ, Werner (1993): Public Private Partnership – ein neuer Weg zur Stadtentwicklung? In: Werner Heinz (Hrsg.): Public Private Partnership – ein neuer Weg zur Stadtentwicklung?, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 87, S. 29-61, Stuttgart.
- IBA_Fürst-Pückler-Land 2000-2010 (Hrsg.) (2010): Neue Landschaft Lausitz. Katalog 2010. jovis Verlag, Berlin.
- IBA_Fürst-Pückler-Land 2000-2010 (Hrsg.) (2008): Mobile schwimmende Architektur – Dokumentation des internationalen Wettbewerbs.
- IBA_Hamburg, TUHH (2008): IBA-Labor Hafen-Logistik-Stadt. Internationale Erfahrungen für Hamburg nutzbar machen. Dokumentation der Fachtagung am 23. und 24. November 2007, Hamburg.
- IBA_Hamburg (Hrsg.) (2008): Metropole: Ressourcen. Metropolis: Resources. jovis Verlag, Berlin.
- IUW Institut für Umweltwissenschaften Hochschule Vechta (Hrsg.) (2005): Leitbild Nordhorn, Vechta.
- JANSEN, Peter (2001): Bauen am Wasser. Planungsgrundlagen für Siedlungen und Gebäude an Binnengewässern, Verlag Dr. Köster, Berlin.
- JESSEN, Johann (2000): Leitbild kompakte und durchmischte Stadt. In: Geographische Rundschau, 52. Jg., H. 7-8, S. 48-50, Braunschweig.
- JESSEN, Johann (2004): Europäische Stadt als Baustein für die Städtebaupraxis – die neuen Stadtteile. In: Die europäische Stadt; Hrsg. Walter Siebel, Edition Suhrkamp, 92-104, Frankfurt/Main.
- JESSEN, Johann; Meyer Ute; Schneider, Jochem (2008): stadtmachen.eu, Krämer, Stuttgart.
- GANDY, Matthew; Frank, Susanne (Hrsg.) (2006): Hydropolis: Wasser und die Stadt der Moderne. Campus Verlag, Frankfurt/Main.

- KAP FORUM (Hrsg.) (2010): Kap 05 Wasser: Molekül, Lebenselixier, Schicksalsfrage, Köln
- KIRSCH, Daniela (1997): Public Private Partnership – Eine empirische Untersuchung der kooperativen Handlungsstrategien in Projekten der Flächenerschließung und Immobilienentwicklung, Köln.
- KÖSTER, Claudia (2005): Städtebauliche Qualitätssicherung bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere – Zur Zusammenarbeit öffentlicher und privater Partner. Monenstein und Vannerdat, Münster.
- KRÜGER, Thomas (2004): Projektmanagement und Projektplanung. Neue Kompetenz- und Handlungsfelder für die Stadt- und Raumplanung. In: RaumPlanung, H. 114/115, S. 116-120, Dortmund.
- KRÜGER, Thomas (2007): Planung durch Projekte – Projektentwicklung als Element des Stadtmanagements, in: Sinning (Hrsg.): Stadtmanagement: Strategien zur Modernisierung der Stadt (-Region), 2. aktualisierte und erweiterte Aufl., S. 332-343, Dortmund.
- LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF (1999): Internationaler städtebaulicher Realisierungswettbewerb Teilgebiet Hafen: Speditionsstraße, Düsseldorf.
- LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF (2007): Gewerbliche Nutzung denkmalgeschützter Immobilien: Nutzungsaspekte und Projekte, Düsseldorf.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.) (2005): Grünplanung in München, München.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN; Wasserwirtschaftsamt München (Hrsg.) (1997): Isar-Plan. Verbesserung des Hochwasserschutzes und naturnahe Umgestaltung der Isar unter Berücksichtigung der Erholungsnutzung zwischen der südlichen Stadtgrenze und der Corneliusbrücke in München. Kurzfassung zur Vorplanung, München.
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN; Wasserwirtschaftsamt München (Hrsg.) (2003): Neues Leben für die Isar. Ergebnisse des internationalen Wettbewerbs zwischen Braunauer Eisenbahnbrücke und Deutschem Museum in München, München.
- LICKFELD, Klaus-Peter (2003): Wie die zahme Isar wild und schön wird. In: GEO Special Nr.2 April/Mai 2003, Sonderdruck Isar-Plan, Hamburg.
- MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2010): Stadtquartiere am Wasser – Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens, Düsseldorf.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT, ENERGIE UND VERKEHR des Saarlandes (Hrsg.) (2010): Das blaue Band – Die Saarachse als Impulsgeber für eine Neuordnung der grenzüberschreitenden Agglomeration. Masterplan, Saarbrücken.
- MINISTERIUM FÜR UMWELT, FORSTEN UND VERBRAUCHERSCHUTZ Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2011): Hochwasserschutz in Rheinland-Pfalz. Hochwasserrisikomanagement nach Wasserhaushaltsgesetz und europäischen Vorgaben – Bestandsaufnahme und Ausblick, Mainz.
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND LANDESENTWICKLUNG Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2007): Bauen am Wasser in Mecklenburg-Vorpommern – Leitfaden des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Schwerin.
- MONTAG STIFTUNG Urbane Räume und Regionale 2010 (Hrsg.): Stromlagen. Urbane Flusslandschaften gestalten. Hölzer, C., Basel, Boston, Berlin
- NORDERSON, Guy; Seavitt, Catherine; Yarinsky, Adam (2010): On The Water | Palisade Bay. Ostfildern
- PROJEKT RUHR GmbH (Hrsg.) (2005): Masterplan Emscher Landschaftspark 2010. Essen.
- RHEINKOLLEG E.V (Hrsg.) (2010): Das Wasser bedenken – Living with floods. Jan Dieterle. 1. Auflage 2010. Speyer.
- SCHUBERT, Dirk (2007): Hafen- und Uferzonen im Wandel, Leue Verlag, Berlin.
- SCHUHMACHER, Helmut; Thiesmeier, Burkhard (1991): Urbane Gewässer, Westarp, Reihe Ökologie 4, Essen.
- SIMONS, Katja (2003): Politische Steuerung großer Projekte. Berlin Adlershof, Neue Mitte Oberhausen und Euralille im Vergleich. Stadtforschung aktuell, 91, Opladen.
- STADTENTWÄSSERUNGSBETRIEBE KÖLN, AöR (StEB) (Hrsg.) (o.J.): Mit Sicherheit für Köln. Ein Meilenstein für den Hochwasserschutz, Köln.

STADT FRANKFURT AM MAIN – Amt für Kommunale Gesamtentwicklung und Stadtplanung (1992): Stadtraum Main. Abschlussbericht des Consiliums 1990-1992. Frankfurt/Main.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2009): Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens – Dokumentation des Symposiums am 27./28. April 2009, Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2008): Wettbewerb ‚rhein – ,wohnen am Wasser‘, Dokumentation, Köln.

STADT NORDHORN (Hrsg.) (2002): Revitalisierung Wasserstadt Povel Nordhorn, Urban 21-Projekt, Nordhorn.

STADT NORDHORN (Hrsg.) (2009): Wettbewerb Vechtesee - Oorde in Nordhorn, Dokumentation, Nordhorn.

STADT STADE (Hrsg.) (o. J.): Wohnen und Arbeiten am Wasser - Zur Sanierung der Stader Salztorsvorstadt. Stade.

STEELTEC 37 (2009): Projekt ‚Wohnhafen Scado‘ am Geierswalder See. Präsentation des Architekten.

THEIS, Alexander (2007): Innerstädtisches Brachflächenrecycling als Ausdruck komplexer gesellschaftlicher und ökonomischer Wandlungsprozesse. In: Rhein-Mainische Forschungen, Heft 126. (Selbstverlag), Frankfurt/Main.

WEITH, T.; Siener, M. (2004): Großprojekte im Flächentest – Nachhaltige Siedlungsentwicklung durch Großprojekte? Akademische Abhandlung zur Raum- und Umweltforschung, Berlin.

WÉKEL, Julian (2003): Frankfurt Westhafen. Fachgebiet Stadt, Entwerfen und Regionalentwicklung. Technische Universität Darmstadt, Heft 2, Darmstadt.

WESTHAFEN INFO – Bürgerinformation (2010): Die Vision Westhafen wird Realität. Westhafen Projektentwicklungs GmbH, Frankfurt/Main.

WÜSTENROT STIFTUNG (Hrsg.) (2003): Nutzungswandel und städtebauliche Steuerung. Opladen.

WÜSTENROT STIFTUNG (Hrsg.) (2008): stadtmachen.eu. Urbanität und Planungskultur in Europa. Barcelona, Amsterdam, Almere, Manchester, Kopenhagen, Leipzig, Sarajevo, Zürich, Stuttgart.

Zeitschriften

Baumeister B1 1/4 : Stadtbausteine – in Frankfurt, mit Beitrag „Investoren in guter Gesellschaft. Die Umstrukturierung in Frankfurt am Main“, P. Hagen Hodgson, S. 46-50, München.

Deutsche Bauzeitung 02/09: Schwerpunkt Dänemark mit Beitrag „Kopenhagen – Wie an einer Perlenkette“, K. Englert, S. 44-51, Leinfelden-Echterdingen.

Deutsche Bauzeitung 07/09: Schwerpunkt Ruhr 2010 mit Beiträgen „Näher am Rhein“ (Rheinauhafen Köln), C. Hümmeler, S. 14-15; „Epizentrum des Neuen?“ (IBA Emscher Park), Herzog&Meuron, Ortner&Ortner, S. 25, Leinfelden-Echterdingen.

Garten + Landschaft 12/2007: Wasser in der Stadt, Callwey Verlag, München.

Garten + Landschaft 11/2008: Gestalten mit Wasser, Callwey Verlag, München.

Garten + Landschaft 11/2010: Risikomanagement, Callwey Verlag, München.

Internetportale

<http://www.duesseldorf.de/planung/stadtentw/entwicklungsgeb/>. Internetportal der Landeshauptstadt Düsseldorf zum Entwicklungsgebiet Medienhafen

<http://www.fluss-stadt-land.de/>. Portal einer Initiative von 17 Kommunen und zwei Kreisen in einer Region mit dem dichtesten Wasserstraßennetz Europas. In dem Portal wird anhand der Projekte an den Gewässern der Wandel im nördlichen und östlichen Ruhrgebiet nachvollziehbar gemacht.

<http://www.b-sure-interreg.net/>. Portal des Interreg III-Projekts B-Sure („Building on Small Scale Regeneration of Urban Heritage along Rivers and Canals“), das als Transformationsprojekt zur Verbesserung der Lebensqualität in städtischen Hafengebieten ins Leben gerufen wurde. An diesem transnationalen Projekt sind die Städte Bremen, Emden und Hamburg beteiligt.

http://www.wrrl-info.de/docs/wrrl_steckbrief_isar.pdf. Portal der Grünen Liga (Netzwerk ökologischer Bewegungen) mit Informationen zur EG-Wasserrahmenrichtlinie. Das Portal enthält WRRL-Steckbriefe, z. B. zur Renaturierung der Isar in München, die insbesondere positive Beispiele und Projekte darstellen, die bereits umgesetzt sind oder sich zumindest in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befinden.



Berlin, Rummelsburger Bucht (Foto: Machleidt + Partner)