

Stadtquartiere am Wasser Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens

4	VORWORT
6	1. EINLEITUNG
10	2. POSITIVE EFFEKTE DER ENTWICKLUNG URBANER WASSERLAGEN
15	3. VIELFALT DER WASSERLAGEN
	3.1 Wohnen und Arbeiten auf dem Wasser
	3.2 Regionale Zusammenarbeit an Wasserlagen in Nordrhein-Westfalen
	3.3 Projekte in Nordrhein-Westfalen
24	4. FALLSTUDIEN
	4.1 Köln, Rheinauhafen
	4.2 Duisburg, Innenhafen
	4.3 Ratingen, Grachtenpark Volkardey
	4.4 Köln-Junkersdorf, Stadtwaldviertel
	4.5 Bergkamen, Marina Rünthe
	4.6 Dortmund, PHOENIX See
48	5. WEGE EINER ERFOLGREICHEN ENTWICKLUNG
	5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen städtebaulicher Entwicklungsprojekte
	5.2 Konflikte unterschiedlicher Nutzungsanforderungen
	5.3 Prozessgestaltung
	5.4 Finanzielle Aspekte der städtebaulichen Projektentwicklung am Wasser
	5.5 Berücksichtigung der Belange von Gewässer- und Naturschutz, Hochwasserschutz und der gewerblichen Schifffahrt
	5.6 Sicherungspflichten im Bereich von Wasserflächen
66	6. FAZIT
71	LITERATURVERZEICHNIS
73	BILDNACHWEIS UND DANKSAGUNG
74	IMPRESSUM

VORWORT

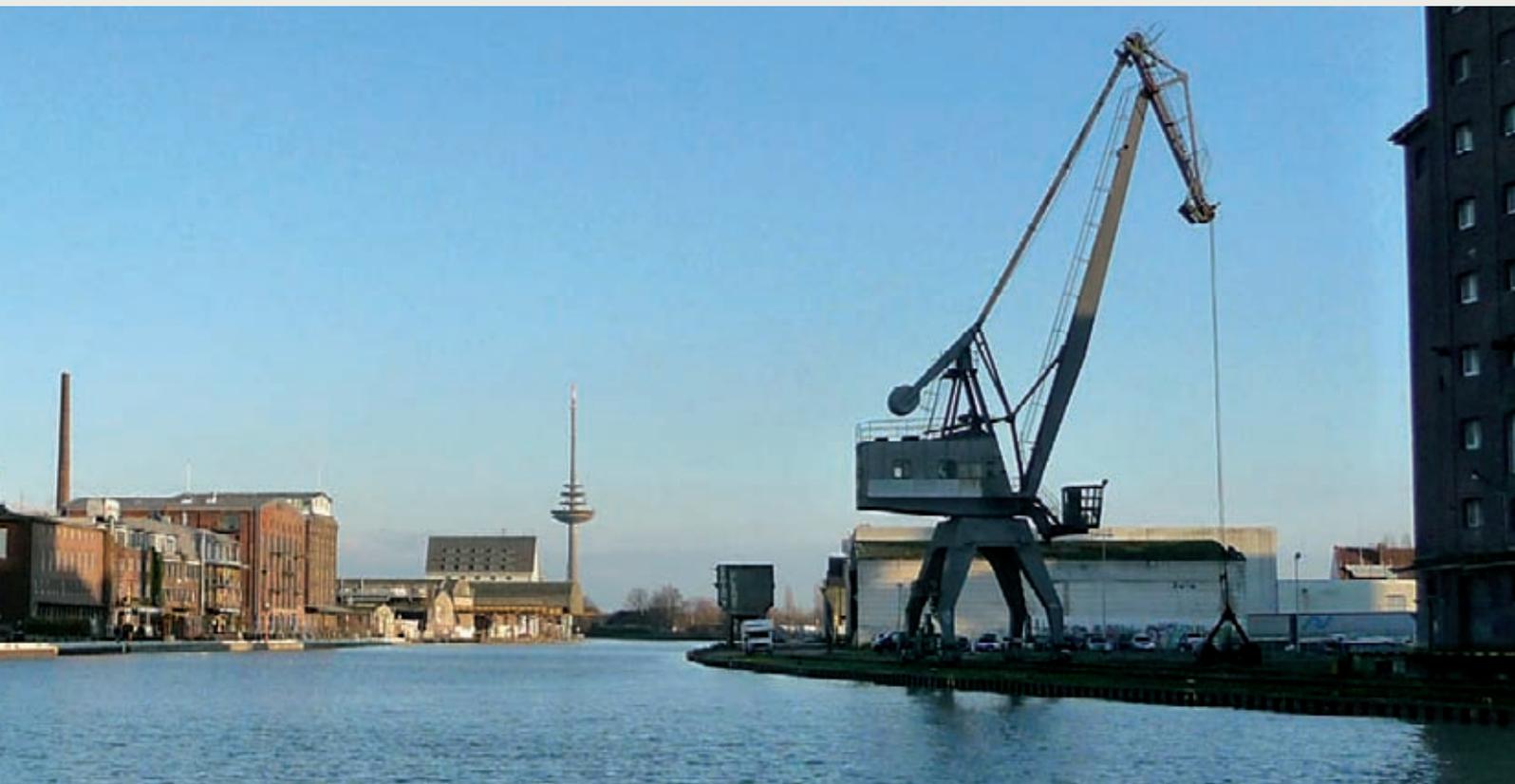


Lutz Lienenkämper, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Wohnen und Arbeiten am Wasser haben in der Vergangenheit viele Freunde gewonnen. Wasserfront-Entwicklungen sind in den Städten, die an Meeren, Flüssen oder anderen Gewässern liegen, zu Attraktionen geworden. Nordrhein-Westfalen benötigt selbstverständlich Erhalt und Ausbau seiner Häfen. Gleichwohl gibt es an vielen Stellen große Chancen, die vernachlässigten „Rückseiten“ einer Stadt wiederzuentdecken und aufzuwerten. International haben Städte wie Boston und Baltimore in den USA, aber auch europäische Städte wie Rotterdam, Kopenhagen und Oslo hierbei die Vorreiter gespielt. Auch in Deutschland setzen inzwischen neue Entwicklungen wie die HafenCity in Hamburg, der Kölner Rheinauhafen oder der Duisburger Innenhafen Maßstäbe.

Es entsteht der Eindruck, dass es ausschließlich zufriedene und positive Bewertungen von Wasserfront-Entwicklungen gibt: Die Städte erhalten die Möglichkeit, hochwertige neue Standorte für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln und das Stadtimage zu modernisieren. Die Menschen schätzen ästhetische und klimatische Vorzüge, die Wasserlagen mit sich bringen. Die Immobilienwirtschaft erreicht eine nahezu verlustfreie Vermarktbarkeit.



Kreativkai im Stadthafen 1, Münster

Ganz uneingeschränkt allerdings ist die Freude dennoch nicht. Entwicklungen am Wasser sind zumeist sehr komplexe Planungsprojekte, die umfangreicher konzeptioneller Vorüberlegungen und vorbereitender Untersuchungen bedürfen. Um Wasserfront-Entwicklungen letztlich erfolgreich zu machen, sind transparente Planung, Abstimmung und professionelle Steuerung besonders wichtig. Von Bedeutung ist aber auch die frühzeitige Befassung mit den möglicherweise negativen Folgen von Wasserlagen, wie sie durch Klimawandel und Hochwasser drohen können.

Die vorliegende Broschüre „Stadtquartiere am Wasser: Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens“ stellt anhand von sechs Fallbeispielen die Entwicklungsprozesse urbaner Wasserlagen in Nordrhein-Westfalen dar. Sie zeigt auf, von welchen Erwartungen die Projekte begleitet wurden und welche Prozessgestaltungen und Formen der Qualitätssicherung aus heutiger Sicht letztlich für den Erfolg der Wasserfront-Projekte verantwortlich waren.

Ich wünsche mir, dass viele weitere Kommunen durch diese Beispiele ermutigt werden, vorhandene oder sogar neue attraktive Wasserlagen mit Bedacht und Sorgfalt zu entwickeln.

Handwritten signature of Lutz Lienenkämper

Lutz Lienenkämper

1 EINLEITUNG



Medienhafen Düsseldorf

Weltweit werden Ufer revitalisiert, die Zahl der Wasserfrontprojekte steigt kontinuierlich an und ihre Vielfalt kann in regelmäßigen Veröffentlichungen nachverfolgt werden. Die Gestaltungspotenziale von Wasserflächen aller Art stellen in den letzten Jahren eine besondere Attraktion für Planer, Investoren und Forscher dar. Großflächige Projekte werden einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht, „Waterfrontentwicklungen“ inszeniert. Vor allem die seit dem Ende der 1960er Jahre einsetzende Umnutzung von Hafengebieten hat der Entwicklung von Wasserlagen hohe Aufmerksamkeit verschafft. Weltweit entstanden und entstehen auf den ehemals hafenwirtschaftlich genutzten Flächen Stadtquartiere am Wasser. Die fertiggestellten Projekte zeigen in unterschiedlichem Maße die erhoffte Wirkung und Qualität, aber „grundsätzlich haben Städte von ihren Wasserprojekten immer profitiert und im Endeffekt standen sie nach Abschluss der Projekte besser da als vorher“ (Haass 2010).



Wasser in der Stadt kann Qualitäten auf ganz unterschiedlichen Ebenen generieren. Zum einen schafft es eine ästhetische Qualität, die bauliche Ensembles aufwertet, mystifiziert oder gar überhöht. Wasserflächen erzeugen zum anderen durch optische und haptische Reize eine Aufenthaltsqualität, die positiv auf die menschliche Psyche einwirkt, indem sie ein Gefühl von Ruhe vermittelt oder auch zu Aktivitäten an und mit dem Wasser anregt. Schließlich beeinflussen Wasserflächen die Qualität des Stadtklimas durch kühlende Effekte und Zufuhr von Frischluft. Wasser „hat eine starke Wirkung als ästhetisches Medium, denn es öffnet durch seine Oberfläche und Tiefe den Blick. Wasser wirkt entspannend, schafft optisch Raum und Orientierung und ein Gefühl von Ruhe in der ansonsten schnelllebigen Stadtumgebung. Gleichzeitig herrscht am Wasser eine angenehme Kühle und Luftzirkulation im oft schwer erträglichen Stadtsommer“ (Stokman/Klaus 2006). Wasserlagen sind geschätzte Orte des Wohnens und Arbeitens und zudem Standorte mit einem hohen Freizeit- und Erholungswert. Die Nähe von

Wasserflächen, soviel ergab eine Studie von Willis und Garrod an der Universität von Newcastle, kann bei einer Neuentwicklung den Wert eines Grundstücks um 18% heben (vgl. Falk 2001). Gründe, die entsprechende Flächen gerade auch für die Immobilienwirtschaft zu attraktiven Standorten machen.

Schaut man zurück, so lässt sich das Wiederentdecken der Wasserlagen in ein insgesamt wechselvolles Verhältnis von Stadtbevölkerung zu urbanen Gewässern einordnen. Das Vorhandensein von Wasser war seit jeher eine Voraussetzung zur Gründung von Städten. Häufig entstanden sie an für den Handelsverkehr günstig gelegenen Stellen, an Kreuzungspunkten von Handelswegen zu Land und/oder zu Wasser oder einer Furt. Ihre genaue Lage war dabei beeinflusst durch die Hochwassergefahr; die ältesten Siedlungskerne lassen sich daher auf höher gelegenen, hochwasserfreien Lagen in der Nähe der Flüsse finden, die gleichzeitig eine gute Grundwasserversorgung gewährleisten konnten.

Im Rahmen der Industrialisierung steigerte sich die Bedeutung der Flüsse zunehmend, sie wurden zu den wichtigsten Transportwegen, zudem erfolgte deren Ausbau aus strategischen Gründen (vgl. Haass 2005). Beispielhaft sind in Deutschland die großen Kanalbauvorhaben aus der Kaiserzeit, die u.a. die Konkurrenzfähigkeit des östlichen Ruhrgebiets erhöhen und die Eisenbahn im Ruhrgebiet entlasten sollten. Den Flüssen und Kanälen wurde eine rein funktionale Bedeutung zugewiesen, Uferlagen wurden industriell genutzt und waren häufig vom Rest der Stadt abgekoppelt. Die Erschließung der Hafen- und Industrieanlagen, vor allem durch Eisenbahntrassen, führte zu einer weiteren Abkopplung. Im 20. Jahrhundert wurde die Trennung von Innenstadt und Wasserlagen zusätzlich verstärkt durch den Bau großzügiger Stadtautobahnen parallel zu Flussufern oder Hafenanlagen, die dem Leitbild der autogerechten Stadt entsprachen. Besonders plastisch illustriert den Vorrang der autogerechten Stadt das Phänomen der innerstädtischen Flüsse, die durch aufgeständerte Stadtautobahnen überbaut wurden (Beispiel Sihlhochstraße, Zürich).



Im Zuge der Deindustrialisierung fand eine Wiederentdeckung der Wasserlagen statt. An zahlreichen Standorten wurde beispielsweise die Barrierewirkung von Schnellstraßen entlang der Gewässer unter anderem durch aufwändige Tunnelbauwerke wieder rückgängig gemacht (z.B. Rheinpromenaden Düsseldorf und Köln). Auch der Rückbau der Schnellstraßen über Flussläufen wird gegenwärtig in den Kommunen thematisiert und in einzelnen Fällen bereits umgesetzt (z.B. in Seoul die Renaturierung des Cheonggyecheon-Flusses). Die Renaturierung von Flüssen soll heute den zeitgenössischen Ansprüchen an eine naturnahe Landschaft entgegenkommen und damit großflächig die Attraktivität der jeweiligen Kommune oder Region verbessern. Eine Anstrengung besonderer Dimension unternimmt z.B. die Emschergenossenschaft mit der Renaturierung der Emscher und dem Bau eines unterirdischen Abwasserkanals.

In Nordrhein-Westfalen wurden bereits zahlreiche Projekte umgesetzt, mit denen urbane Wasserlagen entwickelt oder neu geschaffen wurden, viele sind noch in der Planung. Die vorliegende Broschüre präsentiert die Ergebnisse einer Kurzstudie des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, im Auftrag des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Ausgehend von der Frage, warum die Entwicklung verschiedener Projekte als besonders erfolgreich bezeichnet werden kann und die Umsetzung anderer Projekte bereits in einem frühzeitigen Stadium scheitert, lag das Ziel der Studie darin, Potenziale und Hemmnisse der Entwicklung urbaner Wasserfronten themenübergreifend zu identifizieren und darzustellen (zur grundsätzlichen Darstellung der positiven Effekte urbaner Wasserlagen vgl. Kapitel 2). Der räumliche Fokus der Untersuchung lag dabei auf Projekten in Nordrhein-Westfalen.



Innenhafen Duisburg mit Museum Küppersmühle

Um einen Überblick über aktuelle Entwicklungen an den Wasserlagen nordrhein-westfälischer Kommunen zu erhalten, erfolgte eine Recherche entsprechender Projekte unter Einbeziehung der jeweiligen Kommunen (s. Kapitel 3). Im Zuge eines fallstudienbasierten Ansatzes wurden sechs Projekte detailliert untersucht (u.a. mit Hilfe von Interviews mit zuständigen Akteuren aus den Bereichen Stadtplanung und Wirtschaftsförderung, eigenen Bereisungen und Auswertungen). Dabei handelt es sich um Projekte, im Rahmen derer bereits vorhandene Wasserlagen aufgewertet wurden, aber auch um Vorhaben, in deren Zusammenhang neue Wasserlandschaften entstanden sind bzw. entstehen sollen (siehe Ergebnisse in Kapitel 4). In diesem Zusammenhang wurden Projekte am Fluss, Hafen und Kanal bzw. mit künstlichem See und künstlicher Grachtenanlage in unterschiedlichen Größenordnungen und Nutzungsformen untersucht. Im Mittelpunkt der Untersuchung standen Fragen nach den in den Projekten wahrnehmbaren Potenzialen und Risiken, aber auch nach projektspezifischen Umset-

zungswegen und ihrer Übertragbarkeit auf mögliche weitere Projekte. Erste Erkenntnisse aus Literaturanalyse und Fallstudien werden im Kapitel 5 „Wege einer erfolgreichen Entwicklung“ dargestellt. Im abschließenden Fazit werden wesentliche Erkenntnisse gebündelt zusammengefasst.

Die bislang meist selektive Auseinandersetzung mit Einzelaspekten des Themas Bauen am Wasser und räumlicher Entwicklung nahm das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) u.a. zum Anlass für ein Forschungsprojekt. Das Projekt „Integrierte Stadtquartiersentwicklung am Wasser“ mit einer Laufzeit bis 2011 hat u.a. zum Ziel, Potenziale integrierter Entwicklungsansätze in Stadtquartieren am Wasser für eine nachhaltige Stadtentwicklung zu identifizieren.



POSITIVE EFFEKTE DER ENTWICKLUNG URBANER WASSERLAGEN



Innenhafen Duisburg während des jährlich stattfindenden Drachenboot-Events

Die kommunal-ökonomische Bedeutung der Wasserlage

Positive Effekte der Entwicklung urbaner Wasserlagen lassen sich allgemein auf verschiedenen maßstäblichen Ebenen verorten. Sie können sich auf den jeweiligen Standort bzw. das nahe Projektumfeld auswirken oder aber eine Wirkung für die gesamte Stadt zeigen. Grundsätzlich kann mit beiden Wirkungsweisen eine wirtschaftliche Dimension verbunden sein (vgl. Haass 2005).

Gerade bei Kommunen in altindustriellen Regionen kann das Brachfallen ehemals industriell genutzter Flächen oftmals nicht durch ein paralleles Wachstum anderer Wirtschaftszweige kompensiert werden (vgl. Muckle/Surmann 2007). Die grundsätzliche Chance der Entwicklung von Flächen in Wasserlage liegt darin, zusammen mit deren Aufwertung, höherwertige Nutzungen an dem Standort zu implementieren, die nicht zwingend eine Wasserlage benötigen, diese aber als weichen Standortfaktor schätzen. Entsprechende Neuanordnungen können dabei als Motor für eine



Medienhafen Düsseldorf

weitere ökonomische Entwicklung fungieren, zur wirtschaftlichen Belebung beitragen und so Auswirkungen des Strukturwandels, wie Arbeitsplatzverluste, in gewissem Maße kompensieren.

Die Entwicklung der Wasserfronten mit entsprechenden Angeboten kann zudem den Freizeit- und Tourismuswert einer Kommune erhöhen. Zum Teil wird dadurch auch erst der Einstieg der Kommune in das Tourismussegment ermöglicht. Die unmittelbar monetäre Dimension zeigt sich in der Generierung von Umsätzen durch Übernachtungen und durch Umsätze von Tagesreisenden. Zudem kann durch das zusätzliche Angebot eine Bindung von Umsätzen der ansässigen Bevölkerung am Standort erfolgen. Kulturveranstaltungen und Events potenzieren positive Effekte, auch kann die PR-Wirkung der Veranstaltungen zur Steigerung des Bekanntheitsgrades des Standortes beitragen. Das Segment Freizeit und Tourismus steht dabei auch im Zusammenhang mit gastronomischen Einrichtungen und Flächen für Einzelhandel. Beide Wirtschaftszweige können von einer direkten

Wasserlage und der erhöhten Frequenz durch Besucher profitieren (vgl. Franck 2004; Haass 2005).

Ein wesentlicher positiver Effekt liegt zudem im Bereich des Stadtmarketings und der Imagesteigerung, des Imagewandels, in vielen Fällen auch erst des generellen Imageaufbaus der Kommunen. So kann unter Umständen ein kommunales Image auch erst durch die Entwicklung der Wasserfront entstehen (vgl. Haass 2005). Gerade Kommunen in Regionen, denen häufig noch immer ein diffuses altindustrielles Image anhaftet, können die Wasserfrontentwicklung als Plattform eines gezielten Standortmarketings nutzen, welches es ermöglicht, als Kommune in Konkurrenz um Ansiedlungen von Firmen, Investoren und Bewohnern zu anderen Städten zu treten.

Grundsätzlich kann nach Haass (2005) bei der Entwicklung urbaner Wasserlagen von einer Aufwertung des Standortes ausgegangen werden, die eine Verbesserung der harten und insbesondere der weichen Standortfaktoren bewirken kann, wobei die Quantifizierung letzt-



Der mittelalterliche Bayenturm im Rheinauhafen Köln

genannter nur schwerlich möglich ist. Insgesamt werden potenzielle Nutzeneffekte über die hier diskutierten Punkte hinausreichen und zeigen sich in deren Ausprägung in Abhängigkeit von dem jeweiligen Projekt.

Städtebau und Stadtlandschaft

Mit der Entwicklung von Lagen am Wasser oder mit künstlich geschaffenen Wasserflächen kann eine Verbesserung des Angebots an attraktiven öffentlichen Stadt- und Grünräumen und an qualitativem Raum für unterschiedlichste Nutzungen erreicht werden. Dies trifft besonders auf die Umnutzung ehemals industriell genutzter Areale in eher stadtgestalterisch unattraktiven, durch industrielle Produktionsstätten geprägten Städten im Strukturwandel zu.

Wasserlagen mit alten historischen Bauten, wie ehemalige Industrie- oder Hafenable, besitzen eine historische Tiefe und industriegeschichtliche „Romantik“, die Neubaugebieten auf der „grünen Wiese“ fehlt. Sie schaffen

eine charakteristische Atmosphäre, die sich u.a. in markanter Architektur (Industriehallen, Speicher, Silos, alte Krananlagen) und in einer spezifischen Materialwahl (z.B. für Bodenbeläge) ausdrückt. Die Nutzbarmachung der historischen Identität kann ein erster Schritt einer erfolgreichen Entwicklung sein. Laut Haass (2005) hat die Identität einer Stadt mit ihrem Gewässer stets historische Wurzeln, die im Laufe der Entwicklungsgeschichte oftmals verdeckt wurden. Die Besinnung auf diese Vergangenheit kann eine Basis sein, auf Grundlage derer städtebauliche Konzepte entwickelt werden können.

Um die unterschiedlichen Dimensionen der Projektentwicklung zu erfassen, wurden im Rahmen dieser Studie Projekte am Fluss, Hafen und Kanal bzw. mit künstlichem See und künstlicher Grachtenanlage in unterschiedlichen Größenordnungen und Nutzungsformen untersucht. Gemeinsam ist den ganz unterschiedlichen Projekten, dass sie von der besonderen Anziehungskraft des Wassers auf den Menschen profitieren. Die Wasserlage generiert ein Mehr an Aufent-



Computeranimation des Projekts RheinPark Duisburg: Öffnung der Stadt zum Rhein

haltsqualität und damit an Lebensqualität für die Nutzungsformen Wohnen, Arbeiten oder Freizeit.

Großflächige, zur Verfügung stehende Areale am Wasser in Innenstadtlage sind vorwiegend brachliegende oder untergenutzte Hafenaareale, sie bieten oft die letzten großen frei beplanbaren Flächen und damit die Möglichkeit, das Angebot der Stadtzentren durch ganze Quartiere zu ergänzen (mit Wasserbezug, hochwertigen Freiräumen, Nutzungsmischung, etc.). Je nach Ausgangslage erzeugen die Projekte dabei eine unterschiedlich starke Ausstrahlung und können dadurch Verschiebungen im Gefüge der Innenstadt bewirken. Die HafenCity in Hamburg kann hier als besonders ausgeprägtes Beispiel dienen: Mit ihren insgesamt 155 ha wird sie nach Fertigstellung des gesamten Areals die heutige Innenstadtfäche um 40% vergrößern und diese nach über 100 Jahren wieder an die Elbe ausdehnen. Die Wohnungen in der HafenCity werden die derzeit sehr geringe Wohndichte in der Innenstadt deutlich erhöhen und damit der monofunktionalen Struktur aus Büro- und

Einzelhandelsnutzungen in der Hamburger Innenstadt entgegenwirken.

Städte mit einem ausgebreiteten Netz von Flüssen und Kanälen, deren Ufer jedoch durch eingezäunte Industrie- und Hafenaareale vom öffentlichen Raum abgeschnitten und für die Bevölkerung daher nicht erlebbar sind, können schon durch punktuelle Öffnungen oder großzügigere Zugänge zum Wasser eine Aufwertung wassernaher Quartiere erreichen. Kleinere Projekte am Wasser, die im Wesentlichen Wohnnutzung umfassen, können das Wohnungsangebot einer Gesamtstadt ergänzen, wirken mit ihrer räumlichen Gestalt aber kaum über den Stadtteil hinaus. Projekte mit einem besonderen Nutzungsangebot können dagegen unabhängig von ihrer Größe ein Ziel auch für die lokale und regionale Bevölkerung darstellen.

Stadtklima

Urbane Gewässer üben besonders im Sommer eine Anziehungskraft auf Bewohner aus. Diese Entwicklung gipfelt in dem neuen gastronomischen Trend der Stadtstrände – Cafés oder Bars, welche die Illusion von Urlaub inmitten der Stadt erschaffen. Bekanntestes Beispiel ist wohl Paris, wo für den Stadtstrand „Paris Plage“ in den Sommermonaten eine vielbefahrene Stadtautobahn an der Seine gesperrt wird.

Einer der Effekte, der Menschen gerade im Sommer immer wieder an die Stadtgewässer zieht, ist ein unmittelbar fühlbarer: In der Nähe größerer Wasserflächen erscheint die Luft häufig kühler und frischer – dort lässt sich der Sommer in der Stadt angenehm verbringen. Im Gegensatz zu ihrem weniger dicht bebauten Umland beeinflussen Städte in vielfältiger Weise das Mikro- und Mesoklima. Diese als Stadtklima bezeichnete Modifikation wird durch die großflächige Umgestaltung der natürlichen Bodenoberfläche hervorgerufen (vgl. Kuttler 1991). Einer der wohl bekanntesten Effekte dieses Phänomens sind die sogenannten städtischen Wärmeinseln. Dabei kühlt sich die Luft in der Stadt abends und nachts deutlich weniger ab als in deren Umland (vgl. Klemm/Müskens 2006). Die Ausprägung dieses Phänomens ist u.a. von der Tages- und Jahreszeit abhängig, so weisen mitteleuropäische Städte die höchsten Temperaturunterschiede zu deren Umland in austauscharmen Sommernächten auf (vgl. Kuttler/Barlag 2002). Um Stadtklima-Effekte zu verringern, kann von Seiten der Stadtplanung versucht werden, „Maßnahmen zur Minimierung der Belastungen und zu stadtklimatisch wirksamen Umfeldverbesserungen“ umzusetzen (Kuttler 2004). Neben positiven klimatischen Effekten z.B. von innerstädtischen Grünflächen, können auch urbane Gewässer einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Nach Kuttler (1991) weisen Wasserflächen im Vergleich zu festerem Boden aufgrund ihrer physikalischen Eigenschaften zahlreiche Unterschiede in klimatischer Hinsicht auf: Dazu gehören u.a. „die durch die geringe Rauigkeitslänge von Wasserkörpern hervorgerufene Beeinflussung des Windfeldes [...], das veränderte Verhalten der Globalstrahlung und der Reflexion, die Ausbildung

charakteristischer Luftfeuchtheitsfelder [...] sowie die vorhandene Affinität zur Anlagerung und Bindung gas- und partikelförmiger Luftinhaltsstoffe“. Für die Ausprägung der genannten Effekte seien die Größe und die Form des Gewässers entscheidend, aber auch im wesentlichen Maße der Typus der Gewässer, also ob es sich um offene Fließgewässer oder



Strandbar „Solendo“ im Dortmunder Hafen

um geschlossene stagnierende Wasserflächen handele.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass urbane Gewässer je nach Größe und Typus einen Beitrag zur Verbesserung des Klimas des sie unmittelbar umgebenden Stadtraums leisten können. Gerade bei der Entwicklung künstlicher Wasserlagen ist dies immer auch ein Effekt, der den zusätzlichen Nutzen der urbanen Wasserlagen für dessen städtisches Umfeld verstärkt.



Computeranimation des Projekts „Marina Essen“

Die Umnutzung von Hafengebieten und damit die Fokussierung auf die Entwicklung von Wasserlagen begann in den USA und Kanada (Baltimore, Boston u. a.) und wurde später in Europa zuerst in Großbritannien (London) und Skandinavien (Kopenhagen, Oslo) aufgenommen. In Oslo wurde beispielsweise bereits 1982 ein Wettbewerb zur Umgestaltung der innerstädtischen Waterfront durchgeführt, kurz nachdem eine Werft in der Nähe der Innenstadt ihren Betrieb eingestellt hatte (vgl. Østergård 1986 nach Priebis 1999).

In Deutschland hat die Umnutzung von Hafengebieten und anderen Industriegebieten am Wasser erst relativ spät eingesetzt, der Trend zur Entwicklung von Wasserlagen mit einer Mischung aus Arbeiten, Wohnen und Freizeitmöglichkeiten hat sich inzwischen jedoch etabliert. In Berlin wurde seit den 1990er Jahren begonnen, Industriebrachen am Wasser zu revitalisieren. Auch in Hamburg begann man zu dieser Zeit mit der Planung der sogenannten „Perlenkette“, einem kleinteilig beplanten, knapp sechs Kilometer langen Uferstreifen, durch den Hamburg sein „Gesicht“ wieder der Elbe zuwendet. Seit Ende der

1990er Jahre ist Hamburg international bekannt für das Großprojekt HafenCity und seit ca. 5 Jahren wird am „Sprung über die Elbe“ gearbeitet. Mit der IBA Wilhelmsburg 2013 soll die vernachlässigte Elb-Insel aufgewertet werden und sollen verschiedene, innovative Wasserlagen geschaffen werden. Quer durch Deutschland wird mit der Entwicklung von Wasserlagen versucht, Standorte, Städte oder ganze Landschaften aufzuwerten: Bremen entwickelt die Überseestadt, Mainz plant derzeit den Zollhafen, in Magdeburg soll ein Wissenschaftshafen die Stadt voranbringen, im industriell geprägten Ludwigshafen werden

Projekte der „Seestadt Ludwigshafen“ entwickelt und in der Lausitz wird eine ganze Bergbaufolgelandschaft zu einer Seenlandschaft umgewandelt – um nur einige Beispiele zu nennen.

3.1 Wohnen und Arbeiten auf dem Wasser

Ein besonderer Reiz scheint vom Wohnen und Arbeiten auf dem Wasser auszugehen. Auf dem Wasser gelebt wird schon lange in den Niederlanden, hier ist die Hausbootkultur in unterschiedlichen Standards etwas Alltägliches. In jüngster Zeit wird mit IJburg bei Amsterdam ein Stadtviertel über dem Wasser gebaut, in Rotterdam sollen in den nächsten Jahren schwimmende Stadtquartiere in ehemaligen Hafenbecken entstehen.

Auch in Deutschland wird versucht, dem Wohnen auf dem Wasser mehr Raum zu verschaffen, in Form von meist sehr luxuriös ausgestatteten Hausbooten, Floating Homes genannt. Allerdings scheint die Realisierung von neuen Hausbootkonzepten nur zögerlich voran zu gehen. Dies kann an den aufwändigen Genehmigungsverfahren liegen, die in Deutschland für Bauten auf dem Wasser vorgesehen sind, es müssen Anträge bei mehreren Behörden gestellt werden. In Hamburg hat man daher inzwischen einen vereinfachten Genehmigungsweg beschlossen. Ein weiteres Problem scheint die geringe Zahl der geeigneten Liegeflächen darzustellen, da die Ufer häufig nicht öffentlich, sondern in privatem oder halb-öffentlichem Eigentum sind. Hier müssen mit den entsprechenden Grundstückseigentümern Vereinbarungen über die erforderliche landseitige Erschließung getroffen werden, dies setzt eine grundsätzliche Offenheit der Eigentümer für die neue Wohnform voraus. Eine weitere Hürde ist die Pacht von Wasserflächen, die für die Finanzierbarkeit von Neubauprojekten Bedingung ist. Da die Gewässer meist als öffentliche Wasserstraßen dem Bund gehören, werden sie durch das Wasser- und Schifffahrtsamt verwaltet. Für dieses war die Thematik zu Beginn der Debatte neu, es fehlten Vertragsmuster und Erbpachtmodelle.

Spezielle Wohngebiete auf dem Wasser wurden bisher in größerer Form in Berlin oder Hamburg ausgewiesen. Die IBA Hamburg versucht das Thema voranzubringen, indem sie Prototypen der sogenannten „Water Houses“ zur Eröffnung der IBA Hamburg im Jahr 2013 fertig stellen will. Sie sollen demonstrieren, wie man Wasserlagen als Wohnstandorte nutzen kann ohne Umweltbelange oder das Sicherheitsbedürfnis der Menschen zu beeinträchtigen. Die IBA Fürst-Pückler-Land in der Lausitz übernimmt ebenfalls Vorreiterfunktion mit einer geplanten Siedlung aus schwimmenden Häusern.

Ein weitere Sonderform in der Diskussion um Wohnen auf dem Wasser sind die sogenannten „Living Bridges“. Als Vorbild wird der Ponte Vecchio in Florenz herangezogen, eine Brücke, die zugleich eine Straße, ein Markt und ein öffentlicher Platz ist. Living Bridges-Projekte in Deutschland wollen eine moderne Form dieses Bautypus darstellen. Bekannteste Projekte sind die Living Bridges in Hamburg und in Duisburg. Erstere soll ein urbaner und belebter Brückenschlag über die Elbe von Norden nach Süden werden, in Duisburg möchte man mit dem Projekt den Anspruch einer innenstadtnahen und modernen, neuen Wohnform auf dem Wasser einlösen und hiermit neue Nutzer und Einwohner gewinnen. Beide Projekte befinden sich derzeit im Ruhezustand.



Computeranimation des Projekts „Waterfront Ruhrort“, Duisburg

3.2 Regionale Zusammenarbeit an Wasserlagen in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen befindet sich das Thema Wasserlagen seit der IBA Emscher Park im Fokus von verschiedenen regionalen Strukturprogrammen und Initiativen. Exemplarisch seien hier vier vorgestellt.

Wasser in der IBA Emscher Park

Während der Laufzeit der IBA Emscher Park wurde der Bezug zum Thema Wasser in der Stadt v.a. über den Umbau des Emschersystems, dem damit verbundenen Umgang mit Regenwasser und durch die Umnutzung von ehemaligen Hafenableen zu Wohn-, Büro- und Freizeitstandorten thematisiert. Der Umbau des Emschersystems von einem offenen Abwasserkanal zu einem naturnahen Gewässer konnte in einigen Teilbereichen bereits exemplarisch umgesetzt werden. Bei Baupro-

jekten der IBA wurde nach neuen Wegen des Umgangs mit Regenwasser gesucht. Neben wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten, wie Entlastung der Abwassernetze und Vorfluter bei Niederschlag, wurde bei den umgesetzten Projekten auf eine Erlebbarkeit von (Regen-)Wasser geachtet. Die Bandbreite reichte von schlichten sichtbaren Rinnen, über flache grasbewachsene Mulden bis hin zu großen sichtbaren Wasserflächen, die sowohl als zentrales Gestaltungselement eingesetzt wurden, als auch eine Retentionsfunktion übernahmen (z.B. Wissenschaftspark Gelsenkirchen, Wasserpark Bergkamen).

Masterplan Emschertal

Das zentrale Entwicklungsprojekt der nächsten Jahre im Emscherraum ist der Umbau des Emscher-Systems und damit verbunden die landschaftliche und städtebauliche Entwicklung des Emschertals. Dazu gibt es seit 2006 die Arbeitsgemeinschaft „Neues Emschertal“, in der der Regionalverband Ruhr und die



Citykai, ein Bestandteil des Masterplans „Hamm ans Wasser“

Emschergenossenschaft als Kooperationspartner zusammenarbeiten. In mehr als 200 gemeinsamen regionalen Projekten aus den Bereichen Stadt- und Landschaftsentwicklung, Wasserwirtschaft etc. werden die städtebaulichen, wasserwirtschaftlichen und landschaftlichen Entwicklungspotenziale miteinander verknüpft. Sie betreffen die Gebiete von der Emscherquelle in Holzwickede bis zum Emscher-Delta im Duisburger und Dinslakener Raum. Der Masterplan Emscher-Zukunft begleitet als langfristige, umfassende Planung den Umbau des Emscher-Systems. Dieses Großprojekt umfasst den Bau von neuen, leistungsfähigen Kläranlagen und die Verlegung von rund 400 km Abwasserkanälen, um die offenen Schmutzwasserläufe vom Abwasser zu entfrachten, und die anschließende Renaturierung von rund 350 km Gewässerstrecke. Mit dem Umbau des Emscher-Systems soll die Wahrnehmung und Erlebbarkeit der ganzen Region positiv beeinflusst werden.

Fluss Stadt Land

Die regionale Initiative „Fluss Stadt Land“ ist eine interkommunale Kooperation von insgesamt 17 Kommunen und zwei Kreisen des nördlichen und östlichen Ruhrgebiets und wurde 2001 zur Förderung von Stadtquartieren und Freizeitprojekten am Wasser gegründet. Nach dem Rückgang der Montanindustrie befinden sich in der Region zahlreiche brachgefallene Flächen entlang des Wasserstraßennetzes aus Dortmund-Ems-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal, Rhein-Herne-Kanal, Wesel-Datteln-Kanal, den Flüssen Emscher und Lippe und deren Nebenflüssen (vgl. www.dortmund.de). Ziel der Initiative ist es, die Potenziale der Wasserlagen zu nutzen, um neue Aufenthalts- und Stadtqualitäten in der Region zu entwickeln.

Eingebettet in die Initiative sind Stadtquartiersprojekte wie der Masterplan „Hamm ans Wasser“, das Projekt „Sprung über die Emscher“, Castrop-Rauxel, und der PHOENIX See in Dortmund. Im Bereich Freizeitprojekte sind u.a. zehn neue Wasserwanderrastplätze



Badevergnügen am Dortmund-Ems-Kanal

für den Sportboottourismus und das Sportbootzentrum Marina Rünthe in Bergkamen entstanden. Weiterhin sollen beispielsweise „naturnahe“ Bademöglichkeiten an den Kanälen geschaffen werden, um Angebotsdefizite in diesem Bereich abzubauen. Sogenannte „Kanalstrandbäder“, sind z.B. in Dortmund und Castrop-Rauxel geplant (www.fluss-stadtland.de).

Stromlagen

Im Kontext der Regionale 2010 widmet sich die „Montag Stiftung Urbane Räume“, Bonn, im Projekt „Stromlagen. Urbane Flusslandschaften gestalten“ dem Thema der Weiterentwicklung des Rheinlands zwischen Bonn und Leverkusen unter den Bedingungen von Klimawandel und globalem Wettbewerb. In der Untersuchung wurden die Potenziale der Region analysiert und Entwurfswerkstätten durchgeführt. Außerdem wurden ca. 100 Projektdokumentationen zusammengestellt. Entstanden ist „ein Handbuch zum Planen und

Bauen an Flüssen, [...] mit Inspirationen und Planungshinweisen, um Quartiere und Freiräume an Uferkanten lebendig und qualitativ voll zu gestalten“. Ziel der Arbeit ist es auch, die Diskussion um die Qualität des Rheinlandes als ganzheitlich gesehenen Lebensraum anzustoßen. Erste Schritte in diese Richtung erfolgten durch die seit 2005 jährlich stattfindenden „Rheinkonferenzen“ der Regionale 2010 und die Gründung eines interkommunalen und interdisziplinären Arbeitskreises Rhein (vgl. Montag Stiftung Urbane Räume/Regionale 2010, 2008). Wichtiges Projekt der Regionale 2010 im Arbeitsbereich „:rhein“ ist die Umgestaltung des rechtsrheinischen Ufers der Kölner Innenstadt. Hier soll der so genannte „Rheinboulevard“ mit einer großzügigen Treppeanlage zum Fluss entstehen, eine neue Flaniermeile mit Ausblick zur Kölner Altstadt.



Computeranimation von Promenade und neuem Platz am Pegel, Neuss

3.3 Projekte in Nordrhein-Westfalen

Viele Projekte im Rahmen der Entwicklung urbaner Wasserlagen wurden in Nordrhein-Westfalen bereits umgesetzt, eine größere Anzahl von Projekten befindet sich noch in der Planung bzw. im Bau. Die folgende Tabelle basiert auf einer aktuellen Projekt-Recherche des ILS, die im November 2009 begann. Diese hatte das Ziel, einen Überblick über bereits realisierte und in Planung befindliche Projekte zu erarbeiten. Nach der grundsätzlichen Recherche der Projekte wurden die Stadtplanungsämter der jeweiligen Kommunen um Ergänzung und Aktualisierung gebeten. Des Weiteren wurde die Möglichkeit gegeben, weitere Projekte zu benennen, um noch fehlende Projekte zu ergänzen. Das Ergebnis der Recherchen ist die folgende Tabelle, in der neben dem aktuellen Stand der Realisierung auch die jeweiligen (angestrebten) Nutzungen, die Art der Gewässer und die Größe der Projekte dargestellt sind. Dabei erhebt die Liste keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern illustriert vielmehr die Vielzahl der nordrhein-westfälischen Projekte.



Übersicht Stadtentwicklungsprojekte am Wasser in Nordrhein-Westfalen

Stadtquartiere am Wasser

- | | |
|--|---|
| 1 Marina Rünthe | 19 Graf Bismarck |
| 2 Wasserstadt Aden | 20 Ennepe Bogen |
| 3 Ruhrauenpark - Wohnen an der Ruhr | 21 Stadt am Wasser |
| 4 Graurheindorfer Hafen | 22 Citykai |
| 5 Wohnen an der Neuen Emscher | 23 Kanalquartier |
| 6 Wohnen am Rhein-Herne-Kanal | 24 Wohnen am Wasser |
| 7 Wasserstadt Emscher Lippe | 25 Rheinkai |
| 8 Kanaluferentwicklung "Brücken schlagen" | 26 Rheinauhafen |
| 9 Reaktivierung der Wall- und Grabenanlage | 27 Junkersdorf, Stadtwaldviertel |
| 10 PHOENIX See | 28 Ruhrbania |
| 11 Medienhafen | 29 Kreativkai |
| 12 Innenhafen | 30 Neuhafen |
| 13 Living Bridge | 31 Stadthafen/Eine Stadt rückt ans Wasser |
| 14 Rheinpark | 32 Marina |
| 15 Waterfront Ruhrort | 33 Grachtenpark |
| 16 Wedau Bissingheim | 34 Wesel an den Rhein |
| 17 Marina Essen | |
| 18 Nordsternpark | |



PROJEKTBEZEICHNUNG		NUTZUNG	
Bergkamen	Marina Rünthe	Mischnutzung	Gewerbe (Dienstleistungen); Kultur/Sport (Sportboothafen); Gastronomie/Hotel/Ferienwohnungen
Bergkamen	Wasserstadt Aden	Mischnutzung	Wohnen (auch über dem Wasser); Gewerbe; Erholung
Bochum	Ruhrpark – Wohnen an der Ruhr	überwiegend Wohnen	Wohnen; Büro; Einzelhandel (klein); Erholung (Landschaftspark); Kultur
Bonn	Graurheindorfer Hafen	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Hafenbetrieb
Castrop-Rauxel	Wohnen an der Neuen Emscher	Wohnen	
Castrop-Rauxel	Wohnen am Rhein-Herne-Kanal	Wohnen	
Datteln	Wasserstadt Emscher Lippe	Mischnutzung	Wohnen; maritimes Gewerbe; Büro (Dienstleistungen); Hotel/Gastronomie; Kultur/Sport (Sportboothafen); Erholung
Dorsten	Kanaluferentwicklung „Brücken schlagen“	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe (Dienstleistungen); Freizeit/Erholung
Dortmund	PHOENIX See	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe; Büro; Freizeit/Erholung
Düsseldorf	Medienhafen	Mischnutzung	Wohnen (geplant); Büro; Einzelhandel (klein); Gastronomie/Hotel; Kultur; Freizeiteinrichtungen; Landtag; Rheinturm
Duisburg	Innenhafen	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Gastronomie; Kultur; Sozialeinrichtungen; Erholung
Duisburg	Living Bridge	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Gastronomie
Duisburg	Rheinpark	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe; Büro (Dienstleistungen); Erholung
Duisburg	Waterfront Ruhrort	Mischnutzung	Marina; Wohnen (Seniorenwohnen und Pflegeheim); Einzelhandel (klein); Gastronomie
Duisburg	Wedau Bissingheim	Wohnen	
Essen	Marina Essen	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Einzelhandel (klein) Hotel/Gastronomie
Gelsenkirchen	Nordsternpark	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe; Büro; Erholung
Gelsenkirchen	Graf Bismarck	überwiegend Wohnen	Gewerbe; Büro (Dienstleistungen)
Gevelsberg	Ennepe Bogen	Mischnutzung	Wohnen; Büro (Dienstleistungen) Erholung (Stadtspark)
Hagen	Stadt am Wasser	Mischnutzung	Gewerbe; Büro (Verwaltung); Einzelhandel (klein); Gastronomie; Erholung (Parkanlage)
Hamm	Citykai	Gewerbe- /Büronutzung	Dienstleistungen
Hamm	Kanalquartier	Mischnutzung	Wohnen; Freizeit
Herdecke	Stadtquartier an der Ruhr	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe; Büro (Dienstleistungen); Erholung/Freizeit
Kleve	Alter Hafen	Mischnutzung	Wohnen, u.a. studentisches Wohnen; Freizeit/Erholung; Gastronomie; Büro; Fachhochschule
Köln	Rheinkai	Wohnen	Eigentumswohnungen
Köln	Rheinauhafen	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Gastronomie; Kultur; Einzelhandel (klein)
Köln	Junkersdorf, Stadtwaldviertel	überwiegend Wohnen	Wohnen; Büro; Gesundheits- und Sozialeinrichtungen; Einzelhandel (klein)
Mülheim a.d. Ruhr	Ruhrbania	Mischnutzung	Wohnen; Büro; Gastronomie Einzelhandel (klein)
Münster	Kreativkai	Mischnutzung	Gewerbe (Büro); Gastronomie; Kultur
Münster	Neuhafen	überwiegend Wohnen	Wohnen; Einzelhandel (klein)
Neuss	Stadthafen	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe (Büro); Freizeit
Oberhausen	Marina	Mischnutzung	Wohnen; Büro (Dienstleistungen); Hotel; Freizeit (Gastronomie)
Ratingen	Grachtenpark	Wohnen	Wohnen
Wesel	Wesel an den Rhein	Mischnutzung	Wohnen; Gewerbe (Dienstleistungen, Hafeneinrichtungen); Freizeit (Gastronomie)

	ART DES GEWÄSSERS	PROJEKTGRÖSSE	STAND DER REALISIERUNG
	Kanal (Datteln-Hamm-Kanal), Hafenareal	12 ha	realisiert
	Kanal (Datteln-Hamm-Kanal), See, Grachtenviertel geplant	54 ha	Realisierung offen
	Fluss (Ruhr)	20 ha (7 ha Wohnen)	Teilabschnitt Wohnen realisiert, Bahnhof im Umbau, Realisierung Landschaftspark ab 2010
	Fluss (Rhein)	60 ha	realisiert
	Fluss (Emscher)	4,1 ha	ca. Anfang 2010 Planungsrecht
	Kanal (Rhein-Herne-Kanal)	1,6 ha	Baubeginn geplant 2014
	Kanal (Dortmund-Ems-Kanal), Grachtenviertel geplant	45,6 ha (35 ha Halde; 8,1 ha Wohnen; 2,5 ha Gewerbe)	Brücke realisiert, Sanierungsprüfung 2010, Baubeginn Hochbau frühestens 2013
	Kanal (Wesel-Datteln-Kanal), Fluss (Lippe)	14 – 26 ha	Reaktivierung Lippedorcenter inkl. Nachbarflächen realisiert, 2010 Umgestaltung ehem. Zechenhafen, 2. Entwicklungsphase ab 2012
	Fluss (Emscher), künstlicher See	96 ha (24 ha Seefläche)	Renaturierung Emscher und Seeaushub realisiert, ab Oktober 2010 Seespeisung, Realisierung Infrastruktur 2010 – 2012
	Fluss (Rhein), Hafenareal	39 ha	erste Abschnitte zu ca. 75% realisiert, Bauleitplanung für Gesamthafenbereich in Bearbeitung
	Hafenareal	89 ha	mehr als 90% realisiert, Einzelprojekte in Planung/in Bau (bis ca. 2014)
	Kanal (Ruhrkanal)	230 m Länge, 20 m Breite	derzeit keine Aktivitäten
	Fluss (Rhein)	60 ha (35 ha Grün-/Freifläche; ca. 25 ha Baufläche)	östlicher Teil 1. Bauabschnitt und Rheinpromenade realisiert, 2. Bauabschnitt in Abhängigkeit von der Verlagerung des Walzdrahtwerkes
	Fluss (Rhein), Hafenareal	ca. 10 ha (ca. 4,5 ha Wasserfläche)	Planungsrecht vorhanden, erste Projekte vor Umsetzung
	See (Sechs-Seen-Platte)	ca. 92,5 ha (ca. 40 ha Wohnen)	weitere Planung ab 2012
	Kanal (Rhein-Herne-Kanal)	7 ha	voraussichtlicher Baubeginn Mitte/ Ende 2010
	Kanal (Rhein-Herne-Kanal), Fluss (Emscher)	100 ha (2,2 ha Mischgebiet; 1,5 ha Wohnen)	realisiert
	Kanal (Rhein-Herne-Kanal)	80 ha (11,6 ha Gewerbe; 1,3 ha Dienstleistungen)	seit 2007 Herrichtung und Erschließung eines ca. 10 ha großen Areals im 1. Bauabschnitt
	Fluss (Ennepe)	3,5 ha	erste Bauabschnitte realisiert, Ennepark und weitere Bauabschnitte in Bau, Wohnbebauung in Planung
	Fluss (Ruhr, Lenne, Volme, Ennepe)	mehrere kleine Projekte entlang der Flüsse	Volme-Projekte realisiert, Ennepe-Projekte in Planung
	Kanal (Datteln-Hamm-Kanal), Hafenareal	1,6 ha	teilrealisiert
	Kanal (Datteln-Hamm-Kanal)	3,5 ha	Planung seit 2001, Realisierung voraussichtlich 2015
	Fluss (Ruhr), künstlicher Wassergraben (Mühlengraben)	10 ha	Planung seit 2006, Realisierung voraussichtlich 2011
	Kanal (Spoykanal), Innenhafen	5 ha	Bebauungsplan rechtskräftig, Ende 2012 Betriebsbeginn Hochschule, 2015 Fertigstellung Gesamtgelände
	Fluss (Rhein)	1,16 ha	realisiert
	Fluss (Rhein), Hafenareal	14 ha	zu 95 % realisiert, einzelne Projekte im Bau
	Gracht	13,6 ha	zu 90 % realisiert, einzelne Projekte in Planung/im Bau
	Fluss (Ruhr), neues Sporthafenbecken geplant	7,5 ha	Fertigstellung Baufeld 1 in 2011 Vergabeverfahren für Baufeld 2, geplante Fertigstellung 2015
	Kanal (Dortmund-Ems-Kanal), Hafenareal	1 ha	realisiert
	Kanal (Dortmund-Ems-Kanal), Hafenareal	4,5 ha	Entscheidung vorauss. Frühjahr 2010
	Hafenareal	Promenaden, Uferpark, Um- und Neubauten	Teilabschnitt 1 in EU-Ausschreibung, Teil 2 Planfeststellung abgeschlossen, Teile 3 und 4 in Bauleitplanung
	Kanal (Rhein-Herne-Kanal)	10 ha	teilrealisiert, Wohnen und Gastronomie in Planung
	Gracht	5,5 ha	realisiert seit 1974
	Fluss (Rhein), Hafenareal	ca. 12 ha	Masterplan aufgestellt, Realisierung offen



Südlicher Bereich des Rheinauhafens, Köln

Projekte der Stadtentwicklung am Wasser haben gemeinsam, dass Qualitäten durch die unmittelbare „Wassernähe“ geschaffen werden sollen. Über diese gemeinsame Gegebenheit der Wassernähe hinaus unterscheiden sich entsprechende Projekte jedoch durch eine Vielzahl von Merkmalen. Dazu gehören z.B. Unterschiede bezgl. der Art der Gewässer, der Größe des Projektes, der vorherigen und der angestrebten Nutzungen sowie der Realisierungs- und Investitionswege. Dabei handelt es sich um Aspekte, die die Entwicklung entsprechender Wasserfronten maßgeblich determinieren, indem sie u.a. den Rahmen möglicher Potenziale vorgeben und Hemmnisse einer Entwicklung prägen.

Die im Rahmen der Untersuchung betrachteten Projekte wurden so ausgewählt, dass sie ein möglichst breites Spektrum abdecken, d.h. möglichst unterschiedliche Ausprägungskombinationen der angesprochenen Merkmale aufweisen. Unter dem gemeinsamen Merkmal „Wassernähe“ wurde im Rahmen der Untersuchung der unmittelbare Sichtbezug zum Wasser verstanden. Die Wasserflächen sollten dabei eine Größe aufweisen, die sie zu einem prägenden Bestandteil des Stadtraums macht. Die untersuchten Stadtquartiere sollten in ihrer baulichen Struktur als abgeschlossene Stadträume erkennbar sein.

4.1 Köln, Rheinauhafen

Historie/Ausgangslage

Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Rheinauhafen zusammen mit anderen Häfen in Köln ausgebaut und erweitert, nachdem der Güterumschlag durch Dampfschifffahrt und Eisenbahnverkehr angewachsen und größere Häfen in Köln notwendig geworden waren. Seit den 1960er Jahren veränderten sich die Strukturen im internationalen Frachtverkehr, vor allem die Einführung der Container modifizierte Arbeitsabläufe und Anforderungen an die Umschlagsareale. Modernisierung und Ausbau anderer Hafenstandorte in der Region (Niehl, Godorf, Leverkusen) reduzierten die Attraktivität des Rheinauhafens als Industriehafen, seit den 1970er Jahren verließen viele Hafenunternehmen das Areal. Der Umschlag ging stark zurück, die Gebäude wurden im Wesentlichen zu Lagerzwecken genutzt und hafenfremde Zwischennutzer siedelten sich an (Künstler, Architekten u.a.). Im Hafekonzept von 1988 schließlich wurde eine Hafennutzung im Bereich Rheinauhafen nicht mehr erwähnt. Bis Mitte 2002 wurde im geringen Maße weiter umgeschlagen, bis dahin liefen auch noch Mietverträge für Lagerflächen im Hafen.

Umsetzungsprozess

Mit dem Rückgang der Hafennutzung begann die Diskussion in der Stadt, dass der bisher unzugängliche Bereich für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden und benachbarte Quartiere wieder von ihrer Rheinnähe profitieren sollten. 1992 lobte die Stadt Köln einen städtebaulichen Ideenwettbewerb aus, der für die zukünftige Entwicklung des Areals eine „urbane“ Mischnutzung aus Wohnen, nicht störendem Gewerbe, Kultur und Freizeit vorsah.

Alle Grundstücke auf dem Areal des Rheinauhafens gehörten zu diesem Zeitpunkt der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die HGK war 1992 aus einem Zusammenschluss einer Hafen- und zweier Bahngesellschaften hervorgegangen.

Bis auf die Umsetzung von Einzelmaßnahmen stagnierte das Vorhaben bis 1998. Das städtebauliche Konzept wurde in Politik und Bevölkerung kontrovers diskutiert. Vor allem Fragen des Hochwasserschutzes (Bebauung im Überschwemmungsgebiet), des Verkehrs (zusätzliche Belastung der bereits stark befahrenen Rheinuferstraße) und die Gestalt der Kranhäuser sorgten für Konfliktpotenzial. Zu den weiteren Ursachen können eine schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung gezählt werden und die hohen Vorleistungen, die zum Start des Projektes erbracht werden mussten (vor allem der Bau einer Tiefgarage unter einem Großteil des Geländes). Die HGK als Eigentümerin des Areals sah sich vor die Aufgabe gestellt, diese Vorleistungen erbringen und gleichzeitig die Einnahmen der laufenden Nutzung (Umschlag und Lagerung) aufgeben zu müssen.

1997 wurde durch die Stadt Köln ein Arbeitskreis gegründet, der wieder Bewegung in das Verfahren bringen sollte. Der Arbeitskreis aus Vertretern der städtischen Ämter, der Projektentwicklerin „modernes köln“ und der Grundstückseigentümerin HGK tagte regelmäßig unter der Leitung des Baudezernenten. In dieser Steuerungsrunde wurden Lösungsmöglichkeiten für die im Planungsprozess auftretenden Konflikte erörtert. 1998 erfolgte erneut ein Workshop mit den Preisträgern, weitere Wettbewerbe zu Freiraumplanung und einzelnen Teilbereichen folgten. Im Jahr 2000 wurde schließlich der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan gefasst, der 2002 rechtskräftig wurde.

Zur Qualitätssicherung bei der Umsetzung des Bebauungsplans wurde zwischen der Stadt Köln und der HGK ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Er war Bestandteil des Bebauungsplans und regelte die Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern. Zum städtebaulichen Vertrag gehörte der Durchführungsvertrag für den Bau der Erschließungsmaßnahmen: Die HGK übernahm die gesamte innere Erschließung des Areals, inklusive der öffentlichen Verkehrsflächen, während die Stadt Köln die Finanzierung und den Ausbau der äußeren Erschließung, der Rheinuferstraße, sicherstellte. Die HGK wurde hier anteilsweise beteiligt (vgl. Müller/Rüther 2009).

Im städtebaulichen Vertrag wurde auch die Durchführung von Qualifizierungsverfahren für die einzelnen Baufelder definiert. Die Investoren mussten mittels Wettbewerben, Mehrfachbeauftragungen oder alternativen Entwürfen die hohe Qualität ihrer Bauvorhaben garantieren.

Besondere Form der Projektentwicklung

Die HGK finanzierte als Eigentümerin die gesamte Erschließung des Geländes, mit dem Verkauf der einzelnen Baufelder sollten diese Investitionen refinanziert werden. Die zu erwerbenden Baufelder wurden in ihren Abmessungen auf die reine überbaubare Fläche begrenzt, das heißt die durch den Baukörper besetzte Fläche. Zugehörige Abstands- und Erschließungsflächen wurden nicht verkauft, sondern in einen Grundstückspool eingespeist, und die Eigentümer im Areal wurden anteilig zur Übernahme der Kosten für den Unterhalt verpflichtet. Der Verbleib aller Außenanlagen in einem gemeinsamen Grundstückspool ermöglichte der Projektentwicklerin in der Bauphase eine einheitliche und hochwertige Gestaltung der Freiräume auf dem gesamten Gelände. Auch in allen anderen Bereichen der Infrastruktur mussten die Käufer der Baufelder die durch HGK und Stadt Köln getroffene Auswahl akzeptieren. Auch nach der Fertigstellung soll die gestalterische Qualität des Gebietes langfristig gesichert werden, hierzu wurde die Rheinauhafen Verwaltungsgesellschaft gegründet, die das Image des Rheinauhafens garantiert, indem sie die Bewirtschaftung der Außenanlagen (Außengastronomie, Werbung), der Tiefgarage und des Hafenbeckens übernimmt.



Freiraumgestaltung im Rheinauhafen Köln

Derzeit wird noch darüber verhandelt, inwieweit die Erschließungs- und Freiflächen nach Abschluss der Maßnahme der Stadt übertragen werden. Eine Option ist, wichtige Teile der Freiflächen (Plätze, Uferpromenade) der Öffentlichkeit zu widmen, die Flächen allerdings im Privateigentum und im Unterhalt der Verwaltungsgesellschaft verbleiben zu lassen. Dieses würde den Intentionen entsprechen, den Pflege- und Unterhaltungsaufwand für die hochwertig gestalteten Flächen durch Übertragung auf die Verwaltungsgesellschaft zu gewährleisten und dennoch die Nutzung zugunsten der Öffentlichkeit zu ermöglichen. Das Konzept scheint sich bisher bewährt zu haben, Anfragen aus Mainz (Projektentwicklung Zollhafen), aus London (Erweiterung der Docklands) und aus der Region Michigan zeigen das Interesse anderer Kommunen an dieser besonderen Lösung.



Städtebauliches Konzept

Aus den prämierten Wettbewerbsentwürfen von 1992 (Hadi Teherani, Hamburg – heute Bothe, Richter, Teherani (BRT) – und Alfons Linster, Trier) entstand das städtebauliche Konzept, die Struktur des ehemaligen Hafens beizubehalten und das lange und schmale Areal mit langgezogenen Gebäuden zu bebauen, die sich in Ausrichtung und Kubatur an den alten Speichern orientieren. Gegliedert wird das Gelände durch eine Reihe von Plätzen, die auch die Übergänge zu den angrenzenden Quartieren Südstadt und Severinsviertel markieren. Als Wahrzeichen wurden drei sogenannte „Kranhäuser“ im nördlichen Bereich platziert. Der denkmalwerte Baubestand der ehemaligen Hafenanlagen wurde umgenutzt und eine Freiraumverbindung vom Rheingarten im Norden zur Uferlandschaft im Süden geschaffen (vgl. Müller/Rüther 2009).

Besondere bauliche Herausforderungen

Eine aufwändige Planung und hohe Vorfinanzierung erforderte die Anlage der Tiefgarage, die sich unter einem großen Teil des Geländes erstreckt. Nach Aussage der Grundstückseigentümerin war sie eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Vermarktung des Rheinauhafens, der Erfolg des Projektes hing von ihrer Realisierung ab. Eine Alternative zu der aufgrund des Geländezuschnitts sehr langen und schmalen Tiefgarage habe es nicht gegeben, da eine Realisierung der nötigen Stellplätze z.B. in mehreren oberirdischen Parkhäusern wirtschaftlich nicht machbar gewesen sei.

Weitere Hürden in der Planung ergaben sich aus den Anforderungen des Hochwasserschutzes. Der Rheinauhafen liegt im Überschwemmungsgebiet, daher musste sichergestellt werden, dass die neue Bebauung nicht zu einem Verlust an Retentionsraum führen und sich dadurch die Lage der flussabwärts gelegenen hochwassergefährdeten Gebiete

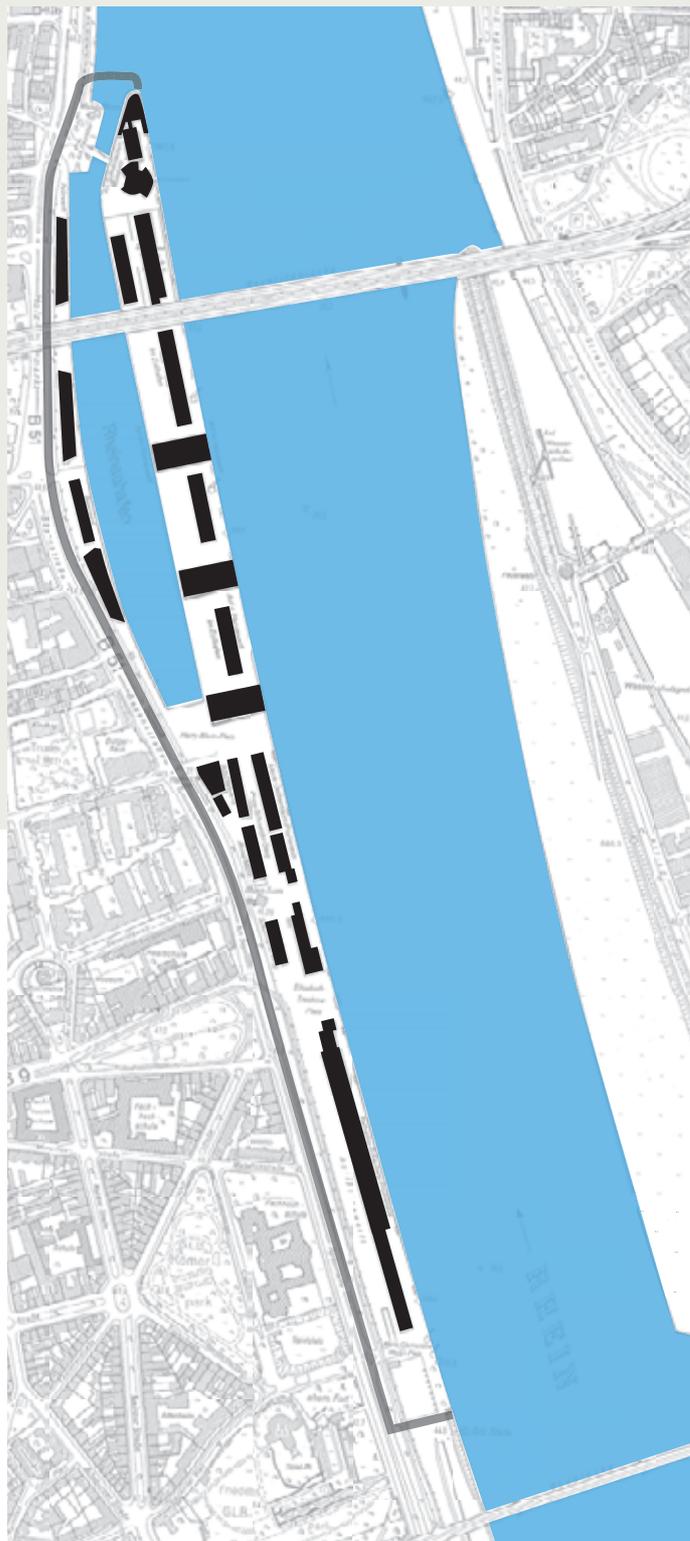


Kranhäuser im Rheinauhafen, Köln

(u.a. Kölner Altstadt) weiter zuspitzen würde. Darüber hinaus mussten alle Gebäude hochwasserangepasst geplant werden, hierzu wurden sowohl die Erdgeschosse durch einen Sockel angehoben als auch detaillierte Maßnahmen bei der Fassadengestaltung umgesetzt. Außerdem musste die Freiraumplanung den Fall einer Überschwemmung des Gebietes berücksichtigen, dies beeinflusste die Bauweise von Bodenbelägen und Stadtmobiliar sowie die Bepflanzung (ausführliche Darstellung dazu in Kapitel 5).

Eine weitere Besonderheit der Projektentwicklung am Rheinauhafen sind die sogenannten „Kranhäuser“. Diese L-förmigen Hochhäuser gelten als Erkennungszeichen und dienen vor allem in der Vermarktungsphase der Wahrnehmbarkeit des Projektes. Sie waren in der Stadtöffentlichkeit lange umstritten und baukonstruktiv sowie immobilienwirtschaftlich nicht einfach zu realisieren. Inzwischen sind zwei Kranhäuser fertiggestellt, das dritte befindet sich im Bau. Unabhängig von der Symbolwirkung der Gebäude sieht die Eigentümerin HGK den Vorteil, dass

mit dieser Bauform auf platzsparende Weise die benötigte Nutzfläche geschaffen werden konnte, eine Fortführung der moderaten Gebäudehöhen der südlicheren Bereiche hätte dies nicht leisten können. Im Vergleich zu den Vorgaben im Wettbewerbsverfahren von 1992 war die auf dem Areal vorgesehene Bruttogeschossfläche wesentlich vergrößert worden. Zum einen resultierte dies aus dem Wunsch nach mehr „Urbanität“, die man durch eine höhere Dichte erreichen wollte, zum anderen aus der Zielvorstellung heraus, durch die Steigerung der vermarktbaren Flächen die aufwändige Erschließung und den hohen Standard der öffentlichen Räume finanzieren zu können.



Lageplan Rheinauhafen, Köln

Im Frühjahr 2010 ist das Projekt zu 95% realisiert, voraussichtlich 2012 wird das Gesamtareal mit ca. 240.000 qm BGF fertiggestellt sein, davon 30% Wohnen, 50% Büro und Einzelhandel, 20% Gastronomie und Kultur (u.a. Schokoladenmuseum, Deutsches Sport- und Olympiamuseum, Kunsthaus Rhenania). Die klaren Regelungen im Bebauungsplan und intensive Absprachen zwischen Kommune und Projektentwicklerin/Eigentümerin führten zu einem stimmigen städtebaulichen Ensemble. Neu- und Altbauten gehen eine abwechslungsreiche Kombination ein, auch die ausgewählten Materialien im Freiraum knüpfen an die raue Hafen-Historie des Ortes an. Insgesamt macht das Areal einen urbanen und ästhetisch sehr gelungenen Eindruck. Inwieweit die Hochpreisigkeit des Standorts sich auf die Miet- und Bodenpreise der angrenzenden Quartiere auswirkt und gegebenenfalls zur Verdrängung einkommenschwächerer Einwohner führt, ist zurzeit noch nicht absehbar (vgl. Müller/Rüther 2009).



Panorama Innenhafen Duisburg

4.2 Duisburg, Innenhafen

Historie/Ausgangslage

Durch eine Flussbettveränderung des Rheins um ca. 1200 verlor die Handelsstadt Duisburg ihren direkten Zugang zum Fluss und damit den stadtnahen Hafen. Seitdem gab es immer wieder Überlegungen zum Bau von Kanälen, die die Stadt mit Rhein oder Ruhr verbinden sollten. Im 19. Jahrhundert wurden diese realisiert und sukzessive zu den Dimensionen der Hafenbecken des heutigen Außenhafens bzw. Innenhafens ausgebaut.

Zu Beginn der 1970er Jahre entsprachen die eng begrenzten Uferanlagen inmitten der Duisburger Innenstadt nicht mehr den Anforderungen eines modernen Logistikkonzeptes. Dies führte zur Aufgabe von Gewerbetrieben im Innenhafen und einem sukzessiven Brachfallen des Geländes. Die Flächen im Innenhafen gehörten zu dieser Zeit überwiegend der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG (heute Duisburger Hafen AG), während die historischen Spei-

chergebäude, die auf Pachtgrundstücken errichtet waren, größtenteils in privatem Besitz lagen – mit Ausnahme der ehemaligen Mühlenwerke Küppers und Werner, die sich ebenso wie einige unbebaute Grundstücke im Eigentum der Stadt befanden.

Umsetzungsprozess

Die Frage der zukünftigen Nutzung des Innenhafens stellte sich der Stadt Duisburg Anfang der 1980er Jahre immer dringender, jedoch entwickelte sich angesichts des Strukturwandels und der schwachen Nachfrage nach dem Immobilienstandort Duisburg kein zugkräftiges Projekt, das in die Nähe einer Realisierung rücken konnte. Erst im Kontext der IBA Emscherpark erhielt die Revitalisierung des Geländes neue Impulse. Der Innenhafen wurde als Projekt in die IBA aufgenommen und dem Arbeitsbereich „Arbeiten im Park“ zugeordnet. 1990 wurde ein internationaler, städtebaulicher Wettbewerb für interdisziplinäre Teams aus Stadtplanern, Architekten



und Projektentwicklern ausgeschrieben. Den ersten Preis erhielt das Team Büro Sir Norman Foster in der Zusammenarbeit mit Kaiser Bau-technik, der Landesentwicklungsgesellschaft LEG und der Treuhandstelle THS.

Zur Gewährleistung einer zügigen Umsetzung eines derart komplexen Revitalisierungsprojektes wurde 1993 eine Entwicklungsgesellschaft gegründet. An der Gesellschaft waren zunächst die Stadt Duisburg und das Land Nordrhein-Westfalen mit jeweils 50% beteiligt (seit 2004 ist die Stadt Duisburg alleiniger Gesellschafter). „Die Aufgabe der Entwicklungsgesellschaft war es, für die Realisierung des Gesamtprojektes mit Hilfe von privaten Investoren zu sorgen und die Steuerung und Koordination aller hierfür erforderlicher Planungen und Maßnahmen zu übernehmen. Die Gesellschaft erbrachte dabei Leistungen unterschiedlicher Art: Das Management der Standortentwicklung, die Entwicklung von Standortprofilen, Nutzungsideen und -konzeptionen, die Erstellung von Vermarktungs- und Verwertungskonzepten und die Vermarktung des Standorts. Auch bei Grundstücken von privaten Eigentümern leistete die Gesellschaft Unterstützung bei der Projektentwicklung“ (www.innenhafen-duisburg.de).

Zu Beginn der Planung wurde die Nordseite des Hafenbeckens noch zu einem großen Teil aktiv durch Industrie- und Umschlagsbetriebe genutzt, vorhandene Betriebe – und damit in Duisburg dringend benötigte Arbeitsplätze – sollten aber erhalten bleiben, sofern es die neuen Nutzungen erlaubten. Erst gegen Ende der 90er Jahre wurden Betriebe in Zusammenarbeit mit der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG und der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung GFW umgesiedelt. Der Umsetzungsprozess war zu Beginn von Baumaßnahmen öffentlicher oder gemeinnütziger Investoren bestimmt: Zuerst wurden zentrale Abschnitte der Erschließung, Plätze und Parks sowie Wasserbauwerke fertiggestellt. Als weitere sichtbare Hochbaumaßnahme erfolgte der Umbau eines Speichers für den Sitz der Entwicklungsgesellschaft. Wohnungsbauten gemeinnütziger Träger folgten, außerdem weitere öffentliche und kulturelle Einrichtungen wie das jüdische Gemeindezentrum, Museen und das Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste. Maßgeblich für die erfolgreiche Entwicklung des Innenhafens war außerdem die

Rolle von privaten „Pionieren“ unter den Projektentwicklern, darunter insbesondere die Essener Kölbl Kruse GmbH, die 1999 mit dem „Allgemeinen Speicher“ eines der ersten privaten Projekte fertiggestellt hatte (vgl. Dziomba 2009).

Besonderheiten der Finanzierung

Die Revitalisierung des Innenhafens zu einem mischgenutzten Stadtquartier konnte nur mit umfangreichen Fördermitteln der EU, des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und Mitteln der Stadt Duisburg realisiert werden. Insgesamt wurden ca. 87,9 Mio. € Fördermittel für sämtliche Ausbau-, Umgestaltungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen gewährt, darunter der Dammbau und die Aufschüttung zur Anhebung des Wasserspiegels, Abdichtungen von Wasserbauwerken, der Grachtenbau, die Anlage der Parks und die weitere öffentliche Infrastruktur. Der Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Projektmanagement, Martin Linne, sieht diese Initialförderung als Voraussetzung für Projektentwicklungen dieser Größenordnung und an Standorten wie Duisburg. Der Immobilienmarkt in Duisburg sei Anfang der 1990er Jahre „noch absolutes Entwicklungsgebiet“ gewesen. Die Stadt allein hätte ein derart großes Projekt mit zudem ungewissem Ausgang nicht in Angriff genommen.

Als wesentliche Voraussetzung für die weitere Projektentwicklung erwarb die Stadt Duisburg die Flächen der Duisburg-Ruhrorter Häfen AG zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert. Die Grundstücke wurden in ein Treuhandvermögen überführt, aus der Verwertung und Veräußerung der Baufelder finanzierten sich die Kosten der Entwicklungsgesellschaft. Die eigentliche Revitalisierung des Areals erfolgte dann durch privatwirtschaftliche Investitionen. Im Rückblick wird dem Projekt ein absoluter Erfolg bescheinigt, die eingesetzten öffentlichen Mittel haben über die erwarteten Maßen hinaus private Investitionen nach sich gezogen. Das Verhältnis von öffentlichen Investitionen zu privaten Investitionen betrage derzeit 1:8, so Amtsleiter Martin Linne. Volkswirtschaftlich sei das Projekt also sehr erfolgreich, allerdings stünden Kommunen heute vor dem Problem, dass sie angesichts ihrer schwierigen Haushaltslage nicht mehr die Mittel



Gracht mit Wohnbebauung im Innenhafen Duisburg

hätten, um die nötigen Startinvestitionen zu tätigen.

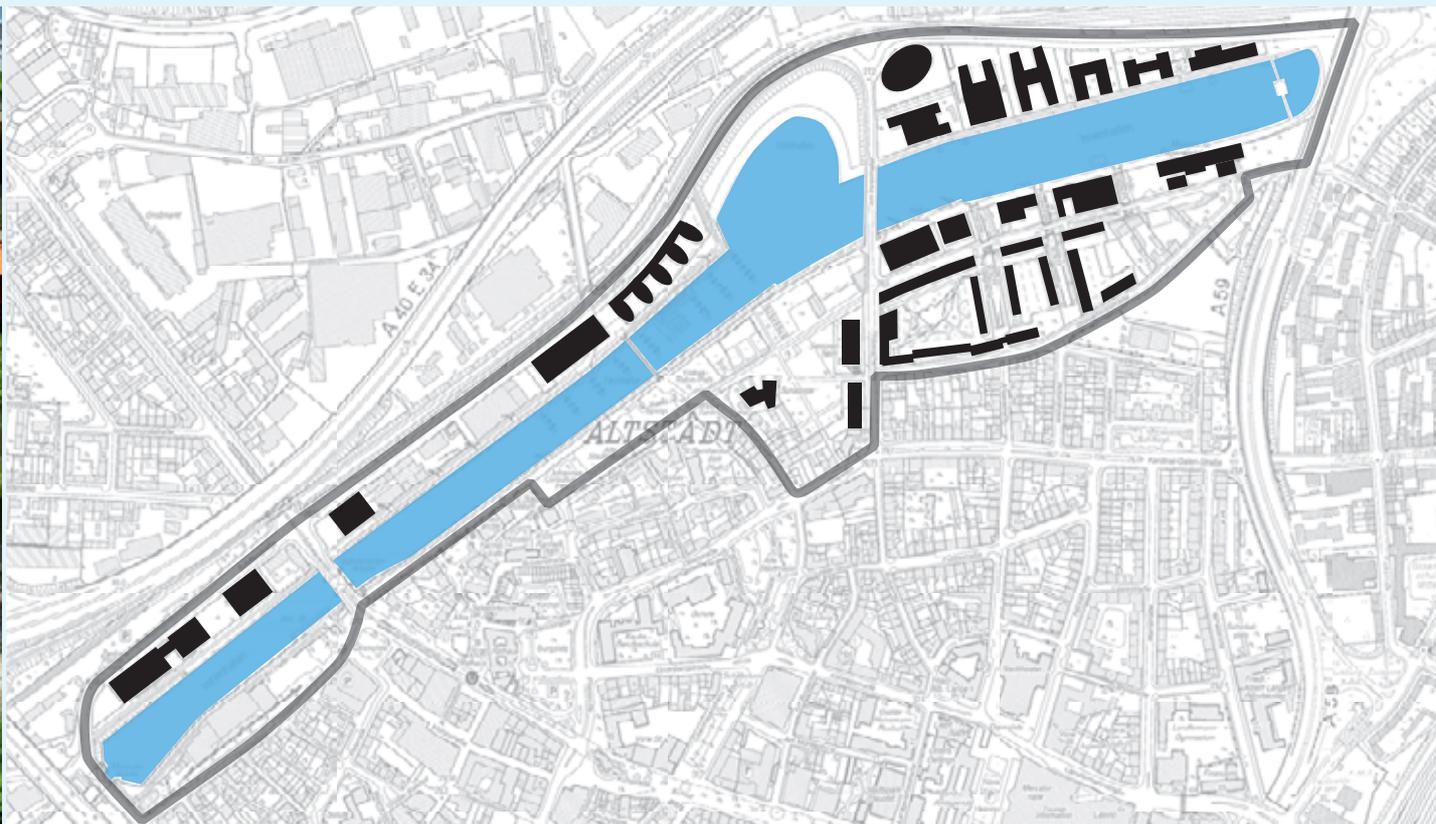
Städtebauliches Konzept

Das Areal gliedert sich nach erfolgter Realisierung in Bereiche unterschiedlicher baulicher Merkmale und Nutzungsausprägungen. Im nordöstlichen Bereich befinden sich Büro- und Gastronomienutzungen in großmaßstäblichen Neubauten, die sich am Hafenbecken aufreihen. Das gegenüberliegende südliche Ufer ist geprägt durch die umgebauten historischen Speicher mit kultureller Nutzung oder Büronutzung.

Abhängig vom Pegel des Rheins steht die meiste Zeit des Jahres das Wasser in den Hafenbecken sehr tief und ist somit der direkten Wahrnehmung aus der Fußgängerperspektive entzogen. Um die Erfahrbarkeit des Wassers zu steigern und damit eine Qualitätsverbesserung der Wasserlage herbeizuführen wurde der Wasserspiegel des östlichen Hafenbeckens in einem aufwendigen Verfahren ange-

hoben (siehe Kapitel 5.4 „Finanzielle Aspekte der städtebaulichen Projektentwicklung am Wasser“).

Eine weitere umfangreiche Maßnahme war der Bau von drei Grachten, um die attraktiven Wasserlagen auszudehnen und eine Verbindung zum angrenzenden Wohnquartier zu schaffen. Entlang der Hanse-, Speicher- und Holzgracht befindet sich Wohnungsbau unterschiedlicher Typologien, während auf Wohnen direkt an den Hafenbecken verzichtet wurde, um die empfindliche Wohnnutzung von den auch abends belebten Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen zu trennen. Das Wohnungsangebot im Grachtenviertel umfasst Wohnungen über mehrere Etagen, im Penthouse und mit Freiflächenbezug (Terrassen, Wohngärten), für unterschiedliche Bewohner (Familien, Singles, Senioren, Studenten) und urbane Sonderformen, wie Atelier- und Stüdiowohnungen. Inzwischen sind ca. 500 von insgesamt 700 Wohneinheiten fertig gestellt.



Lageplan Innenhafen Duisburg

Rund um den westlichen Teil des Hafenbeckens, in dem die Marina untergebracht ist, gruppieren sich Gebäude mit Büronutzungen, sozialen und kulturellen Einrichtungen, sowie der Altstadtspark als fußläufige Verbindung zur Duisburger Altstadt.

Architektonisches Wahrzeichen für das Quartier soll das sichelförmige, bis zu elf Geschosse hohe Bürogebäude namens „Eurogate“ am Holzhafenbecken werden („Kompetenzzentrum für Strukturwandel und erneuerbare Energien“). Das Eurogate war vor allem in der Anfangsphase als Zielbild bedeutsam, es sollte ein Zeichen für den Qualitätsanspruch sein, der an die gesamte Entwicklung des Innenhafens gestellt wurde, und damit deutlich von dem bis dahin in Duisburg realisierten Standard abweichen.

Im Frühjahr 2010 ist das Eurogate umsetzungsreif, in Folge der Wirtschaftskrise befindet sich das Projekt jedoch immer noch im Ruhezustand. Der Neubau des Landesarchivs Nordrhein-Westfalen ist ein weiterer großer Baustein im Innenhafen und wird im regionalen Kontext der Metropole Ruhr als landespolitisch bedeutsam angesehen. Der Baubeginn soll im Frühjahr 2010 erfolgen. In Planung ist ebenfalls die aufsehenerregende Erweiterung des Museums Küppersmühle durch einen containerförmigen Aufbau auf dem umgebauten Speichergebäude. Der Erweiterungsbau wird allein durch die Mittel der privaten Eigentümer des Museums getragen. Die weit sichtbare, innerhalb der Stadt umstrittene Skulptur wird Duisburg weitere Aufmerksamkeit beschern.



Luftbild Grachtensiedlung Volkardey, Ratingen

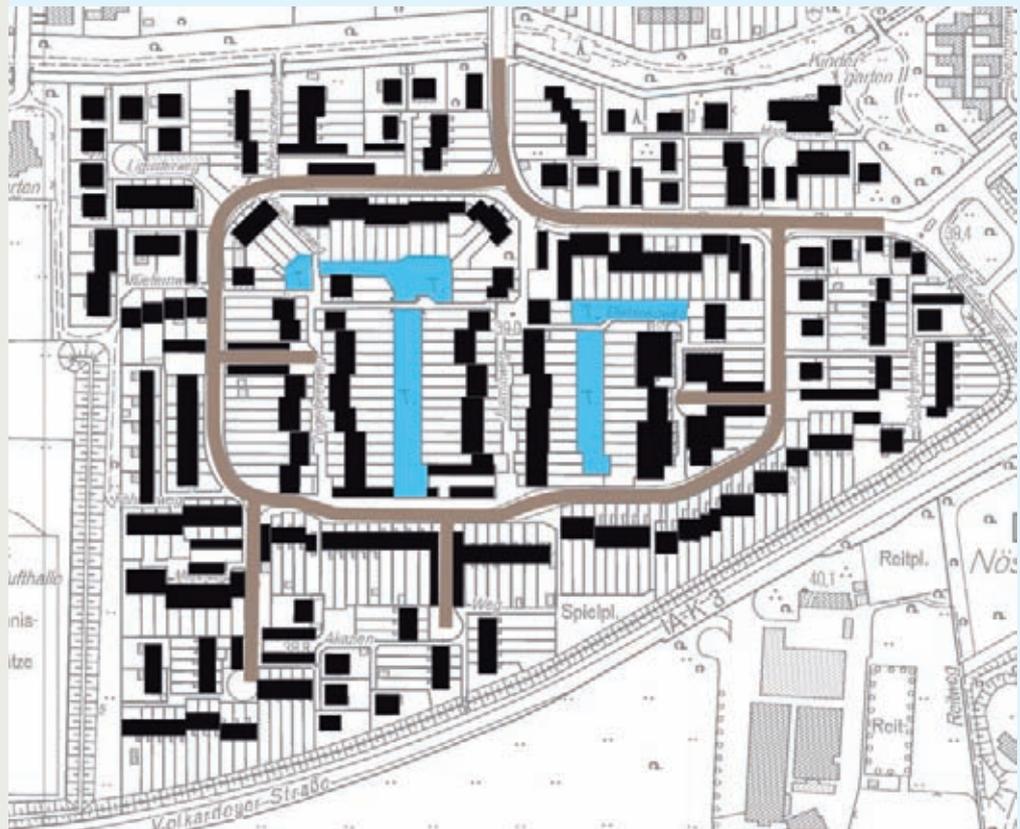
4.3 Ratingen, Grachtenpark Volkardey

Historie/Ausgangslage

Das in der Nachkriegszeit durch starke Kriegszerstörungen und Zuwanderung vorherrschende Wohnraumproblem der Stadt Ratingen wurde im Jahr 1964 offensiv angegangen. Die Stadt Ratingen erwarb große Teile des Ackerlandes im Westen der Stadt und verkaufte diese an die genossenschaftliche Wohnungs- und Siedlungsgesellschaft mbH „Neue Heimat“, Düsseldorf. Im Jahre 1965 erfolgte der Beschluss zur Änderung des Flächennutzungsplans, und neue Wohnflächen für ca. 12.000 Menschen wurden ausgewiesen. Gemeinsam mit dem Bund Deutscher Architekten schrieb die Neue Heimat im Jahr 1966 einen Ideenwettbewerb mit dem Titel: „Das Leben in der Siedlung – die Kommunikationsbereiche, dargestellt am Beispiel Ratingen“ aus. Die Fläche des heutigen Grachtenparks gehörte mit zum Wettbewerbsbereich.

Von den eingegangenen Vorschlägen wurde keiner verwirklicht, und so erfolgte der Bau der ersten 524 Wohnungen nach Plänen der Neuen Heimat.

Ab dem Jahr 1970 begann die zentrale Bebauung von Ratingen-West. Im Zuge der Bebauung des Stadtteils kam es zu einer zuvor nicht geplanten zunehmenden Verdichtung der Wohnbebauung. Erst ab 1973 änderte sich die Art der Wohnbebauung durch die Neue Heimat; nicht zuletzt aufgrund der geänderten Nachfragesituation auf dem Wohnungsmarkt. Das Verhältnis der errichteten Mehrfamilienhäuser verschob sich zugunsten von Einfamilienhäusern. In diesem Sinne änderte sich auch die Rater Wohnungsbau politik und fand ihr räumliches Pendant u.a. in dem Grachtenviertel „Volkardey“, welches bewusst einen Kontrast zu der Großsiedlung West bildet (vgl. Schöller 2005).



Lageplan Grachtensiedlung Volkardey, Ratingen

Umsetzungsprozess

Im Sommer des Jahres 1973 begannen die Arbeiten in dem Grachtenpark „Volkardey“ im Süden von Ratingen-West durch den Bauherrn Deutsche Haus + Boden GmbH, einer Tochtergesellschaft der Bremer Treuhand Gesellschaft für Wohnungsbau GmbH, die das Gelände zuvor von der Neuen Heimat erwarb. Geplant wurde die Siedlung von den Düsseldorfer Architekten Prof. Jens Peter Volkamer und Frank Wetzel. Die Bauherren übernahmen die gesamte Bebauung der Siedlung einschließlich der Erstellung der beiden Grachten. Der entsprechende Wasser-Anliegerteil wurde mit dem Hauskauf an die neuen Eigentümer mitveräußert. Die Sicherung und Pflege oblag ab diesem Zeitpunkt den jeweiligen Besitzern. Entsprechende Absicherungen bezüglich der Errichtung, Erhaltung und Unterhaltung der Wasserflächen wurden grundbuchlich festgesetzt. Ab dem Jahre 1974 entstanden ca. 124 Häuser, davon 92 mit direktem Wasserzugang zu der 5.567 m² umfassenden Wasserfläche. Aus mehreren

Reihenhaustypen, für die ein einheitliches Gestaltungskonzept mit einer Farbabstimmung erstellt wurde, konnten damalige Hausinteressenten wählen.

Städtebauliches Konzept

Eine Ringstraße umgibt die Grachtensiedlung, die sich insgesamt auf eine Fläche von knapp 5 ha erstreckt. Dieser Straßenring erschließt durch drei Gassen die eingeschobenen Garagenhöfe. Durch die Grachtensiedlung selbst führen Fußwege. Charakteristischer Bautyp der Grachtensiedlung ist das giebelständige Einfamilienhaus. Eine dichte Reihung der Häuser bewirkt eine hohe Dichte im Kern der Siedlung, die jedoch durch zwei L-förmige Wasserflächen aufgelockert wird (vgl. Stadt Ratingen 1986). Diese Grachtenflächen sind den Terrassenseiten von ca. 100 Häusern vorgelagert. Auf den Privatgrundstücken sind zu den Grachten hin keine Sicherungsmaßnahmen (z.B. durch Zäune) erforderlich, da Teile der Wasserflächen nicht öffentlich zugänglich

sind. Von den öffentlichen Wegen aus wurden die Grachten durch Geländer gesichert.

Die Einheitlichkeit der Gestaltung der Siedlung konnte bis heute erhalten werden. Dies wurde durch eine Gestaltungssatzung möglich, die im Mai des Jahres 1986 rechtsverbindlich wurde. „Die Gestaltungssatzung nimmt die Elemente des Siedlungsentwurfes und der Detailplanung auf und zeigt gleichzeitig die Grenzen für eine gestalterische Entwicklung“ (Stadt Ratingen 1986). Im Rahmen der Satzung werden u.a. Aussagen zur Gestaltung der Vorgärten und der Gartenanlagen, der Farbgebung der Häuser, der Bauformen und Fassaden getroffen.

Die Grachten

Beim Bau der Grachtensiedlung wurde der Aspekt einer möglichst vollständigen Regenwasserversickerung in die Planung einbezogen. Zu diesem Zweck entwässern die Dachflächen der Häuser den Regen über Filtergräben in die Grachten, wodurch diese primär gespeist werden. Entsprechende Zu- und Abläufe sowie Überläufe regulieren dabei den Wasserstand. Durch eine Einfüllstation kann im Sommer, bei sehr heißem Wetter und besonders niederschlagsarmen Perioden, Frischwasser zugeführt werden (vgl. Wohnkauf Grundstückshandels-Gesellschaft mbH & Co., KG. o.J.). Insgesamt drei Fontänen sorgen für eine ausreichende Sauerstoffzufuhr des Grachtenwassers und verhindern ein Umkippen des Gewässers. Die Grachten selbst haben eine Tiefe von etwa 10 cm am Rand und 1,60 m an der tiefsten Stelle. Sie sind gepflastert und durch eine Bitumenbahn abgedichtet. An der Südseite der beiden Grachten befindet sich ein 2 m breiter Pflanzstreifen mit Sumpfpflanzen; zudem stehen einzelne Pflanzkübel mit Wasserpflanzen im tieferen Wasser. Diese Bepflanzung ruft inzwischen Probleme der Art hervor, dass insbesondere die Wurzeln der Schilfgräser die Bitumen-Dichtungsbahn zerstören, was zu deutlichem Wasserverlust führt.



Blick auf die Gracht im Winter, Ratingen

Für die Unterhaltung der Grachten ist heute ein von den Anwohnern gegründeter Grachtenverein zuständig. Dieser übernimmt die Koordinierung der Wartung und Erhaltung der Grachten. Die Kosten für Wartung, notwendige Reparaturen und Frischwasserzufuhr werden auf alle Bewohner umgelegt. Auch heute, etwa 35 Jahre nach dem Bau der ersten Häuser in der Grachtensiedlung, scheint die Wohnzufriedenheit der Bewohner hoch zu sein, die Nachfrage nach zum Verkauf stehenden Häusern in der Siedlung ebenso.



Stadtwaldviertel mit künstlich angelegter Gracht, Köln-Junkersdorf

4.4 Köln-Junkersdorf, Stadtwaldviertel

Ausgangslage / Historie

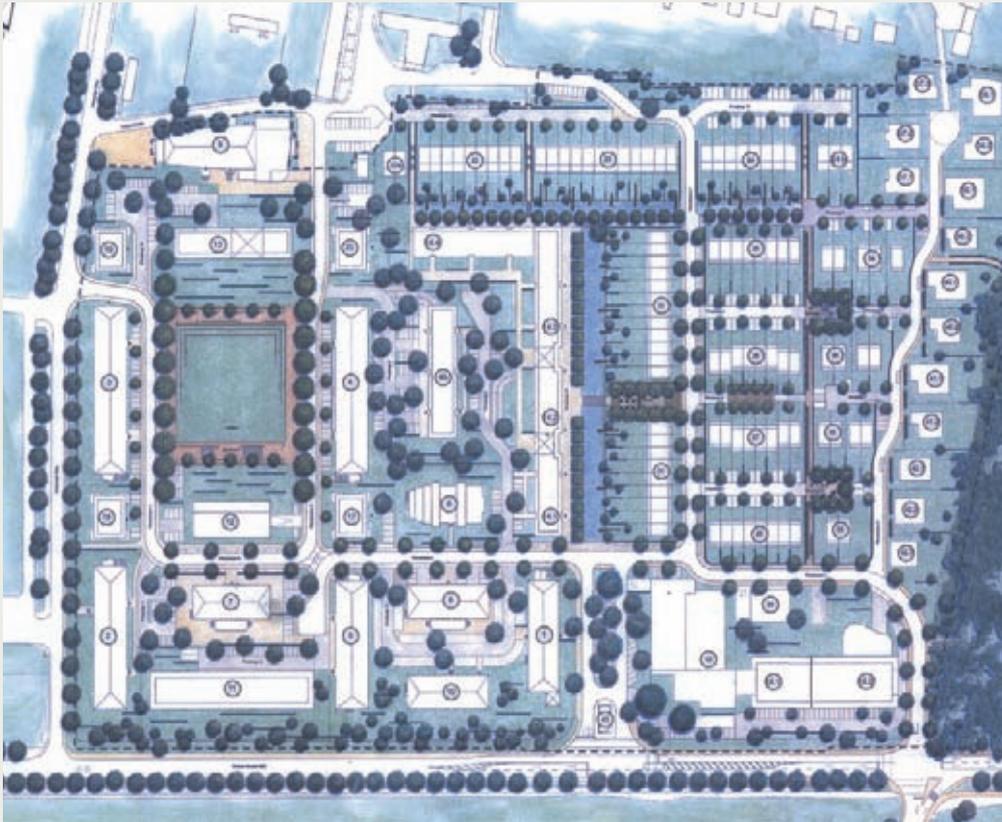
Das Stadtwaldviertel ist ein Quartier im durchgrünten Stadtteil Junkersdorf, einer bevorzugten Wohnlage am westlichen Rand Kölns. Auf einer ehemals landwirtschaftlich genutzten Fläche wurde 1938/39 im Zuge der Aufrüstung des Deutschen Reiches eine Kaserne erbaut – ein Standort in strategisch günstiger Lage zur Autobahn. Nach dem 2. Weltkrieg übernahmen die belgischen Streitkräfte die Kaserne und ergänzten einige Bauten, unter anderem ein angrenzendes Wohnviertel mit Reihenhäusern und freistehenden Einfamilienhäusern für Offiziere. Mit dem Abzug der belgischen Streitkräfte im Jahr 1996 fiel das Gelände an den Bund und wurde durch das Bundesvermögensamt verwaltet. Einige Gebäude der Kasernenanlage wurden unter Denkmalschutz gestellt. Es interessierten sich verschiedene Projektentwickler für das Ge-

lände, konnten mit ihrem Nutzungskonzept jedoch nicht überzeugen.

1997 legte die Stadt Köln für die Entwicklung des Geländes ein Nutzungskonzept fest, das für ein sowohl in der Sozial- als auch in der Altersstruktur vielfältiges Quartier sorgen sollte. Wohnraum für unterschiedlichste Zielgruppen war vorgesehen, darunter öffentlich förderfähiges Wohnen für junge Familien, studentisches Wohnen, Service-Wohnen für Ältere, freifinanzierte Eigentumswohnungen im Geschosswohnungsbau, Reihenhäuser und Villen. Als soziale Einrichtungen waren Kindergärten und ein Kulturzentrum geplant, Büronutzungen sollten einen Schallpuffer zur stark befahrenen Dürener Straße bilden.

Umsetzungsprozess

Einer der interessierten Investoren, die OPUS Immobilien GmbH, gründete 1997 zusammen mit Fachplanern ein Bauteam, um ein Konzept für das Kasernengelände zu entwickeln. Das Konzept überzeugte das Stadtplanungsamt,



Lageplan Stadtwaldviertel, Köln-Junkersdorf

so dass die Stadt Köln 1998 beschloss, einen Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) für das Areal aufzustellen. Dieser sollte in PPP mit der Campus Grundstücksgesellschaft, die durch OPUS und Sparkasse Köln zur Entwicklung des Areals gegründet worden war, erarbeitet werden. Da diese öffentlich-private Partnerschaft zur Aufstellung eines VEP die erste ihrer Art in Köln war, wurde sie als eine Art „Pilotprojekt“ betrachtet und von Seiten der Verwaltung und der Politik intensiv betreut. 1999 erwarb die Campus Grundstücksentwicklungsgesellschaft das Grundstück. Sie übernahm die Kosten für das VEP-Verfahren, finanzierte den Bau der gesamten Infrastruktur (Verkehrsinfrastruktur, Ver- und Entsorgung, Wassersystem) und übertrug anschließend Straßen und weitere öffentliche Räume kostenfrei an die Stadt Köln. Die einzelnen Baufelder wurden an unterschiedliche Bauträger verkauft.

Städtebauliches Konzept

Vorgabe der Stadt war es, das zu 90% versiegelte Gebiet der Kaserne wieder einer ökologisch vertretbaren Siedlungsstruktur zuzuführen. Dieses Leitthema, die Existenz eines Wasserrückhaltebeckens auf dem Areal (Zisterne) und vorhandene topographische Merkmale führten zu der Idee, das Areal durch künstliche Wasserflächen in Form von Grachten zu strukturieren.

Die nun realisierte T-förmige Grachtenanlage gliedert das Gebiet und definiert die Mitte, die zentrale Wasserachse befindet sich in der Verlängerung der ehemaligen Einfahrt zur Kaserne. Entlang dieser Achse erstreckt sich eine großzügig gestaltete Promenade, die durch einen Geschosswohnungsbau mit Büroflächen, Praxen, Kinderbetreuung und kleinteiligem Einzelhandel in den Erdgeschossbereichen begrenzt wird. Westlich davon liegen die denkmalgeschützten, lang gezogenen Kasernengebäude, ergänzt um einige Geschosswohnungs- und Bürobauten. Im östlichen und nördlichen Bereich stehen



Blick auf die Gracht, Köln-Junkersdorf

Reihenhäuser in hoher Dichte, das Quartier geht zum Stadtwald hin in eine lockere Bebauung von Doppelhäusern und freistehenden Villen über.

Bestandteil des städtebaulichen Konzeptes war die Schaffung von Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität, diese Vorgaben wurden in einem Grünplan festgeschrieben, der mit der Stadt Köln abgestimmt wurde. Die ursprünglich von der Stadt Köln geforderte Typologie verschiedenartiger Bebauungsformen mit daraus folgender sozialer Mischung wurde nur in Teilen umgesetzt, neben einigen großzügigen Villen und Doppelhäusern besteht das Areal aus Reihenhäusern im mittleren und gehobenen Preissektor und Geschosswohnungen im Neubau und Bestand (Eigentumswohnungen). Nur in einem ehemaligen Kasernengebäude konnten barrierefreie Mietwohnungen mit Serviceangeboten realisiert werden.

Architektur

Bei der Planung wurde Wert auf die Schaffung eines stimmigen Erscheinungsbildes gelegt. In Anlehnung an die Baugeschichte des Stadtteils – in den späten 1920er Jahren war Junkersdorf um mehrere gartenstadtartige Siedlungsprojekte erweitert worden – wurde ein „moderner“ Baustil gewählt („Bauhaus-Stil“).

Die moderne Gestaltung und die einheitliche Architektursprache wurden als bewusster Gegenpol zur konventionellen Bauweise suburbaner Wohngebiete auch planerisch festgelegt und entsprechend vermarktet (Gestaltungsleitlinien für Dachform, Fassadenmaterialien und Farbgebungen). Die Kontrolle dieser Vorgaben übernahmen die Stadtplaner Esser + Hellriegel im Rahmen der städtebaulichen Supervision. Die Durchsetzung der gestalterischen Vorgaben sei nicht immer einfach gewesen, berichtet Bernd Hellriegel. Die Bauträger hätten manchmal versucht, die Festsetzungen zu umgehen, aber die Stadt Köln habe sich stark für die Einhaltung der Vorgaben eingesetzt. Insgesamt sei aber ein einheitlicher Charakter erzielt worden, ohne dass das Quartier langweilig wirke. Über die Grenzen Kölns hinaus wird das Quartier von anderen Kommunen als beispielhaft wahrgenommen.

Umsetzung und Gestaltung der Wasseranlagen

Die Projektpartner davon zu überzeugen, die künstlichen Grachten tatsächlich umzusetzen, gestaltete sich anfangs schwierig. Bernd Hellriegel, Mitverfasser des städtebaulichen Konzepts, berichtet von den Bedenken der Tiefbauplaner bezüglich der Kosten für das Wassermanagement und der zusätzlichen Kosten für die Ausführung der Wasserflächen. Der ökologischen Nutzen der Regenwassernutzung und die hohe ästhetische Qualität der Wasserfläche hätten schließlich die Entscheidung zugunsten der Wassermaßnahme beeinflusst.

In der Umsetzung konnte das Regenwassermanagement allerdings nur in Teilen realisiert werden. Von einigen Dächern wird das Niederschlagswasser über unterirdische Rigolen in die Gracht geleitet. Das Niederschlagswas-



Luftbild Stadtwaldviertel, Köln-Junkersdorf

ser der angrenzenden Reihenhäuser gelangt jedoch in das Mischwassersystem der öffentlichen Kanalisation. Dies sei, so der beteiligte Landschaftsarchitekt Hans-Wilhelm Rheims, zum einen auf die sehr hohe Dichte der umgebenden Bebauung zurückzuführen. Für die notwendige Filterung des Niederschlagswassers sei nicht genug unversiegelte Fläche vorhanden, und damit bestehe die Gefahr einer Veralgung der Anlage. Um die ästhetische Qualität eines sehr klaren Wassers sicher zu stellen, habe man sich entschlossen, die Gracht zu großen Teilen mit Grundwasser zu befüllen, das aus einem Brunnen hochgepumpt wird. Umwälzpumpen sorgen ganzjährig für die Sauerstoffanreicherung des Wassers, darüber hinaus ist keine weitere Algenbekämpfung notwendig. Ein weiteres Problem war der zeitliche Ablauf der Baumaßnahmen, da vor der Einigung über die endgültige Gestalt der Gracht bereits etliche Kaufverträge der angrenzenden Reihenhäuser unterschrieben worden waren und eine nachträgliche vertragliche Regelung über die Eigentumsanteile an der Gracht nicht mehr

machbar war. Daher wurde die Gracht der Eigentümergemeinschaft des letzten Bauabschnittes zugeschlagen, alle anderen Anlieger zahlen dieser einen Beitrag zur Unterhaltung der Wasserflächen.

Die Freiflächen rund um das Wasser sind hochwertig ausgeführt, Brücken, Geländer und Leuchten wurden eigens für das Quartier entworfen. Die Uferzonen werden durch Granitblöcke eingefasst, angrenzend an die privaten Gärten sorgt eine Zone mit großen Steinen und Bepflanzungskübeln für eine naturnahe Gestaltung. Die Konstruktion der Wasseranlage besteht aus einer sehr stabilen Folie, die mit Schotter als mechanischem Schutz überdeckt wurde.

Fünf Jahre seit Fertigstellung ist eine hohe Bewohnerzufriedenheit mit der Gracht festzustellen. Allerdings wird es von den Anliegern als negativ beurteilt, dass für die Befüllung der Gracht nicht Niederschlagswasser verwendet wird, sondern das Wasser eigens hochgepumpt werden muss, was sich auch merklich in den Unterhaltskosten niederschlägt.



Bootsanleger mit Hafenplatz im Hintergrund, Bergkamen

4.5 Bergkamen, Marina Rünthe

Historie/Ausgangslage

Auf dem Gelände des heutigen Yachthafens im Bergkamener Stadtteil Rünthe wurde 1939 der Kohleverladehafen der Zeche Werne errichtet und diente später als Werkhafen der Klöckner Bergbau Königsborn-Werne AG. Bis in die 1990er Jahre wurden im Hafen Güter, vornehmlich Steinkohle, aber auch Baustoffe, Getreide und Erdölprodukte umgeschlagen. Im Zuge des allgemeinen Bedeutungsverlustes der montanorientierten Produktion in der Region und dem zudem nicht mehr zeitgemäßen Ausbaustandard des Datteln-Hamm-Kanals wurden die Transporte zunehmend auf andere Verkehrsträger verlagert. Die Umschlagplätze am Hafen Rünthe entwickelten sich zu Brachflächen (vgl. Planungsamt Stadt Bergkamen 2006).

Umsetzungsprozess

Im Zuge der Auseinandersetzung mit den ehemaligen Industrie- und Gewerbeflächen war der Hafen Rünthe einer der ersten Bausteine der wirtschaftlichen Umstrukturierung und Tertiärisierung der städtischen Wirtschaftsstruktur. Die Entwicklung der 12 ha großen Fläche begann im Jahr 1991 und wurde 2007 abgeschlossen. Sie erfolgte durch die Stadt Bergkamen und die Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Unna mbH. Die Hafenanlage wurde in Zusammenarbeit mit dem heutigen Hafenbetreiber umgebaut. Dabei wurde zunächst primär Potenzial für eine gewerbliche Reaktivierung durch bootsbezogenes Gewerbe wie Service- und Versorgungseinrichtungen für Bootsbesitzer und wassersportbezogene Freizeitgestaltung gesehen. Die Wasserflächen der Hafenanlage wurden zu einem Sportboothafen, dem heutigen Westfälischen Sportbootzentrum, mit einer Wasserfläche von 42.000 m² und ca. 286 Liegeplätzen entwickelt. Tatsächlich hat jedoch die Mehrzahl der 32 heute dort ansässigen

Betriebe keinen Hafenbezug. Neben bootsbezogenen und gastronomischen Betrieben sowie einem Hotel reicht der Branchenbesatz von Firmen des produzierenden Gewerbes bis hin zu Weiterbildungseinrichtungen und Dienstleistungsunternehmen, welche die Wasserlage primär als weichen Standortfaktor schätzen.

Flächen für Tourismus- und Freizeitnutzungen waren zwar bereits frühzeitig vorgesehen, allerdings nicht in dem Maß der heutigen Nutzung. Über die Jahre kristallisierte sich heraus, dass es sich bei der Hafenanlage nicht ausschließlich um einen klassischen Gewerbestandort handelt, sondern eine wachsende Nachfrage im Freizeit- und Tourismussegment besteht. Auf die zunehmend ansteigenden Besucherzahlen war die Nutzung in der ursprünglichen Konzeption nicht ausgerichtet. Nachdem die Bedeutung des Themas Tourismus und Freizeit erkannt wurde, kam es zu entsprechenden planungsrechtlichen Änderungen und Ausweisungen.

Mit der Fertigstellung der Wasser- und Steganlagen stellte sich von Seiten der Immobilienwirtschaft zudem die Nachfrage nach Flächen für Wohnimmobilien ein. Der Bedarf wurde insbesondere von der Beta Eigenheim und Grundstücksverwertungsgesellschaft mbH kommuniziert, die 2004 ihren neuen Hauptsitz von Hamm in die Marina Rünthe verlegte. Durch die planungsrechtliche Festsetzung eines Gewerbestandorts und die zu diesem Zeitpunkt bereits vorzufindenden produzierenden Gewerbe war eine Ausweisung dauerhafter Wohnstandorte nicht mehr möglich. Vor dem Hintergrund der immobilienwirtschaftlichen Nachfrage und der touristischen Nutzung des Hafens wurden daher kompensatorisch Flächen für die Erstellung von Ferienwohnungen freigegeben, deren Bau im Jahre 2006 begann und 2008 abgeschlossen werden konnte.

Finanzierung

Der hohe Anteil öffentlicher Fördermittel, die im Zuge der Umnutzung des einstigen Schüttguthafens bereitgestellt wurden, hat maßgeblich zu der erfolgreichen Revitalisierung beigetragen. In die Finanzierung des Projekts flossen insgesamt 8,9 Mio. € öffentliche Mittel, davon 6,0 Mio. € aus Ziel 2-Fördermitteln. Dabei konnten die öffentlichen Investitionen



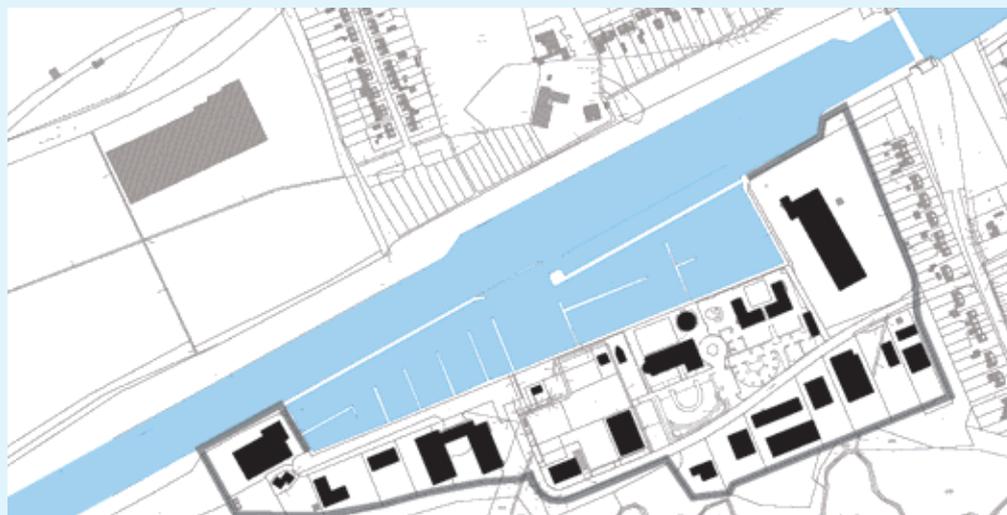
ein privates Investitionsvolumen von etwa 30-35 Mio. € generieren, wobei davon rund 2 Mio. € durch den privaten Hafenbetreiber aufgebracht wurden. Mittel aus dem Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundes flossen u.a. in die öffentliche Erschließung der gewerblichen Bauflächen, in den Grunderwerb, die Bodenaufbereitung und die Einkürzung der Spundwand. Weitere RWP-Mittel wurden für die Tourismusinfrastruktur (Hafenplatz, Promenade, Einrichtungen für den Radtourismus etc.) bewilligt. Gelder der Kulturförderung wurden für die Lichtkunstinstallation „PulsLicht“ von Mischa Kuball in der Marina im Rahmen des Lichtkunstprojektes „Hellweg – Ein Lichtweg“ bereitgestellt.

Städtebauliches Konzept

Zusammen mit der Entwicklung eines Sportboothafens wurden weitere Freizeit-Angebote entwickelt, die als attraktive Ziele z.B. für die Bootsanleger zur Verfügung stehen sollten. Städtebauliches Ziel war es, ein Kanalband zu entwickeln, an dem unterschiedliche Zielorte für Ausflüge zur Verfügung stehen. Dabei han-



Luftbild Marina Rünthe, Bergkamen



Lageplan Marina Rünthe, Bergkamen

delt sich um die Marina Rünthe, die Bergehalde „Großes Holz“, die als Outdoor-Sportbereich entwickelt wird, und die noch in Planung befindliche Wasserstadt Aden. Auf regionaler Ebene integriert in Initiativen wie „Fluss, Stadt, Land“ und auf kommunaler Ebene eingebunden in den Kontext weiterer Projekte ist der Standort also nicht isoliert zu betrachten, sondern ergänzt sich funktional zu weiteren Vorhaben und bestehenden Projekten. Der Hafen, mit einer Tiefe von 3–5 m, ist durch die Einleitung von Kühlwasser nahe gelegener Elektrizitätswerke ganzjährig geöffnet. Die Liegeplätze sind durch elf Schwimmstege mit der Promenade verbunden. Auf der Landseite soll der multifunktional nutzbare Hafenplatz die Attraktivität der Marina steigern und zugleich als zentraler Treffpunkt fungieren. Um den maritimen Charakter der Marina an dieser Stelle auch als verbindendes bauliches Element der Anlage sicherzustellen, wurden Gestaltungsanforderungen an die am Hafenplatz vorzufindenden Gebäude in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Investor geregelt (vgl. Planungsamt Stadt Bergkamen 2006).

Im Zuge der Umwandlung des ehemaligen Umschlagshafens in einen Yachthafen galt es, die Auflagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes hinsichtlich der gewerblichen Schifffahrt und hinsichtlich des geplanten Ausbaus des Datteln-Hamm-Kanals zu berücksichtigen. Daher ist die Marina über ein Leitwerk – einen befestigten Damm, der vor der Uferlinie in den Fluss gebaut ist und parallel zur Fließrichtung verläuft – und eine begehbare Mole vom Fahrwasser des Datteln-Hamm-Kanals getrennt. Der Hafen befindet sich dadurch in einer Randlage und ragt nicht in die Bundeswasserstraße hinein. Nachdem das Leitwerk zur Wasserstraße errichtet war, konnte die Entwicklung des Yachthafens erfolgen. Aufgrund der vorherigen industriellen Nutzung waren auf der Fläche Altlasten und Auffüllungen vorzufinden. Im Zuge der weiteren Entwicklung ergaben sich dadurch Auflagen für die ansiedelnden Betriebe, wie Pfahl-Gründungen, deren finanzieller Mehraufwand aber durch öffentliche Fördermittel zu einem großen Teil kompensiert wurde und somit die Vermarktung der Flächen nicht erschwerte.



Baustelle des PHOENIX Sees mit Resten des alten Hoeschkanals, dem zukünftigen Hafen und der Hörder Burg, Dortmund

4.6 Dortmund, Phoenix See

Historie/Ausgangslage

Mit der Schließung des Hochofens auf dem Gelände Phoenix West im Jahre 1998 und der Stilllegung des Oxygenstahlwerks, der ehemaligen Hermannshütte, auf Phoenix Ost im Jahre 2001 gingen ca. 150 Jahre Industriegeschichte für den Dortmunder Stadtteil Hörde zu Ende. Bis zu diesem Zeitpunkt war die städtebauliche Entwicklung des Hörder Stadtzentrums wesentlich durch die unmittelbar an das Zentrum angrenzende schwerindustrielle Nutzung geprägt. Eine Ausdehnung des Stadtteils, mit dem Verlauf der Bahn im Süden, den Werksgeländen im Westen und Osten sowie einer Verbindungsbahn zwischen beiden Standorten im Norden, war kaum möglich. Mit der Werksstilllegung fielen insgesamt ca. 200 ha Industriefläche in unmittelbarem Umfeld des Stadtteilzentrums Hörde brach. Bereits mit der Schließung des Hochofenwerks Phoenix West begannen von Seiten der

Stadtplanung perspektivisch Überlegungen zur Folgenutzung beider Standorte.

Im Jahr 2000 wurde vom Stadtplanungsamt der Stadt Dortmund das jetzt in Realisierung befindliche Stadtentwicklungskonzept zur Folgenutzung für die Fläche Phoenix Ost erarbeitet. Eine hierauf aufbauende Machbarkeitsstudie, die den Bau eines künstlichen Binnensees prüfte, ergänzte das Konzept. Die Idee, auf dem ehemaligen Gelände des Oxygenstahlwerks einen See in den Mittelpunkt der Entwicklung zu rücken, knüpft an die Geschichte Hördes an: Das Gelände war bis zum Beginn der Industrialisierung landschaftlich an dieser Stelle von der sumpfigen Emscherniederung und früheren Mühlenteichen geprägt (vgl. www.phoenixseedortmund.de). Erst mit der Aufnahme der Rohstahlproduktion Anfang der 1840er Jahre wurde das Gelände im Zuge der raschen Industrialisierung bis zu zehn Meter von der Talsohle bis zum heutigen Niveau aufgefüllt und konnte so den Baugrund für die Hermannshütte und das Stahlwerk sowie sonstige weiterverarbeitende Industrieanlagen bilden. Die Emscher wurde kanali-



siert, durch das Werksgelände überbaut und floss seit 1911 in dem bis sieben Meter unter dem Werksgelände liegenden Hoeschkanal unter dem Stahlwerksgelände durch. Diese anthropogene Aufschüttung musste durch bis zu 50 Grundwasserpumpen dauerhaft trocken gehalten werden.

Umsetzungsprozess

Auf den Flächen des ehemaligen Hochofen- und Stahlwerksgeländes entstehen heute auf insgesamt 200 ha Entwicklungsfläche neue Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnräume. Das Stadtteilzentrum Hörde verbindet den technologieorientierten Gewerbepark PHOENIX West und den Wohn-, Freizeit- und Dienstleistungsstandort auf PHOENIX Ost, die neue PHOENIX See Entwicklung. Die Revitalisierung der beiden Werksflächen erfolgt im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzepts. Den Mittelpunkt der 96 ha großen Entwicklungsfläche PHOENIX See bildet ein ca. 24 ha großer künstlicher Flachwassersee, der wassersportlich genutzt werden kann und zugleich als Retentionsraum der Emscher für den Fall von Starkregenereignissen dient. Die Emscher selbst wurde freigelegt und fließt seit Dezember 2009 wieder an der Oberfläche in einer ca. 50 m breiten Aue im Norden entlang des Sees. Dem Projekt und dessen zukünftiger Nutzung soll stadtfunktionale Bedeutung auf verschiedenen maßstäblichen Ebenen zukommen: Das Vorhaben soll als Motor für die Entwicklung des Stadtteils Hörde und der benachbarten Stadtteile fungieren. Durch die an das Zentrum Hördes anbindende städtebauliche Entwicklung soll die Funktion des Stadtteils als Versorgungs- und Dienstleistungszentrum hergestellt und gesichert werden. Die Konzeption der zukünftigen Nutzung des Geländes soll sich demnach an einer funktionalen Ergänzung bestehender Angebote des Stadtteilzentrums orientieren. Die Sanierung des Geländes und die Entwicklung einer Gewässerlandschaft verfolgen auch das Ziel, die Fläche ökologisch aufzuwerten. Die so entstehenden naturnahen Freiräume adressieren als Freizeit- und Erholungsraum Bewohner der Stadt Dortmund und der Region. Durch die Entwicklung eines seenahen, hochwertigen Wohnstandorts diversifiziert sich zudem das

Wohnungsangebot Dortmunds um dieses Segment (vgl. PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft/ Stadt Dortmund 2009).

Die Entwicklung des PHOENIX See-Geländes erfolgt durch die PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft mbH, einer Tochtergesellschaft der Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21), in Zusammenarbeit mit der Emschergenossenschaft und der Stadt Dortmund. Sie entwickelt die Fläche im Auftrag der Stadt gemäß städtebaulicher Rahmenplanung. Nach dem Kauf des Geländes durch die Stadt Dortmund von der Thyssen Krupp Stahl AG im April 2004 und der Genehmigung des Vorhabens durch die Bezirksregierung Arnsberg im Sommer 2005 erfolgte im September desselben Jahres der erste Spatenstrich am PHOENIX See. In den folgenden Jahren wurden die oberirdischen Gebäude abgerissen und der Aushub des Sees begann. Im September 2009 setzte die Vermarktung der Grundstücke am Südhang ein. Die Speisung des Sees beginnt im Oktober 2010 und wird etwa ein Jahr dauern.

Städtebauliches Konzept

Im Mittelpunkt der städtebaulichen Planung steht der PHOENIX See. Die im Rahmenplan vorgesehenen Grünverbindungen aus dem westlichen, nördlichen und östlichen Umfeld münden in einem Wegenetz um den See. Neben Wegen, die ausschließlich für Fußgänger bestimmt sind, wird es separate Wege für schnellere Fortbewegungsarten wie Radfahren geben. Das städtebauliche Konzept sieht vier Areale für Bebauung vor, wobei ein Schwerpunkt im Bereich des Wohnungsbaus liegt. Insgesamt sollen etwa 900 bis 1.200 Wohneinheiten primär in Eigenheimbebauung in differenzierter Gebäudetypologie (Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser), aber auch in Mehrfamilienhäusern entstehen. Zudem wird von der PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft und dem Verein W.I.R. (Verein für generationsübergreifendes Wohnen in Dortmund) auf einem 4.000 m² großen Grundstück im Nordwesten des Sees ein nachbarschaftliches Wohnprojekt (generationsübergreifendes Wohnen) für ca. 20 Miet- und 20 Eigentumswohnungen geplant (vgl. PHOENIX See



Computeranimation zum zukünftigen Hafen an der Hörder Burg, PHOENIX See, Dortmund

Entwicklungsgesellschaft 2009). Die topografische Grundlage für die Bebauung des Wohnquartiers am Südhang, am nördlichen bzw. nordöstlichen Ufer des Sees, ist eine Terrassenlandschaft, die überwiegend aus dem Erd- und Ufer des Sees gestaltet wurde. Das Wohngebiet am Südufer verfügt über eine deutlich geringere Fläche und soll unterschiedliche Wohnraumangebote mit der Kombination von Wohnen und Arbeiten bereitstellen.

Neben dem Schwerpunkt Wohnen kommt der Erweiterung des Ortszentrums Hörde und Dienstleistungsnutzungen besondere Bedeutung zu: So soll das Seequartier am westlichen Ufer des Sees das Stadtteilzentrum mit zentrumserweiternden Angeboten und einem Hafenplatz für zukünftige öffentliche Veranstaltungen ergänzen. Hierfür wird die bestehende Fußgängerzone im Ortszentrum bis an dieses Quartier weiterentwickelt. Im Übergangsbereich zwischen Zentrum und See soll ein Dienstleistungs-, Büro-, Hafen- sowie Gastronomie- und Hotelstandort entstehen. Zwischen dem See- und dem südlichen Wohnquartier entsteht ein Dienstleistungsbereich. Gebäude unterschiedlicher Größe sollen für Unternehmen und Büronutzungen zur Verfügung stehen. Geplant sind an dieser Stelle weiterhin ein Kindergarten, das Wassersportzentrum und die Seerettungswache (vgl. PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft/ Stadt Dortmund 2009).



Lageplan PHOENIX See, Dortmund

Der See

Der See wird mit einer Tiefe von ca. drei Metern als Flachwassersee angelegt und fasst nach seiner Fertigstellung im Dauereinstau rund 600.000 Kubikmeter Wasser. Da die Sohle des Sees unter dem natürlichen Grundwasserspiegel liegt, kann der See primär durch Grundwasser gespeist werden. Die Wasseroberfläche des Sees liegt fest definiert bei 93,50 m. Dies ist der Bezugspunkt, auf den die städtebauliche Planung ausgerichtet wurde. Zur Sicherung der Mindestwasserhöhe werden im Südosten des Sees Brunnen gebohrt, durch die zusätzliches Grundwasser im Bedarfsfall (lang anhaltende Trockenheit) zugeführt werden kann. Am tiefsten Punkt des Sees in der Nähe des Hafens befindet sich ein hydraulisch gesteuerter Grundwasserablass, mit dem der Wasserspiegel reguliert werden kann. Der See selbst und der entstehende Hafen sollen für segel- und rudersportliche Aktivitäten zur Verfügung stehen, wobei der Hafen Platz für 45 Boote bieten soll.

Ein Badebetrieb ist u.a. zur Sicherung der Wasserqualität nicht vorgesehen.

Der See kann in seiner Funktion als Wasserrückhaltebecken bis zu 40 Prozent seines normalen Stauinhaltes zusätzlich aufnehmen. Die Möglichkeit des Wasserrückhalts im Falle etwaiger Starkregenereignisse ist im Zusammenhang mit dem Programm Emscherumbau zu sehen. Wäre der See an dieser Stelle nicht geplant worden, hätte man an der Stelle einen entsprechenden Retentionsraum ausweisen müssen. Der See, der die technische Bestimmung einer Talsperre aufweist, ist durch einen Damm von der Emscher getrennt. In den Lauf des Flusses ist eine Wehranlage eingebaut, die den Zufluss des Wassers in den See bei Starkregenereignissen reguliert.



Bürozeile im nordöstlichen Bereich des Innenhafens Duisburg

5.1 Allgemeine Rahmenbedingungen städtebaulicher Entwicklungsprojekte

Die Kommunen sind vielerorts initiierende Akteure der Entwicklung urbaner Wasserstandorte, in jedem Fall sind sie an deren Umnutzung maßgeblich beteiligt. Die Fläche wird mit dem grundsätzlichen Ziel entwickelt, die Standortattraktivität zu steigern und sich, je nach Projektgröße, im Wettbewerb mit anderen Städten um Investoren zu positionieren. Gerade im Falle von Standorten in altindustriellen Regionen geht es immer auch darum, Folgen des Strukturwandels durch die Revitalisierung zu kompensieren.

Im Verlauf des Entwicklungsprozesses können Revitalisierungshemmnisse auftreten, die im konventionellen Sinne als „vorhersehbar“ und/oder „beeinflussbar“ zu bezeichnen sind. Bei einem Großteil dieser Hemmnisse handelt es sich um Faktoren, die unzureichende Standorteigenschaften hervorbringen können. Dies können je nach Art der vorherigen Nutzung Altlasten sein oder bauliche Restbestände, wie Betonfundamente, die bauliche Sicherungs-

maßnahmen z.B. spezielle Baugründungen notwendig machen können. Faktoren also, die vor der angestrebten Nutzung des Geländes einen je nach Umfang zeitlichen und finanziellen Mehraufwand bedeuten und die Vermarktung des Geländes erschweren können (vgl. Muckle/Surmann 2007). Entsprechende Lösungsmöglichkeiten wie im Falle Bergkamen, wo die öffentliche Hand kompensatorisch bzw. ausgleichend durch finanzielle Mittel wirkte,



können Problemlagen abmildern. Demgegenüber können im Verlauf der Revitalisierung auch Bedingungen oder Konstellationen auftreten, die nicht vorhersehbar und/oder nicht beeinflussbar sind und den Umnutzungsprozess gerade daher maßgeblich determinieren. Um nicht beeinflussbare Größen handelt es sich in der Regel bei den Bedingungen und Charakteristika der Immobilienmärkte, die es grundsätzlich bei der Entwicklung bzw. Revitalisierung urbaner Wasserstandorte zu berücksichtigen gilt. Die Regionalität der Märkte bedingt, dass konkurrierende Projekte den Markt deutlich beeinträchtigen können (vgl. Krüger 2006) und sich Nutzungskonzeptionen u.a. an etwaigen Konkurrenzen orientieren müssen, um ein Überangebot gleichartiger Flächen zu verhindern und die Marktgängigkeit des eigenen Projektes zu gewährleisten.

Allerdings wird die Immobilienentwicklung nicht allein von Gegebenheiten auf lokaler Ebene determiniert, sondern ist von zahlreichen Faktoren abhängig, die sich aus überregionalen Dynamiken ergeben. Sie unterliegt zyklischen Schwankungen, die mit makroökonomischen Bedingungen, wie konjunkturellen Entwicklungen, korrespondieren, wenngleich auch zeitlich versetzt. Dies gilt ebenso für die Finanzierung von Immobilien. Die zunehmende Integration von Finanz- und Immobilienmärkten bedingt, dass Investitionen in Immobilien auch von globalen Finanzmarktentwicklungen abhängig werden (vgl. Heeg 2008). Aspekte, die den Erfolg entsprechender Projekte beeinflussen können. Von welchen Faktoren die Wasserfrontprojekte schlussendlich beeinflusst werden, hängt von einer Vielzahl verschiedener Größen wie beispielsweise der Größe der lokalen Märkte für entsprechende Nutzungen ab. Neben den angesprochenen Faktoren müssen zudem die qualitativen Veränderungen der Immobiliennachfrage in die Planung einbezogen werden.

Die diskutierten Faktoren können in ihrem generellen Erscheinen oder deren Ausprägung nicht beeinflusst werden. Allerdings ergeben sich Stellschrauben, die ein Reagieren auf entsprechende Bedingungen zumindest grundsätzlich ermöglichen. So kann eine, im Rahmen des Möglichen, flexible Planung das Eingehen auf Veränderungen der Immobiliennachfrage ermöglichen. Flexible Planungen

stoßen aber gerade bei der Entwicklung altindustrieller Standorte auf ihre Grenzen, besonders wenn es um die Realisierung von Flächen für eine Wohn-Nutzung geht. Zudem kann die Berücksichtigung entsprechender Marktphasen der Immobilienmärkte im Verlauf des Entwicklungsprozesses den Erfolg der Projektrealisierung maßgeblich beeinflussen (vgl. Krüger 2006).

Grundsätzlich ist ein innerstädtisches Grundstück an einer Wasserlage eine knappe Ressource. Entsprechende Standorte werden meist als wirtschaftlich äußerst attraktiv angesehen, mit entsprechend aussichtsreichen Vermarktungsperspektiven. „Untersuchungen von Willis und Garrod an der Universität von Newcastle haben bestätigt, dass die Nähe von Wasserflächen den Wert des Grundstückes um 18% hebt. British Waterways nennt dies den ‚ripple effect‘“ (Falk 2001). Dabei differiert das Maß der grundsätzlichen Attraktivität des Wasserstandorts naturgemäß je nach Projekttypus. Um die Einmaligkeit des Standortes im Zuge des Planungsprozesses zu bewahren bzw. auszubauen, besteht das Erfordernis, eine städtebauliche Qualität sicherzustellen. Dies kann hohe Vorleistungen der Entwickler für die Bereitstellung der Infrastruktur und der öffentlichen Räume (mit entsprechenden Freiraumanlagen) bedingen. Im Rahmen der Fallstudien wurde die Bedeutung einer gestalterisch aufeinander abgestimmten Planung betont. Dies kann sich auf die Bebauung, aber auch auf die Gestaltung der baulichen Elemente des öffentlichen Raumes wie Bänke, Leuchten, Bodenbeläge, Geländer, Fahrradständer etc. beziehen. Die Entwicklung eines hochwertigen Quartiers bedingt also auch immer sorgfältige Qualifizierungsmaßnahmen im Bereich Architektur.



Hafen Dortmund

5.2 Konflikte unterschiedlicher Nutzungsanforderungen

Die Vielschichtigkeit der Nutzungsmöglichkeiten der Wasserfront kann in umgekehrter Logik auch zu einer Vielzahl von Konflikten zwischen divergierenden Nutzungsanforderungen führen. So treten beispielsweise verstärkt Konflikte zwischen Kommunen, die Umnutzungen von Hafengebieten vorantreiben wollen und der Hafen- und Logistikwirtschaft auf. Damit relativiert sich das grundsätzliche Erfolgspotenzial urbaner Wasserfrontentwicklungen, das in der Literatur häufig betont wird, in gewissem Umfang. Generell kann festgehalten werden, dass die Entwicklung der Wasserfronten auf einem komplexen Akteurs- und Interessengeflecht basiert, das schon aufgrund der Vielzahl möglicher Akteure einiges an Konfliktpotenzial in sich birgt. Insbesondere liegen Investoren und Stadtplanung häufig unterschiedliche Handlungslogiken und Interessenlagen zu Grunde. Das tendenziell kurz-

fristige Renditeinteresse der Investoren und die auf eine mittel- bis langfristige Perspektive angelegte Stadtentwicklung können Spannungsfelder im Entwicklungsprozess verursachen (vgl. Muckle/ Surmann 2007). Kommunale Entscheidungen sind dem Gemeinwohlinteresse verpflichtet, in diesem Sinne unterliegt die Handlung der Kommunen dem Bestreben, entsprechende Erfordernisse wie übergeordnete stadtentwicklungspolitische Anforderungen in den Verhandlungen mit Investoren und Projektentwicklern durchzusetzen und zu fixieren. Die lange Umsetzungsdauer entsprechender Projekte, die angesprochenen Dynamiken der Immobilienmärkte und weitere nicht zuverlässig abschätzbare Rahmenbedingungen können die Festsetzung verbindlicher Vereinbarungen zwischen öffentlicher Hand und Investor zu einem anspruchsvollen und komplexen Prozedere machen (vgl. Krüger 2006).

Der Trend zur Umnutzung von Hafengebieten zu meist mischgenutzten Stadtquartieren mit (hochwertigen) Büro- und Wohnimmobilien, kulturellen Einrichtungen und vielfältigen Frei-

zeitangeboten stößt zunehmend auf Widerstand in der Hafen- und Logistikwirtschaft. Diese sieht ihre Ausbaupotenziale und damit ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem europäischen Markt gefährdet: Karl Michael Probst, Geschäftsführer des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), spricht von einer „Gier nach Wohnen am Wasser“. Die hohe Nachfrage nach Wohn- und Bürostandorten am Wasser kann dazu führen, dass Binnenhäfen mit ihrem stetig wachsenden Transportvolumen notwendige Logistikflächen verloren gingen, so der BÖB (vgl. Hannoverische Wirtschaftszeitung Online 19.09.2007). Eine sorgfältige Abwägung zwischen Nutzeffekten einer hafen- und logistikwirtschaftlichen Nutzung und einer Umnutzung erscheint somit notwendig. Alternative Entwicklungspfade zur Lösung von Konfliktfällen können von einer Bestandssicherung des Wirtschaftshafens unter ausgleichender Bereitstellung alternativer attraktiver Flächen für neue Quartiere, über eine Koexistenz von Hafen- und anderen Nutzungen bis hin zur Verlagerung des Wirtschaftshafens an einen anderen Standort – meist am Rande oder außerhalb der Stadt – reichen. Doch können – auch bei einer Kompromissbereitschaft aller Akteure und der Entwicklung neuer Optionen – die Nutzungskonflikte zwischen Stadt und Logistik bestehen bleiben. Umschlags- und industrielle Nutzungen im Hafen sind mit Lärm und weiteren Immissionen für die Stadtbewohner verbunden, vor allem die Nahverkehre im Zu- und Nachlauf sollten für Anwohner und Nutzer angrenzender Quartiere verträglich abgewickelt werden (vgl. Hesse 2008).

Der Anspruch einer öffentlichen Zugänglichkeit für Anwohner und Besucher kann weitere Nutzungskonflikte hervorrufen. Zu nennen wären z.B. Konflikte im Zusammenhang mit den Anforderungen einer Wohnnutzung und dem damit verbundenen Wunsch der Bewohner nach der Wahrung des privaten Raums. Gerade bei Projekten, die mit einer erhöhten Frequentierung durch Besucher rechnen müssen bzw. in Projekten, die neben ihrer Wohnfunktion auch als Freizeit und Erholungsflächen geplant werden, wie dem PHOENIX See, bestehen gewisse Anforderungen an die funktionale Gestaltung. Eine entsprechende städtebauliche Gestaltung kann eine konfliktfreie Koexistenz der Nutzungen gewährleis-

ten. Denn gerade die Zusammenführung der unterschiedlichen städtischen Bewohnergruppen mit verschiedenartigen Nutzungswünschen schafft ein besonderes urbanes Flair an der kommunalen Wasserfront. Im Rahmen der Entwicklung kann es auch zu Konflikten mit Bewohnern der Umgebung kommen. Gerade, wenn es um den Ausbau entsprechender Verkehrswege und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen geht, kann dies zu Protesten der anliegenden Wohnbevölkerung führen.

Im Zuge der Gewährleistung der öffentlichen Zugänglichkeit können zudem verschiedene Vorstellungen der Stadtplanung und der Grundstückseigentümer bzw. Projektentwickler auftreten, für die Wasserlandschaften in der Nutzung als öffentliche Erholungs- und Freizeitstätten eine unter Renditeansprüchen extensive Nutzungsform darstellen (vgl. Prieb 1999).

Über die Wahrung der öffentlichen Zugänglichkeit hinaus, stellt sich die Frage der sozialen Durchmischung der Wohnbevölkerung, an den Standorten selbst und in deren näherer Umgebung. Bei urbanen Wasserlagen handelt es sich meist um immobilienwirtschaftlich attraktive Flächen. Das Lage-Rente-Modell von West (vgl. West 1989 nach Schubert 2001) geht davon aus, „dass die hohen Grundstückspreise an den Uferzonen eine Folge der hohen Sanierungskosten sind und zum anderen darauf zurückzuführen sind, dass innerstädtische Grundstücke mit Uferlage eine knappe Ressource bilden. Nur Nutzungen mit hohen Erträgen können sich daher an den Uferlagen ansiedeln“ (Schubert 2001). In dieser Tendenz ist die generelle Gefahr einer fehlenden sozial ausgewogenen Mischung verschiedener Bevölkerungsgruppen und die Entstehung isolierter monostruktureller Inseln angelegt. Dies bezieht sich auch auf die nähere Umgebung des Projektstandorts. Gerade die Umgebung ehemaliger Industriestandorte stellt sich meist als wenig attraktiver Wohnstandort dar. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit eine Aufwertung entsprechender Standorte als Motor für eine Entwicklung fungieren kann, an der auch die jetzigen Bewohnern teilhaben können, ohne von den Folgen der Aufwertungen wie Mietpreissteigerungen in erheblichem Maß betroffen zu sein.



Speicherzeile im Innenhafen Duisburg mit Besuchern

Entwicklungen von Wasserstandorten sind meist komplexe Maßnahmen, in die eine Vielzahl von Akteuren mit unterschiedlichsten Interessenslagen involviert sind. Im Laufe der Entwicklung können sich Konstellationen verändern, was entsprechende Anpassungen in der Prozessgestaltung notwendig machen kann. Zudem stehen die Projekte häufig im Fokus der Öffentlichkeit und werden mit einem nicht unerheblichen medialen Interesse verfolgt.

5.3 Prozessgestaltung

Entwicklungen von Wasserstandorten sind meist komplexe Maßnahmen, in die eine Vielzahl von Akteuren mit unterschiedlichsten Interessenslagen involviert sind. Im Laufe der Entwicklung können sich Konstellationen verändern, was entsprechende Anpassungen in der Prozessgestaltung notwendig machen kann. Zudem stehen die Projekte häufig im Fokus der Öffentlichkeit und werden mit einem nicht unerheblichen medialen Interesse verfolgt.

Neben der initiierenden Rolle kommt den Kommunen die Aufgabe zu, die Realisierbarkeit eines Projekts zu überprüfen, und ggf. den meist lang andauernden Prozess der Entwicklung zu steuern und zu moderieren.

Finanzierung

In Gebieten mit geringer Nachfrage oder an nichtetablierten Standorten, in denen von privatwirtschaftlichen Investoren die Möglichkeit einer gewinnorientierten Investition als gering eingeschätzt wird, wird eine Projektentwicklung am Wasser ohne öffentliche Fördermittel kaum realisierbar sein. Projekte in Wachstumsregionen mit starker Nachfrage erscheinen dagegen weitgehend auch ohne Fördermittel umsetzbar. Dies zeigen die Projekte in Köln-Junkersdorf (begehrte Wohnlage) und am Rheinauhafen (hier wurde nur der Ausbau der äußeren Erschließungsstraße gefördert). Auch der Medienhafen in Düsseldorf ist ohne Einsatz von Fördermitteln entwickelt worden. Projekte wie Innenhafen Duisburg, Dortmund PHOENIX See und Marina Rünthe in Bergkamen waren jedoch auf öffentliche Fördermittel angewiesen und hätten ohne diese nicht umgesetzt werden können. Dabei wurde auf verschiedenste Fördermöglichkeiten der EU, des Bundes und des Landes zurückgegriffen, die v.a. für Erschließungs-, Sanierungs- und Dekontaminationsmaßnahmen eingesetzt wurden. In den Arealen mit (zu Beginn) schwacher Nachfrage kann zusätzlich zur öffentlichen Förderung die investive Vorreiterschaft durch öffentliche Einrichtungen (wie Museen) und das Engagement von (halb-)öffentlichen Investoren relevant sein, die direkt als Bauherren auftreten oder als Ankermieter eine

private Projektentwicklung unterstützen. Auch private Investoren können als „Pioniere“ eine wichtige Rolle einnehmen, wenn sie zu Beginn der Entwicklung einen Standort stärken, in dem sie ein Projekt als Initialzündung lediglich kostendeckend entwickeln (vgl. Dziomba 2009). Auch die Einbindung in ein Strukturprogramm des Landes wie die Regionalen oder die IBA Emscherpark können die Wahrscheinlichkeit auf eine erfolgreiche Umsetzung erhöhen.

Im günstigen Fall lassen sich die öffentlichen Investitionen durch nachfolgende Privatinvestitionen refinanzieren oder sogar übertreffen. So hat beispielsweise das Verhältnis öffentliche Investitionen zu privaten Investitionen im Innenhafen Duisburg gegenwärtig eine Relation von ca. 1:8 erreicht.

Trägermodelle

Wie bei städtebaulichen Entwicklungen generell werden unterschiedliche Trägermodelle und Organisationsformen zur Entwicklung von Wasserlagen angewendet. Sie werden wesentlich durch die Art des Grundbesitzes oder Grunderwerbs bestimmt.

Die untersuchten Projekte illustrieren ganz unterschiedliche Formen der Eigentümerschaft: In einem Fall gehört das gesamte Areal einem privaten Eigentümer, der selbst die Entwicklung übernimmt (Rheinauhafen Köln). Im anderen Fall erwarb die Kommune die Grundstücke von einem Grundstücksbesitzer und veräußerte dies sofort an ein 100%iges Tochterunternehmen weiter (Dortmund). Oder die Kommune erwarb das Grundstück von mehreren Eigentümern und behielt es bis zum Verkauf der einzelnen Baufelder in ihrem Eigentum (Duisburg). Im Fall, dass Grundstücke von mehreren Besitzern zu erwerben sind, ist eine vorsichtige Herangehensweise geboten, um Spekulation und Preissteigerungen zu verhindern (daher erfolgte z.B. der Grunderwerb durch die Stadt Hamburg im Bereich der heutigen HafenCity im „Geheimen“).

Aus der Fallstudienuntersuchung und im Vergleich mit weiteren empirischen Beispielen lassen sich folgende drei Formen der Beteiligung von öffentlichen und privaten Trägern bei der Projektentwicklung am Wasser unterscheiden:

1. Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe übernimmt die Planung (z.B. Standortentwicklung MedienHafen Düsseldorf) oder die Entwicklung wird in Koordination von Stadtplanungsamt, Liegenschaftsamt und Amt für Wirtschaftsförderung gesteuert (z.B. „Kreativkaï“ Münster) (vgl. Muckle/Surmann 2007).

2. Es wird zur Projektentwicklung eine eigene kommunale Entwicklungsgesellschaft gegründet, da die zügige Entwicklung eines derart komplexen Projektes innerhalb der normalen Arbeitsabläufe einer Stadtverwaltung als nicht machbar eingeschätzt wird. Dies kann eine rein kommunale Gesellschaft sein (z.B. PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft, HafenCity Hamburg GmbH, Überseestadt GmbH, Bremen) oder eine Gesellschaft, an der Kommune und Land beteiligt sind (z.B. IDE Innenhafen Duisburg Entwicklungsgesellschaft mbH), aber auch Entwicklungsgesellschaften in PPP kommen vor (z.B. Westhafen Frankfurt) (vgl. Muckle/Surmann 2007).

3. Befindet sich das Areal im Privateigentum und der Eigentümer übernimmt die Entwicklung, so kann dies in enger Zusammenarbeit mit der Kommune erfolgen, geregelt über einen städtebaulichen Vertrag (z.B. Köln-Rheinahafen). Die Rolle eines privatwirtschaftlichen Entwicklers kann auch noch die Erstellung und Finanzierung des Bebauungsplanes umfassen, in Form eines VEP (z.B. Köln-Junkersdorf).

Städtebauliche Qualitätssicherung

Die untersuchten Beispiele zeigen, dass die beteiligten Akteure bei der Entwicklung von Stadtquartieren an Wasserlagen häufig eine hochwertige Gestaltung sowohl für die Architektur als auch im Bereich der Außenanlagen und öffentlichen Räume anstreben. Sie verfolgen damit das Ziel, die Vermarktbarkeit zu fördern, attraktive Unternehmen und einkommensstarke Haushalte anzuziehen. Die hohen Ansprüche und Erwartungen bei Stadtentwicklungsprojekten am Wasser scheinen eine Qualitätssicherung des städtebaulichen Konzeptes bei der Ausführung erforderlich zu machen. Für die Umsetzung dieser Qualitäts-

sicherung in der operativen Arbeit haben die untersuchten Projekte hierzu unterschiedliche Wege aufgezeigt. Hilfreich erscheint eine klare Definition von Regeln im Bebauungsplan. Nach Angaben vieler Projektakteure stellen starke Vorgaben oder Gestaltungsrichtlinien keine Behinderung dar, sondern bieten hinreichend Gestaltungsmöglichkeiten und unterstützen eine abgestimmte Vielfalt und Differenziertheit der architektonischen Ausgestaltung. Architektonische „Ausreißer“, die ein Gebiet durchaus negativ prägen können, werden somit vermieden. Voraussetzung für die Aufstellung und Durchsetzung von gestalterischen Regeln ist allerdings der gemeinsame Wille von Politik und Verwaltung. Auch kann von Erfahrungen aus vorherigen ähnlich exponierten Städtebauvorhaben profitiert werden.

Als Mittel zur Qualitätssicherung bei der Umsetzung von Bebauungsplänen erscheint der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags zwischen Kommune und Projektentwickler ein geeignetes Mittel (siehe Kasten „Städtebauliche Instrumente“). Er regelt die Art und Weise der Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern, unter anderem kann die Durchführung von Qualifizierungsverfahren für die Bauten auf den einzelnen Baufeldern festgeschrieben werden.

Die Zusammenlegung sämtlicher Freiflächen in einem Grundstückspool kann ein effizientes Mittel zur Qualitätssicherung der Freiräume sein: Diese werden nicht an die Erwerber der Baufelder veräußert, sondern verbleiben im Besitz des Eigentümers, der das Areal entwickelt, oder einer Verwaltungsgesellschaft (siehe Rheinahafen Köln). Diese Maßnahme garantiert die einheitliche und hochwertige Gestaltung der Freiräume auf dem gesamten Gelände, schränkt aber auch die Wahlfreiheit der Investoren stark ein und sollte mit der Nachfrage an den jeweiligen Standorten abgeglichen werden.

Zu Beginn sei es für die Projektentwicklerin nicht einfach gewesen, den Käufern der Baufelder die starken Auflagen und intensiven Absprachen mit der Stadt zu vermitteln, so Franz-Xaver Corneth, Projektleiter für den Rheinahafen bei der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die Auflagen wären jedoch sehr sinnvoll gewesen, um die hohe Qualität des Rheinahafens zu gewährleisten.

Kooperatives Handeln im Bereich städtebaulicher Verfahren gewinnt zunehmend an Bedeutung. Wenn eine Gemeinde eine städtebauliche Planung nicht selber durchführen kann oder möchte, kann sie diese Aufgabe inklusive der dafür entstehenden Kosten ganz oder teilweise an private Investoren übertragen. Die hierfür einsetzbaren Instrumente sind in erster Linie der städtebauliche Vertrag (§11 BauGB) und der Vorhaben- und Erschließungsplan (§12 BauGB). Der Vorteil ist im Idealfall für beide Vertragspartner virulent: Die Kommune kann ggf. finanziell entlastet werden, gleichzeitig wird das gesamte Verfahren in der Regel aufgrund des Verwertungsinteresses des Investors erheblich beschleunigt. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil kooperativer Verfahren liegt auch darin, dass die Akteure Einblicke in die jeweiligen Strukturen, Verfahrensabläufe und Denkmuster erhalten (vgl. Difu 1997).

Die Ausgestaltungsmöglichkeiten städtebaulicher Verträge sind vielfältig. Sie reichen von Bauplanungs- und Baureifmachungsverträgen (auch Maßnahmenvertrag genannt), die der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen dienen, über Baurealisierungs- und Zielbindungsverträge, mit denen die mit der Bau-

leitplanung verfolgten Ziele gesichert werden sollen bis hin zu Folgekostenverträgen, mit denen der private Investor die Kosten, die der Gemeinde im Zuge einer Planung entstehen würden, übernimmt (vgl. DStGB 1999). Bei allen Vertragsformen bleibt die Planungshoheit der Gemeinde und ihre Verantwortung für das gesamte Planaufstellungsverfahren unberührt (§11 BauGB Abs. 1 S. 1 Nr. 1 2. Halbsatz).

Eine Sonderform kooperativen Zusammenwirkens von Kommune und Investor stellt der Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP/ §12 BauGB) dar. Auch er dient der Beschleunigung des Verfahrens und der Entlastung der Gemeinde, besteht aber aus drei getrennten, aber nicht miteinander verknüpften Verfahrensschritten: 1. dem Vorhaben- und Erschließungsplan des Vorhabenträgers, 2. dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan und 3. dem Durchführungsvertrag zwischen Gemeinde und Vorhabenträger. Der Durchführungsvertrag ist gleichermaßen Maßnahmen-, Zielbindungs- und Folgekostenvertrag, durch den der Vorhabenträger sich zur Durchführung gemäß des VEP in einer bestimmten Frist und zur ganzen oder teilweisen Kostenübernahme für Planung und Erschließung verpflichtet.

Natürlich seien auch Käufer aufgrund der umfangreichen Regelungen abgesprungen, aber es seien genug Interessenten vorhanden gewesen, die unbedingt am Rheinauhafen hätten kaufen wollen.

Kommunikationsstrategie

Der Entwicklungsprozess der Wasserlagen in den untersuchten Projekten hat gezeigt, dass gerade für neuartige oder wenig selbstverständliche städtebauliche Konzepte – sei es ein 24 ha großer See auf dem ehemaligen Gelände eines Stahlwerks oder eine künstlich angelegte Gracht in einem Wohnviertel – eine besondere Herangehensweise notwendig ist und dies auch Politik und Bevölkerung deutlich kommuniziert werden muss. Es seien – so mehrere der befragten Akteure – sowohl die Umsetzungsoptionen sorgfältig und realistisch zu prüfen, als auch unabhängig von Bedenkenträgern das Neue mit Nachdruck zu verfolgen.

Für viele kommunale Akteure ist die Projektentwicklung am Wasser zu Beginn ein Han-

deln angesichts der nicht abschließbar zu klärenden Frage, ob sich die hohen Investitionen in die Wasserlage lohnen und die gesetzten Erwartungen auch langfristig erfüllt werden können. Um dennoch handlungsfähig bleiben zu können, betonten einige Interviewpartner, brauche es angesichts der Widerstände unterschiedlichster Akteure Mut und Hartnäckigkeit, es sei wichtig, frühzeitig Kooperationspartner zu finden, Kontakte zu pflegen und viele Gespräche führen.

Die empirischen Befunde aus den untersuchten Projekten weisen auf die Wichtigkeit hin, genug Ressourcen in eine aktive, umfassende und professionelle Kommunikationsstrategie zu investieren. Diese sei neben den klassisch fachlichen Themen inzwischen genauso wichtig, um ein Projekt zur Umsetzung zu führen. Eine falsche Kommunikation kann Projekte sowohl im frühen, aber auch noch im weit fortgeschrittenen Planungsprozess zum Scheitern bringen.

Werden Projektideen zu früh und nicht hundertprozentig geprüft der Öffentlichkeit vorgestellt, kann es zu unerwarteten Reaktionen kommen. Diese können sich bereits als

eine Hürde erweisen, die nicht mehr überwindbar ist. Es ist daher wichtig, zuerst intern alle Aspekte für und gegen das Projekt abzuwägen, die Machbarkeit zu prüfen, die Expertise der beteiligten Fachdisziplinen einzuholen und die langfristige Machbarkeit auch unter ungünstigen finanziellen Bedingungen der Kommune zu klären. Ist das Projekt soweit durchkalkuliert, scheint dann aber eine aktive öffentliche Kommunikation und Transparenz notwendig, die deutlich macht, dass das Projekt ein neuartiges Konzept verfolgt und dass mit einem langen Umsetzungszeitraum zu rechnen ist. Das aktive und breite Herantreten an die Öffentlichkeit kann dann einem Projekt durchaus eine positive Dynamik verschaffen. Es kann die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen und Anlieger zu Multiplikatoren des Projektes werden lassen, wenn deren Ängste hinsichtlich zukünftiger Belästigungen abgebaut worden sind.

Problematisch bleibt allerdings der Umstand, dass die Akzeptanz in der Bevölkerung für neuartige Großprojekte – vor allem im frühen Stadium der Entwicklung – meist gering ist. Eine Bürgerbefragung ist dann wenig erfolgversprechend für das Projekt.

Als meinungsbildende Institution spielen die Medien für die Akzeptanz der Bevölkerung eine wichtige Rolle. Ein Kommunikationskonzept sollte daher auf alle relevanten Zielgruppen zugeschnitten sein.

Ein Beispiel für die Komplexität der Problematik illustriert die Ablehnung des Großprojekts „Lippesee Hamm“ durch die Bürgerschaft der Stadt Hamm im Juni 2006:

Das mit EU-Mitteln geförderte Projekt „Lippesee Hamm“ mit neuartigem multifunktionalem Ansatz hatte im April 2006 einen positiven Planfeststellungsbeschluss erreicht, als es kurze Zeit später in einem ratsinitiierten Bürgerentscheid abgelehnt wurde. Ablehnungsgründe seien vor allem die öffentlichen Kosten und eine allgemeine Skepsis gegenüber Veränderungen gewesen, zwei in Bürgerentscheiden „gängige Ablehnungsgründe“, so das com.X Institut in einem Evaluationsbericht über Bürgerbeteiligungsverfahren und ihre geeigneten Informations- und Kommunikationskonzepte (vgl. Gabriel & Quast 2007). Mit der Entscheidungsebene in Politik und Ämtern sei sehr ausführlich kommuniziert worden, dafür sei die Kommunikation mit der Bevölkerung zu



schwach ausgefallen. Dies habe daran gelegen, dass die kommunalen Akteure sich im gesamten Planungsprozess einer Zustimmung der Bevölkerung sicher gewesen seien. Auch sei die Ausrichtung von Kommunikation und Argumentation nicht ausreichend auf die konkreten Bedürfnisse der Bürger ausgerichtet gewesen, diese hätten von den Aspekten des „unmittelbaren Nutzens“ (z.B. Aufwertung der Lebensqualität und Freizeitnutzen) nicht genug überzeugt werden können, um ihre Zustimmung zu den geplanten Investitionen in den See zu geben. Neben anderen Gründen habe es außerdem einen ungünstigen Zeitablauf in der Kostendebatte gegeben. Es sei viel zu spät mit der Problematisierung der Kosten angefangen worden und steigende Kosten hätten dann Bürgervorurteile bestätigt. Letztendlich kam die Abstimmung zu früh, um die Debatte noch versachlichen zu können und Irrtümer erfolgreich aufzuklären (z.B. über die Zweckgebundenheit der öffentlichen Fördermittel) (vgl. Gabriel & Quast 2007).



Blick über die Baustelle PHOENIX See, Dortmund

5.4 Finanzielle Aspekte der städtebaulichen Projektentwicklung am Wasser

Die Entwicklung der Kosten von größeren städtebaulichen Projekten ist grundsätzlich vielen Determinanten unterworfen, die sich zudem im Lauf des meist sehr langen Planungs- und Bauprozesses stark verändern können. Bei der städtebaulichen Projektentwicklung von Wasserlagen können jedoch im Vergleich zu ‚trockenen‘ Lagen zusätzliche Kosten erwartet werden.

Vorbereitungskosten

Müssen für eine Stadtentwicklung am Wasser bestehende Betriebe verlagert werden, deren Nutzung mit der neuen Planung nicht vereinbar ist (z.B. aus immissionsschutzrechtlichen Gründen) so sind hohe Kosten für die Umsiedlung zu erwarten. Vor allem bei der Nach-

nutzung von untergenutzten oder beinahe brachgefallenen Hafensarealen stellt dieser Aspekt eine Hürde bei der Finanzierbarkeit und damit Realisierbarkeit eines Projektes dar. Unabhängig von der Wasserlage sind Abbruchkosten und Dekontaminationskosten klassische Kostenstellen bei der Baureifmachung von Flächen mit anderer Vornutzung. Da bestehende Wasserlagen jedoch meist eine industrielle „Vorgeschichte“ haben bzw. neue künstliche Wasserflächen meist zur Aufwertung ursprünglich unattraktiver oder belasteter Flächen eingesetzt werden, kann bei der Entwicklung am Wasser in der Regel von hohen Kosten in diesem Bereich ausgegangen werden. Bei allen im Rahmen dieser Studie untersuchten Projekten auf Konversionsflächen mussten Altlasten beseitigt werden, sie nahmen jedoch meist einen für Revitalisierungsprojekte normalen Rahmen ein. In Fall Bergkamen, Marina Rünthe, waren Altlasten und Auffüllungen vorzufinden, dies erforderte Pfahlgründungen für die Neubauten der ansiedelnden Betriebe. Der finanzielle Mehraufwand wurde durch öffentliche Förder-

mittel zum Teil kompensiert, wodurch sich die Vermarktung der Flächen nicht erschwerte.

Das Fehlen von Planunterlagen zum unterirdischen Zustand eines Revitalisierungsgebiets kann bei der Anlage eines künstlichen Gewässers zu unerwarteten Entdeckungen und damit zu Kostensteigerungen führen, vor allem, wenn dafür großflächiger Aushub nötig ist. Beim Ausbaggern des PHOENIX Sees in Dortmund kamen z.B. Fundamente zum Vorschein, die in dieser Form nicht auf Plänen verzeichnet waren.

Sanierung von Kaimauern / Spundwänden

Die Sanierung von Kaimauern oder Spundwänden ist ein sensibler Kostenfaktor, der erheblich die Realisierbarkeit von Wasserfrontprojekten beeinflusst. Uferbefestigungen besitzen eine aufwändige Konstruktion und benötigen Wartung. Je nach Alter, Konstruktionsart und Schadensbildung können für die erforderliche Sanierung sich ganz unterschiedliche Kosten pro laufende Meter ergeben. Rostende Spundwände, deren Querschnitt stark verringert ist, ausgespülte Mauerwerksfugen, ausgebrochene Kaimauerziegel oder Risse im Beton beeinträchtigen die Statik und gefährden die Standfestigkeit der Kaimauern. Veränderungen auf Landseite aufgrund neuer Nutzungen, wie z.B. neue Hochbauten oder Hochwasserschutzbauten, können erweiterte konstruktive Erfordernisse nach sich ziehen, an die die Uferbefestigung anzupassen ist. Die finanzielle Aufwendung für Sanierung oder Ertüchtigung der Kaimauern kann einen Konflikt über die Trägerschaft dieser Kosten verursachen.

Qualifizierung von Wasserlagen

Bei der Umnutzung bestehender Wasseranlagen ist zu beachten, dass diese gegebenenfalls mit hohem Aufwand aufgewertet werden müssen, um die volle positive Wirkung, die von der Wasserfläche erwartet wird, ausschöpfen zu können. Es kann zum Beispiel notwendig sein, den Wasserspiegel anzuheben (Innenhafen Duisburg) oder über das

Gelände ragende Spundwände zu kürzen (Bergkamen, Marina Rünthe). Das Fallbeispiel Duisburg Innenhafen illustriert, welcher Aufwand in der Projektentwicklung dann berücksichtigt werden muss: Da im Innenhafen das Wasser in den Hafenbecken die meiste Zeit des Jahres zu tief steht, entschied man sich, den Wasserspiegel in einem Teil des Hafens anzuheben. Es mussten Gutachten in Auftrag gegeben werden, um sicher zu stellen, dass Wasser in notwendiger Menge und Qualität zur Verfügung steht. Durch ein Dammbauwerk wurde dann ein Teil des Hafens vom Rheinwasserpegel abgetrennt. Für die Anhebung des Wasserspiegels war eine Aufschüttung des Hafenbodens erforderlich, für die zuerst das Wasser abgelassen werden musste. Das Hafenbecken musste außerdem mit einer Lehmabdichtung versehen werden. In den Fällen Innenhafen Duisburg und Marina Rünthe, Bergkamen, konnten die zusätzlichen Kosten durch Fördermittel aufgefangen werden.

Hochwertige Gestaltung und Leuchtturmprojekte

In Wasserfront-Entwicklungen treffen die unterschiedlichen Interessen der häufig zahlreichen Akteure auf eine allgemein hohe Erwartungshaltung an das Projekt, die sich auf die Gestaltung und damit Kosten von Erschließung, Freiräumen und Architektur auswirkt. Dies lässt zusätzliche Investitionen in die Steuerung des Prozesses wahrscheinlich werden. Zur Gewährleistung eines hohen architektonischen Standards werden Qualifizierungsverfahren benötigt, die einen zusätzlichen Kostenfaktor darstellen können. Ergänzt wird Stadtentwicklung am Wasser häufig durch architektonische „Leuchtturmprojekte“. Diese vor allem aus Vermarktungsgesichtspunkten relevanten Projekte sind häufig schwer steuerbar, ihre Kosten steigen meist überproportional an oder ihre Realisierbarkeit bleibt sehr lange fraglich, so dass sie häufig in der Realisierung einen der letzten Bausteine darstellen. Es erscheint daher sinnvoll, die städtebauliche Qualität der Projekte so hochwertig zu gestalten, dass sie die Erwartungen auch unabhängig von „Leuchtturmprojekten“ erfüllen.





Kranhäuser im Kölner Rheinauhafen im Bau

Hochwasserangepasstes Bauen

Das Bauen in Gebieten mit hohen Grundwasserständen oder Hochwassergefährdung erfordert eine Reihe von Sicherungsmaßnahmen, wie beispielsweise Hochwassermauern, Geländemodellierungen, besondere Gründungen und Bauwerksabdichtungen, die zu erhöhtem Planungsaufwand führen und die Ausführungskosten erhöhen (siehe Kapitel 5.5 „Berücksichtigung der Belange von Gewässer- und Naturschutz, Hochwasserschutz und der gewerblichen Schifffahrt“).

Immissionsschutz

Beim Bauen in der Nähe von industriell genutzten Hafenanlagen oder bei der Entwicklung mischgenutzter Gebiete mit Hafen- und Büronutzungen (wie derzeit im Hafen Köln-Deutz diskutiert) müssen Investitionen in den Immissionsschutz der sensibleren Nutzungen getätigt werden bzw. auf Verursacherseite bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen finanziert werden (z.B. Einhausungen).

Bewirtschaftungskosten (Pflege, Instandhaltung)

Wasserlagen verursachen durch ihre Unterhaltung laufende Kosten, über deren Trägerschaft zu Beginn der Projektentwicklung entschieden werden sollte. Für die Bewirtschaftung der Wasserflächen sind verschiedene Modelle denkbar. Es erscheint grundsätzlich sinnvoll, die Kosten des Managements über eine Gesellschaft abzuwickeln, deren Kosten anteilig von den Anrainern übernommen werden. Hiermit kann verhindert werden, dass die Kommunen die Kosten der Bewirtschaftung und Instandhaltung in Zeiten angespannter Haushaltslage bewerkstelligen müssen und sich dies gegebenenfalls negativ auf die Pflege des Standorts auswirkt. Andererseits könnte sich diese Bedingung an Standorten mit schwacher Nachfrage nachteilig auswirken, wenn potenzielle Investoren diese Auflage als weitere Hürde für ein Engagement an einem eher unsicheren Projekt ansehen.

In den untersuchten Projekten wurde die Frage der Bewirtschaftung unterschiedlich gehandhabt: Im Innenhafen Duisburg werden die Infrastrukturbetriebskosten durch die Stadtverwaltung übernommen. Im Kölner Rheinauhafen dagegen werden die Infrastrukturbetriebskosten durch die privaten Anlieger übernommen, ebenso wird die Wartung der Grachtenanlagen in Ratingen und im Stadtwaldviertel Köln-Junkersdorf durch die direkten Anlieger finanziert.



Computeranimation des naturnah gestalteten Ufers am PHOENIX See mit renaturiertem Emscherlauf, Dortmund

5.5 Berücksichtigung der Belange von Gewässer- und Naturschutz, Hochwasserschutz und der gewerblichen Schifffahrt

Die Entwicklung von Quartieren am Wasser berührt den Schutz der Gewässer, diese sind nach dem Grundsatz des Bundeswasserhaushaltsgesetzes „als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen“ (WHG 2009). Entsprechende Grundsätze finden sich auch im Bundesnaturschutzgesetz, zur Sicherung des Naturhaushalts sind „Meeres- und Binnengewässer vor Beeinträchtigungen zu bewahren und ihre natürliche Selbstreinigungsfähigkeit und Dynamik zu erhalten; dies gilt insbesondere für natürliche oder naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Ufer, Auen und sonstigen Rückhalteflächen“ (BNatSchG 2009). Die Richtlinie für naturnahe Unterhal-

tung und naturnahen Ausbau der Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen („blaue Richtlinie“) fordert ebenfalls die Sicherung der Qualität des Wassers und der Ufer. So heißt es dort: „Da Fließgewässer das Ortsbild stark prägen und den Erlebniswert der Stadt erhöhen können, sollte dort den Gewässern so viel Freiraum wie möglich zurückgegeben werden und nicht umgekehrt das Gewässer verdrängt oder gar verrohrt werden“ (MURL 1999). Auf europäischer Ebene Rahmen setzend ist die Europäische Wasserrahmenrichtlinie, die im Jahr 2000 in Kraft trat und mit der Gewässer vor allem auch aus ökologischer Sicht ganzheitlich betrachtet werden. Bezogen auf oberirdische Gewässer ist es erklärtes Ziel der Richtlinie, diese bis zum Jahr 2015 bzw. bei Ausnutzung vorgegebener Verlängerungsmöglichkeiten spätestens bis 2027 in einen guten ökologischen Zustand zu versetzen. Bei der Umnutzung von Arealen am Wasser und bei der Neuanlage von Gewässern sollten daher die Belange des Naturschutzes explizit berücksichtigt werden und die Chance zu einer „Heilung“ der in der Vergangenheit

erfolgten Umwelteingriffe wahrgenommen werden. Es können beispielsweise durch sorgfältiges Wassermanagement und Bepflanzung Biotope verschiedener Größenordnungen angelegt werden. Im Innenhafen Duisburg wurden in den künstlich angelegten Grachten Kleinbiotop mit einer Schilfzone geschaffen, die zusätzlich auch ästhetischen Mehrwert generieren. Auf dem Gelände des PHOENIX Sees sind Schutzbereiche für Flora und Fauna vorgesehen, außerdem soll der See mit sogenannten „guten“ Algen (Armlauchalgen) bepflanzt werden, die phosphatbindend sind und das ökologische Gleichgewicht des Sees garantieren sollen (vgl. PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft 2010).

Wasserflächen können neben ökologischen und ästhetischen Zwecken auch dem Regenwassermanagement dienen (siehe Kasten „Wasserhaushalt“). Sie bieten die Chance als Teil eines abgestuften Wasserbewirtschaftungssystems gestaltet zu werden, in dem Regenwasser über Verdunstung, Versickerung oder Sammeln in Wasserbecken naturnah entsorgt wird. Das verhindert, dass Niederschlagswasser in die Kanalisation und damit zügig und ungebremst in den nächsten Fluss gelangt und trägt somit zum Hochwasserschutz bei. Gegebenenfalls muss der Wasserstand der Wasseranlagen im Sommer bzw. bei lange anhaltenden Trockenperioden ergänzt werden. Dies kann zum Beispiel – wie im Innenhafen Duisburg – über eine durch Solaranlagen betriebene Grundwasserpumpe erfolgen. Solarpumpen können außerdem als Umwälzanlagen notwendig sein, um das System ökologisch funktionsfähig zu machen.

Hochwasserschutz

Urbane Gewässer besitzen viele Potenziale, können aber ebenso zu einer „Gefahrenquelle“ werden: Begradigte Flussläufe sowie der zunehmende Anteil versiegelter Flächen im urbanen Bereich führen zu zunehmenden Hochwasserspitzen bei Starkregenereignissen (vgl. Stokman 2005). Angesichts der sich abzeichnenden Klimaveränderungen mit häufiger auftretendem Starkregen müssen sich Kommunen daher zunehmend mit den Risiken von Wasserlagen auseinandersetzen. Hochwasservorsorge umfasst mehrere Be-

standteile und beginnt bei der Flächenvorsorge, die die Vermeidung von neuem Bauland in hochwassergefährdeten Gebieten zum Ziel hat. Die Bauvorsorge umfasst die hochwasserangepasste Bauweise und angemessene Nutzung gefährdeter Gebäude. Verhaltensvorsorge und Risikovorsorge steuern das Verhalten im Hochwasserfall und die finanzielle Unterstützung im Fall von Hochwasserschäden (BMVBS 2008).

Hochwasserangepasstes Bauen erfordert gegebenenfalls Maßnahmen, die das städtebauliche Bild nachhaltig prägen können. Neben stationären Hochwassermauern sei die Anhebung des Geländes genannt, die ein Eindringen des Hochwassers in den Erdgeschossbereich verhindern soll. Diese Geländemodellierung kann je nach erwartetem Hochwasserhöchststand unterschiedlich hoch ausfallen. Im Fallbeispiel Rheinauhafen Köln handelt es sich um eine 1,20 m hohe Sockelzone, die zu einer Geländeanhebung in der Mitte des Areals führt, die durch Treppen und Rampen erschlossen wird und mit ihren Höhenversprüngen zu einem abwechslungsreichen Freiraum gestaltet wurde. Die Sockelzone dient der Unterbringung einer Tiefgarage, die ab einer bestimmten Pegelhöhe des Rheins geflutet wird und hiermit auch die Funktion eines Retentionsraumes übernimmt. Die Anhebung des Geländes kann jedoch auch wesentlich höher ausfallen, so dass der Sockelbereich eine ganze Geschosshöhe ausmacht, wie beispielsweise in der HafenCity Hamburg. Ein gänzlich geschlossener Sockel ist städtebaulich unattraktiv, kann aber nur mit technisch aufwendigen und daher kostenintensiven Mitteln geöffnet und somit „belebt“ werden (Flutschutztore, druckwasserdichte Fenster, etc.).

Zur Geländemodellierung treten weitere Maßnahmen. Relevant bei der Bauvorsorge ist u.a. eine ausreichende statische Dimensionierung der unterirdischen Gebäudeteile (Keller, Tiefgaragen) gegen Wasserdruck und ein ausreichendes Eigengewicht gegen Auftrieb. Außerdem muss für eine Abdichtung der unteren Gebäudeteile (z.B. weiße Wanne) gesorgt werden, Wanddurchführungen z.B. für Leitungen und andere Installation erfordern eine besonders sorgfältige und fachgerechte Ausführung. In den hochwassergefährdeten Sockelzonen und überall dort, wo zu befürch-



Computeranimation der umgebauten Cretschmarhallen im Stadthafen Neuss

ten ist, dass Bauteile zeitweise der Feuchtigkeit ausgesetzt sind, gelten erhöhte technische Anforderungen an die Materialwahl und Ausführung. Da sich Wasser auch durch die Kanalisation rückstauen kann, sind in gefährdeten Bereichen Rückstauklappen im Abwassersystem oder Abwasserhebeanlagen erforderlich. Heizungsanlagen und andere technische Anlagen (z.B. Verteilerkästen) sollten hochwassergeschützt z.B. im Keller auf Sockeln oder in nicht gefährdeten Geschossen installiert werden. Die Elektroinstallation sollte generell möglichst hoch angebracht, Ölheizungsanlagen vermieden werden.

Temporäre Abdichtungs- und Schutzmaßnahmen an den oberirdischen Gebäudeteilen umfassen u.a. in den Erdgeschosszonen mobile Schutzelemente, die vor den Eingangsbereichen und Fenstern installiert werden können. Im Fallbeispiel Rheinauhafen Köln wurden zusätzlich zur Geländemodellierung vielfältige bauliche Maßnahmen zum Hochwasserschutz in den Erdgeschossbereichen getroffen: Erdgeschossfassaden, Tiefgarageneinhausungen, usw. wurden bis zu einer Höhe von ca. 60 cm

geschlossen oder druckfest ausgeführt. Bereiche mit bodentiefen Fenstern erhielten ein vorgesetztes Mäuerchen, dessen Durchgänge im Hochwasserfall durch Metallelemente verschlossen werden können. Die Eingangstüren können ebenfalls durch einsetzbare Hochwasserschutzelemente geschützt und wasserdicht gemacht werden.

Auch die Freiraumplanung muss sich den Hochwasserbedingungen anpassen. Zum Beispiel müssen Bodenbeläge so ausgeführt werden, dass sie nicht weggespült werden können (gebundene Bauweise). Im Rheinauhafen Köln wurden hierfür die alten Pflastersteine entnommen, gereinigt und in Zement verlegt. Eine Bepflanzung kann ebenfalls nur unter der Berücksichtigung einer möglichen Überschwemmung im Hochwasserfall erfolgen. Im Rheinauhafen wurden daher nur an wenigen Stellen Bäume gepflanzt.

Eine ortsnahe Regenwasserversickerung trägt zur Stabilisierung des Wasserhaushalts bei, vermindert die Folgen der zunehmenden Flächenversiegelung und verbessert den Regenrückhalt bei Starkregenereignissen. In der Wasserwirtschaft hat diese Erkenntnis mittlerweile zu einem „Paradigmenwechsel“ von der zentralen zur dezentralen Bewirtschaftung des Niederschlagswassers geführt (vgl. Steinbach 2006), der sich auch in der neu gefassten Bundesrahmen- und Ländergesetzgebung manifestiert. So ist am 01.03.2010 das neue Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Kraft getreten. Darin sind auch die Vorschriften für die Abwasserbeseitigung (§§54 bis 61 WHG) neu gefasst worden. Im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung schafft der Bund damit einen verbindlichen Rechtsrahmen, der durch Landesrecht weiter ausgefüllt werden kann. Danach soll „Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen“ (§55 Abs. 2 WHG). Damit übernimmt die nun bundesweite Regelung den bereits im Landesrecht eingeführten Grundsatz zur nachhaltigen Niederschlagswasserbeseitigung (siehe dazu §51 a Abs. 1 LWG Nordrhein-Westfalen). Diese Vorgaben haben nur für die Errichtung neuer Anlagen Bedeutung.

Einschränkungen einer Versickerung oder Verrieselung vor Ort können sich aus der topographischen oder geomorphologischen Situation, wegen eines ohnehin schon hohen Grundwasserstandes oder wegen eines zu kleinen Grundstücks ergeben. Auch kann das Nieder-

schlagswasser in bestimmten Situationen für eine Direkteinleitung zu verschmutzt sein. Es ist die Gemeinde als Trägerin der Abwasserbeseitigungspflicht, die grundsätzlich die Entscheidung über die Art der Entwässerung trifft. So kann sie die Art der Entwässerung bereits durch Festsetzungen im Bebauungsplan festlegen (§9, Abs. 14 BauGB). Die Einleitung von Niederschlagswasser in ein Gewässer erfordert in Nordrhein-Westfalen eine wasserrechtliche Erlaubnis der Unteren Wasserbehörde (§24 LWG). Nach den Zielen der EU-Wasserrahmenrichtlinie muss dabei darauf geachtet werden, dass sich durch die Einleitung von Regenwasser der Gewässerzustand nicht verschlechtert (EU-WRRL 2000/60/EG). Für die Versickerung von Niederschlagswasser kommen u.a. die Flächen-, Becken-, Mulden- oder die Rigolen-Versickerung bzw. die Kombination dieser Systeme in Frage. Da Regenwasser nicht gleichmäßig anfällt, ist eine Kombination von Versickerungsflächen mit dezentralen Speichern sinnvoll. Im Projekt Grachtenpark Ratingen und in Teilen im Kölner Stadtwaldviertel werden die Wasserbecken/Grachten aus dem anfallenden Regenwasser der Dächer und versiegelten Flächen gespeist. Die Anforderungen an diese Anlagen sind in einem Technischen Merkblatt der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (DWA 2005) geregelt.

Auch aus ökonomischer Sicht kann eine Regenwasserversickerung attraktiv sein, denn für ortsnahe versickerte Niederschlagswasser fallen keine Entwässerungsgebühren an. Allerdings müssen die Versickerungsanlagen ggf. gewartet und gepflegt werden, wodurch auch Kosten anfallen.

Bauen im Retentionsraum

Im spezifischen Fall der Hafenable sind eine geplante Umnutzung erschwert werden, wenn diese in gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebieten liegen. 2005 wurde im Bundesrecht eine neue Gesetzeslage geschaffen, die auch in das Landesrecht Nordrhein-Westfalens übernommen wurde. Sie sieht vor, dass in gesetzlichen Überschwemmungsgebieten keine „neuen Baugebiete“ durch verbindliche Bauleitplanung geschaffen werden dürfen (§31b WHG). Ausnahmsweise gesetzlich zulässig sind Bauleitpläne für Hafen- und Werftanlagen, weitere Ausnahmen müssen eine Reihe strenger Voraussetzungen erfüllen und durch die Bezirksregierung als zuständige Obere Wasserbehörde genehmigt werden.

Bundeswasserstraße / Auflagen des Wasser- und Schifffahrtsamtes

Bei der Umwidmung von Wasserlagen an öffentlichen Wasserstraßen muss die Sicherheit und reibungslose Funktion der gewerblichen Schifffahrt gewährleistet bleiben. Gegebenenfalls müssen Genehmigungen des Wasser- und Schifffahrtsamtes beantragt und Auflagen umgesetzt werden. Im Fallbeispiel Marina Rünthe (siehe Projektbeschreibung) mussten Maßnahmen getroffen werden, um den ehemaligen Hafen als Marina nutzen zu können. Daher ist die Marina über ein Leitwerk und eine begehbare Mole vom Fahrwasser des Datteln-Hamm-Kanals getrennt. Der Hafen befindet sich dadurch in einer Randlage und ragt nicht in die Bundeswasserstraße hinein.



Kreativkai Münster mit Absturzsicherung

5.6 Sicherungspflichten im Bereich von Wasserflächen

Wasserflächen bereichern das Stadtbild, können grundsätzlich aber auch eine Gefahr vor allem für kleinere Kinder darstellen. Diese können die Gefahren noch nicht richtig einschätzen, sind aber gleichzeitig von den Spielmöglichkeiten am und im Wasser besonders fasziniert.

Im öffentlichen Raum besteht eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht. Dennoch ist die Sicherung von Wasserflächen kein Gegenstand des öffentlichen Baurechts, sondern liegt in der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit des jeweiligen Grundstückseigentümers. Im Rahmen der allgemeinen Verantwortung für den Zustand eines Grundstücks haben auch private Eigentümer die sogenannte „Verkehrssicherungspflicht“. Diese tritt dann ein, wenn Passanten, Kinder, Nachbarn (= öffentlicher Verkehr) auf einem privaten Grundstück

geduldet werden und beinhaltet die Pflicht, alle notwendigen Vorkehrungen zum Schutz dieser Dritten zu treffen. Die Verkehrssicherungspflicht kann vom Grundstückseigentümer direkt ausgeübt werden oder auf Mieter, Pächter etc. übertragen werden. Wird diese Pflicht verletzt und kommt es zu einem Unfall, hat der Geschädigte privatrechtliche Ansprüche auf Schadensersatz bzw. Schmerzensgeld (§823 BGB). Auch kann die Nichtbeachtung der Verkehrssicherungspflicht wegen des Vorwurfs einer fahrlässigen Körperverletzung strafrechtlich verfolgt werden (§229 StGB).

Vor diesem Hintergrund gibt es verschiedene Möglichkeiten, um die rechtlich erforderliche Sicherung zu gewährleisten: Zum einen können Grundstücke, die direkt an Wasserflächen grenzen, so umzäunt werden, dass ein zufälliges Betreten des Grundstücks ausgeschlossen ist. Auf diese Weise können die Bewohner das Element Wasser im Wohnumfeld unmittelbar erleben.



Die Umwandlung ehemals für die Allgemeinheit nicht zugänglicher Wasserlagen in öffentliche Stadträume mit Erholungs- und Freizeitznutzung erfordert eine Absturz-sicherung. Ist diese Lösung nicht durchführbar oder nicht erwünscht, müssen Absicherungsmaßnahmen (Geländer etc.) ein Hineinfallen verhindern. Um dieses nicht nur funktional, sondern auch ästhetisch und stadträumlich angemessen auszuführen, bedarf es im Einzelfall innovativer baulicher Lösungen. Am Kreativkai in Münster wurden beispielsweise die Absturz-sicherung und gleichzeitig die Grenze von öffentlicher Nutzung und Hafennutzung durch ein 50 cm breites Band aus Betonelementen mit integrierter Beleuchtung gestaltet. Diese Elemente dienen gleichzeitig auch als durchgehendes Sitzmöbel entlang des Wasserbeckens. Der Architekt beschreibt die Kagegestaltung als erfolgreichen Prozess, der über die naheliegende, rein funktionale Lösung hinausgeht: „Statt eines Zauns wurde ein dem ruppigen, industriellen Charakter des Gebietes entsprechender Banktypus entwickelt, der die vielfältigen Aufgaben von Trennung,

Sicherung, Beleuchtung und Aufenthalt übernimmt“ (www.heupel-architekten.de).

Bei einer Sicherung mit Geländern müssen diese so gestaltet werden, dass ein Überklettern verhindert wird, d.h. bei der sehr beliebten horizontalen Gliederung des Geländers ist eine Auskragung zur Landseite erforderlich. Bei mehr natürlich gestalteten Wasserflächen können eine nicht zu große Wassertiefe im Uferbereich verbunden mit einer möglichst flachen Gestaltung der Böschung dazu dienen, dass etwa Kinder nicht versehentlich ins Wasser fallen bzw. wieder leicht in den ungefährdeten Bereich gelangen können (vgl. Otto 2003).



Hafenfest in der Marina Rünthe, Bergkamen

Wasserlagen bilden im Allgemeinen eine knappe Ressource im städtischen Gefüge. Dies gilt für bereits bestehende Gewässer mit vormals z.B. industrieller oder hafenwirtschaftlicher Nutzung, aber auch für neu geschaffene künstliche Gewässer. Wasserlagen sind attraktive Orte des Wohnens und Arbeitens, zudem verbringen Menschen gerne ihre Freizeit dort.



Innenhafen Duisburg – Buckelbrücke und Bürogebäude FIVE BOATS

Die Faszination und Anziehung dieser Orte lässt sich vielleicht damit erklären, dass Wasserflächen durch optische und haptische Reize eine Aufenthaltsqualität erzeugen, die positiv auf die menschliche Psyche einwirkt, in dem sie ein Gefühl von Ruhe vermittelt oder auch zu Aktivitäten an und mit dem Wasser anregt. Insbesondere höherwertige und wissensintensive Dienstleistungsbranchen schätzen die inspirierende Wirkung und den „Genius loci“ der Wasserlagen. Gerade ehemalige Hafenstandorte liegen zudem meist innenstadtnah, Vermietungsrisiken gelten im Vergleich zu weniger zentral gelegenen Standorten als gering (vgl. Muckle/Surmann 2007). Faktoren, die u.a. aus immobilienwirtschaftlicher Sicht die Attraktivität dieser Standorte erklären.

Auch in Nordrhein-Westfalen wurden bereits zahlreiche Projekte umgesetzt, mit denen urbane Wasserlagen entwickelt oder neu geschaffen wurden, viele sind noch in der Planung. Um die Potenziale und Hemmnisse der Entwicklung urbaner Wasserfronten themenspezifisch zu analysieren und darzustellen, wurden im Rahmen einer Untersuchung des ILS anhand von sechs Fallstudien Projekte aus Nordrhein-Westfalen vertieft analysiert. Dabei wurden Projekte am Fluss, Hafen und Kanal bzw. mit künstlichem See und künstlicher Grachtenanlage in unterschiedlichen Größenordnungen und Nutzungsformen untersucht. Im Mittelpunkt der Untersuchung standen Fragen nach den in den Projekten wahrnehmbaren Potenzialen und Risiken, aber auch nach projektspezifischen Umsetzungswegen und ihrer Übertragbarkeit auf mögliche weitere Projekte.

Wie bei städtebaulichen Entwicklungen generell werden unterschiedliche Trägermodelle und Organisationsformen zur Entwicklung von Wasserlagen angewendet. Sie reichen von der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe über die kommunale oder privat-öffentlich gemischte Entwicklungsgesellschaft bis hin zu einer rein privaten Entwicklung in enger Kooperation mit der Kommune auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrags.

Die empirischen Befunde aus den Fallstudien weisen auf die Bedeutung einer umfassenden und professionellen Kommunikationsstrategie hin. Dabei sollten zunächst intern alle Aspekte für und gegen das Projekt abgewogen, die langfristige Machbarkeit auch unter ungünstigen finanziellen Bedingungen der Kommune geklärt, die Machbarkeit geprüft sowie die Expertise der beteiligten Fachdisziplinen eingeholt werden. Dann allerdings ist eine aktive und transparente öffentliche Kommunikation notwendig. Das aktive und breite Herantreten an die Öffentlichkeit kann einem Projekt durchaus eine positive Dynamik verschaffen und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen. Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit ist idealerweise kein einseitiger Prozess: Mögliche Anregungen und Bedenken aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen können von großer Bedeutung für das Projekt sein, auf die flexibel reagiert werden sollte.

Die untersuchten Beispiele zeigen, dass die bei der Entwicklung von Stadtquartieren an Wasserlagen beteiligten Akteure häufig eine hochwertige Gestaltung sowohl für die Architektur als auch im Bereich der Außenanlagen und öffentlichen Räume anstreben. Sie verfolgen damit das Ziel, die Vermarktbarkeit zu fördern, attraktive Unternehmen und einkommensstarke Haushalte anzuziehen. Hilfreich zur Erreichung dieser Ziele erscheinen städtebauliche Wettbewerbe oder vergleichbare Qualifizierungsverfahren sowie eine klare Definition von Gestaltungsregeln in der Umsetzung. Diese stellen nach Angaben vieler Projektakteure keine Behinderung dar, sondern unterstützen eine abgestimmte Vielfalt und Differenziertheit der architektonischen Ausgestaltung. Ergänzt wird Stadtentwicklung am Wasser häufig durch architektonische „Leuchtturmprojekte“. Diese vor allem aus Vermark-

tungsgesichtspunkten relevanten Projekte sind meist schwer steuerbar, so dass ihre Realisierbarkeit häufig lange fraglich bleibt. Es erscheint daher sinnvoll, die städtebauliche Qualität der Gesamtentwicklung so hochwertig zu gestalten, dass sie die Erwartungen auch unabhängig von der Realisierung des „Leuchtturmprojekts“ erfüllen.

Die Anziehungskraft von Wasserlagen und die dadurch begünstigte Ansiedlung neuer (hochwertiger) Nutzungen können ökonomische Effekte auf unterschiedlichsten Ebenen zeigen. Ein Faktor, der gerade in altindustrialisierten Regionen zur Modernisierung der städtischen Ökonomien beitragen kann. Speziell die Attraktivität der Wasserlage ist es aber auch, die Nutzungskonflikte hervorrufen kann, nicht zuletzt, da die Wasserfrontentwicklung meist in einem komplexen Akteurs- und Interessensgeflecht eingebunden ist, in dem sich ökonomische, ökologische, soziale und städtebauliche Dimensionen überlagern. Dabei sind zwei Aspekte besonders virulent:

Zum einen wird die Rolle der Häfen in der globalen Transportkette und ihre Bedeutung für die Logistikwirtschaft – auch unter ökologischen Gesichtspunkten – in jüngster Zeit neu bewertet. Schienen die für Häfen zur Verfügung stehenden Flächen zunächst als Folge veränderter Umschlagsverfahren vielerorts untergenutzt und bereit für potenzielle Umnutzungen, stellt sich nunmehr die Logistikbranche neu auf und formuliert Nutzungs- und Erweiterungsansprüche. Ein klassischer Nutzungskonflikt, bieten Hafenflächen doch ein großes Entwicklungspotenzial für die jeweilige Kommune. Innenstadtlage, Wasserbezug und Größe der Flächen lassen eine städtebaulich innovative und wirtschaftlich erfolgreiche Umnutzung und Neuentwicklung von Stadtquartieren mit hochpreisigen Büro- und Wohnimmobilien erwarten.

Zum anderen geht die Attraktivität der urbanen Wasserlagen meist mit hohen Grundstückspreisen einher. In dieser Tendenz ist die generelle Gefahr der Ausbildung monostruktureller Inseln ohne soziale Durchmischung angelegt. Es stellt sich die Frage inwieweit Wohnen am Wasser auch für untere Einkommensstufen möglich sein kann und ob ent-



Innenhafen Duisburg, Promenade an der Speicherzeile

sprechende Planungen dies unterstützen bzw. festsetzen können. Zusätzlich kann die Realisierung eines hochwertigen Standorts in einer bisher weniger attraktiven Umgebung zu Aufwertungsprozessen in der Umgebung führen, die bis zu einem gewissen Maß gewollt und erwünscht sind, die aber nicht zu einer Verdrängung der bisherigen Bewohner führen sollten.

Die Aufwertung von Wasserlagen ist aus ökonomischer Sicht bedeutsam und stellt häufig auch einen erheblichen stadtgestalterischen Gewinn für die Stadt dar, andererseits müssen den Belangen von Naturschutz und den Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung umfangreich Spielräume eingeräumt werden. In den untersuchten Fallbeispielen war der Gewässerschutz und die Anlage oder Entwicklung von Biotopen oder die Nutzung der Wasserflächen für ein aktives Regenwassermanagement und als Retentionsraum in Abhängigkeit vom Entstehungszeitraum unterschiedlich ausgeprägt und dürfte bei künftigen Projekten zunehmen. Auch unter stadtklimati-

schen Gesichtspunkten werden Wasserlagen ggf. in Verbindung mit hochwertig gestalteten Frei- und Grünflächen von wachsender Bedeutung sein. Den Kommunen kommt beim Klimaschutz eine Vorbildfunktion zu, die sie im Sinne einer aktivierenden Strategie auch als Wettbewerbsvorteil für sich nutzen können.

Insgesamt stellen Projekte an Wasserlagen erhöhte Anforderungen an alle an ihrer Entwicklung beteiligten Akteure. Im Laufe des Entwicklungsprozesses können zahlreiche Umsetzungshemmnisse auftreten, auf die es zu reagieren gilt. Zum einen kann es sich um Hemmnisse handeln, die im konventionellen Sinne als „vorhersehbar“ und/oder „beeinflussbar“ zu bezeichnen sind und z.B. aus unzureichenden Standorteigenschaften resultieren. Zum anderen können Entwicklungen auftreten, die nicht vorhersehbar und/oder nicht beeinflussbar sind wie z.B. Änderungen in den Bedingungen der Immobilienmärkte. Gerade für eine Projektsteuerung im Zusammenhang mit externen, nicht beeinflussbaren Effekten ist eine Flexibilität der Planung hilf-



rhein 3, Wohnwerfjt 18.20, Kranhaus Süd, The Bench, Kranhaus Mitte und Halle 12 im Rheinauhafen, Köln

reich, mit der auf mögliche Veränderungen z.B. der Nachfrage oder neu auftretende Hemmnisse zeitnah eingegangen werden kann.

Angesichts der möglichen Nutzungs- und Interessenkonflikte, der komplexen Akteurskonstellationen und der Bedeutsamkeit einer umfassenden Kommunikationsstrategie erscheint die Einbettung der Entwicklung von Wasserlagen in integrierte Handlungskonzepte besonders vordringlich. Da Kommunen bei der Steuerung abhängig sind von privaten, halb-öffentlichen und zivilgesellschaftlichen Akteuren, trägt eine möglichst weit gefasste Berücksichtigung von den durch die Planung betroffenen Fachbereichen, Nachbarschaften sowie die Integration der beteiligten Akteure wesentlich zum „Erfolg“ eines Projektes bei.

Abschließend sei die Frage gestellt, ab wann eine Planung als erfolgreich bezeichnet werden kann. Zur Beantwortung dieser Frage müsste der im Rahmen der Fallstudien betrachtete Zeitrahmen sicher über den des eigentlichen Planungsprozesses ausgeweitet werden und mögliche Effekte in einer gesonderten Untersuchung eruiert werden.

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2008): Hochwasserschutzfibel Bauliche Schutz und Vorsorgemaßnahmen in hochwassergefährdeten Gebieten. Download unter: <http://www.bmvbs.de/dokumente/-,302.12291/Publikationen/dokument.htm> (letzter Zugriff: 29.03.2010).

Difu – Deutsches Institut für Urbanistik (1997): Public Private Partnership im Städtebau, Erfahrungen aus der kommunalen Praxis – acht Fallbeispiel aus nordrhein-westfälischen Städten. DIFU-Bericht 01/97. Download unter: <http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte-11997/public-private-partnership-im-staedtebau.html>. (letzter Zugriff: 6.4.2010).

DStGB – Deutscher Städte- und Gemeindebund (1999): Baulandmobilisierung und städtebauliche Verträge. In: DStGB Dokumentation NO 9. Berlin

DWA – Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. (2005): Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser. DWA-Arbeitsblatt 138. Hennef.

Dziomba, Maike (2009): Städtebauliche Großprojekte der urbanen Renaissance. Die Phase der Grundstücksverkäufe und ihr Einfluss auf den Projekterfolg. Berlin.

Falk, Nicolas (2001): Städtische Uferbereiche – Lehren für eine erfolgreiche Erneuerung. In: Schubert, Dirk (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Wasserfront in Hafenstädten. Berlin, S. 63-75.

Gabriel, Markus & Quast, Thomas (2007): Abschlussbericht zur Evaluation von Konzepten der Bürgerbeteiligung und geeigneter Informations- und Kommunikationskonzepte am Beispiel der Urban Water Projekte Lippesee Hamm und Stadsblokken Meinerswijk Arnheim im Rahmen des Interreg III B-Programms der EU. Download unter: www.comxforschung.de/dl/comx_Studie_Gesamtbericht2509.pdf (letzter Zugriff: 21.03.2010).

Haass, Heiner (2005): Stadt am Wasser. Neue Chancen für Kommunen und Tourismus. Schriftenreihe Lebendige Stadt Band 4, Stiftung Lebendige Stadt. Hamburg.

Haass, Heiner (2010): StadtWasser. Wasserkonzepte für die Stadtgestaltung. Stuttgart.

Heeg, Susanne (2008): Von Stadtplanung und Immobilienwirtschaft. Die »South Boston Waterfront« als Beispiel für eine neue Strategie städtischer Baupolitik. Bielefeld.

Hesse, Markus (2008): Binnenhäfen: Logistikknoten oder Waterfront? Anmerkungen aus Sicht der Stadtforschung. BÖB Themendienst VIII (09-2008) Sonderthemendienst zum Projekt Binnen_Land, Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V.(Hrsg.), S. 10-13. Download unter: http://www.binnenhafen.de/download/themendienst/ausgabe_8/themendienst_ausgabe_8.pdf. (letzter Zugriff: 10.12.2009).

Klemm, Otto & Müskens, Andreas (2006): Wärmeinsel der Stadt Münster im Rekordsommer 2003. In: Geographische Rundschau 58, 2/2006, S. 57-65.

Kuttler, Wilhelm (1991): Zum klimatischen Potential urbaner Gewässer. In: Schuhmacher, Helmut & Thiesmeier, Burkhard (Hrsg.): Urbane Gewässer. Essen, S. 378–394.

Kuttler, Wilhelm (2004): Stadtklima. Teil 2: Phänomene und Wirkungen. In: Möller, Detlev (Hrsg.): Beitragsreihe: Klimaänderung und Klimaschutz. UWSF – Z Umweltchem Ökotox 16 (4). Berlin, S. 26 –274.

Kuttler, Wilhelm. & Barlag, Andreas-Bent (2002): Mehr als städtische Wärmeinseln. Angewandte Stadtklimaforschung. In: Essener Unikate 19/2002. Essen, Seite 84-97. Download unter: <http://www.uni-due.de/unikate/ressourcen/grafiken/PDF%27s/19/19-kuttler.pdf> (letzter Zugriff: 29.03.2010).

Muckle Matthias & Surmann, Markus (2007): Die Entwicklung erfolgreicher Immobilienstandorte. Saarbrücken.

MURL – Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Richtlinie für naturnahe Unterhaltung und naturnahen Ausbau der Fließgewässer in Nordrhein-Westfalen, 5. Auflage. Download unter: http://www.lanuv.nrw.de/veroeffentlichungen/sondersam/blaurili_web.pdf (letzter Zugriff: 29.03.2010).

Müller, Anne L. & Rüter Karl-Heinz (2009): Köln-Rheinahafen – Umsetzung einer Industriebrache. In: TU Darmstadt FB Architektur (Hrsg.): Planungspraxis deutscher Großstädte. Materialien neuer Planungskulturen. Darmstadt, S. 110–114.

Montag Stiftung Urbane Räume & Regionale 2010 (Hrsg.) (2008): Stromlagen Urbane Flusslandschaften gestalten. Bonn.

Otto, Franz (2003): Müssen Regenrückhaltebecken an Wohngebieten gezäunt werden? In: Stadt+Grün 9/2003. Berlin, S. 32–34.

Østergård, N. (1986): Tillykke Oslo. In: Byplan (1986), S. 150–152.

Priebs, Axel (1999): Die Revitalisierung alter Hafengebiete in der Stadtentwicklungspolitik. Konfliktfelder und Konsensstrategien. In: Blotvogel, Hans H. (Hrsg.): Lokal verankert weltweit vernetzt. Tagungsbericht und wissenschaftliche Abhandlungen, 52. Deutscher Geographentag, 2. bis 9. Oktober 1999. Stuttgart, S. 256–265.

Schubert, Dirk (2001): Revitalisierung von (brachgefallenen) Hafen und Uferzonen in Seestädten. Anlässe, Ziele, Ergebnisse sowie Forschungsansätze- und defizite. In: Schubert, Dirk (Hrsg.): Hafen- und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Wasserfront in Hafenstädten. Berlin, S.15–36.

Schöller, Oliver (2005): Die Blockstruktur. Eine qualitative Untersuchung zur politischen Ökonomie des westdeutschen Großsiedlungsbaus. Berlin.

Stokman, Antje & Klaus, Uwe (2006): Flussbaden – Badefluss. Aktuelle Herausforderungen an Qualität und Gestaltung urbaner Gewässer und Uferzonen. In: Stadt+Grün 4/2006. Berlin, S. 48–53.

West, Niels (1989): Urban-waterfront developments: a geographic problem in search of a model, In: Geoforum (20) 4, S. 459–468.

Gesetze/Gesetzestexte

BauGB – Baugesetzbuch (2005): In der Fassung vom 23.09. 2004, zuletzt geändert am 31. Juli 2009. Download unter: <http://www.gesetze-im-internet.de/bbaug/BJNR003410960.html#BJNR003410960BJNG003603301> (letzter Zugriff: 30.03.2010).

BGB – Bürgerliches Gesetzbuch: In der Fassung vom 02.01.2002, zuletzt geändert am 28.09. 2009. Download unter: <http://www.gesetze-im-internet.de/bgb/BJNR001950896BJNE270308140.html> (Letzter Zugriff: 30.03.2010).

BNatSchG – Bundesnaturschutzgesetz (2009): In der Fassung vom 29.07.2009, Download unter: www.bundesrecht.juris.de/bundesrecht/bnatschg_2009/gesamt.pdf (letzter Zugriff am 16.03.2010).

EU-WRRL – EU-Wasserrahmenrichtlinie: 2000/60/EG. In der Fassung vom 23.10.2000. Download unter: <http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/wasserrichtlinie.pdf> (letzter Zugriff: 30.03.2010).

LWG NRW – Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG): In der Fassung vom 25.06.1995, zuletzt geändert am 11.12.2007, Download unter: <http://www.lanuv.nrw.de/wasser/gesetze.htm> (Letzter Zugriff: 30.03.2010).

StGB – Strafgesetzbuch: In der Fassung vom 13.11.1998, zuletzt geändert am 2.10.2009. Download unter: <http://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html#BJNR001270871BJNG000202307> (Letzter Zugriff: 30.03.2010).

WHG – Bundeswasserhaushaltsgesetz: In der Fassung vom 31.7.2009, zuletzt geändert am 1.03.2010. Download unter: http://www.bundesrecht.juris.de/whg_2009/BJNR258510009.html (letzter Zugriff am 16.03.2010).

Vorträge:

Franck, Jochen (2004): Freizeit am Wasser als Wirtschaftsfaktor. Vortrag auf den Hamburger Freizeitwirtschaftstagen, 28. Oktober 2004, Hamburg. Download unter: <http://www.hk24.de/servicemarken/branchen/tourismus/anlagen/fcon.pdf> (letzter Zugriff am 20.03.2010).

Krüger, Thomas (2006): Stadträume am Rhein. Projektentwicklung am Wasser – Zwischen Wirtschaftlichkeit und städtebaulicher Qualität. Vortrag auf dem Impulsforum Regional ‚Begabungen nutzen!‘, 17. August 2006, Berlin. Download unter: http://www.montag-stiftungen.com/fileadmin/Redaktion/Urbane_Raeume/PDF/Projekte/Stadtraeume/Impulsforum/Impulsforum_REGIONAL_Zusammenfassung_Vortrag_Krueger.pdf (letzter Zugriff: 30.03.2010).

Steinbach, Gerhard (2006): Festsetzungen der Regenwasserbewirtschaftung in Bebauungsplänen und ihre Umsetzung. Vortrag, 30. Mai 2006, Bad Wildungen. Download unter: <http://www.uni-kl.de/Stadtplanung/sites/download/Vortrag%20DWA-Regenwasser-tagung.pdf> (letzter Zugriff am 18.03.2010).

Stokman, Antje (2005): Wasserlandschaft Neue Emscher im Ruhrgebiet – Impuls für den Wandel einer Industrieregion. Vortrag auf dem 9. Deutsch-Chinesischen Symposium zu Architektur und Stadtentwicklung „Dialoge über das Bauen am Wasser“, 12. Oktober 2005, Ningbo, China.

Internet-Quellen:

Fluss Stadt Land: www.fluss-stadt-land.de (letzter Zugriff: 29.03.2010).

Heupel, Andreas: www.heupel-architekten.de (letzter Zugriff: 10.12.2009).

Innenhafen Duisburg: www.innenhafen-duisburg.de/de/frame/frameset_blaue.html (letzter Zugriff: 29.03.2010).

Phoenix See 21: www.phoenixseedortmund.de/ocx2.cgi?GP=133 (letzter Zugriff: 20.02.2010).

Stadtportal dortmund: www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/planen_bauen_wohnen/fluss_stadt_land/index.html (letzter Zugriff:29.03.2010).

Weitere Materialien:

Hannoversche Wirtschaftszeitung online: Wohnen ohne Tuten und Blasen. Artikel vom 19. September 2007. Download unter: <http://www.hwz-online.de/showartikel.php?id=2039&table=newsartikelarchiv&bildpfad=newsartikel> (letzter Zugriff am 10.12.2009).

PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft (2010): Die Entstehung des PHOENIX Sees. Vom traditionellen Montanstandort zum PHOENIX See. Presseinformation.

PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft (2009): W.I.R. am See Das nachbarschaftliche Wohnprojekt am PHOENIX See. Presseinformation.

PHOENIX SEE Entwicklungsgesellschaft & Stadt Dortmund Stadtplanungs- und Bauordnungsamt (2009): Gestaltungsleitlinien für die Wohnbebauung am PHOENIX See. Leitfaden / Wohnen am Südhang.

Planungsamt Stadt Bergkamen (2006): Begründung zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. RT 99 „Hafen Rünthe“. Bergkamen.

Stadt Ratingen (1986): Gestaltungssatzung Siedlung Wohnpark Gut Volkardey (Grachtenviertel) Ratingen West. In Kraft getreten 08.05.1986.

Wohnkauf Grundstückshandels-Gesellschaft mbH & Co., KG. (o.J.): Grachten-Wohnpark Gut Volkardey. Verkaufsbroschüre. Düsseldorf-Oberkassel.

Titelblatt	Häfen und Güterverkehr Köln AG, im Folgenden HGK genannt (links), Stadtplanungsamt Stadt Münster (rechts oben), Ingenhoven & Ingenhoven Architekten (rechts unten)
S. 4	Ministerium für Bauen und Verkehr
S. 4 und 5	Stadtplanungsamt Stadt Münster
S. 6	Paul Esser, Stadt Düsseldorf
S. 8/9	Stadt Duisburg
S. 10	Stadt Duisburg
S. 11	Paul Esser, Stadt Düsseldorf
S. 12	HGK
S. 13	TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung Stadtforschung
S. 14	Jutta Sankowski, Stadt Dortmund
S. 15	Marina Essen GmbH
S. 17	gna Grimbacher Nogales Architekten, Duisburg Waterfront GmbH
S. 18	Stadt Hamm
S. 19	Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, im Folgenden ILS genannt Ingenhoven & Ingenhoven Architekten
S. 20	ILS
S. 21	ILS
S. 24	HGK
S. 26	Manuel Kubitzka, FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH
S. 27	Manuel Kubitzka, FSWLA
S. 28	HGK
S. 29	ILS, Stadt Köln Amt für Liegenschaften
S. 30	Stadt Duisburg
S. 32	Stadt Duisburg
S. 33	ILS, Amt für Baurecht und Bauberatung Duisburg
S. 34	Stadt Ratingen, 16/2010
S. 35	ILS, Kreis Mettmann Vermessungs- und Katasteramt
S. 36	Klaus-Dieter Mönch, Stadt Ratingen
S. 37	Hellriegel Architekten
S. 38	Hellriegel Architekten
S. 39	Hellriegel Architekten
S. 40	Hellriegel Architekten
S. 41	Stefan Milk, Stadt Bergkamen
S. 42/43	Stefan Milk, Stadt Bergkamen
S. 43	ILS, Stadt Bergkamen
S. 44	PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft
S. 46	3dpixel company g.m.b.h., PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft mbH
S. 47	Stadtplanungs- und Bauordnungsamt der Stadt Dortmund
S. 48	Stadt Duisburg
S. 50	Jutta Sankowski, Stadt Dortmund
S. 52	Stadt Duisburg
S. 56/57	PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft
S. 58/59	Ulli Meisel
S. 60	3dpixel company g.m.b.h., PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft mbH
S. 62	Ingenhoven & Ingenhoven Architekten
S. 64	Stadtplanungsamt Stadt Münster
S. 66	Stefan Milk, Stadt Bergkamen
S. 67	Stadt Duisburg
S. 69	Stadt Duisburg
S. 70	HGK

Die Autorinnen bedanken sich bei allen Personen und Institutionen, die bereit waren, an Interviews und vertiefenden Gesprächen teilzunehmen, oder die uns bereitwillig Informations- und Bildmaterial zur Verfügung stellten.

An Interviews nahmen teil:

Franz-Xaver Corneth	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Olaf Greve	Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Bernd Hellriegel	Hellriegel-Architekten, Köln
Michael Hölzle	Stadt Ratingen, Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung
Walter Kärger	Stadt Bergkamen, Fachdezernat Innere Verwaltung Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing
Martin Linne	Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Anne-Luise Müller	Stadt Köln, Stadtplanungsamt
Christiane Reumke	Stadt Bergkamen, Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt & Projektgesellschaft Haus Aden mbH

Vertiefende Gespräche mit:

Franz Bayer	Bewohner der Grachtensiedlung und Mitglied im „Verein Grachtenwohnpark e.V.“
Eva Gareiß	Campus Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Köln
Klaus-Dieter Mönch	Stadt Ratingen, Amt für Grünflächen und Umweltschutz
Hans-Wilhelm Rheims	Rheims + Partner, Landschaftsarchitekten und Ingenieure, Krefeld
Tanja Vock	PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft mbH, Dortmund
Andreas von Wolff	Stadt Köln, Stadtplanungsamt

In der Zusammenstellung von geeignetem Bild- und Kartenmaterial unterstützten uns folgende Personen und Institutionen bereitwillig:

Stephan Buddatsch	TOPOS Stadtplanung Landschaftsplanung Stadtforschung
Franz-Xaver Corneth	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Gerd Franke	Stadt Münster, Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung
Hermann Gellissen	Stadt Köln, Stadtplanungsamt
Bernd Hellriegel	Hellriegel-Architekten, Köln
Klaus Herrmann	Duisburg Waterfront GmbH
Evelyn Hoffmann	Stadt Düsseldorf, Stadtplanungsamt
Oliver Ingenhoven	Ingenhoven & Ingenhoven Architekten, Neuss
Walter Kärger	Stadt Bergkamen, Fachdezernat Innere Verwaltung Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing
Klaus-Dieter Mönch	Stadt Ratingen, Amt für Grünflächen und Umweltschutz
Georg Puhe	Stadt Duisburg, Amt für Stadtentwicklung und Projektmanagement
Christiane Reumke	Stadt Bergkamen, Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt & Projektgesellschaft Haus Aden mbH
Jutta Sankowski	Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
Tanja Vock	PHOENIX See Entwicklungsgesellschaft mbH, Dortmund
Jörg Weisser	FSWLA Landschaftsarchitektur GmbH
Stadt Duisburg	Amt für Baurecht und Bauberatung, Abteilung Vermessung, Kataster und Geoinformation
EWG	Essener Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
Stadt Hamm	Stadtplanungsamt
Stadt Köln	Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster
Kreis Mettmann	Kreisverwaltung Mettmann Vermessungs- und Katasteramt
Stadt Ratingen	Amt für Stadtplanung, Vermessung und Bauordnung & Amt für Informationstechnologie

Herausgabe und Vertrieb

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

broschueren@mbv.nrw.de

www.mbv.nrw.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Unter sagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Broschüre kann bei den Gemeinnützigen Werkstätten Neuss GmbH bestellt werden. Bitte senden Sie Ihre Bestellung unter Angabe der **Veröffentlichungsnummer SB-170** (per Fax, E-Mail oder Postkarte) an:
Gemeinnützige Werkstätten Neuss GmbH
Am Henselsgraben 3
41470 Neuss
Telefax: 02131/9234-699
E-Mail: mbv@gwn-neuss.de

Betreuung

Carola Scholz (Referatsleiterin V 2)

Bearbeitung

ILS-Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung:
Kerstin Bläser, Runrid Fox-Kämper und Bettina Lelong, Jan Schmidt
(zur IBA Emscherpark); unter Mitarbeit von Henning Mauch,
Bianca Menz und Eduard Paul

Kontakt: Dipl. Ing. Bettina Lelong
Tel.: ++49 (0)241/409945-12
Fax: ++49 (0)241/409945-25
bettina.lelong@ils-forschung.de

Kartographie: Jutta Rönsch (ILS)
Litho: Jutta Busch (ILS)

Gestaltung

Helm & Wienand
Schillingstr. 36, 44139 Dortmund
Tel.: 0231/9122401, Fax: 0231/9122402
wienand@helm-und-wienand.de
www.helm-und-wienand.de

Druck

jva druck+medien
Möhlendyck 50, 47608 Geldern
www.jva-geldern.nrw.de

© MBV, 2010