

TU

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DISSERTATION

URBANE VITALITÄT DURCH KONVERSION

Städtebauliche Projektentwicklung auf Brachflächen als stadtplanerische
Herausforderung

Band 2

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines
Doktors der technischen Wissenschaften unter der Leitung von

Prof. Dr. Heiner Hierzegger
Institut E 268
Institut für Örtliche Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Raumplanung und Architektur
von

Mag. arch. Claudius Dialer
Mat. Nr. 9018980
Kaulbachstrasse 71
80539 München

Wien, im April 2005

Unterschrift

Inhaltsübersicht

| Band I (Textband) | Seite |
|-----------------------|-----------|
| Zusammenfassung | I |
| Summary | II |
| Inhaltsverzeichnis | III - V |
| Arbeitsinhalt | 001 - 113 |
| Literaturverzeichnis | 114 - 122 |
| Abbildungsverzeichnis | 123 |
| Anlagen | 124 - 129 |

| Band II (Dokumentationsband) | Seite |
|------------------------------|---------|
| Inhaltsverzeichnis | I - II |
| Dokumentationsinhalt | 1 - 134 |

Band II (Dokumentationsband)

| | Seite |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Fallbeispiele für Projektentwicklungen auf städtischen Brachflächen | 1 |
| 1. Berliner Platz - Essen | 2 |
| 1.1 Grundidee | 3 |
| 1.2 Ausgangslage | 3 |
| 1.3 Besondere Entwicklungsstrategie | 5 |
| 1.3.1 Perspektivenwerkstatt (Community Planning) | 5 |
| 1.3.2 Der Masterplan - Rahmenplan | 8 |
| 1.4 Merkmale und Bausteine der Planung | 12 |
| 1.4.1 Image | 12 |
| 1.4.2 Gemischte Bebauung | 12 |
| 1.4.3 Wohnungsbau | 13 |
| 1.4.4 Einzelhandel/Kultur/Entertainment/Kongresszentrum | 13 |
| 1.4.5 Stadt/City/Universität | 14 |
| 1.4.6 Aufwertung des Berliner Platzes | 14 |
| 1.4.7 Grün als Element der Qualitätssteigerung | 15 |
| 1.4.8 Verbindungen | 15 |
| 2. Vauban - Freiburg | 17 |
| 2.1 Grundidee | 18 |
| 2.2 Ausgangslage | 20 |
| 2.3 Besondere Entwicklungsstrategie | 20 |
| 2.3.1 Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme | 20 |
| 2.3.2 Bebauungsplan - erweiterte Bürgerbeteiligung - Workshopveranstaltungen | 21 |
| 2.3.3 Vergabeverfahren für Bauinteressenten | 21 |
| 2.4 Bausteine der Planung | 24 |
| 2.4.1 Nutzung, Bebauung und Dichte | 24 |
| 2.4.2 Umweltbelange | 24 |
| 2.4.3 Verkehr und Parken | 25 |
| 2.4.4 Etappierung und Finanzierung | 26 |
| 3. München Riem | 30 |
| 3.1 Grundidee | 31 |
| 3.2 Ausgangslage | 33 |
| 3.3 Besondere Planungs- und Entwicklungsstrategie | 34 |
| 3.3.1 Private Maßnahmeträgerschaft München-Riem-GmbH (MRG) | 34 |
| 3.3.2 Teamorientierte Planung Beratergruppe für Stadtgestaltung und Ökologie | 40 |
| 3.4 Merkmale und Bausteine der Planung | 42 |
| 3.4.1 Maßnahmenkonzepte | 42 |
| 3.4.2 Wohnen, Freizeit, Grün | 44 |
| 3.4.3 Gewerbegebiete | 45 |
| 3.4.4 Vertragbeziehungen der Public-Private-Partnership | 47 |
| 4. Zentrale Bahnflächen München | 54 |
| 4.1 Grundidee | 55 |
| 4.2 Ausgangslage | 55 |
| 4.3 Besondere Planungs- und Entwicklungsstrategie | 57 |
| 4.3.1 „Sozialgerechte Bodennutzung“ (Münchener Modell) | 58 |
| 4.3.2 Bürgerbeteiligung, Workshops | 64 |
| 4.4 Merkmale und Bausteine der Planung | 69 |
| 4.4.1 Strukturkonzept | 69 |
| 4.4.2 Nutzungs- und Gestaltungskonzept | 70 |

| | | |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 5. | Tübinger Südstadt | 75 |
| 5.1 | Grundidee | 76 |
| 5.2 | Ausgangslage | 76 |
| 5.3 | Besondere Entwicklungsstrategie | 80 |
| 5.3.1 | Die „städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ | 80 |
| 5.3.2 | Der städtebauliche Rahmenplan | 80 |
| 5.3.3 | Der Bebauungsplan | 80 |
| 5.4 | Merkmale und Bausteine der Planung | 81 |
| 5.4.1 | Nutzungsmischung | 81 |
| 5.4.2 | Städtische Dichte | 81 |
| 5.4.3 | Parzellierung | 82 |
| 5.4.4 | Private Baugemeinschaften | 84 |
| 5.4.5 | Verkehr und Parken | 85 |
| 5.4.6 | Bürgerbeteiligung | 85 |
| 5.4.7 | Management und Finanzierung | 86 |
| | | |
| 6. | KDAG - Wien | 91 |
| 6.1 | Grundidee | 92 |
| 6.2 | Ausgangslage | 92 |
| 6.3 | Entwicklungsstrategie | 93 |
| 6.3.1 | Kooperativer Planungsprozess | 93 |
| 6.3.2 | Bürgerbeteiligung | 97 |
| 6.4 | Merkmale und Bausteine der Planung | 100 |
| 6.4.1 | Nutzungsmischung - Attraktoren | 100 |
| 6.4.2 | Urbanität, Dichte und Freiraum - Strukturentwurf | 101 |
| 6.4.3 | Planung am Modell | 101 |
| | | |
| 7. | ABB Baden | 105 |
| 7.1 | Grundidee | 106 |
| 7.2 | Ausgangslage | 106 |
| 7.3 | Besondere Entwicklungsstrategie | 107 |
| 7.3.1 | Bau- und Nutzungsverordnung (BNO) Entwicklungsrichtplan (ERP) Sondernutzungsplan (SNP) | 107 |
| 7.3.2 | Kooperation Eigentümer - Stadt Mitwirkungsverfahren Bürger | 110 |
| 7.4 | Merkmale und Bausteine der Planung | 112 |
| 7.4.1 | Städtebau und Bauvolumen | 112 |
| 7.4.2 | Freiräume und Umwelt | 112 |
| 7.4.3 | Nutzungen | 113 |
| 7.4.4 | Verkehr und Versorgung | 113 |
| | | |
| 8. | Zürich West | 117 |
| 8.1 | Grundidee | 118 |
| 8.2 | Ausgangslage | 119 |
| 8.3 | Besondere Entwicklungsstrategie | 120 |
| 8.3.1 | Stadtforum | 120 |
| 8.3.2 | Kooperative Entwicklungsplanung | 122 |
| 8.4 | Merkmale und Bausteine der Planung | 127 |
| 8.4.1 | Städtebauliche Prinzipien | 127 |
| 8.4.2 | Projektorientierte Stadtplanungsstrukturen | 128 |
| | | |
| 9. | Abbildungsverzeichnis | 133 |
| | | |
| 10. | Anlagenverzeichnis | 134 |

Fallbeispiele der Projektentwicklungen auf Brachflächen

Im Rahmen der Stadt- und Projektauswahl (vgl. Band 1, Abschnitt 5) sind durch die Sondierungsgespräche und die Recherchen eine Reihe von untersuchungsrelevanten Projekten ermittelt worden. Aus 60 Projekten mit sehr ähnlichen Merkmalen wie Flächenart, Lage, ehemalige Nutzung, Nutzungskonzept, Akteure und Investitionen, Planungsverfahren, Ziele und Leitbild der Planung wurden 8 Einzelprojekte ausgewählt, analysiert und in der Folge detailliert dargestellt.

Die in dieser Arbeit dokumentierten Fallbeispiele beziehen sich auf den Planungs- und Realisierungsstand bis Ende 2001. Veränderte Rahmenbedingungen und projektbezogene Einflüsse sind ab diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt worden. Nur die Datenzusammenstellungen am Beginn der einzelnen Projektdokumentationen wurden im Zuge eines ergänzenden Interviews zum Zwecke einer vertieften Einheitlichkeit im Herbst 2002 noch vervollständigt.

Die Auswertung der Informationen erfolgte mit Hilfe thematischer Kategorien, die angesichts der Unterschiedlichkeit der Standortgegebenheiten bzw. des Planungsgegenstandes einen gewissen Spielraum bei der Zuordnung der Informationen zuließen. Durch diese Form der systematischen Erfassung erhielten die selektierten Fallbeispiele eine einheitliche Struktur. In folgender Reihenfolge sind die projektbezogenen Informationen jeweils pro Beispielfläche aufgearbeitet worden:

Projektdaten

1. Grundidee
2. Ausgangslage
3. Besondere Planungs- und Entwicklungsstrategie
4. Merkmale und Bausteine der Planung
5. Anlagen

Die Abbildungen und die Anlagen sind im Abbildungs- bzw. Anlagenverzeichnis am Beginn dieses Bandes chronologisch geordnet. Die einzelnen Anlagen befinden sich immer am Ende eines Abschnittes. Die Fußnoten sind abschnittsweise mit den Projektdokumentationen geordnet, die Literaturangaben wurden in das Literaturverzeichnis im Band 1 eingefügt.

1. Berliner Platz
Essen
Deutschland

| 1. Projektdaten | Land Stadt Kategorie Projekt | Deutschland Essen Investoren Berliner Platz |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 13 |
| Punkte/Ranking | | 13 |
| Punkte/Infogehalt | | 5 |
| Größe | | 15ha |
| Lage | | Innenstadt |
| Planungsstand | | in Planung |
| Ehemalige Nutzung | | Industrie Gießfabrik |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 600.700 1.000 5.000 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 6ha (1) 2,3ha 6,7ha (2) 3,5-5,0 1 |
| Neue Nutzungsverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 20% 25% 30% 17% 8% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | innerhalb Block teilw. innerhalb Gebäude |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | Krupp Stahl AG + DB AG |
| Eigentümer im Planungsstadium | | Stadt Essen + DB AG (Deutsche Bahn) |
| Projektentwickler | | Entwicklungsos. Universitätsviertel (3) |
| vorauss. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | 100% |
| Politische Verteilung | Stadtrat | |
| | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberale Grüne | 52% 36% 12% |
| Altlastenbeseitigung | Altlastensorgungsaufwendungen Altlastenentschädigungen Vertragsglastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen | mittel gering gering mittel |
| Maßnahmenfinanzierung | | Eigen-/Fremdmittel (4) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anrainer künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar fruchtbar fruchtbar fruchtbar fruchtbar |
| besondere Planungsverfahren | aktive Bürgerplanungs-beteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Perspektivenwerkstatt Masterplan - Rahmenplan Für Ausführung geplant |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | Kostendeckung Grünflächen Konsens Quartiersidentität, Integration |
| Fußnoten | * aus: Brockhaus 2003 (1) 3,7 ha Neuplanung; 2,3 ha Bestand Einkaufszentrum Kerstadt (2) 2,0 ha Neuplanung; 4,7 ha Bestand Hauptverkehrsstrassen (3) Aufteilung: 35% Landesentwicklungsgesellschaft NRW GmbH 20% Essener Wirtschaftsoges.mBH 20% RWE Systems Immobilien GmbH 5% Altstadt Bauges.m.b.H (4) Planung mit Eigenmitteln Entwicklung mit Eigen-/Fremdmittel Projektsteuerung/-realisierung Fremdmittel Kosten Projektentwicklung ca. 35Mio. Euro Kosten Investitionsvolumen ca. 500 Mio. Euro | |

1.1 Grundidee

Die Menschen träumen vom gemischten Wohnen im Block, von Grün vor der Haustür, von Kultur und Kneipen, von Sport und Spiel, von Volkshochschule und Einkaufen, von S - Bahn und Radwegen. Keine Einfamilienhausidylle, aber auch keine Monofunktionalität, keine Autos, aber alle Funktionen der Bildung, Kultur, Zerstreuung und Versorgung in der Nähe. Keine Trennung, sondern sehnsuchtsvolle Harmonie.¹

1.2 Ausgangslage

Der Berliner Platz hat in der Geschichte der Stadt Essen eine wichtige Rolle gespielt. Hier war der Zugang zur 'Verbotenen Stadt', dem Gelände der Kruppschen Gussstahlfabrik, einem Gebiet, in dem Essens Reichtum geschaffen und das Wohl und Wehe der Stadt entscheidend geprägt wurde. Er bildete ein Scharnier zur City und zu Essens 'Wildem Norden'. Der nahegelegene Großmarkt sorgte ebenso wie die stark frequentierte Station der Rheinischen Bahn für reges Leben in dem Gebiet.

Mit dem Ende des Krieges verlor der Berliner Platz seine Funktion als Eingang zur 'Verbotenen Stadt'. Auch von dem angrenzenden Wohngebiet, dem Segeroth war nicht mehr viel übrig geblieben. Zerstörungen, Abbruch des Großmarktes und Stilllegung der Bahnstation gaben Anlass, nach neuen Lösungen zu suchen. Mit dem Bau der Universität auf der anderen, nördlichen Seite der Bahngleise entstand überdies die städtebauliche Notwendigkeit, eine engere Verbindung zwischen Stadt und Gelände herzustellen.

Zahlreiche Diskussionen folgten. Ebenso zahlreiche Versuche, solche Verbindungen herzustellen, schlugen fehl. Zwar gelang es, am Berliner Platz neue Nutzungen anzusiedeln (Arbeitsamt, IKEA) und alte Industriebauten als Industriedenkmäler mit neuem Leben zu füllen (Colosseum), doch eine befriedigende Lösung für die weitere Bebauung des Geländes ließ auf sich warten. Der rechtsgültige Bebauungsplan von 1995, der bislang eine Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße durch die Mitte des Planungsgebietes vorsieht, führte nicht zu der erhofften Investitionstätigkeit.²

Im November 1998 beschloss der Rat der Stadt Essen, am Berliner Platz eine neue Philharmonie anzusiedeln, um ein öffentlich finanziertes Signal für weitere Investitionen zu setzen. Der Beschluss führte jedoch in der bisherigen Formulierung zu heftigem Widerstand in der Bevölkerung, der sich als zusätzliches Hindernis für die zügige Entwicklung der Gewerbebranche herauszustellen drohte.

Angesichts der Stellungskämpfe zwischen den Fraktionen und des Unmutes der Bevölkerung entstand ein Bündnis der "Gutwilligen". Es gab genug Menschen in der Verwaltung, in Politik und Kirchen, Universität und Einzelhandel, Wohnungsunternehmen, Firmen, Arbeitsamt, IHK und Kulturbeirat, die sich zu einem "Unterstützerkreis" zusammenfanden, um der Idee einer Verwirklichung eines gemischten, innerstädtischen Quartiers an dieser Stelle doch noch die nötigen Wege zu bereiten. Zwei "Helfer" wurden ebenso durch informelle Kontakte gewonnen: Prof. Gary Lawrence, der als Berater

der Stadt Seattle den Lokalen - Agenda - Prozess in seiner Stadt entscheidend beeinflusst und als Professor - Stipendiat der Sparkasse Essen an der Essener Universität mit seinen Vorträgen manches an Aufbruchstimmung bewirkt hatte, und John Thompson & Partners (JTP), Architekten aus London, die in Berlin mit ihrem Community Planning Verfahren die Schlossplatzkontroverse moderiert hatten.³

All dies legte es nahe, möglichst rasch nach einer einvernehmlichen Lösung für die Entwicklung des Geländes zu suchen, die sich auf einen breiten Konsens in der Bevölkerung stützen kann. Vorangehende Überlegungen, eine Perspektivenwerkstatt (Community Planning) für das Gebiet durchzuführen, erhielten damit zusätzliches Gewicht und führten schließlich zum Durchführungsbeschluss.

1.3 Besondere Entwicklungsstrategie

1.3.1 Perspektivenwerkstatt (Community Planning)

Allgemeine Beschreibung des Verfahrens⁴

Das Verfahren geht zurück auf verschiedene Planungsansätze, die im englischsprachigen Raum unter dem Namen „Community Planning“ bekannt sind. Diese Bezeichnung fasst dabei zwei Kerngedanken der Methodik zusammen:

- Gemeinsames und gemeinschaftliches Planen als kooperativer, schrittweiser Prozess.
- Integratives und ganzheitliches Entwerfen für alle Menschen und Interessen eines Gemeinwesens.



Abb. 1: „Community-Planning“ - Arbeitskreise - Raumarrangement⁵

Die Perspektivenwerkstatt hat damit eine neue Planungskultur begründet, in deren Mittelpunkt die Menschen stehen. Die Betroffenen sitzen „am Steuer“, durch innovative Interessenpartnerschaften werden Erneuerungsinitiativen handlungsfähig. Experten stehen vor allem beratend zur Seite. Ziel ist es, langfristige und nachhaltigere Erfolge in der Stadtentwicklung zu erzielen als durch herkömmliche Methoden des Planens.

Das Verfahren wurde als Methode für kürzere oder längere Verfahren adaptiert, wie z.B. eintägige „Charrettes“ oder mehrwöchige „Urban Design Task Forces“ für komplexe Entwicklungsgebiete. Der Charakter des Verfahrens „Perspektivenwerkstatt“ soll sich in der Bezeichnung widerspiegeln:

- Das Ziel sind neuartige und pragmatisch umsetzbare Lösungsperspektiven für altbekannte Problemsituationen: stadtplanerische, wirtschaftliche und soziale.
- Der Weg ist ein arbeitsintensives, ergebnis- und handlungsorientiertes Vorgehen.

Methodisch betrachtet bündelt und konzentriert die Perspektivenwerkstatt verschiedene Arbeitsweisen aus anderen kreativen oder partizipativen Verfahren wie:

- offene Beteiligung von Bürgern und Fachleuten
- kreatives Arbeiten mit Fachleuten und Laien
- interdisziplinäres, unabhängiges Werkstatt-Team
- ganzheitliche Vorgehensweise und Betrachtungen
- Erarbeiten realisierbarer Lösungen, keine theoretischen Konzepte
- umfassende Visualisierung durch professionelle Grafiker und Zeichner
- Intensität im Arbeitsprozess durch strukturiertes und kompaktes Arbeitsprogramm über mehrere Tage

Verfahrensablauf am Berliner Platz

Aus dem „Unterstützerkreis“ bildeten sich die *Steuerungsgruppe* und das *lokale Unterstützerteam* das die tragende Kraft zur Initiierung des Verfahrens und auch in der Abwicklung bildete. Die Stadt entschied sich durch den Essener Bau- und Planungsdezernenten Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Best eine Perspektivenwerkstatt durchzuführen und beauftragte damit das Architekturbüro John Thompson + Partner, London und MATCH, Berlin, zusammen mit der lokalen Kommunikations- und Konfliktberatungsfirma „Communio“.

Die ehrenamtlich tätige *Steuerungsgruppe* und das *lokale Unterstützerteam* gewährleisteten die konkrete Durchführung der Perspektivenwerkstatt. Dazu war es nötig, umfangreiche personelle und sachliche Mittel, sowie erhebliche Sponsorengelder einzuwerben. Bereits im Vorfeld konnte die Perspektivenwerkstatt auf einen breiten Konsens und hoher öffentlicher Aufmerksamkeit aufbauen.

Am Beginn der 3-tägigen Veranstaltung (Do-Sa) standen Vorträge bei denen 17 Experten, Fachplaner und Vertreter der politischen Parteien dem 20köpfigen, auswärtigem Planungsteam ihre ergänzenden Informationen vortrugen und die Stadt, die Nachbarschaft und das Planungsgebiet erkundeten (vgl. Abb. 1) (nicht öffentl. Teambriefing). Die öffentliche Veranstaltung wurde Fr und Sa in einem 800qm großen Zelt auf dem Planungsgebiet durchgeführt und nach einleitenden Vorträgen begann gleich die Arbeitsphase.

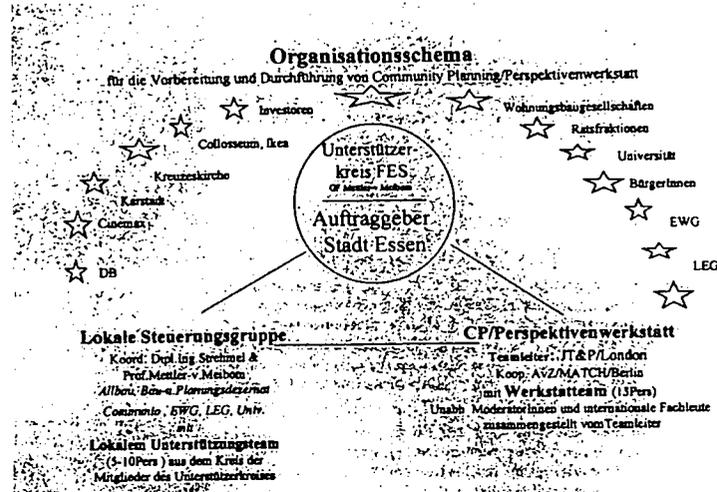


Abb. 2: Organisationschema zur Perspektivenwerkstatt⁶

An den darauf folgenden 3 Tagen war es die Aufgabe des Teams, die Vorstellungen, Ideen und Lösungsvorschläge der Teilnehmer von 8 Arbeitsgruppen und 20 Planungsgruppen auf Konsenspunkte hin zu analysieren und auf dieser Basis eine realistische Vision für die Entwicklung des Gebietes zu erarbeiten. Folgende Kreise wurden gebildet:

| Arbeitsgruppen | | |
|---------------------------------------------|----|------------------------------------------------------|
| 1. Wohnen und Leben im Viertel | 50 | Bürger, Anrainer, Politiker, Interessensvertreter |
| 2. Image des Gebietes | 50 | Bürger, Universitätsvertreter, Anrainer |
| 3. Entertainment und Kultur | 30 | Bürger, Kulturschaffende, Gastronomen |
| 4. Integration Universität - Stadt | 60 | Anrainer, Stadtverwaltung, Universität, Studenten |
| 5. Kinder | | Schüler der Anrainerbezirke |
| 6. Jugend | 30 | Schüler einer höheren Schule des Anrainerbez. |
| 7. Erreichbarkeit: Strassen, Wege, Plätze | 40 | Bürger, Universität, Politiker, Interessensvertreter |
| 8. Grünflächen und Freiräume | 35 | Anrainer, Bürger, Stadt |
| Planungsgruppen | | |
| 1. "Einstein" - Einzelprojekt | 1 | Einzelprojektant |
| 2. Ausgleich-Gesamtbetrachtung Essen | 7 | Bürger, Studenten |
| 3. "Buntes Viertel" - Funktionmischung | 9 | Bürger, Anrainer |
| 4. Kulturviertel | | Anrainer, Studenten |
| 5. Handel, Dienstleistungen + Wohnen | | Anrainer, Studenten, Landesentwicklungsges.(LEG) |
| 6. Verbindungen | | Anrainer, Bürger, Stadt |
| 7. Universität und Stadt | | Universität, Studenten, Anrainer |
| 8. Magneten (Kultur - Handel - Grün) | 9 | Bürger, Ladenbesitzer, Wirtschaftsförderung |
| 9. Laufkundschaft - Spontangruppe | | Bürger, Architekt |
| 10. Wasser - Spontangruppe | | Grünplaner, Architekten |
| 11 "Orchester" | 10 | Stadt, Bürger, Politiker |
| 12. Bausteine der Vision | | Politiker, LEG, Wirtschaftsförderung, Universität |
| 13. "Die grüne Lunge" | | Anrainer, Stadt, Bürger |
| 14. "Herumkommen" | | Bürger, Universität, Politiker, Interessensvertreter |
| 15. "Gleise - Verbindungen" - Spontangruppe | 6 | Bürger |
| 16. "Lokale Verbindungen" | 6 | Universität, Architekt, Bürger |
| 17. Universität | | Anrainer, Universität |
| 18. "Blick nach Norden" | | Anrainer, Politiker, Universität |
| 19. "Schnittmengen" | 12 | Bürger, Studenten, Universität |
| 20. "Architektur im Berliner Viertel" | 3 | Architekt, Bürger |

Abb. 3: Arbeitsgruppen und Planungsgruppen in der Perspektivwerkstatt⁷

Den Abschluss bildete am Dienstagabend ein öffentlicher Dia-Vortrag, in dem für alle Mitwirkenden und Interessierten nochmals der gesamte Ablauf des Verfahrens dokumentiert, sowie die neue Vision zusammenfassend für das Gebiet vorgestellt wurde.

Insgesamt haben an dem Verfahren mehr als 1300 Menschen mit großem Engagement teilgenommen. Neben den Essener Bürgern und Anwohnern des Gebiets waren Stadtplaner, Architekten, Grundstückseigentümer, Wirtschaftsunternehmen, potentielle Investoren, Verbände, die Kirchen, die Essener Stadtverwaltung, die großen politischen Parteien und die Universität vertreten.

Ergebnisse

Die Ergebnisse aus den 8 Arbeitsgruppen wurden je auf einem Plakat zusammengefasst und die Themenschwerpunkte mit Aktionspunkten ergänzt. Die Planungsgruppen präsentierten konzeptionelle Planergebnisse zum jeweiligen Leitthema, ergänzt mit stichwortartiger Textbeschreibung (vgl. Anlage 1.1⁸).

Die Perspektivenwerkstatt hat eine breite öffentliche Diskussion über die bestehenden Planungen für den Berliner Platz und die zukünftige Gestaltung des Planungsgebietes in Gang gesetzt. Sie bezieht sich einerseits auf den bestehenden Bebauungsplan und andererseits auf die neue Vision für das Viertel.

Die Ergebnisse der Workshops und der Planungsgruppen legen Bausteine einer Vision und einer Strategie nahe. Über sie deutete sich im Verlauf der Perspektivenwerkstatt ein tragfähiger Konsens bei der Mehrheit der Teilnehmer an. Der Konsens bezieht sich sowohl auf die städtebauliche Perspektive und die Architektur des zukünftigen Stadtviertels als auch darauf, dass die Beteiligten in Zukunft weiterhin Einfluss auf die Gestaltung des neuen Viertels nehmen möchten.

Planungsrechtlich wurde festgehalten, dass es nunmehr wichtig wird, um die weiteren Entwicklungen voranzutreiben, einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, damit eine konsensfähige, attraktive und vermarktbar Planungsgrundlage geschaffen wird, die auf den Visionen der Perspektivenwerkstatt aufbaut. Die formulierten Bausteine sind Gegenstand des Kapitels 1.4.

1.3.2 Der Masterplan - Rahmenplan

Aus den formulierten Bausteinen wurde ein Masterplan entwickelt, der mit visionären Zeichnungen die Planung bildlich ergänzen soll. Der präsentierte Masterplan mit den textlichen Festlegungen der Arbeitsgruppen wurde in der Folge als Grundlage für die Überarbeitung des Bebauungsplanes herangezogen.

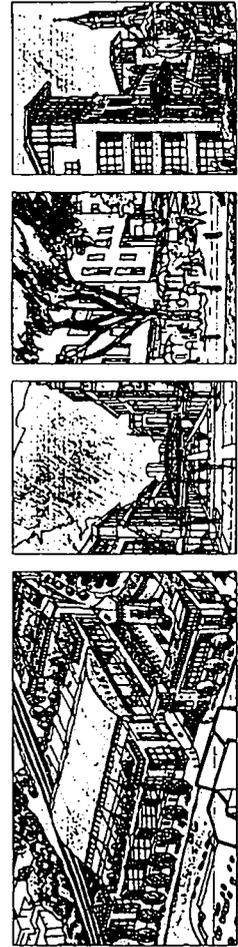
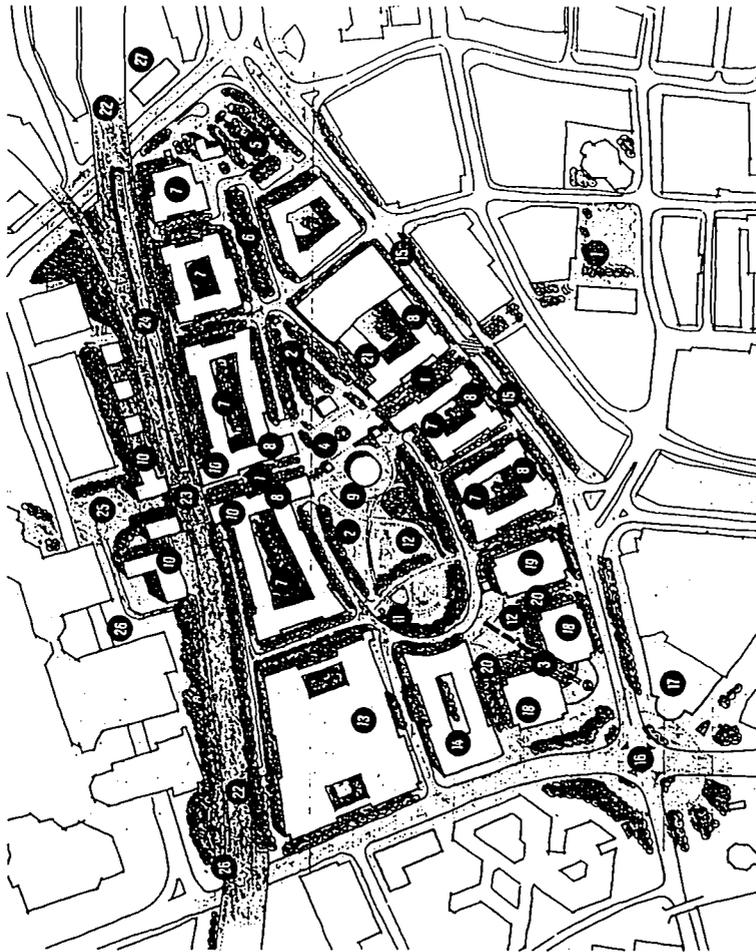
Nach der Umsetzung des städtebaulichen Masterplanes in einen Bebauungsplanentwurf nach den Bestimmungen des BauGB wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Fachämter durchgeführt. Parallel dazu wurden verschiedene Teilaspekte dieses Projektes bearbeitet.

So wurde auf Grund veränderter Rahmenbedingungen ein Expertenworkshop unter Leitung von John Thompson zur Fortentwicklung des Konzeptes aus der Perspektivenwerkstatt durchgeführt. Die wesentlichen Punkte waren:⁹

- die weitere Verschiebung der Bahngleise in nördliche Richtung und damit eine mögliche Positionierung der Universität innerhalb des Quartiers,
- die Ausgestaltung der Verkehrslösung am Berliner Platz, die Definition der markanten Gebäude am Berliner Platz (auf Grund der Großstrukturen in der unmittelbaren Umgebung sind auch höhergeschossige Gebäude denkbar).

Zur Sicherstellung der Verkehrsabwicklung am Berliner Platz wurden verschiedene Varianten konstruiert und berechnet. Prämissen hierfür waren eine deutliche Reduktion der heutigen Verkehrsfläche sowie eine städtebaulich befriedigende Lösung. Der klassische Kreisverkehr erfüllt diese Kriterien bei gleichzeitiger Bewältigung des Verkehrsaufkommens.

Städtebauliches Konzept Der Masterplan



Städtebauliches Konzept Der Masterplan

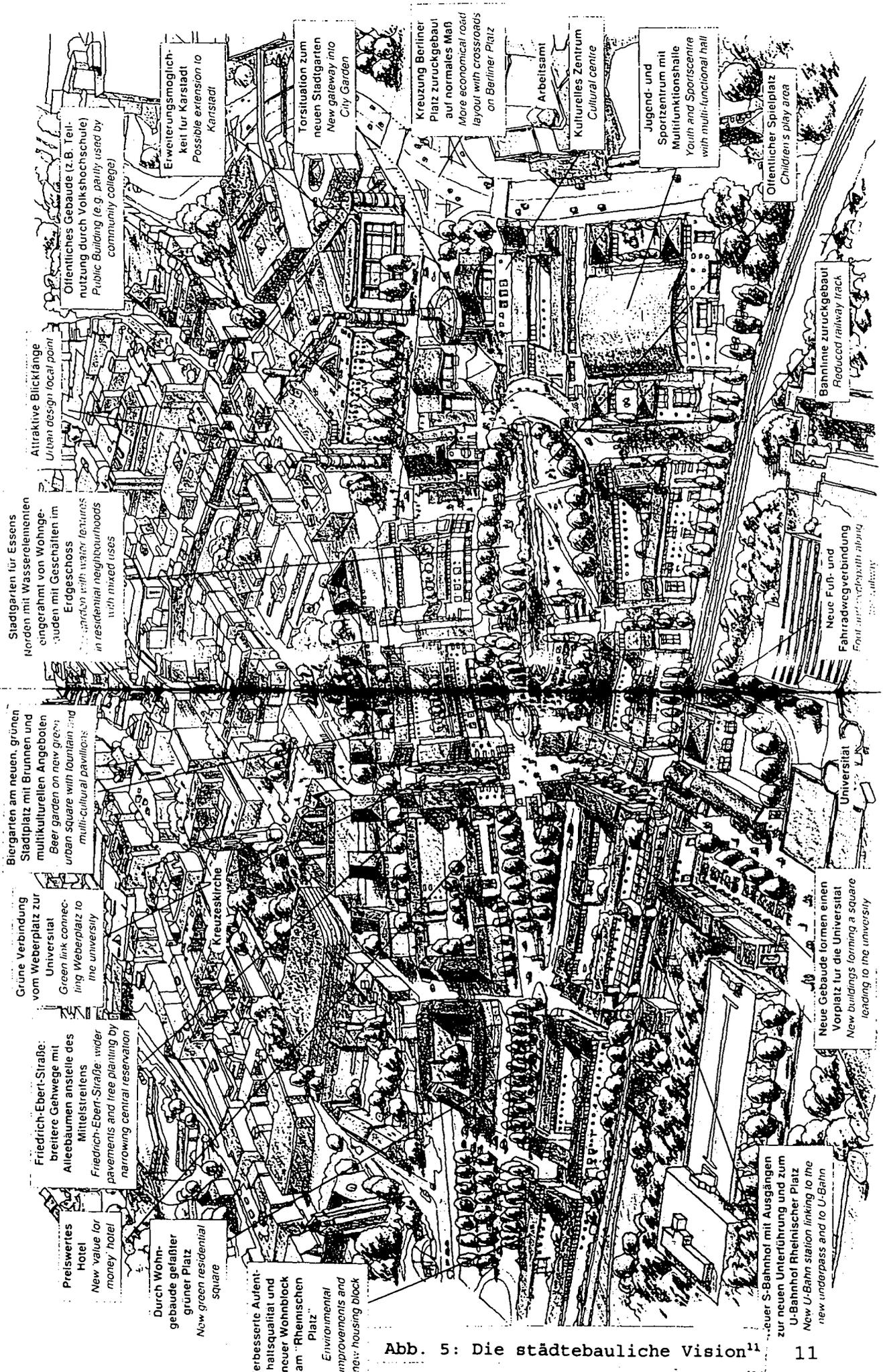
Der Masterplan

1. Grüne Verbindung von der City über Weberplatz zur Universität
2. Stadtgarten für Essens Norden
3. Tor-situation zum neuen Stadtgarten
4. Grüner Stadtplatz mit Brunnen und multikulturellen Angeboten
5. Verbesserte Aufenthaltsqualität am Rheinischen Platz durch Wohngebäude gefalteter grüner Platz
6. vorwiegend Wohnblöcke
7. Biergarten
8. Ladenzeilen mit darüberliegenden Wohnungen
9. Biergarten
10. zusätzliche Universitätsgebäude
11. Spielplatz
12. Wasserrelemente
13. Multifunktionshalle und Jugendzentrum
14. Kulturelles Zentrum
15. Friedrich-Ebert-Straße: breitere Gehwege mit Alleebaumen (zu erreichen über schmalere Mittelstreifen)
16. Berliner Platz zurückgebaut auf normale Kreuzung
17. Möglichkeit zur Vergrößerung von Karstadt
18. Ladennutzungen und Büros
19. Öffentliches Gebäude, z.B. für Nutzung durch Volkshochschule o.ä.
20. Städtische Plätze mit Kneipen, Cafés, Restaurants
21. Preiswertes Hotel
22. Bahnhöfe zurückgebaut
23. Unterführung zur Universität, gekoppelt mit Läden etc.
24. Neuer S-Bahnhof mit Ausgängen zur neuen Unterführung und zum U-Bahnhof Rheinischer Platz
25. Vorplatz zur Universität
26. Neue Fuß- und Radwegverbindung entlang der Bahnlinie
27. Neues Gebäude am Rande des Gebietes auf freigeordneten ehemaligen Gleisflächen

1. Green link connecting Weberplatz to university
2. City Garden for Essen Nord
3. New gateway into City Garden
4. Green urban square with fountain and multi-cultural pavilions
5. Environmental improvements on Rheinischer Platz
6. New green residential square
7. Primarily residential blocks
8. Flats with small scale business and retail spaces below
9. Beer garden
10. New buildings for university
11. Children's play area
12. Water features
13. Youth centre with multifunctional hall
14. Cultural centre
15. Friedrich-Ebert-Strasse: wider pavements and tree planting (made possible by narrowing central reservation)
16. More economical road layout with crossroads on Berliner Platz
17. Opportunity for Karstadt to expand
18. Business use
19. Public building, could be used by Community College
20. Urban spaces with bars, cafes, restaurants...
21. Good value hotel
22. Reduced railway tracks
23. Underpass to university with shops etc.
24. New station linking to new underpass and to U-Bahn station Rheinischer Platz
25. New square leading to university
26. New foot- & cycle path
27. New development on land off-site gained from railway tracks



Abb. 4: Der Masterplan Berliner Platz¹⁰



Biergarten am neuen, grünen Stadtplatz mit Brunnen und multikulturellen Angeboten
Beer garden on new green urban square with fountain and multi-cultural pavilions

Stadtgarten für Essensherden mit Wasserrelieffelementen
eingeframmt von Wohngebäuden mit Geschäften im Erdgeschoss
Urban garden with water features in residential neighbourhoods with mixed uses

Attraktive Blicklänge
Urban design focal point

Öffentliches Gebäude (z.B. Teilnutzung durch Volkshochschule)
Public Building (e.g. partly used by community college)

Erweiterungsmöglichkeit für Karstadt
Possible extension to Karstadt

Durch Wohngebäude gefalteter grüner Platz
New green residential square

Preiswertes Hotel
New value for money hotel

Grüne Verbindung vom Weberplatz zur Universität
Green link connecting Weberplatz to the university

Friedrich-Ebert-Straße: breitere Gehwege mit Alleebäumen anstelle des Mittelstreifens
Friedrich-Ebert-Straße: wider pavements and tree planting by narrowing central reservation

Torsituation zum neuen Stadtgarten
New gateway into City Garden

Kreuzung Berliner Platz zurückgebaut auf normales Maß
More economical road layout with crossroads on Berliner Platz

Arbeitsamt
Kulturelles Zentrum
Cultural centre

Jugend- und Sportzentrum mit Multifunktionshalle
Youth and Sportscentre with multi-functional hall

Verbesserte Aufenthaltsqualität und neuer Wohnblock am "Rheinischen Platz"
Environmental improvements and new housing block

Neue Gebäude formen einen Vorplatz für die Universität
New buildings forming a square leading to the university

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Bahnlinie zurückgebaut
Reduced railway track

Öffentlicher Spielplatz
Children's play area

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Neue Gebäude formen einen Vorplatz für die Universität
New buildings forming a square leading to the university

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Neuer S-Bahnhof mit Ausgängen zur neuen Unterführung und zum U-Bahnhof Rheinischer Platz
New U-Bahn station linking to the new underpass and to U-Bahn

Neue Gebäude formen einen Vorplatz für die Universität
New buildings forming a square leading to the university

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Bahnlinie zurückgebaut
Reduced railway track

Öffentlicher Spielplatz
Children's play area

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Neue Gebäude formen einen Vorplatz für die Universität
New buildings forming a square leading to the university

Neue Fuß- und Fahrradwegverbindung
Foot and cyclepath along university

Abb. 5: Die städtebauliche Vision¹¹ 11

Zu den umweltrelevanten Aspekten Bodenbelastungen, Luftschadstoffe, Verkehrslärm, Kleinklima, Verschattung und Windfeldveränderung wurden entsprechende Gutachten durchgeführt.

Des Weiteren wurde zur wirtschaftlichen und technischen Realisierung eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die zu einem positiven Ergebnis kam.

Letztlich wurde zum Thema „Wohnungsbau“ ein Expertenworkshop durchgeführt, der die Chancen einer Wohnbebauung in diesem - bisher unattraktiven - Innenstadtbereich beurteilen sollte. Unter bestimmten Voraussetzungen schien dies erfolversprechend zu sein. Dazu wäre die Entwicklung einer positiven Identität für das Quartier notwendig.

Der fortentwickelte Bebauungsplanentwurf wurde nun in seinem Verfahren fortgeführt. Eine Besonderheit ist hier zu nennen: wegen des besonderen Planungsrechtes bei Bahnflächen kann der B-Plan in 2 Teilen („Bauabschnitten“) realisiert werden. Teil 1 beinhaltet die Bebauung entlang der Friedrich-Ebert-Straße, den Verkehrsknoten Berliner Platz sowie die öffentliche Grünfläche und wurde in der Zeit vom 04.12.2001-15.01.2002 öffentlich ausgelegt (2. Phase der Bürgerbeteiligung). Satzungsbeschluss und Rechtskraft wird für April/Mai 2002 angestrebt, die Realisierung von Bauvorhaben ist dann möglich. Parallel dazu wird im Frühjahr 2002 ein weiterer Expertenworkshop zur Gestaltung der Grünfläche durchgeführt, die dann baldmöglichst realisiert werden soll, um eine gewisse Initialzündung zu bewirken.

1.4 Merkmale und Bausteine der Planung¹²

1.4.1 Image

Das z.T. schlechte Image des Viertels und der umgebenden nördlichen Quartiere muss durch eine neue Identität überwunden werden. Voraussetzung hierfür sind innovative Nutzungen sowie die aktive Mitwirkung der Bürgerschaft bei der Entwicklung des Quartiers. Dabei soll die Vergangenheit des Viertels nicht verdrängt, sondern ins Positive gewendet werden.

Die Suche nach einem neuen Namen für das Viertel (Universitätsviertel) bietet sich als einer der ersten Schritte zur Bildung einer Identität an.

1.4.2 Gemischte Bebauung

Die Beteiligten waren sich einig, dass sie ein 'besonderes Viertel' schaffen wollen, welches die Probleme monofunktionaler Nutzungsstrukturen vermeidet. Dies soll durch eine Vielfalt der baulichen Nutzungen und Gestaltungsformen erreicht werden.

Benötigt werden Wohnbebauung, wohnungsnaher Einzelhandel für den täglichen Bedarf, Entertainment-, Kultur, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Cafés und Restaurants sowie Büroflächen. Das Gebiet rund um den Berliner Platz soll öffentliche Nutzungen für Bürger aller Altersgruppen und Interessenlagen bieten.

1.4.3 Wohnungsbau

Wohnungen werden als Voraussetzung für ein funktionsfähiges und lebendiges Viertel angesehen und können darüber hinaus zu einer Belebung der Nordstadt und einer Verbindung mit der Essener Innenstadt führen.

Eine aktive Wohnbevölkerung in der Innenstadt Essens trägt außerdem zu einer Steigerung der Wirtschafts- und Kaufkraft für die Stadt bei. Die Menschen müssen wieder näher an das Zentrum gebracht werden, die Stadt muss lebendig sein.

Es geht darum, unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen anzubieten, die sich an alle Bürger der Stadt, insbesondere aber an Studierende, junge Familien, Künstler und Freiberufler mit besonderen Wohnbedürfnissen (z.B. Heimarbeit) richten. Mit dieser Zielgruppe soll die besondere Lage des Viertels zwischen Universität und Stadt berücksichtigt werden.

Neben den genannten Wohnformen kann auf Grund der zentralen Lage des Grundstücks in den 'ruhigeren Teilen' des Areals 'Servicewohnen' für die ältere Bevölkerung angeboten werden. Somit lässt sich eine optimale Mischung der Wohnbevölkerung erreichen.

1.4.4 Einzelhandel/Kultur/Entertainment/Kongresszentrum

Um die Bewohner dieses Gebietes mit Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen müssen wohnungsnaher Einzelhandel, kleinere Läden, Cafés und Bistros angeboten werden. Weiterer großflächiger Einzelhandel wird an diesem Standort zur Vermeidung von großmaßstäblichen Monostrukturen von einer Mehrheit abgelehnt.

Während großflächiger Einzelhandel als Bedrohung für die Entstehung eines lebendigen Stadtviertels angesehen wird, sind sich die Teilnehmer der Perspektivenwerkstatt dennoch über die Bedeutung eines 'Magneten' für die Belebung der Innenstadt und zur Bildung eines Gegengewichtes zu den Entwicklungen am Hauptbahnhof einig.

Die vorhandenen Entertainmentnutzungen, wie z.B. das Cinemaxx und das Colosseum, können durch kleinteiligere Kulturangebote, wie z.B. Varietés und Jazzkneipen ergänzt werden. Somit kann der Berliner Platz und das Quartier als Standort für Kultur seinen Stellenwert für die gesamte Region ausbauen und stärken.

Vielfach wurde auch der Wunsch nach einer multifunktionalen Halle für Konzerte, klassische oder moderne Musik sowie für sportliche Veranstaltungen geäußert. Darüber hinaus wurde der Bedarf für ein Kongresszentrum in Essen genannt. Viele dieser Funktionen erscheinen integrierbar, solange sie nicht als monolithische Großstrukturen den einmütigen Zielvorstellungen nach Kleinteiligkeit für den Berliner Platz zuwiderlaufen.

1.4.5 Stadt/City/Universität

Das Areal Berliner Platz bietet die einmalige Chance zur Überwindung der Grenze zwischen Universität und Innenstadt. Dies soll gelingen durch:

- Rückbau der Bahngleise
- grüne Wegeverbindungen in dem Plangebiet
- interessante Flächen- und Nutzungsangebote für die Universität (Institute, Existenzgründerzentren, studentisches Wohnen, Kongressräume)
- Biergarten, Café und Bistro
- Einzelhandel für täglichen und studentischen Bedarf

Solche Verknüpfungen helfen, die ökonomische, soziale und kulturelle Rolle der Universität in der Stadt besser zu verankern und so zur wirtschaftlichen Prosperität Essens beizutragen.

1.4.6 Aufwertung des Berliner Platzes

Der Berliner Platz - heute 'nur' ein überdimensionierter Verkehrsknoten - braucht eine neue Form und eine neue Fassung auf deutlich kleinerem Raum. Konsens bestand darin, dass der Berliner Platz auf ein Verkehrskreuz zurückgebaut werden soll. Rund um dieses Kreuz lassen sich dann weitere für die Gesamtstadt wichtige Einrichtungen (Magnetten) ansiedeln (z.B. Kultur, Entertainment, Shopping, Sport-Freizeit-Wellness). Es wird ein Nebeneinander von Hochkultur, Stadtteilkultur und Angeboten für Jugendliche gewünscht.

Die im gültigen Bebauungsplan vorgesehene Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße stößt bei den Teilnehmern durchweg auf Ablehnung. Stattdessen soll die bestehende Straßenführung beibehalten werden. Es wird jedoch eine qualitative Aufwertung der Friedrich-Ebert-Straße gefordert: Sie soll bei weiterhin hoher Verkehrsbelastung einen Boulevardcharakter erhalten. Dazu sollen der wenig nutzbare Mittelstreifen reduziert und die freiwerdenden Flächen als breite Bürgersteige, Parkplätze und Grün an den Rand gelegt werden. Wie alle Straßen im Plangebiet soll die Friedrich-Ebert-Straße eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten.

1.4.7 Grün als Element der Qualitätssteigerung

Grün- und Wasserflächen waren ein wichtiges Thema in allen Planungsgruppen, Entwürfen und Überlegungen. Sie wurden gefordert, um die Aufenthaltsqualität der Stadträume zu erhöhen und die bisherigen Freiflächendefizite im nördlichen Innenstadtbereich zu mindern.

Kernpunkt der Forderungen war, einen öffentlichen Grünraum in einem 'Zentralpark' des Gebietes zu schaffen. Er soll Raum bieten für vielfältige Nutzungen (Spiel, Sport, Erholung, Kultur, Biergarten). Darüber hinaus soll es grüne Ruheflächen und Ruhezeiten in den Wohnblöcken sowie grüne Wegeverbindungen geben.

Im Sinne einer übergeordneten Strategie wird die Verkettung des bisherigen Freiflächensystems im Süden der Stadt (Stadtgarten) mit denen im Norden (Ökopark an den ehemaligen Segerother Friedhöfen und Nordpark) mittels der neuen Grünachse im Planungsgebiet angestrebt.

1.4.8 Verbindungen

Auf verschiedenen Ebenen wird die Verbesserung des Verkehrssystems vorgeschlagen. Fußgänger und insbesondere Radfahrer sollen als Verkehrsteilnehmer eine größere Berücksichtigung erfahren. Dazu ist ein integriertes und über das Planungsgebiet hinausreichendes Radwegesystem notwendig.

Mit der Reduzierung der Bahngleise besteht die Möglichkeit, einen neuen Zugang zur Universität zu schaffen und somit die materielle und immaterielle 'Barriere' zwischen Universität und Stadt zu überwinden.

¹ vgl. Wiesen v. Ofen, I.: "Innerstädtisches Wohnen - Die unendliche Geschichte eines Versuches"
[On-line] Available: www-perspektivenwerkstatt-essen.de, Abfragedatum: 23.05.2002

² vgl. Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz? Ergebnisbericht, S. 16.

³ vgl. Wiesen v. Ofen, I.: "Innerstädtisches Wohnen - Die unendliche Geschichte eines Versuches"
[On-line] Available: www-perspektivenwerkstatt-essen.de, Abfragedatum: 23.05.2002

⁴ vgl. Zadow v., A. (1997): Perspektivenwerkstatt, Über das Verfahren, Berlin, S. 14

⁵ Quelle: Raumarrangement, in Zadow v., A. (1997): Perspektivenwerkstatt, Vorbereitungsphase, Berlin S. 51

⁶ Quelle: Organisationsschema, in: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?, S. 10

⁷ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?, S. 66-119

⁸ Quelle: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?, S. 66-118

⁹ Anschreiben des Herrn Ulrich Thole (2002): STADT ESSEN, Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Essen 15.02.2002.

¹⁰ Quelle: Masterplan, in: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?, S. 54

¹¹ Quelle: Die Vision, in: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?, S. 52

¹² vgl. Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz? Konsenspunkte, S. 32

Planungsergebnisse der Gruppenarbeit Perspektivenwerkstatt
Essen (Arbeitsgruppen und Planungsgruppen)
Quelle: Stadt Essen (Hg.) (April 1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?,
S. 66-118

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Wohnen und Leben im Viertel

Themenschwerpunkte

- Gebiet wird zu wenig genutzt
- Areal ist ein 'Zwischenstadtteil' ohne Anbindung an die Universität und den Stadtkern
- Image des Gebietes ist durch sein häßliches und leeres Erscheinungsbild sowie vorgefaßte negative Meinungen geprägt
- zu hohes Verkehrsaufkommen
- fehlende Sicherheit, wachsende Kriminalität
- keine Lebensqualität

„Hier herrscht die städtebauliche 'Un'-ordnung.“

„Der Berliner Platz ist echt gefährlich. Mich hat hier mal einer gefragt 'Haste mal 'ne Mark' - und fünf Minuten später war mein Portemonnaie weg.“

Issues

- Not enough activity in the area (considering its importance)
- The area is an 'in-between-district' without proper connections to the university or the city centre
- The image of the area is based on its bleak and unpleasant appearance and on preconceived negative opinions
- Too much traffic
- Insecurity - crime is increasing
- Low quality of life

Aktionspunkte

- Schaffung von Informations- und Kommunikationspunkten über direkte Bürgerbeteiligung - mit Integration der Jugend
- Verbindung von Uni und Innenstadt herstellen - mit S-Bahn-Haltepunkt als verbindendem Element
- durch eine Mischnutzung und 'schöne Architektur' die Grundlage für ein lebendiges Viertel schaffen
- Integration von Grünanlagen und Parks mit dem belebenden Element Wasser
- Errichtung eines Bürger- und Veranstaltungshauses
- Finanzierung unter Einbeziehung aller Beteiligten: Gründung eines Investitionsfonds (Bürger, Wirtschaft und Universität)

„Hier könnte ein Bürgerhaus entstehen, in dem sich jeder seinen eigenen Traum verwirklichen kann.“

„Wir müssen einen Investitionsfond mit Beteiligungsmöglichkeiten für alle schaffen.“

Action Points

- Create information and communication points via a public participation programme - for young people too!
- Link university and city via a new S-Bahn station
- Create a new lively urban quarter through mixed uses and 'beautiful architecture'
- Integrate green spaces and parks in the urban structure, including water features
- Build a new community hall which can also serve as a venue for events
- Financing via an investment fund including all stakeholders (local community, economic forces, university...)

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Image des Gebietes

Themenschwerpunkte

- **Negatives Image durch die Geschichte und durch das Rotlichtviertel**
- **Abgeschnittenheit des Viertels (Insellage)**
 - Trennung von **Universität und Stadt**
 - Trennung zwischen der **Innenstadt und dem Norden**
 - Trennung durch **Verkehrsschneisen**
- **Schlechte Wohnqualität (teilweise noch mit Ofenheizung)**
- **Fehlendes Grün**
- **Gemeinschaftsdenken fehlt**
- **Kulturelles, urbanes Leben fehlt**

„Segeroth - das Tal der fliegenden
Messer.“

„In diesem Gebiet ist die letzten
20 Jahre nichts passiert!“

Issues

- *Negative image for historic reasons and because of the red light district*
- *The quarter is an island between:*
 - *university and city*
 - *the city and the north of Essen*
 - *traffic routes*
- *Low quality housing (some still with coal heating)*
- *Lack of green in the entire inner city*
- *Lack of 'citizenship'*
- *Lack of urban life and culture*

Aktionspunkte

- **Von morgens bis abends muß Leben am Platz sein!**
- **Grün und Wasser am Platz, gute Aufenthaltsqualität**
- **Orte der Begegnung für Jung und Alt schaffen**
- **Verbindung zwischen Universität und Stadt muß verbessert werden (z.B. durch Rad- und Fußwegverbindungen)**
- **Brückenfunktion des neuen Viertels zwischen Universität und Stadt**
- **Nicht in einem großen Wurf, sondern schrittweise entwickeln**
- **Unterschiedliche Wohn- und Eigentumsformen, um eine gesunde soziale Mischung zu erreichen**
- **Nutzungsmischung zwischen Wohnen, Arbeiten, Amüsieren**
- **Durchgehende Bürgerbeteiligung gewährleisten**

„Wenn genügend Menschen im
Gebiet wohnen, braucht man auch
keine Angst mehr haben, hier
durchzulaufen.“

„Wohnen allein genügt aber nicht!“

Action Points

- *There must be life on the square all day long*
- *Water and green on the square to create a quality environment*
- *Create a meeting point for young and old*
- *Improve connections between university and city (e.g. through cycle- and footpaths)*
- *The new quarter should act as a bridge between university and city*
- *Development should be gradual, not in one big swoop*
- *Different types of housing and home ownership to guarantee a healthy social mixture*
- *Mixed uses to live, work and play*
- *Ensure continued participation*

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Entertainment und Kultur

Themenschwerpunkte

- Was ist der Unterschied zwischen Entertainment und Kultur?
- Kultur und kulturelles Leben müssen miteinander korrespondieren
- Kulturelle Gebiete (Aalto/Saalbau und Cinemaxx/Colosseum) nicht gegeneinander ausspielen
- Zentrales kleinteiliges und vielseitiges Kneipen- und Kulturviertel fehlt
- Keine Einbindung der Subkultur
- Kostengünstige Räume für Vereine und Musikgruppen fehlen

„Der Puff ist doch auch Subkultur.“

„Werden wir hier jetzt nur einmal eingeladen oder wird es zu einem dauerhaften transparenten Prozeß werden?“

Issues

- What is the difference between entertainment and culture?
- Culture and cultural life have to correspond
- Different cultural areas (Aalto/Saalbau & Cinemaxx/Colosseum) should not be played off against each other
- Lack of a central small-scale mixed-use urban quarter for culture and going out (pubs, bars, cafés)
- There is no inclusion of sub-culture
- Lack of affordable rooms and venues for local clubs and music groups

Aktionspunkte

- Stadt als Gesamtkunstwerk betrachten
- Konzert-, Bürger-, Bildungshaus für alle
- Vernetzung kleinteiliger Baustrukturen mit Raum für vielseitige Angebote
- Kulturelle Orte im Freiraum schaffen (Wasser, Spielmöglichkeiten, Biergarten, Skulpturen)
- Kulturmeile durch die Innenstadt
- Private Investoren mit Kulturkonzepten starten lassen
- Auf Interessenausgleich bedacht sein
- Transparente Prozesse und Beteiligungskonzepte dauerhaft etablieren

„Wir möchten hier etwas für jeden, so daß auch jeder hinkommt.“

„Die Architektur sollte natürlich auch ansprechend sein.“

Action Points

- One should look at the city itself as a work of art
- Open a Concert-/Community-/Education-Centre for everyone
- Small-scale structures offering space for a variety of small-scale facilities
- Create open spaces for cultural activities (water, play areas, beer garden, art & sculpture)
- Establish a 'cultural path' through the centre
- A cultural concept set up by investors
- Balance different interests
- Transparent and participatory process

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Integration Universität - Stadt

Themenschwerpunkte

- Die Universität ist von der Innenstadt durch bauliche Barrieren abgeschnitten
- Die Universität fühlt sich von der Stadt vernachlässigt
- Die Studenten und die Universität sind nicht Teil des städtischen Lebens
- Die Stadt ist für die Studenten nicht attraktiv: Es fehlt ein Studenten- viertel und preiswerter Wohnraum ("Heimfahreruni")

„Seit 25 Jahren hat die Stadt die Universität links liegen gelassen.“

„Die Uni ist mitten in der Stadt, aber man merkt nichts davon.“

Issues

- Physical barriers isolate the university from the centre
- The university feels neglected by the city
- The university and its students have no part in the life of the city
- The city is not attractive for the students: there is no student's quarter and affordable housing for students is missing (students tend to live in the region and drive home in the evenings)

Aktionspunkte

- Bauliche Barrieren abbauen (weniger Gleise, zusätzliche Durchgänge durch den Bahndamm, keine neue Straße, bessere Anbindung an die Innenstadt)
- Attraktive Treffpunkte für Studenten und Bürger schaffen:
 - Berliner Platz könnte das Bindeglied zwischen Uni und Stadt sein (mit Wohn-, Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten für Studenten und Bürger)
 - Nutzungsmischung fördert die Integration (z.B. Nutzung von Universitätseinrichtungen durch die Volkshochschule)
- Finanzierungskonzepte entwickeln ('Zusatzgroschen' ähnlich dem Kohlepfennig, Wohlfahrtsmarken, Lotterie)
- Partnerschaftliche Planungsverfahren (z.B. Planungsbeirat mit Beteiligung der Uni)

„Geist und Kultur statt Geld und Kommerz!“

„Alle sind sich darüber einig, daß wir eigentlich etwas Schönes hier haben wollen.“

Action Points

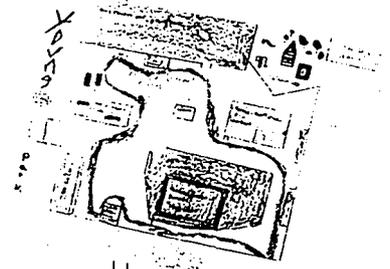
- Reduce physical barriers (reduce the railway tracks and create new crossing points, no additional road and better connection to the centre)
- Create attractive meeting points for students and local people:
 - Berliner Platz could be the link between university and city (offering housing, work places and leisure activities for students and the local community)
 - Mixed uses facilitate integration (e.g. university facilities could be used by the community college)
- Develop innovative ways of financing / fundraising
- Participatory planning (e.g. a planning committee with representatives from the university etc.)

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

'Kids'

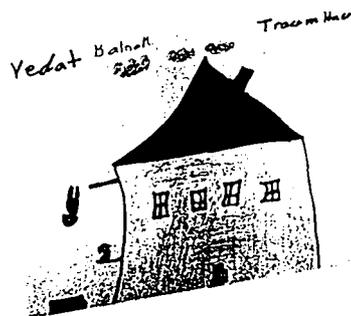
Themenschwerpunkte

- zu viele und zu schnelle Autos, zu viele Parkplätze
- zu viele Penner, Kriminalität und Sex-Shops
- zu wenig Grün, Wälder, Tierparks
- zu wenig Spielplätze
- zu wenig Jugendzentren und Sportmöglichkeiten
- Berliner Platz ist voller Steine und Müll, keine Möglichkeit zum Skaten



„Mein Bild ist das mit dem Pferd - aber das ist zu teuer.“

„Ich möchte hier einen Bauspielplatz haben - wo wir mit Matsche rumwerfen können.“



Issues

- Too many cars driving too fast, too many car parks
- Drunks hanging around in public places, crime and sex shops
- Not enough green, parks, trees, animal parks
- Not enough playgrounds
- Not enough youth centres and sports facilities
- Berliner Platz is full of litter and rubble, no opportunities to skate



Aktionspunkte

- Bau eines Jugendzentrums für verschiedene Altersstufen
- Eröffnung eines Sportcenters mit vielen verschiedenen Angeboten unter einem Dach
- Eröffnung eines preiswerten Indoor-Inlineskate-Parks
- Schaffung eines grünen Parks mit Pferden und anderen Tieren, Spielmöglichkeiten, Radwegen, Fußballplätzen
- Mehr Natur und Wasser

„Meine Idee ist, daß wir hier ganz viele Möglichkeiten haben, für alle....“

„Die Häuser sollen auch dazwischen noch Grünflächen haben.“



Action Points

- Build a youth centre for all age groups
- Open a big sports centre with lots of different facilities under one roof
- Open an Indoor Inline-skating Park (must be affordable for children!)
- Create a green park with horses and other animals, playgrounds, bicycle lanes and playing fields
- More nature, more water

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

'Youth'

Themenschwerpunkte

- zu wenig Angebote nach der Schule, zu wenig Jugendzentren mit Angeboten für jüngere Altersgruppen (z.B. Disco) und Sportmöglichkeiten
- zu wenig Ausbildungsplätze und Möglichkeiten für Ferienjobs
- zu wenig Grünanlagen, zu wenig Platz in den Wohnungen und Häusern
- Kriminalität auch von Jugendlichen
- Drogen (Legalisierung)
- Jugendliche fühlen sich nicht ernst genommen

„Wenn ich sage, ich geh' heut' abend nach Düsseldorf, dann weiß jeder was da los ist: Altstadt, Altbier und coole Cafés. Wenn ich dagegen sage, ich geh' nach Essen, dann heißt es, ja wie, gehst Du ins Kino? Ansonsten gibt's ja nichts...“

Issues

- Not enough leisure facilities, things to do after school, youth centres, especially for younger teenagers (e.g. teeny disco) and sports facilities
- Lack of trainee placements and holiday jobs
- Poor environment in housing areas, not enough green, flats are too small
- Crime, including youth crime
- Drugs (legalisation!)
- Young people feel they are not taken seriously

Aktionspunkte

- Schaffung von Freizeitangeboten, die für Jugendliche bezahlbar sind
- Eröffnung eines Jugendzentrums, das von Jugendlichen selbst organisiert wird
- Bessere Information über Drogen, um Kriminalität vorzubeugen
- Eröffnung einer Jugenddisco
- Legalisierung von Drogen, Eröffnung eines Coffee-Shops - die Steuereinnahmen könnten dann Jugendeinrichtungen zugute kommen
- Attraktives Hallen- und Freizeitbad
- Neue Grünanlagen und Sportmöglichkeiten

„Wenn hier ein Jugendzentrum am Berliner Platz gebaut wird - vielleicht ist bis dahin schon Haschisch legalisiert - und dann könnten da Coffee-shops hin,... und der Steuerertrag könnte wieder dem Jugendzentrum zugute kommen.“

Action Points

- Create affordable attractions for young people
- Open a youth centre which is organised by the young people themselves
- Better information about drugs in order to counteract crime
- Open a youth disco
- Legalise Cannabis and open a coffee shop - the tax revenue can then pay for youth facilities
- Open an attractive swimming pool
- New green spaces and sports facilities

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Erreichbarkeit: Straßen, Wege, Plätze

Themenschwerpunkte

- Unzureichendes Rad- und Fußwegenetz
- ÖPNV unattraktiv mit schlechter Abstimmung zwischen DB und EVAG
- Plätze sind „seelenlose Steinwüsten“
- Berliner Platz als Lärm- und Schadstoffquelle sowie als großes Hindernis für Radfahrer und Fußgänger
- Stark trennender Charakter der Bahntrasse und Friedrich-Ebert-Straße

„Es wurden eigentlich kaum Probleme genannt, die die Autofahrer betrafen. Man kann daraus natürlich auch schließen, daß sich die Autofahrer hier in Essen ganz wohl fühlen!“

Issues

- Insufficient cycle and footpath network
- Public transport is unattractive and badly co-ordinated between different agencies
- Existing urban squares are soulless 'stone deserts'
- Berliner Platz is noisy and polluted and a massive obstacle for cyclists and pedestrians
- Railway tracks and Friedrich-Ebert-Strasse are acting as barriers

Aktionspunkte

- S-Bahn-Haltestelle an der Universität und fußgängerfreundliche Verbindung von der Uni in die Innenstadt
- Trennung des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs vom motorisierten Verkehr: Schaffung von grünen Fuß- und Radwegen
- Schaffung abwechslungsreicher und menschenfreundlicher Plätze und Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (Kunstmeile, Wasserflächen,...)
- Abstimmung innerhalb des ÖPNV's verbessern und die Taktfrequenzen erhöhen
- Bahnhöfe sicherer und seniorenfreundlicher gestalten
- Verkehrsbedingte Gefahrenpunkte am Berliner Platz und an der Friedrich-Ebert-Straße beseitigen
- Gründung von Arbeitsgemeinschaften und Initiativkreisen, um Planer und Bürger zusammenzubringen

„Die Friedrich-Ebert-Straße zerschneidet das Gebiet mindestens genauso sehr wie die Bahnlinie.“

„In anderen Städten, in Oberhausen und Mülheim zum Beispiel, fahren die Busse auch rund um die Uhr.“

Action Points

- New S-Bahn station near the university and better pedestrian links towards the city centre
- Separate cyclists and pedestrians from motorists by creating a green bicycle- and footpath network
- Create friendly and varied urban and green spaces with a high quality of place (including art, water features,...)
- Better co-ordination between different public transport agencies and increased frequencies
- Make stations safer and more suitable for less mobile persons
- Improve traffic junction on Berliner Platz making it less dangerous
- Set up working parties to bring planners and citizens together

Zusammenfassung der Arbeitsgruppen

Grünflächen und Freiräume

Themenschwerpunkte

- Es fehlen Grünflächen mit guter Aufenthaltsqualität
- Innenstadt von Essen ist Beton- und Pflasterstein-Stadt
- Keine Verbindungen zwischen den wenigen existierenden Grünflächen
- Isolierter Uni-Komplex
- Es fehlt an Wasser und Grün auch als Klima- ausgleich in der Stadt

„Bei der Gestaltung der Stadtplätze in Essen hat die Steinindustrie das große Geschäft gemacht.“

„Wir brauchen hier Plätze, die zur Kommunikation anregen.“

Issues

- Lack of quality green spaces
- Inner city of Essen is a concrete and paving-stone city
- No connections between existing green spaces
- University-complex is isolated
- Not enough green and water to improve the urban climate

Aktionspunkte

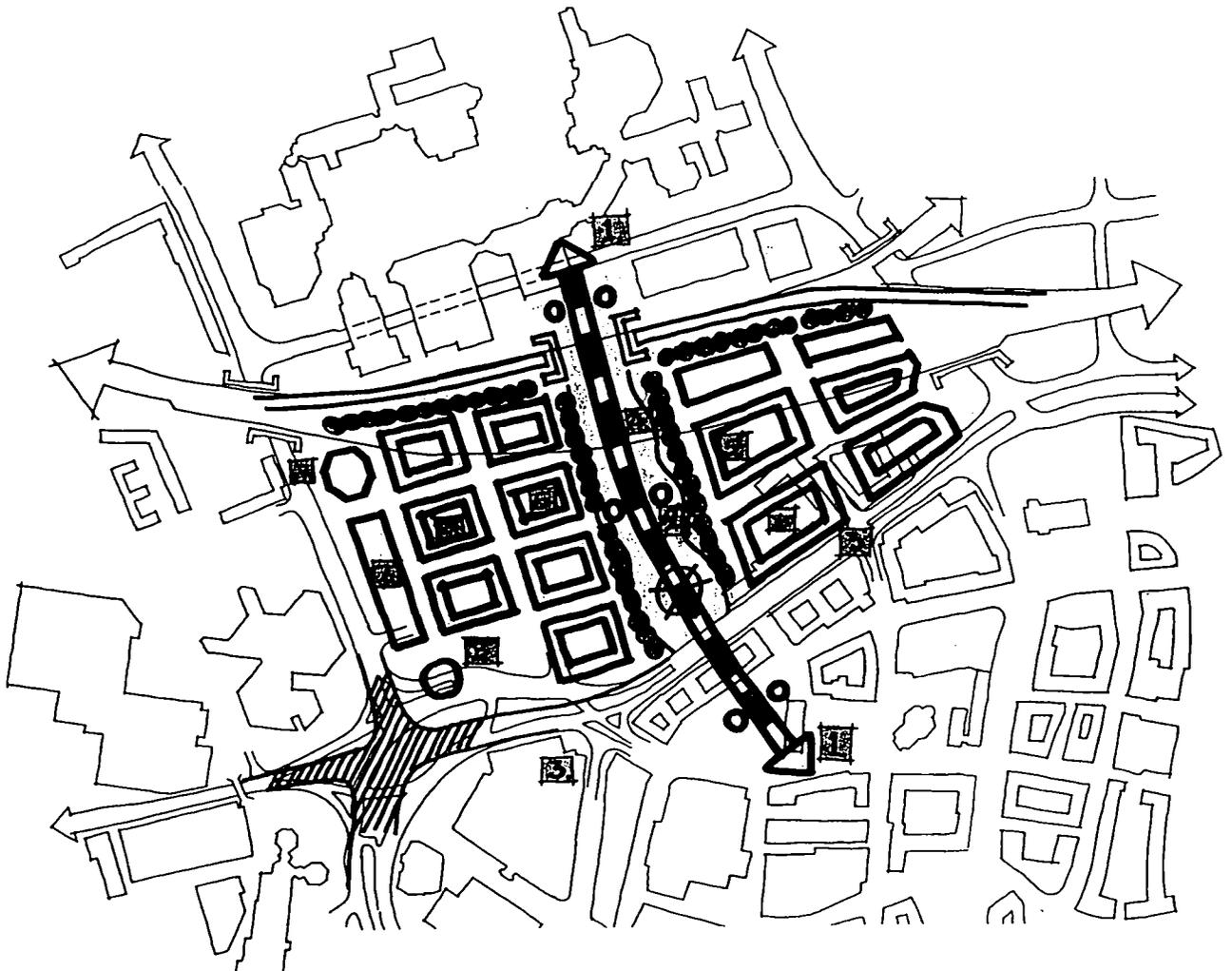
- Defizit an Grünflächen soll am Berliner Platz ausgeglichen werden: Mindestens ein Drittel als Grünfläche für aktive und passive Erholung aller Altersgruppen
- Planung unter Einbeziehung der Bürger und der Uni
- Kleinteilige Mischbebauung
- Bündelung von Realisierungs- und Finanzierungsmodellen: Investorenbeteiligung, Sponsoring, Patenschaften, Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen sollen zugunsten des neuen Parks gehen

„Man sollte einfach mal den Mut aufbringen, so ein Filetstück wenigstens teilweise als Park zu nutzen.“

Action Points

- Create green spaces on Berliner Platz
- At least one third of the area should be green space for active and passive recreation of all age groups
- Participation of citizens and the university in the planning process
- Create a small-scale mixed-use development
- Combination of different ways of financing: investors and end users, sponsoring, 'tree-partnerships', make best use of existing planning regulations („Ausgleichs- und Ersatzpflanzung“)

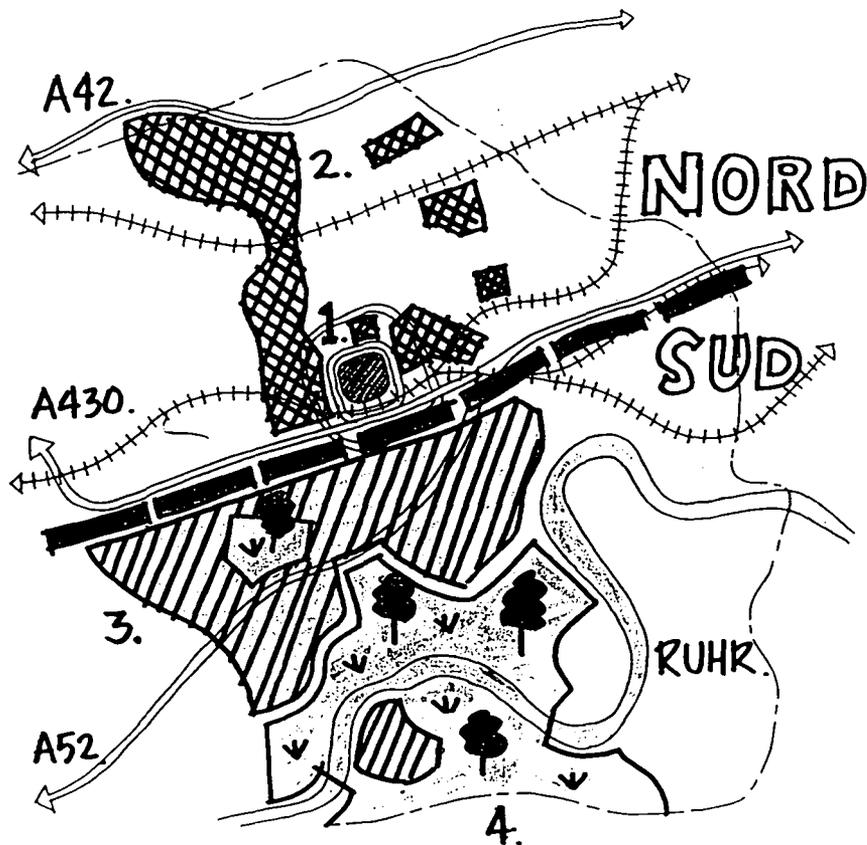
Zusammenfassung der Planungsgruppen „Einstein“



Planungsgruppe F0: „Einstein“

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Stadt-/Hochbahn zwischen Hauptbahnhof und Universität | 1. H-Bahn shuttle between main station and university |
| 2. Hauptverbindung City - Universität durch 'Central-Park', Cafés, Spiel, Sport | 2. Connection between city and university through a 'central park', cafés, play and sport facilities |
| 3. Verzicht auf B-Plan-Straße und Optimierung der Friedrich-Ebert-Straße | 3. No new road, improvements to Friedrich-Ebert-Strasse |
| 4. Priorität für Fußgänger und Fahrradfahrer | 4. Priority for pedestrians and cyclists |
| 5. 'Wohnen am Park' für Studenten, Künstler, Freiberufler | 5. Housing for students, artists, freelancers near the park |
| 6. Geschlossene Blöcke mit privaten Grünhöfen | 6. Block pattern with private green courtyards |
| 7. Gebäude für Kultur, Büro, Wissenschaft bieten Lärm- und Emissionschutz für das Quartier | 7. Buildings with cultural, office, university uses as a barrier against noise and emissions |
| 8. Dominanten am neu gestalteten Berliner Platz (Kreuzung) und an der Bahntrasse | 8. Urban design focal points on the newly designed Berliner Platz junction and on the railway line |
| 9. Interessante Architektur, um dem Gebiet ein besonderes Flair zu geben | 9. Interesting architecture to create a special quality for the area |

Zusammenfassung der Planungsgruppen „Balance“



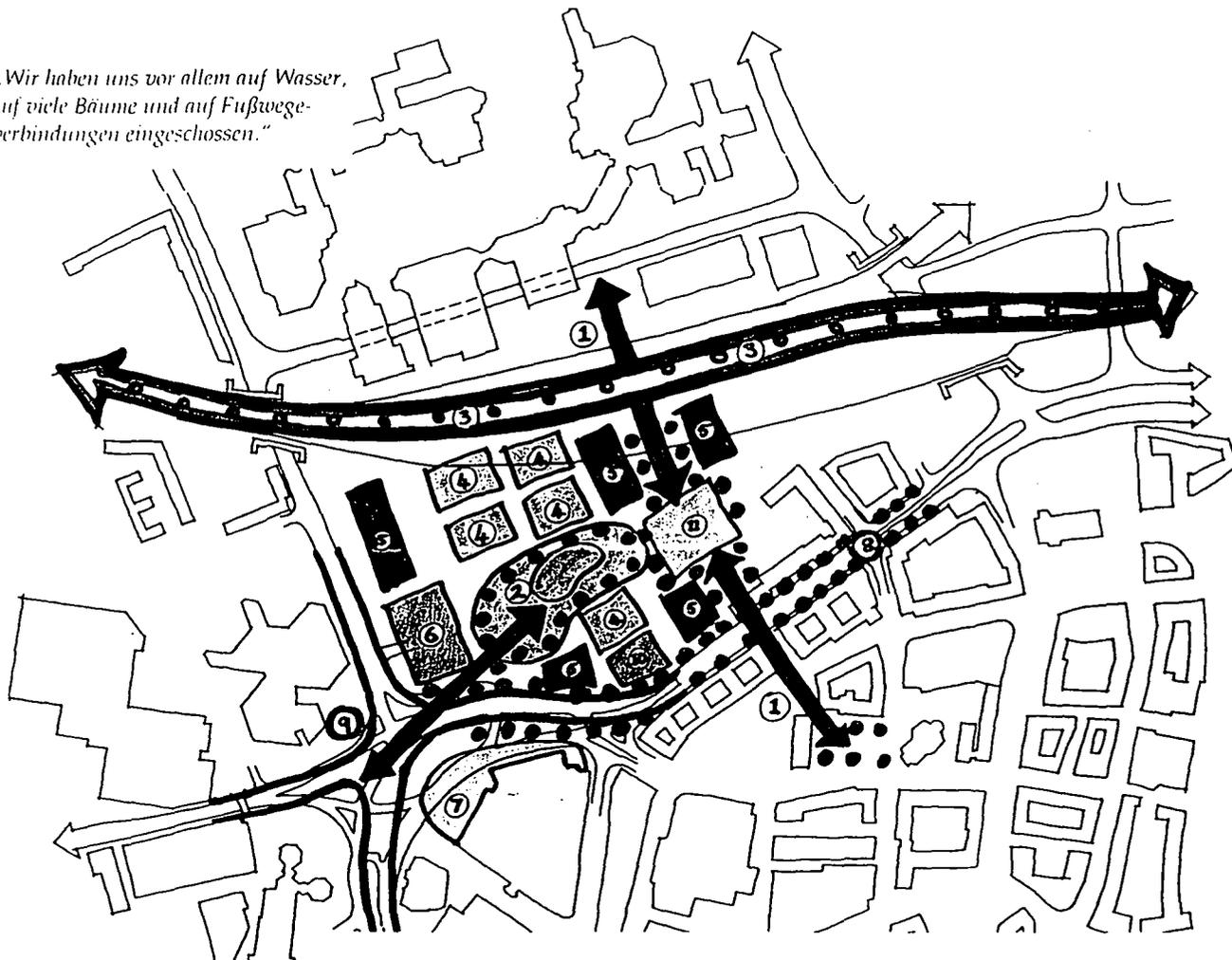
Planungsgruppe F1: „Balance“

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Innenstadt Essen</p> <p>2. Industriebetriebe und -flächen</p> <p>3. Hochwertige Wohngebiete</p> <p>4. Grün- und Erholungsflächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Essens Innenstadt funktioniert wie ein 'T'. Ballungspunkte sind am Hauptbahnhof, Karstadt sowie das Einkaufszentrum am Rathaus. • Es gibt nur eine große Nord-Süd-Verbindung für den Autoverkehr in Essen. • Essens Verkehrsschneisen sind der innere und äußere Ring sowie die Gleisanlagen im Süden (Hbf.) und im Norden. • Es gibt in Essen ein deutliches Nord-Süd-Gefälle. • Ziel für die Entwicklung Essens muß es sein, durch Ansiedlung hochwertiger Wohngebiete und Grünanlagen im Norden, hier einen Ausgleich zu schaffen. | <p>1. City Centre</p> <p>2. Industrial areas</p> <p>3. High quality housing areas</p> <p>4. Green and recreational spaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Essen's centre works like a 'T'. The centres of activity are around the station, Karstadt and at the shopping centre near the town hall. • There is only one main north-south-connection for road traffic in Essen. • The main traffic routes in Essen are the inner and outer ring and the railway tracks in the south (station) and the north. • There is an imbalance between Essen's North and Essen's South. • There is a need to create high quality housing and green spaces in the north of Essen in order to redress the balance. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Buntes Viertel“

„Wir haben uns vor allem auf Wasser,
auf viele Bäume und auf Fußwege-
verbindungen eingeschossen.“



Planungsgruppe F2: „Buntes Viertel“

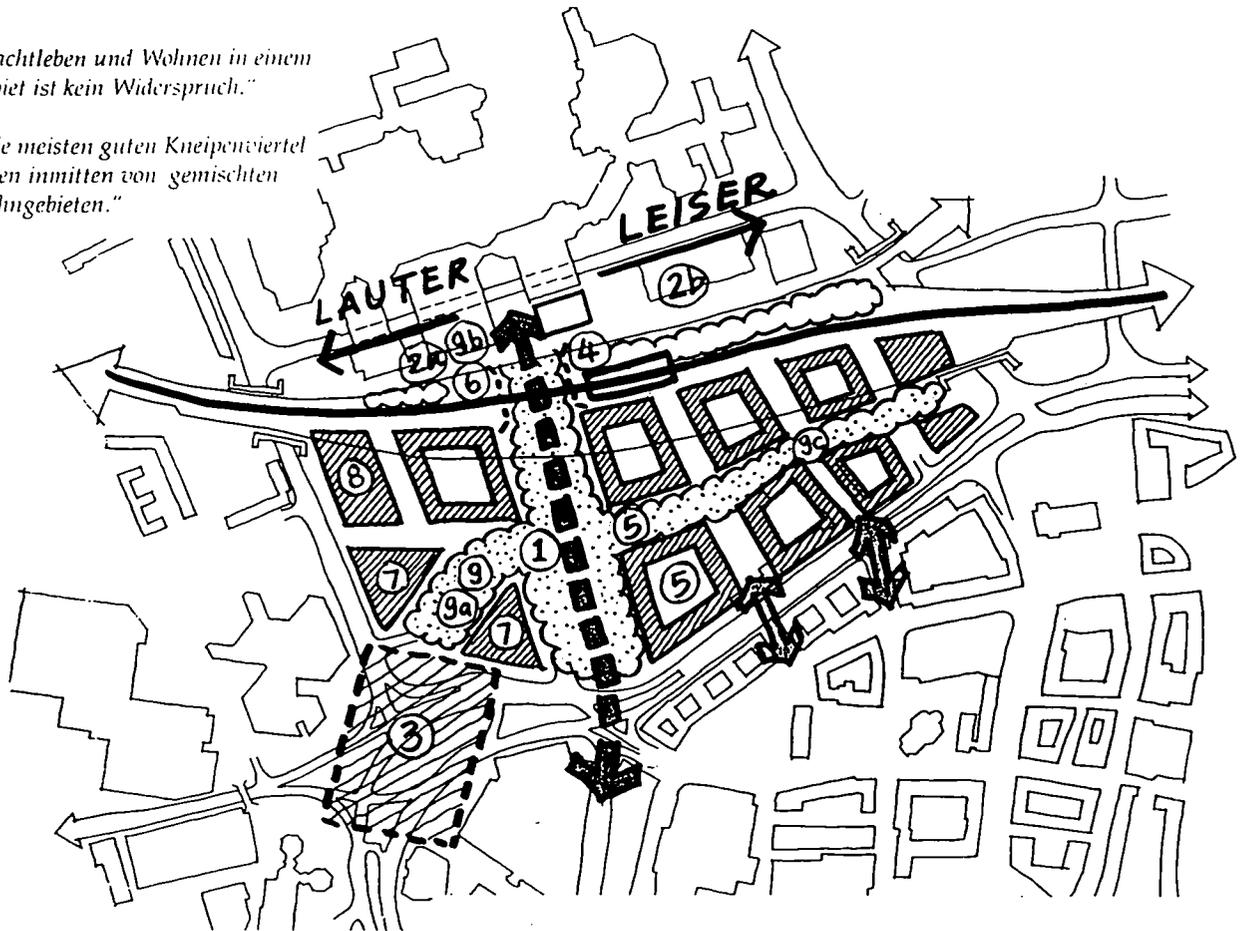
- | | |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 1. Grüne Wegeverbindung zur Universität | 1. Green pedestrian link to the University |
| 2. Parkanlagen | 2. Public gardens and parks |
| 3. Bahnrückbau und Aufständering der verbleibenden Gleise | 3. Narrowing of railway tracks, put new tracks on stilts |
| 4. Gemischte Wohnbebauung | 4. Mixed use housing |
| 5. Kleingewerbe mit darüberliegenden Wohnungen | 5. Small shops with flats above |
| 6. Kulturhaus an der Ecke Segerothstraße/Berliner Platz | 6. Cultural centre at the corner of Segerothstrasse/Berliner Platz |
| 7. Mögliche Erweiterung von Karstadt | 7. Possibility to enlarge Karstadt |
| 8. Verbesserung der Friedrich-Ebert-Straße durch Begrünung | 8. Improve Friedrich-Ebert-Strasse through tree planting |
| 9. Rückbau des Berliner Platzes auf eine normale Kreuzung | 9. Reduce Berliner Platz to a normal junction |
| 10. Hotel (gut aber nicht zu teuer) | 10. Hotel (good value for money) |
| 11. Stadtplatz an Grünverbindung | 11. Public square on green link |

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Kulturviertel“

„Nachtleben und Wohnen in einem Gebiet ist kein Widerspruch.“

„Die meisten guten Kneipenviertel liegen inmitten von gemischten Wohngebieten.“



Planungsgruppe F3: „Kultur-Viertel“ - Planung

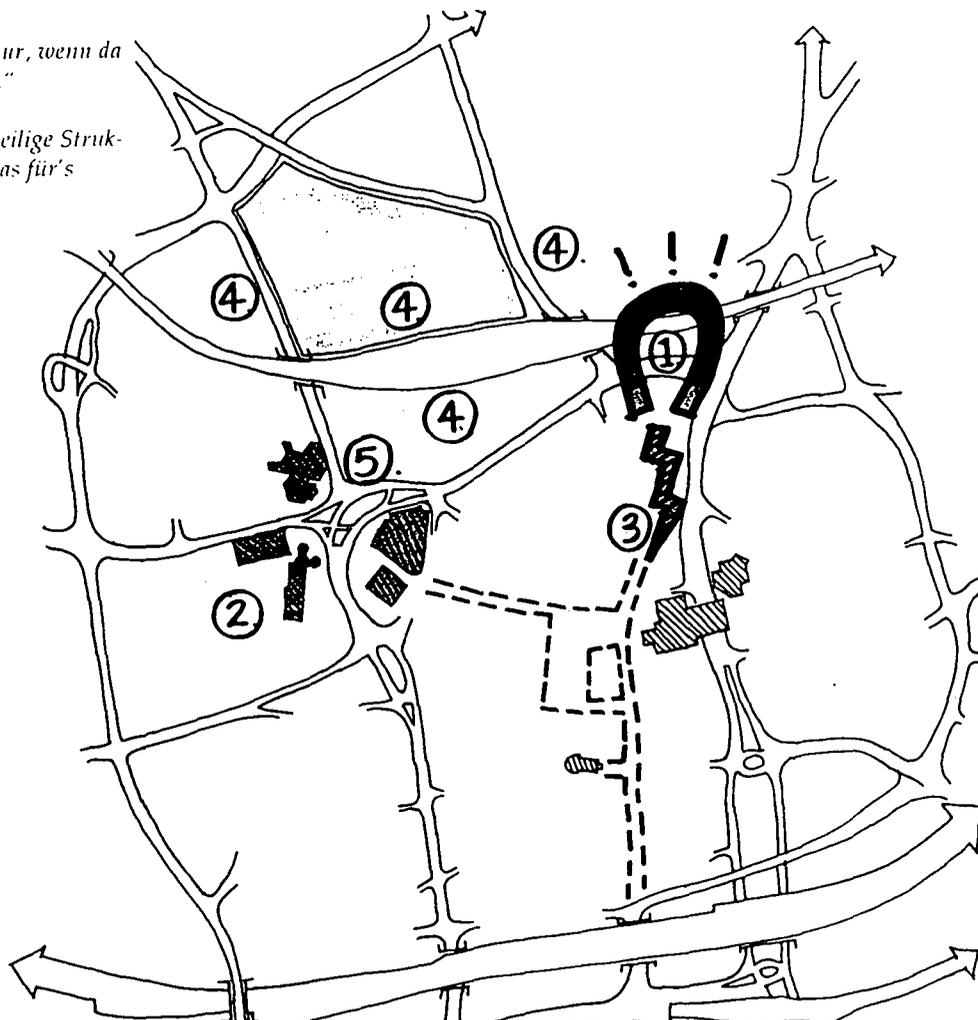
- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Durchstich des Gebietes: alte Friedrich-Ebert-Straße zur Universität 2. Teilung des Planungsgebiets in zwei Bereiche <ol style="list-style-type: none"> a) 'lauter' Bereich mit einem Mix aus Gastronomie, Entertainment und Wohnen b) 'leiser' Bereich mit einem Mix aus Wohnen und Kultur (z.B. Bibliothek) 3. Gestaltung des Berliner Platzes als Stadtplatz für alle Alters- und Schichtzugehörigkeiten 4. Neubau auf dem Unigelände: Wohnen und Shoppen, vor allem Lebensmittel 5. Integrierte Grünflächen, z.T. auch mit Wasser (Renaturierung der Berne) 6. Bahnunterführung: natürlich, offen und filigran 7. Verschiedene Kultureinrichtungen: Konzerthaus, kleines Theater, Erlebnismuseum Ruhrgebiet, Musikschule, Zirkus, Café-Haus, Diskotheken für verschiedene Altersgruppen, Sport, Multikulturelles Center 8. Gewerbeflächen bis an die Bahnlinie, kein Grünstreifen 9. 'Open Space' mit attraktiven Plätzen (begrünt) <ol style="list-style-type: none"> A. Einstiegswohnviertel für junge Leute B. S-Bahn-Station C. Studentisches Wohnen (keine Wohnheime!) • Verschiedenen Optionen im Straßenverlauf: <ol style="list-style-type: none"> 1. zwei Einbahnstraßen 2. alte Straßenführung FES (bevorzugte Version) 3. Verlegung an die Gleise | <ol style="list-style-type: none"> 1. New connection between old Friedrich-Ebert-Strasse and university 2. Project area is divided in two separate areas <ol style="list-style-type: none"> a) 'noisy' area with a mix of entertainment, catering industry and housing b) 'quiet' area with a mix of housing and cultural uses (e.g. library) 3. Berliner Platz becomes an urban square for all ages and social groups 4. New buildings on university site: housing and shopping, especially food shops 5. Integrated green spaces with water features (open up river Berne - currently subterranean) 6. Railway underpass: open, natural lightweight construction 7. Different cultural facilities: concert house, small theatre, 'Ruhrgebiet' museum, music school, circus, café, discotheque for different age groups, sports, multicultural centre 8. Industry up to the railway lines, no green strips 9. Open Space with attractive, green squares: <ol style="list-style-type: none"> A Housing for young people B S-Bahn station C Student housing (not halls of residence!) • Different options for routing of roads: <ol style="list-style-type: none"> 1. two one-way roads 2. old routing of Fr.-Ebert-Str. (preferred option) 3. re-routing along the tracks |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Handel und Dienstleistungen - ABER AUCH WOHNEN!“

„Das funktioniert nur, wenn da auch Leute wohnen.“

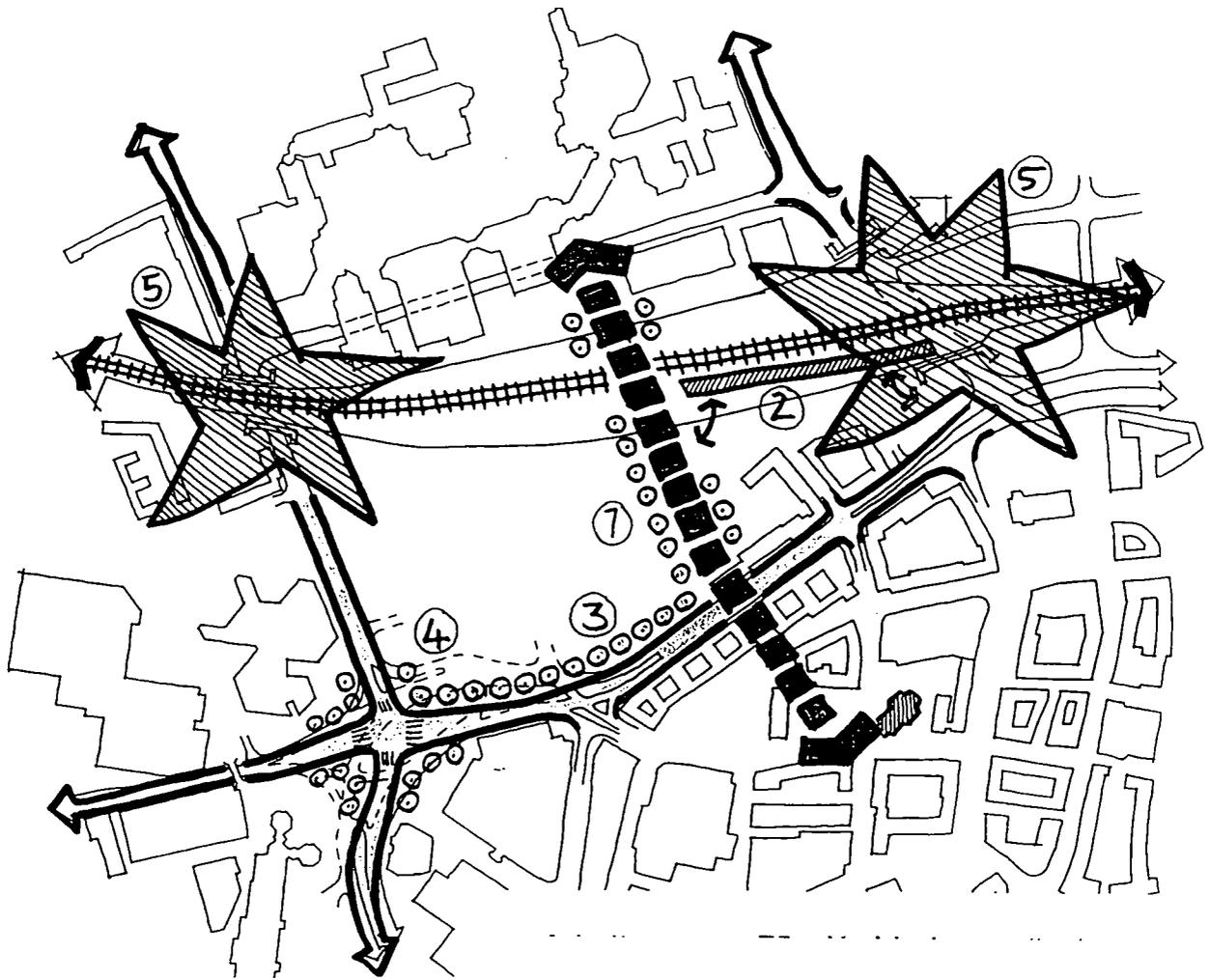
„Es muß eine kleinteilige Struktur sein, die auch was für's Auge bietet.“



Planungsgruppe F4: „Handel & Dienstleistungen - ABER AUCH WOHNEN!“

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Am Viehhofer Platz fehlt ein Magnet | 1. Viehofer Platz needs a magnet |
| 2. Zentrumsnahes Altenheim (wird demnächst in der Weststadt gebaut) | 2. Home for the elderly near the centre (is about to be built in the Weststadt) |
| 3. Wochenmarkt: vom Kopstadtplatz zum Flachsmarkt umlegen | 3. Move market from Kopstadtplatz to Flachsmarkt |
| 4. Lebensmittelmärkte/Supermärkte fehlen in Uni-Nähe | 4. Not enough supermarkets and foodstores near the university |
| 5. Berliner Platz: | 5. Berliner Platz: |
| - Kneipen, Cafés, Studentische 'Szene'-Läden | - Pubs, cafés, student bars |
| - Standortgutachten ist notwendig (bezügl. Einzelhandel, Entertainment, Gastronomie) | - Need for a thorough analysis (retail, entertainment, catering - what is needed?) |
| - Wohnen (gemischte Eigentums- und Preisstrukturen, 4-geschossige Bebauung) | - Housing (different types of ownership, 4-storey buildings) |
| - Austausch zwischen Uni und VHS (Räume, kulturelles Angebot) | - University and community college could combine there resources |
| - Wenn Konzerthalle, dann eher für populäre Musik | - If a concert hall then for popular music |
| - Grüne Oase am Platz schaffen | - Create a green oasis on Berliner Platz |

Zusammenfassung der Planungsgruppen „Verbindungen“

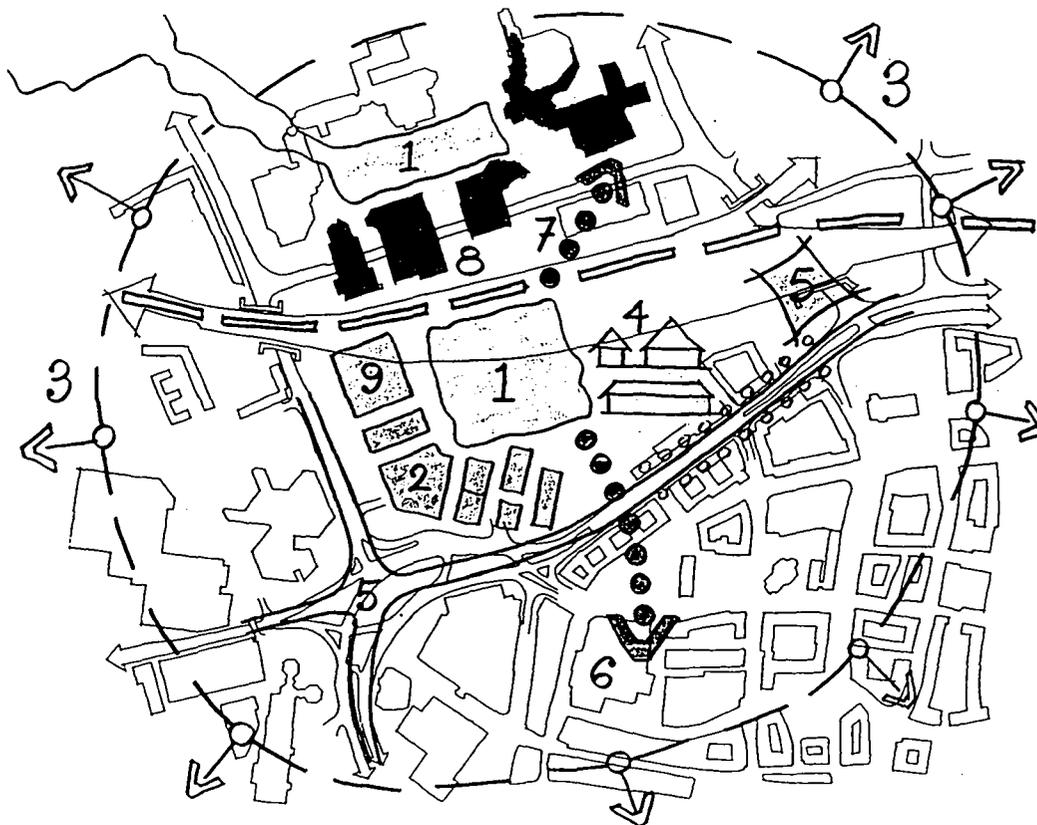


Arbeitsgruppe F5: „Verbindungen“

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Neuer grüner Verbindungsweg von der Universität zum Weber- und Kennedy-Platz durch die Mitte des neuen Viertels und unter der Bahnlinie hindurch 2. Neuer S-Bahnhof mit Ausgängen zum Rheinischen Platz und zur neuen Verbindungsachse (S-Bahnlinie könnte z.B. auch Anbindung zum Flughafen Düsseldorf haben) 3. Keine neue Straße, statt dessen Neugestaltung der Friedrich-Ebert-Straße mit breiteren Gehwegen und Alleebaumpflanzung 4. Rückbau des Berliner Platzes auf normale Kreuzungsgröße 5. Aufwertung der bestehenden Bahnunterführungen an der Segeroth- und Gladbecker Straße | <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>New green route connecting the university with Weberplatz and Kennedy-Platz through the centre of the site, passing underneath the railway line</i> 2. <i>New S-Bahn station with exits towards Rheinischer Platz and onto the new green route (S-Bahn link to Düsseldorf airport if possible?)</i> 3. <i>No new road, instead improvements to Friedrich-Ebert-Strasse: wider pavements, tree-planting</i> 4. <i>Berliner Platz reduced to ordinary crossroads junction</i> 5. <i>Improvements to existing railway underpasses on Segeroth- and Gladbecker Strasse</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

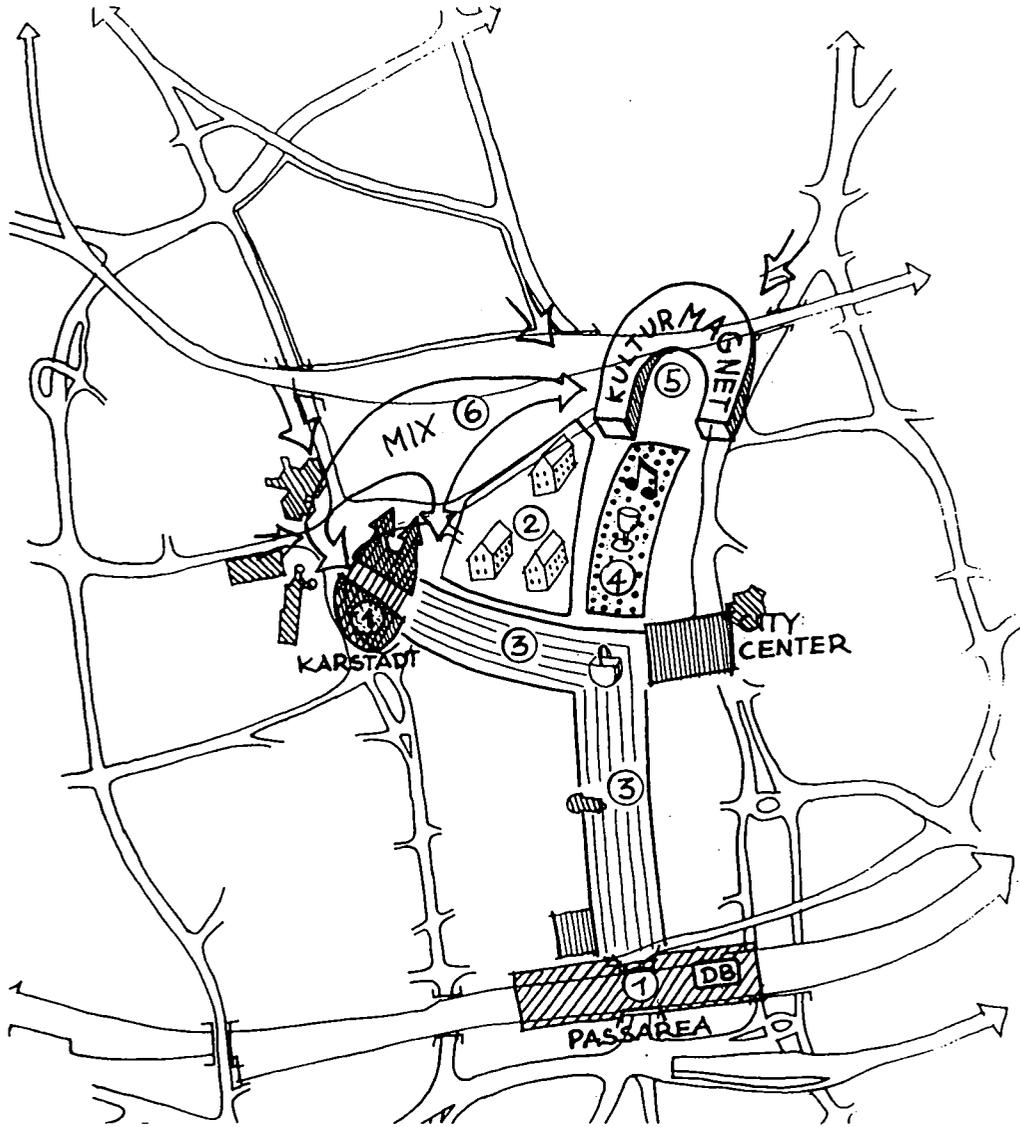
„Universität und Stadt“



Planungsgruppe F6: „Universität und Stadt“

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Grünflächen als zentrale Magneten für alle | 1. <i>Green Spaces act as central magnets for all</i> |
| 2. Ein neues multifunktionales Quartier: kein Studentenghetto, keine Einkaufsburg, sondern Kulturszene und öffentliches Leben | 2. <i>A new multi-functional quarter: no student ghetto, no shopping 'fortress', but cultural uses and public life</i> |
| 3. Das Planungsgebiet: der gesamte Verflechtungsraum zwischen Gesamtstadt und Quartier | 3. <i>The project area: the entire interrelated space between city and university</i> |
| 4. Kleinteilige Strukturen, unterschiedliche Eigentumsformen, Wohnqualität für Jung und Alt | 4. <i>Small scale building units, different types of ownership, quality housing for young and old</i> |
| 5. Verkehr: Verzicht auf die B-Plan-Straße, Umbau der Friedrich-Ebert-Str. (breite Randstreifen, Aufenthaltsqualität, Grün und Parkraum), neuer S-Bahnhof als verbindendes Funktionszentrum | 5. <i>Traffic: Leave out the new road suggested in Local Plan, improve Friedrich-Ebert-Strasse (wider pavements with trees and parallel parking), a new S-Bahn Station as a new focal point</i> |
| 6. Beziehungen zu bestehenden Attraktionspunkten stärken und neue schaffen, mehr Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit | 6. <i>Strengthen the relationship between existing attractions and create new ones, more emphasis on pedestrian and bicycle connections</i> |
| 7. Wege- und Funktionsbeziehungen zu den Universitätseinrichtungen verbessern | 7. <i>Improve connections to university facilities</i> |
| 8. Öffnung der Universität: Präsentation der Wissenschaft sowie gemeinsame Nutzungen in der Stadt und im neuen Viertel | 8. <i>Open up the university: presentation of sciences and combined uses in the city and in the new quarter</i> |
| 9. Schönheit beim Bauen beachten! | 9. <i>Buildings must be beautiful!</i> |

Zusammenfassung der Planungsgruppen „Magneten“



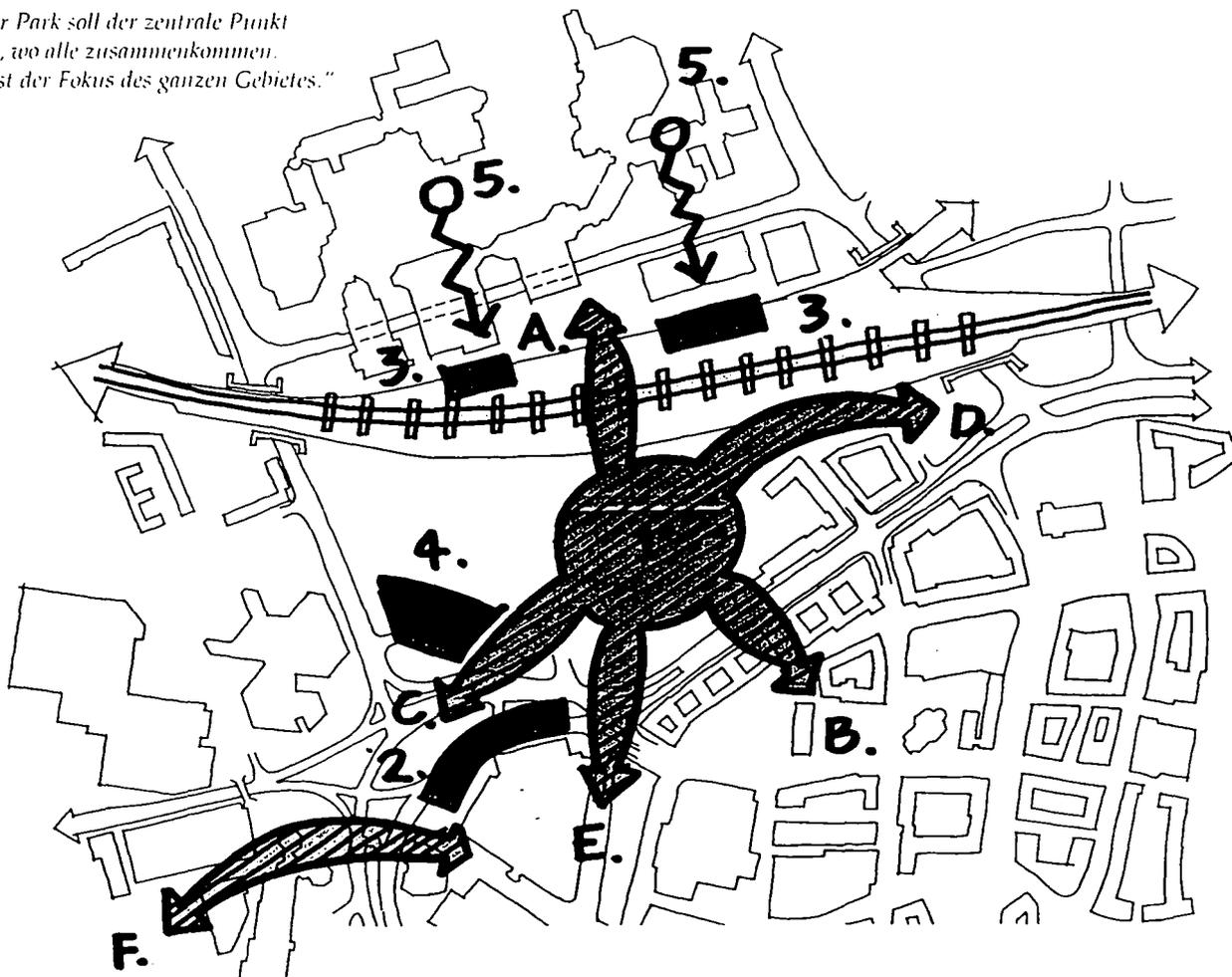
Planungsgruppe F7: „Magneten“

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Wenn Passarea, dann auch Karstadt zusammen mit Sinn-Leffers entwickeln 2. Qualitätsvolles Wohnen 3. Konzentration des Einzelhandels auf die Achsen 4. Gastronomie und Kultur statt Einzelhandel 5. Kulturmagnet 6. Nutzungsmix stärkt die Achsenenden | <ol style="list-style-type: none"> 1. If Passarea, then Karstadt and Sinn-Leffers have to be developed, too 2. Quality housing 3. Concentration of retail on the main axes 4. Focus on cultural activities and catering industries - no retail 5. Cultural magnet 6. Mixture of uses strengthens the end points of axes |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Lokale Verbindungen“

„Der Park soll der zentrale Punkt sein, wo alle zusammenkommen. Es ist der Fokus des ganzen Gebietes.“



Planungsgruppe S6: „Lokale Verbindungen“

Verbesserung der Fuß- und Fahrradwege:

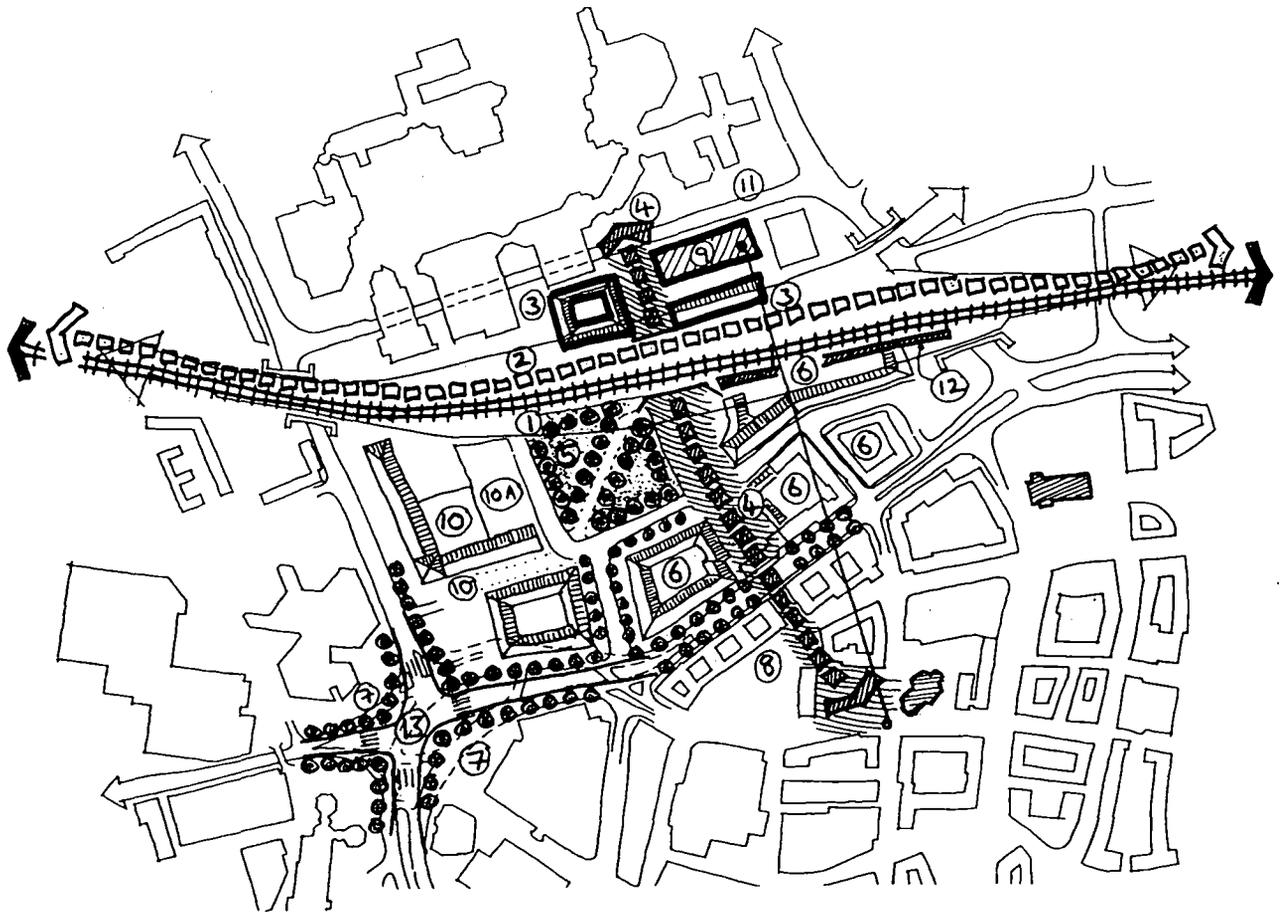
- A Universität und Stadt
 - B Verbindung zum Weberplatz verbessern
 - C Verbindung zum Berliner Platz herstellen
 - D Verbindung zum Rheinischen Platz und zur U-Bahn verbessern
 - E Verbindung zur Limbecker Str. verbessern
 - F Fußgängerbrücke zur Weststadt herstellen
1. Ein neuer 'Central Park' (mit Wasser im Landschaftsbild) an dem Punkt, an dem alle neuen Verbindungswege zusammenlaufen; Cafés und soziale Treffpunkte in diesem Gebiet
 2. Begradigung der Straßen im Bereich der Kreuzung am Berliner Platz zur Reduzierung der durch Straßen verbauten Flächen, neuer Vorbau zum Karstadthaus (mit schönerer Fassade!)
 3. Reduzierung der Gleisanlagen, um entstehenden Platz für Universitätsvorbauten zu nutzen; neuer S-Bahnhof mit Anschluß zur U-Bahn
 4. Verlegung der Volkshochschule als charakteristisches Eingangsgebäude zum neuen Quartier
 5. Campus soll in Richtung der Innenstadt wachsen (über die Gleise hinweg)

Better pedestrian- & cycle-connections:

- A University - City
 - B Link to Weberplatz improved
 - C Create link to Berliner Platz
 - D Improved connection to Rheinischer Platz
 - E Improved connection to Limbecker Strasse
 - F Bridge link to Weststadt
1. New central park with water feature created at junction of all routes. Cafés / social facilities located in this area
 2. Re-align roads to reduce size of Berliner Platz. New building in front of Karstadt (improved façade!)
 3. Reduce size of railway-tracks to allow new buildings
 4. Relocate community college to Berliner Platz
 5. Campus to extend towards the city

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Universität“



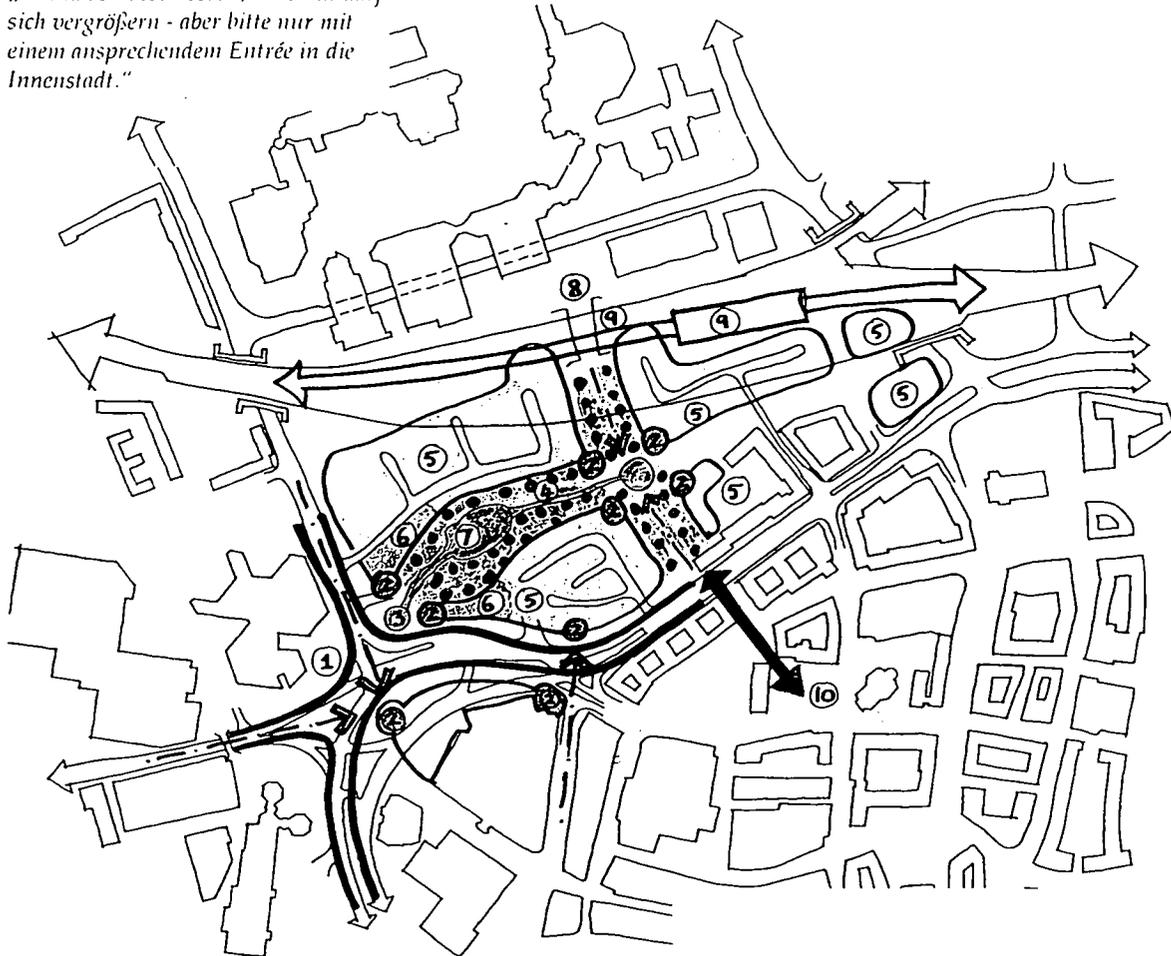
Planungsgruppe S7: „Universität“

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Rückbau der Gleise, Reduzierung auf die mittleren vier Schienenstränge | 1. Reduce railway tracks to the 4 centre tracks |
| 2. Fahrradweg entlang der Gleise auf Universitätsseite | 2. Bicycle lanes along the railway line (on the university side) |
| 3. Bau von Studentenwohnungen oder universitären Einrichtungen nördlich der Gleise | 3. Student housing or university facilities north of the tracks |
| 4. Neue Wege zwischen Uni und Stadt in Verbindung mit Parkanlage (nur Fußgänger und Radfahrer) | 4. New connections between university and city via a new urban park |
| 5. Großer Park als Zentrum in der Neubebauung | 5. New large park in the centre of the new development |
| 6. Wohnbebauung mit verkehrsberuhigten Anwohnerstraßen | 6. Housing with residential streets (traffic-calming measures) |
| 7. Straßenbegrünung, insbesondere entlang der Friedrich-Ebert-Straße (Wegfall des Mittelstreifens, zusätzliche Fahrrad- und verbreiterte Fußwege) | 7. Tree planting along roads, especially Friedrich-Ebert-Straße (remove central reservation, widen pavements and introduce cycle lanes) |
| 8. Verlagerung des Flohmarktes (bisher auf dem Uni-Parkplatz) entlang der neuen Fußwege (siehe 4.) | 8. Move existing flea market from university car park along the footpaths (see 4.) |
| 9. Öffnung des Uni-Parkhauses am Wochenende (z.B. gegen eine Gebühr von 5,- DM für ein Tagesticket). | 9. Open university car park at weekends (5 DM for a day ticket) |
| 10. Multifunktionshalle (Uni/Stadt) und Gastronomie entlang der Wege vom Berliner Platz zum Universitätspark | 10. Multifunctional hall (for university and city) and cafés and restaurants along the path from Berliner Platz to university park |
| 10A. Zusätzliche offene Sport- und Freizeitmöglichkeiten (Eislaufen, Basketball, Beach-Volleyball, Fußball o.ä.). | 10A. Open air sports facilities (e.g. ice skating, basketball, beach volleyball, football etc.) |
| 11. Das neue Café auf dem Parkhausdach ist über eine Gondel mit dem Innenstadtbereich verbunden. | 11. New café on the roof of the multi-storey car park connected by cable car to city centre |
| 12. S-Bahn-Station südlich der Gleise mit Anbindung an die U-Bahn-Station Rheinischer Platz | 12. New S-Bahn station south of the tracks with connection to the underground station Rheinischer Platz |
| 13. Änderung der Verkehrsführung am Berliner Platz (Wegfall des Ringverkehrs durch eine Kreuzung) | 13. Re-design Berliner Platz junction (create an ordinary road junction thus directing more traffic onto the outer ring) |

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Blick nach Norden“

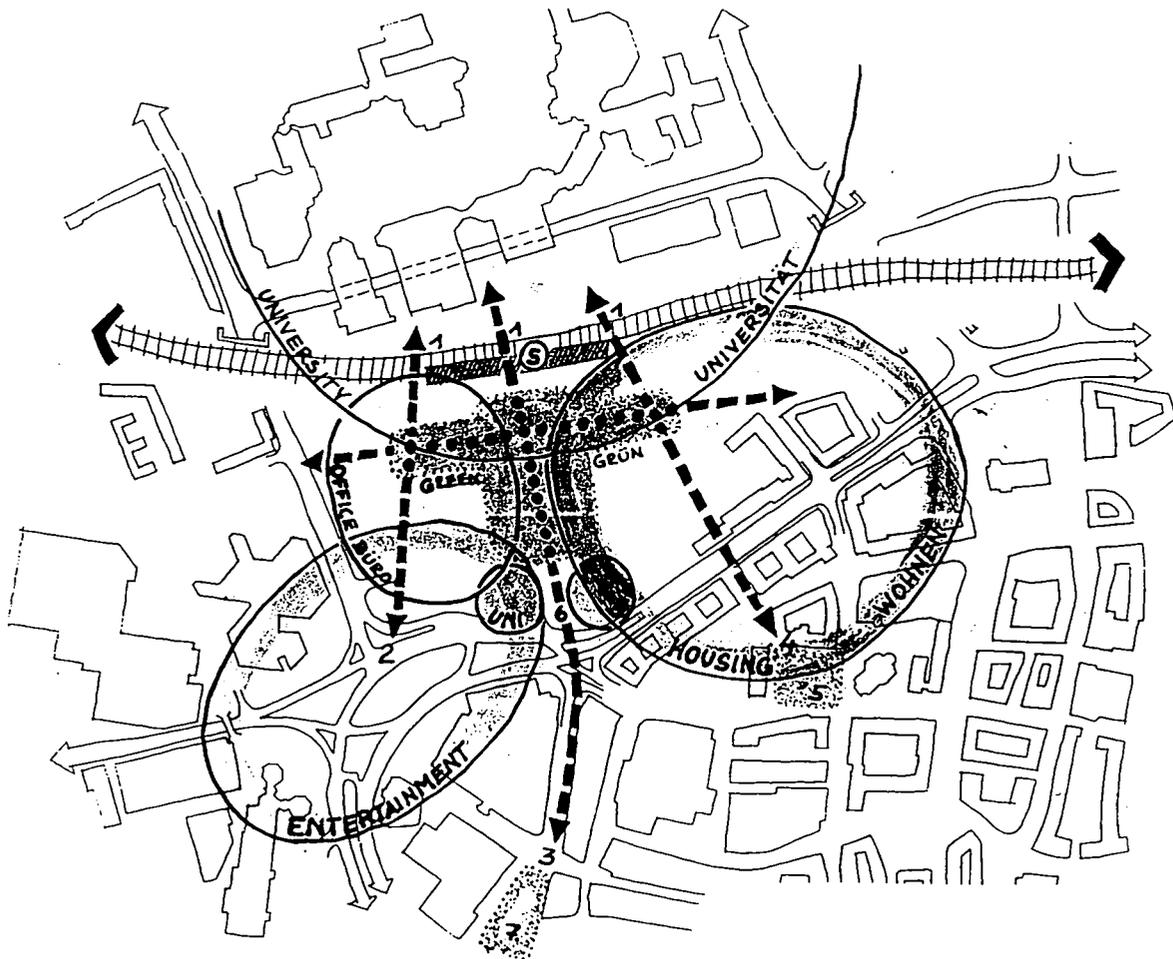
„Wir haben beschlossen, Karstadt darf sich vergrößern - aber bitte nur mit einem ansprechendem Entrée in die Innenstadt.“



Planungsgruppe S8: „Blick nach Norden“

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Neue, einfache Kreuzung am Berliner Platz | 1. <i>New, simpler junction on Berliner Platz</i> |
| 2. Markante Sichtbeziehungen | 2. <i>Focal points</i> |
| 3. Einladende Tore ins Viertel | 3. <i>Gateway situation into the new quarter</i> |
| 4. Ruhezone und Leben für den Norden | 4. <i>Quiet and lively areas in the north</i> |
| 5. Wohnblöcke mit ruhigem Innenbereich, Erschließung über Stichstraßen | 5. <i>Housing blocks with quiet courtyards and access from the back</i> |
| 6. Mischnutzungen an zentralen Punkten | 6. <i>Mixed uses at central points</i> |
| 7. Eine Abfolge von Brunnen, Wasserläufen und -becken | 7. <i>A sequence of water features</i> |
| 8. Grünverbindung bis zur Universität | 8. <i>Green links leading towards the university</i> |
| 9. Unterführung als Bestandteil einer neuen S-Bahn-Station (mit Anschluß zur U-Bahn) | 9. <i>New underpass in connection with new S-Bahn station (with U-Bahn link)</i> |
| 10. Bessere Anbindung und Belebung des Weberplatzes | 10. <i>Better access and more life on Weberplatz</i> |

Zusammenfassung der Planungsgruppen „Schnittmengen“



Planungsgruppe S9: „Schnittmengen“

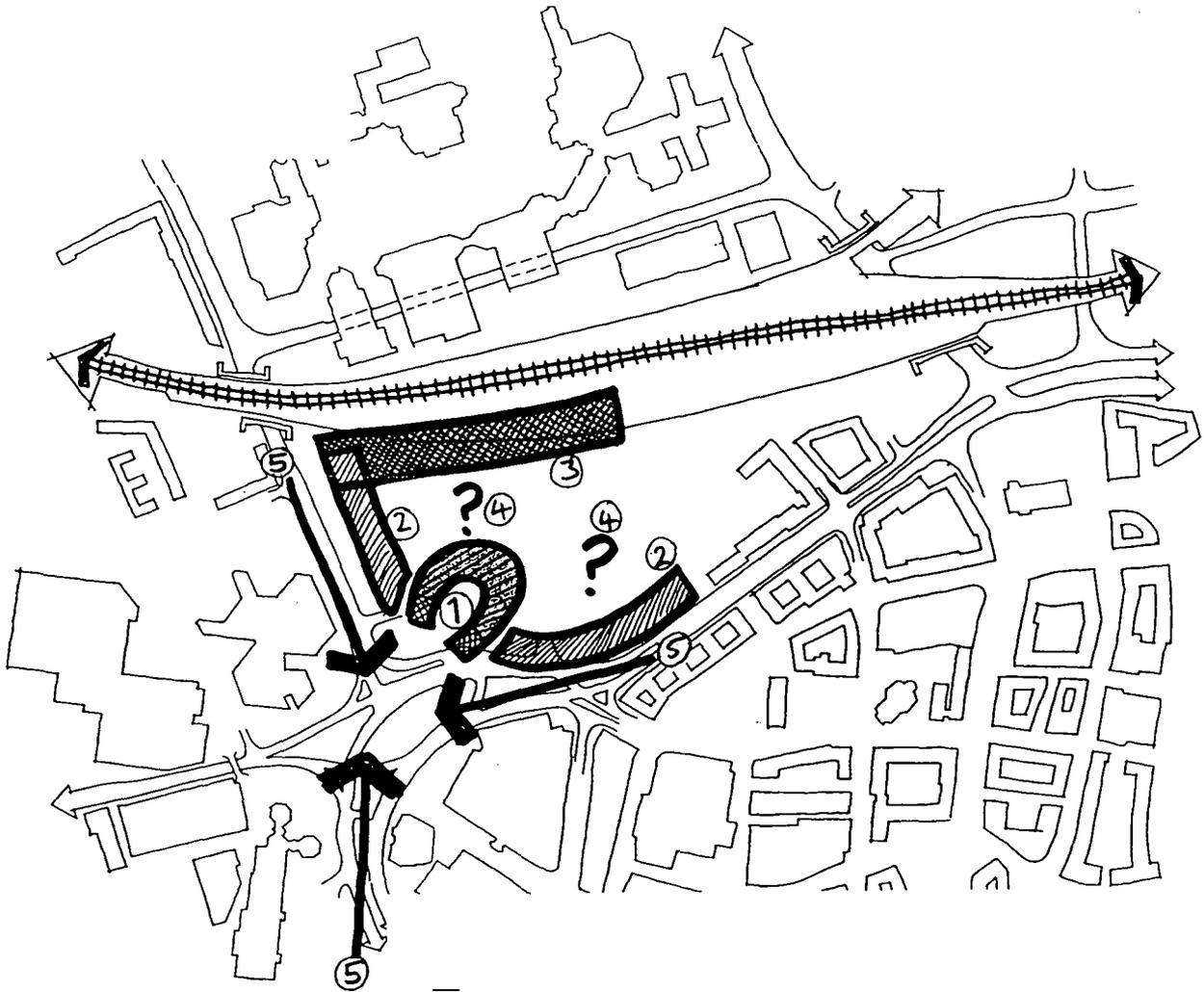
- | | |
|-------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 1. Neue Unterführungen | 1. <i>Cut through railway embankment</i> |
| 2. Weg zum Entertainment | 2. <i>Connection towards entertainment area</i> |
| 3. Weg zum Shopping | 3. <i>Connection towards shopping area</i> |
| 4. Weg zum Wohnen | 4. <i>Connection towards housing area</i> |
| 5. Weberplatz aktivieren | 5. <i>Improve Weberplatz (more activity - more life)</i> |
| 6. Torsituation schaffen | 6. <i>Create a gateway situation</i> |
| 7. Limbecker Platz aktivieren | 7. <i>Improve Limbecker Platz</i> |

Wohnen: kleinteilige Strukturen
 Büro, Shopping,
 Entertainment: größere Strukturen
 Uni: gemischte Strukturen

Housing: smaller built form
Offices, shopping,
entertainment: larger built form
University: different scale buildings

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Architektur im ‘Berliner Viertel’“



Planungsgruppe S10: „Architektur im ‘Berliner Viertel’“

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 'Magnet'-Gebäude in moderner Architektur mit öffentlicher Nutzung 2. Vier- bis fünfgeschossige Blockrandbebauung in 'traditioneller' Architektur 3. Höhere Gebäude 4. Gestaltung/Bebauung der Zwischenräume noch ungeklärt 5. Blickachsen und Wegebeziehungen Süd/Nord 6. Kombinierte Nutzungen: Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Kultur, Hotel | <ol style="list-style-type: none"> 1. 'Magnet'-building (modern architectural style) accommodating public uses 2. 4- to 5-storey perimeter blocks in 'traditional' architectural style 3. Higher buildings 4. Design of spaces inbetween unsolved 5. Visual axes and path links south/north 6. Combination of uses: housing, offices, shopping, culture, hotel |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen „Laufkundschaft“

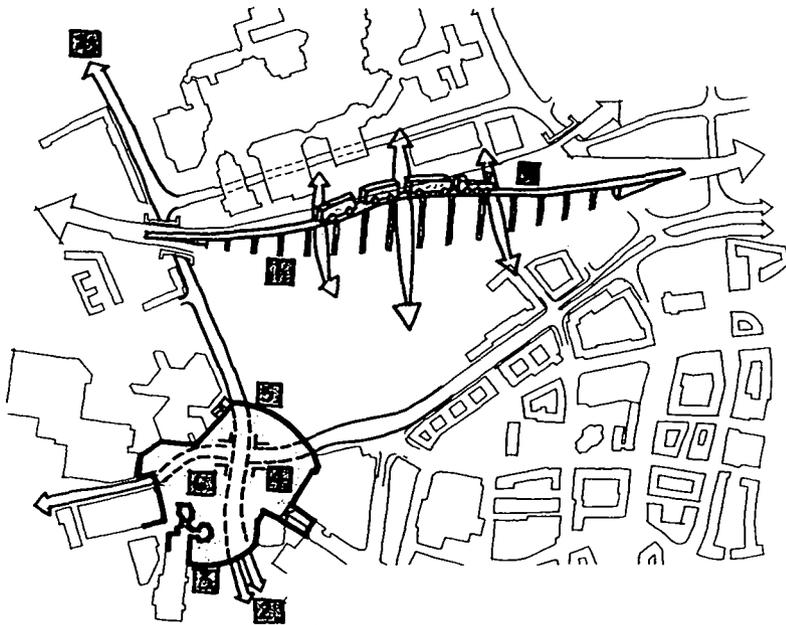


Planungsgruppe F8: „Laufkundschaft“

Diese Gruppe bildete sich am Freitag nachmittag spontan, als Auffanggruppe ohne feste Themenvorgabe. Ein Ansatzpunkt war, unabhängig von finanziellen Überlegungen zu planen. Teilnehmer waren anfangs eine Dame aus einem Altenheim in der Nähe sowie Bürger aus der Umgebung von Essen.

Aufgrund sehr unterschiedlicher Zielsetzungen der Teilnehmer und da zudem das übergeordnete Thema als Fokussierungshilfe fehlte, war es anfangs schwer, die verschiedenen Ansätze miteinander in Verbindung zu bringen.

Im weiteren Verlauf gesellte sich ein Essener Architekt der Gruppe hinzu und legte sein Konzept für den Berliner Platz dar.



1. Bahn auf Stelzen
2. Verkehr auf den äußeren Ring auslagern
3. Platz vor dem Cinemaxx auf dessen Eingangshöhe überbauen, evtl. auch die Segerothstrasse zwischen Nordhofstrasse und Bahntrasse
4. Verkehrsführung unterirdisch
5. Autofreies Passagenviertel im Gesamtgebiet Berliner Platz/ Nordhofstrasse
6. Erhöhtes Fußgänger-Areal

1. *Railwayline on stilts*
2. *Direct traffic to the outer city-ring*
3. *Area in front of the Cinemaxx raised to the level of the Cinemaxx entrance, maybe also raise level of Segerothstrasse from Nordhofstrasse north up to the railway tracks*
4. *Road underground*
5. *Area Nordhofstrasse - Berliner Platz becomes one large, roofed car-free shopping mall*
6. *Pedestrian area on top of the Berliner Platz*

Anfängliche Ansätze:

- Parkhaus auf dem Gelände des rückbaufähigen Gleiskörpers für auswärtige Besucher (leicht zu finden und zentral)
- zentraler Platz am Berliner Platz
- Altenwohnungen und mehr Einkaufsmöglichkeiten (Lebensmittel) für Nordstadtbewohner schaffen

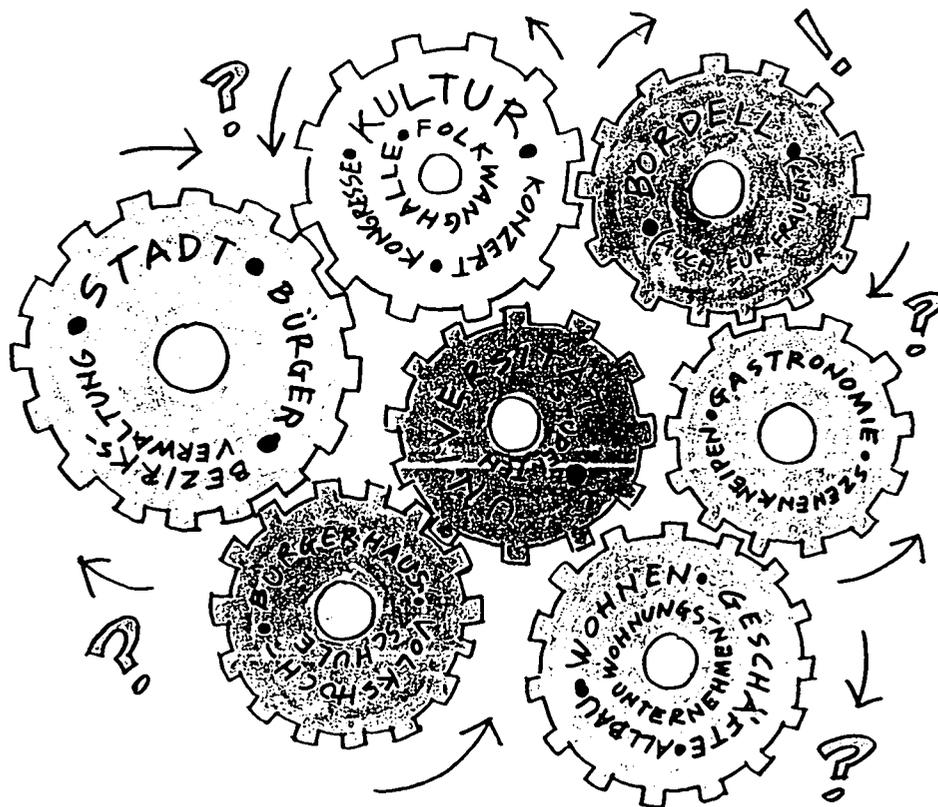
Spätere Vorschläge:

- Eisenbahntrasse auf Stelzen setzen, allmählicher Höhenabfall zur Universität
- Verkehr von der Friedrich-Ebert-Straße zum großen Teil auf den äußeren Ring auslagern
- Platz vor dem Cinemaxx auf dessen Eingangshöhe aufschütten, die Fläche zwischen Nordhofstraße und Planungsgebiet bis zur Eisenbahntrasse auf einer Höhe einebenen, Verkehr verläuft unterirdisch
- Einbeziehung des Rotlichtviertels
- Ziel: ein großes überdachtes Fußgänger-Passagenviertel, das sich über das gesamte Planungsareal inklusive Nordhofstraße erstreckt

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Das Orchester“

„Das Rad Stadt muß sich zuerst bewegen.“



Planungsgruppe S1: „Das Orchester“

Die Akteure:

- Universität
- Stadtverwaltung
- Bürgerschaft
- Studierende
- Wohnungsbaugesellschaften
- Handel und Dienstleistung

Nutzung:

- Wohnen
- Einkaufen
- Gastronomie, Szenekneipen
- Kulturelle Aktivitäten
- Kongresse
- Bürgerhaus
- Bildung
- Bordell

Instrumente:

- Geld
- Attraktivität Essens

The Players:

- University
- City administration
- Citizens
- Students
- Housing companies
- Business

Uses:

- Residential
- Shopping
- Restaurants, Cafes, Bars
- Cultural activities
- Conferences
- Community Centre
- Education
- Brothel

Resources:

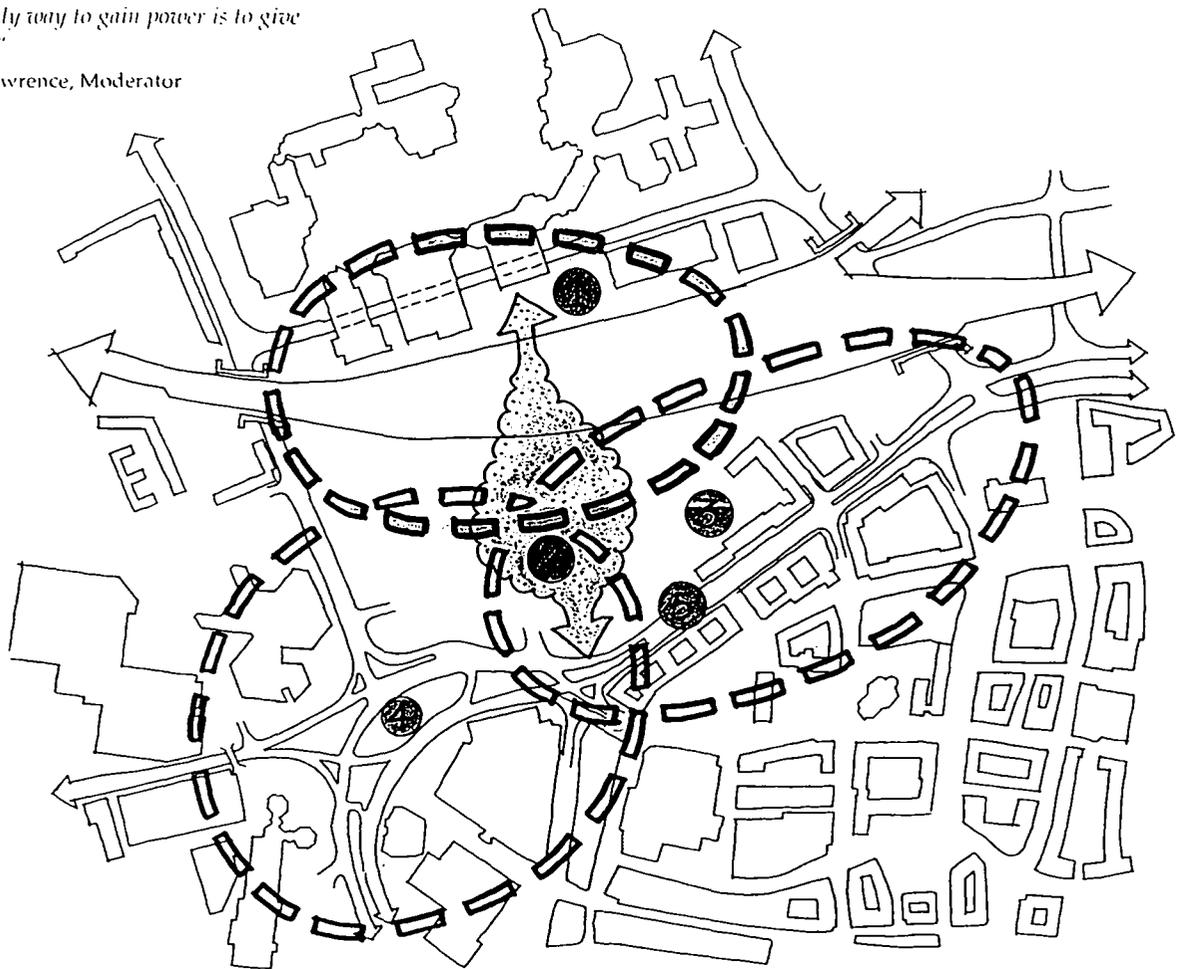
- Money
- Attractivity of Essen

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Bausteine der Vision“

„The only way to gain power is to give it away“

Gary Lawrence, Moderator



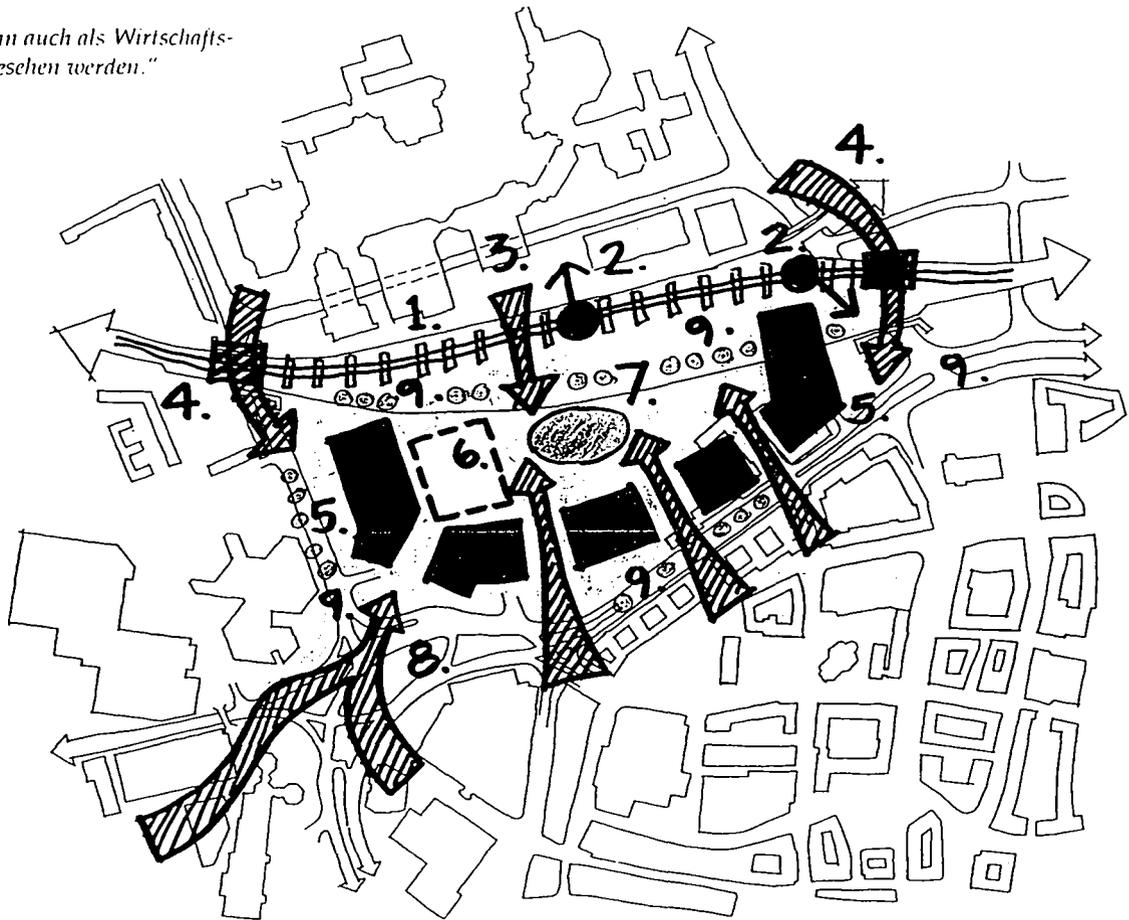
Planungsgruppe S2: „Bausteine der Vision“

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Es muß eine Integration der Universität in die Innenstadt erfolgen. Essen muß die Universität als Chance und als Wirtschaftsfaktor begreifen.2. Es muß mehr Grünflächen in der Innenstadt geben. Grünflächen sind als strategischer Wirtschaftsfaktor zu sehen.3. Um die Nordstadt mit der Innenstadt zu verbinden und die Innenstadt zu beleben, müssen auf dem Areal des Berliner Platzes Wohnungen errichtet werden.4. Einzelhandels- und Entertainment-nutzungen an diesem Standort können als Magnet für die Innenstadt fungieren.5. Keine Verlegung der Friedrich-Ebert-Straße! | <ol style="list-style-type: none">1. <i>The university needs to be integrated into the inner city. Essen needs to realise the economic potential the university offers.</i>2. <i>The inner city needs more green spaces. It is important to realise that green spaces are also an economical factor.</i>3. <i>In order to connect the north with the centre and to revive the city centre, there needs to be housing development on Berliner Platz.</i>4. <i>Entertainment and retail uses can act as a magnet.</i>5. <i>No re-routing of Friedrich-Ebert-Strasse!</i> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Die grüne Lunge“

„Grün kann auch als Wirtschaftsfaktor angesehen werden.“

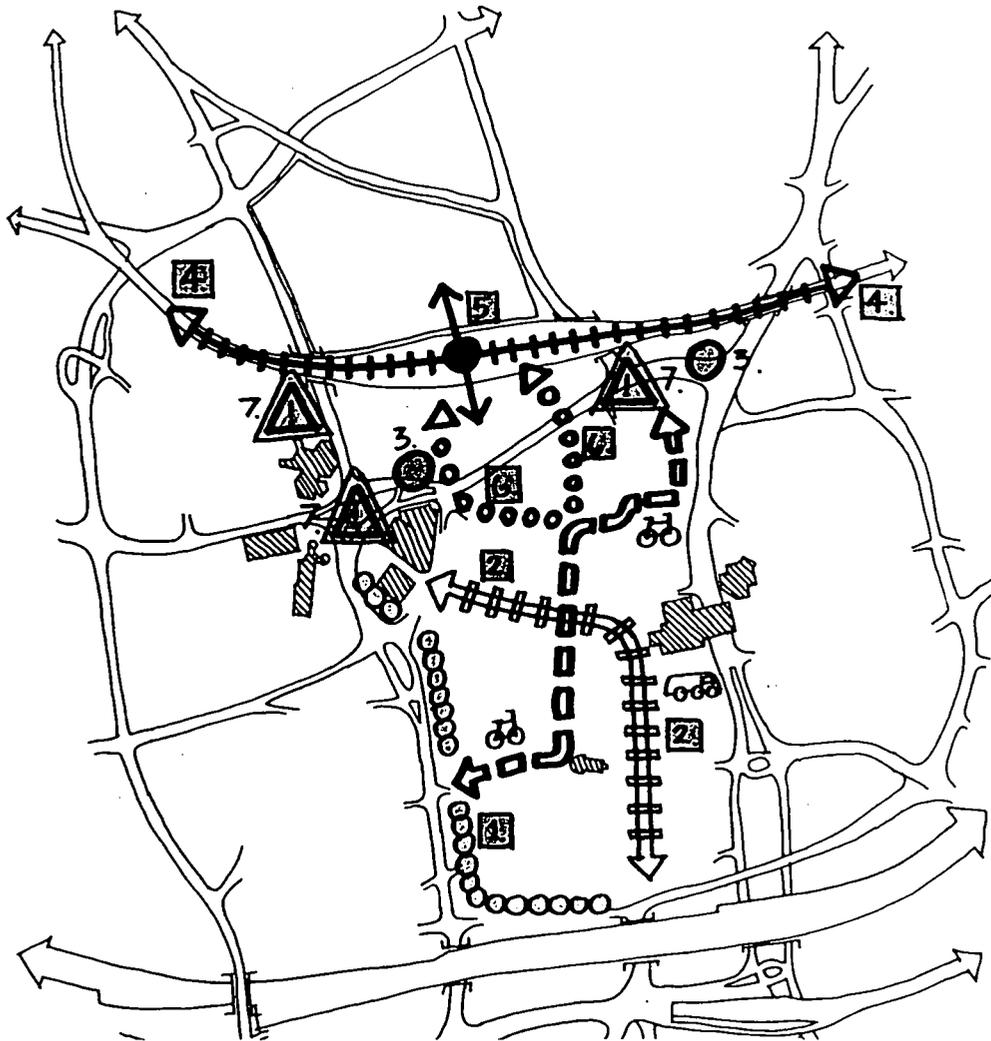


Planungsgruppe S3: „Grüne Lunge“

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Verlegung der Gleise nach Norden2. Neuer S-Bahnhof mit Ausgängen an beiden Enden3. Westlicher Ausgang des S-Bahnhofs wird gleichzeitig zur neuen Unterführung und Verbindung zwischen Uni und Stadt4. Bestehende Unterführungen auf 20 m Breite reduziert und heller, freundlicher gestaltet - andere Zuwege Richtung Berliner Platz ebenfalls besser gestaltet (mehr Grün)5. Rahmenbebauung (maximal vier Geschosse)<ul style="list-style-type: none">- Wohnen entlang der Friedr.-Ebert-Str.- kommerzielle und kulturelle/freizeitliche Nutzung an der westlichen Ecke (dort auch bauliche Akzente, z.B. Türme)6. Städtischer Platz mit Brunnen, Cafés, Kneipen als zentraler Anziehungspunkt7. Neue große Parkanlage unterteilt in aktivere Zone zum Stadtplatz hin und Erholungsbereich, getrennt durch Wasserfläche (mit einer Brücke), Spielbereich am südöstlichen Rand (nahe der Wohnbebauung), Pavillons und Kunst, evtl. auch Galerien, Künstlerwohnungen am östlichen Rand8. Berliner Platz selbst wird zur normalen Straßenkreuzung9. Baumpflanzung entlang der Bahnlinie und an den Hauptstraßen | <ol style="list-style-type: none">1. Relocate railway tracks to the north of the site2. New S-Bahn station with exits at either end3. Western exit also acts as new connection between university and city4. Existing underpasses reduced to 20m and improved (lighter, friendlier) - and improvements to all other paths leading towards Berliner Platz5. Buildings framing the open space (max. four storeys):<ul style="list-style-type: none">- housing along Friedrich-Ebert-Strasse- commercial and cultural/leisure uses at the western corner (buildings should form a gateway/urban design highlight here, e.g. turrets)6. Urban square with fountain, cafés, bars as a central magnet7. New large urban park with 'pleasure ground' towards the urban square and a more quiet area, separated by a water basin or pond (crossed by a bridge), playgrounds near the housing area, pavillions and sculptures (possibly artist's studios and galleries at the eastern edge)8. Berliner Platz reduced to a normal junction9. Trees along the railway line and along all main roads |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Herumkommen“



Planungsgruppe S4: „Herumkommen“

1. Schaffung von fußgänger- und radfahrerfreundlichen Verkehrsräumen
2. Zusätzliche oberirdische Straßenbahnen und/oder Shuttle-Busse in der Innenstadt
3. Sichere und besser zugängliche U-Bahn-höfe
4. Nutzung stillgelegter Bahntrassen zur großräumigen Anbindung
5. Neuer S-Bahn-Haltepunkt als Öffnung zur Universität
6. Anbindung neuer Fahrradwege an City
7. Abbau von Gefahrenquellen auf bestehenden Straßen und Wegen

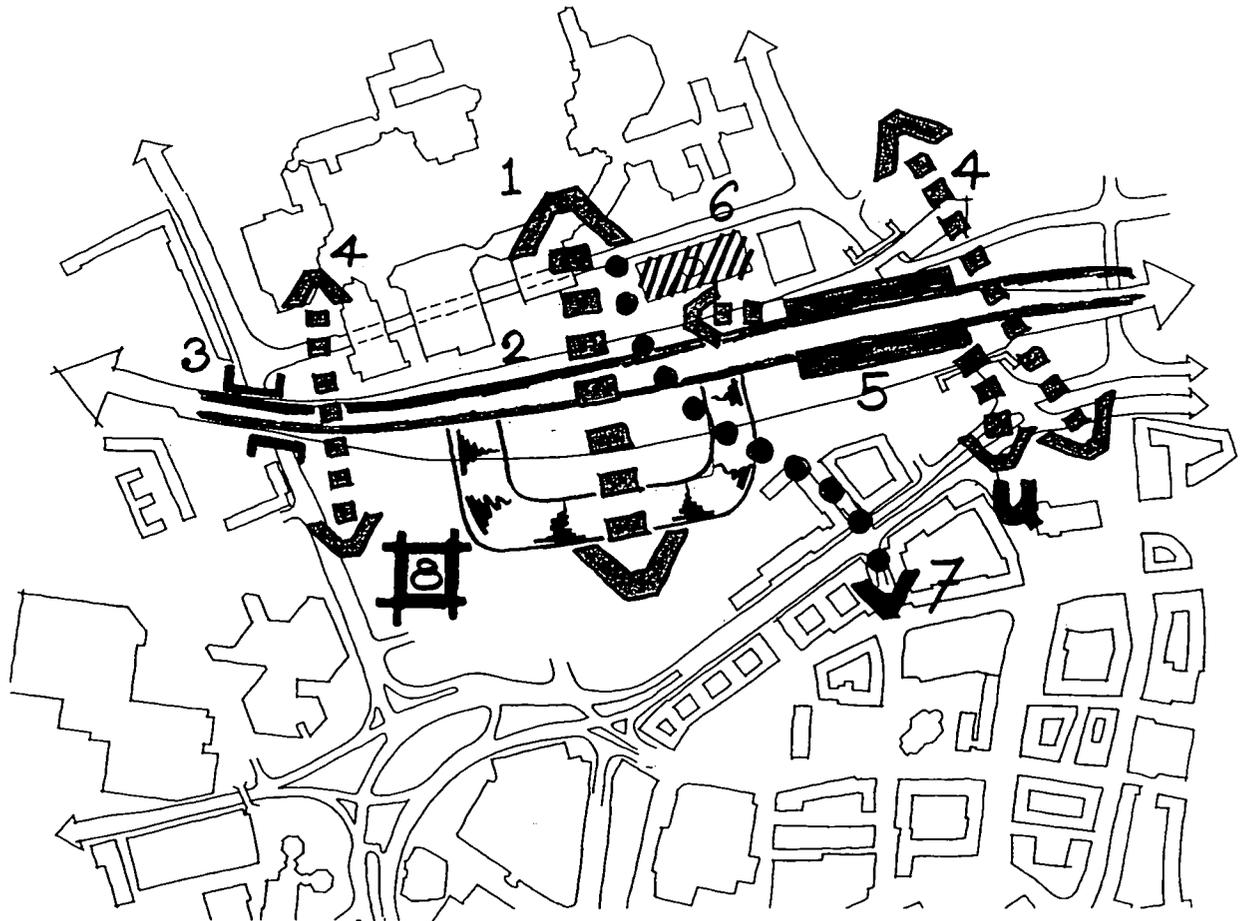
1. Create pedestrian- and cyclist-friendly streets
2. More tram- and/or shuttle bus services through inner city
3. Safe and accessible underground stations
4. Use redundant railway tracks for regional public transport connections
5. New S-Bahn Station opens up the university
6. Extend proposed cycle lane network from the city
7. Remove dangerous crossing points

- ➔ Von der 'Stadt der langen Wege' zur 'Stadt der kurzen Wege'
- ➔ Neue Kommunikationsbeziehungen in Verkehrspolitik (Runder Tisch Verkehr)

- ➔ Move from the 'city of long ways' to the 'city of short ways'
- ➔ New ways of communication regarding traffic planning (establish a round table involving all stakeholders)

Zusammenfassung der Planungsgruppen

„Gleise - Verbindungen“



Planungsgruppe S5: „Gleise - Verbindungen“

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Zentrale Verbindung unter der Bahnlinie | 1. <i>Main point: Central route under the railway</i> |
| 2. Stilllegung der nördlichen Gleisanlagen und Entwicklung des Gebietes südlich der Universität | 2. <i>Take away northern part of the railway land and develop land to the south of the university</i> |
| 3. Bahnbrücke als Industriedenkmal erhalten | 3. <i>Keep historic railway bridge</i> |
| 4. Verbesserte Fußwegeverbindungen unter der Bahn entlang | 4. <i>Improved pedestrian routes under the bridges</i> |
| 5. Neuer S-Bahnhof mit U-Bahn-Anbindung | 5. <i>New S-Bahn station with link to underground station</i> |
| 6. Abriß des Parkhauses | 6. <i>Demolish car park</i> |
| 7. Fahrradweg | 7. <i>Cycling link</i> |
| 8. Anlage eines Stadtparks | 8. <i>Area for new park</i> |

2. Vauban Freiburg Deutschland

| Projektdatei | Land Stadt Kategorie Projekt | Deutschland Freiburg Stadt Vauban |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 17 |
| Punkte/Ranking | | 13 |
| Punkte/Infogehalt | | 5 |
| Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung | | 41,60 ha verstärkte Zone in Realisierung Militärkaseme |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 200.500 5.000 400 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 26,10 ha (1) 6,50 ha 9 ha 1,60 (2) 0,56 (3) |
| Neue Nutzungsverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 73% 20% 7% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | teilweise innerhalb Block teilweise innerhalb Gebäude |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | Bund |
| Eigentümer im Planungsstadium | | Stadt Freiburg |
| Projektentwickler | | Eigentümer und LEG Baden Württemberg |
| voraus. Eigentümergebiet nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | XX (4) XX (4) |
| Politische Verteilung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | 22% 25% 5% 23% |
| Altlastenbeseitigung | Abfallentsorgungsaufwendungen Altmieterschuldungen Vertragslastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen | ja (5) |
| Maßnahmenfinanzierung | | Fremdmittel (6) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anwainer künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar fruchtbar |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Workshops, Grundstücksvergaben städt. Entwicklungsmaßnahme zwischen Stadt/LEG für Planung/Realisierung |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | Kostendeckung Grünflächen, Autoreduziert, Ökoenergie Wohnraumbeschaffung kurze Wege, Dichte, Quartiersidentität Flexibilität |
| Fussnoten | * aus: Brockhaus 2003 (1) allgem. Wohngebiet 19ha; Mischgebiet 2,7ha; Gewerbegebiet 2,6ha Gemeinbedarf 1,8 ha (2) im Mittel, im Allgemeinen Wohngebiet 0,9-1,7; im Mischgebiet 1,2-3,0; im Gewerbegebiet 2,0 (3) im Mittel; im Allgemeinen Wohngebiet 0,3-0,8; Mischgebiet 0,8-0,8; im Gewerbegebiet 0,8 (4) keine Prozentangaben bekommen (5) hohe bauliche und chemische Altlasten (6) ca. 93 Mio. Euro | |

2.1 Grundidee

Angestrebtes Ziel ist die Schaffung von Wohnraum für 5000 Menschen. Diese Aufgabe ist in eine städtebauliche Gesamtmaßnahme eingebettet, in der Wohnen und Arbeiten, ein umweltfreundliches Verkehrskonzept, Infrastruktureinrichtungen sowie Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes zusammengeführt werden.

Stadtplanerisches Konzept ist ein „Stadtteil der kurzen Wege“: Wohnungen und Arbeiten auf überschaubarem Raum statt einer „Schlafstadt“. Hier kommt die Lage inmitten gewachsener Strukturen der Planung entgegen: Die wichtigsten öffentlichen und privaten Infrastruktureinrichtungen sind in unmittelbarer Nachbarschaft vorhanden. Trotzdem wird das Vauban-Areal mit eigener Grundschule und zwei Kindergärten der Identität Rechnung getragen werden (vgl. hierzu auch die Anlage 2.1¹).

Die Gesamtmaßnahme verfolgt verschiedene Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung:²

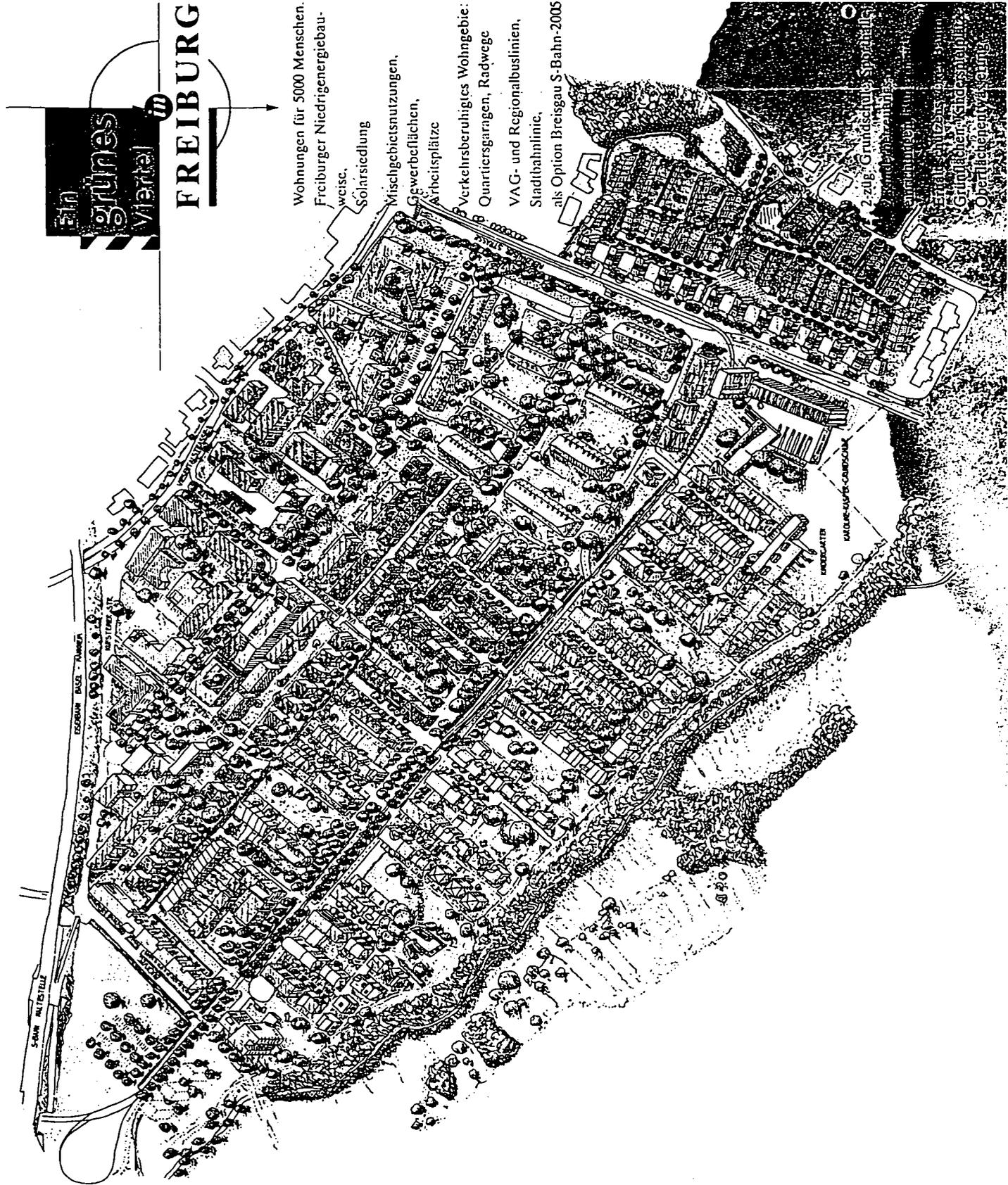
- Städtebauliche Neuordnung der ehemaligen Militärfläche
- Stadtbahnanschluss und Einbindung ins Radwegenetz
- Quartier der kurzen Wege durch Verknüpfung von Arbeiten und Wohnen
- hohe Wohnqualität in einer urbanen Gartenstadt
- kleinparzellierte Grundstücksvergabe
- Bau der Quartierinfrastruktur (Grundschule, Kindergärten, privates Bürgerhaus)
- Gewerbeflächen für die Ansiedlung von Handwerksbetrieben
- Erhalt und Ergänzung der bestehenden wertvollen Hecken und Bäume
- Freizeitgestaltung im Stadtquartier
- Optimierung des Energieverbrauchs durch Niedrigenergiebauweise, Passivbauweise und Nahwärmeversorgung mit Blockheizkraftwerk auf Basis Holzackschnitzel
- Regenwasserversickerung im Gebiet



Sicht nach Osten, im Hintergrund
Hinterberg und Scheufluh



Sicht nach Westen, links nach Mierhausen,
rechts Richtung Innenstadt



510
**grünes
Mietel**

FREIBURG

- Wohnungen für 5000 Menschen.
- Freiburger Niedrigenergiebauweise.
- Solarsiedlung
- Mischgebietsnutzungen, Gewerbeflächen, Arbeitsplätze
- Verkehrsberuhigtes Wohngebiet: Quartiersgaragen, Radwege
- VAG- und Regionalbuslinien, Stadtbahnlinie,
- als Option Breisgau S-Bahn-2005

2-züg. Grundschule Sparschule
Grundriss
Oberflächenverteilung

Abb. 6: Zeichnerische „Vision Vauban“³

Auf Grund dieser Ziele wurde 1994 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, der vom Architektenteam Kohlhoff/Luz/Billinger, Stuttgart gewonnen wurde. Das offene Gesamtkonzept wurde bei der Ausarbeitung in einen „städtebaulichen Rahmenplan“⁴ übertragen, der im Dezember 1995 vom Gemeinderat gebilligt wurde. Dieser wiederum wurde Grundlage für den rechtskräftigen Bebauungsplan.

2.2 Ausgangslage

Durch den Abzug der französischen Streitkräfte aus der Vauban-Kaserne wurde ein ca. 38 ha großes städtisches Gebiet an der Merzhauser Strasse zur Brachfläche. Die Stadt kaufte das Grundstück vom Bund und definierte die Vision in Zielvorstellungen. Gleichzeitig lobte die Stadt einen Ideenwettbewerb aus.

Nach dem deutschen Baurecht steht den Gemeinden das Recht zur „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ zu. Die Stadt hat auf dieser Basis die Möglichkeit, den Grund zum entwicklungsunbeeinflussten Wert zu erwerben, gegebenenfalls auch eine Enteignung zu betreiben. Die Stadt ist verpflichtet, die erworbenen Grundstücke insgesamt zu reprivatisieren, abgesehen von den Grundstücken, die für die öffentliche Infrastruktur benötigt werden.

Die komplexen Aufgaben eines urbanen, lebendigen und grünen Quartiers sollten nicht ausschließlich vom „Grünen Tisch“ aus gesteuert werden. Die Stadt hat eine erweiterte Bürgerbeteiligung initiiert, die das Bebauungsplanverfahren begleitete. Das Forum Vauban e.V. als Träger der Bürgerbeteiligung erhielt jährliche Zuwendungen in Höhe von 20.000 € aus dem Haushalt der Stadt Freiburg. Forum Vauban hat in Abstimmung mit der Stadt Gestaltungsworkshops organisiert.

2.3 Besondere Entwicklungsstrategie

2.3.1 Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme⁵

Die Konstruktion erlaubt es, die Entwicklungsmaßnahme außerhalb und ohne Belastung des städtischen Haushalts umzusetzen. Die Kommunalentwicklung (KE) ist von der Stadt als Entwicklungsträgerin beauftragt worden. In deren Verantwortung liegt auch die Führung eines Treuhandkontos. Auch die Vermarktung der Grundstücke ist Aufgabe der KE. Sie ist ferner projektsteuernd - auch im Bereich Erschließung, Hochbau und Altlastsanierung - tätig.

Es wird die gesamte öffentliche Infrastruktur über die Entwicklungsmaßnahme abgewickelt, einschließlich dem Bau von Kindergärten und Schulen. Für den Grundstückserwerber fallen keine gesonderten Erschließungskostenbeiträge an.

2.3.2 Bebauungsplan - erweiterte Bürgerbeteiligung - Workshopveranstaltungen

Nach dem Baugesetzbuch ist eine vorgezogene Bürgerbeteiligung durchzuführen. Dabei ist der Plan öffentlich auszuhängen und in einem Termin zu erörtern. Während der nachfolgenden Offenlage können Anregungen und Bedenken vorgetragen werden, über die der Gemeinderat zu entscheiden hat.

Bei der Größe des Gebietes schien diese Form der Beteiligung nicht ausreichend. Die Stadt entschloss sich, einen erweiterten Beteiligungsprozess durchzuführen und durch die Bereitstellung von jährlich 20.000 € diesen Prozess zu qualifizieren. Das Forum Vauban bot sich als Träger der Bürgerbeteiligung an.

Die Beteiligung wurde sichergestellt über jour-fixe-Termine mit der Geschäftsstelle Vauban, dem Entwicklungsträger unter Miteinbeziehung der am Planungsprozess beteiligten technischen Dienststellen. In regelmäßigen Abständen fanden Gespräche mit dem Baubürgermeister statt. Darüber hinaus wurde dem Forum ein Sitz in der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban zuerkannt mit beratender Stimme.

Das Forum organisierte die Bürgerbeteiligung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens über Arbeitskreise und brachte die Ergebnisse in die Verwaltung ein, wie vorher dargestellt (Vergleiche den Bebauungsplan in der Anlage 2.2⁶).

Zur Verdeutlichung und Weiterentwicklung der Planung, etwa im Bereich Straßenplanung oder der Gestaltung der Grünspangen, wurden Workshops organisiert.⁷

2.3.3 Vergabeverfahren für Bauinteressenten

Die Vermarktung der Grundstücke erfolgt insgesamt durch die KE. Sie bereitet die Vergabe der Grundstücke im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung vor, die Vergabeentscheidung ist gemeinderätlichen Gremien vorbehalten. Die Grundstücke werden zu dem durch den Gutachterausschuss festgelegten Bodenwert veräußert. Der Preis ist nicht verhandelbar. Zusätzliche Erschließungskostenbeiträge werden nicht erhoben. Aus der Differenz des entwicklungsunbeeinflussten Bodenwertes zum entwicklungsbeeinflussten Wert werden die Kosten der Infrastruktur (Straßen, Wege, Plätze, Schule, Kindergärten Grünanlage) sowie die Kosten des Verfahrens abgedeckt. Etwaige Überschüsse am Ende der Maßnahme werden hälftig an den Voreigentümer und die Neueigentümer ausgeschüttet. Eine Unterdeckung ist durch den kommunalen Haushalt auszugleichen.

Bei Interesse als Einzelbauherr, Baugruppe oder Bauträger wird das in der Folge chronologische aufgezeigte Verfahren bei der Bewerberauswahl notwendig. Da die Vergabe der Grundstücke nicht nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt, ist die klare Formulierung der Vergabe zentraler Ausgangspunkt.

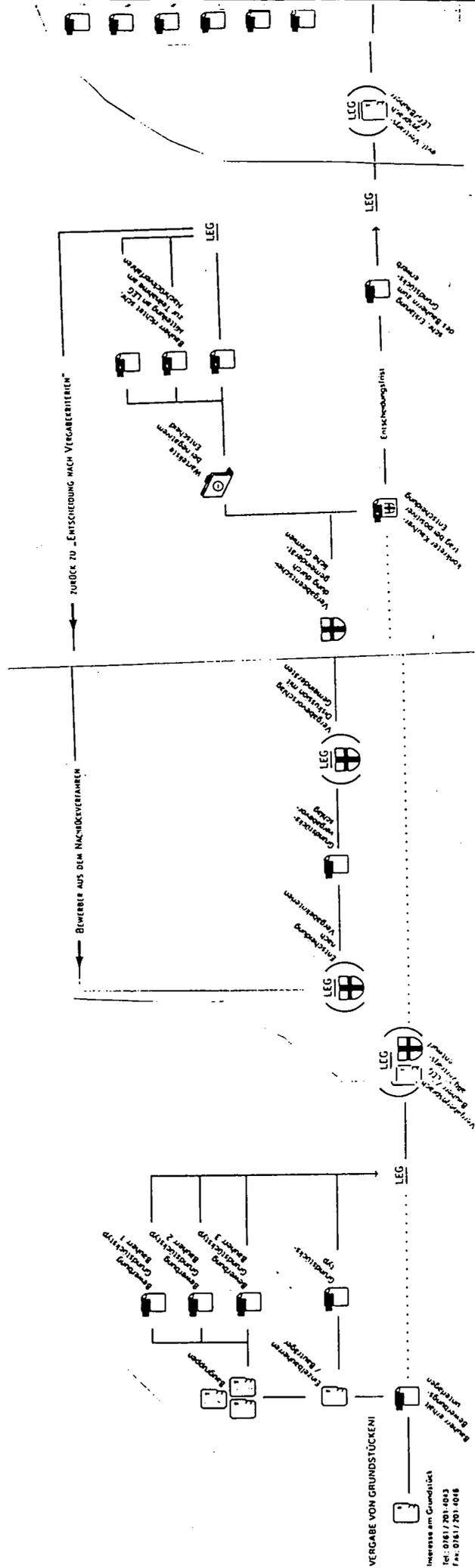
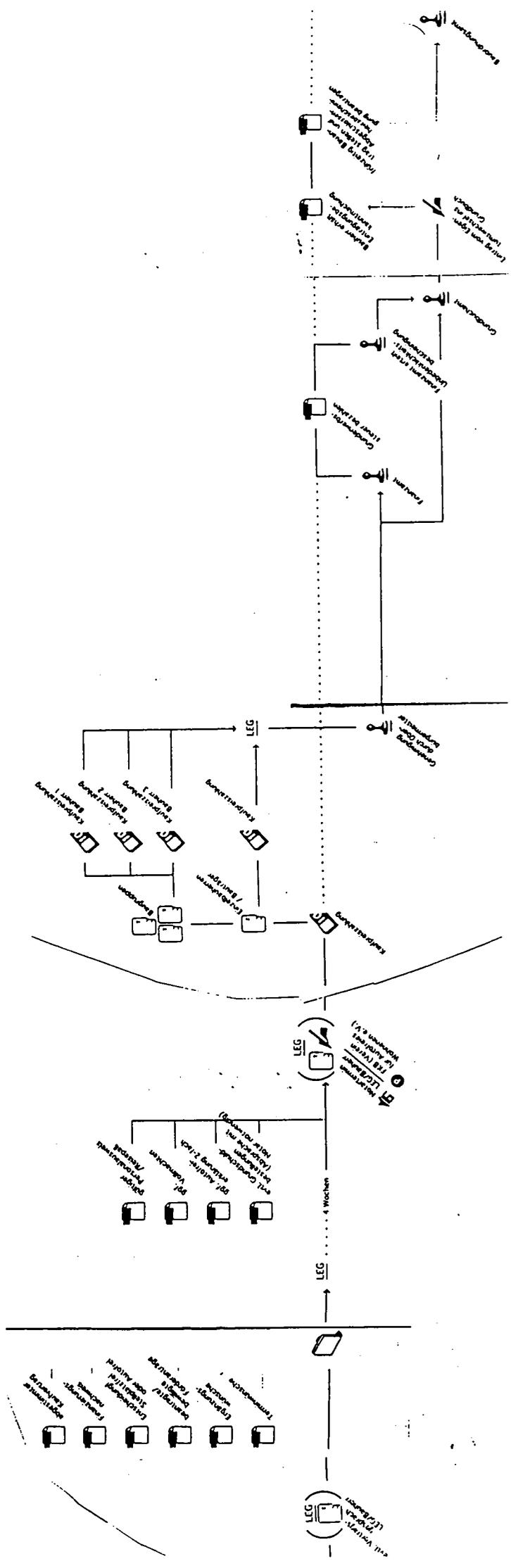
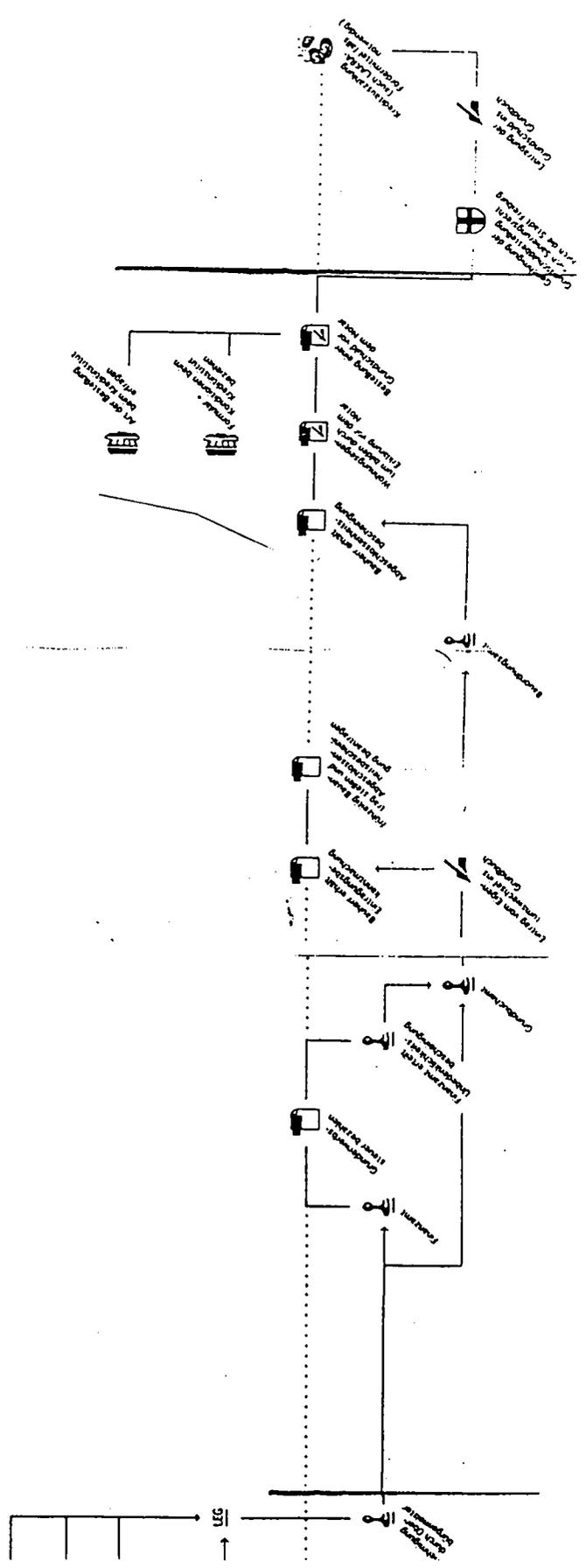


Abb. 7: Vergabeverfahren für Bauoptionen⁸





Vergabegespräch

Nach Durchsicht der angeforderten Unterlagen wird ein persönliches Gespräch nach den entsprechenden Vergabekriterien geführt.

Vergabekriterien

Der Gemeinderat hat für die Vergabe der Grundstücke verschiedene Vergabekriterien festgelegt, um eine Durchmischung der Bevölkerungsstruktur des neuen Stadtteils Vauban zu gewährleisten.

Für die einzelnen Baufelder wird ein Blockprofil entwickelt, das über die Sozialstruktur (Bevölkerungsschicht, Berufe), Haushaltsstruktur (Alleinerziehende, Mehrpersonenhaushalte mit Kindern, Ein-/Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder) Eigentumsstruktur, Herkunft (Freiburg/Zuziehende) Arbeitsplatz erstellt wird.⁹

Vergabevorschlag

Aufgrund des Vergabegesprächs und der Vergabekriterien wird von der KE und der Geschäftsstelle Vauban ein Vergabevorschlag für die einzelnen Grundstücke erarbeitet. Dieser wird in der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe diskutiert und gemeinsam mit den anderen Anträgen im Gesamtbauabschnitt betrachtet und bewertet. Ein Vergabevorschlag wird ausgearbeitet.

Vergabe

Die Vergabe der Grundstücke erfolgt letztlich durch den Gemeinderat. Nach Bekanntgabe werden die ausgewählten Bauwerber informiert und die vergebenen Grundstücke den Interessenten mitgeteilt. Innerhalb einer Nachfrist können die Bewerber von dem Angebot zurücktreten.

Nachrückerverfahren

Nicht berücksichtigte Grundstücksinteressenten werden auf Wunsch in einer Bewerberliste weitergeführt. Bei der Vergabe von „zurückgehenden“ Grundstücken werden diese Bewerber erneut in das Vergabeverfahren einbezogen (sog. Nachrücker).

Vertragsgespräche

In den Gesprächen erhalten die Bewerber einen ersten Kaufvertragsentwurf für den Grundstückskauf. Gleichzeitig erhalten die Werber Vertragsentwürfe der Freiburger Kommunalbauten GmbH zum Stellplatzkauf in der Quartiersgarage oder Unterlagen über den „Verein für Autofreies Wohnen“.

Notartermin

Die KE vereinbart mit den Grundstückerkäufern einen Notartermin in dem der Kaufvertrag geschlossen wird und in der Folge die grundbuchrechtliche Eintragung erfolgt. Der Kaufpreis ist innerhalb von 3 Wochen zu bezahlen. Nach Eingang des Grundstückskaufpreises auf dem Treuhandkonto wird die Genehmigung des Oberbürgermeisters eingeholt. Diese ist Voraussetzung für den Eintrag des Eigentumswechsels im Grundbuch.

In der Folge, oder parallel erfolgt das Planungsverfahren mit Architekten.

2.4 Bausteine der Planung¹⁰

2.4.1 Nutzung, Bebauung und Dichte

Die neue Bebauung liegt mit Ihrer Dichte, als allgemeines Wohngebiet, von GRZ 0,45 und GFZ 1,3 deutlich über den Obergrenzen, die in der Baunutzungsverordnung §17 (1) geregelt sind, wird aber durch die Gesamtbetrachtung zusammen mit den öffentlichen Grünflächen des Gebietes, auf eine GRZ von 0,4 und GFZ von 1,1 reduziert. Zudem wird der Garagenbonus nicht gewährt. Die öffentlichen Grünräume, die Verbindungen des Gebietes zur Landschaft und der Rechenmodus für die Geschossflächenzahl sichern zusammen eine hohe Wohnungsqualität. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind bei weitem übertroffen. Die räumliche Grundstruktur der Wohnbebauung wird bestimmt durch eine kammartige Öffnung zu den angrenzenden Landschaftsräumen und eine geschlossene Bebauung zu den Lärmquellen. Die Bauparzellen haben in der Regel eine Tiefe von 12 m. Das entspricht der vorderen und hinteren Baugrenze, um allzu große Sprünge zu vermeiden.

In den festgelegten Mischgebieten ist Wohnen nur in den oberen Geschossen möglich, um die gewerbliche Nutzung vom Straßenraum her erlebbar zu machen und die funktionale Durchmischung tatsächlich zu sichern. Die mischgebietstypischen Hauptnutzungen müssen die Obergrenze von GFZ 1,2 einhalten. Durch Gebäudehöhen und Baugrenzen ist sichergestellt, dass sich die Bauten einfügen.

Ein Teil des Gebietes ist als reines Gewerbegebiet ausgewiesen und ist mit einer GFZ von 2,0 festgesetzt.

Die räumliche Konzeption für das Gewerbe- und Mischgebiet im nördlichen Teil ist eine einfache Blockrandbebauung, die auch hier die öffentlichen Räume klar definiert. Das Gewerbegebiet ist für Handwerksbetriebe ausgelegt. Einzelhandel und Handel sind nur in den Mischgebieten möglich. Damit soll die urbane Vielfalt und ein lebendiges Stadtteilzentrum entstehen können.

Die Baugestaltung soll so weit wie möglich frei bleiben. Es werden Bauhöhen vorgegeben und die Dachneigungen können von 0-45 Grad frei gewählt werden. Die mögliche Vielgestaltigkeit wird durch eine klare Freiraumgestaltung zusammengebunden. Die Bauweisen innerhalb des Gebietes sind sehr vielfältig festgelegt, von offener, zur besonderen und geschlossenen Bauweise.

2.4.2 Umweltbelange

Der **Schallschutz** wird rein durch die Bebauungsanordnung, ohne weitere Schallschutzmassnahmen eingehalten. An der einen oder anderen Stelle wird darauf hingewiesen, Wohn- und Schlafräume hier nicht anzuordnen.

Die **Altlastenbeseitigung** wurde durch ein Gutachten festgelegt und wird nach und nach mit dem Baufortschritt bewerkstelligt. Die Kosten werden im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen von dem Entwicklungsträger KE vorfinanziert. Der Voreigentümer beteiligt sich an den Sanierungskosten mit 90 % des anerkannten Aufwandes.

Der **Naturschutz** soll durch minimalste Mehrversiegelung und den behutsamen Eingriff in Grundwasser und Fließgewässer gewährleistet sein. Auch Luft und Klima werden durch die Anordnung von Grünspangen sowie den Erhalt des Baumbestandes erhalten bleiben. Die städtebauliche und grünordnerische Gestaltung des Vauban-Geländes wird vielmehr zu einer deutlichen Verbesserung des Stadt- und Landschaftsbildes beitragen.

Die **Grünordnung** wird durch den artenreichen Bestand der Laubbäume und die quartiersübergreifenden Grünspangen begründet. Hecken und Zäune sind als Trennelemente in der Bauordnung festgelegt. Dach- und Fassadenbegrünungen sollen versiegelte Bauplätze wieder begrünen. Die Begrünung der Dachflächen bis 7 Grad Neigung ist im Bebauungsplan als Vorgabe verankert:

Das **Regenwasser** wird in den Wohngebieten durch ein Trennsystem offen abgeleitet. Im Misch- und Gewerbegebiet sind bestehende Mischsysteme genutzt worden.

Als kurze Zusammenfassung der Stadtplanung Freiburg, Projektleiter Herr Veith vergleiche hierzu auch Anlage 2.3¹¹.

2.4.3 Verkehr und Parken

Die Vauban-Allee in der Mitte des Gebietes bündelt als Haupterschließungsachse die Verkehrsarten (Kraftfahrzeuge, Stadtbahn, Busse, Radfahrer, Fußgänger). Sieben angrenzende Wohnquartiere werden über verkehrsberuhigte Erschließungshenkel an die Vauban-Allee angehängt.

Das Vauban-Gelände soll durch die Stadtbahn erschlossen werden. Die hierfür erforderlichen Flächen sind im Bebauungsplan freigehalten. Bis zur Verwirklichung wird das Gelände mit Bussen (4 Linien)erschlossen.

Im stellplatzfreien Teil des Wohngebietes sind zentrale Quartiersgaragen vorgesehen. Öffentliche Stellplätze sind auf den Haupterschließungen vorgesehen aber in ihrer Anzahl beschränkt. Diese sind in die Parkraumbewirtschaftung einbezogen. Damit soll dem Ausgleich zwischen „stellplatzfreier Konzeption“ und „kunden-/besuchergerechtem Parkangebot“ Rechnung getragen werden.

Das gesamte Gebiet soll doppelt in Nord-Süd-Richtung und einfach in Ost-West-Richtung mit Radwegen erschlossen werden.

Die Sicherheit im öffentlichen Raum, in den Strassen, Plätzen, Grünanlagen und sonstigen Freiflächen sowie insbesondere in den Übergangszonen zu halböffentlichen und privaten Bereichen ist zu einer wichtigen Gestaltungsanforderung geworden. Klare Straßenräume und die überwiegende Straßenrandbebauung begünstigen die Sicherheit im Vauban-Gelände.

2.4.4 Etappierung und Finanzierung

Auf insgesamt 211.000 m² Bauland im Vauban-Gelände bietet die Stadt Freiburg in drei Bauabschnitten 150.000 m² Wohnbauland, 10.000 m² Mischgebietsgrundstücke, 18.000 hochwertiges Mischgebiet, und 33.000 m² Gewerbeflächen an.

Die Grundstücke sind parzelliert und voll erschlossen. Entsprechend den Vorschriften des Baugesetzbuches (§§ 169 Abs.8, 194 BauGB) wird der Grundstückspreis vom unabhängigen Gutachterausschuss der Stadt Freiburg für jedes einzelne Grundstück festgesetzt. Mit dem Kaufvertragsentwurf erhalten sie ein Gutachten, aus dem sie die Wertermittlung nachvollziehen können.¹²

Angeboten werden Baugrundstücke nach den Kategorien:

- Privatgrundstücke
- Gewerbegrundstücke
- Mischgrundstücke
- Bauträgergrundstücke
-

Freie Grundstücke werden auch im World Wide Web unter www.quartier-vauban.de in allen Kategorien, Größen mit Plänen, Bebauungsplanangaben angeboten.

1 Quelle: Stadt Nachrichten (Januar 1995): Planung für einen lebendigen Stadtteil, Freiburg im Breisgau

2 vgl. Stadt Freiburg: Satzung, 2. Bebauungsplanänderung, 02.11.01, Allgemeine planerische Zielsetzungen, S. 2

3 Quelle: Stadt Freiburg im Breisgau (1999), Bauverwaltungsamt: Ein grünes Viertel in Freiburg, Broschüre, Stadtplanung 1999

4 vgl. Band 1, Kap. 3.4.3

5 vgl. Band 1, Kap. 3.4.3

6 Quelle: Stadt Freiburg im Breisgau: 2. Bebauungsplanänderung Vauban, Stand 5.4.2000, Offenlage

7 vgl. direkte schriftliche Angaben von Veith, R. (2002): Beschreibung Vauban-Projektentwicklung, Stadt Freiburg, Freiburg 3/2002

8 Quelle: Stadt Freiburg im Breisgau, Bauverwaltungsamt: Quartier Vauban, Leitfaden Bauen in Vauban, Broschüre Stadtplanungsamt, Stand 1/1999, S. 20-29

9 vgl. direkte schriftliche Angaben von Veith, R. (2002): Beschreibung Vauban-Projektentwicklung, Stadt Freiburg, Freiburg 3/2002

10 vgl. Stadt Freiburg: Satzung, 2. Bebauungsplanänderung, 02.11.01, Allgemeine planerische Zielsetzungen, S. 2-22

11 Quelle: Stadt Freiburg (2000): Vauban-Viertel-Ökologische Gesichtspunkte, Stadtplanungsamt, Projektleiter Herr Veith, 3/2000

12 vgl. Untertitel: Vermarktung

[On-line] Available: www.quartier-vauban.de

Stadt Nachrichten. Vauban Freiburg

Quelle: Stadt Nachrichten: Planung für einen lebendigen Stadtteil. Freiburg im Breisgau. Januar 1995



Blick vom Westen nach Osten: Auf der linken Seite ist das Gewerbegebiet durch eine fünfgeschossige Lärmschutzbebauung abgeschirmt. Während in der Mitte, beiderseits des Boulevards, drei- und viergeschossige Häuser mit Parkdecks vorgesehen sind, dominieren im Süden (rechts) zwei- bis dreigeschossige Einzel- und Doppelhäuser.

Vauban-Areal:

Planung für einen lebendigen Stadtteil

Die Vergangenheit hat noch nicht aufgehört, aber die Zukunft ist schon da: Das Vauban-Areal zwischen der Merzhäuser Straße und St. Georgen mit seinen Kasernengebäuden aus der Vorkriegszeit, den Werkstätten, alten Alleen und zerborstenen Betonplatten erinnert noch daran, daß hier fast ein halbes Jahrhundert lang französische Streitkräfte stationiert waren. Andererseits sind die Signale der Zukunft nicht zu übersehen: Baracken werden abgerissen, alte Öltanks ausgegraben, die Böden, das Grundwasser untersucht und das Gelände vermessen. Die Nische, die sich zwischen Vergangenheit und Zukunft aufgetan hat und die zur Zeit einen Raum für viele Initiativen und Vereine als Zwischennutzer bietet, wird sich langsam schließen. Denn auf dem über 30 Hektar großen und innenstadtnahen Gelände sollen in den nächsten acht bis zehn Jahren Wohnungen für 5000 Menschen entstehen. Im Dezember 1995 hat der Gemeinderat den städtebaulichen Entwurf für den Stadtteil Vauban in seiner endgültigen Fassung verabschiedet. Welche Ziele dieser Plan im einzelnen verfolgt, dokumentieren wir auf den beiden nächsten Seiten.



Der noch weitgehend naturnahe Dorfbach St. Georgen, der das Vauban-Areal nach Süden begrenzt, soll als schützenswerte Grünzone unverändert bleiben. (Foto: R. Bohl)

Das Planungskonzept: Robust in der Grundstruktur – flexibel im Detail

Es begann am 25. August 1992. An diesem Tag holte der Standortkommandant der französischen Streitkräfte zum letzten Mal die Trikolore ein und übergab die Schlüssel der Vauban-Kaserne an Oberbürgermeister Rolf Böhme. Die Stadt übernahm das 34 Hektar große Areal zunächst über einen Generalmietvertrag von der Oberfinanzdirektion und kaufte es 1994 zum Preis von 40 Millionen Mark. Noch im selben Jahr schrieb die Stadt einen städtebaulichen Ideenwettbewerb aus, der ein Rohkonzept für die Bebauung des Geländes liefern sollte. Erster Preisträger war das Stuttgarter Büro Kohlhoff & Kohlhoff in Zusammenarbeit mit den Landschaftsarchitekten Lutz und Partner und dem Verkehrsplaner Billinger, dessen Entwurf am 15. November 1994 vom Gemeinderat als Grundlage für weitere Planungen auserkoren wurde. Inzwischen hat das Architektenbüro Kohlhoff gemeinsam mit der Geschäftsstelle Vauban, städtischen Fachämtern, der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG, einer Planungsbehörde des Landes), Gemeinderäten und Bürgergruppen das Konzept weiterentwickelt und dem Gemeinderat am 12. Dezember 1995 zum Beschluß vorgelegt. Die endgültige Fassung des städtebaulichen Entwurfs, die im folgenden erläutert werden soll, wurde vom Gemeinderat einstimmig angenommen (s. Kasten).

1. Siedlungsstruktur
Das Planungsgebiet am Fuße des Schönbergs ist im Norden von der Eisenbahnlinie und der Wiesentalstraße, im Süden durch den St. Georgener Dorfbach und im Osten von der Merzhäuser Straße und dem Schlierberg begrenzt. Von der Stadt nicht erworben und von der Entwicklungsmaßnahme ausgespart bleibt ein vier Hektar großer Bereich westlich der Merzhäuser Straße, auf dem sich zehn ehemalige Mannschaftsgebäude befinden, die vom Studentenwerk und der Selbständigen Unabhängigen Siedlungsinitiative (SUSI) umgebaut und genutzt werden. Der Planentwurf gliedert das Areal in ein Gewerbegebiet im Norden, ein nach Süden angrenzendes Mischgebiet und ein Wohngebiet beiderseits der Haupterschließungsachse, dem sogenannten Boulevard, bis zum Dorfbach hin. Der störenden Bahnlinie im Westen und der Wiesentalstraße sowie der Merzhäuser Straße wendet die Bebauung sozusagen den „Rücken“ zu. Hier dienen die kompakten und hohen Gebäude gleichzeitig als Lärmschutz: im Süden dagegen öffnet sich die Wohnbebauung kammartig der freien Landschaft des Schönbergs. Der neue Stadtteil orientiert sich also zur ruhigen und zugleich sonnigen Seite. Die Grundstruktur des Quartiers ist aus dem alten Kasernengelände abgeleitet. So folgt der Boulevard der alten ost-westlich verlaufenden Allee und bezieht auch den Baum-

bestand in die Planung mit ein. Drei in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünzonen folgen ebenfalls den vorhandenen Altbäumen.
2. Wohnen
In dem stadtnahen Wohngebiet sollen rund 2000 Wohneinheiten mit einer Bruttogeschosfläche von insgesamt 165000 Quadratmetern entstehen. Damit wird dort Wohn-

der das Areal von der Merzhäuser Straße bis zur Bahnlinie durchquert. Allerdings ist diese Hauptstraße auch eine Sackgasse, denn eine Durchfahrt nach St. Georgen soll für den motorisierten Verkehr nicht geschaffen werden. Auf dem breiten und von Alleebäumen bestandenen Boulevard ist Platz für eine Stadtbahntrasse reserviert. Bis diese neue Linie in Be-



Naturnahes Wohnen: Im Vordergrund ist der Dorfbach sowie die Einzel- und Doppelhäuser mit Privatgärten zu erkennen. Ob in diesem Bereich auch Parkplätze angebaut werden, ist noch offen. (Modellfoto: A. Gawiluta-Eldam, Stadtplanungsamt)

raum für mehr als 5000 Menschen neu geschaffen. Größtenteils sollen die Gebäude drei Geschosse haben, entlang des Boulevards sind viergeschossige und in der Lärmschutzbebauung auch fünfgeschossige Gebäude vorgesehen. Bei den Lärmschutzhäusern sind die Wohn- und Schlafräume sowie die Balkone natürlich der ruhigen Seite zugewandt. Diese langen Baukörper sollen mit klassischen Architekturelementen wie Toren, Arkaden und Erkern aufgelockert werden. Entlang der Wohnstraßen nördlich und südlich des Boulevards sowie auf dem ehemaligen Sportplatz im Osten der Merzhäuser Straße sind dreigeschossige Reihen- oder Doppelhäuser möglich. Für den Bereich des Dorfbachs und der Schlierbergstraße schlagen die Planer Einzel- und Doppelhäuser vor. Die kleinsten Parzellen werden eine Größe von 162 Quadratmetern haben und sollen Familien den Bau eines Eigenheims ermöglichen. Denn nicht zuletzt soll mit dem neuen Stadtteil auch verhindert werden, daß immer mehr Freiburger mangels Bauplätzen ins Umland abwandern.

trieb genommen wird, womit kurzfristig nicht zu rechnen ist, müssen VAG-Busse den Stadtteil ans öffentliche Nahverkehrsnetz anbinden. An der Innsbrucker Straße könnte außerdem ein Haltepunkt der geplanten Breisgau-S-Bahn entstehen. Die Wohnquartiere sind durch bogenartige Erschließungsstraßen, die als Spielstraßen ausgebaut wer-

| Flächenverteilung im Vauban-Areal | |
|-----------------------------------|---------|
| Wohnungsbau | 16,5 ha |
| Gewerbe | 4,0 ha |
| Mischgebiet | 2,0 ha |
| soziale Infrastruktur | 1,5 ha |
| Verkehrsflächen | 5,0 ha |
| Stadtbahn | 1,8 ha |
| öffentl. Grünflächen | 3,2 ha |
| gesamt | 34,0 ha |

3. Gewerbe
Entlang der Wiesentalstraße sollen auf knapp vier Hektar Fläche kleinere Handwerksbetriebe angesiedelt werden. Zwei turmartig überhöhte Einzelhäuser, die die Zugänge zum Vauban-Areal am Boulevard und der Kreuzung Merzhäuser-/Wiesentalstraße städtebaulich markieren sollen, könnten Dienstleistungsunternehmen aufnehmen. In dem Gewerbegebiet an der Wiesentalstraße sollen außerdem ein Umspannwerk, das Blockheizkraftwerk, die Feuerwehrraum und ein Recyclinghof Platz finden.

den, mit dem Boulevard verbunden. Eine Durchfahrt ins Gewerbegebiet und die Wiesentalstraße wird nicht möglich sein, um den Wohnbereich vom Schleichwegverkehr (z. B. von Merzhäuser über den Boulevard nach St. Georgen) freizuhalten. Im gesamten Quartier soll Tempo 30 Höchstgeschwindigkeit sein. Da das Vauban-Areal nur drei Kilometer von der Innenstadt entfernt und damit fahrradgünstig gelegen ist, soll der Radverkehr mit eigenen Wegen und Abstellplätzen besonders gefördert werden.

4. Erschließung
Die Haupterschließungsachse des Stadtteils bildet der Boulevard,

5. Parken
Die Frage, wo und wie im Stadtteil Kraftfahrzeuge abgestellt werden können, hat in den letzten Monaten Stadtplaner und engagierte Bürger stark beschäftigt. Die Idee eines stellplatzfreien Quartiers, wie es von der Bürgerinitiative Forum Vauban e. V. vorgeschlagen wird, ist von der Stadtverwaltung positiv aufgenommen worden. Jedoch muß abgewartet werden, wie groß das Potential derjenigen Mieter



(Modellfotos: A. Gawiista-Eidam, Stadtplanungsamt)

oder Eigentümer ist, die keine Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Wohnung wünschen. Fest steht bisher nur, daß alle Wohnhäuser mit Privatfahrzeugen angefahren werden können und daß es im Westen und nördlich des Boulevards zentrale Parkplätze geben soll. Denn nach der Landesbauordnung muß für jede Wohneinheit in zumutbarer Entfernung ein Stellplatz bereitgestellt werden.

Ob die vorgesehenen Garagen in den Erdgeschossen der Wohnhäuser möglicherweise entfallen oder in Wohn- und Geschäftsräume umgewandelt werden, muß sich zeigen. Eine Informations- und Werbekampagne von Stadtverwaltung und dem Forum Vauban e. V. soll in den kommenden Monaten Klarheit über die Interessenlage der künftigen Bewohner und Investoren bringen.

Das bisherige Planungskonzept ist jedenfalls für alle Lösungen offen. Denkbar ist beispielsweise, daß die Gebäude östlich der Merzhäuser Straße mit Garagen errichtet werden, die Wohnungen der nördlichen und mittleren Quartiere nur teilweise Stellplätze am Haus erhalten und die Gebäude im Süden stellplatzfrei konzipiert werden. Deren Bewohner müßten dann ihr Fahrzeug, sofern sie eins besitzen, auf den 100 bis 350 Meter entfernten Parkplätzen abstellen. Das direkte Wohnumfeld wäre dann allerdings „frei vom Blech“.

6. Infrastruktur

Das Nahversorgungszentrum des Stadtteils mit Läden, Treffpunkten, sozialen Einrichtungen, einer zweizügigen Grundschule mit Sporthalle und einer Kinderbetreuungseinrichtung soll südlich der Einmündung des Boulevards in die Merzhäuser Straße entstehen. Der Vorschlag aus der Bürgerschaft, das Stadtteilzentrum in die Mitte des Areals zu legen, fand beim Gemeinderat keine Mehrheit. Bereits im Sommer 1995 hatte ein Gutachten die Randlage favorisiert, weil hierdurch der Stadtteil vom Liefer-

und Besucherverkehr freigehalten wird. Außerdem hätte die Binnelage den Geschäften wegen der zu erwartenden geringen Nachfrage Probleme bereitet.

Für das Zentrum am „Merzhäuser Tor“, zu dem auch die Grundschule und eine Kinderbetreuungseinrichtung gehören, hat die Stadt jetzt einen eigenen Wettbewerb ausgeschrieben, der Anregungen für Gesamtkonzeption und die Freilichengestaltung bringen soll.

Von dem Zentrum ausgehend sollen entlang des Boulevards in den Erdgeschossen Cafés, Läden und Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden. In der Quartiermitte soll außerdem eine Fläche für einen Treffpunkt und einen Bauernmarkt freigehalten werden.

7. Ökologie

Das Grundgerüst des Stadtteils bildet der alte wertvolle Baumbestand, der zum größten Teil erhalten bleibt. Damit hat das Vauban-Areal etwas, worauf andere neue Stadtteile jahrzehntelang warten müssen: schattenspendende, temperaturschmelzende und schöne alte Bäume. Für die Sanierung einzelner kranker Exemplare und für

Neupflanzungen sind allein in den Jahren 1996 und 1997 eine halbe Million vorgesehen. Die Viertel beiderseits des Boulevards sind durch über 30 breite Grünspannen gegliedert, die den Stadtteil von Norden nach Süden durchziehen und für einen guten Luftaustausch mit dem Grünland am Schönberg sorgen. Der noch weitgehend naturnahe St. Georgener Dorfbach, der das Areal nach Süden begrenzt, ist durch einen 15 Meter breiten Schutzstreifen von der Bebauung abgesetzt.

Rund die Hälfte der Vaubanfläche wird in den nächsten Jahren durch den Bau von Straßen und Gebäuden versiegelt. Anstatt aber, wie bisher üblich, das Regenwasser über Kanäle abzuleiten und damit die Rückführung zum Grundwasser zu verhindern, plant der Eigenbetrieb Studentenerwässerung die Anlage von Gräben, über die das Wasser in den Boden versickern kann. Nur bei Starkregen fließen die Niederschläge über diese Gräben auch in den Dorfbach ab. Über flache und offene Rinnen gelangt das Wasser von Dächern und Straßen in die beiden Hauptentwässerungskanäle, die entlang der

beiden Ost-West-Achsen vorgesehen sind.

8. Lernende Planung

Der städtebauliche Entwurf für das Vaubangelände definiert lediglich ein Grundgerüst aus Gebäuden, Freiräumen, Erschließungswegen sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen. Die Gestalt der Einzelbauten, die Dachformen und Grundstücksgrößen, die Nutzungsarten und das Parkraumangebot sind jedoch noch nicht festgelegt und können der Nachfrage angepaßt werden. Diese „lernende Planung“ geht von der Erfahrung aus, daß ein Stadtteil nicht allein am Reißbrett entworfen werden kann. Erst die Interessen und Bedürfnisse der künftigen Bewohner und Bauherren werden dem Stadtteil sein endgültiges Gesicht verleihen. Hierfür wollen die Planer Raum lassen. Auch für Experimente im Hinblick auf eine moderne, ökologisch orientierte Wohn- und Verkehrskultur muß Platz bleiben. Schon im Vorfeld der Planungsarbeiten haben Stadt und LEG deshalb Anregungen aus bürgerschaftlichen Arbeitsgruppen aufgenommen.

Positionen im Gemeinderat

Am 12. Dezember 1995 genehmigte der Gemeinderat einstimmig den endgültigen städtebaulichen Entwurf für den Vauban-Stadtteil, auf dessen Basis das Bebauungsplanverfahren im Sommer 1996 eingeleitet werden soll. Zu dem planerischen Konzept äußerten sich die Gemeinderätinnen und -räte folgendermaßen:

Peter Wopperer, CDU: „Mit diesem Stadtteil muß die Stadt die Abwanderung von Familien in das Umland stoppen. Wir begrüßen die flexible Planung und befürworten auch, Versuche hinsichtlich des autofreien Wohnens zu machen. Es ist sinnvoll, Wohnraum statt Parkplätze zu schaffen, aber ein vollständig autofreier Stadtteil erscheint uns ökonomisch nicht realisierbar zu sein. Da der finanzielle Spielraum ohnehin sehr eng ist, müssen in der Zukunft unnötige Ausgaben auf jeden Fall vermieden werden.“

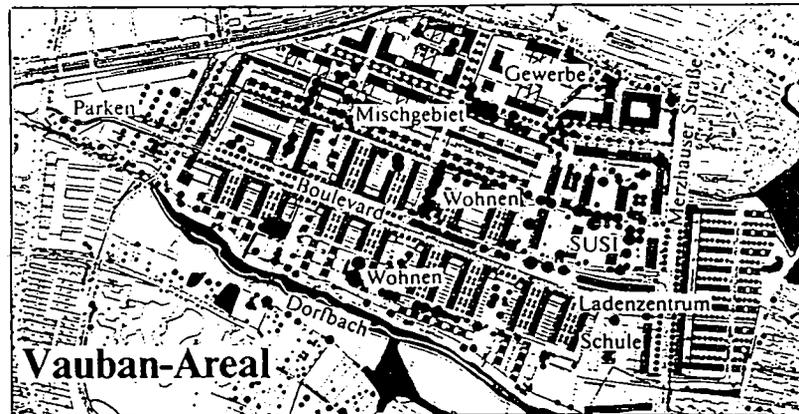
Eckart Friebs, Bündnis 90/Die Grünen: „Der ursprüngliche Entwurf wurde verbessert, ohne die Grundstruktur zu verändern, was für die Qualität der Planung spricht. Das Konzept des autofreien Wohnens muß jetzt mit einer breiten Werbekampagne bekannt gemacht werden. Die Chancen für dieses Konzept sind gut, denn 40 Prozent der Freiburger Haushalte besitzen keinen eigenen Pkw. Außerdem darf das Ziel, nur die Hälfte der Wohnungen im öffentlich geförderten, preisgünstigen Wohnungsbau zu errichten, nicht aus dem Auge verloren werden.“

Petra Ochsenfahrt, SPD: „Die intensive Zusammenarbeit von Planern, Gemeinderäten, Bürgern und dem Forum Vauban hat wertvolle Impulse für den Stadtteil gebracht. Die „lernende Planung“ macht es möglich, auf sich ändernde Ansprüche zu reagieren. Auch in dieser guten Wohnlage muß preisgünstiger Wohnungsbau verwirklicht werden. Die Nachteile, die durch das Zentrum am Rand entstehen, können durch einen Bauernmarkt und eine weitere „Dorfmitte“ ausgeglichen werden.“

Heinz Schäfer, Freie Wähler: „Das Vauban-Areal ist wegen des guten Umfelds leichter zu vermarkten und zu bebauen als das Rieselfeld. Hier besteht die Gelegenheit, auch besser verdienende Bevölkerungsschichten mit Wohnraum zu versorgen. Die angestrebte Niedrigenergiebauweise läßt preisgünstiges Bauen ohnehin nicht zu.“

Renate Bert, Unabhängige Frauen: „Für den gelungenen Entwurf gebührt der Projektgruppe Vauban großes Lob. Allerdings hätten der Kindergarten und die Schule in die Mitte gehört. Der Stadtteil sollte unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen ein Zusammenleben ermöglichen.“

Rita Czech-Blasel, FDP: „Die Vorschläge der Bürgergruppen wurden von der Verwaltung gut eingearbeitet. Hervorzuheben ist, daß der Baumbestand fast komplett erhalten werden konnte. Im Umgang mit den Zwischennutzern haben Verwaltung und Polizei großes Fingerspitzengefühl bewiesen.“



Schon 1997 sollen erste Gebäude errichtet werden

Mit dem jetzt vorliegenden städtebaulichen Konzept ist die wichtigste Grundlage für den Bebauungsplan geschaffen, der rechtsverbindlich festlegen wird, was wo und in welcher Form auf dem Vauban-Areal gebaut werden darf. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden nicht nur Behörden und andere Träger öffentlicher Belange gehört, sondern auch die Bürger beteiligt. Ziel ist es, im Sommer 1996 mit dem Bebauungsplan in die Offenlage zu gehen, das heißt, das Planwerk vor dem endgültigen Beschluß noch einmal jedermann zugänglich zu machen und in einem Anhörungsverfahren öffentlich zu erörtern.

Bis dahin müssen neben dem Bebauungsplanentwurf auch die Planungen für die öffentlichen Straßen sowie die Wasser-, Strom- und Gasversorgung abgeschlossen sein. Daneben muß geklärt werden, nach welchen Kriterien die Grundstücke verkauft werden sollen, und ein Vermarktungskonzept muß entwickelt werden.

Bevor der Gemeinderat sein Votum zu diesen Vorhaben abgibt, werden viele Einzelfragen in der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe Vauban diskutiert. Ziel ist es, 1997 Baugenehmigungen zu erteilen und die ersten Gebäude auf dem Gelände zu errichten, so daß die neuen Bewohner schon 1998 einzuziehen können. Die Grundschule und die Kinderbetreuungseinrichtung sollen zum Schuljahr 1998/99 ihre Pforten öffnen.

Einen neuen Stadtteil zu bauen ist für die Stadt nicht ohne finanzielles Risiko. Innerhalb der nächsten acht Jahre muß der Kaufpreis von 40 Millionen Mark gegenüber dem Bund „abgestottert“, weitere 82 Millionen für die Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Straßen, Kanäle und Versorgungsleitungen) aufgebracht und der Zinsaufwand über 23 Millionen erwirtschaftet werden. Finanzierbar ist das alles nur über die Erlöse beim Verkauf der Grundstücke, die nach der bisherigen Kalkulation bei Quadratmeter-

preisen von 650 Mark für Wohnbauland und 300 Mark für Gewerbeflächen die Ausgaben decken. Zusätzliche Ausgaben oder Einbußen bei den Grundstücksverkäufen müssen vermieden werden, denn der ohnehin strapazierte städtische Haushalt soll von diesem Projekt auf keinen Fall belastet werden.

Arbeitsgruppe Vauban

Im Januar 1995 hat die Verwaltung die gemeinderätliche Arbeitsgruppe „Vauban“ gegründet, die sich seither im vier- bis sechswöchigen Abstand trifft und alle Sachfragen für die gemeinderätlichen Ausschüsse ausführlich vordiskutiert. Der Arbeitsgruppe unter Leitung von Bauverwalter Sven von Ungern-Sternberg gehören an: Die Gemeinderäte Peter Wopperer, Margot Queitsch, Petra Ochsenfahrt, Eckart Friebs, Lioba Grammelbacher, Renate Bert, Rita Czech-Blasel, Heinz Harter, Rolf Asal, Bettina Bremser, Hubert Zell-

preis, die Gemeinde Merzhäuser, ein Vertreter vom Forum Vauban, die LEG, verschiedene Fachämter und die Geschäftsstelle Vauban.

Die Geschäftsstelle Vauban informiert

Beim Bauverwaltungsamt hat die Stadt die „Geschäftsstelle Vauban“ eingerichtet, bei der alle Fäden zusammenlaufen. Hier können sich auch alle interessierten Bürgerinnen und Bürger über den Stand der Planungen informieren und sich um Grundstücke bewerben. Die Geschäftsstelle Vauban ist im Technischen Rathaus, Fehrenbachallee 12, 79106 Freiburg, untergebracht. Telefon:

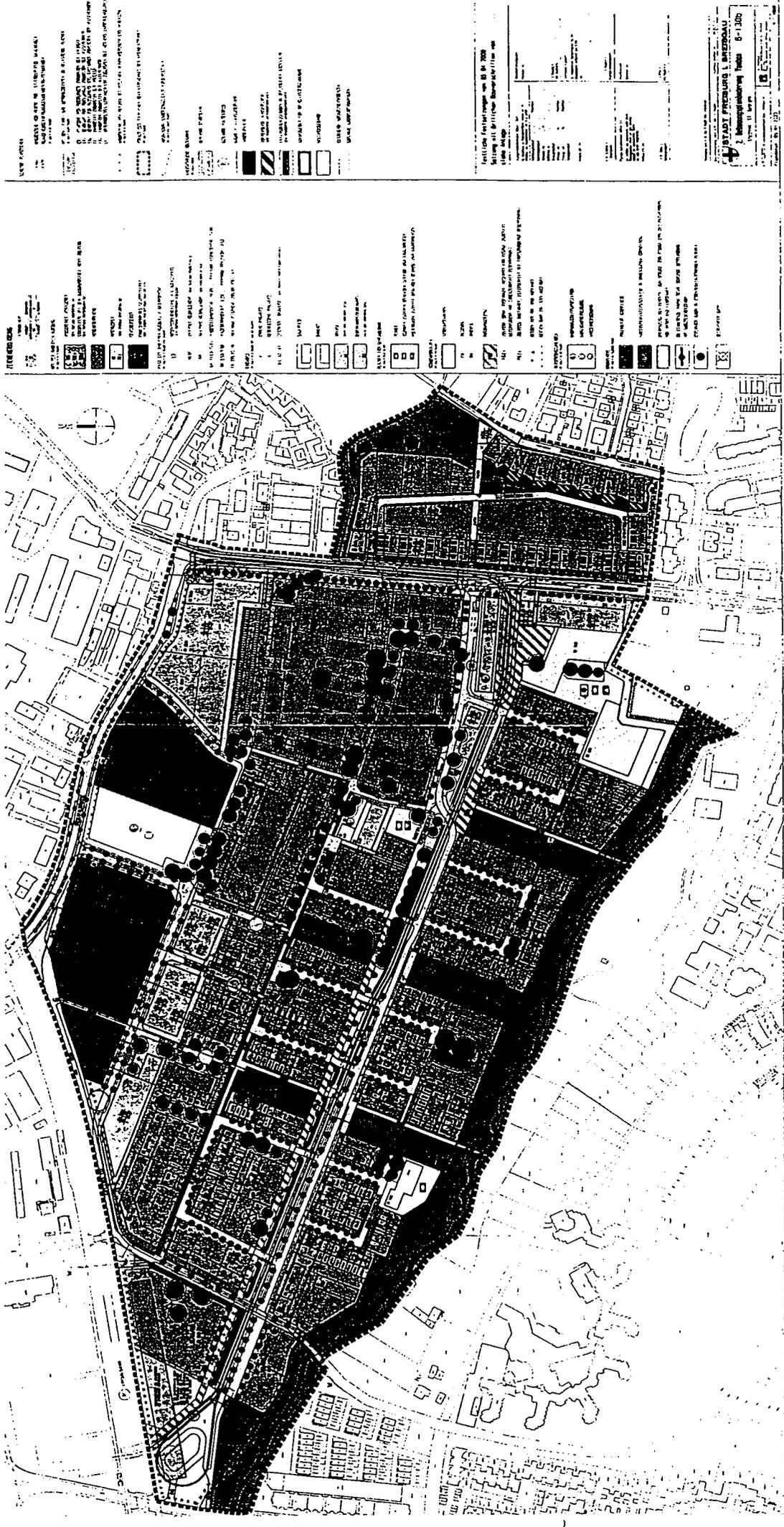
201-4040, Herr Veith
201-4041, Frau Bocksthaler

Impressum

Herausgeberin: Stadt Freiburg i. Br.
Presse- und Informationsamt
Verantwortlich: Walter Preker
Redaktion: Gerd Süßbier

Bebauungsplan Vauban Freiburg

Quelle: Stadt Freiburg im Breisgau: 2. Bebauungsplanänderung Vauban. Stand 5.4.2000. Offenlage.



Offenlage

Vauban-Viertel-Ökologische Gesichtspunkte

Quelle: Stadt Freiburg: Vauban-Viertel-Ökologische Gesichtspunkte. Stadtplanungsamt. Projektleiter Herr Veith.
3/2000

Vauban-Viertel - Ökologische Gesichtspunkte

Grünbereich

- Erhalt des alten Baumbestandes als Grundgerippe
- Ausweisung Biotop-Fläche nach § 24 a NatSchG entlang St. Georgener Dorfbach,
 - kein Gewässerausbau
- Biotopfläche östlich Merzhauser Straße
- Dachbegrünung bei Flachdächern
- Grünsparren zur Quartiersdurchlüftung

Verkehr

- gestuftes Verkehrskonzept
 - 50 km/h Merzhauser Straße und Wiesentalstraße
 - 30 km/h Vauban-Allee
 - Verkehrsberuhigte Bereich in den Wohnangern
 - Ergänzung Radwegnetz
- Stellplatzfrei in den Baufeldern entlang der Vauban-Allee
- Autofrei als persönliche Entscheidung
- ÖPNV-Erschließung
 - mit VAG-Bus vorhanden
 - mit Regional-Bus vorhanden
 - mit Stadtbahnlinie in Planung
 - mit Regio-S-Bahn in Planung

Energie

- Niedrigenergie-Bauweise mit 65 kWh/m²a nach Freiburger Rechenverfahren, vertragliche Verpflichtung
- Verbesserte NEH-Bauweise als freiwillige Leistung des Bauherrn < 55 kWh/m²a
- Passivhausbauweise 15 kWh/m²a als freiwillige Leistung
- Plusenergiehäuser 15 kWh/m²a mit ergänzenden Energieerzeugungsanlagen, Einspeisung in öffentliches Netz
- Fernwärmeversorgung über Gaszentrale
 - Option für Holzhackschnitzelfeuerung
 - Option Kraft-Wärme-Kopplung
- Solar- und Photovoltaikanlagen als freiwillige Leistung

Wasser

- Verzicht auf Regenwasserkanal, statt dessen Mulden-Rigolen-System
- Regenwasserzisternen als freiwillige Leistung
- Regenwassereinsatz zur Toilettenspülung in Grundschule

Boden

- Kleinparzellierte Grundstücke
- hohe städtebauliche Dichte
- Altlastensanierung (Boden und Wasser)

3. Messestadt Riem München Deutschland

| Projektdaten | Land Stadt Kategorie Projekt | Deutschland München Stadt Messestadt Riem |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 23 |
| Punkte/Ranking | | 14 |
| Punkte/Infogehalt | | 5 |
| Größe | | 559 ha (1) |
| Lage | | Subzentrum |
| Planungsstand | | in Reaktions- Verkehr |
| Ehemalige Nutzung | | Flugplatz, Landebahnen |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 1.194.000 18.000 13.000 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 262 ha 280 ha 17 ha 1,0-2,0 (2) 0,7 |
| Neue Nutzungverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 20% (3) 15% (3) 13% 49% 3% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | Messe, Wohnen, Gewerbe (4) 90% Wohnen, 10% Gewerbe (4) |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | Stadt München |
| Eigentümer im Planungsstadium | | Stadt Eigentümer |
| Projektentwickler | | Stadt und MRG (5) |
| voraus. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | 75% (6) 25% (6) |
| Politische Verteilung Stadttrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | 42% 39% 3% 9% |
| Altlastenbeseitigung | Abfallentsorgungsaufwendungen Altlastenentschädigungen Vertraglastenproblematiken Image-Aufwendungsaufwendungen | gering gering gering mittel |
| Maßnahmenfinanzierung | | Mittel Stadt (7) + Fremdmittel MRG |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anwohner künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar notwendig fruchtbar fruchtbar |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtetauf. Rahmenplanungen städtetaufliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Gestaltungskonzepte städtebaul. Konzeptplan Verträge mit der MRG-Trägerschaft Teamorientiert Planung, Beratergruppe MRG-Trägerschaft |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | Kostendeckung Grünflächen, Baubiologie Wohn- Arbeitsplätze, Integration Kompakt, urban, grün |
| Fusnoten | * aus: Brockhaus 2003 (1) 230ha als Landschaftspark (2) Wohnen 1,2; Gewerbe 1,0-2,0 (3) Flächenbezogen incl. Verkehrsflächen (4) hauptsächlich grobe Nutzungskörnung; Aufgeteilt in Gewerbe-, Wohn-, Handelsgebiete. (5) Planungsphase Stadt München; Realisierungsphase MRG GmbH Maßnahmeträgerschaft (6) Messe, Park, Infrastruktur bleibt im Eigentum der Stadt München. Wohnen, Gewerbe, Nachgebiete. Kerngebiete, geht in privates Eigentum über (Verkehr-, Infrastrukturfächen sind hier mit 5% angenommen) (7) Die Planungsmaßnahmen sind aus dem Haushalt der Stadt München finanziert worden. Realisierungen werden durch die MRG-Maßnahmeträgerschaft getragen. Das Gesamtvolumen beträgt geschätzt Euro 500 Mio. | |

3.1 Grundidee

Die Stadt München verfolgt mit der Planung und Überbauung der alten Flughafenflächen, die teilweise in den bestehenden, gewachsenen Stadtkörper hineinreichen, ein in seiner Nutzung vielfältiges, in seiner Versorgung weitgehend eigenständiges und in seiner Gestaltung attraktives Stadtgebilde entstehen zu lassen. Dabei wurden drei wesentliche Planungsziele definiert, in die sich alle Vorhaben einordnen lassen:¹

Identität und Stadtgestalt

Die Messestadt Riem soll eine eigene Identität und eine charakteristische Stadtgestalt erhalten, die den dort lebenden und arbeitenden Menschen das Gefühl von Heimat vermittelt.

Ökologische Stadtentwicklung

Die Stadt wird sich nach ökologisch orientierten Zielsetzungen entwickeln, um den Menschen eine hohe Lebensqualität im Einklang mit der Natur zu bieten

Vollständige Infrastruktur

Es sind und werden alle erforderlichen Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen geschaffen, die das Zusammenleben und den Gemeinsinn der Menschen fördern. Es entsteht ein Miteinander von Wohnen und Arbeiten, von Stadt und Natur, ein Miteinander von Familien und Singles, Kindern und Senioren, von Sport, Spiel und Kultur.

Im Rahmen dieser ideellen Planungsziele ist die Messestadt Riem Standort für die Neue Messe München und bietet Wohnraum für 16000 Menschen und bis zu 13000 wohnungsnahen Arbeitsplätze. Das ehemalige Flughafengelände stellt eine der letzten größeren Flächenreserven für Neubaumassnahmen innerhalb Münchens dar. Gerade deshalb wurde auch großer Wert auf einen fortschrittlichen und qualitätvollen Städtebau gelegt, dessen Struktur durch eine Vielzahl von Wettbewerben und teils sehr innovative Konzepte (von der Ökologie über Verkehr und Parken bis zur Kunst) bestimmt wurde. Die Fertigstellung des Stadtteils soll bis zum Jahre 2013 erreicht werden.

Städtebaulicher Konzeptplan
Messstadt Riem

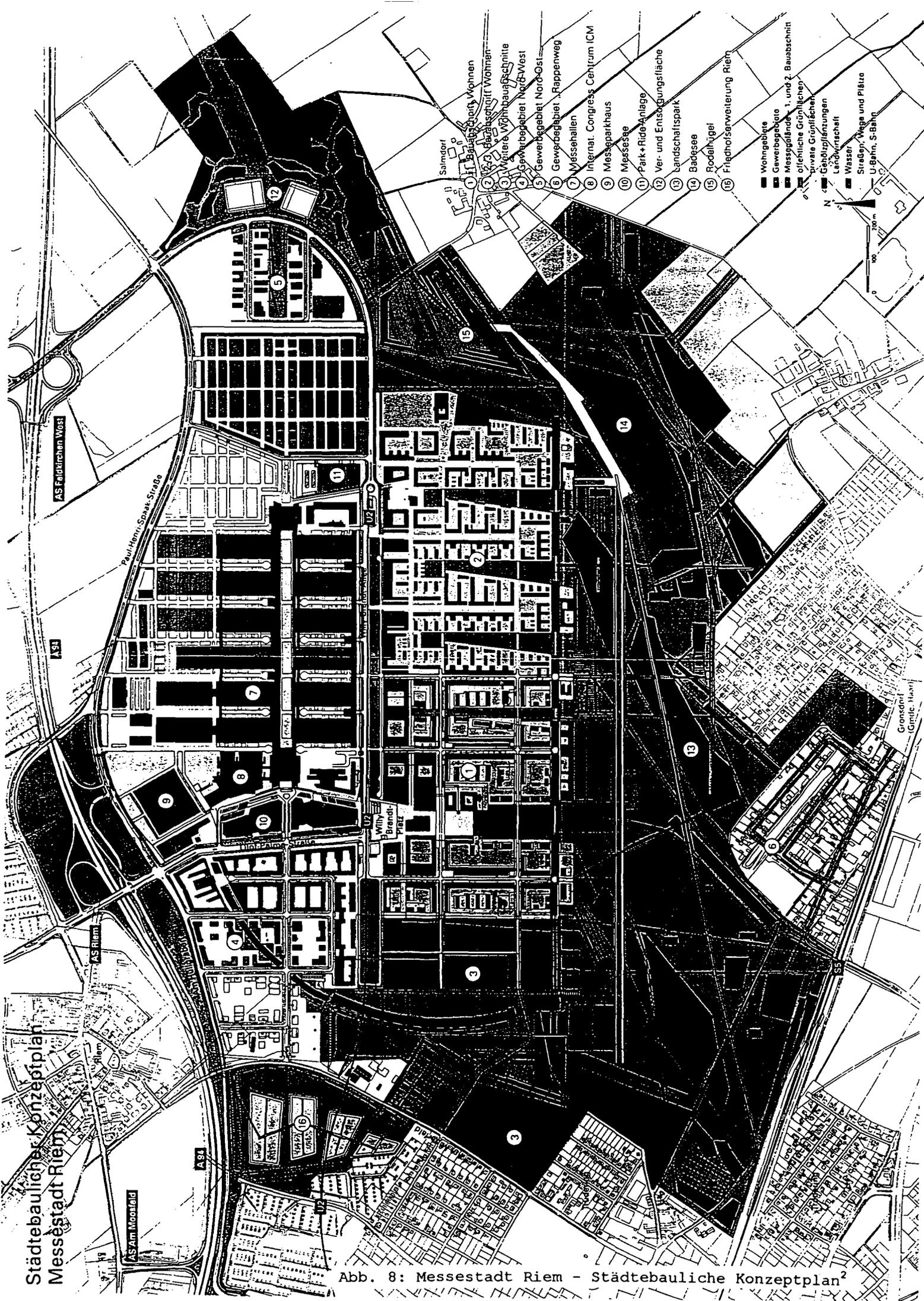


Abb. 8: Messstadt Riem - Städtebauliche Konzeptplan²

Zur Entwicklung des sehr großen Geländes standen ökologische Ziele ganz vorne. Ein Grünanteil von 50% soll im Rahmen eines Landschaftsparks realisiert werden. Die Planungen waren so auch von Anfang an ökologisch orientiert, dabei waren folgende Verfahren notwendig:

- städtebaulicher und landschaftlicher Ideenwettbewerb (Gesamtkonzept)
- Realisierungswettbewerb Neue Messe München
- Städtebaulicher und landschaftlicher Realisierungswettbewerb
- weitere Realisierungswettbewerbe zu infrastrukturellen Einrichtungen
- Umweltverträglichkeitsprüfung
- Sanierungs- und Freimachungskonzept
- Energiekonzepte
- Abfallwirtschaftskonzepte
- Umweltverträglichkeitsstudie und B-Plan
- Bebauungsplanung

3.2 Ausgangslage

Der sehr zentrumsnahe Flughafen München Riem konnte nicht mehr in der Masse vergrößert werden wie es aus wirtschaftlicher Perspektive Münchens passte. Mit dem Neubau des neuen Flughafens im Norden Münchens, wurden die gesamten Flugverkehrspisten und die dazugehörigen Gebäude für eine städtebauliche Neuentwicklung frei.

Mehrere vorbereitende Untersuchungen gingen der Gesamtplanung für die Messestadt Riem voraus. So z.B. eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein Gutachten über das Zusammenspiel der Elemente Wohnen, Gewerbe, Messe und Park. Auf den Erkenntnissen dieser Studien bauen sowohl die zahlreichen Konzepte, als auch die Wettbewerbe auf.

Für Investoren der öffentlichen Infrastruktur werden Ideen- und Realisierungswettbewerbe zum Teil auf internationaler Ebene ausgetragen. Auch private Investoren führen Architektenwettbewerbe durch, um bestmögliche Ergebnisse zu erhalten. Mit diesem Vorgehen verfolgt die Landeshauptstadt München eine Planungskultur, die für die Gesamtplanung ebenso wie für Teilbereiche des neuen Stadtteils inhaltlich und gestalterisch ein hohes Niveau sicherstellt.

Die Umsetzung der Planungsziele wird von der „Beratergruppe für Stadtgestaltung und Ökologie“, die sich aus anerkannten kompetenten Architekten und Landschaftsarchitekten sowie Stadträten zusammensetzt, begleitet. Ein wesentlicher Vorteil für die Umsetzung der mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung verknüpften Planungsziele ist, dass fast sämtliche zur Disposition stehenden Flächen in städtischem Grundbesitz sind. Dadurch ergibt sich die Chance, über die Festsetzungsmöglichkeiten von Bebauungsplänen hinaus, verschiedene Inhalte über Vereinbarungen in Grundstücksverträgen zu regeln.

Neben einzelnen Vorgaben aus den beschriebenen Konzepten wird in den Verträgen für den ersten Wohnungsbauabschnitt beispielsweise die Umsetzung von Gestaltungsleitlinien und eines Freiflächenrahmenplanes mit der verbindlichen Festlegung verschiedener Gestaltungselemente aufgenommen.

Auf Grund der Größe und Komplexität des Planungsgebietes wurde gleich zu Beginn eine Organisationsform entwickelt, die die Stadt München finanziell und organisatorisch von den Planungs-, Finanzierungs- und Koordinationsarbeiten freihält und nur die hoheitlichen Entscheidungen, die über den Stadtrat gehen, im Hause belässt. Die Gründung dieser privaten Maßnahmeträgerschaft wird im folgenden Kapitel näher betrachtet.

3.3 Besondere Planungs- und Entwicklungsstrategie

Fachleute, Öffentlichkeit und Entscheidungsträger werden konsequent in den Planungsprozess einbezogen. Dahinter steht die Überzeugung, dass Planen im Sinne von Nachhaltigkeit eine kontinuierliche Teamaufgabe ist, und nicht die Addition von Einzelleistungen mit abgeschlossenem Endergebnis. Qualität und Akzeptanz stehen im Vordergrund.

Über Informationen, Ausstellungen und Veranstaltungen werden Öffentlichkeit und Bürger weit über die formellen, gesetzlich geregelten Mitwirkungsverfahren hinaus in den Planungsprozess einbezogen. Die Stadt München hat ferner ein Beteiligungsprojekt ins Leben gerufen, das den Bürgern und Nutzern der Messestadt Riem besondere Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet. Mit einem eigenen Riem-Ausschuss, in dem alle Angelegenheiten der Messestadt gebündelt behandelt werden, hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München dafür Sorge getragen, dass Planung und politische Entscheidung nahtlos ineinander greifen. Vertreter des Stadtrates sind ihrerseits in den Fachgremien (z.B. Preisgerichte, Beratergruppen) der Messestadt vertreten.

3.3.1 Private Maßnahmeträgerschaft München-Riem-GmbH (MRG)

Als Ausgangslage zur Auslagerung finanzieller und organisatorischer Aufgabenbereiche sind sicherlich

die knappen Mittel der Stadt
der angespannte Wohnungsmarkt
der hohe Finanzierungsbedarf zu nennen.

Der hohe Finanzierungsbedarf für die Erschließung der 274 ha Bau- und Verkehrsflächen und der 282 ha Grün- und Freiflächen waren (ohne die Neue Messe) mit ca. 420 Mio. Euro beanschlagt worden. Da die zu erwartenden Ausgaben größer als die Einnahmen waren wurde das Modell einer Public-Private-Partnership angestrebt.

Die Organisation Stadt wäre für diese Aufgabe nicht ausreichend geeignet. Hierzu ist auch festzuhalten, dass private Organisationsformen neben den personal-wirtschaftlichen Vorteilen auch den Vorteil des Vorsteuerabzuges genießen. Die Ziele der Stadt waren kurzgefasst:³

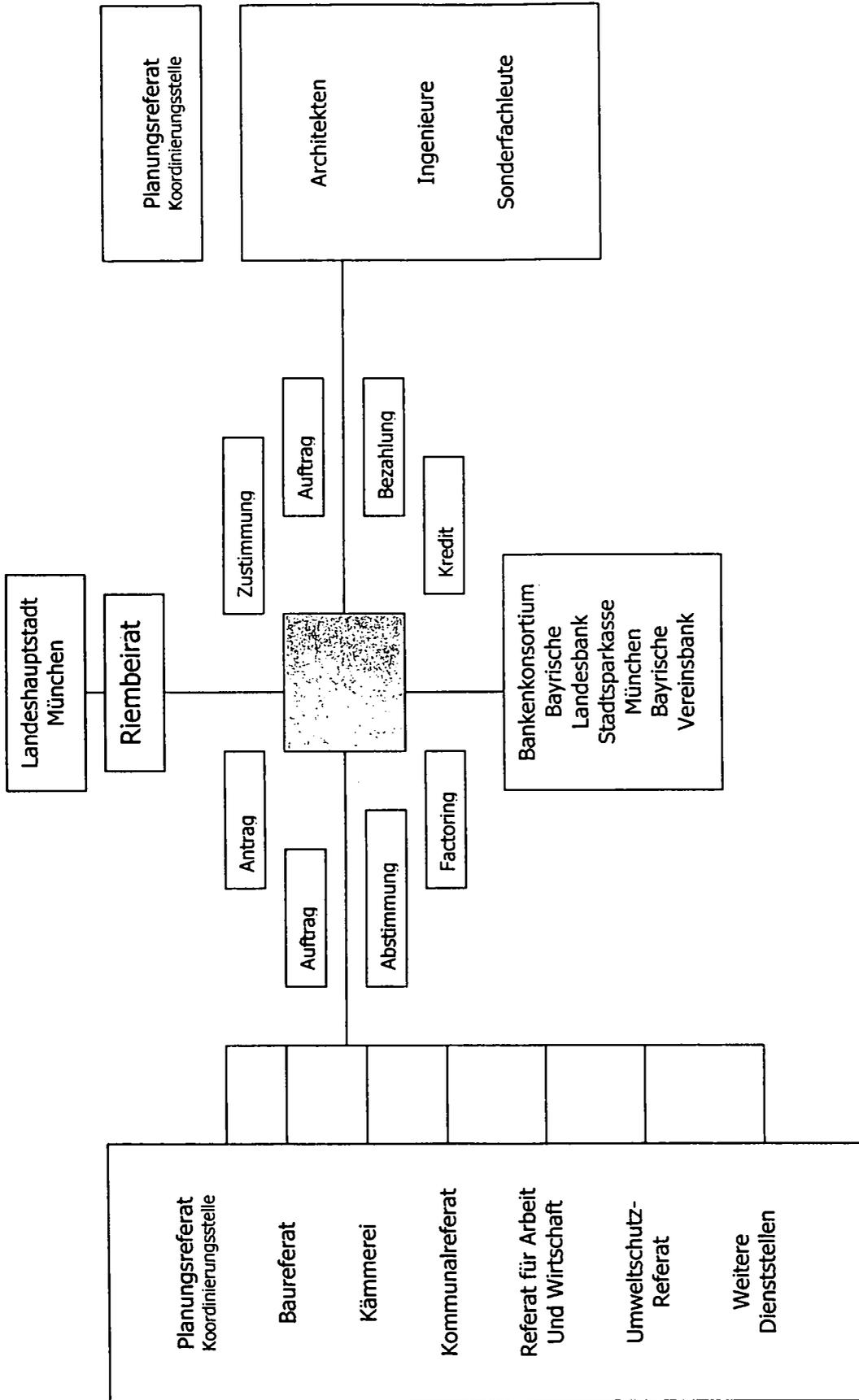
- Realisierung außerhalb des städtischen Haushaltes
- Finanzwirtschaftliche Vorteile
- Personalwirtschaftliche und organisatorische Vorteile
- Projektbezogene Abrechnung

Für die Realisierung dieses Projektes wurde also ein privatrechtliches Trägermodell entwickelt. Dazu führt die Landeshauptstadt München eine europaweite Ausschreibung der Maßnahmeträgerschaft München-Riem durch. Den Zuschlag aus dieser Ausschreibung erhielt eine Bietergruppe um die Bayrische Landesbank, der zur Gründung der MRG Maßnahmeträger München-Riem GmbH führte.

Vergleiche hierzu in der Anlage 3.1⁴ die Darstellungen zur Gesellschaft, Organisation-Organigramm, Aufgaben und dem Finanzierungsmodell.

In Anbetracht der Größenordnung und Komplexität des Projektes sowie der engen Terminvorstellungen wurde schon sehr frühzeitig über eine geeignete Organisation und Finanzierung der Gesamtmaßnahme Messestadt Riem nachgedacht. Die hierarchischen Verwaltungsstrukturen, die vielfältige Kompetenzverteilung auf verschiedene Dienststellen, die sehr eigenständige Ressortherrschaft der Referate sowie die politisch ausgerichteten Entscheidungsgremien der Stadt ließen den Schluss zu, dass die kommunalen Aufgaben dieses Großprojekt nur sehr schwer und unter erheblicher Terminverzögerung durch die Stadtverwaltung bewältigt werden könne. Die Vergabe möglichst vieler kommunaler Aufgaben, die städtebauliche Gesamtsteuerung, die Grundstücksverwertung und Steuerung der Finanzierung verbleiben bei der Stadt.

Die Aufgaben der MRG umfassen insbesondere die Erschließung sowie die Herstellung der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur. Hierzu zählt neben dem Bau der Strassen, Abwasserkanäle und öffentlichen Grünanlagen auch die Erstellung des Landschaftsparks, der Bau von Schulen, Kindergärten und Sportanlagen sowie z.B. auch der Bau eines neuen Friedhofes.



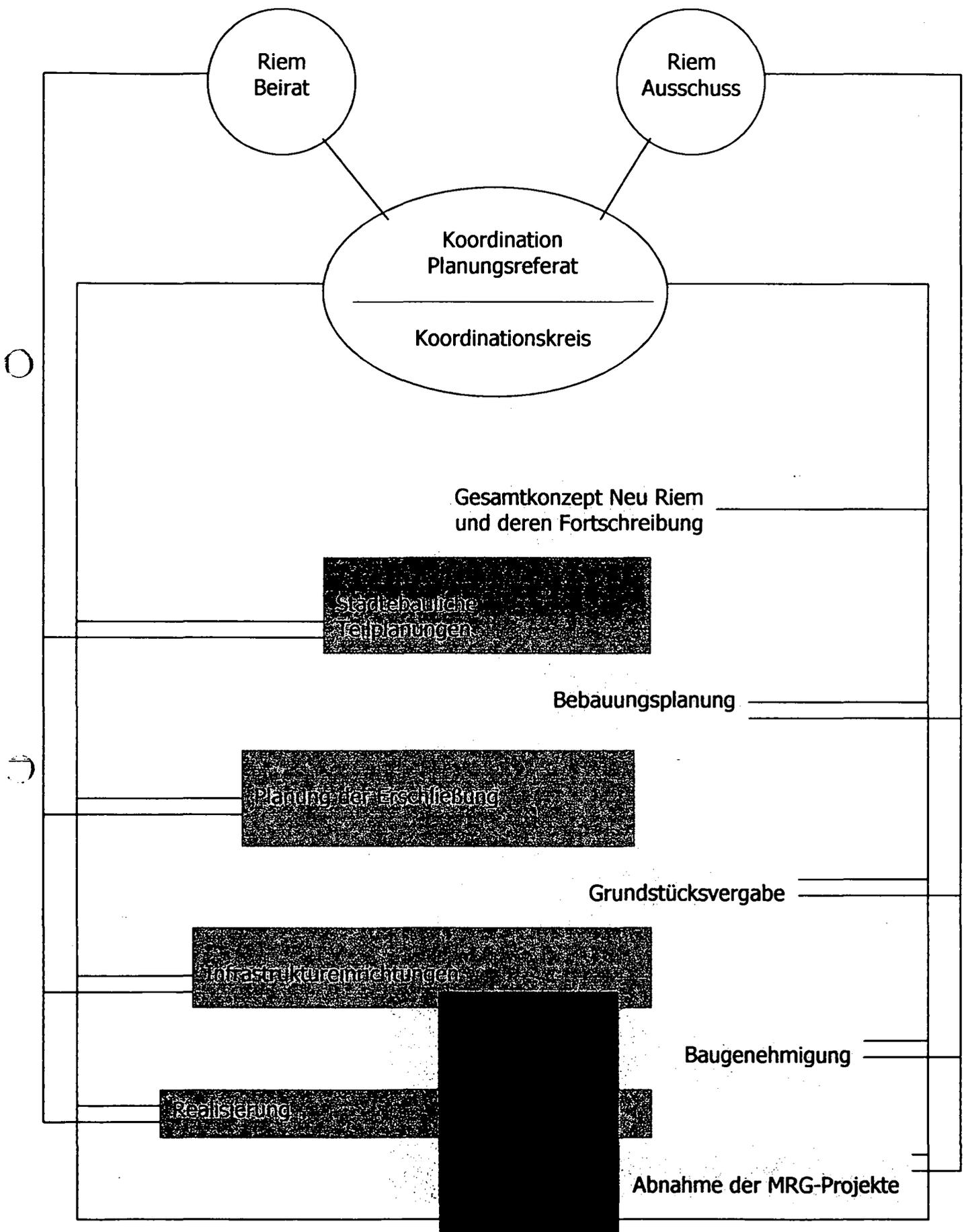


Abb. 10: Koordinationsmodell der Entwicklungsmaßnahme Riem⁶

Alle diese Aufgaben werden durch ein Bankenkonsortium unter Führung der Bayrischen Landesbank vorfinanziert. Während der Projektdauer leistet die Stadt München Finanzierungsbeiträge vor allem aus Grundstückserlösen und aus staatlichen Zuwendungen. Der sich am Ende der Gesamtmaßnahme ergebende Finanzierungssaldo wird zwischen Stadt und Finanzierungskonsortium ausgeglichen.

Die Wahrung der städtischen Interessen wird durch die enge Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und durch einen Beirat, dessen stimmberechtigte Mitglieder aus den Reihen des Stadtrates stammen, sichergestellt. Neben den vielfältigen organisatorischen, technischen und kaufmännischen Aufgaben, welche die MRG selbst erbringt, bedient sie sich für Planungsleistungen der Hilfe einer großen Zahl privater Ingenieur-, Planungs- und Architekturbüros sowie weiterer Sonderfachleute. Die Aufgaben des Wohnungs- und Gewerbebaus werden durch private Bauträger bzw. Bauherren wahrgenommen.

Die kritischen Betrachtungen des Projektleiters Dir. Theo Bauernschmidt; LBK München; 1997; anlässlich eines Fachseminars am Institut für Wohnungswesen, München, hierzu:⁷

„Durch das dargestellte Modell einer umfassenden Maßnahmeträgerschaft konnten von der MRG die bisherigen Infrastrukturmaßnahmen sehr frühzeitig und in guter Qualität verwirklicht werden. Auch die Auftragsvergaben an Dritte für verbleibende Aufgaben der Stadtverwaltung über die MRG trugen zu einer wesentlichen Vereinfachung und Beschleunigung bei. Dies trifft ebenfalls auf die Entscheidungen des Riem-Beirates (Vorlagefrist ca. 1 Woche) gegenüber Entscheidungen des Stadtrates (Vorlagefrist 7 Wochen) zu. Für den Riem-Ausschuss wurde allerdings fast bei allen Entscheidungen die vorgegebene Vorlagefrist verkürzt.“

Zwangsläufig treten auf Grund der eingangs dargestellten Verwaltungsstruktur Verzögerungen bei manchen, bei der Stadt verbleibenden Aufgaben auf, was zu unterschiedlichen zeitlichen Entwicklungsstadien (z.B. Infrastrukturerstellung einerseits und Wohnungsbau andererseits) führt und letztendlich ausgeglichen werden muss, vor allem auch um erhöhte Vorfinanzierungskosten weitgehend zu vermeiden.

Die Zusammenarbeit zwischen der MRG und der Stadt ist im allgemeinen gut. Mögliche Probleme werden durch die Koordinierungsstelle der Stadt und in der Entscheidungsfindung auf Stadtratsebene auf Grund der Personengleichheit in den beiden maßgeblichen Gremien gelöst. Die Reaktion der Kommunalpolitiker auf die neue Organisations- und Entscheidungsfunktion ist aus verschiedenen Beweggründen positiv.

Vergleiche hierzu auch die Anlage 3.2⁸, die ausführliche Aufgabenbeschreibung (Maßnahmenkatalog) der im Grundleistungsvertrag vereinbart wurde.

Massnahmeträgerschaft München-Riem
Vertragsbeziehungen

Verträge mit der Landeshauptstadt München

| Nr. | Vertragsbezeichnung | Vertragsparteien | Vertragsgegenstand |
|-----|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | Gesellschaftsvertrag | BABAG GBWAG | Satzung der Maßnahmeträger-Riem-Gesellschaft (MRG) |
| 2 | Ankaufsrecht für Gesellschaftsanteile | Bayrische Landesbank BABAG GBWAG | Jederzeitiges Recht der Landesbank zum Ankauf der Geschäftsanteile der jeweiligen Gesellschafter der MRG |
| 3 | Rahmenvertrag (RV) | LH München Bayrische Landesbank BABAG GBWAG MRG i.Gr. | Grundsätze der künftigen vertraglichen Regelungen, Aufzählung der in jedem Falle noch abzuschließenden Einzelverträge |
| 4 | Grundleistungsvertrag (GLV) | LH München SEW MRG | Aufgabenumfang, Aufgabendurchführung, Zusammen- wirken der Vertragspartner, Zusammenarbei mit Dritten Finanzierung, Vergütung, Haftung, Gewährleistung, Kündigung Abrechnung, Vertragsänderungen |
| 5 | Beiratsordnung (BO) | LH München MRG Zustimmung BABAG, GBWAG | Geschäftsordnung für den Beirat Liste der zustimmungspflichtigen Geschäftsvorfälle |
| 6 | Finanzierungsvertrag (FinV) | LH München Bayrische Landesbank zustimmend z.K. genommen: MRG | Finanzierungskonditionen, Rückzahlung |
| 7 | Bürgschaftsvertrag (BürgV) | LH München Bayrische Landesbank | Bürgschaft für die vertragsmäßige Verwendung von Mitteln, die die LH München an die MRG zahlt |
| 8 | Ausfallbürgschaft (Bürgschaftsurkunde) | Bayrische Landesbank | Bürgschaftsurkunde zum Bürgschaftsvertrag |
| 9 | Bestandsgarantievertrag | LH München Bayrische Landesbank | Verpflichtung der Landesbank, für die Dauer der Maßnahme- trägerschaft München-Riem eine direkte oder indirekte Mehr- heit an der MRG zu halten |
| 10 | Abwicklungsgarantie- vertrag | LH München Bayrische Landesbank | Verpflichtung der Landesbank, die Maßnahmeträgerschaft abzuwickeln und abzurechnen falls die MRG ausfällt |
| 11 | Schiedsvertrag (SV) | LH München Bayrische Landesbank BABAG GBWAG MRG | Schiedsvereinbarung abschließend für alle strittigen Fragen der Finanzierung und der Bürgschaften, vorläufig für alle sonstigen Streitfragen, sofern eine Partei den Schiedspruch innerhalb einer bestimmten Frist anfiicht. |
| 12 | Factoring Vertragswerk | Bayrische Landesbank MRG LH München | Regelung zum Verkauf der Forderungen der MRG an die LH München an das Bankenkonsortium |
| 13 | Kreditrahmenvertrag | Bayrische Landesbank MRG zustimmend z.K. genommen: Bayerngrund | Regelung zum maßnahmebezogenen Geldverkehrs, der über Bayerngrund abgewickelt wird. |
| 14 | Konsortialvertrag | Bayrische Landesbank BABAG GBWAG Bayerngrund | Zusammenarbeit innerhalb des Landesbankkonzern im Rahmen der Maßnahmeträgerschaft München-Riem |

3.3.2 Teamorientierte Planung und Beratergruppe für Stadtgestaltung und Ökologie

Teamorientierte Planung

Das Planen wird nicht als die lineare Addition verschiedener Einzelleistungen, sondern als integrierte Gesamtleistung der unterschiedlichen Fachrichtungen sowie der Auftraggeber und Benutzer verstanden. Dabei kommt dem Auftraggeber eine Schlüsselrolle zu, da er die Zielsetzungen im Bereich Ökologie und Energie vorgibt.

Im teamorientierten oder integralen Planungsansatz werden die Schwerpunkte neu gesetzt. Der Planungsaufwand in den ersten Phasen wird deutlich verstärkt, denn es gilt den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes in die Entscheidungen mit einzubeziehen. In dieser Planungsphase werden die Weichen für das Gebäude gestellt.

Lösungskonzepte stehen anstelle von Einzellösungen im Vordergrund. Im Team werden die unterschiedlichsten fachlichen Lösungsansätze verfolgt und auf ihre wechselseitigen Auswirkungen untersucht. Eine Entscheidung fällt erst gegen Schluss, und zwar im Sinne einer Kombination von Lösungsansätzen. Demgegenüber werden im konventionellen Ablauf schon sehr früh Lösungsvarianten ausgeschieden, ohne dass eine Kombination von Teillösungen gesucht wird.

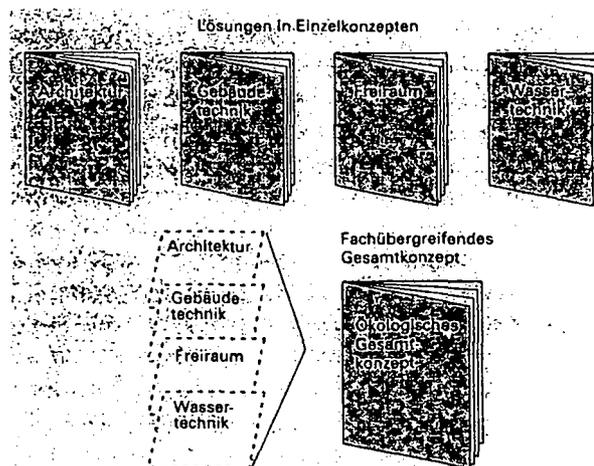


Abb. 12: Ökologisches Gesamtkonzept als Planungsziel¹⁰

Das zentrale Instrument des teamorientierten Planungsansatzes ist das **Projekt-Pflichtenheft**. In diesem werden in den ersten Planungsphasen Zielsetzungen und Anforderungen an das Bauprojekt formuliert. Der klar strukturierte Aufbau vermittelt allen Beteiligten eine projekturnfassende Übersicht. Projektziele und die zu erfüllenden Anforderungen werden durch klar formulierte Vorgaben für alle Beteiligten konkretisiert. Das Pflichtenheft hat dynamischen Charakter und wird entsprechend den Projektphasen laufend nachgeführt. Je nach Bauprojekt wird es ca. alle 6 Monate auf den neuesten Stand gebracht und mit den aktuellen Projektdaten verglichen. Das Projekt-Pflichtenheft hat in der Regel folgenden Aufbau und Inhalt:¹¹

- Präambel
- Übergeordnete Zielsetzungen des Bauherren
- Absicht der Bauherrschaft
- Funktion, Energie, Ökologie und Wirtschaftlichkeit
- Qualitätsmanagement
- Definition und Festlegung der wichtigsten Planungsinstrumente
- Energie
- Definition und Festlegung der energetischen Zielgrößen Wärme, Elektrizität und Wasser
- Materialökologie
- Materialien und Baukonstruktion
- Architektur
- Flächenbilanz, Wärmeschutz, Tageslichtnutzung, Raumklima, formale und organisatorische Qualität
- Gebäudetechnik
- Anforderungen und Vorgaben bezüglich Heizungsanlagen, RTL-Anlagen, Sanitäranlagen, Gebäudeleittechnik
- Freiraum
- Anforderungen an Bauplatz, Grundwasser, Versickerung, Altlasten, Bepflanzung
- Betrieb
- Anforderungen und Vorgaben an das Gebäudemanagement

Vergleiche auch die Planungs- und Instrumententabellen im Anlagen 3.3¹², die jede Stufe zu Planungsablauf, Entscheidungsfindung und Instrumenten ausführlich beschreibt.

Zur Gestaltung und Erreichen einer gewissen Sensibilität in der Planung der Gebäude und Freiräume wurden bestimmte Anregungsbroschüren verfasst. Da innerhalb der einzelnen Bauabschnitte verschiedene Bauträger und Architekten die Volumen gestalten, ist es Ziel gewisse Qualitäten, hier zum Beispiel für Eingangszonen und Freiraumabgrenzungen, zu erreichen. Ein Gesamtüberblick über diese Merkmale in der Nachbarschaft soll auch die Berücksichtigung und den Lösungsansatz für die betroffene Bauparzelle erleichtern. Vergleiche hierzu auch die Anlage 3.4¹³.

Beratergruppe „Stadtgestaltung und Ökologie“

Um die hohen gestalterischen und ökologischen Ansprüche, die an den neuen Stadtteil gestellt werden, über einen längeren Zeitraum sichern zu können, ist im §33 des Grundleistungsvertrages vorgesehen, Beratergruppen zu Fragen der Stadtgestalt und Ökologie einzusetzen. Sie sollen der „Abstimmung aller einzelnen Bauvorhaben mit den stadtgestalterischen und ökologischen Zielen der Stadtteilentwicklung im Interesse einer optimalen Umsetzung dieser Ziele bei der Realisierung“ dienen. „Sie sollen vor allem eine Begutachtung einschließlich aufzustellender und anzubringender Kunstwerke vornehmen.“

Darüber hinaus sollen die Beratergruppen auch die städtischen Dienststellen und die MRG in Fragen der Stadtgestalt und der Ökologie im Zusammenhang mit Planungen, die keinem förmlichen Genehmigungsverfahren unterliegen sowie in Fragen der Gestaltung der Erschließungsanlagen unterstützen. Wie der Begriff „Beratergruppe“ schon zum Ausdruck bringt, soll der Schwerpunkt der Tätigkeit die „Beratung“ im Sinne konstruktiver Kritik sein. Es werden dabei „Empfehlungen“ formuliert bzw. bei Wettbewerben mitgestimmt. Eine Rechtsverbindlichkeit erwächst durch ein Urteil nicht

Die Gruppe wird in zeitlichen Abständen von 2 Jahren immer wieder neu zusammengestellt und wird durch Persönlichkeiten aus dem Kreis freischaffender Architekten gebildet, die sich in monatlichen Abständen zusammenfinden um über einzelne Projekte zu beraten.

3.4 Merkmale und Bausteine der Planung

3.4.1 Maßnahmenkonzepte

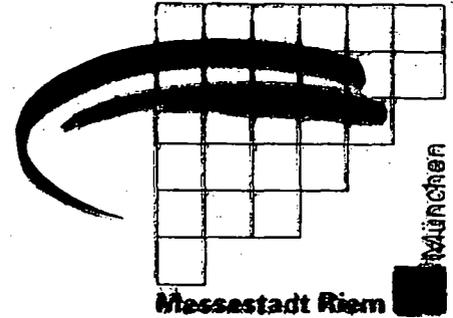
Die Ökologischen Bausteine dienen der Abstimmung sämtlicher Planungen mit der städtischen Verwaltung, den Verbänden, den Trägern öffentlicher Belange, den Bauträgern und der Information der Bürger. Sie geben konkrete Handlungsanweisungen und Planungsvorgaben für den neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Maßnahmenkonzepte stellen die Vertiefung der ökologischen Rahmenkonzepte dar.

Die erarbeiteten Konzepte basieren insbesondere auf folgenden Grundsätzen:

1. Berücksichtigung natürlicher Standortfaktoren
2. sparsamer und effizienter Umgang mit vorhandenen Ressourcen
3. Nutzungsmischung, Mehrfachnutzung und Flexibilität
4. Bauliche Dichte bei hoher Wohnqualität
5. Einfache, umweltverträgliche und kostengünstige Bauweise
6. nutzerfreundliche, umweltschonende und effiziente Technologien

Beratergruppe „Stadtgestaltung und Ökologie“

Ablaufschema



Für die Behandlung Ihres Projektes in der Beratergruppe für Stadtgestaltung und Ökologie sind einige Voraussetzungen notwendig; diese „Checkliste“ soll Ihnen dabei helfen:

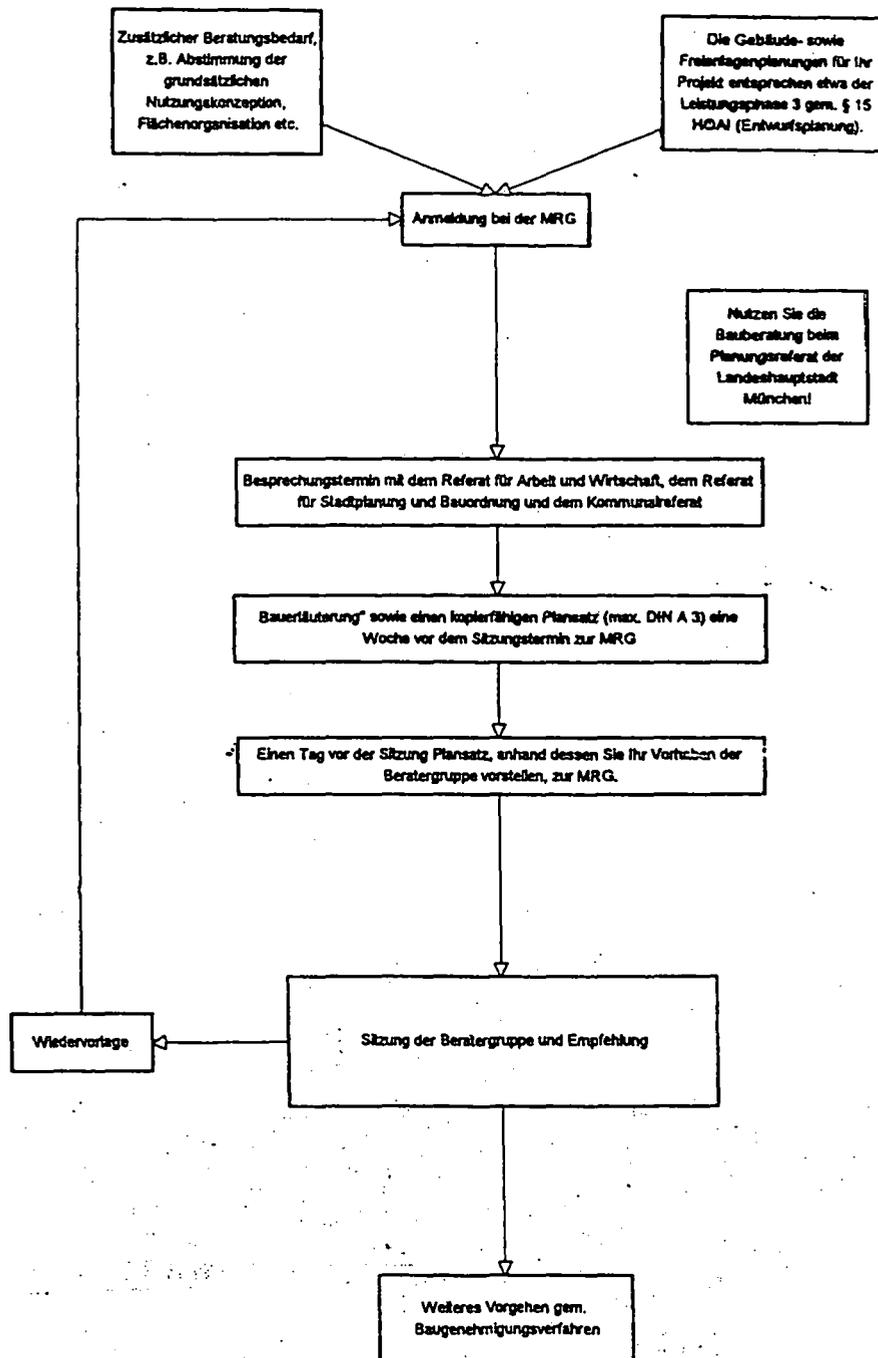


Abb. 13: Ablaufschema zur Projektberatung¹³

Folgende Ziele und Maßnahmenkonzepten wurden begründet:

Freiraumkonzept

Ziel des Freiraumkonzeptes ist es, die Anforderungen bezüglich des Stadtklimas, der Flächeneinsparung, der Erholung und des Naturschutzes zu benennen und räumlich in Einklang zu bringen.

Wasserkonzept

Ziel des Wasserkonzeptes ist es, den Wasserverbrauch so gering wie möglich zu halten und eine möglichst hohe Wasserqualität zu sichern.

Verkehrskonzept

Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, Emissionen wie Lärm oder Abgase zu vermindern und eine hohe Freiraumqualität zu sichern.

Energiekonzept

Ziel des Energiekonzeptes ist es, Energie sparsam, effizient und umweltfreundlich zu erzeugen und zu gebrauchen.

Freimachungskonzept

Ziel des Freimachungskonzeptes ist es, das Gelände unter Schonung erhaltenswerter Strukturen für die geplante Nutzung freizumachen und anfallende Materialien wieder zu verwenden.

Abfallwirtschaftskonzept

Ziel des Abfallwirtschaftskonzeptes der Stadt München ist es, das Abfallaufkommen zu reduzieren.

3.4.2 Wohnen, Freizeit, Grün

In der neuen Messestadt Riem werden bis zum Jahre 2010 in mehreren Bauabschnitten insgesamt rund 7.500 Wohnungen für 16000 Einwohner entstehen. Im 1. Bauabschnitt werden 2300 Wohnungen für rund 5000 Einwohner und ca. 900 Arbeitsplätze geschaffen. Die Realisierung des 1. Teilabschnittes ist bereits weit fortgeschritten und es sind schon große Teile bezogen. Auch die Vermarktung des 2. Teilabschnittes ist bereits beim Abschluss.

Das Herz des Stadtteils bildet das Urban-Entertainment-Center. Den Bewohnern des neu entstehenden Stadtteils dient es dabei als eigenständige City. Die Kombination aus hochwertigem Shopping-Erlebnis und Entertainment-Vielfalt ist die Antwort auf die sich wandelnden Freizeitbedürfnisse. Unter einem Dach kann man hier Einkaufen, Fitness, Gastronomie, Kino und Nachtlokale konsumieren.

Der Landschaftspark hat wesentliche Bedeutung für die Qualität des neuen Stadtteils. Mit einer Größe von 200 Hektar umfaßt er Erholungs- und Ausgleichsflächen. In den Park sind attraktive Naherholungseinrichtungen wie ein Badesee mit Strand und zwei Rodelhügel integriert. Das Aktivitätenband entlang der Nordkante des Parks wird intensiv gestaltet und genutzt. Hier sind verschiedene Themengärten, Biergärten, Spielplätze und andere Angebote vorgesehen. Der Grünanteil und der Nutzungsmix ist in folgender Tabelle gut beschrieben:

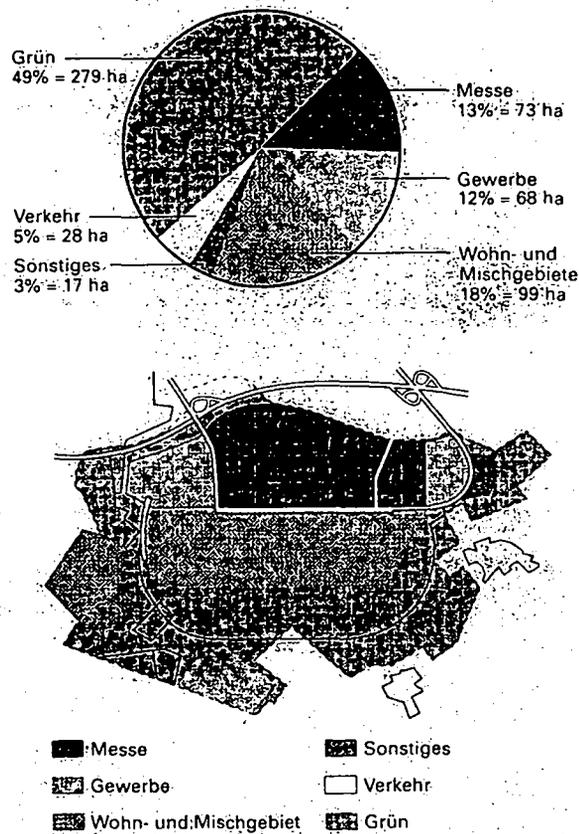
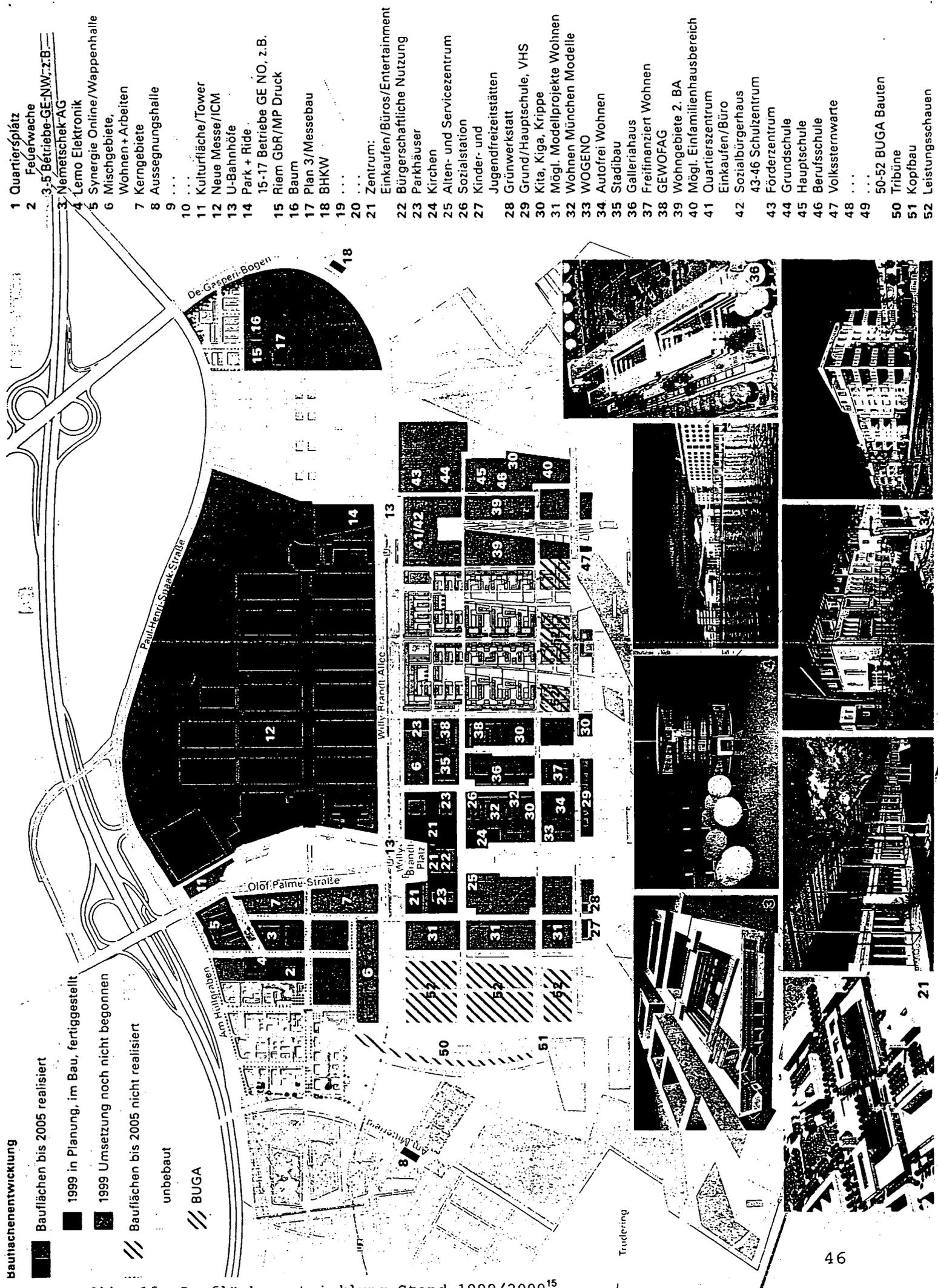


Abb. 14: Geplanter Flächennutzungsanteil¹⁵

Im Rahmen der Bundesgartenschau 2005 soll der gesamte Stadtteil, also neben dem Landschaftspark auch die Baugebiete, mit dezentralen Ausstellungspunkten und Veranstaltungen miteinbezogen werden. Durch Einbeziehung von Elementen einer Bauausstellung kann die Entwicklung eines attraktiven, lebenswerten Stadtteils nach den Grundsätzen der Agenda 21 umfassend gezeigt werden. Der Schwerpunkt liegt hier auf der Darstellung landschafts- und stadtplanerischer Themen. Zur Veranschaulichung der Bauflächenentwicklung vergleiche hierzu auch die folgende Abbildung Nr. 15.

3.4.3 Gewerbegebiete

Die Umsetzung des anspruchsvollen Planungszieles, Arbeiten und Wohnen in räumlicher Nähe zu ermöglichen, lässt sich an der Lage der Gewerbeflächen mit ihrem jeweiligen Nutzungsprofil ablesen. Dabei berücksichtigen die Planungen den Bedarf an unterschiedlichen Flächenqualitäten, um so die Entwicklung eines vielfältigen und modernen Branchenspektrums zu fördern. Im Zentrum steht die neue Messe München, die seit 1998 eröffnet ist. Gleich anschließend bietet das internationale Congress Center modernste Voraussetzungen zur Durchführung von Kongressen, Tagungen, Seminaren sowie messebegleitende Veranstaltungen.



baulichenentwicklung

- Bauflächen bis 2005 realisiert
- 1999 in Planung, im Bau, fertiggestellt
- 1999 Umsetzung noch nicht begonnen
- Bauflächen bis 2005 nicht realisiert
- unbebaut
- BUGA

- 1 Quartiersplatz
- 2 Feuerwache
- 3-5 Betriebe-GE-NW, z.B. Nemetschek-AG
- 4 Lemo Elektronik
- 5 Synergie Online/Wappenhalle
- 6 Mischgebiete
- 7 Wohnen + Arbeiten
- 8 Aussegnungshalle
- 9 ...
- 10 ...
- 11 Kulturfäche/Tower
- 12 Neue Messe/ICM
- 13 U-Bahnhöfe
- 14 Park + Ride
- 15-17 Betriebe GE NO, z.B. Riem GbR/MP Druck
- 16 Baum
- 17 Plan 3/Messebau
- 18 BHKW
- 19 ...
- 20 ...
- 21 Zentrum:
- 22 Einkaufen/Büros/Entertainment
- 23 Bürgerschaftliche Nutzung
- 24 Parkhäuser
- 25 Kirchen
- 26 Alten- und Servicezentrum
- 27 Sozialstation
- 28 Kinder- und Jugendfreizeitanlagen
- 29 Grünwerkstatt
- 30 Grund/Hauptschule, VHS
- 31 Kita, Kiga, Krippe
- 32 Mögl. Modellprojekte Wohnen
- 33 Wohnen München Modelle
- 34 WOGENO
- 35 Autofrei Wohnen
- 36 Stadtbau
- 37 Galleriahäuser
- 38 Freifinanziert Wohnen
- 39 GEWOFAG
- 40 Wohngebiete 2. BA
- 41 Mögl. Einfamilienhausbereich
- 42 Quartierszentrum
- 43 Einkaufsbüro
- 44 Sozialbürgerhaus
- 45 43-46 Schulzentrum
- 46 Förderzentrum
- 47 Grundschule
- 48 Hauptschule
- 49 Berufsschule
- 50 Volkssternwarte
- 51 ...
- 52 ...
- 50-52 BUGA Bauten
- 51 Tribüne
- 52 Kopfbau
- 52 Leistungsschauen

Abb. 15: Bauflächenentwicklung Stand 1999/2000¹⁵

Das Gewerbegebiet Nord-West ist als moderner Gewerbepark konzipiert, der den Bedürfnissen innovativer und wachstumsorientierter Branchen entgegenkommt. Insbesondere Betriebe aus dem Medien- und High-Tech-Umfeld sowie aus dem Bereich Umwelttechnik finden hier einen optimalen Standort. Bei der Parzellierung wird auf höchste Flexibilisierung geachtet.

Nördlich der Willy-Brand-Allee und südlich des Gewerbegebietes Nord-West liegt ein ca. 1,8ha großes Mischgebiet, an das sich westlich der Landschaftspark anschließt. Des Weiteren existiert ein südlich der Willy-Brandt-Allee und östlich des Willy-Brandt-Platzes gelegenes ca. 2,8ha großes Mischgebiet. Die unmittelbare Nähe zum Willy-Brandt-Platz als Mitte des neuen Stadtteils begünstigt die Entwicklung dieser Standorte. In den Mischgebieten werden Wohnungen und Gewerbebetriebe, die das Wohnen nicht wesentlich stören, untergebracht.

Im Gewerbegebiet Nord-Ost wird das klassische Gewerbegebiet entwickelt. Ausgelegt besonders für das verarbeitende Gewerbe, Großhandel und Transportgewerbe, mit direkter Anbindung an die Autobahn A94.

Das Kerngebiet „Arbeiten am See“ bietet optimale Chancen, sich als Standort für Verwaltung und Dienstleistungsbetriebe zu etablieren. Sowohl für Banken und Versicherungsunternehmen, die im Zentrum nur noch wenige Wachstumsmöglichkeiten haben, als auch Betriebe der Medienwirtschaft sowie für sonstige Dienstleister mit überwiegendem Bedarf an Büroflächen eröffnen sich hier interessante Entwicklungsmöglichkeiten.

3.4.4 Vertragsbeziehungen der Public-Private-Partnership

Um die festgesetzten Maßnahmen der Trägerschaft zu überschreiben bedarf es einem umfangreichen Vertragswerk, welches in der Abbildung 11 chronologisch aufgezeigt wurde. Der Aufgabenbereich der Maßnahmeträgerschaft wird im §2 des Grundleistungsvertrages folgendermaßen als Aufgabenbeschreibung oder Maßnahmenkatalog in der Anlage 3.5¹⁷ beschrieben. In der Anlage 2 sind in allen Einzelheiten dann die Leistungen der folgenden Abschnitte geregelt.

- Bestandsaufnahmen,
- Projektentwicklung und Organisation,
- die planerischen Leistungen,
- die Ausschreibung und Vergabe von Leistungen,
- Kosten + Abrechnung,
- Zusammenarbeit mit dem Beirat,
- Baudurchführung,
- Grundstücksverkehr + Erschließungskosten,
- Versicherungen,
- Abrechnung + Dokumentation,
- Leistungen im Zusammenhang mit Dritten und die Projektsteuerung

-
- ¹ vgl. Landeshauptstadt München (Hsg.) (2001): München Riem, Das Projekt – Planung und Realisierung, Broschüre, München 1/2001
- ² Quelle: Landeshauptstadt München (Hsg.) (2000): Messestadt Riem, Städtebaulicher Konzeptplan, Broschüre, München 9/2000
- ³ vgl. private Unterlagen des Herrn Kellerer der kaufmännischen Stabsstelle der MRG
- ⁴ Quelle: private Unterlagen des Herrn Kellerer der kaufmännischen Stabsstelle der MRG
- ⁵ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Abbildung „Messestadt Riem, Modell der Maßnahmeträgerschaft“, in: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus Eigenverlag, Aufsatz von Bauernschmidt, T./Danz, H. München. 7.10.1997, S. 11
- ⁶ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Abbildung „Koordinationsmodell Entwicklungsmaßnahme Riem“, in: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus, Eigenverlag, Aufsatz von Bauernschmidt, T./Danz, H. München, 7.10.1997, S. 6
- ⁷ aus: Bauernschmidt, T./Danz, H.: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus. Aufsatz; Eigenverlag; München, 7.10.1997, S.6
- ⁸ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Abbildung „Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 1.8.1994. §2 Aufgabenbeschreibung“, in : Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus, Eigenverlag, Anlage von Bauernschmidt, T./Danz, H. München, 7.10.1997, S. 6
- ⁹ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Abbildung „Vertragsbeziehungen Maßnahmeträgerschaft München-Riem“, in: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus, Eigenverlag, Aufsatz von Bauernschmidt, T./Danz, H. München, 7.10.1997, S. 12
- ¹⁰ Quelle: Landeshauptstadt München (1998): Ökologische Bausteine, Teil 2, Gebäude und Freiraum, Broschüre 2/1998, S. 10
Beschreibung: Die Phase Vorentwurf/Entwurf ist besonders für das Gesamtkonzept eines Gebäudes wichtig. Eine feine Abstimmung von Architektur, Freiraum, Gebäudeerschließung, Gebäudenutzung und Gebäudetechnik wird durch den vernetzten Entscheidungsprozess gefördert. Nicht konventionelle Lösungen in Einzelkonzepten (oben) sondern ein fachübergreifendes Gesamtkonzept (unten) im Team wird erarbeitet. Hier zeigt sich besonders gut, dass die Teamleistung mehr ist als die Summe von Einzelleistungen.
- ¹¹ vgl. Landeshauptstadt München (1998): Ökologische Bausteine, Teil 2, Gebäude und Freiraum, Broschüre 2/1998, S. 11
- ¹² Quelle: Landeshauptstadt München (1998): Ökologische Bausteine, Teil 2, Gebäude und Freiraum, Broschüre 2/1998, Anhang
- ¹³ Quelle: Landeshauptstadt München (2001): Schriftenreihe Nr. 10: Messestadt Riem, Eingangszonen, Nr. 11: Messestadt Riem, Freiraumabgrenzungen, München
- ¹⁴ Quelle: private Unterlagen des Herrn Kellerer der kaufmännischen Stabsstelle der MRG
- ¹⁵ Quelle: Landeshauptstadt München (1995): Ökologische Bausteine, Teil 1, Geplante Flächennutzungen Messestadt-Riem, München, S. 7
- ¹⁶ Quelle: Landeshauptstadt München (2002), Informationsblatt, Stadtplanung München
- ¹⁷ Quelle: Landeshauptstadt München (1995): Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 01. August 1995

Darstellungen zur Gesellschaft, Organisation-Organigramm,
Aufgaben und dem Finanzierungsmodell:

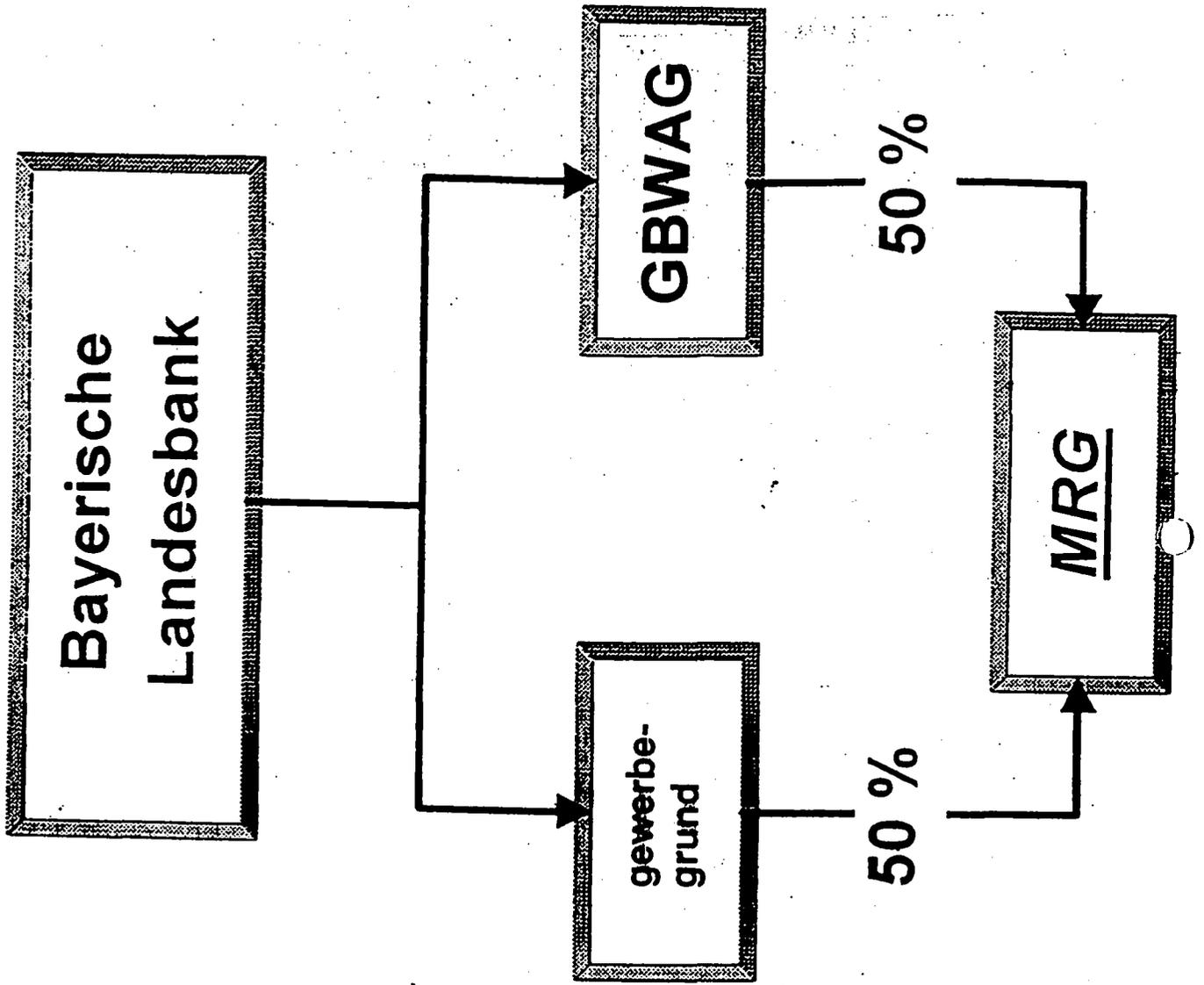
Bayrische Landesbank

Organigramm

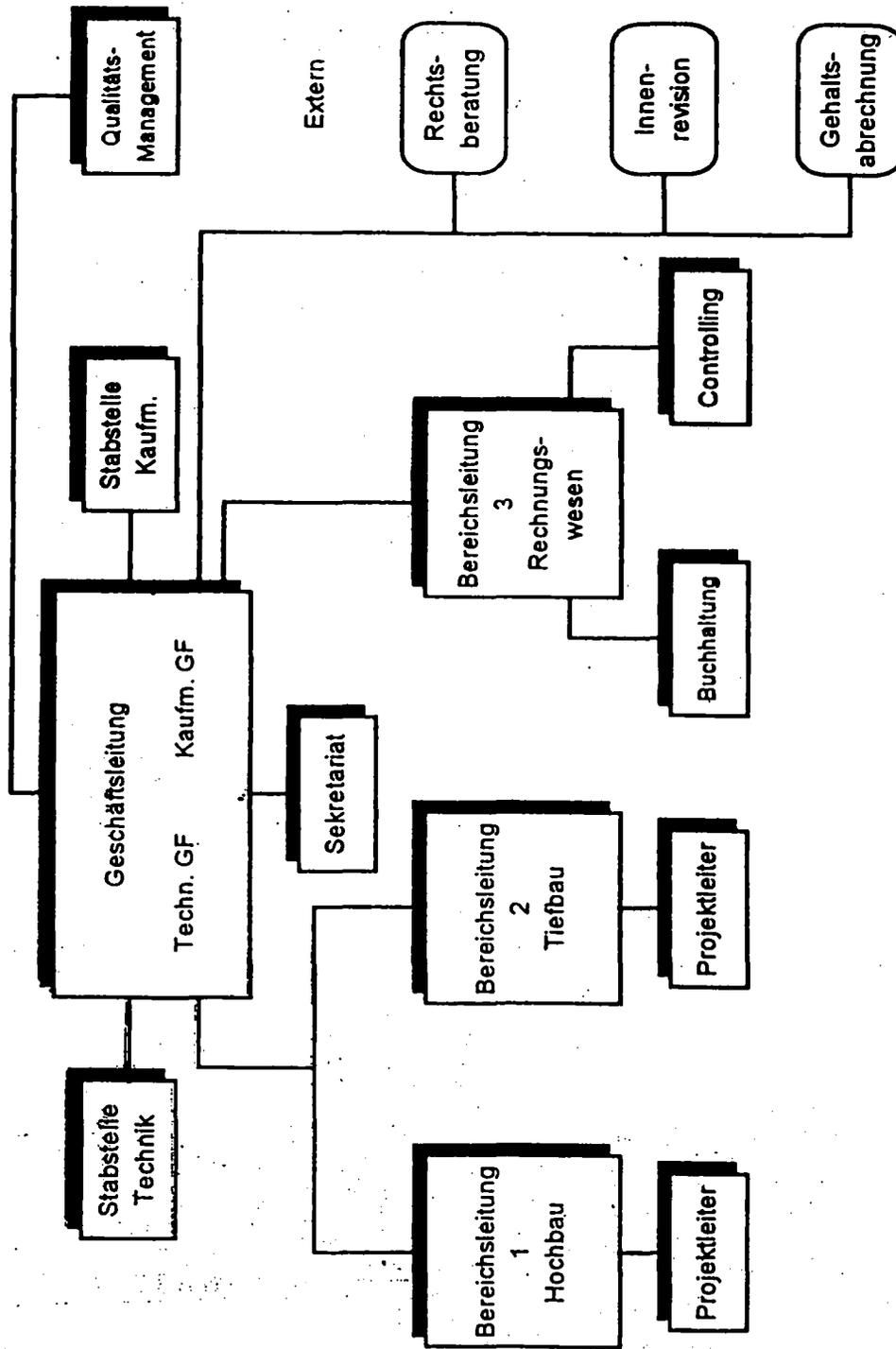
Aufgaben der MRG

Finanzierungsmodell der Massnahmeträgerschaft Messestadt Riem

Quelle: aus privaten Unterlagen des Herrn Kellerer der kaufmännischen Stabsstelle der MRG.



Organigramm



MRG

MRG

Aufgaben der MRG

Planung

Herstellung

Finanzierung

der

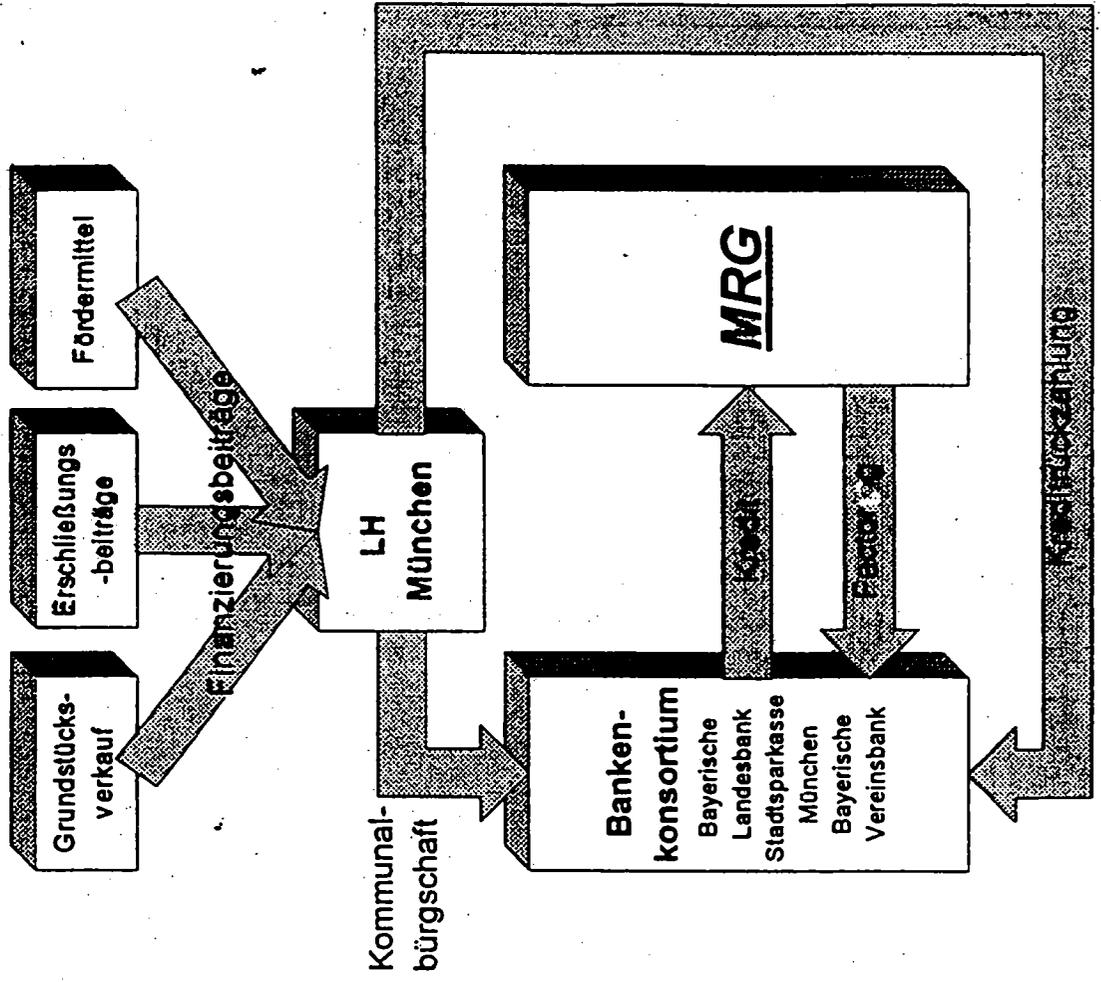
↑ technischen

↑ sozialen

↑ kulturellen

Infrastruktur

Finanzierungsmodell der Maßnahmetrögerschaft Messsestadt Riem



Die ausführliche Aufgabenbeschreibung (Maßnahmenkatalog) der im Grundleistungsvertrag vereinbart wurde.

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Abbildung „Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 1.8.1994. §2 Aufgabenbeschreibung“ aus: Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung: Aktuelle Probleme der Stadtplanung und des Städtebaus. Eigenverlag. Anlage von Bauerschmidt, T./Danz, H. München. 7.10.1997. S. 6.

- 1 Die MRG führt ihre Aufgaben als Massnahmeträger mit dem Ziel einer wirtschaftlichen, zügigen und städtebaulich optimalen Vorbereitung und Verwirklichung der im städtebaulichen und landschaftlichen Gesamtkonzept Neu-Riem in der jeweils fortgeschriebenen Fassung bzw. in den Bebauungsplänen für das Vertragsgebiet vorgeschriebenen Festlegungen und Einrichtungen durch. Die Stadt unterstützt dabei die MRG, indem sie ihr alle erforderlichen Daten und Informationen zur Verfügung stellt und die für die Planung und Durchführung der einzelnen Maßnahmen notwendigen Entscheidungen rechtzeitig trifft.
- 2
 - 2.1 im eigenen Namen alle für das Vertragsgebiet vorgesehenen Erschließungsanlagen gem. §127 Abs. 2 BauGB einschließlich der zugehörigen Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen, unabhängig davon, ob es sich beitragsfähige oder nicht beitragsfähige Anlagen handelt.
 - 2.2 im Namen der Stadt
 - 2.2.1 Bestandsaufnahmen soweit noch notwendig
 - 2.2.2 Freimachung der öffentlichen Flächen sowie der Flächen für Gemeinbedarf, der künftigen Bauflächen sowie der Flächen für die äußere Erschließung, soweit diese Maßnahmen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen, soweit noch notwendig,, jedoch ohne die Flächen für das künftige Messegelände,
 - 2.2.3 Im Zuge der Freimachung Fortsetzung der Altastenerkundung, -beseitigung bzw. -sanierung sowie der Wiederverwertung von auch aus Abbrucharbeiten gewonnenem Material, soweit noch notwendig.
 - 2.2.4 Alle Anlagen der öffentlichen Stadtentwässerung
 - 2.2.5 Die öffentlichen Grünflächen, selbständige Kinderspielplätze, sonstige Freiflächen und Wasserflächen, die Errichtung von Brücken, soweit diese Anlagen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen,
 - 2.2.6 Die Anlagen für die Abfallentsorgung,
 - 2.2.7 Die Park- und Ride-Anlagen
 - 2.2.8 Die Friedhofsanlagen
 - 2.2.9 Die äußere Verkehrserschließung und -anbindung, soweit diese Anlagen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen,
 - 2.2.10 Die Anlagen der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie sonstige städtische Hochbauten wie - Schulen, Kindergärten, Sportanlagen, kulturelle Einrichtungen, Einrichtungen des sozialen Bedarf (Alten- und Service-zentrum), Feuerwehrgerätehäuser und Feuerwachen, soweit die Stadt Bauherrin dieser Einrichtungen ist.
 - 2.2.11 Maßnahmen, Anlagen und Bauten für eine ökologische Bauausstellung, eine Gartenausstellung oder vergleichbare Ausstellungen.
 - 2.3 Die MRG wird bei der Bodenordnung und beim Grundstücksverkehrs mitwirken, sofern und soweit die Stadt dies wünscht.
 - 2.4 Die MRG wird bei förmlichen planungsrechtlichen Verfahren sowie bei der Fortschreibung des städtebaulichen und landschaftlichen Gesamtkonzeptes in geeigneter Weise mitwirken bzw. die Stadt unterstützen, sofern und soweit die Stadt dies wünscht. Die MRG veranlasst und leitet sonstige städtebauliche Planungen und die verfahrenstechnische Gesamtabwicklung.
 - 2.5 Die MRG übernimmt die Organisation der Öffentlichkeitsarbeit und wirkt bei dieser mit
- 3 Im Rahmen des Gesamtprojektes hat die MRG die Aufgabe,
 - 3.2 zwischen den Grundstückseigentümern, Bauherren und Bauträgern sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung und Durchführung der Hochbauten (z.B. öffentlich geförderten und frei-finanzierter Wohnungsbau, Gewerbebau, Einkaufszentren, öffentlichen Hochbauten) und der Freifläche neben der Gestaltung der Erschließungsanlagen im Interesse einer optimalen städtebaulichen Gestaltung und ökologischen Entwicklung koordinieren. Hierunter fallen auch gestalterische und sonstige Fragen, die über die Aussagen der Bebauungspläne hinausgehen.
 - 3.3 Soweit andere Träger im Zuge der Erschließung des Vertragsgebietes öffentliche oder private Einrichtung zur Versorgung mit Wasser, Energie, öffentlichem Verkehr sowie Telekommunikationsanlagen herstellen, wird die MRG koordinierend und spartenführend tätig werden.
- 4 Bei der Durchführung des Maßnahmenkataloges hat die MRG die in Anlage 2 niedergelegten originären Leistungen zu erbringen. Soweit die MRG Leistungen oder erbringen lässt, die über den Umfang der originären Leistungen hinausgeht, sind die entsprechenden Kosten Maßnahmekosten.
- 5 Die Stadt kann in besonders begründeten Ausnahmefällen Baumaßnahmen der Nr. 2.1 und Nr. 2.2 selbst durchführen. Die Übertragung auf Dritte ist jedoch während der Geltung dieses Grundleistungsvertrages ausgeschlossen. Führt die Stadt eine Baumaßnahme selbst durch, wird diese nach den Regelungen des Finanzierungsvertrages und dieses Grundleistungsvertrages finanziert.
- 6 Unabhängig davon werden Stadt und MRG prüfen, ob, inwieweit du auf welche Weise die MRG fachlich geeignete Stellen der Stadt oder der als Eigenbetriebe geführten Werke mit der Planung und Durchführung von Maßnahmen dieses Kataloges beauftragen kann.

Planungs- und Instrumententabellen nach Phasen

Quelle: Landeshauptstadt München: Ökologische Bausteine. Teil 2. Gebäude und Freiraum. Broschüre 2/1998.
Anhang

Phase 2/4 Vor-Entwurfs-Teil-Entwurfsplanung
 Phase 5/7 Ausführung-Planung-Vergabe
 Phase 8/9 Objektüberwachung-dokumentation

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Festlegen des Projektes mit Raumprogramm /Wohnungsgemeinde unter Berücksichtigung von: Empfehlungen der Beratergruppe „Stadtgestaltung und Ökologie“ Besonnung, Beschattung Gebäude und Freiraum | <ul style="list-style-type: none"> Wurde bei der Überbauung auf eine möglichst geringe Versiegelung geachtet? Sind die Lage der Gebäude sowie Gebäudehöhen/-abstände auf die passive Nutzung der Solarenergie ausgerichtet? Lassen die geplanten Wohn- und Arbeitsflächen flexible Umnutzungen zu? Wurde die Bebauung auf kritische Stellen hin untersucht (Einblicke, Beschattung, Lärm etc.)? Wie sind die Übergänge zwischen Gebäude und Freiraum gelöst? | <ul style="list-style-type: none"> Vorgaben der Stadt München für das gewünschte Wohnungsgemeinde ÖB I + ÖB II Sonstige planerische und gestalterische Konzepte |
| <ul style="list-style-type: none"> Geometrische Umsetzung der Ordnungsprinzipien auf die Wohnungstypen und -größen Festlegen des Gebäudetypus für Gewerbe und Dienstleistung Integration der Gebäudetechnik Freiraumplanung am Gebäude Materialwahl | <ul style="list-style-type: none"> Ist eine hohe Qualität der Wohnungen gewährleistet (individueller Charakter der Wohnungen durch Gartenanteil, Dachterrasse etc.)? Wurde die Zonierung der Räume entsprechend den Nutzungen (Wärme-, Lichtbedürfnisse) vorgenommen? Welches Ordnungsprinzip und welche Konstruktions- und Ausbaustar wurden angewendet (Materialübergänge, Spannweiten, Anschluß an spätere Bauetappen)? Wie wurden die wichtigsten Materialien und Konstruktionen bestimmt? Funktioniert in den Gewerbe- und Dienstleistungsbauten die Klimatisierung mit natürlichen Mitteln? | <ul style="list-style-type: none"> Virtuelle räumliche Darstellung der Gebäude in 3D mit Besonnung, Beschattung, Lichtnutzung Simulationsmodelle für den Raumkomfort Materialliste SIA D0123 „Hochbaukonstruktionen nach ökologischen Gesichtspunkten“ |
| <ul style="list-style-type: none"> Planung sämtlicher Details nach ökologischen Prinzipien (Übergänge, Abdichtungen etc.) Planung des Bauprozesses Produktwahl | <ul style="list-style-type: none"> Wird die Verarbeitung der Materialien auf der Baustelle überprüft? Sind alle Beteiligten über die qualitativen Zielsetzungen informiert? Entsprechen die gewählten Produkte den ökologischen Kriterien über den gesamten Lebenszyklus von der Herstellung, über Verarbeitung und Erneuerung bis zur Entsorgung? | <ul style="list-style-type: none"> Ökologisches Bauen auf städtischen Grundstücken SIA D0123 „Hochbaukonstruktionen nach ökologischen Gesichtspunkten“ Kontakte mit Firmen |
| <ul style="list-style-type: none"> Information über energetisch und ökologisch optimale Nutzung der Gebäude Detaillierte Plan-dokumentation | <ul style="list-style-type: none"> Welche Informationsmittel werden eingesetzt zu den Themen Lüftung, Sommer-/Winterbetrieb, Warmwasser, Wintergarten, Materialpflege, Gartenpflege? Wie wird die systematische Instandhaltung (Abnutzung, periodischer Erneuerungsbedarf) gewährleistet? | <ul style="list-style-type: none"> Checklisten und Abnahmeprotokolle „Geplante Instandhaltung“, Hrsg. Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung (LBB), Aachen |

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Festlegung der energetischen Zielsetzungen im Projekt-Pflichtenheft Niedriger Energieverbrauch Kompakter Baukörper Wenig Gebäudetechnik Passive Solarenergienutzung | <ul style="list-style-type: none"> Soll das Gebäude einen Heizwärmebedarf für Niedrigenergiebauweise aufweisen? Soll das Gebäude einen Elektrizitätsbedarf im Bereich der Zielgröße nach der Empfehlung SIA 380/4 aufweisen? Welche Methode der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ist für Variantenvergleiche vorgesehen? Welcher Einsatz von erneuerbaren Energien (passive Maßnahmen) ist vorgesehen? | <ul style="list-style-type: none"> Projekt-Pflichtenheft Wärmeschutzverordnung 95 Empfehlung SIA 380/4 Elektrizität im Hochbau |
| <ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung der gebäudetechnischen Konzepte auf der Grundlage der energetischen Zielsetzungen im Projekt-Pflichtenheft Erstellen von Variantenvergleichen aufgrund von Simulations- und Energiebilanzierungsrechnungen Darstellen des Zusammenspiels von Gebäudetechnik und Gebäude im Energiekonzept | <ul style="list-style-type: none"> Wurde eine Energiebilanz (Wärme, Elektrizität) erstellt und die vorgegebenen Energiekennwerte überprüft? Sind die Raumtiefen der Hauptnutzung (z.B. Wohnräume, Büros, Werkstätten) < 6m? Wurden bei der Fassade der sommerliche Wärmeschutz und die intensive Tageslichtnutzung berücksichtigt? Wurden passive Solarsysteme (z.B. transparente Wärmedämmung) in die Gebäudearchitektur integriert? Sind die Technikräume dezentral angeordnet? Wurden kurze technische Versorgungswege (z.B. Warmwasser-Leistungen) geschaffen? Ist der Bedarf für die eingeplanten raumluft- und kältetechnischen Anlagen gegeben? | <ul style="list-style-type: none"> Projekt-Pflichtenheft Energiekonzept Simulationen (Tageslicht, Raumtemperatur) Energiebilanzen (Wärme, Elektrizität) |
| <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der Anlagenkonzepte (z.B. Heizung, Raumlufttechnik, Sanitär) auf Energie- und Kosteneinsparungsmöglichkeiten Definieren der energierelevanten Vorgaben für die Ausschreibung Vorbereitung des Energiemeßkonzeptes und der energetischen Betriebsoptimierung | <ul style="list-style-type: none"> Wurde eine Energiebilanz (Wärme, Elektrizität) erstellt und die vorgegebenen Energiekennwerte überprüft? Wurden helle Farben in den Räumen verwendet? Liegt die Warmwassertemperatur unter 60°C? Sind mechanische Lüftungsanlagen mit einer Wärmerückgewinnung ausgerüstet und wurden die Luftleistungen optimiert? Ist ein nutzungsgerechtes Beleuchtungskonzept mit tiefen spezifischen Anschlußleistungen realisiert worden? Wurden Geräte mit tiefem Energieverbrauch evaluiert? | <ul style="list-style-type: none"> Projekt-Pflichtenheft Energiekonzept Energiemeß- und Zahlkonzept Betriebsoptimierungskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> Vorbereiten und durchführen der Inbetriebnahme, der Abnahmen und der integrierten Tests Einführung des Energiemanagements Unterstützung des Nutzers im Hinblick auf einen energiegerechten Betrieb | <ul style="list-style-type: none"> Sind die Inbetriebnahme und die Abnahme sowie die integrierten Tests vorbereitet? Ist die Einführung des Energie-Controlling auf der Gebäudeleittechnik vorbereitet? Werden bei großen Elektrizitätsverbrauchern (z.B. Geräte, Ventilatoren) Abnahmemessungen durchgeführt? Wurde eine benutzerfreundliche Bedienungs- und Wartungsanleitung erstellt? | <ul style="list-style-type: none"> Terminplan für die Inbetriebnahme Abnahmeprotokolle Komplette Betriebs- und Wartungsanleitung Benutzerhandbuch auf der Grundlage des Projekt-Pflichtenheftes EDV-unterstütztes Energie-Controlling |

Phase 1/2 Vorarbeiten
 Phase 3/4 Ausführungsplanung
 Phase 5/6 Ausführung
 Phase 7/8 Objektüberwachung
 Phase 9 Dokumentation

Boden-Untergrund

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Festlegung der Zielsetzungen zu Boden und Untergrund: Unberührte Bodenflächen belassen Material wiederverwenden Umweltgerechte Baustellenorganisation | <ul style="list-style-type: none"> Welche Flächen bleiben unberührt, welche können geschützt werden? Wo können Lagerflächen sein (z.B. auf Wegen bzw. über Tiefgarage)? Gibt es Geländemodellierungen, Tiefgaragen, Keller, etc.? Wie kann der Versiegelungsgrad minimiert werden? Wo liegen die Leitungstrassen? Wie sieht der Baugrund aus, welche Materialien können wiederverwendet werden? Wie ist die Baustelle erschlossen? | <ul style="list-style-type: none"> Bauzeitenplan Baugrundgutachten Bestandsplan: Geländehöhen, Grundwasser, Leitungstrassen, Vegetation |
| <ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung des Konzeptes für Boden und Untergrund Gestalterische und inhaltliche Abstimmung mit dem Freiraum, Energie- und dem Wasserkonzept Variantevergleich mittels Simulation und Massenbilanzierung | <ul style="list-style-type: none"> Ist Flächenschutz vorgesehen und wie sieht dieser aus? Sind genügend Versickerungs- und Grünflächen vorgesehen? Sind die Modellierungen minimiert? Wie wird das Geländeniveau geplant? Welche Gründungstiefen liegen vor? Können Funktionen gebündelt werden? Wie wird Material wiederverwendet? Liegt die Baustelleneinrichtung zentral und auf bereits versiegelten Flächen? | <ul style="list-style-type: none"> Plan zur Baustelleneinrichtung Erdmassenkonzept Konzept zur Substratverwendung Geländesimulation Versickerungskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> Detaillierung des Konzeptes zu Boden und Untergrund Prüfung von Auf- und Abtrag anhand einer genauen Massenberechnung Beschreibung der umweltgerechten Baustellenorganisation im Leistungsverzeichnis | <ul style="list-style-type: none"> Ist Flächenschutz ausgeschrieben? Sind die Massen nach Qualitäten getrennt gelagert und wiederverwendet? Sind die Massen ausgeglichen? Sind Materialien entsprechend der Nutzung eingesetzt? Ist der Baustellenablauf umweltgerecht organisiert? | <ul style="list-style-type: none"> Mengen- und Massenberechnung, Bilanzierung Baustellenplan- und konzept |
| <ul style="list-style-type: none"> Kontrolle der Sicherungsmaßnahmen und Baustelleneinrichtung Steuerung des Bauablaufes Überprüfung der Massen Information für den Nutzer in Hinblick auf den richtigen Umgang mit dem Boden | <ul style="list-style-type: none"> Sind die Sicherungsmaßnahmen ausreichend? Ist die Bilanzierung ausgeglichen? Sind die Baustoffe richtig gelagert und wiederverwendet? Sind Lagerflächen ausreichend gesichert? Ist die Vermeidung der Baustoffeinträge bei Bau und Betrieb gesichert? Sind die Bewohner ausreichend informiert? | <ul style="list-style-type: none"> Kontrolle der Bilanzierung anhand der Abnahmeprotokolle Baustellenbuch Benutzerhandbuch DIN 18 915 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau; Bodenarbeiten“ |

Freiraum

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Festlegung der Zielsetzungen zu Freiraum: Pflanzen als kleinklimatischer Faktor Natürliche Ressourcen optimieren Mit Pflanzen Räume schaffen Freizeit und Erholung Frühzeitige Planung und Pflanzung Fachgerechte Pflege | <ul style="list-style-type: none"> Sind die natürlichen Ressourcen optimal genutzt? Ist das Freiraumsystem vollständig vernetzt und barrierefrei? Sind die Freizeitbedürfnisse der Nutzer ausreichend berücksichtigt? Welche Grün- und Freiflächen grenzen an das Baugebiet an? Ist mit der Planung und Pflanzung frühzeitig begonnen worden? Ist eine fachgerechte Pflege gewährleistet? | <ul style="list-style-type: none"> Bestandsplan Gutachten zur ökologischen und naturschutzfachlichen Wertigkeit |
| <ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung des Konzeptes für den Freiraum Abstimmung der ökologischen Aspekte mit dem Bauherrn Gestalterische und inhaltliche Abstimmung mit den anderen Gewerken Abstimmung mit den Fachplanern und Behörden Variantevergleich mittels Ökobilanzen Darstellung der ökologischen Maßnahmen im Genehmigungsplan | <ul style="list-style-type: none"> Sind ausreichende Schutzmaßnahmen für den Bestand vorgesehen? Welche Elemente enthält der Freiraum? Sind Festsetzungen der Grünordnung und des Freiflächenrahmens berücksichtigt? Nach welchen Kriterien sollen die Materialien im Freiraum ausgesucht werden? Wo sind die Schnittstellen Gebäude und Freiraum? Wie sieht das Höhen- und Massenkonzept aus? Wieviel Geld wird für die Freiflächengestaltung bereitgestellt? | <ul style="list-style-type: none"> Freiflächenkonzept und Ökobilanz Erdmassenkonzept und Massenbilanzierungen Aktualisierung der Geländesimulationen Freiflächengestaltungsplan |
| <ul style="list-style-type: none"> Detaillierung des Konzeptes zu Freiraum Prüfung der Massen und des Einsatzes von Materialien Beschreibung der Leistungen mit Liefernachweisen | <ul style="list-style-type: none"> Sind die Vorgaben berücksichtigt? Sind die Zielsetzungen und Vorgaben für Freiraum umgesetzt und mit den anderen Gewerken abgestimmt? Sind Materialien entsprechend der Nutzung wiederverwendet? Sind die Grün- und Freiflächen für die Ansprüche von Naturschutz und Erholung ausreichend dimensioniert? Ist der Baustellenablauf umweltgerecht organisiert? | <ul style="list-style-type: none"> Mengen- und Massenberechnung Geländesimulationen Ausführungsplan, Details Bauzeitenplan Pflege- und Entwicklungskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> Kontrolle der Sicherungsmaßnahmen und Baustelleneinrichtung Steuerung des Bauablaufes Überprüfung der Massen und der Materialien, des Saat- und Pflanzgutes Nachweis der fachgerechten Ausführung, Liefernachweise, Protokolle Information für den Nutzer in Hinblick auf den richtigen Umgang mit dem Freiraum | <ul style="list-style-type: none"> Sind die Sicherungsmaßnahmen und die Baustelleneinrichtung entsprechend durchgeführt worden? Sind die Materialien fachgerecht geliefert, gelagert und eingebaut worden? Sind die Bewohner ausreichend informiert? | <ul style="list-style-type: none"> Kontrolle der Bilanzierung anhand der Abnahmeprotokolle Baustellenbuch Benutzerhandbuch |

Wasser

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung der Zielsetzungen im Bereich Wassernutzung: - Sparsamer Wasserverbrauch - Trinkwasser substituieren | <ul style="list-style-type: none"> - Wurden die Zielsetzungen für den Wasserbedarf definiert? - Wurde der Einsatz von Regenwasser geprüft? - Wurde der Anteil der versiegelten Flächen minimiert? - Ist der Grünflächenanteil festgelegt? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Freiflächengestaltung |
| <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeitung des Wasserkonzeptes auf der Grundlage der Zielsetzungen im Projekt-Pflichtenheft - Erstellen von Variantenvergleichen aufgrund von Simulations- und Wasserbilanzierungsrechnungen | <ul style="list-style-type: none"> - Wurde für den Einsatz des Wassers nach Wasserqualitäten unterschieden? - Wurde Warmwasser nur wo nötig vorgesehen? - Sind getrennte Leitungssysteme für Trink- und Regenwasser eingeplant? - Wurden Sanitärräume und Abwasserleitungen so geplant, daß Wasserspar-WC eingesetzt werden können? - Sind Wassermessstellen eingeplant? - Sind Hartbeläge wasser-durchlässig konzipiert? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Wasserkonzept - Simulationen (Regenwasser) |
| <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung des Wasserkonzeptes auf Wasser- und Kosteneinsparungsmöglichkeiten - Definieren der relevanten Vorgaben für die Ausschreibung - Vorbereitung des Meßkonzeptes und der Betriebsoptimierung | <ul style="list-style-type: none"> - Wurden Apparate mit tiefem Wasserverbrauch evaluiert? - Wurde die Waschmaschine mit Kalt- und Warmwasseranschluß ausgewählt? - Wurde das Wasserverteilnetz optimal gedämmt (Kalt- und Warmwasser)? - Wurde die Umgebung mit einheimischen Pflanzen gestaltet, die Trockenheit ohne künstliche Bewässerung ertragen? - Sind die betrieblichen Kenn-daten festgelegt? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Wasserkonzept - Meß- und Zählkonzept - Betriebsoptimierungskonzept |
| <ul style="list-style-type: none"> - Vorbereiten und durchführen der Inbetriebnahme und der Abnahmen. - Überprüfung der betrieblichen Kenn-daten - Unterstützung des Nutzers im Hinblick auf einen wassersparsamen Betrieb | <ul style="list-style-type: none"> - Sind die Inbetriebnahme und die Abnahme vorbereitet? - Werden die Wasserverbrauchszahlen im Rahmen des Controlling überprüft und optimiert? - Wurde eine benutzerfreundliche Bedienungs- und Wartungsanleitung erstellt? | <ul style="list-style-type: none"> - Komplette Betriebs- und Wartungsanleitung - Benutzerhandbuch auf der Grundlage des Projekt-Pflichtenheftes - EDV-unterstütztes Controlling |

Abfall-, Reinigung

| Planungsablauf | Entscheidungsfindung | Instrumente |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung der Zielsetzungen im Projekt-Pflichtenheft: - Trennung der Abfälle - Ausreichend Entsorgungs- und Putzräume bereitstellen - ökologische Reinigung einführen | <ul style="list-style-type: none"> - Sind die Größe und Lage der Entsorgungsräume und Abfallsammelstellen festgelegt? - Sind Größe und Lage der Putzräume festgelegt? - Sind die Zielsetzungen und Anforderungen an die Gebäude- und Freiraumreinigung definiert? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Reinigungs- und Entsorgungskonzept - Abfallwirtschaftskonzept Messestadt Riem |
| <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines detaillierten Entsorgungs- und Reinigungskonzeptes | <ul style="list-style-type: none"> - Ist der Layout der einzelnen Entsorgungsräume und Sammelstellen festgelegt? - Sind die logistischen Synergien zwischen Abfallentsorgung und Reinigung geprüft worden? - Ist die Grundausrüstung der Putzräume (Geschoß- und Hauptputzräume) definiert? - Wurden die wichtigsten baulichen Details bezüglich Gebäudereinigung festgelegt? - Wurden die überwiegende Nutzung und deren Pflegeaufwand im Freiraum festgelegt? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Entsorgungs- und Reinigungskonzept - Abfallwirtschaftskonzept der Messestadt Riem - Konzept für die Freiraumpflege |
| <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung des Entsorgungs- und Reinigungskonzeptes auf Kosteneinsparungsmöglichkeiten - Prüfung des Freiraumpflegekonzeptes auf Kosteneinsparungen - Definieren der relevanten Vorgaben für die Ausschreibung - Erstellen eines Konzeptes für die Baustellenentsorgung | <ul style="list-style-type: none"> - Ist die Baustellenentsorgung organisiert? - Wurden Überlegungen zur Reduktion der Baustellen-transporte gemacht? - Sind Vorgaben definiert für die Bauschlußreinigung? - Wurde die Bepflanzung und die Wegebeläge mit Nutzungsart und dem leistbaren Pflegeaufwand abgestimmt? - Wurden die notwendigen Düngungs-, Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen und -methoden ausgewählt? | <ul style="list-style-type: none"> - Projekt-Pflichtenheft - Baustellenentsorgungskonzept - Konzept für die Freiraumpflege |
| <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der betrieblichen Kenn-daten für die Gebäudereinigung und die Freiraumpflege - Einführung des Abfallmanagements - Unterstützung des Nutzers im Hinblick auf einen ökologischen und kostengünstigen Betrieb | <ul style="list-style-type: none"> - Sind die Entsorgungssysteme, Behälter, Kosten und Leerungsintervalle festgelegt? - Sind die Reinigungsintervalle/-systeme, Zeitbedarf, Reinigungsmittel, Kosten und Geräte im Reinigungsplan festgelegt? - Sind die Benutzer instruiert? - Ist der Durchführungszeitpunkt der Pflegemaßnahmen im aktuellen Jahresablauf festgelegt? | <ul style="list-style-type: none"> - Reinigungsplan - Entsorgungs-/ Abfallstatistik - Vorgehensplan für die Erfolgskontrolle - Pflegeplan Freiraum |

Gestaltungsrichtlinien

Eingangszonen

Freiraumabgrenzungen

Quelle: Landeshauptstadt München: Schriftenreihe Nr. 10.: Messestadt Riem. Eingangszonen. Nr. 11.:
Messestadt Riem. Freiraumabgrenzungen. München 2001

Die Gestaltung der Eingänge in der Messestadt Riem

Emotionale Anforderungen an die Gestaltung sind:

- Erkennbarkeit und Auffindbarkeit: Identität, Orientierung
- Verhaltensänderung: Übergang von außen nach innen, von öffentlich zu privat
- Willkommen
- Abschirmung und Geborgenheit
- Begegnung
- Großzügigkeit

Funktionale Anforderungen an die Gestaltung sind:

- Wetterschutz
- Übersichtlichkeit
- Einsicht und Ausblick
- Sicherheit
- Benutzbarkeit für alle Bewohner- und Besuchergruppen, Barrierefreiheit
- Unempfindlichkeit gegenüber hoher Beanspruchung
- Stellplatz für Kinderwagen und Fahrräder
- Verbindung zum Innenhof
- Verträglichkeit des Eingangsbereichs mit den angrenzenden Nutzungen

Gelände- und Erdgeschosshöhen in Riem

In der Messestadt Riem sind angesichts der angestrebten hohen Verdichtung die Gebäude nahe an den Straßen situiert. In solchen städtebaulichen Bereichen ist die Ausbildung eines Hochparterres Grundvoraussetzung für private, ungestörte Wohnnutzung im Erdgeschoss.

Diese städtebauliche Lösung bringt auch für die dann ebenfalls erhöht liegenden Privatgarten Vorzüge hinsichtlich Einsehbarkeit und Ungestörtheit und damit für ihre Nutzbarkeit und das Wohlbefinden der Bewohner.

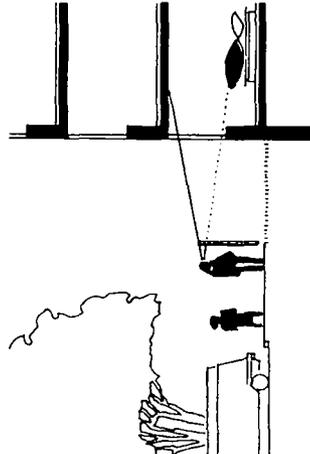
Neben den im Freiflächenrahmenplan dargestellten Hochparterresituationen entlang der Straßen gibt es in den straßenabgewandten Bereichen Gebäude, die mit kleinem Sockel oder höhen- gleich gebaut werden können und sollen. Die unterschiedlichen Situationen sind im Freiflächenrahmenplan dargestellt.

- + positive Aspekte
- negative Aspekte

1. Kleiner Sockel

- + Schwelle
- + gute Voraussetzung für die Gebäudeabdichtung
- Einsicht vom Gehsteig in Privaträume (Wohnung bzw. Garten). Distanzflächen mit massivem Sichtschutz wie Hecke, Zaun oder Mauer nötig
- Aussicht von der Wohnung oder vom Garten; durch notwendigen Sichtschutz größtenteils versperrt
- eingeschränkte Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer, u.a.

Eine Schwelle von 1 oder 2 Stufen erzeugt am Eingang ein angemessenes Gefühl der Privatheit. Liegt das Gebäude unmittelbar oder nahe am öffentlichen Raum, so stellt die Einsehbarkeit der Wohnräume (bzw. des Gartens) einen gravierenden Mangel dar. Zum barrierefreien Höhenausgleich sind bauliche Maßnahmen im Zugangsbereich in Form von kurzen Rampen oder Geländemodulationen notwendig.



2. Höhengleichheit

- + optimaler Zugang, z.B. für Rollstuhlfahrer, ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder
- Einsicht vom Gehsteig in Privaträume (Wohnung bzw. Garten)
- Gefühl von Ungeschütztheit in der Wohnung; Distanzflächen mit wirkungsvollem Sichtschutz nötig
- Aussicht von der Wohnung oder vom Garten; durch notwendigen Sichtschutz versperrt
- Schutzbedürfnis gegen Eindringlinge
- erschwerte Gebäudeabdichtung im Sockelbereich

Erdgeschossige Wohnungen, die höhengleich zum Gehsteig sind und am oder nahe am Gehsteig liegen, leiden unter unlösbarer Beeinträchtigung der Privatheit. Damit werden sie schwer vermietbar bzw. verkäuflich. Früher oder später wird die Wohnnutzung in diesen Erdgeschosszonen oft zugunsten einer anderen Nutzung aufgegeben. In straßenabgewandten Wohnsituationen wird die Höhengleichheit unter vielen Aspekten bevorzugt.

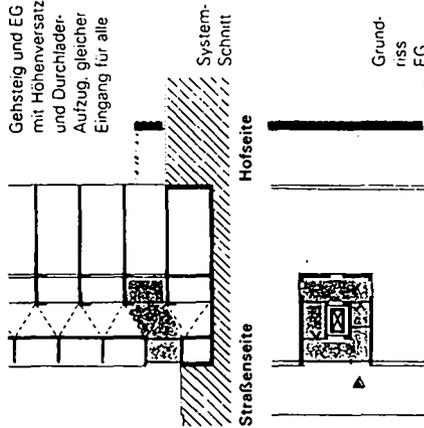
3. Hochparterre

- + Wirksame Artikulation des Übergangs von privat – öffentlich, Steigerung des Privatheitsgefühls
- + reduzierte Einsicht in Privaträume auch bei unmittelbar angrenzendem Gehsteig
- + angegliederte Gärten auf Ebene Hochparterre können mit relativ niedrigen Elementen komplett vor Einblicken geschützt werden
- + die Sicht aus dem Innenraum durchs Fenster bzw. aus dem Garten ist frei möglich und geht über die Nutzer des öffentlichen Raumes (Passanten, Fahrzeuge) hinweg
- erschwerte Zugänglichkeit für Behinderte, u.a.

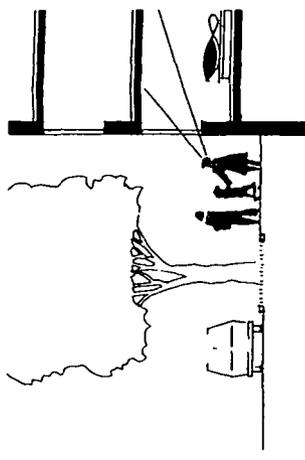
Barrierefreie Zugänglichkeit im Hochparterre

Die Problematik der barriere- und schwellenfreien Erschließung aller Etagen ist unabhängig von Form und Lage des Treppenhauses und kann mit einem Aufzugssystem gelöst werden. Nach heutigem Qualitätsstandard sind dabei zweierlei Wege zielführend:

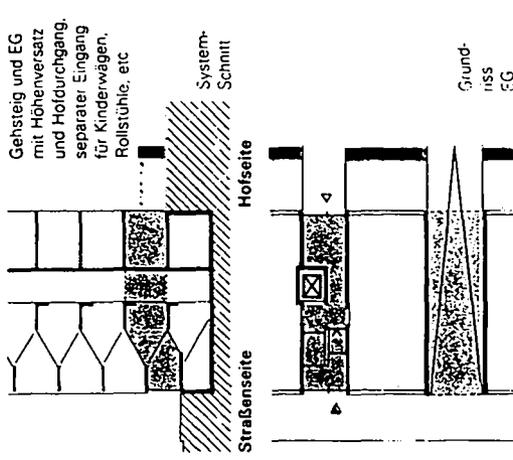
- a Die Ausrüstung des Aufzuges als Durchlader mit einer Anordnung, die geeignet ist, Eingangs- und EG-Niveau gleichermaßen zu bedienen.



Zur Überwindung des Höhenunterschieds sind im Eingangsbereich Maßnahmen erforderlich, um die barrierefreie Zugänglichkeit zu gewährleisten. Dies ist mit zusätzlichem Aufwand in Planung und Erstellung sowie größerem Flächenbedarf verbunden. Aufgrund der hohen Privatheit und der entsprechenden Wohnqualität lassen sich die Wohnungen jedoch auch besser vermieten oder verkaufen.



- b Eine Rampe vor bzw. im Gebäude oder im Bereich eines Durchgangs zum Innenhof mit einem hofseitigen Eingang.



Bei der für die Wohnnutzung günstigen Sockelhöhe von 80 · 100 cm ergibt sich eine Rampenlänge von ca. 19 m. Ein barrierefreier Zugang kann also kaum vor und keinesfalls innerhalb des Wohngebäudes untergebracht werden, sondern wird sinnvollerweise im Bereich eines Durchganges geführt. Positives Nebenprodukt dieser Lösung ist ein „durchgesteilter Eingang“ mit einem geschützten Hofzugang, der die Voraussetzung für intensive Hofnutzung schafft und besonders für Kinder wichtig ist.



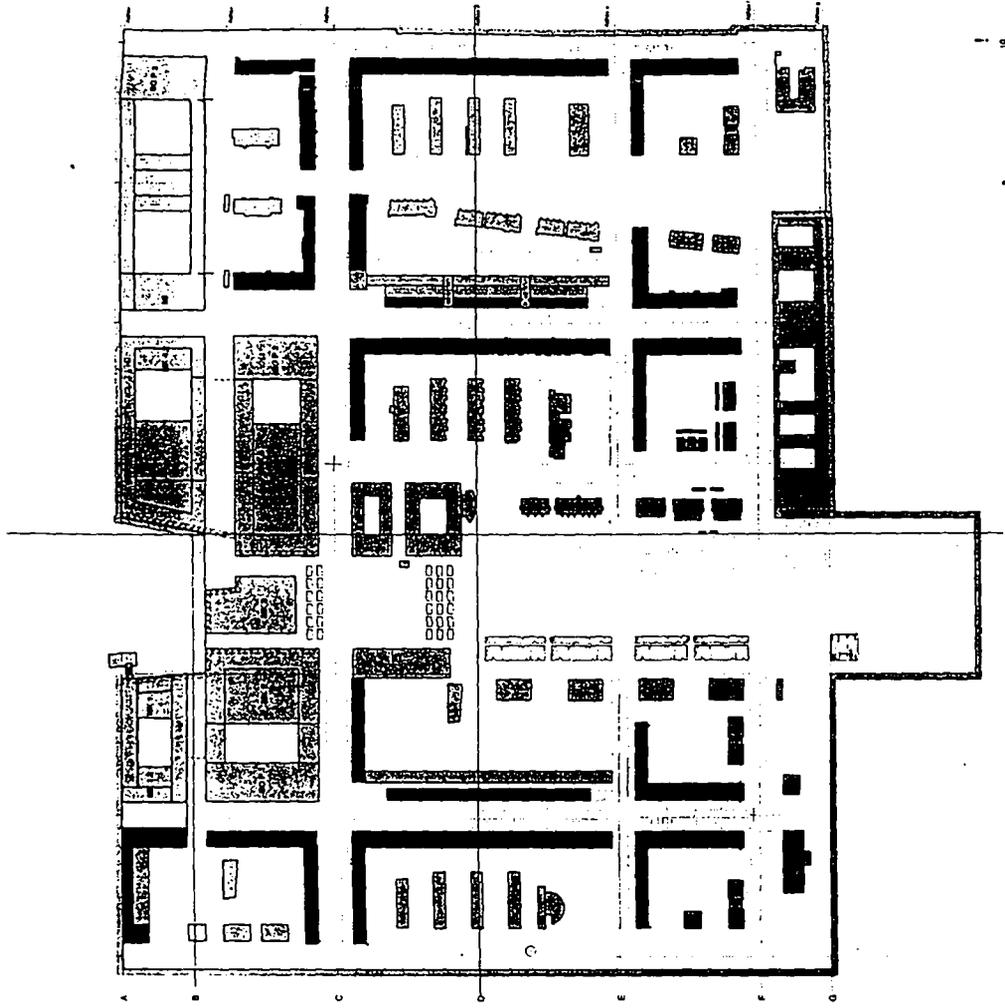
Eingangszonen

Als Fortschreibung des Freiflächenrahmenplans versteht sich der vorliegende Leitfaden als Anregung, jenseits von DIN-Norm und Richtmaß die Klaviatur der Schwellensituation zu nutzen und die Kultur des Übergangs zu pflegen.

Als wichtigste Bedingung wird dabei die sinnvolle **Höhenausbildung der Erdgeschosse** im Zusammenhang mit ihrer städtebaulichen Situierung aufgezeigt und erläutert.

Für die **Eingangssituationen** wird besonderes Augenmerk auf den barrierefreien Zugang gerichtet.

Wechselwirkungen und Umsetzungsmöglichkeiten von Vorgaben der Bauleitplanung und Objektplanung sind in für die Messestadt prototypischen Situationen dargestellt und erläutert.



Höhensituationen

■ Hochparterre an der Straße

■ kleiner Sockel oder Höhengleichheit in den Hofbereichen und zu den öffentlichen Grünflächen

Karte: Messestadt Riem.

1. BA Wohnen

Fortschreibung des

Freiflächenrahmenplans

Valentien + Valentien, Februar 2001

N° 10 der Schriftenreihe zur Messestadt Riem

Herausgeber: Landeshauptstadt München

Planungsreferat HA 11/25

vertreten durch

MRG Maßnahmeförderer München-Riem GmbH

Verfasser: Valentien + Valentien

Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, SRL

Maya Rainer + Jörg Weber

Architekten und Stadtplaner

Bildmaterial: Landschaftsarchitekten Valentien + Valentien

Architekten Rainer + Weber

Architekten Dittmann + Dittmann, Ebenhausen

Fotograf Jean-Marie Monhier, Paris

Ein Nachdruck, auch nur auszugsweise, bedarf der Genehmigung des Herausgebers.

1. Auflage München, im März 2001

Gärten und ihre Abgrenzungen

Art und Gestaltung von Abgrenzungen oder Abschirmungen hängt maßgeblich ab von der jeweiligen städtebaulichen Situation, von der Dichte der Gebäude zueinander, dem Grundriß der Wohnung und der Größe der zugehörigen Freiflächen. Das Schutzbedürfnis wird ein anderes sein, wenn der Garten zur öffentlichen Straße liegt, mit Verkehrslärm und einem größeren, anonymen Publikum, und geringer, wenn er zum halböffentlichen Wohnhof orientiert ist, ohne Autolärm und Schadstoffbelastung.

Für ein angenehmes Raumempfinden ist aber auch die Höhenentwicklung von der Wohnung über die Terrasse in den Garten bis hin zum öffentlichen Raum wichtig.

Je nach Lage der Gärten kommen in der Messestadt Riem zum einen ebenerdige Gartenübergänge und zum anderen Gartenübergänge mit bis zu 1,00 m Aufkantung vor, für die individuelle Abgrenzungsmöglichkeiten gefunden werden müssen.

Mögliche Abgrenzungsalternativen sind unter folgenden Aspekten zu prüfen:

Sicht- und Immissionschutz:

Den bei weitem wirkungsvollsten Schutz gegen Emissionen wie auch gegen Einblicke bieten Mauern. Insbesondere im Bereich der Terrassenabgrenzungen sind sie das optimale Mittel, um bei schmalen Grundstücken dennoch Privatsphäre zu sichern. Diese Mauern sollten integrativer Bestandteil des Architekturfurfes sein und dürfen weder in Höhe noch in Länge zu knapp bemessen werden. Holzbauteile, die sich je nach Gebäudeentwurf auch anbieten, haben vergleichbare Wirkung im Hinblick auf den Sichtschutz, nicht aber für den Lärmschutz.

Ein besonderes Problem stellt gerade bei sehr kleinen Gärten die Unterbringung von Gartengeräten und Möbeln dar. Um zusätzliche Bauelemente zu vermeiden bietet sich an, die Abgrenzungen so auszubilden, dass geräumige Schrankelemente zugleich als Stauraum und Sichtschutz dienen können.

Hecken als Gartenabgrenzung bieten keinen Lärmschutz. Ganzjährigen Sichtschutz bieten zudem nur immergrüne Hecken (z.B. Thuja, Eiben), während die ökologisch erwünschten Laubhecken je nach Artenauswahl ca. 6 Monate im Jahr blickdurchlässig sind.

Übergangsbereiche

In der Messestadt Riem tauchen verschiedene „Übergänge“ von privatem Freiraum zu anderen Nutzungen auf:

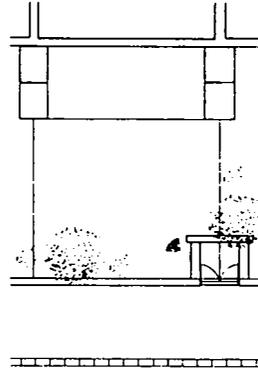
Je nach Art der angrenzenden Nutzungen sind in der Bauleitplanung und im Freiflächenrahmenplan unterschiedliche Typen von Sicht-/Lärm-/Emissionsschutz vorgesehen, die jeweils die engen räumlichen Bedingungen vor Ort berücksichtigen.

Flächenbedarf
Die flächensparendsten Lösungen werden durch gebaute Elemente erzielt. Je nach Ausführung (Holz oder Mauerwerk) beträgt der Flächenbedarf dafür zwischen 8 und 25 cm. Für geschnittene Hecken sollten mind. 80 cm zur Verfügung stehen, wohingegen freiwachsende Hecken aus unterschiedlichen Gehölzen mind. 3 m Platz beanspruchen. Sie sind deshalb in einem so hoch verdichteten Stadtteil wie der Messestadt Riem nur in Ausnahmefällen sinnvoll.

Nutzungsanforderungen und ästhetische Qualität

Grundsätzlich verschieden zu beurteilen ist die Gestaltung von Einzäunungen und Terrassenabgrenzungen je nach Lage des Gartens. In den geschützten Blockinnenbereichen ist nicht von Belastungen durch Verkehrslärm oder Emissionen auszugehen. Hier können die Abgrenzungen zwischen den Gärten und zu den innenliegenden Gemeinschaftsflächen lockerer und individueller gestaltet sein. Denkbar sind geschnittene Hecken aus Rosen oder Blütensträuchern oder auch berankte Zäune.

Die den Straßen zugewandten Gärten, grundsätzlich Süd- oder Westgärten, werden stärker durch Emissionen beeinträchtigt und sind dem Einblick der Öffentlichkeit ausgesetzt. Zudem besteht der Anspruch, die städtisch geprägte Gestaltung der Straßen in der neuen Messestadt Riem auch durch die Wahl der Materialien zu unterstreichen. Je nach Situation sind hier Mauern oder geschnittene Hecken, eventuell auch rhythmisierte Kombinationen aus beidem zu bevorzugen.



Grundriss
Bewohnergarten
Schrankelemente als
Abgrenzung zwischen
privat und privat

Übergangssituation 3

Bewohnergarten – Hofraum Aufkantung + Spalier mit Garteneingängen

Situation: Stimmen, Kindergeschrei, Einblicke von mehr oder minder bekannter Öffentlichkeit

Lösung: Bei ebenerdigen Übergangsbereichen sind laut B-Plan begrünte, sockellose, leichte Metallzäune, bis zu 1 m Höhe, geschnittene Hecken und Kombinationen aus beidem zulässig. Bei erhöht liegenden Gärten sind Mauern mit aufgesetztem Spalier mit einer Gesamthöhe bis zu 1,8 m zulässig.



Übergangssituation 1

Bewohnergarten – Straßenraum Die begrünte Mauer

Situation: Einblicke von unbekannter Öffentlichkeit, Fahrzeuglärm, Staub, Abgase

Lösung: Im Bebauungsplan sind Mauern mit einer Höhe von 1,2 bis 1,8 m festgesetzt. Sie können begrünt und mit Hilfe von Durchgängen, Durchblicken oder Rücksprünge gegliedert werden.



Übergangssituation 4

Bewohnergarten – Bewohnergarten Mauerscheiben und geschnittene Hecken

Situation: Stimmen, Einblicke unmittelbar angrenzender Nachbarn

Lösung: Im Terrassenbereich sind laut B-Plan innerhalb der Baugrenze bis zu einer Tiefe von 2 m Sichtschutzeinrichtungen – z.B. schmale Mauerscheiben, auch begrünt, leichte Holzlamellenkonstruktionen, begrünte Spalier-, funktionale Gerateschranke – zulässig. Im Gartenbereich können nur begrünte, sockellose, leichte Metallzäune bis 1 m Höhe errichtet werden.

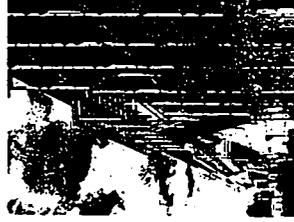


Übergangssituation 2

Bewohnergarten – öffentliches Grün Geschnittene Hecken

Situation: Stimmen und Einblicke von unbekannter Öffentlichkeit

Lösung: Geschnittene Hecken, 1,6 m hoch, mit 20 cm Betonaufkantung insgesamt 1,8 m hoch, freiwachsende Blütenhecken mit integriertem Drahtzaun oder in Kombination mit Gerätehauschen sind denkbar.

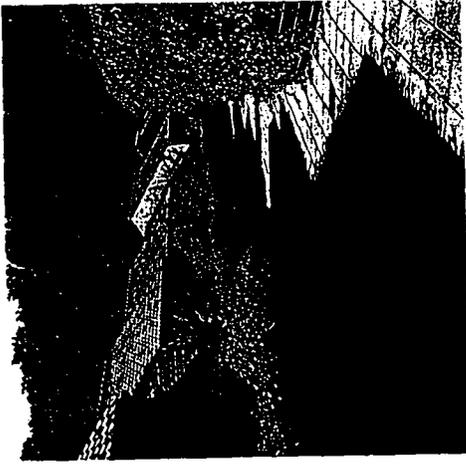


Übergangssituation 5

2 m-Anbauzone – Straßenraum

Situation: Lärmbelastung und Einblicke der unmittelbar angrenzenden Nachbarn

Lösung: Laut B-Plan sind in der Anbauzone Treppenhäuser sowie z.B. leichte Balkone, Terrassen, Wintergärten in leichter Konstruktion zulässig. Sie bilden einen Puffer für die dahinter liegenden Wohnnutzungen. Auch leichte Rankkonstruktionen können einen transparenten, grünen Puffer für die Wohnräume bieten.



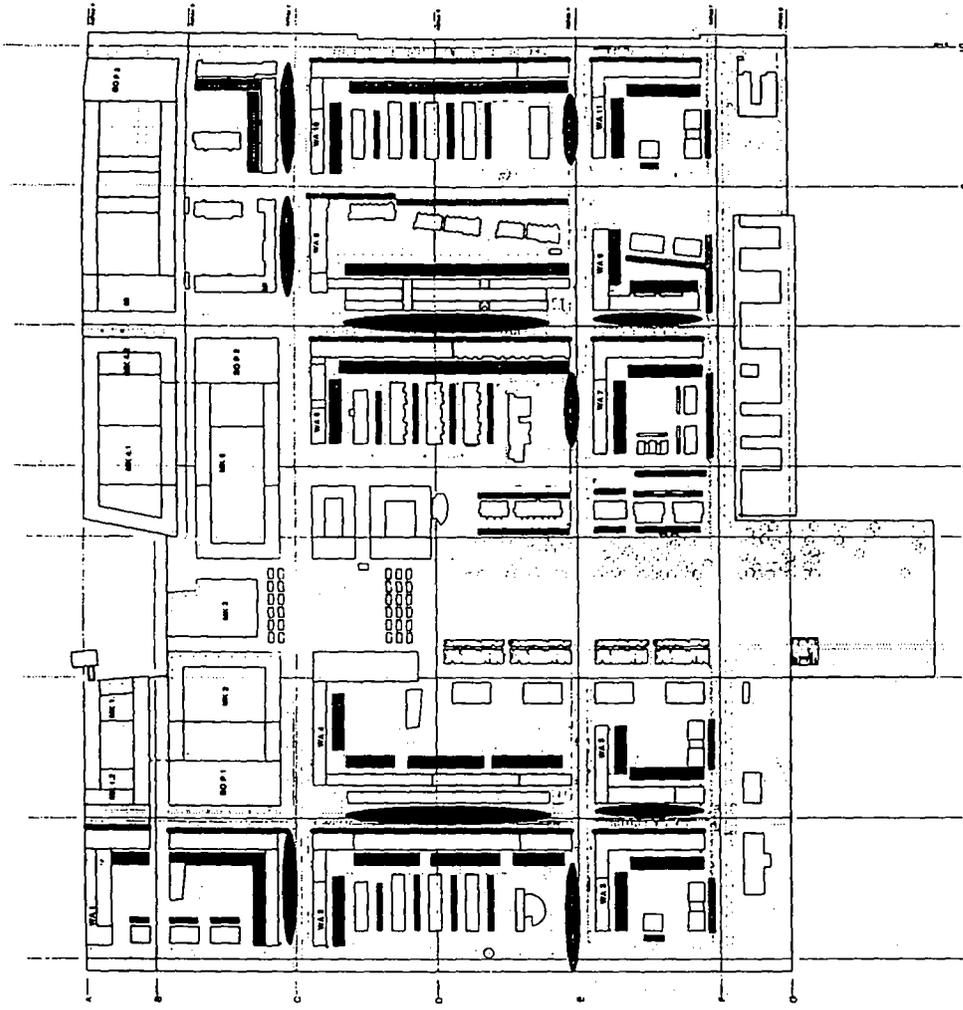
Geschlossene Hecke
geringer Platzbedarf

Freiraumabgrenzungen

Als Fortschreibung des Freiflächenrahmenplans versteht sich der vorliegende Leitfaden als Anregung, jenseits von DIN-Norm und Richtmaß die Kleviatur der Schwellensituation zu nutzen und die Kultur des Übergangs zu pflegen.

Die **Abgrenzung von Bewohnergärten** wird in Varianten unter funktionalen und gestalterischen Gesichtspunkten aus Sicht der Gartenbenutzer und der „Passanten“ sowie in der Gesamtbetrachtung des städtebaulichen Zusammenspiels dargestellt.

Wechselwirkung und Umsetzungsmöglichkeiten von Vorgaben der Bauleitplanung und Objektplanung sind in für die Messestadt prototypischen Situationen dargestellt und erläutert.



Übergangssituationen und ihre Abgrenzungen

- Übergangssituation 1
Bewohnergarten – Straßenraum
- Übergangssituation 2
Bewohnergarten – öffentliches Grün
- Übergangssituation 3
Bewohnergarten – Hofraum
- Übergangssituation 4
Bewohnergarten – Bewohnergarten
- Übergangssituation 5
2 m-Anbauzone – Straßenraum
- Übergangssituation
Gemeinbedarf – öffentliche Verkehrsfläche

Karte: Messestadt Riem, 1. BA Wohnen
Fortschreibung des Freiflächenrahmenplans
Valentien + Valentien, Februar 2001

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| N° 11 der Schriftenreihe zur Messestadt Riem |
| Herausgeber: Landeshaupstadt München Planungsreferat HA I/US vertrieben durch MRG Maßnahmeförderer München-Riem GmbH |
| Verfasser: Valentien + Valentien Landschaftsarchitekten und Stadtplaner SRL Maya Reiner + Jörg Weber Architekten und Stadtplaner |
| Bildmaterial: Landschaftsarchitekten Valentien + Valentien Architekten Dittmann + Dittmann, Ebenhausen Architekten Egli + Rohl, Baden-Dättwil Fotograf Werner Protsch, München |
| Ein Nachdruck, auch nur auszugsweise, bedarf der Genehmigung des Herausgebers. |
| 1. Auflage, München, im März 2001 |

Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 01. August 1994

Quelle: Landeshauptstadt München: Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 01. August 1995.

§ 2 Aufgabenbeschreibung (Maßnahmenkatalog)

- 1 Die MRG führt ihre Aufgabe als Maßnahmeträger mit dem Ziel einer wirtschaftlichen, zügigen und städtebaulich optimalen Vorbereitung und Verwirklichung der im städtebaulichen und landschaftlichen Gesamtkonzept Neu-Riem in der jeweils fortgeschriebenen Fassung bzw. in den Bebauungsplänen für das Vertragsgebiet vorgesehenen Festlegungen und Einrichtungen durch.

Die Stadt unterstützt dabei die MRG, indem sie ihr alle erforderlichen Daten und Informationen zur Verfügung stellt und die für die Planung und Durchführung der einzelnen Maßnahmen notwendigen Entscheidungen rechtzeitig trifft.

- 2 Die MRG hat folgende Maßnahmen zu planen, durchzuführen und zu finanzieren:

2.1 im eigenen Namen

alle für das Vertragsgebiet vorgesehenen Erschließungsanlagen gemäß § 127 Absatz 2 BauGB einschließlich der zugehörigen Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen, unabhängig davon, ob es sich um beitragsfähige oder nicht beitragsfähige Anlagen handelt.

Soweit § 41 Nr. 7.3 zur Anwendung kommt, wird die MRG in den besonderen Erschließungsgebieten im Namen und auf Rechnung der Stadt handeln.

2.2 im Namen der Stadt

2.2.1 Bestandsaufnahmen, soweit noch notwendig,

2.2.2 Freimachung der öffentlichen Flächen sowie der Flächen für Gemeinbedarf, der künftigen Bauflächen sowie der Flächen für die äußere Erschließung, soweit diese Maßnahmen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen, soweit noch notwendig, jedoch ohne die Flächen für das künftige Messegelände,

2.2.3 im Zuge der Freimachung Fortsetzung der Altlastenerkundung, -beseitigung bzw. -sanierung sowie der Wiederverwertung von auch aus Abbrucharbeiten gewonnenem Material, soweit noch notwendig,

2.2.4 alle Anlagen der öffentlichen Stadtentwässerung,

2.2.5 die öffentlichen Grünflächen, selbständige Kinderspielplätze, sonstige Freiflächen und Wasserflächen, die Errichtung von Brücken, soweit diese Anlagen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen,

2.2.6 die Anlagen für die Abfallentsorgung,

2.2.7 die Park- und Ride-Anlagen,

2.2.8 die Friedhofsanlagen,

2.2.9 die äußere Verkehrserschließung und -anbindung, soweit diese Anlagen nicht bereits unter Nr. 2.1 fallen,

2.2.10 die Anlagen der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie sonstige städtische Hochbauten wie

- Schulen
- Kindergärten, -horten und -krippen
- Sportanlagen / Sportflächen
- kulturelle Einrichtungen
- Einrichtungen des sozialen Bedarfs (z.B. Alten- und Servicezentrum)
- Feuerwehrgerätehäuser und Feuerwachen,

soweit die Stadt Bauherrin dieser Einrichtungen ist,

2.2.11 Maßnahmen, Anlagen und Bauten für eine ökologische Bauausstellung, eine Gartenausstellung oder vergleichbare Ausstellungen.

2.3 Die MRG wird bei der Bodenordnung und beim Grundstücksverkehr mitwirken, sofern und soweit die Stadt dies wünscht.

2.4 Die MRG wird

- bei förmlichen planungsrechtlichen Verfahren sowie
- bei der Fortschreibung des städtebaulichen und landschaftlichen Gesamtkonzeptes

in geeigneter Weise mitwirken bzw. die Stadt unterstützen, sofern und soweit die Stadt dies wünscht.

Die MRG veranlaßt und leitet sonstige städtebauliche Planungen und die verfahrenstechnische Gesamtabwicklung.

2.5 Die MRG übernimmt die Organisation der Öffentlichkeitsarbeit und wirkt bei dieser mit.

3 Im Rahmen der Durchführung des Gesamtprojektes hat die MRG die Aufgabe,

3.1 zwischen den Grundstückseigentümern, Bauherren und Bauträgern sowie dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Planung und Durchführung der Hochbauten (z.B. öffentlich geförderter und freifinanzierter Wohnungsbau, Gewerbebau, Einkaufszentren, öffentliche Hochbauten) und der Freiflächen neben der Gestaltung der Erschließungsanlagen im Interesse einer optimalen städtebaulichen Gestaltung und ökologischen Entwicklung zu

koordinieren. Hierunter fallen auch gestalterische und sonstige Fragen, die über die Aussagen der Bebauungspläne hinausgehen.

3.2 Soweit andere Träger im Zuge der Erschließung des Vertragsgebietes öffentliche oder private Einrichtungen zur Versorgung mit Wasser, Energie, öffentlichem Verkehr sowie Telekommunikationsanlagen herstellen, wird die MRG koordinierend und spartenführend tätig werden.

4 Bei der Durchführung des Maßnahmenkataloges hat die MRG die in Anlage 2 niedergelegten originären Leistungen zu erbringen.

Soweit die MRG notwendige Leistungen erbringt oder erbringen läßt, die über den Umfang der originären Leistungen hinausgehen, sind die entsprechenden Kosten Maßnahmekosten.

5 Die Stadt kann in besonders begründeten Ausnahmefällen Baumaßnahmen der Nr. 2.1 und Nr. 2.2 selbst durchführen. Die Übertragung auf Dritte ist jedoch während der Geltung dieses Grundleistungsvertrages ausgeschlossen.

Führt die Stadt eine Baumaßnahme selbst durch, wird diese nach den Regelungen des Finanzierungsvertrages (vgl. § 39 Nr. 1) und dieses Grundleistungsvertrages finanziert.

6 Unabhängig davon werden Stadt und MRG prüfen, ob, inwieweit und auf welche Weise die MRG fachlich geeignete Stellen der Stadt oder der als Eigenbetriebe geführten Werke mit der Planung und Durchführung von Maßnahmen dieses Kataloges beauftragen kann.

Katalog der originären Leistungen der MRG

1. Im Zusammenhang mit Maßnahmen, die die MRG im eigenen Namen und im Namen der Landeshauptstadt München durchzuführen hat:

1.1 Bestandsaufnahmen

Die Bestandsaufnahmen sind bei Aufnahme der Geschäftstätigkeit der MRG weitgehend durchgeführt, so daß nur in Einzelfällen nach Bedarf zusätzliche Erhebungen erforderlich werden. Die originäre Leistung der MRG besteht in der

Veranlassung der noch erforderlichen Bestandsaufnahmen, insbesondere zu

- Nutzungsart
- Natürliche Standorteigenschaften (Geländeformation, Bodenqualität, Wasservorkommen und -qualität, Altlasten, Bodenschätze, Vegetation, Biotope, Artenschutz, Stadtklima, Lufthygiene)
- Landschaft- und Stadtökologie (Landschaftsgestaltung, Grün- und Freiflächen, übergeordnete Freiflächen)
- Infrastruktureinrichtungen (technische Infrastruktur: Straßen, Energie, Wasser, Kanal, Müll, Recycling; soziale Infrastruktur: Schulen, Kindergärten, Altenheime u.a.)
- Verkehrssituation (ÖPNV-Bestand, Individualverkehr: äußere Erschließung (Hauptverkehrsstraßennetz), innere Erschließung (Erschließungsstraßennetz))
- Bauliche Anlagen (Gebäude und Bauteile auf dem ehem. Flughafengelände, gewerbliche Bauten)

1.2 Projektentwicklung und -steuerung

1.2.1 Organisation

- Erarbeitung und Fortschreibung eines Projekthandbuches mit
 - Projektstrukturplan

-
- Organisationsdiagramm
 - Besprechungsregelungen
 - Informationsfluß
 - Zusammenwirken mit dem Beirat
 - Integration der Leistungen Dritter
 - Kontrolle und Fortschreibung der Organisation für
 - Qualitätssicherung von Planung und Baudurchführung
 - Objektüberwachung
 - Abrechnung und Rechnungsprüfung

1.2.2 Planerische Leistungen

- Veranlassung und Leitung der städtebaulichen und verfahrenstechnischen Gesamtabwicklung und Mitwirkung bei der Fortschreibung des Gesamtkonzeptes
- Erstellung eines Planungs- und Durchführungsprogramms für das Gesamtprojekt und dessen laufende Fortschreibung
- Veranlassung und Koordinierung der städtebaulichen Planung, auch für Teilbereiche
- Koordination der notwendigen Planungen, mit dem Ziel möglichst bald rechtskräftige Bebauungspläne zu erhalten
- Abstimmung mit den städtischen Referaten und Eigenbetrieben
- Vorbereitung und Durchführung von Wettbewerben einschl. der Organisation der Vorprüfung, jedoch ohne die Aufstellung von Raum- und Funktionsprogrammen
- Vergabe von Architekten-, Ingenieur- und sonstigen Leistungen, Vorbereiten und Abschließen und Betreuen entsprechender Verträge
- Erarbeitung von Grundlagen für Infrastruktursysteme

-
- Trassen- (Sparten-)koordination, jedoch ohne Planungsleistungen
 - Koordinierung der Planungen in bezug auf die städtebaulichen und ökologischen Belange
 - Koordination und Kontrolle aller Planungsleistungen, soweit Bauten und Anlagen betroffen sind, die von der MRG errichtet werden
 - Freigabe der Planungen, soweit Bauten und Anlagen betroffen sind, die von der MRG errichtet werden
 - Zusammenarbeit mit den Beratergruppen für städtebauliche und ökologische Belange und Berücksichtigung derer Empfehlungen
 - Veranlassung, Steuerung und Koordination der Abbruch- und Freimachungsarbeiten einschl. Altlasten, soweit noch nicht erfolgt, auch auf Grundstücken Dritter. Soweit bereits Verträge durch die Stadt abgeschlossen wurden und diese noch nicht abgewickelt sind, ist in diese einzutreten.
 - Steuerung und Koordination der Einholung von Genehmigungen
 - Aufstellung und Überwachung von Zeit- und Maßnahmeplänen und deren Koordination mit der Finanzplanung
 - Übergeordnete Terminplanung und Kontrolle für die von der MRG zu betreuenden Maßnahmen sowie für die Leistungen anderer Projektbeteiligter
 - Organisation und Mitwirkung bei der Öffentlichkeitsarbeit

1.2.3 Ausschreibung und Vergabe von Leistungen

- Veranlassung, Steuerung und Koordination der Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen
- Erarbeitung von Vergabevorschlägen
- Abwicklung der Vergaben nach einschlägigen Vorschriften (VOB, VOL, EG-rechtlichen Vorschriften der VOB und VOL, HOAI, Mittelstandsrichtlinien, Umweltrichtlinien sowie alle sonstigen relevanten Richtlinien, auch solcher die während der Vertragszeit neu eingeführt werden)

-
- Erarbeitung einheitlicher Vertragsbestimmungen für die ausführenden Firmen
 - Abschlüsse von Verträgen mit den ausführenden Firmen

1.2.4 Kosten / Abrechnung

- Aufbau einer Kostengliederungsordnung für die durchzuführenden Maßnahmen
- Erarbeitung eines Gesamtkostenrahmens und dessen Fortschreibung. Soweit Kostenermittlungen anderer am Projekt Beteiligter vorliegen, sind diese zu koordinieren und einzuarbeiten.
- Planung und Kontrolle der Kosten von Einzelmaßnahmen und der Gesamtmaßnahmen
- Veranlassung und Kontrolle der Rechnungsprüfungen und Zahlungsfreigaben
- Vorhalten der Abrechnungsunterlagen bis zur Überprüfung durch die Stadt
- Aufstellen eines jährlichen Budgets
- Vorlage eines jährlichen Ist-Abschlusses

1.2.5 Zusammenarbeit mit dem Beirat

- Rechtzeitige Erarbeitung von Vorlagen mit allen erforderlichen Unterlagen und Erläuterungen zur Herbeiführung von Entscheidungen des Beirats
- Veranlassung und Sicherstellung der Durchführung von Beiratsentscheidungen
- Regelmäßige Information des Beirates über Termin- und Kostenentwicklung

1.2.6 Baudurchführung

- Koordination der Planungs- und Bauarbeiten einschließlich Termin- und Qualitätskontrollen.

-
- Abnahme der baulichen Anlagen und Übergabe an die Stadt bzw. die künftigen Nutzer und Zusammenstellung der Gewährleistungsfristen der Planer und Bauausführenden
 - Vorbereitung von Wartungsverträgen
 - Beschaffung, Kontrolle und Zusammenstellung von Bestandunterlagen und Wartungsanleitungen

1.2.7 Grundstücksverkehr / Erschließungskosten

- Mitwirken bei Bodenordnung und Grundstücksverkehr, soweit von der Stadt verlangt
- Ausarbeitung, Abschluß und Vollzug von Erschließungskostenübernahmeverträgen und Errechnung der Erschließungsbeiträge für die einzelnen Grundstücke

1.2.8 Versicherungen

- Vorbereitung und Abschluß von Versicherungen für Planung und Baudurchführung, wobei Art und Umfang sowie Kostentragung im Einzelfall mit dem Beirat abzustimmen sind

1.2.9 Abrechnung / Dokumentation

- Führen einer gegliederten Statistik für das Gesamtprojekt
- Dokumentation für die Investitionsplanung und für die Abrechnung
- Vorlage einer Gesamtabrechnung

2. Im Zusammenhang mit Leistungen Dritter

2.1.1 Planerische Leistungen

- Berücksichtigung aller Bauvorhaben bei der Abwicklung des Gesamtkonzeptes
- Koordination der Planungen Dritter im Hinblick auf städtebauliche und ökologische Belange durch Einschaltung von Beratergruppen
- Anregungen für die im Bereich der technischen Infrastruktur beteiligten Dritten mit dem Ziel der Sicherstellung eines einheitlichen Infrastrukturkonzeptes

-
- Trassen- (Sparten-)koordination für die Versorgung mit Wasser, Gas, Strom, Fernwärme, Telekommunikation, jedoch ohne Planungsleistungen

2.2 Projektsteuerung

- Einholung der notwendigen Informationen von Dritten als Grundlage für die Koordination und Integration in die Steuerung des Gesamtprojektes
- Koordination der Terminpläne Dritter mit dem Terminplan des Gesamtprojektes
- Information der beteiligten Dritten über die Leistungen der MRG im Hinblick auf technische und terminliche Abstimmung
- Rechtzeitiger Abruf von Leistungen Dritter, soweit sie zur Durchführung der Leistungen der MRG notwendig sind

4 Zentrale Bahnflächen

Hauptbahnhof München-Laim-Pasing (M-L-P) Deutschland

| Projekt Daten | Land Stadt Kategorie Projekt | Deutschland München Alleigentümer Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer Punkte/Ranking Punkte/Infogehalt | | 26 14 5 |
| Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung | | 173,1 ha Innenstadt-Stadtrand in Planung Verkehr Containerbahnhof, Gleisanlagen |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 1.194.000 14.500 17.500 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 73,5 ha 72,8 ha 26,7 ha (0) 2,0-6,0 (1) |
| Neue Nutzungverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Gewerbe-Industrie Handel Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 30%(2) 35%(2) 35%(2) |
| Schwerpunkt Nutzungskömung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | innerhalb Block (3) innerhalb Gebäude (3) |
| Eigentümer vor Planungsbeginn Eigentümer im Planungsstadium Projektentwickler voraus. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alleigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | Deutsche Bahn Deutsche Bahn DB Immobilien XX (4) XX (4) |
| Politische Verteilung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | XX (5) XX (5) |
| Altlastenbeseitigung | Abfallentsorgungsaufwendungen Altmiterenschädigungen Vertraglastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen | ja |
| Maßnahmenfinanzierung | | Stadt + DB (6) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alleigentümer Bürger/Anrainer künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | notwendig fruchtbar |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Anrainer-Fachworkshops Rahmenvereinbarung Verträge Fachgutachten |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | Verwertung (DBImm) Freisumkonzepte; OPNV Arbeitsplatzschaffung Quartier+Kernbildung; Integration; Dichte |
| Fusannoten | <p>* aus: Brockhaus 2003 (0) Infrastruktur und Verkehrsflächen gesamt. Aus: Stadt München (Hsg.): Hauptbahnhof Laim-Pasing. Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Mön. 4/2001. (1) aus: Stadt München (Hsg.): Hauptbahnhof Laim-Pasing. Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, München 4/2001. GFZ Mittel aus: Containerbahnhof 3 und 2 Nymphenburg Süd - Laim bis 2,2 und bis 3,6 Pasing bis 6 (2) eigene Einschätzung aus den Flächennutzungsplanunterlagen der Stadt München. (3) eigene Einschätzung aus den Unterlagen der Ergebnisse der 2. Stufe des Architektenwettbewerb, nach Teilgebieten separat. (4) prozentuelle Angaben wurden keine gemacht. (5) prozentuelle Angaben wurden keine gemacht. (6) Planung wurde von Grundeigentümer und Stadt zu gleichen Lasten getragen. Projektentwicklung, -steuerung, -realisierung vom Grundeigentümer</p> | |

4.1 Grundidee

Die in der Perspektive München übergeordneten Ziele und Strategien sollen eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung Münchens gewährleisten. Dabei gilt es, die sozialen und ökologischen Verträglichkeiten mit der ökonomischen Machbarkeit in Einklang zu bringen.

Als zentrale Leitmotive sind zu nennen:

- Innenentwicklung, Dichte und Mischung
- Freiflächenschutz und Entwicklung, ökologische Erfordernisse
- Gestaltung des sozialen Lebens
- stadtverträgliche Verkehrsbewältigung
- Nachhaltigkeitsprüfung

Zur Sicherung der Leitmotive und der Qualitäten wurden folgende Verfahren festgeschrieben:

- mehrstufige, verfeinerte städtebauliche Wettbewerbsverfahren
- Fachkonzepte (Strukturkonzept, Fachkonzepte zu Verkehr, Freiraum, Einzelhandel, Umweltverträglichkeit)
- überdurchschnittliche Bürgerbeteiligungsverfahren

Zusammengefasst wurden die Ergebnisse dieser Verfahren zur Erarbeitung des Flächenwidmungsplanes herangezogen. (s.h. hierzu 4. 1, Konzeptpläne und Flächennutzungsplan)¹

Die Bebauungsplanung erfolgt derzeit gebietsweise auf Grund der Rahmenvereinbarung, den Regeln der sozialgerechten Bodennutzung (Münchner Modell), den verfeinerten Gutachterprojekten und der Abstimmung mit dem Grundeigentümer, der DB AG.

4.2 Ausgangslage²

Durch die Verlagerung von Container- und Rangierbahnhof konnte zwischen Hauptbahnhof, Laim und Pasing eine 156ha große Fläche gewonnen werden. Sie stellt derzeit das größte Entwicklungsgebiet der Stadt dar. Im Laufe der nächsten 13 Jahre soll dieses hervorragend an den öffentlichen Personenverkehr angeschlossene Gebiet abschnittsweise überplant werden. Vorgesehen ist der Bau von über 7000 Wohnungen für ca. 15.000 Einwohner sowie Kerngebiets- und Gewerbeansiedlungen für ca. 11000 Beschäftigte. Rund um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen urbane Zentren mit einer lebendigen Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit entstehen.

Die zentralen Bahnflächen München Hauptbahnhof-Laim-Pasing gehören zu den größten Umstrukturierungsmaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes und sollen entsprechend dem in der Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München (Stadtratsbeschluss vom Februar 1998) aufgezeigten siedlungsräumlichen Leitbild „kompakt-urban-mobil“ zu einer modernen Stadtlandschaft entwickelt werden. Städtebauliche Zielvorstellung ist es, lebendige, eigenständige und zeitgemäße Quartiere zu entwickeln, die sich in die bestehenden Stadtteile

einfügen und durch ihr Angebot zu neuen Qualitäten in stadtstruktureller und städtebaulicher Hinsicht führen.³

67ha der bislang stark versiegelten Bahnflächen sollen als zentraler Grünzug gewonnen werden. Der Grünzug wird sich vom Hauptbahnhof über Laim bis nach Pasing erstrecken und ein attraktives Wohn- und Arbeitsumfeld schaffen. Die von der Bahn vertraglich zugesicherte Übernahme der mit diesen Planungen verbundenen Kosten und Lasten umfasst Leistungen im Wert von mehreren hundert Millionen Mark. Mit Hilfe der „Sozialgerechten Bodennutzung“ wurde hier eine Vereinbarung mit dem umfangreichsten Leistungsvolumen möglich, das die Landeshauptstadt auf dem Grundstückssektor bisher abgeschlossen hat (u.a. Beteiligung an Wettbewerbs- und Planungskosten, Erstellen eines Verlagerungskonzeptes für Gewerbe, Ersatzflächen für Sportanlagen). Darüber hinaus wurde die Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs vereinbart. Dieser wurde zu 90% durch die Grundeigentümer finanziert. Das Ergebnis des zweistufigen Wettbewerbs liegt vor.

Im Mai 2001 wurde der Flächennutzungsplan vom Münchner Stadtrat gebilligt und in der Folge ein Mitwirkungsverfahren eingeleitet. Dabei steht es den Bürgern zu, sich aktiv an der Überplanung zu beteiligen und schriftlich zu äußern. In der Folge wird dann der Flächennutzungsplan überarbeitet und nochmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Für die neu entstehenden Quartiere ist vorgesehen:

Bauflächen

- Kern- und Mischgebiete mit Büros, Geschäften, Wohnungen werden um die S-Bahn-Haltepunkte in dichter Bebauung und zur Abschirmung des Lärms für das Wohnen angeordnet. Diese Nutzungen finden sich z.B. in allen Bereichen entlang der Stadtkante zur Bahn.
- Wohnen soll in Bereichen stattfinden, die vor Lärmquellen und Immissionen geschützt sind. Beispielsweise liegen Wohngebiete auf dem ehemaligen Containerbahnhof nördlich des Arnulfparks, in Nymphenburg Süd am Rand des Schlossparks oder in Pasing auf dem ehemaligen Stückgutgelände südlich der Stadtkante.
- Eine Mischung der unterschiedlichen Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten soll in den Quartieren eine lebendige, urbane Struktur entstehen lassen.

Grün- und Freiflächen

- In allen Bereichen werden parkartige Erholungs- und Freiflächen angeboten: Südwestlich des Nymphenburger Parks, in der Süderweiterung des Hirschgartens und der Arnulfpark im Bereich des ehemaligen Containerbahnhofes.
- Übergeordnete Grünverbindungen ergeben zusammen mit den Parks ein Netz an Freiflächen für Erholungszwecke, Sport- und Freizeitaktivitäten. Sie dienen der Verknüpfung mit der Umgebung ebenso wie dem Landschaftshaushalt und der Ökologie. Integriert werden auch Flächen für seltene Pflanzen und Tiere. Beispiele hierfür sind die Verbindung zwischen dem ehemaligen

Containerbahnhof und dem Hirschgarten und in Pasing die quartiersinterne Fuß- und Radwegverbindung.

- Für die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die baulichen Entwicklungen werden Ausgleichsflächen geschaffen.

Verkehrsflächen

Als wesentliche Verbesserung der übergeordneten Verkehrserschließung sind

- die Nordumgehung in Pasing, die ihren neuen Verlauf über den „Knoten Knie“ machen wird, sowie
- die Verlängerung der U-Bahn nach Pasing und
- die Umweltverbundröhre in Laim

Die Planungen sind bisher so weit fortgeschritten, dass nach Abschluss des Städtebaulichen Vertrages, aufbauend auf die Rahmenvereinbarung vom 7.3.1997, die Bebauungspläne für die innerstädtischen Containerbahnhofflächen im Juni 2002 zum Abschluss gebracht werden könnten.

4.3 Besondere Planungs- und Entwicklungsstrategie

Zu den wichtigsten Aufgaben bei der Weiterentwicklung von Städten gehört die Befriedigung des Wohnraumbedarfes und die Deckung des Flächenbedarfes des Gewerbes. Die Voraussetzungen für all dies ist die Schaffung neuen Baurechtes bzw. die Umstrukturierung bestehenden Baurechtes. In der Regel sind damit hohe Kosten verbunden. Solche Kosten fallen zum Beispiel für die Erschließung künftiger Wohn- und Gewerbegebiete durch das Anlegen von Verkehrs- und Grünflächen und für die Errichtung der notwendigen sozialen und technischen Infrastruktur an. Die Lasten, die durch die Überplanung von Entwicklungsflächen entstehen, wurden früher wesentlich aus den allgemeinen Haushaltsmitteln der Stadt München finanziert. Das wird angesichts der sich von Jahr zu Jahr verschlechternden Haushaltssituation immer schwieriger. Bei gleichzeitig sehr hohen Mieten stieg die Zahl der für Sozialwohnungen vorgemerkten Familien in den letzten Jahren sprunghaft an.

Ein Ausweg aus der Misere wies insbesondere das seit 1993 in Kraft getretene Investitions- und Wohnbaulandgesetz. Darin wurde die Möglichkeit, Kosten und Lasten von Investoren tragen zu lassen, erstmals umfassend geregelt. In der Folge fasste die Landeshauptstadt München 1994 (überarbeitet 1997) den Beschluss zur „Sozialgerechten Bodennutzung“, die grundsätzlich auf alle städtebaulichen Entwicklungen angewandt wird. Die Höhe der Kosten bzw. Flächenanteile die abzutreten sind, variieren je nach Situation. Zentrale Aufgabe ist das Abwälzen der Infrastrukturkosten auf den Verursacher.

4.3.1 „Sozialgerechte Bodennutzung“ (Münchner Modell)

Allgemein

Der Beschluss über die „Sozialgerechte Bodennutzung“ sieht vor, dass die von einem Planungsvorhaben ausgelösten Kosten und Lasten auch von den Planungsbegünstigten zu tragen sind. Planungsbegünstigte sind die Eigentümer der zu überplanenden Grundstücke. Sie sollen aus einem festgeschriebenen Teil der durch die Überplanung erzielten Wertsteigerung ihrer Grundstücke die Kosten und Lasten übernehmen.

Die Bodenwertsteigerung errechnet sich aus der Differenz des Grundstückswertes vor der Überplanung und des Grundstückswertes nach der Überplanung. Bei Bauerwartungsland kann diese Bodenwertsteigerung sehr hoch sein, weil der Anfangswert der Grundstücke vor der Überplanung niedrig ist und durch die Überplanung in der Regel stark steigt.

Grundsätzlich soll mindestens ein Drittel der durch die Überplanung erzielten Bodenwertsteigerung bei den Planungsbegünstigten verbleiben. Die Grundstückseigentümer sind an den Kosten und Lasten der Planung also bis zu zwei Drittel der Bodenwertsteigerung beteiligt. Liegen die Lasten unterhalb der Zwei-Drittel-Grenze, so erhöht sich der verbleibende planungsbedingte Zuwachs der Investoren entsprechend.

Die Planungsbegünstigten haben im Rahmen der „Sozialgerechten Bodennutzung“ Flächen abzutreten, Geldleistungen zu erbringen oder kostenrelevante Bindungen, beispielsweise für den „Sozialen Wohnungsbau“, einzugehen. Darüber hinaus verpflichten sich die Investoren, ihre Flächen innerhalb eines angemessenen Zeitraumes zu bebauen, damit das von der Stadt eingeräumte Baurecht möglichst schnell realisiert und so für die Stadtgesellschaft wirksam wird.

Folgende Belastungen können bei der Entwicklung baureifer Grundstücke entstehen:

- Flächenabtretungen für im Planungsgebiet beispielsweise vorgesehene Grünanlagen, Strassen und Kindergärten.
- Herstellungskosten beispielsweise für Strassen, Kindergärten, Grundschulen, naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen. Bei den Kosten für die soziale Infrastruktur sieht die Stadt München eine besondere Regelung vor:
Die Investoren haben hier die Möglichkeit, einen anteiligen Finanzierungsbeitrag von €65,-/m² Geschossfläche neu geschaffenen Wohnbaurechts zu leisten. Die Planungsbegünstigten brauchen sich dann an den ursächlich ausgelösten Infrastrukturkosten nicht mehr weiter zu beteiligen. Der nicht gedeckte Teil der Herstellungskosten wird komplementär aus allgemeinen Haushaltsmitteln der Stadt finanziert, die ihren Anteil auch langfristig bei der Haushaltsplanung berücksichtigt (vgl. Abb.16: Berechnungsbeispiel).
- Wettbewerbskosten, Honorare nach HOAI bei Vergabe von Leistungen an Dritte, Kosten für Gutachten, Umlegungskosten

- Bindungen an den „Sozialen Wohnungsbau“. Grundsätzlich müssen 30% der neuen Wohnbauflächen dem „Sozialen Wohnungsbau“ zugeführt werden; dabei sollen 20% im 1.Förderweg und 10% im 3. Förderweg realisiert werden.

Für Grundstücksflächen, auf denen Sozialwohnungen im 1. Förderweg entstehen, wird im Rahmen der öffentlichen Förderung ein Grundstückswert in Höhe von €150,-/m² Geschossfläche und eine Erschließungspauschale von €75,-/m² Geschossfläche von der Bewilligungsstelle anerkannt.

Diese Wohnungen sind zur Kostenmiete an von der Stadt vorgeschlagene Wohnberechtigte im Sinne des Wohnungsbindungsgesetzes zu vermieten. Das Belegungsrecht der Stadt gilt 25 Jahre.

Für Grundstücksflächen, auf denen Wohnungen im 3.Förderweg entstehen, wird im Rahmen der öffentlichen Förderung ein Grundstückswert in Höhe von €4500/m² Geschossfläche von der Bewilligungsstelle anerkannt. Diese Wohnungen sind in der Regel Eigentumswohnungen für Selbstbezieher.

Als Last haben die Planungsbegünstigten die Differenz zwischen den im freifinanzierten Wohnungsbau erzielbaren Geschossflächenpreisen und den anerkannten Geschossflächenpreisen für den „Sozialen Wohnungsbau“ des 1. und 3. Förderweges zu tragen.

- Bindungen zur Förderung des Gewerbes.
Ziel dieser Bindung ist es, vor allem Gewerbe des sekundären Sektors zu erhalten - das sekundäre Gewerbe stellt in vielen Fällen eine Angebotsbereicherung für den Stadtteil dar, in dem es angesiedelt ist - und Arbeitsplätze zu sichern.

Dieser Bindung können die Investoren dadurch nachkommen, dass sie entsprechende Flächen zur Verfügung stellen. Alternativ dazu können Ausgleichs für entfallende Gewerbeflächen geleistet werden.

Bebauungsplanentwurf
 Anzahl des Objekts
 Planungszustand
 Bauungsstand
 Sachbearbeiter

Nr. 2222
 An der Miesnerstraße
 01.04.1988
 06.05.1988
 Max Müller

1 Flächenzusammenstellung

| | in m ² | in % |
|------------------------|-------------------|------|
| Bruttobauland | 20000 | 100 |
| Nettobauland | 13500 | 67 |
| Sträßennetzen | 1000 | 5 |
| Grünflächen | 4000 | 20 |
| Infrastrukturflächen | 1500 | 8 |
| Ungelände | 0 | 0 |
| Summe sonstige Flächen | 6500 | 33 |

2 Baurecht

| | Geschossfläche GF in m ² | Geschossfläche pro Wohneinheit GF/WE m ² | Wohneinheiten WE |
|----------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------|
| Summe Geschossfläche (GF) | 16200 | 100 | |
| Wohnungsbau gesamt, davon | 16200 | 100 | 203 |
| Wohnungsbau freifinanziert | 11340 | 70 | 142 |
| Wohnungsbau sozial | 4860 | 30 | 61 |
| Wohnungsbau | 16200 | 100 | |
| Mischgebiet | 0 | 0 | |
| Kerngebiet | 0 | 0 | |
| Gewerbegebiet | 0 | 0 | |

3 Wertermittlung

| | in Mio. DM | in % |
|------------------------|---------------|------|
| 3.1 Anfangswert | 6.00 Mio. DM | |
| 3.2 Endwert | 26.25 Mio. DM | |
| davon | | |
| Wohnungsbau | 24.30 | 93 |
| Mischgebiet | 0.00 | 0 |
| Kerngebiet | 0.00 | 0 |
| Gewerbegebiet | 0.00 | 0 |
| Summe Nettobauland | 24.30 | 93 |
| Summe sonstige Flächen | 1.95 | 7 |
| Summe | 26.25 | 100 |
| 3.3 Wertzuwachs brutto | 20.25 Mio. DM | 100% |

4 Lasten

| | in Mio. DM | in % |
|----------------------------------------------------------------|------------|------|
| 4.1 Flächenabstrichungen | 1.95 | 23 |
| 4.2 Herstellung der Erschließung | 0.28 | 4 |
| Sträßennetzen | 0.22 | |
| Grünflächen | 0.16 | |
| 4.3 Herstellung der sozialen Infrastruktur | 2.11 | 25 |
| (über Finanzierungsbilanz von 130 DM/m ² GF Wohnen) | 2.11 | |
| Umsatzerlöse | 4.48 | |
| 0 Kriechschuldsätze | 0.54 | |
| 30 Kriechschuldsätze | 1.23 | |
| 14 Kriechschuldsätze | 0.74 | |
| 39 Grundschuldsätze | 1.95 | |
| 4.4 Sonstige Kosten | 0.03 | 0 |
| 4.5 Wertminderung sozialer Wohnungsbau | 4.13 | 48 |
| Summe Kosten/Lasten | 8.60 | 100 |

5 Bewertung

| | | |
|-------------------------|---------------|-----|
| 5.1 Nettowertzuwachs lt | 8.60 Mio. DM | 65% |
| 5.2 Mindestwertzuwachs | 11.65 Mio. DM | 31% |

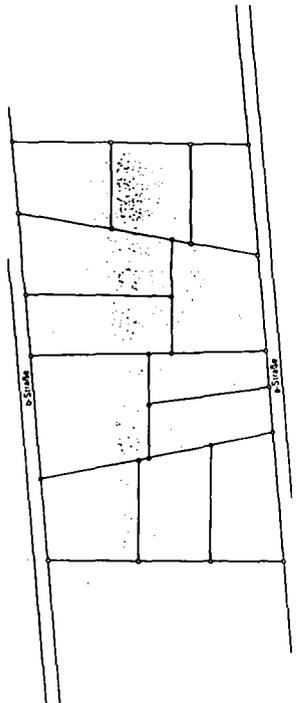
Die angegebenen Beträge sind getrennte Angaben genau berechneter Ergebnisse

Ergebnis der Gesamtberechnung: Den Planungsbegünstigten verbleibt mit 11.65 Mio. DM ein Wertzuwachs von 58%

Abb. 16: Berechnungsbeispiel zum „Münchener Modell“⁴

Schematische Darstellung:
 Situation auf einem Areal vor
 Aufstellung eines Bebauungsplans

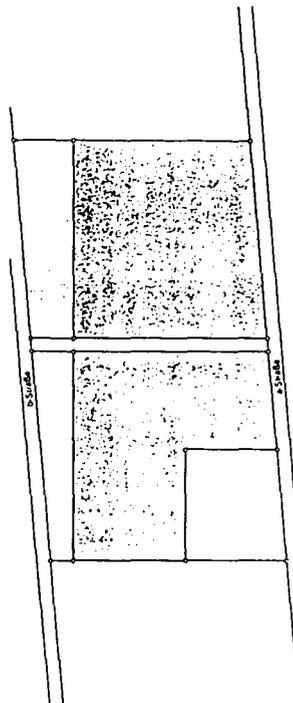
Bauerwartungsland mit
 Grundstücksgrenzen
 vor Überplanung



| | Fläche (m ²) | DM/m ² | Geschossflächenzahl (GFZ) | Geschossfläche (GF in m ²) | Wert (DM) |
|-------------------|--------------------------|-------------------|---------------------------|----------------------------------------|-----------|
| Bauerwartungsland | 20000 | 300 | - | - | 6000000 |

Schematische Darstellung:
 Situation auf dem Areal nach
 Aufstellung eines Bebauungsplans

Grünfläche
 Neue Straßenfläche
 Adertragessante
 Allgemeines Wohngebiet: WA
 Wohnungsbau



| | in | DM/m ² | GFZ | m ² GF | DM/m ² GF | DM |
|------------------------|-------|-------------------|-----|-------------------|----------------------|----------|
| Grünfläche | 4000 | 300 | - | - | - | 1200000 |
| Straßenfläche | 1000 | 300 | - | - | - | 300000 |
| Infrastrukturfläche | 1500 | 300 | - | - | - | 450000 |
| WA | 13500 | 1800 | 1.2 | 16200 | 1500 | 24300000 |
| allgemeines Wohngebiet | | | | | | |
| Summe | 20000 | | | 16200 | | 26250000 |

Berechnung: Wertminderung
 sozialer Wohnungsbau

| | freifinanziert | sozial (1. Förderweg) | sozial (2. Förderweg) | DM/m ² GF |
|---------------------------------------|----------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| Wohnungsbau | 1500 | 450 | 1050 | |
| Herstellung in % | 70 | 20 | 10 | |
| Herstellung in m ² GF | 11340 | 3240 | 1620 | |
| Wertminderung in DM/m ² GF | - | - | 1050 | 450 |
| Wertminderung in DM | - | - | 3402000 | 729000 |

Verpflichtungserklärung
(Grundzustimmung)

1 Herr/Frau/Firma

erklärt als im Grundbuch eingetragene(r) Eigentümer(in) der Grundstücke

Flurstück Nr.

Gemarkung

dass er/sie an der Aufstellung eines Bebauungsplanes (ggf. genaue Bezeichnung, z. B. wenn es sich um einen vorhabensbezogenen Bebauungsplan handelt) für die vorgenannten Grundstücke interessiert ist.

Sie/Er sind/ist bereit, an der Erstellung des Bebauungsplanes mitzuwirken und hierfür bereits vor Erlass des Bebauungsplanes folgende Leistungen zu erbringen:

Sie/Er sind (ist) ferner bereit, nach Durchführung des Aufstellungsverfahrens vor Billigung des Bebauungsplanes auf der Geschäftsgrundlage des dann billigungsreifen Bebauungsplanes einen städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB (ggf. in Verbindung mit einem Erschließungsvertrag nach § 124 BauGB) abzuschließen oder im Rahmen eines Umlegungsverfahrens gleichwertige Leistungen zu erbringen.

2 Herr/Frau/Firma

hat von den „Verfahrensgrundsätzen zur Sozialgerechten Bodennutzung“ in der Fassung vom 10.12.1997 (Anlage) Kenntnis genommen.

Sie/Er sind (ist) in Anerkennung dieser Grundsätze bereit, entsprechend Lasten zu übernehmen. Sie/Er erkennt(en) als Anfangswert im Sinne der obengenannten Grundsätze für die o. g. Grundstücke folgende(n) Wert(e) an:

Betrag in DM/m²

wobei davon ausgegangen wird, dass der Bewertungsstichtag für alle Grundstücke im Planungsgebiet gleich ist. Wird dieser für mindestens ein anderes Grundstück im Planungsgebiet von der Stadt geändert, so sind auch die vorgenannten Werte für diesen Zeitpunkt neu zu bestimmen.

3 Herr/Frau/Firma

hat (haben) zur Kenntnis genommen, dass die Stadt München Planungsinhalte nicht verbindlich zusagen kann. Dementsprechend bestehen gegen die Landeshauptstadt München keine Ansprüche auf Aufstellung eines Bebauungsplanes (ggf. genaue Bezeichnung, z. B. wenn es sich um einen vorhabensbezogenen Bebauungsplan handelt) und keine Schadensersatzansprüche bei Abbruch des Planungsverfahrens oder bei einem anderen Inhalt des Bebauungsplanes (ggf. genaue Bezeichnung, z. B. wenn es sich um einen vorhabensbezogenen Bebauungsplan handelt) als dem erwarteten.

4 Herr/Frau/Firma

ist ferner bereit auf evtl. Ansprüche auf Übernahme und Entschädigung nach §§ 39-44 BauGB zu verzichten, die durch die Neuplanung ausgelöst werden könnten, sofern sein (ihr) Gesamtgrundbesitz im Planungsgebiet nach der Überplanung, gegebenenfalls auch nach der Grundstücksneuordnung, mindestens den Bodenwert hat, der sich nach Ziffer 2 ergibt.

5 Herr/Frau/Firma

verpflichtet sich für den Fall des Verkaufes oder sonstigen Überganges des Eigentums an einen Dritten, den Käufer auf die Anerkennung der vorstehenden Erklärung als gegen sich wirksam zu verpflichten.

6 Herr/Frau/Firma

ist damit einverstanden, dass noch offene Fragen bzw. Detailfragen nach den unter Ziffer 2 aufgeführten „Verfahrensgrundsätzen in der Fassung vom 10.12.1997“ (vgl. Anlage) behandelt werden, sofern darin entsprechende Regelungen enthalten sind.

Unterschrift

Die „Sozialgerechte Bodennutzung“ kann in max. drei Verfahrensschritten abgewickelt werden. Diese Verfahrensschritte sind die Grundzustimmung, die Grundvereinbarung und wo notwendig, Ausführungsverträge.

- Grundzustimmung

Die Planungsbegünstigten erklären in der Grundzustimmung ihre Mitwirkungsbereitschaft zur Kosten- und Lastentragung entsprechend den Verfahrensgrundsätzen der „Sozialgerechten Bodennutzung“. Die Grundzustimmung wird eingeholt, wenn Planungsabsicht für ein bestimmtes Gebiet besteht und bevor die Verfahren durch den Stadtrat eingeleitet werden.

Ohne Grundzustimmung gibt der Stadtrat keinen Planungsauftrag. (s.h. Abb. Grundzustimmung)

- Grundvereinbarung

Im Rahmen der Grundvereinbarung werden rechtlich bindende Erklärungen abgegeben, die die von den Planungsbegünstigten zu erbringenden Leistungen ausreichend konkretisieren. Sie wird dann getroffen, wenn die Planung so weit fortgeschritten ist, dass sie dem Stadtrat zur Billigung (Auslegungsbeschluss) vorgelegt werden kann.

Die Grundvereinbarung kann je nach Sachlage in Form eines städtebaulichen Vertrages oder in Form einer Einverständniserklärung zu einem einvernehmlichen gesetzlichen Umlegungsverfahren geschlossen werden. Der städtebauliche Vertrag und das einvernehmliche gesetzliche Umlegungsverfahren können dort, wo es die Sachlage erfordert, auch miteinander kombiniert werden.

- Der städtebauliche Vertrag

Der ausschließliche Abschluss eines städtebaulichen Vertrages bietet sich an, wenn die Grundstückszuschnitte der zukünftigen Planung nicht entgegenstehen, bzw. wenn nur ein Grundstück von der zukünftigen Planung betroffen ist.

Im städtebaulichen Vertrag werden die Leistungen, die von den Planungsbegünstigten zu erbringen sind, geregelt. Wenn es dabei auch um Flächenabtretungen geht, bedarf der Vertrag der notariellen Beurkundung.

- Das einvernehmlich gesetzliche Umlegungsverfahren

Das Verfahren bietet sich an, wenn die bisherigen Grundstückszuschnitte der Verwirklichung der Planung entgegenstehen. Das Umlegungsverfahren ermöglicht eine gleichmäßige Verteilung der von den Planungsbegünstigten zu erbringenden Leistungen. Alle Eigentümer erhalten gemäß ihrem eingeworfenen Flächenanteil Baulandzuteilungen und müssen anteilig für die ursächlich mit der Planung zusammenhängenden Lasten aufkommen. Damit bleibt es dem Eigentümer übrig ob er seinen Anteil an den Folgelasten in Form von Flächenabtretungen oder finanziellen Mitteln leisten will. Es wird dabei kein Vertrag geschlossen, sondern die Eigentümer erklären ihr Einverständnis.

Fast alle größeren Gebiete, bei deren Überplanung die Sozialgerechte Bodennutzung in Anwendung kommt, wurden durch Umlegungsverfahren baureif gemacht.

Rahmenvereinbarung (städtebaulicher Vertrag)

Wichtiger Gegenstand innerhalb dieses Verfahrens bildete der vor dem Planungsprozess geschlossene Vertrag der „Rahmenvereinbarung vom 7.03.1997“, in dem die Ziele der Stadt zur Verpflichtung des Investors überschrieben wurde.

In anderen Projekten (z.B. Stuttgart 21) wurde dies verabsäumt, was schließlich Mehrkosten z.B. der Errichtung von Grünanlagen durch die Stadt erzeugen kann.

Zusammenfassend wurden folgende Inhalte vereinbart:⁶

Dabei haben sich die Vertragsparteien zur vertrauensvollen Kooperation, die auch eine laufende gegenseitige und umfassende Information beinhaltet, verpflichtet. Die BEV und DB AG haben sich verpflichtet, für die Bahnflächen entsprechende Entbehrlichkeits-erklärungen spätestens vor Aufstellungsbeschluss des jeweiligen Bebauungsplanes und die förmliche Entwidmungserklärungen des Eisenbahnbundesamtes rechtzeitig vor den Satzungsbeschlüssen vorzulegen.

Die BEV und DB AG haben sich verpflichtet, die ursächlich von den Planungsvorhaben ausgelösten Kosten und Lasten innerhalb des Vertragsgebietes nach Maßgabe der noch abzuschließenden städtebaulichen Verträge zu erbringen. Dies sind beispielsweise:

- unentgeltliche und kostenlose Abtretung der Flächen für die im Vertragsgebiet vorgesehenen Erschließungsanlagen (Grün- und Verkehrsflächen, Immissionsschutzanlagen), für Gemeinschaftseinrichtungen (Kindergärten, Grundschulen) und für naturschutzrechtlich gebotene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, soweit diese nicht bei der Bahn verbleiben.
- Übernahme der Herstellungskosten der vorgenannten Erschließungsanlagen und der naturschutzrechtlich gebotenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
- Übernahme der Herstellungskosten der ursächlichen sozialen Infrastruktur oder Zahlung eines anteiligen Finanzierungsbeitrages hierfür in Höhe von 65,- EUR/m².
- Förderung des Sozialen Wohnungsbaus im Umfang von 30% des neu geschaffenen Wohnbaurechts mit Ankaufsrecht der Stadt, sofern der Bahn die Realisierung des sozialen Wohnungsbaus nicht möglich ist.
- Bindung zur Abschwächung und Verlagerung des von der Umstrukturierung betroffenen einfachen Gewerbes incl. Vorlage eines Verlagerungskonzeptes, rechtzeitige Verlagerung der Betriebe, unentgeltliche Abtretung einer Grundstücksfläche von 10.000m² und Zahlung eines einmaligen zweckgebundenen Herstellungszuschuss von 8,5 Mio. € für einen Gewerbehof.
- Verlagerung der Sportanlage des Eisenbahnersportvereines

- Altlasten: Abschluss von Sanierungsvereinbarungen, soweit erforderlich, wobei der Stadt keine finanziellen Verpflichtungen entstehen dürfen
- Einholen der zivilrechtlichen Zustimmungserklärung der Stadt vor Veräußerung oder Nutzungsüberlassung von Bahnflächen an Dritte im Hinblick auf ein mögliches Erschwernis für die planerische Umsetzung.

Vor Abschluss der Bebauungsplanung werden zu den einzelnen Punkten städtebauliche Verträge geschlossen, die die DB AG und BEV über die Angaben des Bebauungsplanes binden.

4.3.2 Bürgerbeteiligung, Workshops

Angeht die Größe und Bedeutung des Gebietes für die gesamte Stadt, besonders aber auch wegen der unmittelbaren Verflechtungen mit den Nachbarvierteln, setzte die Stadt in dieser Planungsentwicklung auf einen intensiven Dialog mit der Bevölkerung.

Durch die Mehrstufigkeit des Wettbewerbs- und Planaufstellungsverfahrens und die zwischengeschalteten Öffentlichkeitsphasen sollte eine intensive Bürgerbeteiligung ermöglicht werden. Bereits im Vorfeld der Auslobung hatten „Stadtteilkundige“ aus den angrenzenden Bezirken in Workshops und einer Stadtteilkonferenz ihre Anforderungen an den Wettbewerb formuliert.⁷

Für die zweite Phase des Wettbewerbes wurden zusammenfassend folgende Ziele dafür formuliert:

- Lebendige Quartiere
Ziel ist, lebendige Quartiere mit eigenem Charakter zu entwickeln, die sich aber hinsichtlich Höhe, Dichte, Nutzungsverteilung, Bevölkerungsstruktur und Standortwert in die Umgebung einfügen und durch ihre Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen und Spiel- und Freiflächen zur Verbesserung der Gesamtsituation beitragen.

Die hervorragende Erschließung durch den ÖPNV soll durch eine möglichst „autoarme“ Besiedelung genutzt werden. Neue Fuß- und Radwegeverbindungen zu den Grünflächen wie auch zu den Einkaufsbereichen sollen attraktive Erholungs- und Erlebnismöglichkeiten bieten. Dies kommt auch der überwiegend dicht bebauten und versteinerten Nachbarschaft zugute. Die neuen sozialen Infrastrukturen wie z.B. Kindergärten dienen jedoch der Eigenversorgung in den Neubauvierteln. Die neuen Quartiere sollen 30% geförderten Wohnungsbau enthalten. Die Wohnungen sollen „barrierefrei“ gebaut und erschlossen werden.

Ausstellung
zur 2. Stufe des Wettbewerbs
Zentrale Bahnhöfe München
Hauptbahnhof Laim-Pasing
 in der DB-Halle an der Hackerbrücke
 Arnulfstraße 31, 80335 München

Eröffnung der Ausstellung: 20. März 1999 10:30 Uhr bis 12:00 Uhr

Ausstellungsbüro: 20. März bis 30. April 1999 täglich 1:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Führung durch die Ausstellung: 24. März 1999 17:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Workshop 1
zum Teilbereich Pasing

Informationsabend: 26. März 1999 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

Workshop: 27. März 1999 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr

Workshop 2*
zum Teilbereich Containerbahnhof

Informationsabend** 16. April 1999 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

Workshop 17. April 1999 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr

Workshop 3*
zum Teilbereich Nymphenburg Süd/Laim

Informationsabend** 23. April 1999 18:00 Uhr bis 21:00 Uhr

Workshop 24. April 1999 10:00 Uhr bis 16:00 Uhr

Stadtteilekonferenz*

Termin der Stadtteilekonferenz 4. Mai 1999 17:00 Uhr bis 20:00 Uhr

* Workshops und Stadtteilekonferenz finden statt in der
**DB-Halle an der Hackerbrücke, Eingang DBImm Projektbüro „Münchener Adressen“,
 Arnulfstraße 31, 80335 München**

** Zusammen mit den Preisträgern für die einzelnen Wettbewerbsgebiete
 (Containerbahnhof, Nymphenburg Süd/Laim, Pasing)

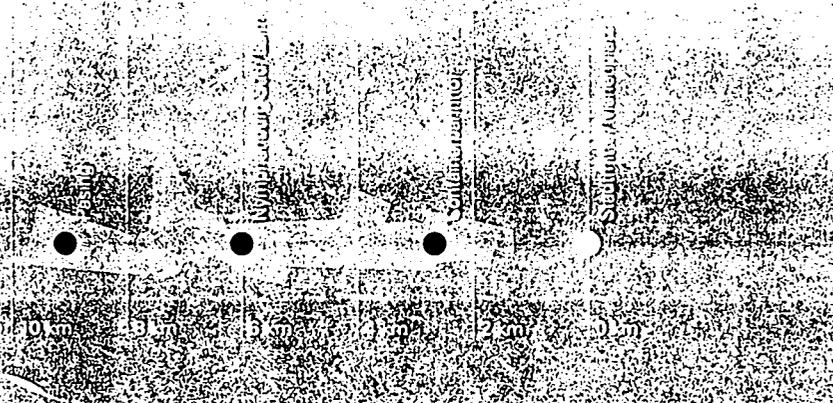
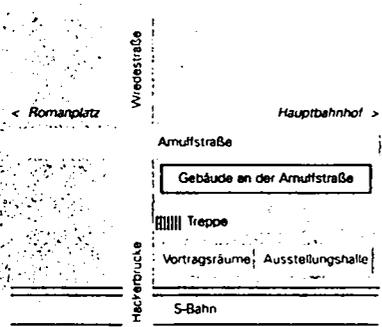
Ansprechpartner

Landeshauptstadt München
 Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 PlanTreff, Blumenstraße 31, 80331 München
 Telefon: 089-233 22942
 Internet: www.muenchen.de

Elka Freitag,
 Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH
 Projektbüro München,
 Arnulfstraße 31, 80335 München
 Telefon: 089-1308 22800
 Internet: www.dbimm.de

Andreas C. Müller,
 Eisenbahnmobilien Management GmbH
 Theresienstraße 7, 80335 München
 Telefon: 089-743 52 90
 Internet: www.EIM-GMBH.de

Lageskizze
der DB-Halle an der Hackerbrücke



NEUE MÜNCHENER ADRESSEN
 WICKELSTELLUNG FÜR DIE ZUKUNFT

Abb. 18: Aufruf zur Bürgerbeteiligung⁸

Gestaltung: schlicht mülhoh bürö für kommunikation und design, münchen

- Stadtteilzentren und Einzelhandel
 Das gesamtstädtische Zentrenkonzept strebt eine an den Mittelpunkten der Wohngebiete orientierte Verteilung der Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte im Stadtgebiet an. Dazu und zur Entlastung der City sollen die Stadtteilzentren wie z.B. Laim und Pasing gestärkt werden. Zur flächendeckenden Alltagsversorgung der Bürger mit Gütern und Diensten auf kurzen Wegen soll das Netz von Quartiers- und Nahbereichszentren weiter ausgebaut werden. Hiermit soll auch einer der Strategien der Perspektive München zur qualifizierten Innenentwicklung entsprochen werden und ein Beitrag zur Verbesserung der Versorgungsqualitäten geleistet werden. Ergänzende Einzelhandelsangebote sind daher auch auf den Zentralen Bahnflächen und den Verflechtungsbereichen für die benachbarten Stadtviertel erforderlich. Im Rahmen des Fachkonzeptes soll Art und Umfang der Ergänzungsangebote geklärt werden.

- Verkehr
 Die Entwicklung der „Zentralen Bahnflächen“ erzeugt zusätzlichen Verkehr sowohl auf der Ebene des Motorisierten Individualverkehrs als auch auf der Ebene des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV). Bereits heute sind die betroffenen Hauptverkehrsstrassen stark belastet und die angrenzenden Quartiere durch hohe Umweltbelastungen beeinträchtigt. Die S-Bahn-Stammstrecke hat in der Hauptverkehrszeit die Grenzen Ihrer Beförderungskapazität erreicht. Schwerpunkt des Konzeptes ist der Ausbau, die Qualitätsverbesserung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Die erforderlichen Investitionen sind auch in Abhängigkeit von der Siedlungsentwicklung vorzunehmen. Eine stadtverträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs, kann nur mittels einer Verlagerung des bestehenden Autoverkehrs und der Ausrichtung des Neuverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger) erfolgen.

- Umweltverbund
 Die innenstadtnahe Lage der geplanten Wohnungen und Arbeitsstätten bietet die Chance auf Grund der hohen Erschließungsqualität im ÖPNV, einen großen Anteil des Verkehrs über diese Verkehrsmittel abzuwickeln und damit die Verkehrszunahmen im motorisierten Individualverkehr zu begrenzen.

- Erholung
 Die angrenzenden innenstadtnahen Quartiere sind mit Erholungs- und Freiflächen stark unterversorgt. Ein wichtiges Anliegen ist die Erhaltung und den Ausbau solcher Flächen (unter dem Leitmotiv „Stadt der kurzen Wege“). Eine gute Anbindung der Freiräume mit attraktiven Fuß- und Radwegebrücken über das Bahngleis und zu den umgebenden Stadtvierteln wird angestrebt.

- Habitats und Freiraumkonzepte
Im Wettbewerbsgebiet entstehen vielfältige Lebensgemeinschaften an Tieren und Pflanzen, die auch bereichernd für das Landschaftserleben in der Stadt sind. Um die Lebensqualität für Menschen, Tiere und Pflanzen angesichts der geplanten Entwicklungen so weit wie möglich zu sichern, wurde ein Konzept für die Freiraumflächen notwendig. Das Konzept sieht ein durchgehendes „grünes Band“ parallel zur Bahntrasse vor, das mit bestehenden und geplanten Grünflächen verknüpft ist (Biotopverbundkorridor). (vgl. Anlage 4.2: „Plan-Formulierung der Bürgerbeteiligung zur 1.Stufe des Wettbewerbes“)⁹

Die Bürgerbeteiligungsverfahren wurden durchgeführt als

- Informationsveranstaltungen gebietsweise
Die einzelnen Gebiete Containerbahnhof, Birketweg, Nymphenburg Süd/Laim, Paul-Gerhard-Allee, Pasing werden vertieft im Stadtteil bearbeitet und vorgestellt.
- Workshopverfahren gebietsweise
Die Planung wird gebietsweise den Bürgern präsentiert und vorgestellt. Eine Diskussion zu den einzelnen Leitthemen wird angeregt und die Verbesserungsvorschläge erörtert, dokumentiert und gegebenenfalls eingearbeitet.
- Stadtteilekonferenzen
Stadtteilübergreifend werden die in den Workshops erarbeiteten Vorschläge diskutiert und in die Planung eingeflossene Anregungen im Verbund mit den anderen Stadtteilen vorgestellt und diskutiert. (vgl. Abb 19: Empfehlungen der Bürgerschaft zum Wettbewerbsergebnis der 1. Stufe für die 2.Stufe)

Wie die Anregungen der formulierten Bürgerbelange berücksichtigt wurden, wird in der Anlage 4.3¹⁰ „Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Würdigung der Anregungen“, zum Ausdruck gebracht.

Frau Schäuble, Institut für Sozialforschung, beschreibt aus der Sicht der Moderation folgende Merkmale zur Bürgerbeteiligung:

Bei der Beteiligung, die in dieser Form eine Neuheit darstellt, muss von Anfang an zum Wissen und Verstehen des Verfahrens und um „aktive“ Mitarbeit bei den Bürgern „geworben“ werden, durch:

- zielgruppenspezifische Aktivitäten, auch durch direkte Ansprache einzelner Gruppen und Multiplikatoren
- im Planungsverständnis sach- und kooperationsbezogene, auf den einzelnen Fall abgestimmte - nicht formalisierte - Vorgehensweisen
- Kontinuität über einen längeren Planungszeitraum, denn das schafft Vertrauen in der Gruppe
- eine zeitliche Dichte der Arbeitstreffen von mehr als 1x pro Jahr

Empfehlungen aus der Bürgerschaft zum Wettbewerbsergebnis

Teilbereich Pasing

Strukturplan

Lebendige Quartiere

- Wohnen und Arbeiten stärker durchmischen
- Quartierspark näher an die soziale Infrastruktur rücken
- Konzept für Gross-Markt inklusive Parkmöglichkeiten entwickeln

Bahnhof Pasing

- Bahnhof und Marktplatz als gleichwertige Pole einer zentralen Achse gestalten
- Durchsicht Busbahnhof für FußgängerInnen und RadfahrerInnen prüfen
- Vor- und Nachteile der Parkgaragen ober- bzw. unterirdisch verdeutlichen

Ökologie/Freizäume

- Friedens-Übergänge von gestalterisch unruhigeren Bereichen an der Würm schaffen
- Größere Grünfläche auf dem Stückgut- Gelände schaffen
- Veilung nutzbarer Grünflächen schaffen und Botloe integrieren

Verkehr

- Fußweg vom Gleisdreieck in den nördlichen angrenzenden Bereich und das Stückgut- Gelände schaffen
- Ausbildung eines Fahrradweges entlang der Gleisanlagen zur „Fuß- und Radlanallee“

Wettbewerbserwartung Überarbeitungsbedarf

Fachkonzepte

Verkehrskonzept

- Förderung eines integrierten Verkehrskonzepts einschließlich Verkehrsanalyse, Maßnahmen- und Zeitplan sowie Lärm-, Grün- und Luftbilanz sowie weitere
- Eine Überprüfung des Buskonzeptes sowie der Zufahrten wird angeregt!

Einzelhandelskonzept

- Integriertes Einzelhandelskonzept einarbeiten
- Zentrum und neuen Einzelhandelsstandort am Bahnhof gut miteinander verbinden
- Versorgungsmöglichkeiten im Wohngebiet schaffen

Bebauungsplan

Lebendige Quartiere

- Stärkere weniger stark gestalten
- Wohngebäude an der Nordumgebung weniger kompakt konzipieren
- Regelbebauung durch Stafflung oder Versatz aufbrechen
- Wohnen an der Nordumgebung aufgrund der Lärm- und Abgassituation überprüfen
- Gebäudekanten am Bahnhof abstruken

Ökologie/Freizäume

- Lärmwärdchen soll die Verleimung der Wärdchen durch die Nordumgebung prüfen
- Freiflächen und Räume auch für ältere Jugendliche vorsehen
- Wasserflächen bei den Wohngebieten schaffen
- Versickerungsmöglichkeiten für Regenwasser schaffen

Verkehr

- FußgängerInnen- und RadfahrerInnenbrücke über Orlimbachstraße vorsehen
- Lärm- und Abgassituation im Bahnhofs-Bereich sowie entlang der Nordumgebung und Schutzmaßnahmen prüfen

Teilbereich Nymphenburg Süd/Laim

Strukturplan

Lebendige Quartiere

- Eine kleinteilige Durchmischung der Quartiere, die durch öffentliche Räume gut miteinander verbunden sind, wird angeregt.
- Wohnquartiere räumlich besser miteinander verbinden
- Öffentliche Räume querschnittsverbundend
- „A“ auslegen
- Lage der Raum-Zeit-Station prüfen

Ökologie/Freizäume

- Die Wettbewerbervorhaben für die ESV- Flächen in den weiteren Konzepten für die Bauleitplanung umsetzen
- Fuß- Rad- Wege- Verbindung auch südlich der Bahn langfristig sichern
- Der Entwurf der AG Zwischenräume für die bahnoberirdische Stiege wird begrüßt
- Eine zusätzliche Stiege-Verbindung zwischen zwei überirdischen Grünzügen in Höhe der Willibaldstraße prüfen

Fachkonzepte

Grün-/Ausgleichsflächenkonzept

- Entlang der Bahn auch naturnah belagerte Flächen vorsehen, deren frühere Nutzung noch erkennbar ist

Verkehrskonzept

- Integriertes, stadtteilübergreifendes umweltverträgliches Verkehrskonzept unter Einbeziehung der verschiedenen Verkehrsmittel erstellen
- Erstellung und Umsetzung eines mit Zeilplan koordinierten Stufenkonzepts für die stadtteilweite und verteilte Entwicklung mit Aussagen zu ÖPNV, MIV sowie Fuß- und Radwegen

Einzelhandelskonzept

- Abgestimmte Einzelhandelskonzepte für die Bereiche „Laimer Bahnhof bis Götthardstraße“, sowie „Laimer Bahnhof bis Romanplatz“ erarbeiten

Bebauungsplan

- Hohe Architekturqualität für die Gebäude im Laimer Platz Süd erreichen und hochwertige gestalterische Qualität im Laimer Bahnhof Nord sichern
- Schallschutz an der Emissionsquelle vorziehen
- Kleinräumige soziale Mischung in den Quartieren

Ökologie/Freizäume

- Naturbestände und Biotope in das Konzept der neuen Sportanlagen integrieren
- Abgrenzungen des ESV-Geländes naturnah realisieren
- Tiefgaragen unter den Baukörpern studieren
- Kirschgarten Süd-Erweiterung in Verbindung mit den baukulturellen Entwicklungen an der Wolansstraße / Willibaldstraße – möglichst sogar schon im Vorgriff auf diese – naturnah realisieren
- Rampe am Pionier Platz platzsparend und behindertengerecht an der Nordseite des Platzes an der Landsberger Straße vorsehen

Teilbereich Containerbahnhof

Strukturplan

Nutzungsmischung

- Der ursprüngliche Veranlassungsschlüssel Wohnervorhaben sollte eingehalten werden
- Der Planungsvorschlag Michladerhof soll in Hinblick auf das Konzept „München 21“ überprüft werden
- Schulstandort überdenken

Verkehr

- Die Fuß- und Fahrrad-Stege sollen eine Verbindung der südlichen Stadteile zum Park gewährleisten
- Die Radwege entlang der Bahn müssen an das Radwegenetz im Bereich des Hauptbahnhofs angebunden werden
- Fußgänger- und Radwegeverbindungen zwischen Donnersberger- und Hachlerbüchel, nördlich und südlich der Bahn und Richtung Innenstadt schaffen

Ökologie/Freizäume

- Die Grünbeziehung südlich der Bahn soll Verbindung von „München 21“ realisieren

Fachkonzepte

Grün-/Ausgleichsflächenkonzept

- Die Ausgleichsflächen für Biotope sollen in einem angemessenen Radius zum Eingriff nachgewiesen werden
- Die Breite des Grünkorridors nördlich der Bahn soll überdacht werden und nach Westen hin abgestuft werden

Kulturkonzept

- Es wird die Erstellung eines systematischen, ganzheitlichen Sozial- und Kulturkonzepts gefordert

Eine Erhebung der sozio-kulturellen Bedürfnisse der angrenzenden Stadtteile ist notwendig

Die schon vorhandenen Kulturkonzepte sollen integriert werden unter Einbeziehung von Streifenbetrieben wirtschaftlicher Art bei Einhaltung des Platzcharakteres sowie unter Einbeziehung der Flächen unter der Brücke

Verkehrskonzept

- Ein Eschneidungskonzept für den Teil nördlich der Landsberger Straße zwischen Donnersberger- und Hachlerbüchel soll auch im Hinblick auf „München 21“ erstellt werden
- Direkte Anbindung des ZOB an die Arnulfstraße sichern

Bebauungsplan

- Nutzungsmischung Die Hochhaus-Planung sollte auf das Baudenkmal Hachlerbüchel abgestimmt werden
- Gestaltung und Nutzung im SoSebereich der Donnersbergerbrücke

Verkehr

- B₁ Der ZOB soll an diese Stelle bauplanologisch erreicht werden, die An- und Abfahrt der Busse darf die Lärmbahn nicht behindern
- B₂ Ein bodenparalleler Ausbau der Radwege Richtung Arnulfstraße und Stadlerstraße wird gefordert
- B₃ Ein Parkraumkonzept soll erstellt und Wohnen ohne Auto ermöglicht werden

Die Empfehlungen wurden, soweit zu diesem Zeitpunkt möglich, in die Grundlagenepläne für den Flächenutzungsplan, die Struktur- und Fachkonzepte übernommen

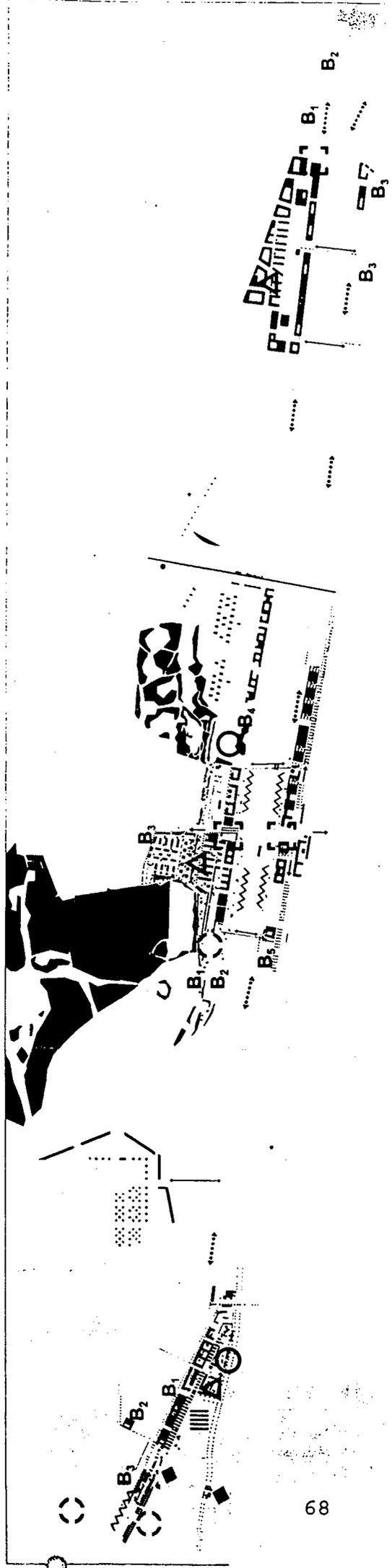


Abb. 19: Empfehlungen der Bürgerschaft zum Wettbewerbsergebnis der 1. Stufe

Das Resümee zur bisherigen Beteiligung von Bürgern ist aus der Erfahrung der Moderation insgesamt positiv, denn alle Beteiligten

- sind in ihrer Erfahrung und Rolle weitergekommen
- kennen die Schwächen inzwischen besser
- haben praxistaugliche Vorstellungen zur Verbesserung
- haben Angst und Bedenken reduzieren können
- begegnen dem Verfahren mit mehr Zukunftssicherheit.

Folgende Anregungen an die Stadt werden formuliert:

- Um Beteiligung nicht nach „Patentrezept“ zu standardisieren ist jeweils eine Konzeptionsphase voranzustellen um angepasste Kommunikationsstrategien zu erarbeiten.
- Das Verständnis für ein dynamisches Verfahren, das Offenheit und Unsicherheit bewusst zulässt, sollte in der Verwaltung etabliert werden.
- Die Chancen zur Erhöhung der Planungssicherheit sollten auf Grund der Intensivität genutzt werden.
- Der ernst gemeinte Dialog ist etwas, was alle „im Tun“ lernen müssen. Dialog ist nicht ein fertiges Produkt, sondern lebendiger Prozess.

4.4 Merkmale und Bausteine der Planung

Neben den im Bürgerbeteiligungsverfahren formulierten Bausteinen

Lebendige Quartiere
Stadtteilzentren und Einzelhandel
Verkehr
Umweltverbund
Erholung
Ökologie und Landschaft in der Stadt

sind vor allem die Leitlinien der Perspektive München - kompakt, urban, mobil zu nennen. Vertiefend kann das Gebiet nach folgenden Merkmalen betrachtet werden:

4.4.1 Strukturkonzept¹²

Städtebauliche Struktur

Es wird eine ausgewogene Nutzungsverteilung unter Beachtung der Nutzungseignung einzelner Standorte angestrebt.

Freiraumstruktur

Die sozial und ökologisch tragfähige Freiraumstruktur wird durch ein Netz übergeordneter Grünbeziehungen, örtlicher Verknüpfungen und parkartiger Grünflächen erreicht. Dadurch werden die neuen Baugebiete und Grünbereiche untereinander und mit der Umgebung verknüpft und aufgewertet. Sie bilden entlang der Bahn bereichsweise eine ausgeprägte grüne Stadtkante, die auch die wertvollen Bahnbiotope sichert und ökologische Aufgaben übernimmt.

Verkehrsstruktur

Das Strukturkonzept zeigt die wesentlichen Elemente für eine stadtverträgliche Verkehrsbewältigung auf und es soll mit neu entstehenden Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen den Quartieren und mit den ÖPNV-Haltepunkten hergestellt werden.

4.4.2 Nutzungs- und Gestaltungskonzept¹³

Leitbild und Ziele

In den Quartieren soll eine Mischung der Nutzungen Wohnen, Arbeiten, Freizeit angeboten werden. Die Gestaltungsqualitäten in den neuen Quartieren sollen Bezug zum Bestand und zur Gesamtstadt aufnehmen. Die neu zu entwickelnden Quartiere sollen eine eigene Identität erhalten, zu neuen Münchner Adressen umgestaltet werden und zur Attraktivität der Stadteinfahrt im Westen beitragen. Die Quartiere sollen sich selbst versorgen können und daher mit Schulen, Kindergarten und Hortgruppen ausgestaltet werden. Die Baustrukturen sollen unterschiedliche Wohnformen ermöglichen.

Nutzungsverteilung

Mit der Nutzungsverteilung ist eine Mischung von Wohnen, Arbeit, Freizeit und Erholungsmöglichkeiten für die einzelnen Teilgebiete im Gesamtraum für ca. 14.500 Einwohner und ca. 17.500 Arbeitsplätze zu schaffen. In den Bereichen mit wohnverträglichem Umfeld, wie Container- und Rangierbahnhofgelände sowie dem Stückgutgelände in Pasing sind Mischnutzungen mit Wohnschwerpunkten zu realisieren. Entlang der Stadteinfahrt Landsberger Strasse sowie den angrenzenden Gewerbegebieten ist Kern- und Mischgebietenutzung mit dem Schwerpunkt Büroflächenentwicklung sowie stapelbares Gewerbe für Produktion und Handwerk vorgesehen. Soziale Infrastruktureinrichtungen werden in die Quartiere integriert.

Dichte und urbane Qualität

Die neuen Quartiere greifen die vorhandenen Strukturen auf. Durch sie werden die bestehenden Stadtteile arrondiert. Dichte und Mischung werden je nach Erschließungs-, Zentren- und Infrastrukturqualität des jeweiligen Teilgebietes differenziert. Dort wo die städtebaulichen Rahmenbedingungen wie Lagegunst, städtebauliche Gestalt der Umgebung und hohe ÖPNV-Erschließungsqualität vorhanden sind, werden Strukturen mit einer „qualifizierten Dichte“ im 600m Einzugsbereich der S-Bahnhaltepunkte vorgesehen und tragen zur Urbanität und Adressenbildung bei.

Stadtgestalt

Die heute inhomogene, unstrukturierte „Bahnschneise“ als Zufahrt zum Hauptbahnhof wird durch geordnete straffe Baustrukturen und Freiräume zu einem definierten „Stadtraum“ und einer erlebnisreichen Stadteinfahrt entwickelt. Die Nordseite der Bahntrasse mit den baulich kompakt gemischten Quartieren wird durch markante Wechsel von „grüner“ und „gebauter“ Stadtkante deutlich ablesbar und spannungsvoll gestaltet. Die südliche Stadteinfahrt Landsberger Strasse wird durch Strukturverdichtung im Umfeld der S-Bahn-Haltepunkte in Laim und in Pasing als homogene Stadtkante noch deutlicher ausgeformt. Profilüberragende Gebäude als Quartierszeichen bzw. zur Betonung der S-Bahn-Haltepunkte sind vorgesehen an der

Laimer Unterführung, an den nördlichen Köpfen der Friedenheimer Brücke und der Donnersberger Brücke sowie in der neuen Stadtkante des ehemaligen Containerbahnhofgeländes.

-
- ¹ Quelle: Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.) (2001): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen München, München 4/2001
 - ² vgl. Bereich Stadtplanung – Projekte - Öffentliche Auslegung des Flächennutzungsplanentwurfes Zentrale Bahnflächen München, Abfragedatum: [On-line] Available: www.muenchen.de
 - ³ vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.) (2001): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen München, München 4/2001, S. 3
 - ⁴ Quelle: Sozialgerechte Bodennutzung München, Erklärungsschema, Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung (Hsg.). (2000): Sozialgerechte Bodennutzung, der Münchner Weg, München, S. 9
 - ⁵ Quelle: Sozialgerechte Bodennutzung München Grundzustimmungserklärung Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung (Hsg.) (2000): Sozialgerechte Bodennutzung, der Münchner Weg, München, S. 14
 - ⁶ vgl. Angaben des Planungsreferates der Landeshauptstadt München, Frau Monika Weidner Projektsteuerung
 - ⁷ vgl. Thalgott, C. (1998): Broschüre Fachkonzepte zum Wettbewerb Hauptbahnhof – Laim – Pasing Landeshauptstadt München, Planungsreferat, München 5/1998, Vorwort
 - ⁸ Quelle: Ergebnisse der zweiten Stufe des Wettbewerbes Zentrale Bahnflächen München Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.): Broschüre, München
 - ⁹ Quelle: Fachkonzepte zum Wettbewerb Hauptbahnhof – Laim – Pasing. Landeshauptstadt München (Hsg.) (1998): Planungsreferat, München, 2/1998
 - ¹⁰ Quelle: Landeshauptstadt München: Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen, Entwurf zur Billigung Anlage 2: Würdigung der Anregungen S 1-30
 - ¹¹ Quelle: Wettbewerbsentwurf-Überarbeitungsbedarf, Hauptbahnhof – Laim –Pasing. Mitdenken, Mitreden, Mitplanen. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Broschüre, München
 - ¹² vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.) (2001): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen München, München 4/2001, S. 8
 - ¹³ vgl. Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.) (2001): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen München, München 4/2001, S. 10

Integriertes Strukturkonzept

Ausgleichsflächenkonzept

Verkehrskonzept

Flächennutzungsplan - geltender Stand

Quelle: Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung. Zentrale Bahnflächen München. München 4/2001.

**Pasing
Gleisinsel Pasing**

| Baufläche | Fläche gesamt | 23,15 ha |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Nettobauland | 4,90 ha | |
| Grünflächen | 14,4 ha | |
| Erschließung | 3,50 ha | |
| Infrastruktur | 0,35 ha | |
| Einwohner/ Arbeitsplätze | | |
| EW / AP gesamt | 2.650 | |
| Einwohner | 950 | |
| Arbeitsplätze | 1.700 | |

Pauli-Gerhardt-Allee

| Baufläche | Fläche gesamt | 22,45 ha |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Nettobauland | 11,50 ha | |
| Grünflächen | 6,60 ha | |
| Erschließung | 3,10 ha | |
| Infrastruktur | 1,25 ha | |
| Einwohner/ Arbeitsplätze | | |
| EW / AP gesamt | 5.500 | |
| Einwohner | 4.000 | |
| Arbeitsplätze | 1.500 | |

**Nymphenburg Süd
Laim**

| Baufläche | Fläche gesamt | 52,85 ha |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Nettobauland | 13,65 ha | |
| Grünflächen | 32,05 ha | |
| Erschließung | 4,35 ha | |
| Infrastruktur | 2,80 ha | |
| Einwohner/ Arbeitsplätze | | |
| EW / AP gesamt | 6.900 | |
| Einwohner | 2.450 | |
| Arbeitsplätze | 4.450 | |

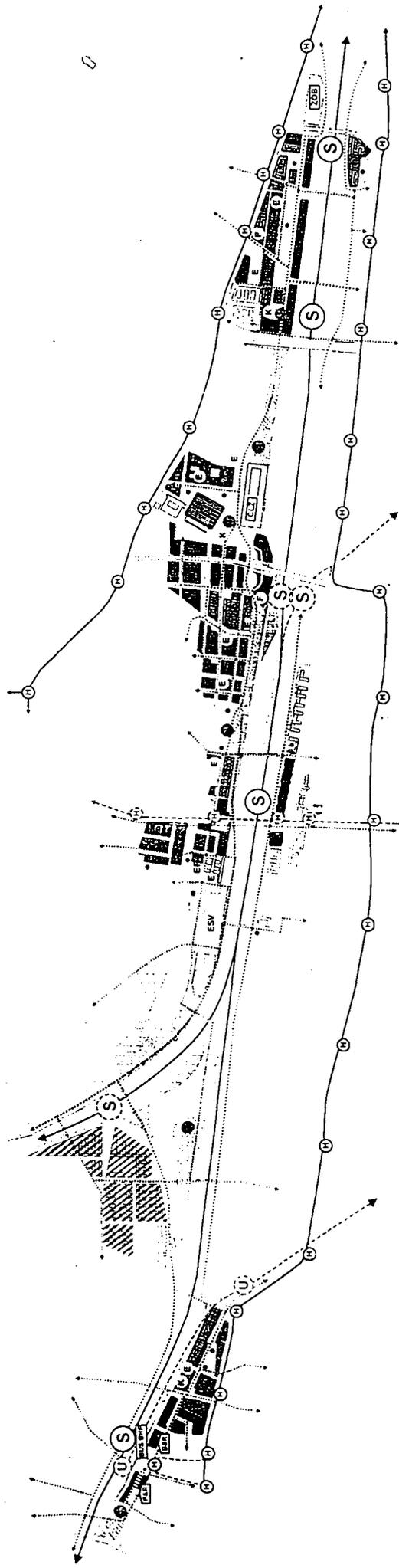
Birkenweg / Postareal

| Baufläche | Fläche gesamt | 50,85 ha |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Nettobauland | 27,10 ha | |
| Grünflächen | 15,65 ha | |
| Erschließung | 7,60 ha | |
| Infrastruktur | 0,50 ha | |
| Einwohner/ Arbeitsplätze | | |
| EW / AP gesamt | 9.700 | |
| Einwohner | 4.600 | |
| Arbeitsplätze | 5.100 | |

**Containerbhf./ Milchladehof/
Mercedes**

| Baufläche | Fläche gesamt | 23,80 ha |
|---------------------------------|---------------|----------|
| Nettobauland | 16,40 ha | |
| Grünflächen | 4,15 ha | |
| Erschließung | 2,15 ha | |
| Infrastruktur | 1,10 ha | |
| Einwohner/ Arbeitsplätze | | |
| EW / AP gesamt | 7.250 | |
| Einwohner | 2.550 | |
| Arbeitsplätze | 4.700 | |

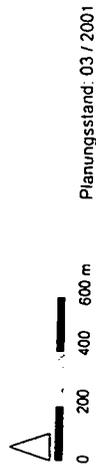
Plan 1



- ALLGEMEINES WOHNGEBIET
- KERNGEBIET
- GEWERBEGEBIET
- MISCHGEBIET
- GEMEINBEDARFSFLÄCHEN (SCHULE, KITA)
- GEMEINBEDARFSFLÄCHEN (KRIPPE)
- GEMEINBEDARFSFLÄCHEN (KULTUR)
- ÖRTLICHE GRÜNVERBUNDUNG
- ÖFFENTLICHE INTENSIV NUTZBARE BEREICHE
- ÖFFENTLICHE EXTENSIV NUTZBARE BEREICHE
- ÖKOLOGISCHE VORRANGFLÄCHEN
- ESV-SPORTFLÄCHEN
- KLEINGARTEN
- BESONDERE GRÜNFLÄCHEN (z.B. VERKEHRSBEGLEITGRÜN)
- PLATZFLÄCHEN
- INTENSIV NUTZBARE BEREICHE
- INTENSIV NUTZBARE BEREICHE (KULTUR)
- INTENSIV NUTZBARE BEREICHE (JUGENDLICHE)
- RAD- UND FUSSWEGE
- ÜBERGEORDNETE VERBINDUNGEN
- RAD- UND FUSSWEGE ÖRTLICHE BEZIEHUNGEN
- STRASSENBAHN
- GEPLANTE STRASSENBAHN
- GEPLANTE U-BAHN
- S-BAHN
- GEPLANTE S-BAHN
- BIKE+RIDE
- PARK+RAIL
- GRENZE
- PLANUNGSGEBIET

**Zentrale Bahnflächen
Hauptbahnhof - Laim - Pasing**

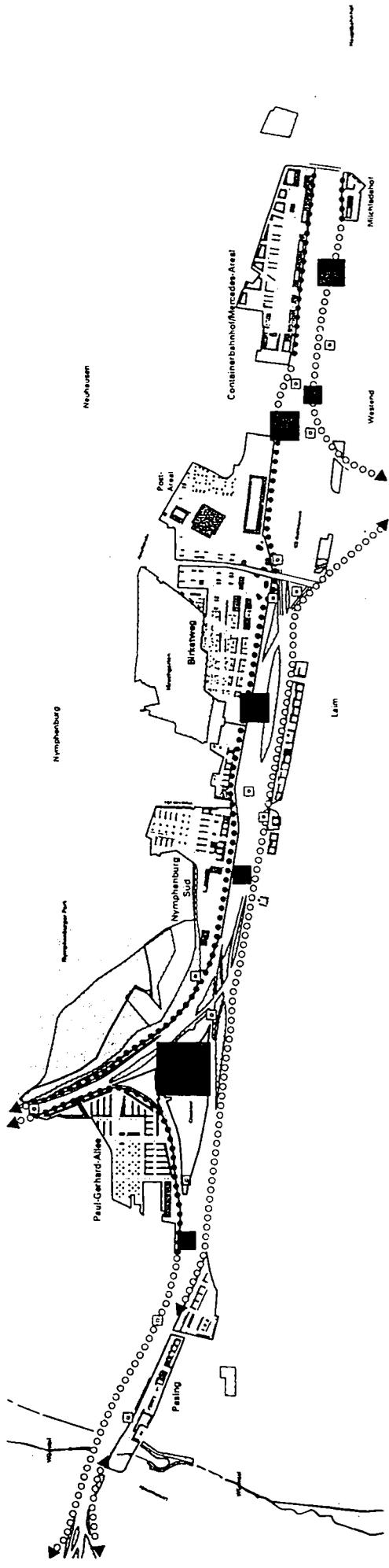
Integriertes Strukturkonzept



Integration durch:
Raupach & Schurk, Dipl. Ing. Architekten, Stadtplaner

Die schraffierte Nutzungsdarstellungen entsprechen einem vorläufigen Bearbeitungsstand. Das dargestellte städtebauliche Konzept wurde bisher nicht auf Strukturebene überarbeitet.

Planungsstand: 03 / 2001



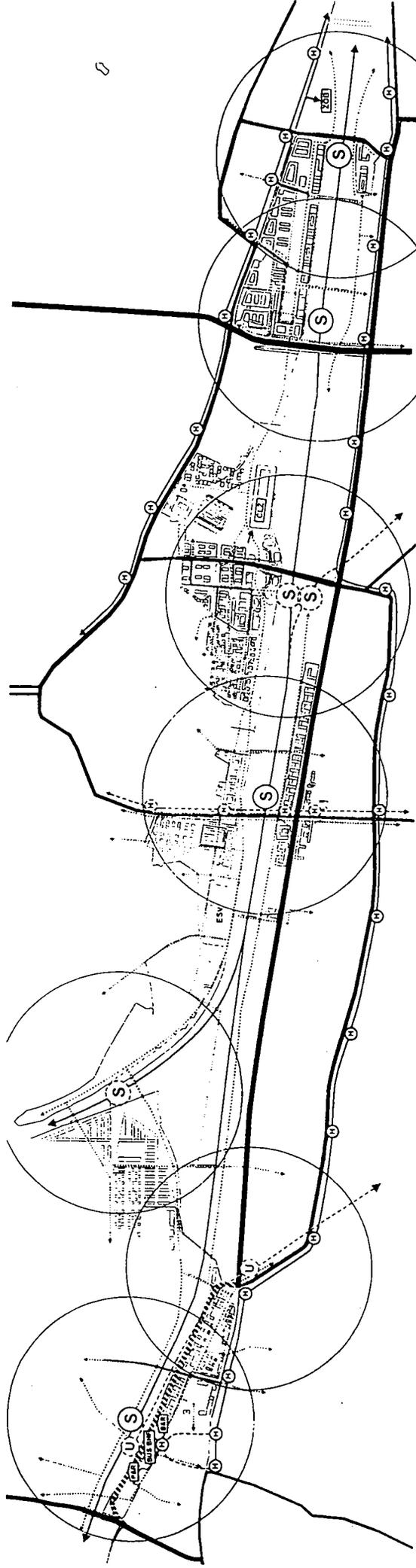
Zentrale Bahnflächen Hauptbahnhof - Laim - Pasing

Ausgleichsflächenkonzept

- Übergeordnete Ziele der Ausgleichsflächenentwicklung**
 - Sicherung und Entwicklung von flächigen Lebensräumen
 - Sicherung und Verbesserung des Biotopverbunds
 - innerhalb der Baugabiele
 - außerhalb der Baugabiele
 - Trittbiotope an Engstellen des Biotopverbunds
- Banbiotope - Bestand**
 - Mögliche Ausgleichsflächen für Eingriffe in Banbiotope (Verfügbarkeit zu prüfen)
 - Wichtige Grünflächen
 - Mögliche Ausgleichsflächen für Eingriffe in Wälder, Gehölze und Wiesen (Verfügbarkeit zu prüfen)
 - Kartierte Biotope II: Biotopartierung München
- Abgrenzung der Teilgebiete**
 - Bebauung geplant



Planungsstand: 01 / 2001
 Planverfasser:
 Dipl.-Ing. Irene Burkhardt, Landschaftsarchitektin



Verkehrskonzept

- MÖGLICHE BAUSTRUKTUREN
- ÜBERGEORDENETE HAUPTVERKEHRSSTRASSEN
- GEPLANTE ÜBERGEORDENETE HAUPTVERKEHRSSTRASSEN
- HAUPTVERKEHRSSTRASSEN
- SAMMELSTRASSEN
- ANLIEGERSTRASSEN
- RAD- UND FUSSWEGE ÜBERGEORDENETE VERBINDUNGEN
- RAD- UND FUSSWEGE ORTLICHE VERBINDUNGEN
- STRASSENBAHN
- GEPLANTE STRASSENBAHN
- GEPLANTE U-BAHN
- S-BAHN
- GEPLANTE S-BAHN BIKE-RIDE
- PARK-RIDE
- GRENZE PLANUNGSGEBIET
- ZENTRALER OMNIBUS - BAHNHOF
- CITY-LOGISTIK-ZENTRUM
- FUSSLÄUFIGER EINZUGSBEREICH OPNV S / U BAHN 600m



Planungsstand: 03 / 2001

Integration durch:
Raupach & Schurk, Dipl. Ing. Architekten, Stadtplaner

Plan-Formulierung der Bürgerbeteiligung zur 1.Stufe des Wettbewerbes:

Lebendige Quartiere

Stadtteilzentren und Einzelhandel

Gesamter Kfz-Verkehr

Umweltverbund

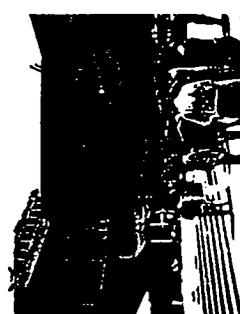
Freiraumverbund und Versorgung mit Naherholungsflächen

Habitate- und Freiraumkonzepte

Quelle: Fachkonzepte zum Wettbewerb Hauptbahnhof – Laim – Pasing. Landeshauptstadt München (Hsg.). Planungsreferat. München. 2/1998.

3. größtes im Außenbereich
Bestand Einzelhandels-Verkaufsfläche
1989/1999 31.000 m² / 33.700 m² (+8%)
Erzeugnisbereich im Stadtgebiet:
67.000 Einw. / ca. 0,5 m² pro Einw.
zum Vergleich OZ:
58.000 m² / 80.000 Einw. / 0,6 m² pro Einw.
1989/1998 + 10%

- Quartierzentrum für 10.000 - 30.000 Einw. mit höherer Bedarf
- Nahbereichszentrum für 3.000 - 5.000 Einw. mind. 2.000 m² BGF Alltagsbedarf
- Nahbereichsangebote
- Zentrenorientierung
- Zentrale Bereiche
- Zentrale Bahnhöfe incl. Post- und Merceospelände



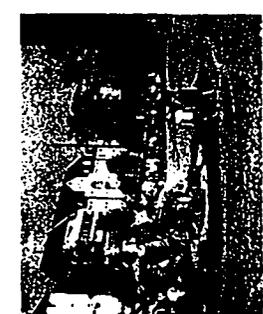
Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

3. größtes im Außenbereich
Bestand Einzelhandels-Verkaufsfläche
1989/1999 31.000 m² / 33.700 m² (+8%)
Erzeugnisbereich im Stadtgebiet:
67.000 Einw. / ca. 0,5 m² pro Einw.
zum Vergleich OZ:
58.000 m² / 80.000 Einw. / 0,6 m² pro Einw.
1989/1998 + 10%

- Quartierzentrum für 10.000 - 30.000 Einw. mit höherer Bedarf
- Nahbereichszentrum für 3.000 - 5.000 Einw. mind. 2.000 m² BGF Alltagsbedarf
- Nahbereichsangebote
- Zentrenorientierung
- Zentrale Bereiche
- Zentrale Bahnhöfe incl. Post- und Merceospelände



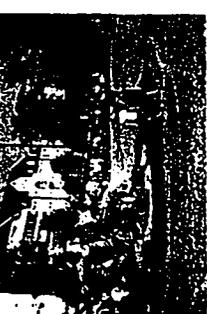
Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

- Diskussionspunkte**
- Welche Branchen, wo, wieviel Verkaufsfäche zuwächse?
 - Welche Waren-Qualität braucht das Pasinger Zentrum zur Stabilisierung?
 - Fachmarkt und Kaufhaus als Kundenmagneten am Bahnhof?
 - Was passiert mit Fachmarkt Paul Gerhard-Allee?

- Diskussionspunkte**
- Neubau von zentralen Einrichtungen in Laim, Zentrum zur S-Bahn erweitern?
 - Künftige Rolle S-Bahnhof Laim?
 - Wie sollen die Siedlungsgebiete Birketweg u. Postgelände angemessen versorgt werden?
 - Fachmarkt Gleisdreieck - welche Versorgungsfunktionen für die neuen Quartiere?



Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

- Diskussionspunkte**
- Ist eine schrittweise Realisierung der Nordumgehung möglich und sinnvoll (zunächst keine durchgängige Trasse)? Wie sieht dann die Nordumgehung für eine Zwischenphase funktional und gestalterisch aus (Straßenprofil, Verlauf, Kreuzungen)?
 - Auf welchen Straßen sind Umbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung des Stadtteilzentrums in überschaubaren Zeiträumen möglich?

- Diskussionspunkte**
- Sind alternative Standorte für das GZV denkbar (wo sind die geringsten Störungen zu erwarten)?
 - Sind weitere Maßnahmen zur Bewältigung des neuen Verkehrs im Straßennetz erforderlich?
 - Sind alle Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung - weg vom Auto - ausgeschöpft?



Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

- Diskussionspunkte**
- Wie lassen sich attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen vom Containerbahnhof zum Hauptbahnhof herstellen?
 - Realisierung wünschenswerter Fuß- und Radwegeverbindungen westlich Milchladehofgelände?

- Diskussionspunkte**
- Soll künftig die Straßenbahn auch den Pasinger Bahnhof erschließen, und welche Linienführung ergibt sich hieraus?
 - Wie lassen sich U-Bahn, Bus-Terminal, Parkhaus und Nordumgehung gestalterisch und funktional auf diesem relativ begrenzten Raum sinnvoll unterbringen?
 - Wie kann eine schrittweise Realisierung aussehen, welche Maßnahme ist vorrangig?



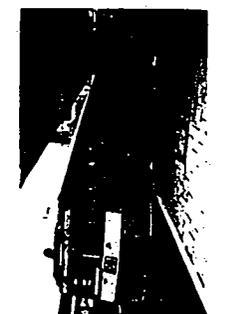
Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

- Diskussionspunkte**
- Flächen realisieren, die Platz bieten für vielfältige Freiraumnutzungen?
 - Wie lassen sich bei der Abschnittsbildung und der zeitlichen Realisierung der Quartiere bereits durchgängige Grün- und Wegeverbindungen zu den angrenzenden Gebieten funktional und gestalterisch umsetzen?

- Diskussionspunkte**
- Verbindungen und Bahnquerungen funktional und gestalterisch aussuchen?
 - Wie kann eine verbesserte Verbindung von Laim zum Nymphenburger Park umgesetzt werden?
 - Wie kann südlich der Gleise u.a. auch auf Privatgrundstücken eine Grünverbindung entstehen?



Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

- Diskussionspunkte**
- Wie lassen sich die Anbindungen in die Umgebung auf die Freiräume (Lärm, Abgase, Barriere) vermindert werden?
 - Kann zwischen Bahntrasse und Landsberger Straße trotz begrenztem Raum und Lärmeinwirkung ein ausreichend großer Grünraum zur Wohngebietsversorgung entwickelt werden?
 - Wie lassen sich die Anbindungen in die an-

- Diskussionspunkte**
- Flächen realisieren, die Platz bieten für vielfältige Freiraumnutzungen?
 - Wie lassen sich bei der Abschnittsbildung und der zeitlichen Realisierung der Quartiere bereits durchgängige Grün- und Wegeverbindungen zu den angrenzenden Gebieten funktional und gestalterisch umsetzen?



Quelle: Planungsreferat 1/1998

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

zum Vergleich Perleick:
35.100 m², 0,3 m² pro Einw.
1989/1996 + 44 %

Teilgebiet Arnulfpark

Anregung

Verkehrsentwicklung

Die Notwendigkeit der Stege über das
Gleisfeld wird betont.

berücksichtigt

Für den Bereich sind 2 Stege vorgesehen. Ein Steg
im Bereich S-Bahn-Halt östlich und ein Steg im Be-
reich Milchhofgelände. Letzterer ist auch notwendig,
um die Freiflächenversorgung an Spielflächen für den
Bereich sicherzustellen. Für diese Altersgruppen sind
die Freiflächen am Milchhofgelände zu klein. Deshalb
müssen Flächen im Bereich Arnulfpark bzw. westlich
erreichbar sein. Beide Stege sind im Flächennut-
zungsplan als örtliche Grünverbindungen dargestellt
und im Paket der Finanzierungsverhandlungen mit der
DB enthalten.

Stege sollen auch die Landsberger Straße
überbrücken, ebenso sei eine Fußgänger-
brücke über die Arnulfstraße erforderlich.

nicht
berücksichtigt

Überbrückungen der Arnulfstraße und Landsberger
Straße für den Fuß- und Radverkehr sind in baulich
gewachsenen Stadtstrukturen aus Platzgründen
(Rampen) in städtebaulicher, finanzieller und bau-
technischer Hinsicht nicht möglich. Es wird aber dafür
gesorgt, dass - soweit noch nicht vorhanden - signal-
geregelte Querungshilfen berücksichtigt werden.

Größe und Lage des ZOB wird kritisch hin-
terfragt, weitere Standorte im Rahmen eines
Buskonzeptes der LHM gefordert.

berücksichtigt

Die Erkenntnisse einer Studie zum Zentralen Omni-
busbahnhof - ZOB sind in die aktuellen Planungen
ebenso eingeflossen, wie die Überlegungen zu einem
Gesamtkonzept Busparken in München. Ein zentraler
Standort für die Innenstadt am Hauptbahnhof ist not-
wendig. 15 Busterminals und 45 Busparkplätze sind
ausreichend für einen innerstädtischen ZOB, da wei-
tere Standorte in Fröttmaning und Riem sind.
Die Lage östlich der Hackerbrücke wurde mit Grund-
satzentscheidung des OB v. 13.04.94 bestimmt.

Der Knoten Arnulfstraße/Donnnersberger Brö-
cke sei überlastet.

berücksichtigt

Da eine bauliche Erweiterung des Knotens unrealis-
tisch erscheint, ist eine Verbesserung im Verkehrs-
ablauf nur durch eine weitere Optimierung der Signal-
schaltung (auch unter Einbeziehung der bevorrech-
tigten Trambahn) in Verbindung mit großräumiger
Umleitung der für die Leistungsfähigkeit maßgebenden
Verkehrsströme vorstellbar.

Die Benutzung der Stege durch Rettungs-
fahrzeuge wird gefordert.

nicht
FNP-relevant

Im Rahmen der Detailplanung wird geprüft, inwieweit
das Befahren der Stege und Rampen durch Rei-
tungsfahrzeuge bautechnisch machbar ist.

Die Abweichungen der internen Verkehrs-
schließung des Gebietes vom Wettbewerbs-
ergebnis wird montiert.

nicht
FNP-relevant

Die innere Verkehrserschließung des Baugebietes ist
nicht Gegenstand des FNP. Festlegungen dazu wer-
den im Bebauungsplanverfahren getroffen.

Behandlungsvorschlag

berücksichtigt

Anregung

Nutzungsverteilung, städtebaul. Gestalt

berücksichtigt

Die Zunahme an Arbeitsplätzen wird kritisiert;
der Wohnanteil sei zu gering.

Angebote für Jugendkultur im Heizkraftwerk
an der Donnersberger Brücke sollen gesi-
chert, weitere Standorte für Kulturnutzung
verteilt auf die Zentralen Bahnhöfe aus-
gewiesen werden.

berücksichtigt

Der Flächennutzungsplanentwurf weist für den Be-
reich Heizkraftwerk eine Gemeinbedarfsfläche Kultur
aus. Das Nutzungskonzept wird vom Kulturreferat er-
stellt und mit dem Grundeigentümer abgestimmt.
Weitere Standorte sind in den Bereichen Birkenweg
(Tiefhof der Post) und Pasing (Stückgutthalte) vorge-
sehen.

Das gesamte Ensemble des Heizkraftwerkes
soll erhalten werden.

nicht
FNP-relevant

Kann nicht auf FNP-Ebene, sondern ggf. im Rahmen
des B-Plan-Verfahrens geklärt werden.

Die Schulfläche Gemeinbedarf soll he-
rausgenommen und stattdessen in eine
Wohnbaufläche umgewidmet werden.

teilweise
berücksichtigt

Die Gemeinbedarfsfläche kann in Abstimmung mit
dem Schulreferat verkleinert und zum Park hin in eine
Wohnbaufläche umgewidmet werden.

Der Grundeigentümer erhebt einen Einwand
gegen die Mi - Darstellung an der Arnulfstra-
ße östlich vom Mercedes-Gelände.

teilweise
berücksichtigt

Die Flächen nördlich der Schulfläche werden in MK
umgewandelt, da sie für eine Wohnnutzung weniger
geeignet sind.

Gefordert wird, das Mischgebiet zw. Lands-
berger Str. und Gleisstraße und zw. Don-
nersberger Brücke und Hacker Brücke in ein
höherwertiges GE umzuwidmen.

nicht
berücksichtigt

Mit der Mi-Ausweisung wird das Ziel verfolgt, im ge-
schützten Innenbereich der Neubebauung anteilig
Wohnnutzung unterzubringen. Die Baublöcke sind
aufgrund ihrer Tiefe grundsätzlich auch für Wohnen
geeignet.

Ökologie und Freiraumentwicklung

Ein fehlender Radweg südlich der Bahnhöfe
zw. Donnersberger Brücke und Friedenhei-
mer Brücke wird montiert.

teilweise
berücksichtigt

Die Realisierung einer Verbindung ist derzeit aus
bahnbetrieblichen Gründen und wegen Privat-
grundstücken nicht durchgängig umsetzbar. Die Ziel-
aussage des FNP/Landschaftsplan, hier längerfristig
eine Grünverbindung mit Fuß- und Radweg umzuset-
zen, wird aufrecht erhalten.

Eine Freiflächengestaltung für die jugend-
kulturelle Nutzung (Skater-Bereich, Bolzplatz,
Sireeball-Körbe) sei hier ohne nennenswerte
(Lärm-)probleme umsetzbar.

berücksichtigt

Die genannten Einrichtungen sind wegen der angren-
zenden Wohnbebauung und den erforderlichen Min-
destabständen von 90 Metern nur im westlichen Be-
reich im Zusammenhang mit den gepl. Freiflächen
des ehem. Heizwerkes umsetzbar. Wegen der beson-
deren städtebaulichen Situation sind dort Nutzungen
wie z.B. Skaten, Sireeball und Treffs möglich. Die fla-
chenintensiveren Einrichtungen, wie z.B. eine Bolz-
wiese, sind auf Freiflächen westlich der Donnersber-
ger Brücke geplant.

Teilgebiet Arnulfpark

Anregung

Nutzungsverteilung, städtebaul. Gestalt

berücksichtigt

Die Zunahme an Arbeitsplätzen wird kritisiert;
der Wohnanteil sei zu gering.

Angebote für Jugendkultur im Heizkraftwerk
an der Donnersberger Brücke sollen gesi-
chert, weitere Standorte für Kulturnutzung
verteilt auf die Zentralen Bahnhöfe aus-
gewiesen werden.

berücksichtigt

Der Flächennutzungsplanentwurf weist für den Be-
reich Heizkraftwerk eine Gemeinbedarfsfläche Kultur
aus. Das Nutzungskonzept wird vom Kulturreferat er-
stellt und mit dem Grundeigentümer abgestimmt.
Weitere Standorte sind in den Bereichen Birkenweg
(Tiefhof der Post) und Pasing (Stückgutthalte) vorge-
sehen.

Das gesamte Ensemble des Heizkraftwerkes
soll erhalten werden.

nicht
FNP-relevant

Kann nicht auf FNP-Ebene, sondern ggf. im Rahmen
des B-Plan-Verfahrens geklärt werden.

Die Schulfläche Gemeinbedarf soll he-
rausgenommen und stattdessen in eine
Wohnbaufläche umgewidmet werden.

teilweise
berücksichtigt

Die Gemeinbedarfsfläche kann in Abstimmung mit
dem Schulreferat verkleinert und zum Park hin in eine
Wohnbaufläche umgewidmet werden.

Der Grundeigentümer erhebt einen Einwand
gegen die Mi - Darstellung an der Arnulfstra-
ße östlich vom Mercedes-Gelände.

teilweise
berücksichtigt

Die Flächen nördlich der Schulfläche werden in MK
umgewandelt, da sie für eine Wohnnutzung weniger
geeignet sind.

Gefordert wird, das Mischgebiet zw. Lands-
berger Str. und Gleisstraße und zw. Don-
nersberger Brücke und Hacker Brücke in ein
höherwertiges GE umzuwidmen.

nicht
berücksichtigt

Mit der Mi-Ausweisung wird das Ziel verfolgt, im ge-
schützten Innenbereich der Neubebauung anteilig
Wohnnutzung unterzubringen. Die Baublöcke sind
aufgrund ihrer Tiefe grundsätzlich auch für Wohnen
geeignet.

Ökologie und Freiraumentwicklung

Ein fehlender Radweg südlich der Bahnhöfe
zw. Donnersberger Brücke und Friedenhei-
mer Brücke wird montiert.

teilweise
berücksichtigt

Die Realisierung einer Verbindung ist derzeit aus
bahnbetrieblichen Gründen und wegen Privat-
grundstücken nicht durchgängig umsetzbar. Die Ziel-
aussage des FNP/Landschaftsplan, hier längerfristig
eine Grünverbindung mit Fuß- und Radweg umzuset-
zen, wird aufrecht erhalten.

Eine Freiflächengestaltung für die jugend-
kulturelle Nutzung (Skater-Bereich, Bolzplatz,
Sireeball-Körbe) sei hier ohne nennenswerte
(Lärm-)probleme umsetzbar.

berücksichtigt

Die genannten Einrichtungen sind wegen der angren-
zenden Wohnbebauung und den erforderlichen Min-
destabständen von 90 Metern nur im westlichen Be-
reich im Zusammenhang mit den gepl. Freiflächen
des ehem. Heizwerkes umsetzbar. Wegen der beson-
deren städtebaulichen Situation sind dort Nutzungen
wie z.B. Skaten, Sireeball und Treffs möglich. Die fla-
chenintensiveren Einrichtungen, wie z.B. eine Bolz-
wiese, sind auf Freiflächen westlich der Donnersber-
ger Brücke geplant.

5. Tübinger Südstadt
Tübingen
Deutschland

| Projektdaten | Land Stadt Kategorie Projekt | Deutschland Tübingen Alteigentümer Tübinger Südstadt |
|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 35 |
| Punkte/Ranking | | 15 |
| Punkte/Inhalt | | 5 |
| Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung | | 64,5 ha verstärkerte Zone in Reaktivierung Militär Kasernenflächen |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 80 900 6 500 2 500 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 41 ha (1) 18 ha (2) 5,5 ha (3) 2,4-3,5 0,6-0,8 |
| Neue Nutzungsverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 75% 5% 13% 2% 5% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | innerhalb Block (4) innerhalb Gebäude (4) |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | Bund |
| Eigentümer im Planungsstadium | | Bund (5) |
| Projektentwickler | | Stadtplanungsamt Tübingen (6) |
| voraus. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | 80-90% 10-20% |
| Politische Vertiefung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | XX (7) XX (7) XX (7) XX (7) |
| Altlastenbeseitigung | Altlastenbeseitigungsaufwendungen Altlastenbeseitigungsaufwendungen Vertragssicherungsmaßnahmen Image-Aufwertungsaufwendungen | ja |
| Maßnahmenfinanzierung | | Mittel Stadt (8) + Fremdmittel LEG |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anwohner Künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar fruchtbar fruchtbar fruchtbar |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtetauf. Rahmenplanungen städtetauf. Verträge interdisziplinäre Foren PPP | privat, Baugemeinschaft, Workshops städtetauf. Rahmenplan moderierte Freiraumplanungen |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtetauf. Schwerpunkt | Ausgleich (Einnahmen-Ausgaben) Selbstbestimmung; Arbeitsplätze kleinteil. Nutzungsmischung; Quartiers- identität; kleinteilige Parzellierung |
| Fussnoten | <p>* aus: Brockhaus 2003</p> <p>(1) die ausgewiesene gesamt Baufläche wurde noch nicht ermittelt. Aus dem Städtebaulichen Entwicklungsplan "Stuttgarter Strasse" in: Stadt Tübingen (Hag.); Städtebaulicher Rahmenplan Stuttgarter Strasse/Französisches Viertel, Abb. S. 82; Tüb. 1991; lassen sich die Daten errechnen. Es ergibt sich eine Gesamtsumme der Bebauungsfläche von 41,06 ha (in Abzug des Teilgebietes!). Die Inseln sind jedoch mit intimer Erschließung und Quartiergrünflächen gerechnet.</p> <p>(2) Die Bauflächeninsel Loretto-Areal hat 5,3ha. Die Bauflächeninsel Französisches Viertel hat 9,8ha.</p> <p>(3) Differenz aus Pkt. (1) und Gesamtfläche mit Abzug 25% für Verkehrsflächen. Vgl. Pkt. (3)</p> <p>(4) Verkehrsflächen geschätzt. Vgl. Pkt. (1) und Pkt. (2).</p> <p>(5) das gesamte Gebiet ist Mischgebiet. Es wird eine kleinteilige, vertikale Mischung verfolgt.</p> <p>(6) 1994, nach Abschluss der Vorplanungen (Städtebauf. Rahmenplan) wurden von der Stadt Tübingen die Teilflächen Hindenburg-Areal, Loretto-Areal, Französisches Viertel vom Bund erworben und werden nun entwickelt.</p> <p>(7) Fachabteilung der Stadt Tübingen. Zusätzliche Unterstützung erhält sie von der Landesentwicklungsgesellschaft und privaten Auftragnehmern.</p> <p>(8) Festlegung des städtebauf. Entwicklungsbereiches wurde 1992 von allen Fraktionen getragen.</p> <p>(9) mit Unterstützung der Landesentwicklungsgesellschaft LEG; Altlastenbeseitigung Bund; Altlasten: tauf. Mieten + Verkäufe</p> <p>Gesamtkosten der Maßnahmen ist mit DM 131.228.693,- beansprucht.</p> | |

5.1 Grundidee¹

Die Konfrontation verschiedener Gruppen, Klassen und Lebensstile, kulturelle Vielfalt und die Aufhebung der in der Charta Athen seinerzeit vielleicht zu Recht beschworenen Trennung der Grunddaseinsfunktionen bilden das Motto und setzten die Prämissen für die Stadtentwicklung in Tübingens Südstadt. Dabei wird jedoch nicht zwanghaft versucht, die „europäische“ Stadt zu kopieren und das Rad der Stadtentwicklung rückwärts zu drehen, auch wenn diese, denkt man z.B. an die Stadtviertel der Gründerzeit, die baulichen Strukturen beinhalten, die es braucht, um Dichte, Mischung, öffentlichen Raum und soziale Vielfalt zu ermöglichen.

Es gibt die unterschiedlichsten Gründe für den Verlust des Städtischen in Siedlungsagglomerationen. Dazu gehört unter anderem ein aktuell stattfindender Wertewandel. Nicht nur Dieter Hoffmann-Axthelm stellt fest, dass die gebaute Stadt an Bedeutung zu verlieren droht, da ihre mediale Präsenz gegenüber ihrer lokalen zunehmend an Bedeutung gewinnt. Für eine Bevölkerung, die große Teile des Tages entweder im Auto oder in beruflicher wie privater Medienbindung verbringt, reduziert sich der Bezug an das direkte Umfeld. Das ist eine Seite. Die andere Seite ist die, dass der Städtebau der vergangenen fünfzig Jahre kein Städtebau sondern in erster Linie Siedlungsbau war und wenig Möglichkeiten bot, eine Vielseitigkeit des Umfelds zu schaffen, das den öffentlichen Raum wirklich mit Leben füllt. Wertewandel also auf der einen Seite, ein die Individualisierung unterstützender Siedlungsbau auf der anderen Seite. Dies ist ein Versuch, auf innenstadtnahen Brachen Strukturen zu schaffen, die wirtschaftliches, soziales und kulturelles Handeln nicht weiter segregieren, sondern wieder näher aneinander bringen mit dem Ziel, auf diese Weise ein lebendiges, städtisches Umfeld zu ermöglichen.

5.2 Ausgangslage

Der Gemeinderat der Universitätsstadt Tübingen hat am 4.3.1991 beschlossen, auf den durch die Auflösung der französischen Garnison freiwerdenden Flächen und im Zusammenhang mit der angestrebten Verlegung der B27 aus dem bebauten Gebiet in der Südstadt im Sinne einer „Innenentwicklung“ ein neues „innerstädtisches“, also gemischt genutztes und verdichtetes Stadtgebiet zu schaffen.

Das neu gestaltete Gebiet soll innerhalb der Südstadt eine neue städtebauliche und kulturelle Mitte bilden und die verschiedenen Teile dieses Stadtteils eng miteinander verknüpfen. Zur Umsetzung dieser Planungsabsicht hat die Stadt das Gebiet vom Bund erworben und 1991 einen städtebaulichen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, in dem gezeigt werden sollte, welche baulichen Strukturen geeignet sind den besonderen Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte in den Städten gerecht zu werden.

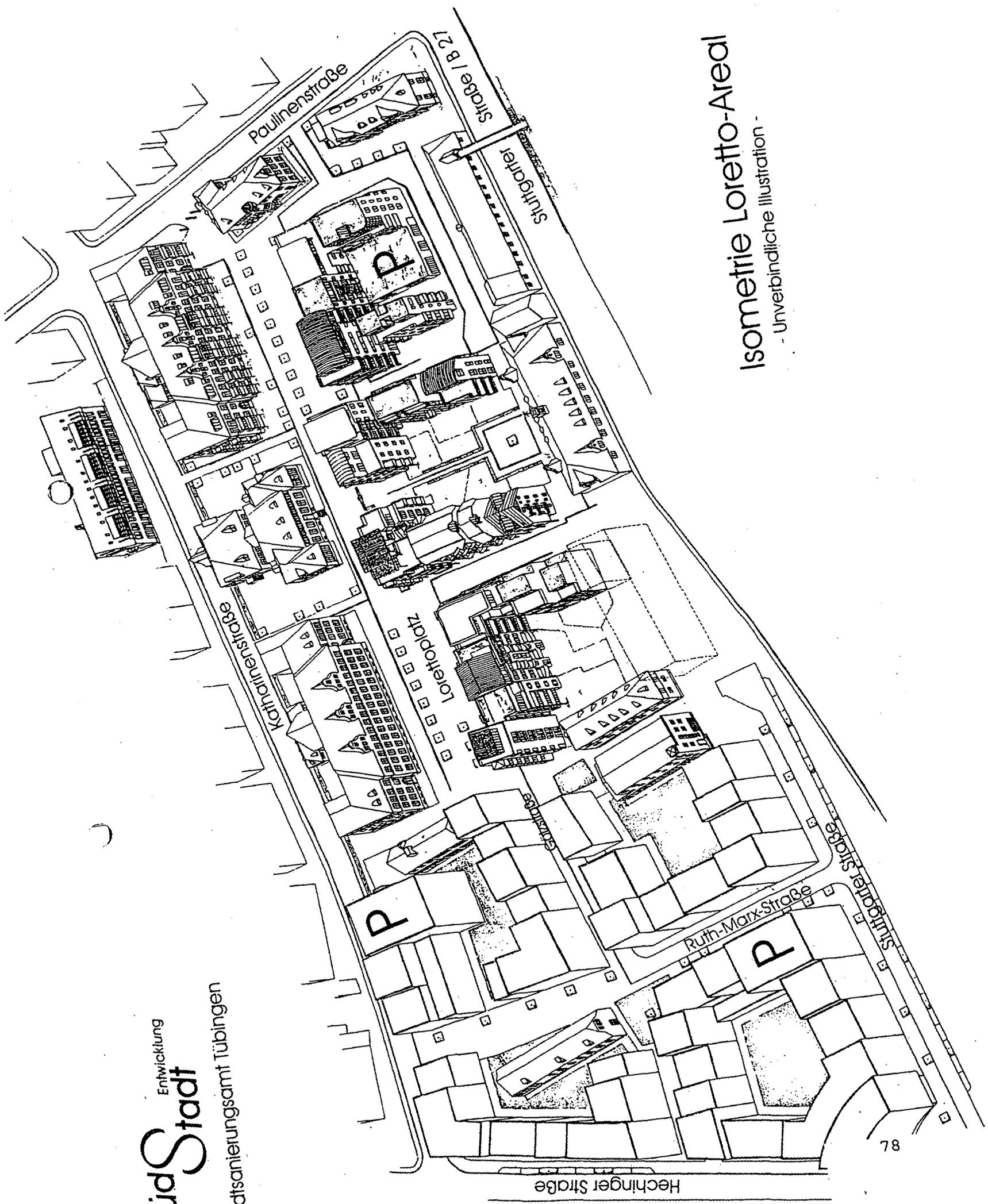
Zu diesen Herausforderungen gehören die Veränderungen, die in der Bevölkerungsstruktur, in den Beschäftigungsverhältnissen, in der Entwicklung der Wirtschaft und im Freizeitverhalten festzustellen sind. Die Gefahren der Isolierung, der Ghettobildung und der Ausgrenzung einzelner Gruppen innerhalb der städtischen Gesellschaft müssen gebannt werden. Es ist eine Rückbesinnung auf die große Flexibilität, die für die traditionelle europäische Stadt selbstverständlich war, erforderlich.

Bei dem von der Stadt ausgeschriebenen Ideenwettbewerb wurden 52 Arbeiten mit einem breiten Spektrum interessanter Vorschläge eingereicht. Das Projekt des Wettbewerbssiegers wurde als Rahmenplan richtungsweisend für die Entwicklung dieser Brachfläche.

Entwicklung
südStadt

Stadtsanierungsamt Tübingen

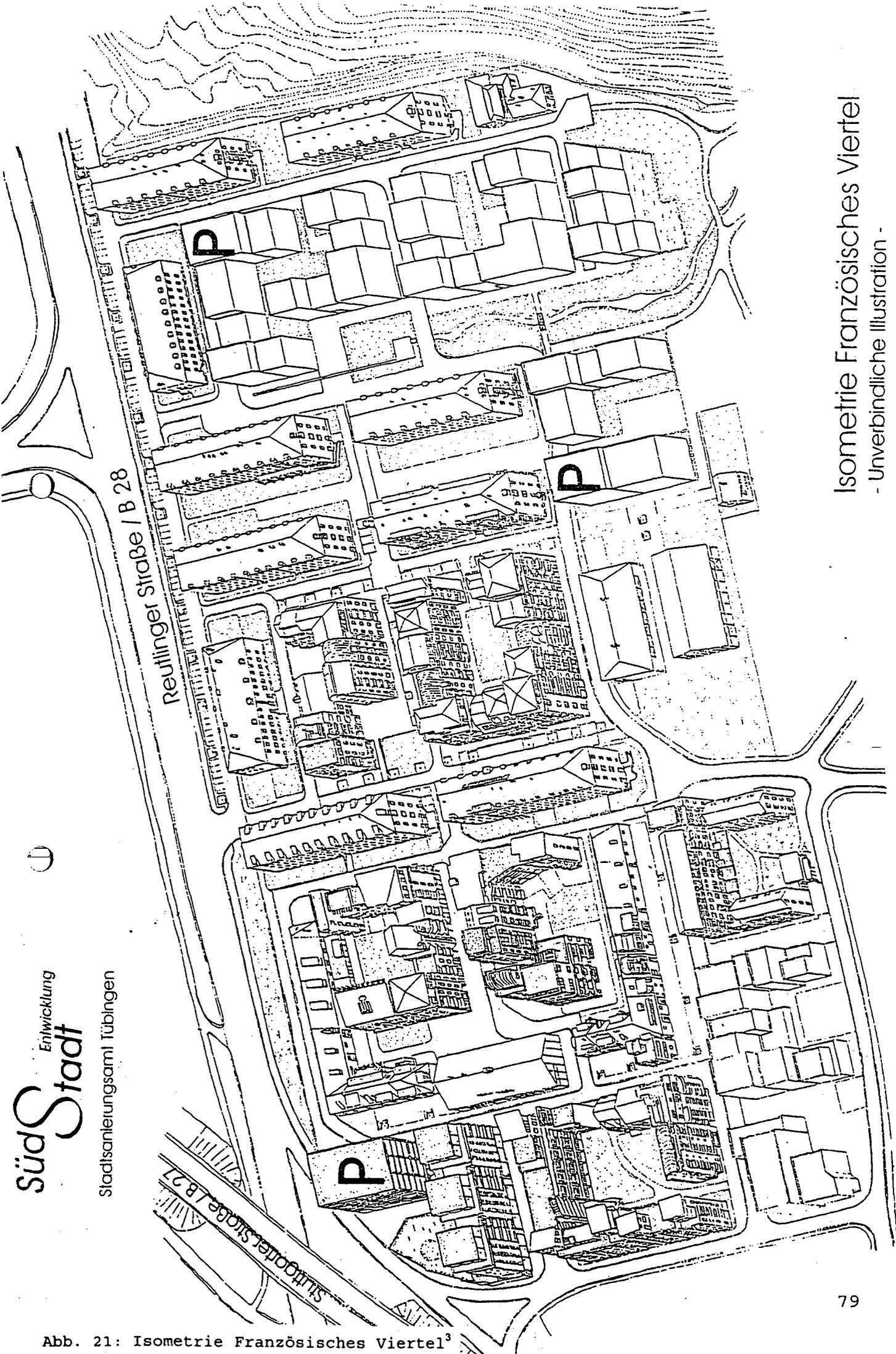
Abb. 20: Isometrie Loretto Areal²



Isometrie Loretto-Areal
- Unverbindliche Illustration -

Reutlinger Straße / B 28

Silberdalenstraße / B 27



Isometrie Französisches Viertel
- Unverbindliche Illustration -

Abb. 21: Isometrie Französisches Viertel³

5.3 Besondere Entwicklungsstrategie

5.3.1 Die „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“

Als Grundlage für die Umsetzung des Tübinger Projektes wurde das Instrument der „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ aufgegriffen (vgl. hierzu Textband Kap. 3.4.3). Vor allem die mit der Anwendung einer Entwicklungsmaßnahme einhergehende Kontrolle über Bodenpreis und die Steuerung der Gesamtentwicklung waren die Gründe dafür, in Tübingen diesen Weg zu wählen, nachdem die Voraussetzungen gemäß dem BauGB gegeben waren. Als Eigentümerin kann die Gemeinde eine nutzerspezifische Baulandbereitstellung ermöglichen, ein Vorteil, der insbesondere in Tübingen angewendet wurde. Zudem können stadtplanungsrelevante Themen wie Nachhaltigkeit, Verkehrsberuhigung, Nutzungsmischung, Demokratisierung neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestehen bleiben.

5.3.2 Der städtebauliche Rahmenplan

Ein zentrales Steuerungswerkzeug für das Tübinger Südstadtprojekt ist der Städtebauliche Rahmenplan, ein Handbuch, in dem die wichtigsten Ziele, Verfahrensgrundsätze und die Regeln für die künftige räumlich-bauliche Organisation des Entwicklungsbereichs festgehalten sind (vgl. hierzu Kap. 3.4.3).

Auf Grundlage des Rahmenplanes werden in der Folge Zug um Zug die notwendigen Bebauungspläne für die Teilgebiete erarbeitet. Selbstverständlich ersetzt der Rahmenplan nicht eine später jeweils aktualisierte Information zu speziellen Themen (z. B. Organisation von Baugruppen oder automatische Parkierung) während des weiteren Verfahrens.

5.3.3 Der Bebauungsplan

Der Rahmenplan von 1993 für den Entwicklungsbereich stellt bis heute eine Art philosophisches Regelwerk dar und ist Grundlage der konkretisierenden Bauleitplanung.

Dabei ist es im Sinne der Maßnahme, dass die Festsetzung im Bebauungsplan zu Art und Maß der baulichen Nutzung eine relative Gestaltungsfreiheit für die Bauherren offen lassen. Die Festsetzungen betreffen die Grundflächenzahl (GRZ zwischen 0,6 und 0,8), die Traufhöhe (zwischen 9 und 16 Metern) und eine sogenannte Hülllinie, innerhalb derer sich die Ausformung der Dächer bewegen muss.

Grundsätzlich von Bedeutung ist, dass alle Flächen im Entwicklungsbereich als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO ausgewiesen sind. Diese Ausweisung wurde gewählt, um ein Ziel der Entwicklungsmaßnahme, nämlich Nutzungen zu mischen, umsetzbar zu machen. Denn in einem Mischgebiet sind diejenigen Nutzungen gestattet, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Wie zuvor beschrieben, lassen sich heute die meisten gewerblichen Betriebe in Wohngebiete integrieren, da sie in der Regel weder Lärm oder Gerüche emittieren die das Wohnen entscheidend stören. Als Grenze für Lärmbelastungen gelten tagsüber 65 dbA und nachts 45 dbA. Eine wichtige Vorgabe des Bebauungsplanes

ist die „Geschlossene Bauweise“, die in Zusammenhang mit dem Ziel der Blockrandbebauung die städtische Struktur vorgibt, die im Entwicklungsbereich entstehen soll.

5.4 Merkmale und Bausteine der Planung⁴

5.4.1 Nutzungsmischung

Das deutlichste Merkmal städtischer Strukturen ist das Nebeneinander verschiedener Nutzungen. Dies wurde in der Südstadtentwicklung als ein zentrales Leitmotiv betrachtet. Folgende Qualitäten wurden definiert:

- Die kleinteilige Mischung von Wohnen und Arbeiten, Kultur und sozialen Einrichtungen ist unter vielen Aspekten unverzichtbar für soziale und wirtschaftliche System der Stadt.
- Stadtteile, in den gearbeitet und gewohnt wird, sind durchgängige belebte Stadtteile, ihre Urbanität ist nicht auf die Ladenschlusszeiten beschränkt und der Mensch wird zum Teilnehmer am öffentlichen Leben.
- Jedes Geschäft und jeder Betrieb sind potentielle Treffpunkte, öffnen das Quartier und ermöglichen Kommunikation.
- Arbeit und Erwerbstätigkeit werden im Quartier fest verankert. Wirtschaftliche Prozesse befinden sich nicht ausschließlich in übergeordneten und entfernten Ebenen.
- Verschiedene Arbeitsprozesse sollen sichtbare Teile des Lebensraumes werden und nicht anonym und separiert sein.
- Sämtliche Teilgebiete sind als Mischgebiet ausgewiesen, planungsrechtlich findet im Entwicklungsbereich keine Zonierung in Gewerbe und Wohnen statt. Die einzelnen Grundstücksverkäufe zwischen der Stadt als Verkäuferin und den Bauherren legen fest, dass die Erdgeschossflächen als Gewerbeflächen auszubilden sind.
- Gezieltes Angebot von Gewerbeflächen für Unternehmer, die bei der Sortierung der Stadt in Kerngebiet, Wohngebiet und Gewerbegebiet unberücksichtigt bleiben.
- Neue Entwicklungen am Arbeitsmarkt sollen berücksichtigt werden. Neue Gewerbebetriebe und Freie Berufe haben ihre Kundschaften oft überregional, international oder arbeiten nur für 2-3 Auftraggeber und versuchen Wohnen/Arbeiten und Leben an einem Ort miteinander zu vereinen. Das Konzept soll nicht an Laufkundschaft aufgebaut werden.

5.4.2 Städtische Dichte⁵

Ein wesentliches Element, das die Entstehung eines urbanen Stadtquartiers in Tübingen bedingt, ist die Schaffung einer städtischen Dichte. Dichte soll verstanden werden als Dichte von Kontakten, Einrichtungen und Angeboten, als Grundlage für das Entstehen eines öffentlichen Lebens und eines Stadtteils der kurzen Wege. Zudem entspricht es den Forderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung, denn um die steigenden Ansprüche an Wohnraum zu erfüllen, können nicht ständig neue Siedlungsgebiete ausgewiesen werden.

Im Entwicklungsbereich wird das Konzept der Blockrandbebauung verfolgt, das sehr gute Voraussetzungen zur Schaffung städtischer Strukturen bietet, da es den öffentlichen Raum streng vom privaten trennt und in den Innenhöfen „halböffentliche“ Bereiche entstehen lässt, die den Bewohnern der jeweiligen umliegenden Bebauung vorbehalten sind. Mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 150-200 Einwohnern je Hektar Brutto-Bauland liegt man in Tübingen sicherlich über den im süddeutschen Wohnungsbau sonst üblichen Werten, ist jedoch gleichzeitig noch weit von den Verhältnissen gründerzeitlicher Stadtgebiete entfernt.

5.4.3 Parzellierung

Das Konzept der Südstadtentwicklung geht davon aus, dass sich Stadt aus Bausteinen verschiedener Größe, Struktur und Nutzung zusammensetzt, deren Ausgestaltung sich aus den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzer ergibt. Das wichtigste Werkzeug hierzu ist die kleinteilige Parzellierung. Durch die Bauleitplanung werden von vornherein lediglich die Aussenkanten der Neubaublöcke festgelegt, nicht aber deren interne Parzellierung. Die Aufteilung der Grundstücke entsteht erst mit der Vergabe an den Erbauer. Ziel ist, auf diese Weise eine Planungsvorgabe zu schaffen, die den Vorstellungen der einzelnen Baugruppen Raum lässt und so zum Entstehen eines vielfältigen Stadtteils beiträgt.

Diese Flexibilität gilt auch für die Gestaltungsvorgaben der einzelnen Bauvorhaben. Soziale und funktionale Vielfalt soll sich in Tübingen auch ausdrücken können, gesellschaftliche Pluralität bildet sich hier auch ästhetisch ab. Daher gibt es im Entwicklungsbereich kein ästhetisches Einheitsmaß, sondern große gestalterische Spielräume für die Bauherren. Dachformen, Geschosshöhen, Materialien und Architekturstil sind - eine Einhaltung des Baurechtes vorausgesetzt - weitestgehend frei wählbar. (vgl. Anlage 5.1: Parzellierungsoption und Merkblatt⁶)

Das städtebauliche Grundprinzip ist ein strenges orthogonales Raster, der Städtebau verzichtet überwiegend auf ästhetisch geprägte Großformen. Es entsteht eine Plattform, die die ästhetische Vielfalt der Gebäude aushält und auffängt. Die Südstadtentwicklung ist demnach nicht vom Bild sondern der Struktur her gedacht.

**Tübingen - Städtetypischer Entwicklungsbereich
"Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel"**

**Nutzungsmischung im Aufbau
Unverändliche Übersicht, Stand 1/2001**



- P Automatische Parkieranlagen
- 1 Pflegestützpunkt & Altagestützpunkte
- 2 Waldorfkindergarten
- 3 Grundschule Hechinger Eck, Zahnarztpraxis, Bäckerei, Umzugladen
- 4 Chirurgische Tagesklinik
- 5 Boarding-House
- 6 Textilgeschäft, Psychoanalytische Ambulanz
- 7 Galerie, Weinhandlung
- 8 Unternehmensberatung
- 9 Reisebüro, Umwelthinstitut
- 10 Kaffeeladen, Kindersecondhand
- 11 Kindergärten, Existenzgründerzentrum
- 12 Künstlerateliers
- 13 Gesundheitshaus
- 14 Architekturbüro, Fußpflege
- 15 Ingenieurbüro

- 16 Hebammenpraxis; Kinderzirkus Zamboni;
- Bewegungs- und Therapieräume im Jugend- und Sozialgebäude Kl Dojo; Selbsthilfeschreinerei
- 17 Arztpraxis; Architekturbüro; Organisationsberatung; Journalismusbüro
- 18 PC-Laden, Architekturbüro, Versicherung
- 19 Architekturbüro; Ingenieurbüro
- 20 Metallbaubetrieb, Fahrradwerkstatt
- 21 Antiquariat & private Leihbücherei
- 22 Volkshochschule
- 23 Gaststätte, Bistro & Bleigarten
- 24 Werkstatt für psychisch Behinderte; Copy-Shop
- 25 Polizeiposten; Wohnungsverwaltung
- 26 Vorstadtheater Tübinger Puppenbühne
- 27 2 Lebensmittelgeschäfte,
- 28 Architekturbüro; Landschaftsplaner
- 29 Versicherungsgesellschaft; Weinhandlung
- 30 Sicherheitsdienst

- 44 Nachbarschaftsprojekte
- 45 Ökumenischer Kindergarten
- 46 Kinderladen Villa Kunterbunt
- 47 Gesundheitstherapie; Atelier; Bastelkurse; Nachhilfe-Institut; Praxis f. Arbeitsmedizin
- 48 Klavierschule; Psychosoziale Beratung; Architekturbüro
- 49 Möbel-Design-Werkstatt; Zimmerlei; Schlosserei; Tonstudio; Tanz- u. Trommelschule; Lichtstudio
- 50 Pferdeställe Nord; Jugendtreff
- Pferdeställe; Bildhauelei; drei Ateliers; Baustoffrecycling
- 51 Kinderhaus; Pflegeeltern
- 52 Hausverwaltung; Pizzaservice

- 53 Leintherapie; Unternehmensberatung; Musikschule
- 54 Verkehrspsychologische Praxis; Kindertagesstätte
- 55 Pferdeställe Süd; Grafik- und Papierwerkstatt; zwei Ateliers; Journalismusbüro; Probetheater Kindertheater; Designwerkstatt; Fotostudio; Gaststätte; zwei Planungsbüros; Schreinerei; Second-Hand-Laden
- 56 Ökumenisches Zentrum; Schweißwaren; Rechtsanwaltschaft; Architekturbüro; Versicherungsbüro; Heilpraktiker; Bioladen
- 57 Kleinkinderfeststätte
- 58 Unternehmensberatung
- 59 Restaurierungswerkstatt; Musikagentur;

- 29 Tanz- und Rock'n'Roll-Zentrum; Schulsporthalle
- 30 Architekturbüro; Fotografiestudio
- 31 Architekturbüro;
- 32 Steuerberatungsbüro
- 33 Stadtteilzentrum (Sozialforum, Mieterverein, Ökostadt e.V. teilAuto, diverse Gruppen); Stadtsanierungsamt
- 34 Institut für angewandte Biologie und Planung; Architekturbüro;
- 35 Institut für Umweltanalytik
- 36 Baubetreuung; 2 Software-Entwickler; Drogeriemarkt; Buchhandlung; -Kiosk; Bekleidungsgeschäft

- 60 Backstube; Imbiss + Bäckerei
- 61 Schreinerei & Küchenstudio; Atelier für Tanz & Theater;
- Chinesische Bewegungsschule; Tango-Schule; Galerie
- 62 Copy-Shop; Getränkehandel; Milchzentrale
- 63 Urweilthinstitut
- 64 Ballspleihalle;
- Überdachter Marktplatz
- 65 Pflegestützpunkt
- 66 Gaststätte; Architekturbüro
- 67 Multimedia-Innovations-Zentrum (MIZ); mehrere Schulungsunternehmen; internet-knoten; diverse Software-Entwickler; Kommunikationsdienstleistungen; Mikrosystemtechnik; Elektronikerentwicklung; Architekturbüro

- 68 Gaststätte; Hauswirtschaftliche Dienste; Baubetrieb
- 69 Hausratverwertungshof
- 70 Yogaschule
- 71 Werkstadthaus
- 72 Ingenieurbüro; Lasertechnik
- 73 Krankengymnastik
- 74 Journalismusbüro
- 75 Graphiker; Heilpraktikerin
- 76 Arzt; Ingenieurbüro
- 77 KFZ-Werkstatt; Imkerei

vorhandene Betriebe

4

konkret geplante Betriebe

5.4.4 Private Baugemeinschaften

Das Modell der privaten Baugemeinschaft sieht vor, dass sich Bauinteressenten zusammenschließen und die Aufgaben eines Bauträgers übernehmen. Gemeinsam wird ein Architekt beauftragt, bis in Detailfragen mitgeplant, das Grundstück gekauft und, wenn nötig, werden weitere Mitbauer gesucht. Der Mehraufwand kann sich jedoch lohnen, da sich dadurch kostengünstiger bauen lässt. Die Kosten für Koordination, Vorfinanzierung und Vermarktung entfallen. Natürlich steigt auch das Risiko. Da es sich jedoch hierbei um keine spekulativen Tätigkeiten handelt ist auch das Risiko gering. (vgl. Anlage 5.2: Merkblätter für Interessierte⁸)

Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit der Mitwirkung im Entwurfsprozess des Architekten. Die Architektur kommt nicht von der Stange. Neben einem attraktiven Stadtteil wird es den Interessenten ermöglicht eine Hausgemeinschaft selbst zu entwickeln. Der Werdegang kann in 4 Etappen eingeteilt werden:

Die „Interessengemeinschaft“ hat in der Regel noch keinen rechtlichen Charakter. Ihr Ziel ist es, schon ganz zu Beginn die wesentlichen Fragen einer Baugemeinschaft zu klären. Welcher Standort kommt in Frage, wie viele Mitglieder sollte die Baugemeinschaft umfassen, welche Architektur und Materialien stellen wir uns vor, lassen sich die unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten vereinbaren?

Die „Planungsgemeinschaft“ ist in der Regel eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts, ihr Zweck die Ausarbeitung einer vollständigen Planung. Dazu gehören u.a. die Baureifmachung des Grundstücks, die Entwurfsplanung und Baubeschreibung, die Kostenplanung, die individuellen Finanzierungen und einiges mehr. Ein großer Teil dieser Arbeit wird sicher von Fachplanern übernommen, von der Gemeinschaft jedoch in Auftrag gegeben und diskutiert.

Hat die Planungsgemeinschaft ihre Aufgaben erfüllt, kann die „Baugemeinschaft“ gegründet werden, ebenfalls eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts. Ihr Zweck ist die Erstellung des Gebäudes, die Mitgliedschaft in ihr ist rechtlich bindend und der Austritt erschwert, um das Bauvorhaben nicht zu gefährden. Mittels Bankbestätigung müssen die Mitglieder ihre Finanzkraft nachweisen. Die Gründung der Baugemeinschaft erfolgt kurz vor dem gemeinsamen Grundstückskauf. Mit der Fertigstellung hat die Baugemeinschaft ihre Aufgabe erfüllt.

Bei der „Eigentümergeinschaft“ nach dem Wohnungseigentumsgesetz erhalten die einzelnen Eigentümer durch den Teilungsvertrag Sondereigentum an den einzelnen Wohnungen und Gewerberäumen.

Um die Baugruppen insbesondere in ihrer Anfangsphase zu unterstützen, hat das Stadtansierungsamt einige zusätzliche Angebote entwickelt. Broschüren und Merkblätter informieren über das Prinzip der Gemeinschaft, realisierte Beispiele und juristischen Grundlagen. Für Einzelinteressenten gibt es die Möglichkeit, im Amt eine Kartei mit laufenden Planungsgruppen einzusehen und umgekehrt auch Gruppen für einen Interessenten zu werben. Die gegründete „Stadthausbörse“

informiert über freie Flächen, laufende Projekte, Kosten und offene Gemeinschaften.

5.4.5 Verkehr und Parken

Gerade wegen der hohen Dichte und der städtischen Strukturen kommt der Gestaltung öffentlicher Räume, Plätze und Straßen in der Tübinger Südstadt eine besondere Bedeutung zu. Sie sind, so der städtebauliche Rahmenplan, nicht mehr nur Verkehrsträger, sondern in erster Linie Aufenthaltsraum für Bewohner, Beschäftigte und Besucher. (vgl. Anlage 5.3: Merkblatt Parken⁹)

Das gesamte Verkehrskonzept zielt auf eine Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsträger. Es soll keine autofreie Siedlung entstehen und nicht alle Wege des Alltags sollen mit dem Auto zurückgelegt werden müssen, da durch die Dichte und die Mischung von Wohnen und Arbeiten viele Läden und Einrichtungen in unmittelbarer Nähe der Wohnungen vorhanden sind. Sowohl ein dichtes Busnetz, eine radfahrrergeeignete Topographie als auch ein umfangreiches Car-Sharing-Angebot sind vorhanden.

Die größte Problemstellung von Anfang bis heute ist die Suche nach dem richtigen Parkierungskonzept für die Fahrzeuge, die bei einer solch hohen Dichte in großer Zahl vorhanden sind. Grundsätzlich gilt daher im gesamten Entwicklungsbereich: Parkplätze im öffentlichen Raum und Stellplätze auf den privaten Grundstücken gibt es nur in Ausnahmefällen, so für dringend darauf angewiesene Betriebe, für Gehbehinderte, für Kurzzeitparker und für die Fahrzeuge des Carsharing-Anbieter.

Die Anlagen befinden sich an den Rändern der Quartiere, maximal 250m von den Wohnungen entfernt und damit etwa ebenso weit wie die Bushaltestellen in der Südstadt.

Geplant, gebaut und betrieben werden sie von verschiedenen Gesellschaften, unter anderen auch von den Tübinger Südstadtwerken. Die Stellplätze werden verkauft oder für eine monatliche Miete zur Verfügung gestellt.

Aus Gründen der Kostengerechtigkeit war es der Stadt Tübingen bei der Konzeption wichtig, die Kosten für die Erstellung von Stellplatz und Wohnung zu entkoppeln. Die Baulasten, die aus der Landesbauordnung mit der Errichtung eines Stellplatzes entstehen, werden auf die Grundstücke der Parkierungsanlage übertragen.

Der Bauherr einer Wohnung muss demnach keinen Stellplatz nachweisen und ablösen, die Bauherren der Parkierungsanlagen erstellen alle erforderlichen Stellplätze - stellvertretend für die einzelnen Bauherren. Konkret bedeutet dies: Es gilt das Versucherprinzip. Wer kein Auto besitzt, muss sich um einen Stellplatz keine Gedanken machen.

5.4.6 Bürgerbeteiligung

Im Entwicklungsbereich sind Bewohner und Beschäftigte, weit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus, sehr umfangreich an der Planung des öffentlichen Raumes beteiligt. Für die beiden Teilbereiche

Französisches Viertel und Loretto-Areal wurden analoge Beteiligungsverfahren angewandt, die die Interessen der jetzigen und späteren Bewohner weitgehend berücksichtigen.

Die Bürger aus dem Entwicklungsbereich und den angrenzenden Straßen wurden von der Stadt zu einer Veranstaltung eingeladen. Die Bürger wurden über die Arbeitsweise im Verfahren aufgeklärt und mussten sich zu Arbeitskreisen zusammenfinden. In diesen Arbeitskreisen wurden die Wünsche und Ziele ausformuliert und vorgetragen. In einer zweiten Phase wurden Landschaftsplaner herangezogen, die die Vorschläge der Gestaltung in einem Plan umsetzten. Nach den Besprechungen mit den Behörden wurde der „Bürgerplan“ öffentlich vorgestellt und eine weitere Bürgerbeteiligung bei Ausführungsplanung und Umsetzung vorgeschlagen.

Der Weg zu einer Entscheidung wird nachvollziehbarer, wenn man selbst zur Entscheidungsfindung beigetragen hat. Die Zufriedenheit mit den Ergebnissen der Planung ist höher, wenn man weiß, wie sie zustande kamen. Die Akzeptanz der Gestaltung und die Belebung des öffentlichen Raums gelingt besser, wenn die wirklichen Bedürfnisse der dort Lebenden Berücksichtigung finden. Das Gefühl des eigenen Stadtteils, der Identifikation ist größer, wenn man an der Gestaltung hat mitwirken können.

5.4.7 Management und Finanzierung

In Tübingen hat man sich von Anfang an entschlossen, das Management für die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und damit für die Umsetzung der im Rahmenplan definierten Ziele selbst in der Hand zu behalten. Hintergrund für diese Entscheidung war unter anderem, dass das Projektmanagement bei der Einschaltung eines Entwicklungsträgers - oder bei der Wahl eines anderen Verfahrens wie beispielsweise eines städtebaulichen Vertrages - in einer Institution angesiedelt wäre, die zunächst kein ausgeprägtes Interesse für städtische Strukturen entwickelt.

Mit der Besetzung des Amtes mit fünf Personen wird die Projektsteuerung, Koordination der Ämter und das Zusammenspiel der Akteure abgewickelt. Die finanztechnische Abwicklung der Maßnahme wurde an eine Treuhandgesellschaft ausgelagert.

In erster Linie sind folgende Aufgaben übernommen worden:

- Erarbeitung und Konzeption der Rahmenplanung
- Koordination aller Akteure
- Erarbeitung der Bebauungspläne
- Koordination der Erschließung
- Maßnahmen- und Finanzplanung der Abschnitte
- Flächenmanagement
- Anfängliche Betreuung der Baugemeinschaften
- Aufbau der Beteiligungsstrukturen für die Bewohner
- Erarbeitung von Vorlagen für notwendige politische Entscheidungen
- Öffentlichkeitsarbeit

Die Ziele des Städtebaulichen Rahmenplanes lassen sich nur erreichen, wenn bei der Verwirklichung die Rechtsinstrumente des Baugesetzbuches konsequent gehandhabt werden, die sich diese Ziele ebenfalls zu eigen machen. In einer Zeit der knappen öffentlichen Kassen ist die Finanzierung der Entwicklungsmaßnahmen ohne Einbehalt der Wertsteigerungen an den Grundstücken nicht möglich. Für diese Entwicklungsmaßnahme gilt, dass die Finanzierung der Erschließung und der kommunalen Infrastruktur weitgehend aus Grundstücksverkaufserlösen und Ausgleichsbeträgen erfolgte.

Die Grundstücke wurden zum entwicklungsunbeeinflussten Preis von €20,-/m² bzw. €30,-/m² eingekauft und über einen durch einen Gutachterausschuss festgelegten Verkehrswert, der die entwicklungsbedingte Wertsteigerung beinhaltet, weiterverkauft. Die Preise liegen dann zwischen €194,- /m² und €330,-/m².

¹ z.T. aus privaten Unterlagen des Direktors des Stadtsanierungsamtes Tübingen, Cord Soehlke; nicht zitierfähig

² Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

³ Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

⁴ vgl. : Stadtsanierungsamt Tübingen (Hsg.) (1999): Stadt mit Eigenschaften, Info-Broschüre, Tübingen 6/1999

⁵ vgl. Feldtkeller, A. (Hsg.) (2001): Städtebau: Vielfalt und Integration, Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart

⁶ Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

⁷ Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

⁸ Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

⁹ Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

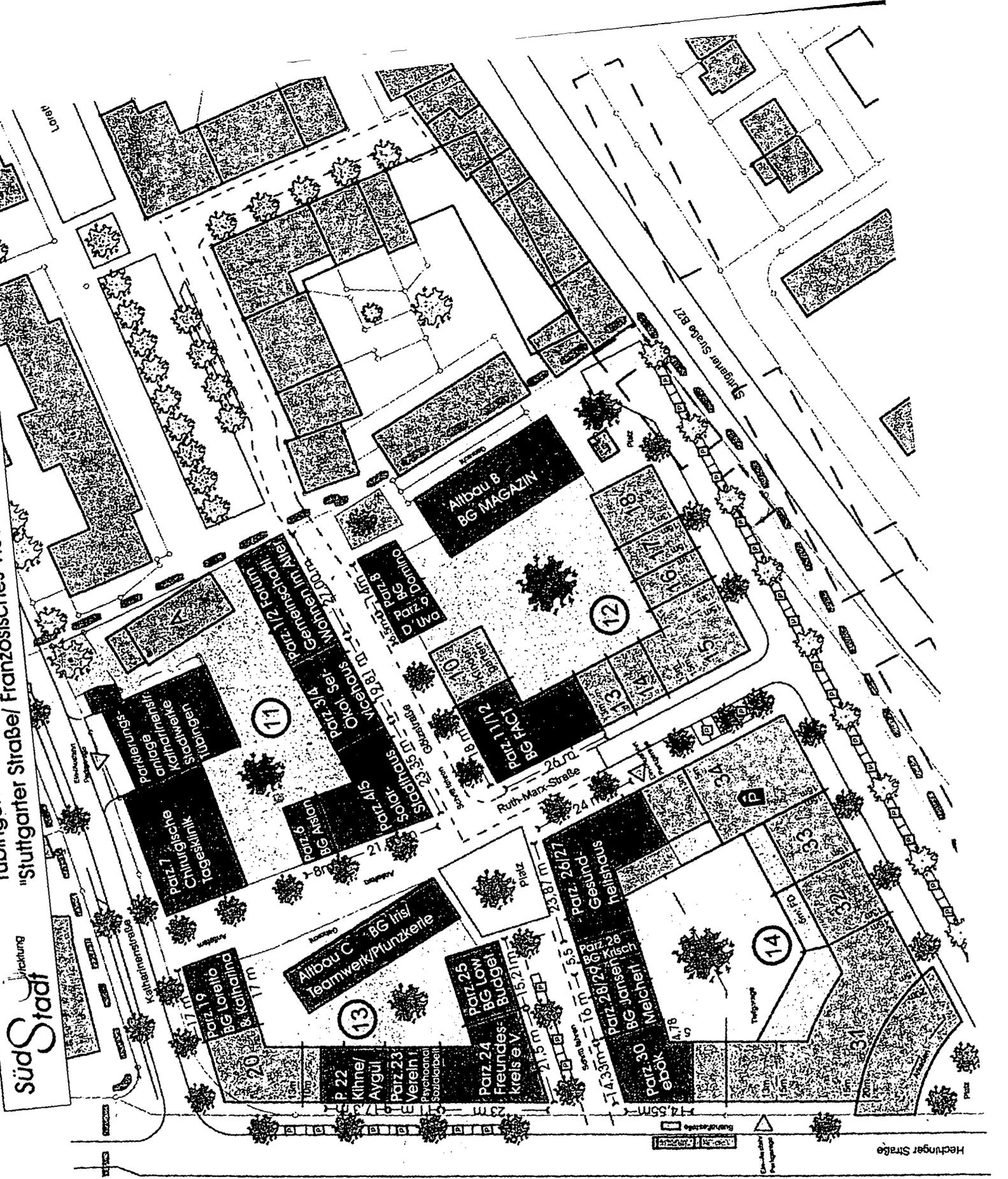
Optionsvergabeplan
Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

Merkblatt Flustück Nr. 5732/8
Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

SüdStadt
 Entwicklung

**Optionsvergaben
 Loretto-West**

**Tübingen - Städtebaulicher Entwicklungsbereich
 "Stuttgarter Straße/ Französisches Viertel"**

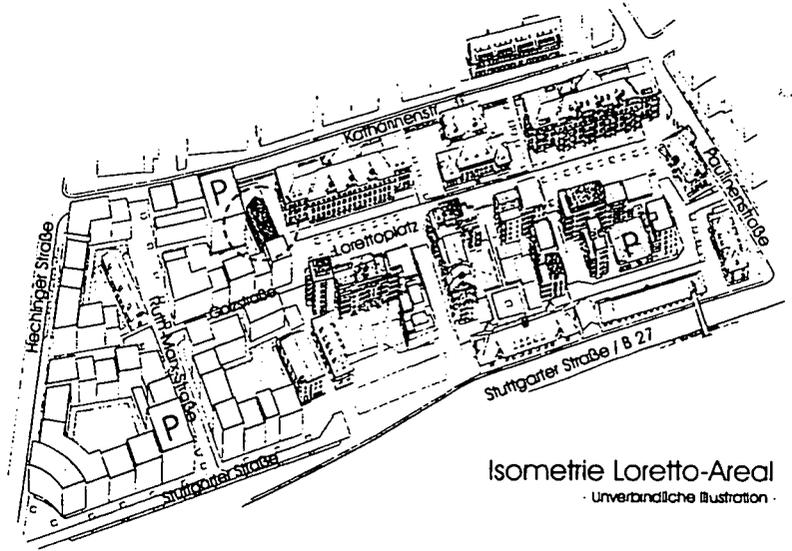


Schule

Merkblatt Flurstück 5732/8 (Katharinenstr. 16) Altbau A / Loretto-West

Grundstück

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Größe: | 635 qm |
| GRZ: | 0,6 |
| Überbaute Fläche: | ca. 230 qm |
| Noch überbaubare Fläche: | 45 qm mit TH 4,5 m |
| Unterbaute Fläche: | ca. 70 qm |



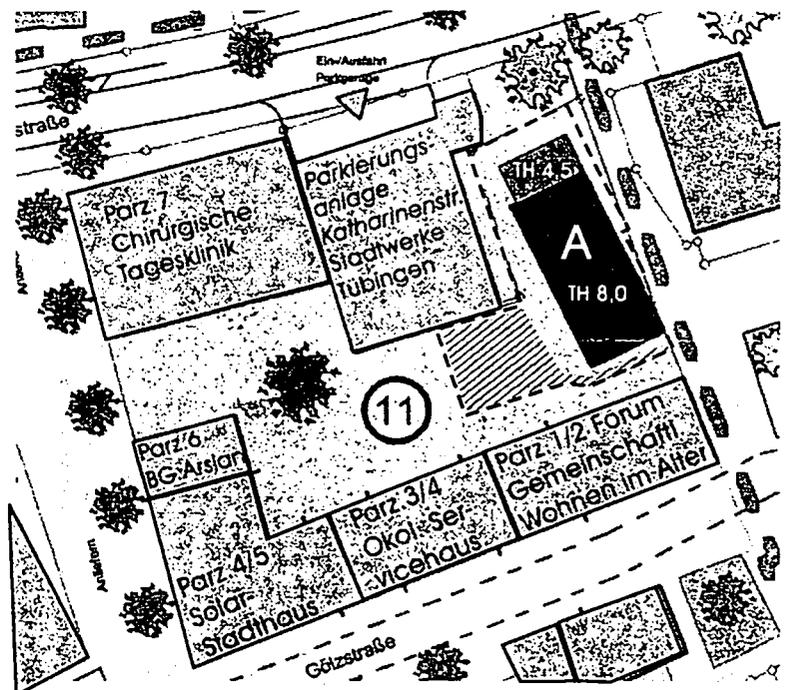
Isometrie Loretto-Areal
- Unverändliche Illustration -

| | |
|-------------------|--------------------------------------------|
| Traufhöhe Altbau: | TH 8,0 m |
| Preis Grundstück: | 506,- DM/qm x 604 qm = <u>305.624,- DM</u> |

Altbaubestand

| | |
|------------------------|----------------------------|
| Schätzung Sachwert | 289.648,- DM |
| Abschlag Mängel | -57.390,- DM |
| Ausgleich Stadtwerke* | -82.379,- DM |
| Preis Altbau | <u>149.879,- DM</u> |
| zzgl. Preis Grundstück | <u>305.624,- DM</u> |
| Gesamtpreis | <u>455.503,- DM</u> |

Ausschnitt B-Plan-Entwurf Loretto-West



* Die Tübinger Stadtwerke werden im Keller des Gebäudes eine Spitzenheizzentrale einrichten, die durch eine Grunddienstbarkeit gesichert wird. Für diese Grunddienstbarkeit erhält der Käufer des Gebäudes einen einmaligen Ausgleich von 82.379,- DM.

Der Käufer beteiligt sich mit einem Teil seines Grundstücks (schraffierte Fläche) an einem gemeinsamen Innenhof, der von den Bauherren des Block 11 gemeinschaftlich angelegt und unterhalten wird. Hierzu wird dem Grundbuch eine Regelung der Ziele, Kosten und Beschlüsse beigegeben.

In dem obengenannten Preis sind die Kosten für Vermessung und Hausanschlüsse nicht enthalten. Das Gutachten zum Schätzwert des Gebäudes und Bestandspläne erhalten Sie auf Anfrage beim Stadtplanungsamt Tübingen.

Informationen zur Südstadtentwicklung entnehmen Sie bitte den Broschüren und Merkblättern des Stadtplanungsamtes. Bei Fragen stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung:

Merkblatt für Interessenten an Wohn- und Gewerbeflächen
Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

Merkblatt Parken im Entwicklungsbereich
Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen

zeption und mögliche Alternativenstandorte mit dem Stadtansierungsamt besprochen haben, schlägt das Stadtansierungsamt dem Südstadtaussschuß die ausgewählten Bewerber vor. Falls der Südstadtaussschuß dem Vorschlag der Verwaltung zustimmt, erhalten die Baugemeinschaften eine Grundstücksopion für ein halbes Jahr. Der genaue Zuschnitt der Parzelle wird im Dialog mit dem Stadtansierungsamt und den benachbarten Baugemeinschaften festgelegt. Im Verkauf dieser Opion reicht die Baugemeinschaft das Baugesuch ein, klärt die Finanzierung der Maßnahme und den zeitlichen Ablauf. In Einzelfällen kann auch eine Verlängerung der Opion erfolgen. Am Ende der Opionszeit stehen der Grundstückskauf und der Baubeginn.

Für die Planung der Gebäude gelten die Festlegungen der jeweiligen Bebauungspläne, im Normalfall Mischnutzung, eine überbaubare Fläche des Grundstücks von 60% oder 70% sowie die jeweiligen Traufhöhen zwischen 9 und 16 m. Die Dachgestaltung steht den Baugemeinschaften frei, die gewählte Form muß jedoch in die festgelegte Hülllinie hineinpassen. Bezüglich der Architektur und den gewählten Materialien gibt es keine Gestaltungsregeln, lediglich bei der Farbauswahl räumt sich das Stadtansierungsamt ein Mitspracherecht ein. Die vordere Grundstücksgrenze ist gleichzeitig auch die Gebäudegrenze.

? Der Kern Ihrer Baugemeinschaft existiert bereits, Sie suchen jedoch noch weitere Mitbauer ?

Für die Vergabe eines Grundstücks und Ihr Bauvorhaben gelten die gleichen Grundlagen wie oben beschrieben. Generell gilt: je konkreter ein Projekt ist, desto größer sind die Chancen einer Opion für das von Ihnen gewünschte Grundstück. Das Stadtansierungsamt stellt gerne Kontakte zu Interessenten her, die sich an Ihrer Baugemeinschaft beteiligen. Hierfür existieren mehrere Möglichkeiten, angefangen bei einer Kartel der Baugemeinschaften, die im Stadtansierungsamt einzusehen ist, bis hin zur Stadtaussschuß, auf der sich die einzelnen Baugemeinschaften den Interessenten für Wohn- und Gewerbeflächen präsentieren können. Bitte sprechen Sie bei Interesse das Stadtansierungsamt an, wir können Sie über die aktuelle Konzeption der gemeinsamen Werbung der Baugemeinschaften informieren.

Baugemeinschaften können selbstverständlich auch eine Opion beantragen, wenn noch nicht alle Mitglieder vorhanden sind, und dann während der Opionszeit weitere Mitbauer suchen.

? Sie haben Interesse an einer Wohn-/Gewerbefläche und suchen eine passende Baugemeinschaft ?

Im Entwicklungsbereich gibt es neben den bereits kompletten Baugemeinschaften, die keine weiteren Mitbauer mehr suchen, auch Baugemeinschaften, die noch freie Flächen haben. Dies gilt sowohl für Projekte, die bereits eine konkrete Grundstücksoption haben, als auch für solche, die sich noch um eine Opion bewerben.

Das Stadtansierungsamt informiert Sie gerne über diese Vorhaben und nennt Ihnen Ansprechpartner. Je konkreter Sie Ihre zeitlichen, finanziellen und architektonischen Vorstellungen kennen, desto leichter wird es sicherlich, Ihnen die passenden Kontakte zu vermitteln. Darüberhinaus haben Sie die Möglichkeit, Ihre Vorstellungen auf einem Fragebogen, den Sie bei uns erhalten, zu beschreiben. Gemeinsam mit anderen Fragebögen ist dieser dann in einer Kartel für andere Bauinteressenten einzusehen. Beim Stadtansierungsamt können Sie sich selbstverständlich auch formlos über die existierenden Projekte informieren. Wir stehen gerne für alle Fragen rund um den Entwicklungsbereich und gegebenenfalls für eine Führung zur Verfügung.

Ihre Ansprechpartner im Stadtansierungsamt:

Di. Andreas Pätz, Projektleitung
Wolfgang Hartmann, Stellvert. Projektleitung
Marga Weiterschau, Sekretariat/Auskunft
Card Soehle, Öffentlichkeitsarbeit/Gewerbeansiedlung
Tel. 9351-10
Tel. 9351-12
Tel. 9351-0
Tel. 9351-14



Stadtansierungsamt Tübingen
Lorethoplatz 30 72072 Tübingen
Tel. 07071-9351-0 Fax 9351-19



Merkblatt für Interessenten an Wohn- und Gewerbeflächen

Das Konzept im Städtebaulichen Entwicklungsbereich Stuttgartar Straße / Französisches Viertel unterscheidet sich in einigen wesentlichen Punkten von dem üblichen Vorgehen des Stadumbaus oder der Siedlungserweiterung. So auch bei der Vergabe der Grundstücke: sie werden nicht zum Höchstpreis, sondern zum Festpreis vergeben. Entscheidend ist hierbei das jeweilige Nutzungs- und Architekturkonzept, bevorzugt werden private Baugemeinschaften. Als Interessenten an Wohn- oder Gewerbeflächen im Französischen Viertel oder im Loreto-Areal wollen wir Ihnen mit diesem Merkblatt die grundlegenden Informationen zur Beteiligung an einer privaten Baugemeinschaft an die Hand geben. Details zum städtebaulichen Konzept oder zu privaten Baugemeinschaften entnehmen Sie bitte den Broschüren "Stadt mit Eigenschaft" und "Private Baugemeinschaften", die Sie beim Stadtansierungsamt anfordern können. Selbstverständlich stehen wir auch für Fragen jederzeit zur Verfügung.

Die wesentlichen Merkmale privater Baugemeinschaften

In privaten Baugemeinschaften schließen sich Privateute und Gewerbetreibende zusammen, um gemeinsam ein Bauvorhaben zu planen und zu realisieren. Die Vorteile dieses Vorgehens in Kürze:

- Planung und zeitliche Abwicklung können auf die individuellen Bedürfnisse der Bauherren zugeschnitten werden.
- Die entstehenden Kosten werden teill abgerechnet und geteilt: in vielen Fällen ergibt sich eine hohe Kostenersparnis. Hinzu kommen mögliche Ersparnisse bei der Grunderwerbssteuer.
- Gemeinsame Flächen wie Gemeinschaftsraum, Hobbykeller, Freiräume usw. können entsprechend dem Bedarf geplant werden.

Baugemeinschaften beauftragen den Architekten, die notwendigen Fachplaner und gegebenenfalls einen Baubetreuer oder Controller, die die Kostenplanung und Überwachung übernehmen. Je nach Wunsch können Mitspracherecht und damit auch zeitlicher Aufwand für die einzelnen Bauherren höher oder niedriger sein: üblicherweise entsprechen die Möglichkeiten der Gemeinschaft, bei Architektur und Raumprogramm mitzuentcheiden, denen eines Bauherren eines Einfamilienhauses.

Die Mitglieder einer Bauherrengemeinschaft schließen untereinander Verträge, die die Kostenteilung, das Bauvorhaben und Sonderfälle regeln. Zu näheren Informationen verweisen wir auf unsere Broschüre "Private Baugemeinschaften" sowie auf das im Stadtansierungsamt erhältlich Buch "Die freie Bauherrengemeinschaft - Praktische Überlegungen aus juristischer Sicht und Vertragsmuster". Üblich ist, daß eine Teilung in einzelne Einheiten stattfindet: die Eigentümer können über Ihre Flächen frei verfügen und sie somit verkaufen oder vermieten.

? Sie wollen alleine oder gemeinsam mit Bekannten ein Grundstück kaufen und bebauen ?

Im Stadtansierungsamt erhalten Sie Informationen über die Grundstücke, die aktuell noch nicht vergeben sind. Diese Grundstücke lassen sich - außer im Fall von Restgrundstücken - Ihrem individuellen Bedarf anpassen. Bei Ihrer Konzeption stehen für die Stadt Tübingen vor allem folgende Kriterien im Vordergrund:

- "echte" Baugemeinschaft, d.h. kein Bauträger
- Vollständigkeit der Baugemeinschaften
- Art und Umfang des Gewerbes: in den Erdgeschoßen findet grundsätzlich gewerbliche Nutzung statt
- Herkunft der Bauinteressenten
- bauliche Besonderheiten, z.B. Passivhaus, besondere Wohnformen, besondere Architektur
- zeitliche Abwicklung der Vorhaben

Nachdem die Baugemeinschaften, die sich auf einen bestimmten Bereich beworben haben, ihre Kon-

parkier. Haushalte ohne Fahrzeuge müssen demnach keine Kosten für einen Stellplatz tragen.

Hierzu einige Hintergrundinformationen: üblicherweise muß in Baden-Württemberg beim Bau einer Wohnung ein Stellplatz nachgewiesen werden. Der Stadt Tübingen war es bei Ihrer Konzeption des Entwicklungsbereichs jedoch wichtig, Stellplatznachweis und tatsächlichen Bedarf miteinander zu verknüpfen. Dadurch soll eine hohe Kostentransparenz erzielt werden, die die Kosten an den weitergibt, der sie verursacht. Das Vorgehen sieht folgendermaßen aus: die gesamten Stellplatzverpflichtungen, die beim Bau einer Wohnung erfüllt werden müssen, werden in Form von Baulasten auf die Grundstücke der Parkierungsanlagen übertragen. Als Käufer oder Bauherr einer Wohnung im Entwicklungsbereich sind Sie also mit der Verpflichtung, einen Stellplatz nachzuweisen, zunächst nicht belastet und haben somit auch keine mit dem Parken zusammenhängenden Kosten zu tragen. Wenn Sie ein Auto besitzen, müssen Sie jedoch die Kosten für Miete oder Kauf eines Stellplatzes in einer Parkierungsanlage zwingend einkalkulieren; Anwohnerparken gibt es in den Quartieren des Entwicklungsbereichs nicht.

In den Mietverträgen für eine Wohnung oder Gewerbefläche im Entwicklungsbereich sind in der Regel keine Kosten für einen Stellplatz enthalten, da ihr Vermieter u.U. keinen Stellplatz herstellen mußte. Als Mieter sollten Sie entweder direkt mit den Betreibern der Parkierungsanlagen eine Stellplatznutzung vereinbaren oder mit Ihrem Vermieter über die Möglichkeit einer Beteiligung an einer der Gesellschaften sprechen.

Wer betreibt die Anlagen?

Die Anlagen werden derzeit von drei Gesellschaften geplant oder betrieben: im Ostteil des Loretto-Areals betreibt die Firma Boldt eine automatische Parkierungsanlage, im Westteil neben der VHS planen die Stadtwerke Tübingen eine weitere Anlage. Im Französischen Viertel wird, ebenfalls von den Stadtwerken, eine Anlage im Westen der Französischen Allee konzipiert. An der Aker Straße auf Höhe des Mömpelgarder Wegs plant die PVV (Parken im Französischen Viertel GbR) eine halbautomatische Anlage.

Diese Gesellschaften bieten Ihnen unterschiedliche Möglichkeiten der Stellplatznutzung: Sie können Stellplätze kaufen, Dauernutzungsrechte erwerben oder Baukostenzuschüsse zahlen. Darüberhinaus können Sie auch Mietverträge unterschiedlicher Dauer abschließen oder die Parkierungsanlagen wie ein Parkhaus nutzen, d.h. pro Einfahrt und Nutzungsdauer bezahlen. Über das jeweilige Konzept und die Kosten informieren Sie sich bitte direkt bei den Anbietern.

Welche Ausnahmen gibt es von diesen Regelungen?

Stellplätze im öffentlichen Raum und auf den privaten Flächen gibt es grundsätzlich nur für Gewerbe, das dringend und unvermeidlich auf ein Fahrzeug direkt am Haus angewiesen ist (z.B. ein Pizzo-Bingdienst), für Fahrzeuge der Car-Sharing-Initiative, als Behindertenstellplätze oder als bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze. Gewerbebetriebe müssen die nach Landesbauordnung notwendigen Stellplätze mit je 3000,- DM ablösen, ohne dass hierdurch ein Anspruch auf einen Stellplatz entsteht. Mit den Ablösungsbeträgen fördert die Stadt Tübingen den ÖPNV sowie das Radwegenetz und finanziert zusätzliche Stellplätze in den Parkierungsanlagen.

Für weitere Informationen stehen wir gerne zu Ihrer Verfügung.
Ihre Ansprechpartner im Stadtsanierungsbereich:

Marga Welterschau
Wolfgang Hartmann
Cord Soethke

Tel. 9351-0
Tel. 9351-12
Tel. 9351-14



Stadtsanierungsamt Tübingen
Lorettoplatz 30 72072 Tübingen
Tel. 07071-9351-0 Fax 9351-19

südStadt
Entwicklung

Merkblatt Parken im Entwicklungsbereich

Im Entwicklungsbereich Stuttgarter Straße / Französisches Viertel gibt es im öffentlichen Raum und auf den privaten Grundstücken nur in Ausnahmefällen Stellplätze für private Fahrzeuge (siehe Rückseite des Merkblattes). Die momentan noch vorhandenen Infirmaparkplätze werden sukzessive abgebaut, die vorhandenen Parkplätze auf öffentlichen Flächen werden als Kurzzeitparkplätze bewirtschaftet.

Grundlage dieses Konzeptes ist, dass kleinteilige Nutzungsmischung und niedrige Grundstückspreise nur bei einer relativ hohen Dichte möglich sind. Daher sind Straßen, Plätze und Innenhöfe für das Quartier sehr wertvoll; auf ihnen soll vor allem Raum für Kinderspiel, Außenfrischluft, soziale Kontakte und städtisches Leben sein - als Parkplätze wären sie in einem dichten, städtischen Quartier viel zu gering genutzt. Der öffentliche Raum ist also in erster Linie Außenfrischluft für Bewohner und Beschäftigte und erst in zweiter Linie Verkehrsfläche.

Dennoch sind die Quartiere im Entwicklungsbereich nicht autofrei, sondern grundsätzlich anfahrbar. Selbstverständlich ist auch das Be- und Entladen vor den Wohnungen und Betrieben jederzeit möglich; hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass der Be- und Entladevorgang für Kontrollleure erkennbar ist. In nahezu allen Straßen existieren darüber hinaus mit Parkuhren oder Parkautomaten versehene Parkplätze, auf denen für längere Ladevorgänge geparkt werden kann.

?

Wo soll denn geparkt werden?

Bewohner, Beschäftigte und Besucher parken Ihre Fahrzeuge in automatischen Parkierungsanlagen, die in den Quartieren entstehen oder bereits existieren. Automatische Parkierungsanlagen sind "Hochregallager" für Autos: Sie stellen Ihr Fahrzeug vorwärts in einer Einfahrtbox ab, von dort wird es auf einer Palette in ein Regal gestellt. Bei der Abholung wird das Fahrzeug wieder so in der Ausfahrtbox ausgelagert, damit Sie vorwärts ausfahren können.

Diese Anlagen sind die platzsparendste - und damit auch, bei realer Berechnung der Grundstückspreise, eine kostengünstige - Variante, Stellplätze zu erstellen. In Deutschland sind sie in der Vergangenheit meist im Zusammenhang mit Luxuswohnanlagen entstanden, da sie einen hohen Komfort und eine große Sicherheit gewährleisten; wegen der geringen Anzahl an Stellplätzen waren sie hier jedoch oft noch recht teuer. Im Entwicklungsbereich werden hingegen Estelungskosten für den einzelnen Stellplatz geplant, die in etwa denen konventioneller Tiefgaragen entsprechen.

Darüber hinaus besitzen automatische Parkierungsanlagen auch in der Bedienung Vorteile gegenüber konventionellen Anlagen: "Angsträume" wie dunkle Parkdecks werden vermieden, der Bedienungskomfort ist hoch, die Steuerung macht eine Mehrfachnutzung durch Kurzzeitparker (und damit eine Kostenreduzierung) möglich. In der Regel werden die Parkierungsanlagen so ausgelegt, dass sowohl Dauernutzer als auch Kurzzeitparker dort parken können. Besucher oder Kunden können die Anlagen also wie ein konventionelles gebührenpflichtiges Parkhaus benutzen.

Im Entwicklungsbereich sind diese Parkierungsanlagen höchstens 250 - 300 m von den Wohnungen entfernt, liegen in den meisten Fällen jedoch sehr viel näher. Über die Standorte der einzelnen Parkierungsanlagen und die Nähe zu Ihrer Wohnung informieren Sie die Broschüren und Pläne, die Sie im Stadtsanierungsbereich erhalten.

?

Wer soll das bezahlen?

Finanziert werden die Parkierungsanlagen über die Nutzungsgebühren oder Investitionen derer, die einen Stellplatz für ihr Fahrzeug benötigen und nutzen, sei es als Besucher, Anwohner, Beschäftigte oder Kurzzeit-

Photodokumentation

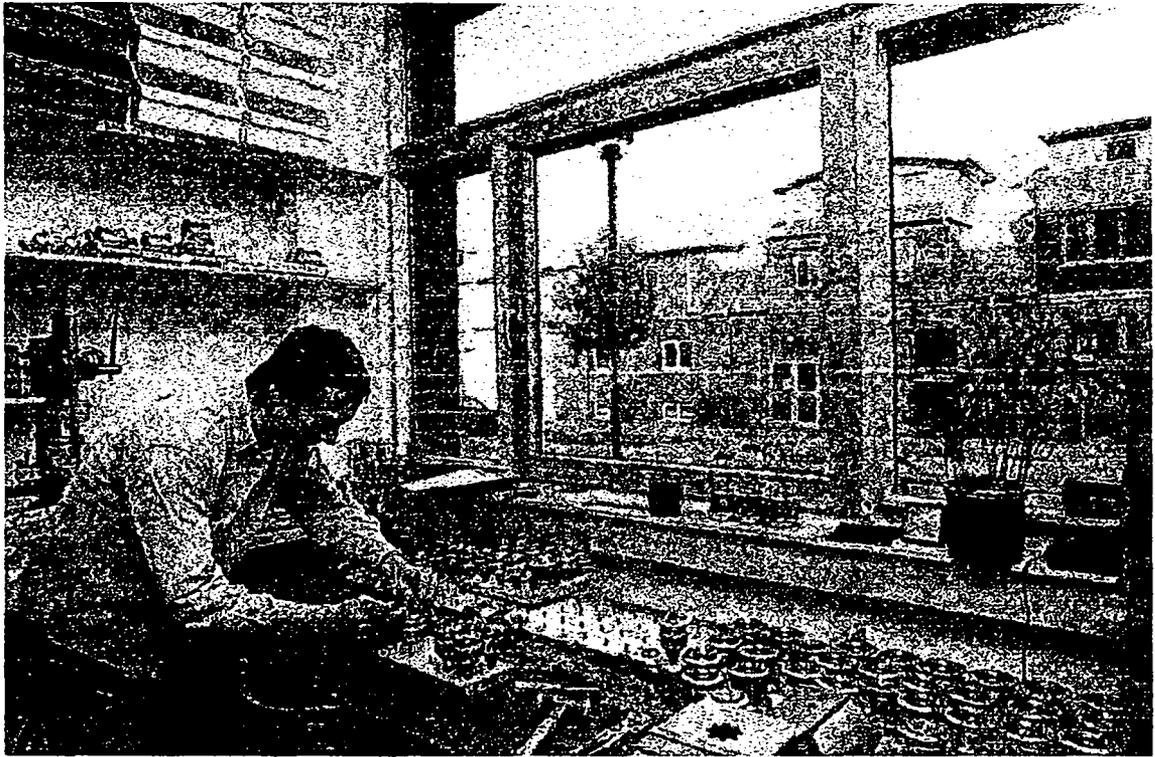
Quelle: Stadtsanierungsamt Tübingen. 2001. Eigene Bilder

- Bild 1 Luftaufnahme Französisches Viertel
- Bild 2 Ansicht eines Innenhofes
- Bild 3 Ansicht Alt- und Neubestand
- Bild 4 Ansicht Fassadenvielfalt
- Bild 5 Ansicht „kleine Baugruppe“
- Bild 6 Werkstatt im Erdgeschoss 1
- Bild 7 Werkstatt im Erdgeschoss 2
- Bild 8 Platzgestaltung
- Bild 9 Vielfalt und Freiraum
- Bild 10 Zwischenräume 1
- Bild 11 Zwischenräume 2

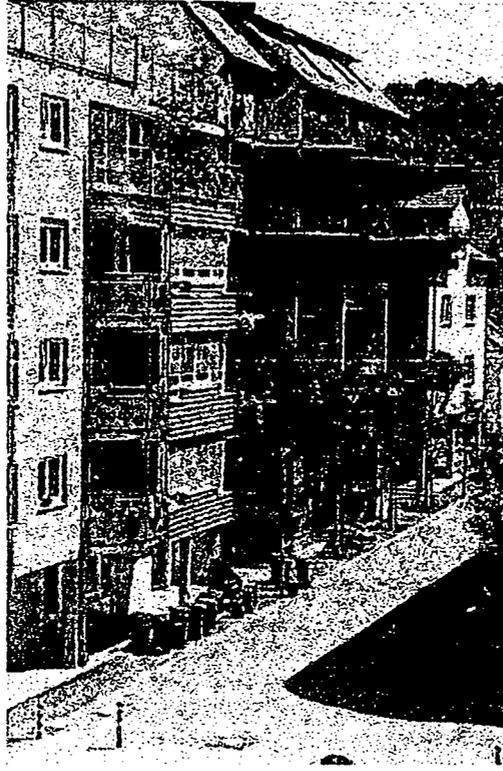
O

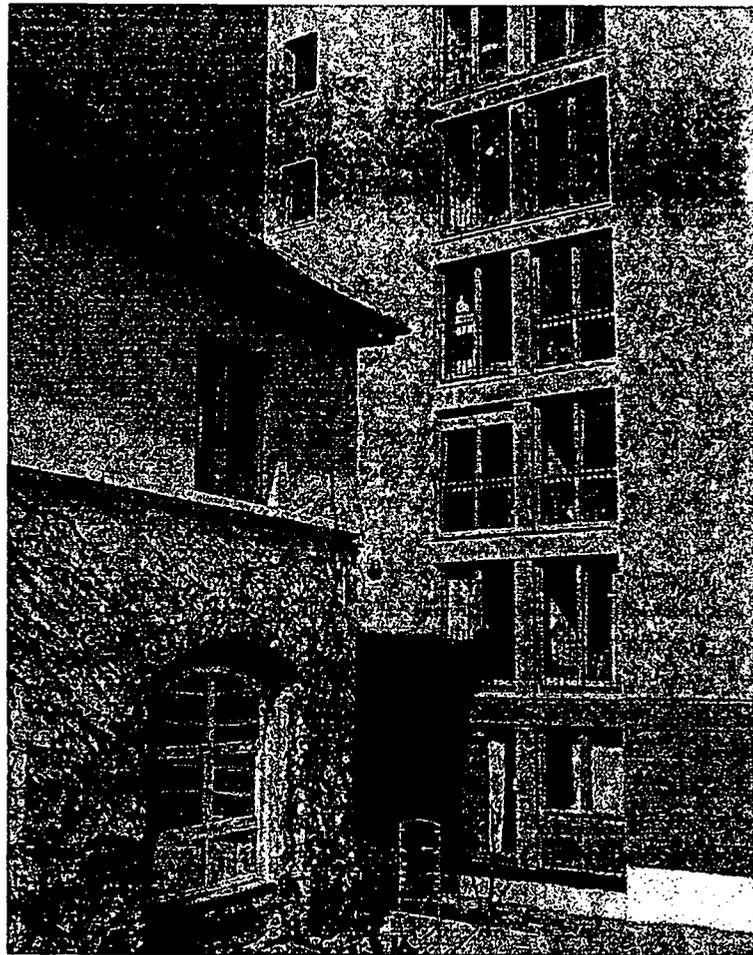
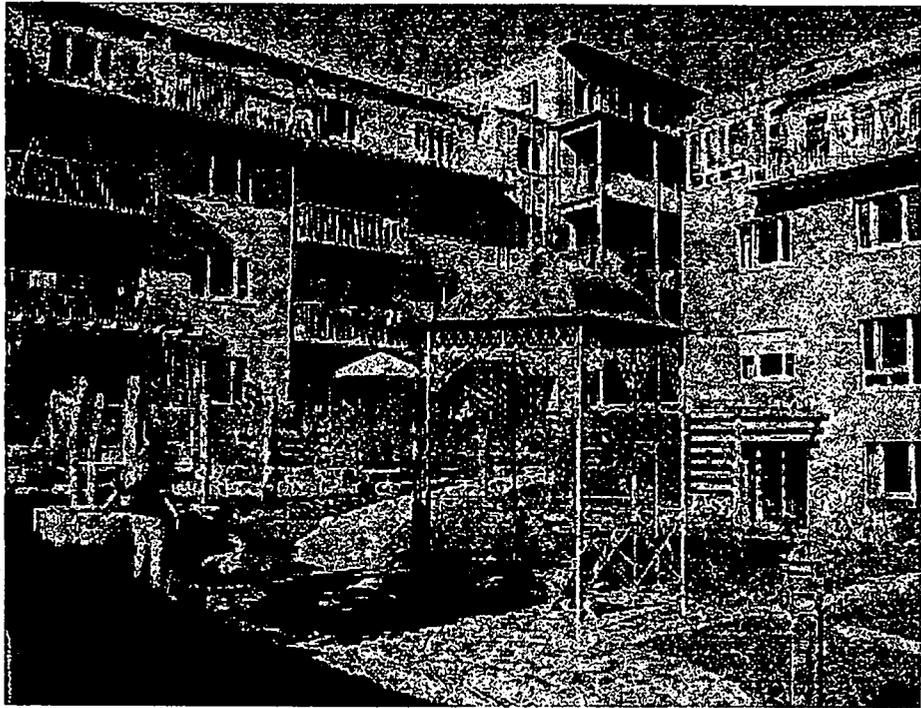
O













6. KDAG
Wien
Österreich

| Projektdatei | Land Stadt Kategorie Projekt | Österreich Wien Investoren KDAG |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 48 |
| Punkte/Ranking | | 14 |
| Punkte/Infogehalt | | 4 |
| Größe | | 6,3ha |
| Lage | | verstärkte Zone |
| Planungsstand | | in Planung |
| Ehemalige Nutzung | | Industrie Kabelfabrik |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt! Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 1.610.000 1.200 500 (1) |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 3,9ha 0,4ha 2,0ha 1,5-3,9 (2) 6,5 |
| Neue Nutzungsverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 70% 30% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | innerhalb Block teilw. innerhalb Gebäude |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | KDAG |
| Eigentümer im Planungsstadium | | 8 Bauträger + Stadt Wien |
| Projektentwickler | | Bauträger + Stadt Wien |
| voraus. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | XX (3) XX (3) |
| Politische Verteilung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | 44% 18% 27 11% |
| Altlastenbeseitigung | Altlastensorgungsaufwendungen Altlastenentschädigungen Vertraglastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen | hoch (4) hoch |
| Maßnahmenfinanzierung | | Eigenmittel (5) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anwohner künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar fruchtbar notwendig |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Workshops Leitkonzept moderierter Planungsprozess |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | max. Verwertung/Kostendeckung (6) Grünflächen, Biotope, Kleingärten Arbeitspl.; Wohnr.; Integration; Konsens Kurze Wege; Dichte; Quartiers- Identität; Integration |
| Fußnoten | <p>* aus: Brockhaus 2003 (1) ca. 100-500; nicht abschätzbar (2) 5 Dichtezonen schließt Gesamt 2,1 (3) derzeit keine Angaben möglich (4) Bauliche Altlasten mittel; Chemische Altlasten hoch (5) Planungs-/Entwicklungsfinanzierung Mittel Bauträger und teilweise Stadt Wien Projektentwicklung-/realisierungsfinanzierung Mittel Bauträger (keine näheren Angaben) zur Finanzierungshöhe keine Angaben (6) von Seiten der Projektentwickler besteht das Interesse nach max. Verwertung von Seiten der Stadt das Interesse nach Kostendeckung</p> | |

6.1 Grundidee

Planung und Zukunft waren die Schlagworte im städtebaulichen Ideenwettbewerb, dessen Ergebnisse im Rahmen einer Pressekonferenz präsentiert wurden. Das Siegermodell des Architektenteams von „rainer pirker ARCHItecture team“ und „the Poor Boy's Enterprise“ lieferte auf Grund seines breiten Interpretationsspektrums eine Grundlage für das geplante kooperative Planungsverfahren, bei dem alle Beteiligten von Anfang an in den Planungsprozess involviert waren und somit eine neue Perspektive in der Wiener Stadtplanung geöffnet werden sollte. Grundsätzlich wurde die Erstellung eines Leitkonzeptes angestrebt, das in einer neuen Form eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes münden sollte, der eine gezieltere Realisierung der intentierten Qualitäten erlaubt. Mittels Testprojekten sollte dieses Leitkonzept auf seine Umsetzbarkeit überprüft werden, um schließlich als Leitprojekt die Grundlage für den Entwurf zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan darzustellen.

6.2 Ausgangslage

Das Gelände der Kabel und Draht Werke AG, in Folge kurz KDAG genannt, liegt zwischen den U-Bahnstationen der Linie 6 - Station Tscherttegasse und „Am Schöpfwerk“. Das Areal mit einer Größe von etwa 6 Ha besitzt eine gute Anbindung an das öffentliche Wiener Verkehrsnetz (vgl. Anlage 6.1 - Planungsgebiet Diagramm). Begrenzt wird das Gebiet im Westen von der Allee Oswaldstrasse, nördlich tangiert eine stark frequentierte Eisenbahnlinie, östlich schiebt sich ein Grünzug mit Friedhof zwischen Planungsgebiet und U-Bahntrasse, südlich grenzt eine kleine Insel mit Einfamilienhäusern an, sowie der Rand des alten Ortskernes, der sich um den Khleslplatz gruppiert.

Die Absiedlung der Kabel- und Drahtwerke AG im Dezember 1997 war für den Bezirk Meidling ein schmerzlicher Verlust. Von Anfang an war aber klar, dass die nun ungenutzten 60.000m² nicht brachliegen, sondern durch intelligente Stadtplanung wieder Aufwertung und Bedeutung bekommen müssten. Ein Bürgerwettbewerb im Jahre 1998, bei dem die Anrainer ihre Wünsche und Vorstellungen bekundeten, war der erste Schritt, um aus dem Gelände einen bürgerverträglichen und zukunftsfähigen Stadtteil zu machen. Der zweite war ein städtebaulicher Ideenwettbewerb, der „konkrete Utopien“ forderte und auf den Bürgervorarbeiten aufbaute.

Eigentümer waren zu diesem Zeitpunkt schon die Bauträger, die ihrerseits anfangs kein besonderes Interesse hatten, auf diesem Areal eine andere Art der Planung als die bislang übliche durchzuführen. Der vorhandene Druck - von Magistrat und Politik - führte dazu, dass ein Umdenken einsetzte. Dadurch wurde auch ein intensives Zusammenwirken aller Betroffenen unabdinglich notwendig.



Abb. 23: Lage der Brachfläche und des Projektes KDAG in Wien¹

Als einer der wichtigsten Aspekte kristallisierte sich die Bürgerbeteiligung heraus. Auf Grund des äußerst sensiblen Sujets war eine starke Einbindung unabdingbar.

6.3 Entwicklungsstrategie

6.3.1 Kooperativer Planungsprozess²

Die Aufgabe des kooperativen Planungsprozesses war die Erstellung von Grundlagen für den auszuarbeitenden Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für das Areal der ehemaligen Kabel- und Drahtwerke AG, unter frühzeitiger Einbeziehung aller Gruppen von Akteuren. Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist in diesem Zusammenhang als Etappenziel auf dem Weg zur Umsetzung einer neuen Denk- und Umsetzungsform im Städtebau zu sehen.

Erstmals wurde konsequent eine synchrone Partizipation innerhalb des Planungsprozesses angestrebt. Durch die bislang meist übliche Vorgangsweise, im Verfahrensablauf nach und nach die Stellungnahmen der Involvierten und Betroffenen einzuholen, wurde der Planungsprozess mehr von der Reaktion, denn von der Aktion bestimmt.

Die komplexen Anforderungen an das Projekt KDAG - neue Stadtteilidentität, urbane Vernetzung, Raum- und Freiraumqualität,

Nutzungssynthese, Verkehrsproblematik, Zwischennutzung, Bürgerbeteiligung - und der grundsätzlichen Forderung nach einem neuen Denkansatz, einer neuen Dimension in der Planung, machten von Anfang an notwendig, bislang übliche Handlungsabläufe zu verändern. Daher war die Kooperation und Interaktion der Beteiligten kein Lippenbekenntnis, sondern ein zentrales Anliegen.

Relativ schnell nach der Abhaltung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes, bei dem ein Projekt zum Zug kam, das einen sehr weit gespannten Interpretations- und Entwicklungsspielraum offen ließ, wurde eine grundsätzliche Struktur des kommenden Verfahrens skizziert. Die Prozesselemente (Arbeitsgruppe, städtebauliche Begleitgruppe, Leitkonzept, Testprojekte, Leitprojekt, Entwurf), sowie der geplante Ablauf des Procedere wurden vorab definiert (vgl. Anlage 6.2).

Vorerst konstituierte sich eine Arbeitsgruppe (Teilnehmer im Anlage 6.2), deren Aufgabe darin bestand, das zentrale Informations-, Diskussions- und Steuerungsinstrument der Planung zu sein. Sie vernetzte alle wesentlichen Akteure, ohne dass sie hierfür eine formalrechtliche Kompetenz benötigt hätte. Diese Kerngruppe, die sich im Laufe des Prozesses zwar geringfügig erweiterte, aber in ihrer Zusammensetzung nicht fluktuierte, trat 14-tägig (wenn notwendig auch in kürzeren Abständen) zusammen. Innerhalb dieser Arbeitsgruppe wurde - auf Basis des Siegerprojekts - ein Leitkonzept erstellt, das den Intentionen eine realisierbare Form verleihen sollte. Je nach Notwendigkeit wurden immer wieder Konsultanten verschiedenster Fachgebiete und Magistratsabteilungen kontaktiert, um Problempunkte zu analysieren und Lösungsansätze zu suchen.

Es war natürlich klar, dass es im Zeithorizont des Projektes nicht möglich sein würde, allfällige Änderungen gesetzlicher Rahmenbedingungen z.B. des Baurechts und anderer Gesetze durchzuführen, aber an Hand des Vorhabens sollten die Grenzen des bestehenden Instrumentariums detailliert, analysiert und diskutiert werden, um neuen Anforderungen in der Zukunft besser begegnen zu können und Anregungen an die Legislative zu liefern. Ziel war es natürlich, die urbanen Qualitäten und Anforderungen an die Entwicklung des Areals so weit wie möglich im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festzuschreiben. Zugleich herrschte aber bei allen Beteiligten die Überzeugung, dass ein gewisser Teil der angestrebten Werte nur durch zusätzlichen Vereinbarungen und damit einhergehend mit einem auf der Planung aufbauenden Gebietsmanagement möglich sein würde.

Die häufig praktizierten 'linear-hierarchischen' Planungsprozesse gehen von allgemein üblichen und demnach konventionellen Bau- und Freiflächenkonzepten aus. Durch die frühzeitige Einbindung der Akteure war es gewissermaßen logisch, zu versuchen, Lösungen näher zu kommen, die schon oft diskutiert, aber nur selten umgesetzt werden konnten.

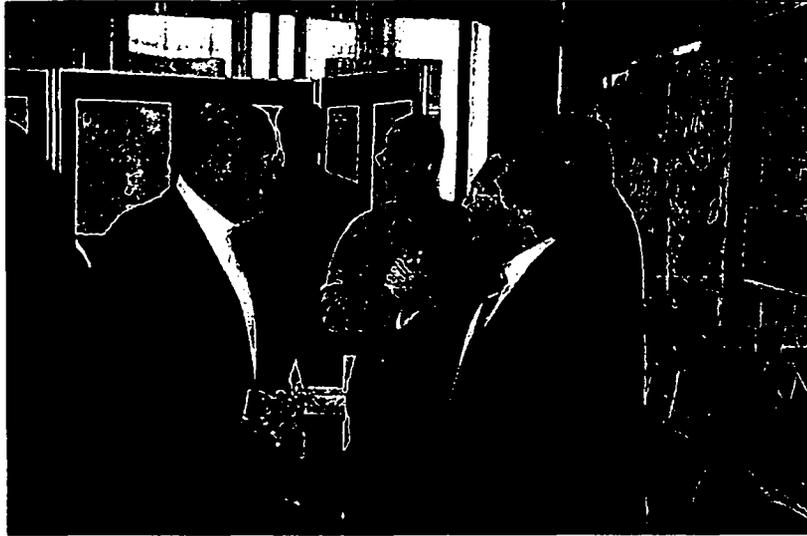


Abb. 24: Photo Kommunikationsplanung³

Dass derartige Ansprüche friktionsfrei umgesetzt werden können wurde von niemandem erwartet. Die Vorstellungen, die je nach Teilnehmergruppe entweder rein wirtschaftlich, philosophisch-ideologisch oder nüchtern-pragmatisch geprägt waren, drifteten weit auseinander. Mehr als einmal stand das gesamte Verfahren vor dem Scheitern, da die Gegensätze unüberwindlich zu sein schienen. Schließlich, durch den Druck, den man sich selbst auferlegt hatte, sowie durch allmählich schwindende, gegenseitige Vorbehalte, gepaart mit einer sich immer stärker entwickelnden positiven Eigendynamik, gelang es, konkrete Schritte in die intendierte Richtung zu setzen.

Innerhalb der sogenannten städtebaulichen Begleitgruppe (Teilnehmer im Anlage 6.2), die als begleitendes - übergeordnetes Diskussionsforum Erkenntnisse und Vorschläge, die durch die Arbeitsgruppe entwickelt wurden - behandelte, wurde die Planungsdebatte auf eine breitere Ebene gebracht, um so einerseits ein Korrektiv für die Arbeitsgruppe zu schaffen und andererseits durch Impulse von „Außen“ dem Entwicklungsgeschehen eine zusätzliche Dynamik zu geben.

Diese Begleitgruppe erwies sich als eines der wichtigsten Instrumente des gesamten Prozesses, da der Lenkungseinfluss sehr groß war, sofern Entwicklungen in eine Richtung liefen, die in der einen oder anderen planerischen Sackgasse enden hätten können. Gleichzeitig dienten die Termine, an denen die Begleitgruppe tagte, auch als wichtige Etappenziele und waren somit für die Umsetzung des geplanten Zeithorizonts von eminenter Bedeutung.

Der mediatorische Erfolg dieser Veranstaltungen war ein sehr wesentlicher Aspekt des gesamten Procederes. Turbulenzen und Gegensätze, die sich während der Diskussionen in der Arbeitsgruppe aufgebaut hatten, wurden im Zuge des Treffens der städtebaulichen Begleitgruppe entspannt und reduziert.

Sehr schnell kristallisierten sich im Verlauf der Arbeiten Grundzüge eines neuen Zugangs zur Planung. Die Schwerpunkte, die dieser Kristallisation zu Grunde lagen, stellten die Qualität des öffentlichen Raumes, die harmonische Vernetzung von Wohnen, Arbeit und Freizeit und eine funktionierende, kulturelle und soziale Infrastruktur dar. Die Vernetzung der Funktionsbereiche sollte den identitätsstiftenden Hintergrund des neuen Stadtteils bilden.

Dieser neue Zugang zur Planung manifestierte sich in der Form, dass erstmals der Raum „zwischen der zukünftigen Architektur“ mehr Berücksichtigung fand, als die zur Errichtung gelangenden Objekte. Um dies zu verbildlichen: Die Bausubstanz „wickelt sich quasi um den definierten Freiraum (wrap-around-architecture)“.

Der festgelegte Freiraum und die in bestimmten Grenzen sich bewegende, aber grundsätzlich freie Verteilung von Bausubstanz, gepaart mit dem Wunsch nach einer Ermöglichung zusätzlicher, räumlicher Qualitäten in den zukünftigen Objekten führte zwangsläufig zu verschiedenen Lösungsansätzen.

Aus diesem Grund war es notwendig - auf Grundlage des erstellten Leitkonzeptes - von Architekten Testprojekte erstellen zu lassen, um Machbarkeiten oder Unmöglichkeiten zu erkunden. Die Planer wurden von den Bauträgern beauftragt. Dadurch wurde nun die Phase der konkreten Umsetzbarkeit eingeleitet. Hier zeigte sich schnell, ob Theorien und Wunschvorstellungen eine Chance auf Realisierbarkeit hatten, bzw. wie sie umgeformt werden mussten, um auch der bestehenden Gesetzeslage zu entsprechen.

In diesem Zusammenhang sei auch noch zu erwähnen, dass zur Unterstützung der Arbeiten ein „Rechtsworkshop“ einberufen wurde, im Zuge dessen planerische Vorstellungen und Anliegen mit Rechtskundigen aus der städtischen Verwaltung eingehend diskutiert wurden. Auch dieses Treffen kann als wichtige Etappe des kooperativen Planungsprozesses gesehen werden.

Nach den durchgeführten Arbeiten und den notwendigen Modifikationen des Leitkonzeptes (bzw. im Sinne der Interaktion wurden auch die Testprojekte wieder überarbeitet) wurden die gewonnenen Erkenntnisse zu einem Leitprojekt geformt und abschließend erneut der städtebaulichen Begleitgruppe zur Diskussion vorgelegt.

Der Zeitaufwand für die Abstimmung auf politischer Ebene konnte auf ein Minimum reduziert werden, da die politischen Vertreter in das gesamte Procedere involviert waren.

Somit war eine Grundlage für den Entwurf zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geschaffen. In einem weiteren Schritt wurde dann der Entwurf im Rahmen einer Ausstellung der Bevölkerung präsentiert. Hier zeigte sich unter anderem auch die Wichtigkeit der Teilnahme der Bürgervertreter an der städtebaulichen Begleitgruppe. Durch die Einbeziehung in den Diskussionsprozess, sowie durch den Umstand, immer auf Höhe des aktuellen Informationsstandes des gesamten Projektes zu stehen, wurde ein Bewusstseinspotential geschaffen, das letztendlich für den Informationstransport von enormer Bedeutung war. Im Zuge der Ausstellung wurde es manifest, dass das Engagement der Bürgervertreter ein hohes Maß an Authentizität schuf. Der im Beirat vertretene Anrainer, der mit der Planung vertraut war uns selbst

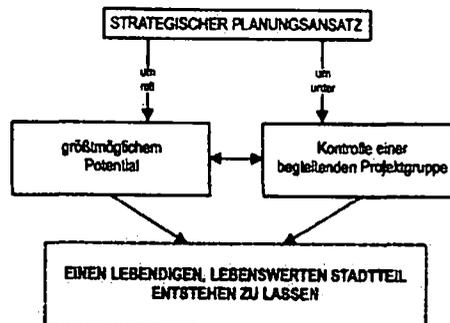
begleitend am Entstehen mitgewirkt hatte, stellte somit das ideale Verknüpfungselement zwischen der betroffenen Bevölkerung und der Planung in toto dar.

6.3.2 Bürgerbeteiligung⁴

Auf Grund der für die Bevölkerung entstandenen „Identifikationslücke“, die mit dem Schließen der Werke entstanden ist, war es offenkundig, dass für diesen Bereich eine spezielle, besonders bürgernahe Vorgangsweise in der Planung gewählt werden musste.

Eine erste neutrale und noch nicht mit großen Emotionen besetzte Kontaktnahme mit der Bevölkerung, fand bereits im Jahre 1996 statt, also zu einem Zeitpunkt, da noch kein genaues, offizielles Schließungsszenario bestand. Die zu diesem Zeitpunkt noch in der KDAG Beschäftigten hofften zu diesem Zeitpunkt allerdings noch, dass es nicht zu einer völligen Stilllegung des Werkes kommen würde. Aus diesem Grund bewegte sich die Diskussion noch auf einer fiktiven Ebene und war noch nicht in ein konkretes, standortorientiertes Korsett gepackt. Es wurde über Grundsätzliches in der Frage „Stadt der Zukunft“ diskutiert. Bürger, Fachleute und Politiker erörterten in einer Werkhalle der KDAG verschiedene Aspekte des urbanen Raums von Morgen.

DAS SIEGERPROJEKT IST FÜR UNS EIN



Wie geht es jetzt weiter?

Wir hoffen

- daß die Architekten/Inhaber planen, die ökologisch höchsten Anforderungen einzuhalten, wo sich die Menschen ansiedeln und darüber weit hinaus können
- daß diese Häuser bewohnbar gelassen werden, weil immer Baueigentümer die auch Bürger sein können
- daß, was verbleibt, Anliegerverträge in der begleitenden Projektgruppe einzuwickeln können
- daß es in ein paar Jahren durch diesen neuen Stadteil gehen werden und uns gar nicht mehr vorstellen können, daß hier je etwas anderes war

MÖGE DIE ÜBUNG GELINGEN !

Ulrike Bach, Johann Berger, Monika Kubik

Werra, im Februar 1999

PS Jeder von uns Dream hat bis jetzt ca. 70 Arbeitsstunden investiert

Abb. 25: Bürgerplakat⁵

Anfang 1998 wurde ein Bürgerbeteiligungsverfahren initiiert. Zu diesem Zweck wurde an die im Nahebereich des Fabrikareals befindlichen Haushalte (ca. 7.000) ein kleiner Folder ausgesandt mit der Aufforderung sich an einem Bürgerwettbewerb zu beteiligen. Gleichzeitig sollten die Bürger (mittels abtrennbarer Allonge) bekannt geben, ob sie Interesse an der Entsendung in einen Bürgerbeirat hätten. Die Teilnahme war durchaus rege. Die Vorgaben umfassten die zukünftigen Nutzungsvorstellungen, die Bürger sollten - egal ob in geschriebener oder gezeichneter Form - kundtun, wie diese Absichten umgesetzt werden sollten.

Viele Teilnehmer präsentierten keine konkreten Gestaltungsvorschläge, sondern sagten vielmehr, wie das Areal nicht auszusehen hat. Grundtenor: „Keine Hochhäuser und keine ausschließliche Wohnnutzung“. Das für die meisten negative Beispiel der in den 70-er Jahren errichteten, nahegelegenen Wohnhausanlage „Am Schöpfwerk“, mit seiner monofunktionellen Nutzungsstruktur, sollte unter allen Umständen vermieden werden. Hier zeigte sich auch ganz eindeutig, dass die Bürger grosso modo einen ziemlich klar umrissenen Stadtbegriff hatten (und haben). Mischnutzung d.h. Wohnen, Arbeiten, Freizeitnutzung in einem ausgewogenen Verhältnis unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsproblematik, kann als eine klar definierte Wunschvorstellung eines idealen städtischen Raumes aus den Ergebnissen dieses Wettbewerbes abgelesen werden. Die ersten drei Plätze wurden mit ATS 15.000.- (€ 1090.-), ATS 10.000.- (€ 727.-) und ATS 5.000.- (€ 363.-) prämiert. Die Jury bestand aus dem Bezirksvorsteher, dem örtlichen Pfarrer und Vertretern der Stadt Wien.

Ein wichtiger Punkt sei hier angeführt: Es gibt für bestimmte Orte, bestimmte, logische Lösungen. Dies bewies zum einen der erste Preis des Bürgerbeteiligungsverfahrens und zum anderen das Ergebnis der Arbeitsgruppe, die letztendlich einen Entwurf erstellte, der als Grundlage für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan diente. Beide hatten eine ähnliche Grundkonzeption, die sich in einer transversalen Verbindungsachse und in einem zentralen Platz manifestierte.

Für die Teilnahme an dem Bürgerbeirat meldeten sich ca. 35 Personen. Die Wahl erfolgte durch die Bürger selbst und ohne Einfluss von bestimmten Seiten. Man wollte unter allen Umständen verhindern, sich dem Vorwurf einer etwaigen Manipulation (wohlgesonnene Bürger, Bürger mit persönlichen, vielleicht wirtschaftlichen Interessen an dem Projekt etc.) auszusetzen. Zu diesem Zweck wurden die potentiellen Teilnehmer in einem Saal unter sich gelassen, mit dem Ziel, die drei Bürgervertreter selbst, ohne Beeinflussung von ‚Außen‘ zu wählen. Ein positives Merkmal dieser Entscheidungsfindung war der Umstand, dass die Bürger besonnene Menschen, von denen sie glaubten, dass sie ihre Interessen gut vertreten würden, beriefen.

Selbsternannte Wortführer, Menschen, die sich gerne ihrer selbst willen in Szene setzen, kamen in diesem Fall der direkten Beteiligung nicht zum Zug. Ob dies natürlich immer so ist, kann nicht mit Sicherheit behauptet werden. Wichtig erscheinen allerdings in diesem Zusammenhang die klar umrissenen Rahmenbedingungen. Was sollte auf dem Areal errichtet werden, wie sieht die Infrastruktur aus, was ist der Zeck der Planung, wie muss auf die lokalen Verhältnisse

eingegangen werden, wo sind die Reibungspunkte? Damit wurden Voraussetzungen geschaffen, die das Verfahren nicht in städtebaulichen Grundsatzdiskussionen mit den Bürgern versickern ließen.



Abb. 26: Photo Bürgerbeteiligung⁶

Die Bürger waren dann auch ausgesprochen konstruktive Mitarbeiter in der Städtebaulichen Begleitgruppe. Kritisch, aber keineswegs destruktiv und mit großem Engagement an einer konstruktiven Lösung interessiert. Eine große Hilfe stellte die Betrachtungsweise aus der Sicht der Anrainer dar, da so gewisse Denkansätze gleich zu Beginn kritischer hinterfragt werden konnten. Als bestes Beispiel sei in diesem Zusammenhang die Frage eines autofreien Stadtteils angeführt. Ersten Bestrebungen, wonach min. 50% des Projektes als ‚autofreie Siedlung‘ geplant werden sollten, wurde von den Bürgern eine klare Absage erteilt, und zwar mit dem Argument, dass Siedlungen, die derart wenige Stellplätze zur Verfügung hätten, auf lange Sicht gesehen, durch diesen Mangel (Besucherverkehr, Zweitwohnsitz, Auto) einen enormen Druck auf die Stellplätze angrenzender Bereiche ausüben würden.

Der Bürgerbeirat nahm nicht an den Sitzungen der Arbeitsgruppe, die das Leitkonzept bzw. Leitprojekt erarbeitete, teil. Es war nie eine Intention, die Bürger planen zu lassen, es stand vielmehr die Information der Bevölkerung und die begleitende Beratung im Vordergrund. Grundsätzlich sei auch bemerkt, dass seitens der Bürger auch gar kein Bedürfnis bestand, selbst zu planen, da dies, ihrer eigenen Aussage nach, den Fachleuten vorbehalten sein sollte. Die Bürgerbeteiligung ging aber auch über den Bürgerwettbewerb und den Bürgerbeirat hinaus. Ein weiteres wichtiges Instrument waren Ausstellungen vor Ort, die der Bevölkerung die Möglichkeit gaben, sich einerseits an Hand von Schautafeln und andererseits im Zuge von direkten Gesprächen mit Mitarbeitern der Stadtplanung über die Pläne bzw. den Planungsfortschritt zu erkundigen. Auch hier stellte die Interaktion eine wichtige Informationsquelle für die Planung, wie

auch für die betroffene Bevölkerung dar. Gleichzeitig fungierten diese Ausstellungen als ein Stimmungsbarometer, das klar anzeigte, welche Bereiche besondere Sensibilität in der Bearbeitung erforderten bzw. wo und wie noch verstärkter Informationsfluss notwendig war. Eine Bürgerbefragung mittels Fragebogen im Rahmen der Ausstellung zum Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes war eine weitere Gelegenheit, den Anrainern eine Möglichkeit der Reaktion auf die Veränderung der Stadtstruktur in ihrem nächsten Umfeld einzuräumen. Gleichzeitig bot es den Planern einen Einblick in die Stimmungslage, die wie die positiven Rückmeldungen bezeugten, eine vortreffliche war. Immerhin standen 95-98% der Befragten den Entwicklungen positiv gegenüber.

Einen besonders erfolgreichen Punkt stellte der Versuch dar, die zukünftigen Planungen auch für jüngere Stadtbewohner aufzubereiten, bzw. greifbar zu machen. Im Zuge der zweiten Ausstellung wurden Kinder aus der Grätzelschule aufgefordert, mit Holzklötzen, deren Gesamtheit das Bauvolumen der zukünftigen Bebauung im Maßstab 1:100 repräsentierten, eine Stadt zu bauen, die ihren Vorstellungen entsprach. Gleichzeitig wurde ihnen ein Märchen, das eigens für diesen Zweck geschrieben wurde (Radomil Ratz will eine neue Stadt) vorgelesen. Durch die Einbindung der Kinder und durch zusätzlich von Mitarbeitern der Stadtplanung abgehaltene Unterrichtsstunden an der Schule wurde auch ein Interesse für den gesamten Planungsvorgang bei deren Eltern und Lehrern geweckt (vgl. Anlage 6.1 - Radomil Ratz-Geschichte).

Dieser Aufwand wurde aber letztendlich durch die Tatsache gerechtfertigt, dass im Zuge der öffentlichen Auflage des Entwurfs des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes kaum Stellungnahmen aus der Bevölkerung - die aber auch keine grundsätzliche Ablehnung des Projekts signalisierten - eingingen: ein, in neuerer Zeit für ein Vorhaben dieser Größenordnung noch nie da gewesener Fall. Gespräche mit Bürgern, Bauträgern und Vertretern aus allen politischen Lagern zeigen eine enorme Zustimmung zu dem Verfahrensablauf und werden jetzt schon als beispielgebend angeführt.

So gesehen zeigt die Vorgangsweise, dass eine intensive Information und Einbeziehung der Bevölkerung - Verfahrensschritte, die vordergründig durchaus zu zeitlichen Verzögerungen und zu zusätzlichen Kosten führen - im Endeffekt aber eine weitestgehend friktionsfreie Abwicklung des Verfahrens zur Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes ermöglichen. Kein negatives Image des Projekts, kein irrationaler Widerstand gegen Veränderung und dadurch ein hohes Maß an Identifikation mit den Planungen, sind letztendlich Faktoren, die allen Beteiligten Vorteile bringen und nicht in monetären Äquivalenten quantifiziert werden können.

6.4 Merkmale und Bausteine der Planung

6.4.1 Nutzungsmischung - Attraktoren

Mischnutzung d.h. Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzung in einem ausgewogenen Verhältnis unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsproblematik ist die klar definierte Wunschvorstellung eines idealen städtischen Raumes, was sich auch in den Ergebnissen der

Gespräche und Wettbewerbe der Architekten, Bürger und Arbeitsgruppen widerspiegelt.

In der Ausarbeitung des Leitkonzeptes mit exemplarischen Testentwürfen wurden die Nutzungsfelder und Standorte festgelegt (vgl. Anlage 6.1 - Infrastruktur 1. und 2. Ordnung Diagramm). Hauptsächlich an den ÖPNV-Standorten und entlang der Hauptverkehrsachsen sind Handel und Versorgungseinrichtungen vorgesehen. Auch sehr zentral ist das Indoor-Angebot für Freizeitmöglichkeiten vorgesehen. Weniger zentral sind die Wohnfolgeeinrichtungen innerhalb der Quartierblöcke verteilt. Verteilte Attraktorenstandorte mit aneignungsfähiger Infrastruktur, Wohn-Arbeitsstandorte und Einrichtungen mit öffentlicher und halb-öffentlicher Bedeutung sollen die Teilbereiche aufwerten.

6.4.2 Urbanität, Dichte und Freiraum - Strukturentwurf

Durch das Vorsehen von Attraktoren- und Impulsatorenstandorten (hauptsächlich kulturell-öffentliche Einrichtungen) und den Mischnutzungszonen soll urbane Lebendigkeit entstehen. Die Analyse der bestehenden sozialen Netze und Beziehungen soll durch die richtige Ergänzung der öffentlich-infrastrukturellen Standorte durch Grösse und Bedeutung ergänzt werden. (vgl. Anlage 6.1 - Mentale Infrastruktur und Freiraum und Lungen). Mit dem Bewusstsein der Gleichzeitigkeit der komplexen Beziehungsebenen Infrastruktur-Attraktoren-Impulsatoren-Sozialnetze-Freiräume-Bebauungsart-Bebauungsdichte wurde im Planungsprozess durch ständige Trennung und Überlagerung der Teilaspekte versucht eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie für das Gebiet zu finden.

Die feinfühligste Art der Einbindung in die bestehenden Netze der Umgebung wird mit der Aufnahme und Weiterentwicklung der Strukturelemente und Bebauungsregelungen berücksichtigt. Im Diagramm „Räumliche Beziehungsebenen“ werden stadträumlich-gestalterische Beziehungsnetze herausgearbeitet, die Teilbereiche in Beziehung auf die Gesamtstadt setzen.

6.4.3 Planung am Modell

Eine Besonderheit in der kooperativen Entwicklungsplanung stellte das intensive Arbeiten am Modell dar. Nachdem die Aussenräume und Verbindungsnetze für das Gesamtgebiet festgelegt wurde, konnte man die Dichteüberlegungen der Bebauungen im Zusammenhang mit den erarbeiteten Beziehungsnetzen und Standortüberlegungen vornehmen. Das Modell dazu bildete sozusagen einen Rahmen für den verteilbaren Raum. Durch gemeinsame GFZ- bzw. Volumenfestlegungen konnte mit dem „Sandpaket“ das Auffüllen der Quartierblöcke beginnen.

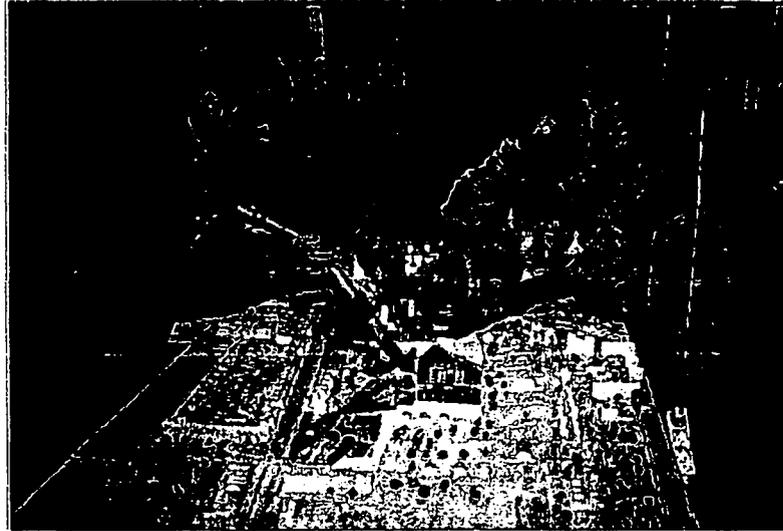


Abb. 27: Modellentwürfe - Dichteverteilung⁷

Stadtverträglichkeiten und Konzentrationen von Nutzungen, Bebauungen, und dgl. haben dabei im Ausgleich mit den erarbeiteten Konzepten zu stehen. Eine kleine Besonderheit war das Angebot der Stadtverwaltung, für qualitativere Räume, d.h. Raumhöhen über den gesetzlichen Mindestanforderungen, zusätzliche Dichten in Anspruch nehmen zu können. Wie auch in der Bebauungsstudie (vgl. Anlage 6.1) ersichtlich, ist die Bedeutung dieser städtebaulichen Kooperationsarbeit besonders auch in der stadtstrukturell-räumlichen Lösung zu finden.

¹ Quelle: Leitkonzept KDAG (2001), Komplettfassung, Projektverfasser ARGE dyn@osphäre, Wien, S. 3

² vgl. Stadt Wien (2002): Kooperativer Planungsprozess am Beispiel der KDAG, Prozessbeschreibung von Herr Dipl.-Ing. Volkmar Pamer, Stadtplanung Wien, Wien

³ Quelle: Stadt Wien (2001), Stadtplanung, Wien

⁴ vgl. Stadt Wien (2002): Bürgerbeteiligungsverfahren am Beispiel der KDAG, Prozessbeschreibung von Herr Dipl.-Ing. Volkmar Pamer, Stadtplanung Wien, Wien

⁵ Quelle: Stadt Wien (2001), Stadtplanung, Wien

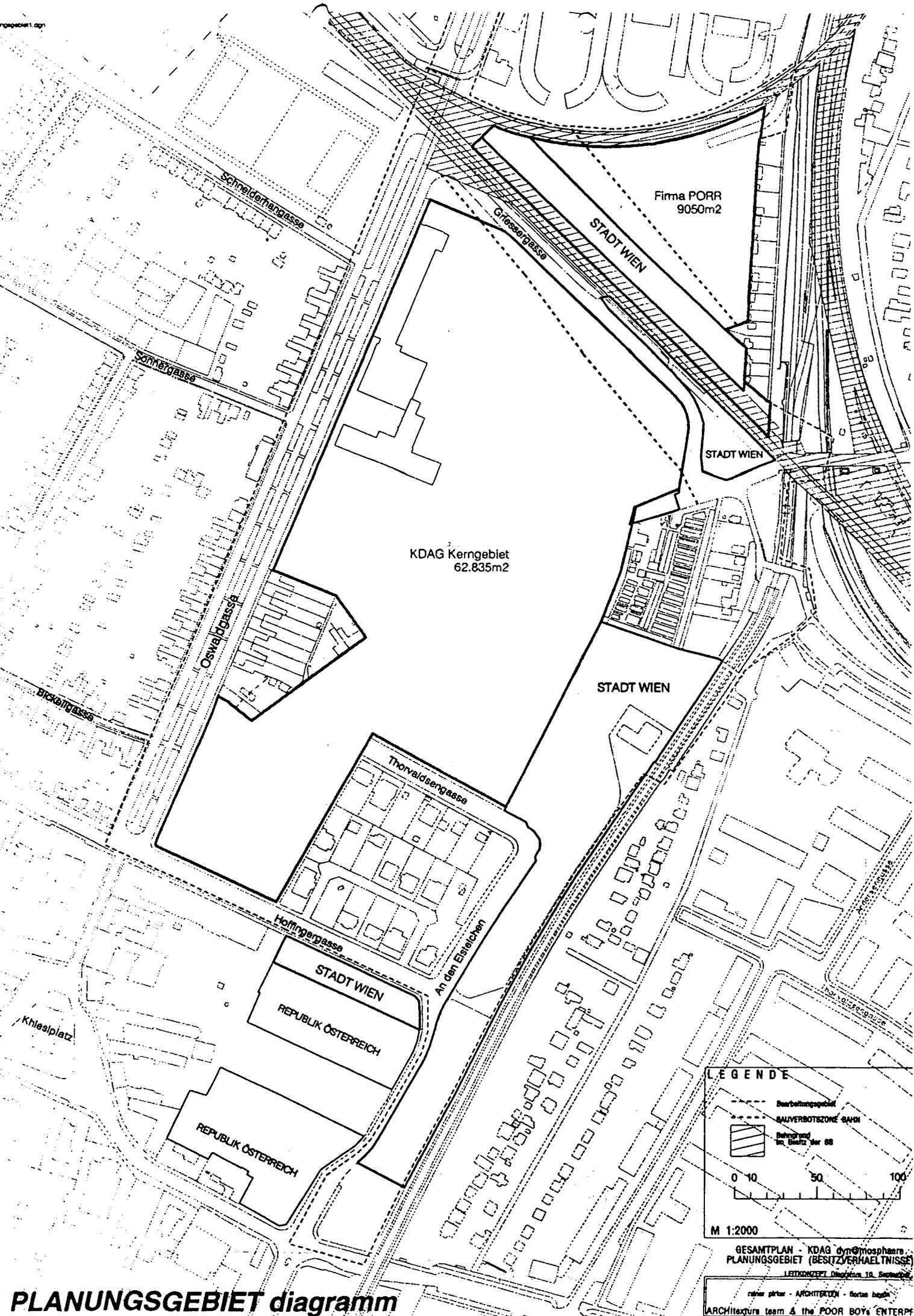
⁶ Quelle: Stadt Wien (2001), Stadtplanung, Wien

⁷ Quelle: Stadt Wien (2001), Stadtplanung, Wien

Auszüge aus dem Leitkonzept KDAG
Quelle: Stadt Wien, Stadtplanung. Wien 2002

- Tafel 1 Planungsgebiet Diagramm
- Tafel 2 Bebauungsstudie
- Tafel 3 Räumliche Beziehungsebenen Diagramm
- Tafel 4 Freiraum und Lungen
- Tafel 5 Mentale Infrastruktur
- Tafel 6 Infrastruktur 1. Ordnung Diagramm
- Tafel 7 Infrastruktur 2. Ordnung Diagramm
- Tafel 8 Strukturelemente
- Tafel 9 Attraktoren
- Tafel 10 Bebauungsregelungen
- Tafel 11 Radomil Ratz will eine neue Stadt - Kindergeschichte

PLANUNGSGBIET diagramm



LEGENDE

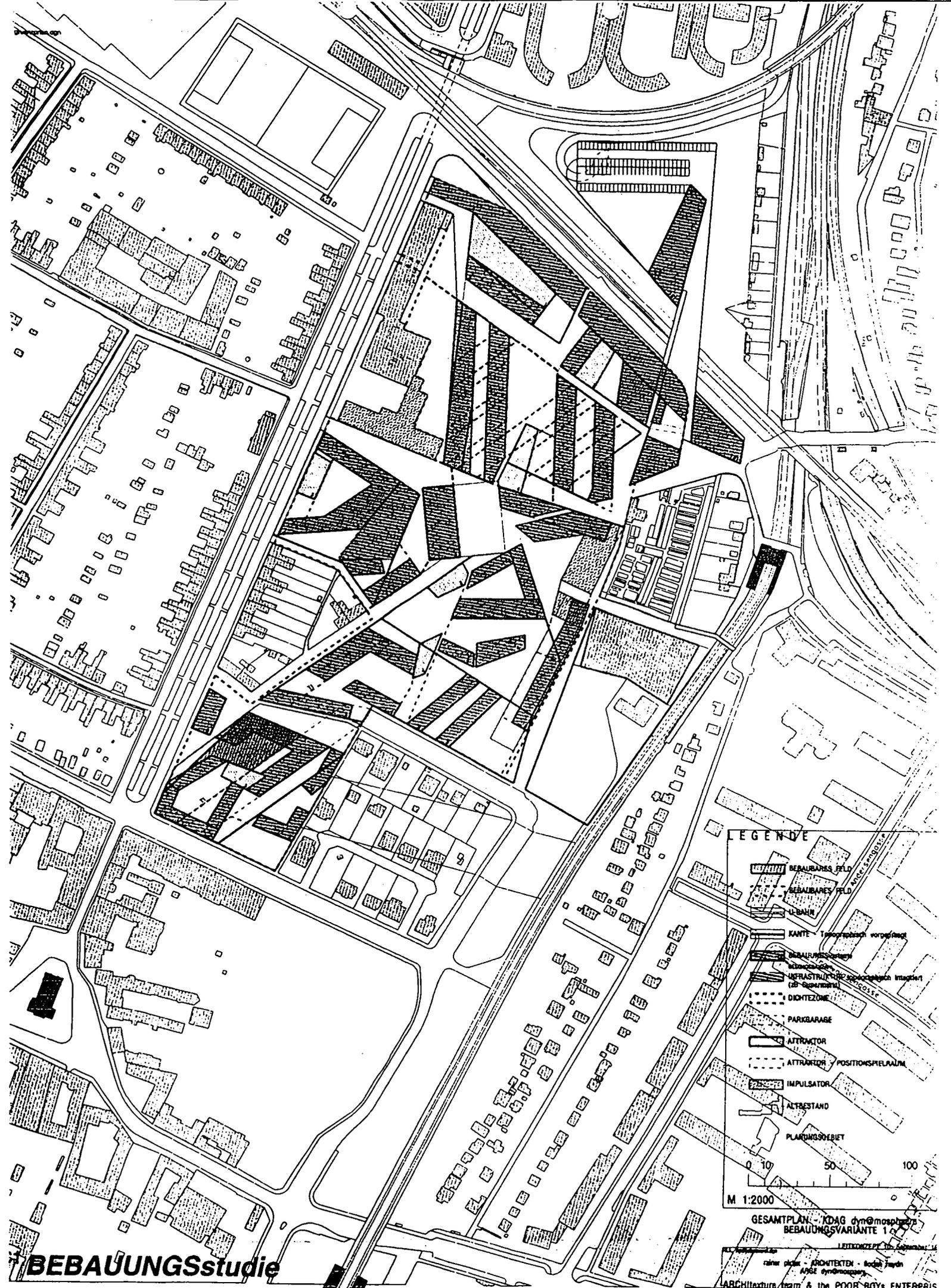
- Bearbeitungsgebiet
- - - - - BAUVERBOTSZONE GANW
- ▨ Bauplatz vor 1918

0 10 50 100

M 1:2000

GESAMTPLAN - KDAG dynamosphere
 PLANUNGSGBIET (BESTZVERHÄLTNISSE)
 LEITKONZEPT (Dingplan 19. September 1999)

ralier piker - ARCHITEXTEN - foras begut
 ARCHITEXTURE team & the POOR BOYS ENTERPRISE



LEGENDE

- BEBAUBARES FELD
- BEBAUBARES FELD
- U-BAHN
- KANTE - Temperaturisch vorgelagert
- BEBAUUNGSFORMEN
- INFRASTRUKTUR (z.B. Versorgungsleitungen)
- DICHTEZONE
- PARKBARARE
- ATTRAKTOR
- ATTRAKTOR / POSITIONSPLETTAKUM
- IMPULSATOR
- ALTSTAND
- PLANDIAGNOSE

M 1:2000

0 10 50 100

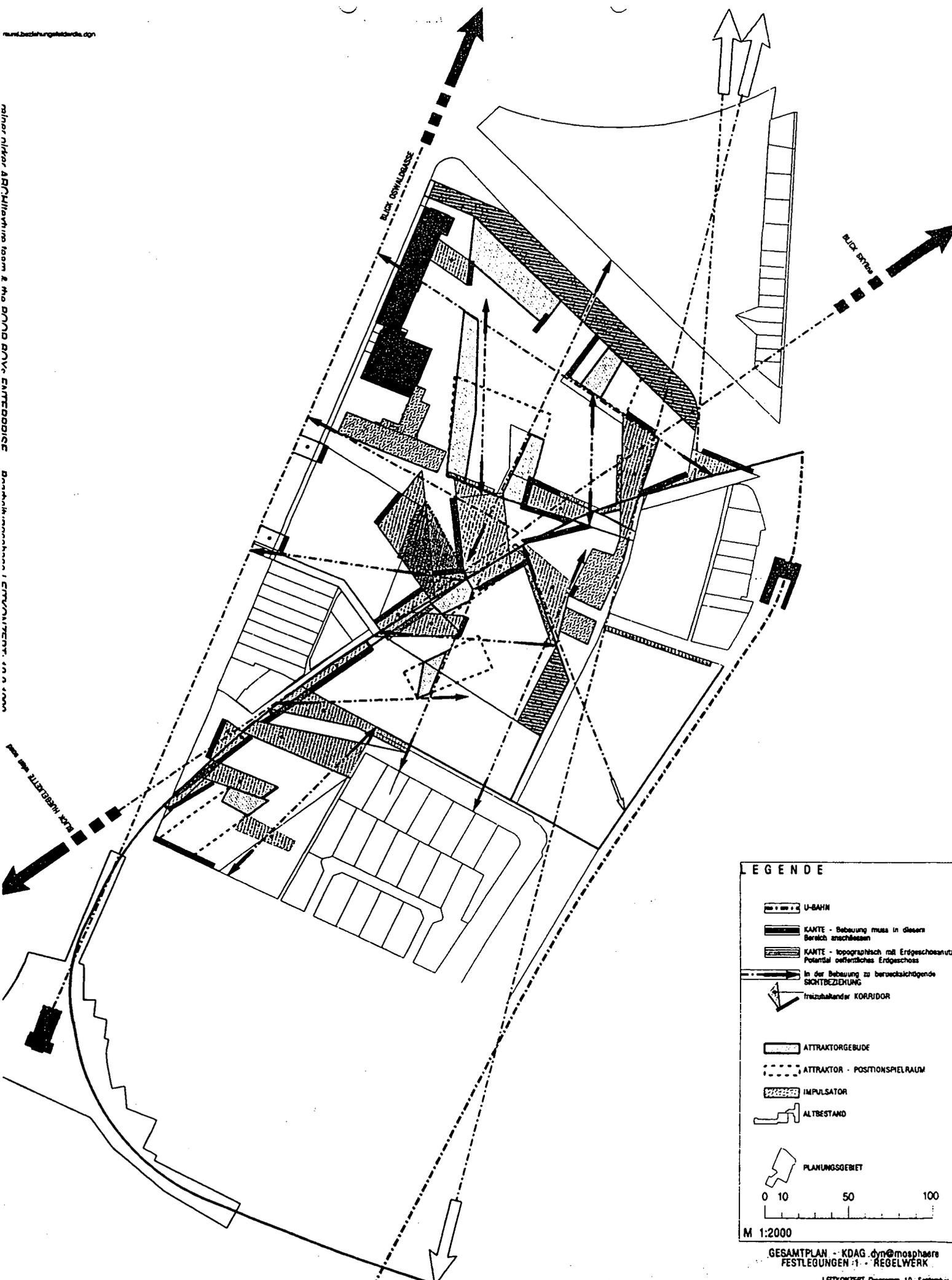
GESAMTPLAN - KDAG dym@mosplab
BEBAUUNGSVARIANTE 1

LEITKONZEPT: ...

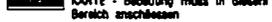
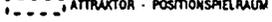
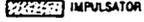
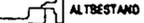
raier plan - ARCHITEXTEN - bodin jaydn
 APGE dym@mosplab

ARCHitecture team & the POOR BOYS ENTERPRISE

BEBAUUNGSstudie



EGENDE

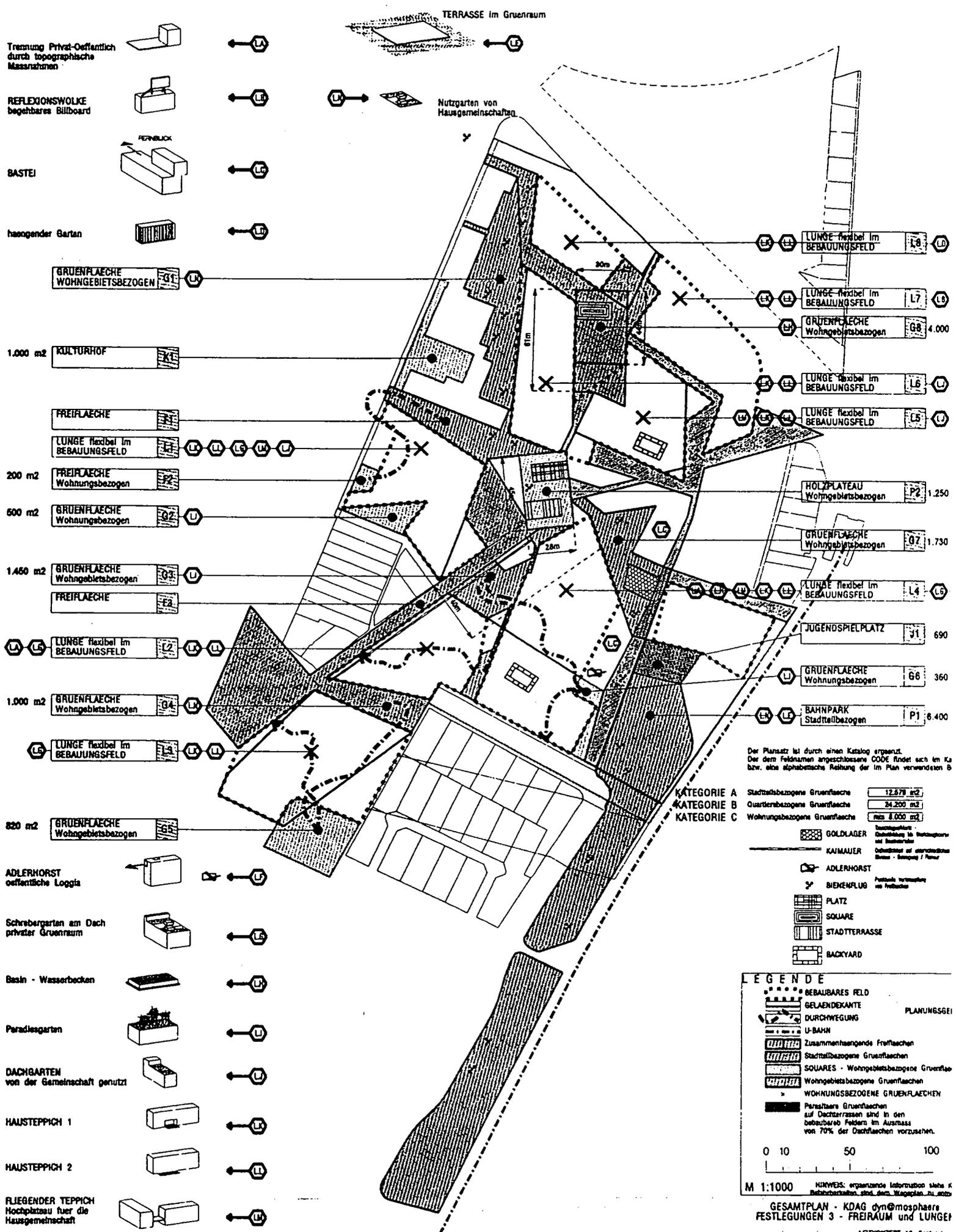
-  U-BAHN
-  KANTE - Bebauung muss in diesem Bereich anschließen
-  KANTE - topographisch mit Erdgeschoßniveau
Potential öffentliches Erdgeschoss
-  in der Bebauung zu berücksichtigende SICHTBEZIEHUNG
-  freizuhaltender KORRIDOR
-  ATTRAKTORGEBÜDE
-  ATTRAKTOR - POSITIONSPIELRAUM
-  IMPULSATOR
-  ALTBESTAND
-  PLANUNGSGEBIET

0 10 50 100

M 1:2000

GESAMTPLAN - KDAG.dyn@mosphere
FESTLEGUNGEN - 1 - REGELWERK

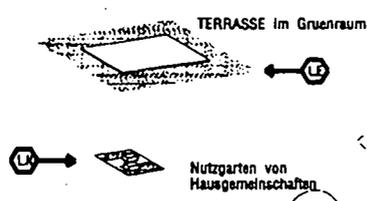
LEITUNG ZEIT: Diagramm 10. September 1
raider niklas ARCHITECTEN - Florian Isyda
ARGE dyn@mosphere
ARCHitecture.team & the POOR BOYS ENTERPRISE



- Trennung Privat-Öffentlich durch topographische Massnahmen
- REFLEXIONSWOLKE begehbare Billboard
- BASTEI
- hängender Garten

- GRÜENFLÄCHE WOHNGBIETSBEZOGEN
- 1.000 m² KULTURHOF
- FREIFLÄCHE
- LUNGE flexibel im BEBAUUNGSFELD
- 200 m² FREIFLÄCHE Wohnungsbezogen
- 500 m² GRÜENFLÄCHE Wohnungsbezogen
- 1.450 m² GRÜENFLÄCHE Wohnungsbezogen
- FREIFLÄCHE
- LUNGE flexibel im BEBAUUNGSFELD
- 1.000 m² GRÜENFLÄCHE Wohnungsbezogen
- LUNGE flexibel im BEBAUUNGSFELD
- 320 m² GRÜENFLÄCHE Wohnungsbezogen

- ADLERHORST öffentliche Loggia
- Schreibergarten am Dach privater Gruenraum
- Basin - Wasserbecken
- Paradiesgarten
- DACHGARTEN von der Gemeinschaft genutzt
- HAUSTEPPICH 1
- HAUSTEPPICH 2
- FLIEGENDER TEPPICH Hochplateau fuer die Hausgemeinschaft



Der Plansatz ist durch einen Katalog ergänzt. Der dem Feldnamen angeschlossene CODE findet sich im Ka bzw. eine alphabetische Reihung der im Plan verwendeten B

| | | |
|-------------|----------------------------------|--------------------------|
| KATEGORIE A | Stadtbezugsbezogene Gruenflaeche | 12.578 m ² |
| KATEGORIE B | Quartiersbezogene Gruenflaeche | 24.200 m ² |
| KATEGORIE C | Wohnungsbezogene Gruenflaeche | min 8.000 m ² |

- GOLDLÄDER
- KAIMAUER
- ADLERHORST
- BIENEFLUG
- PLATZ
- SQUARE
- STADTERRASSE
- BACKYARD

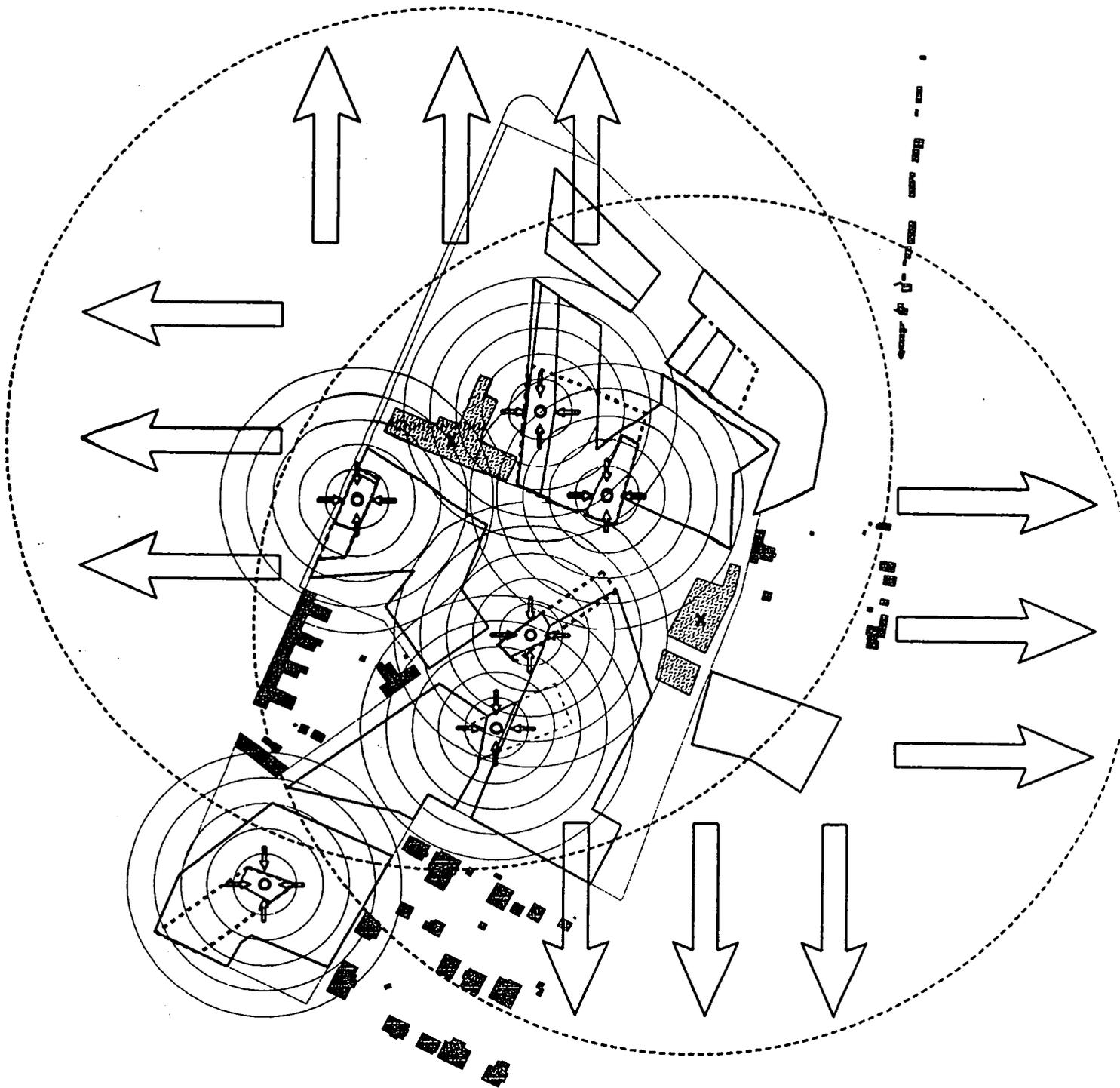
LEGENDE

- BEBAUBARES FELD
- GELÄNDEKANTE
- DURCHWEGUNG
- U-BAHN
- Zusammenhängende Freiflächen
- Stadtbezugsbezogene Gruenflaechen
- SQUARES - Wohnungsbezogene Gruenflaechen
- Wohnungsbezogene Gruenflaechen
- WOHNUNGSBEZOGENE GRÜENFLÄCHEN
- Pflanzers Gruenflaechen auf Dachterrassen sind in den bebaubaren Feldern im Ausmass von 70% der Dachflaechen vorzusehen.

0 10 50 100

M 1:1000

KURZWEIS: ergänzende Information siehe K
 BEBAUBARHEITEN, STAND, STRASSEN, WEGEPLAN, LU, LUNGEN
GESAMTPLAN - KDAG dyn@mosphaera
FESTLEGUNGEN 3 - FREIRAUM UND LUNGEN
 LEITBILDKONZEPT 10. September
 raier plan - ARCHITEXTEN - Berlin heyd
 ARGE dyn@mosphaera
 ARCHITEXTURE TEAM & THE GOOD BODY STUDIO



LEGENDE

-  ATTRAKTOR
-  ATTRAKTOR - POSITIONSSPIELRAUM
-  IMPULSATOR
-  ALTBESTAND
-  BEBAUUNG örtlich fixiert
-  PLANUNGSGBIET

0 10 50 100

M 1:2000

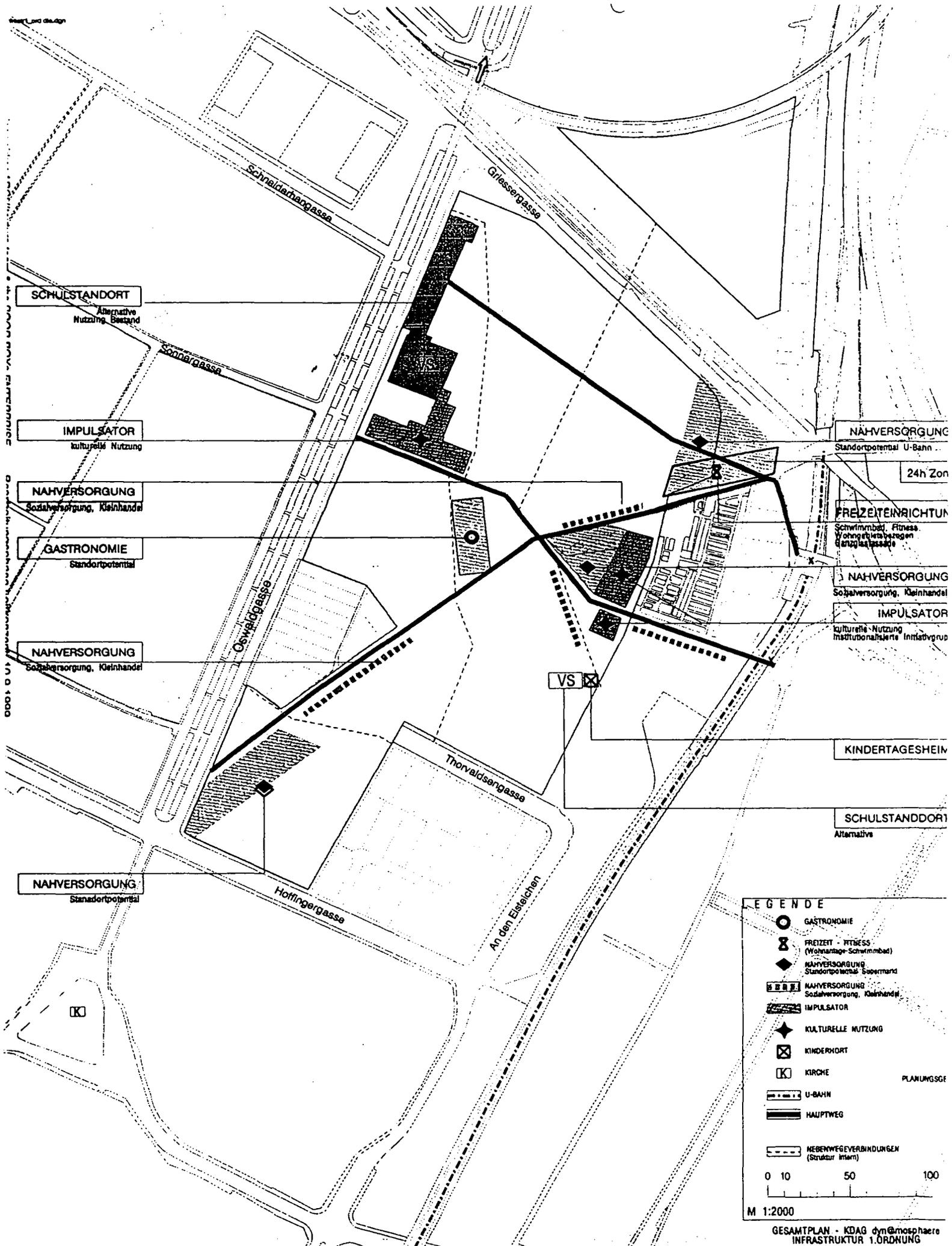
GESAMTPLAN - KDAG dym@mosphere
 MENTALE INFRASTRUKTUR

LEBTKONZEPT 10. September 1999

maier pflar - ARCHITEXTEN - Gortler heym

ARCHitecture_team & the_POOR_BOYS_ENTERPRISE

5.1 **MENTALE INFRASTRUKTUR** soziale Beziehungsnetze



SCHULSTANDORT
Alternative Nutzung, Bestand

IMPULSATOR
kulturelle Nutzung

NAHVERSORGUNG
Sozialversorgung, Kleinhandel

GASTRONOMIE
Standortpotential

NAHVERSORGUNG
Sozialversorgung, Kleinhandel

NAHVERSORGUNG
Standortpotential

NAHVERSORGUNG
Standortpotential U-Bahn

24h Zone

FREIZEITRICHTUNG
Schwimmbad, Fitness, Wohnungsbau, Freizeitanlagen, Grünflächen

NAHVERSORGUNG
Sozialversorgung, Kleinhandel

IMPULSATOR
kulturelle Nutzung, institutionalisierte Initiativgruppe

KINDERTAGESHEIM

SCHULSTANDORT
Alternative

LEGENDE

- GASTRONOMIE
- FREIZEIT - FITNESS (Wohnanlage-Schwimmbad)
- NAHVERSORGUNG Standortpotential Supermarkt
- NAHVERSORGUNG Sozialversorgung, Kleinhandel
- IMPULSATOR
- KULTURELLE NUTZUNG
- KINDERTAGESHEIM
- KIRCHE
- U-BAHN
- HAUPTWEG
- NEBENWEGEVERBINDUNGEN (Struktur intern)

0 10 50 100
M 1:2000

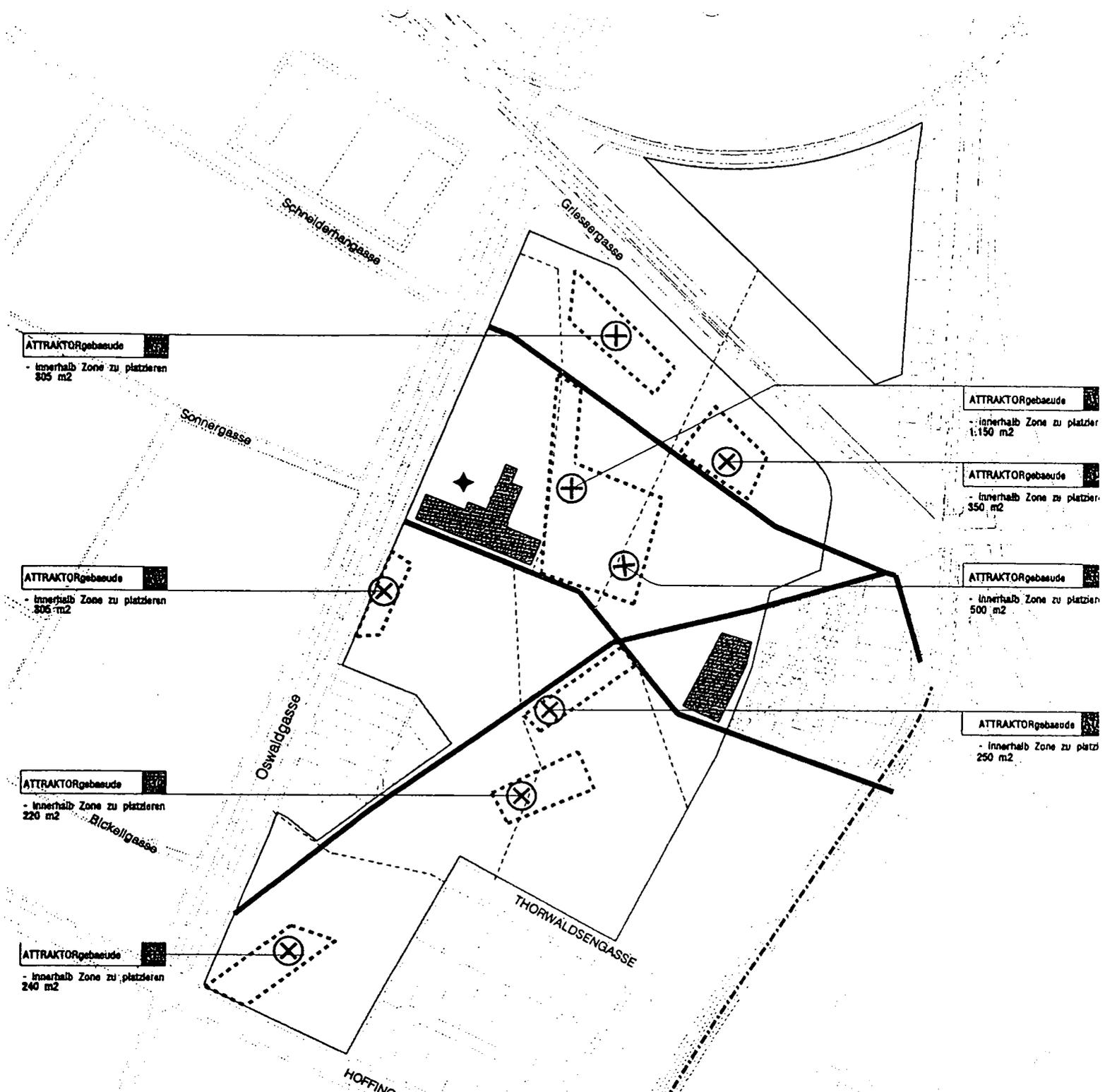
GESAMTPLAN - KDAG dym@mosphaere
INFRASTRUKTUR 1.ORDNUNG

LEITBILDUNGSKONZEPT Diagramm 10. September

river pinax - ARCHITECTEN - Florian Heyon

ARCHITECTURE team & the POOR BOYS ENTER

B4 INFRASTRUKTUR 1. Ordnung diagramm



ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 305 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 1150 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 350 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 306 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 500 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 220 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 250 m2

ATTRAKTORgebäude
 - Innerhalb Zone zu platzieren
 240 m2

ATTRAKTOR Parzellen
 Innerhalb der Bebauungsfelder disponibel

ATTRAKTOR:
 aneignungsfähige Infrastruktur
 halböffentlich bis privat

Erweiterung der Wohnung
 Räume für Initiativgruppen
 Arbeitsbereiche - Wohnen und Arbeiten

IMPULSATOR
 öffentliche Infrastruktur für:
 kulturelle Nutzung
 Aktivitäten von institutionalisierten Initiativgruppen

LEGENDE

- HAUPTWEG
- NEBENWEGVERBINDUNGEN (Struktur Intern)
- U-BAHN
- ATTRAKTORgebäude
- ATTRAKTOR - POSITIONSSPIELRAUM
- IMPULSATOR
- KULTURELLE NUTZUNG
- KIRCHE

PLANUNGSGEBIET

0 10 50 100

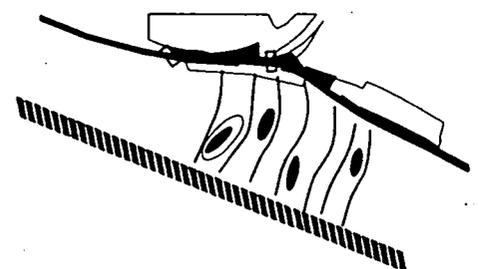
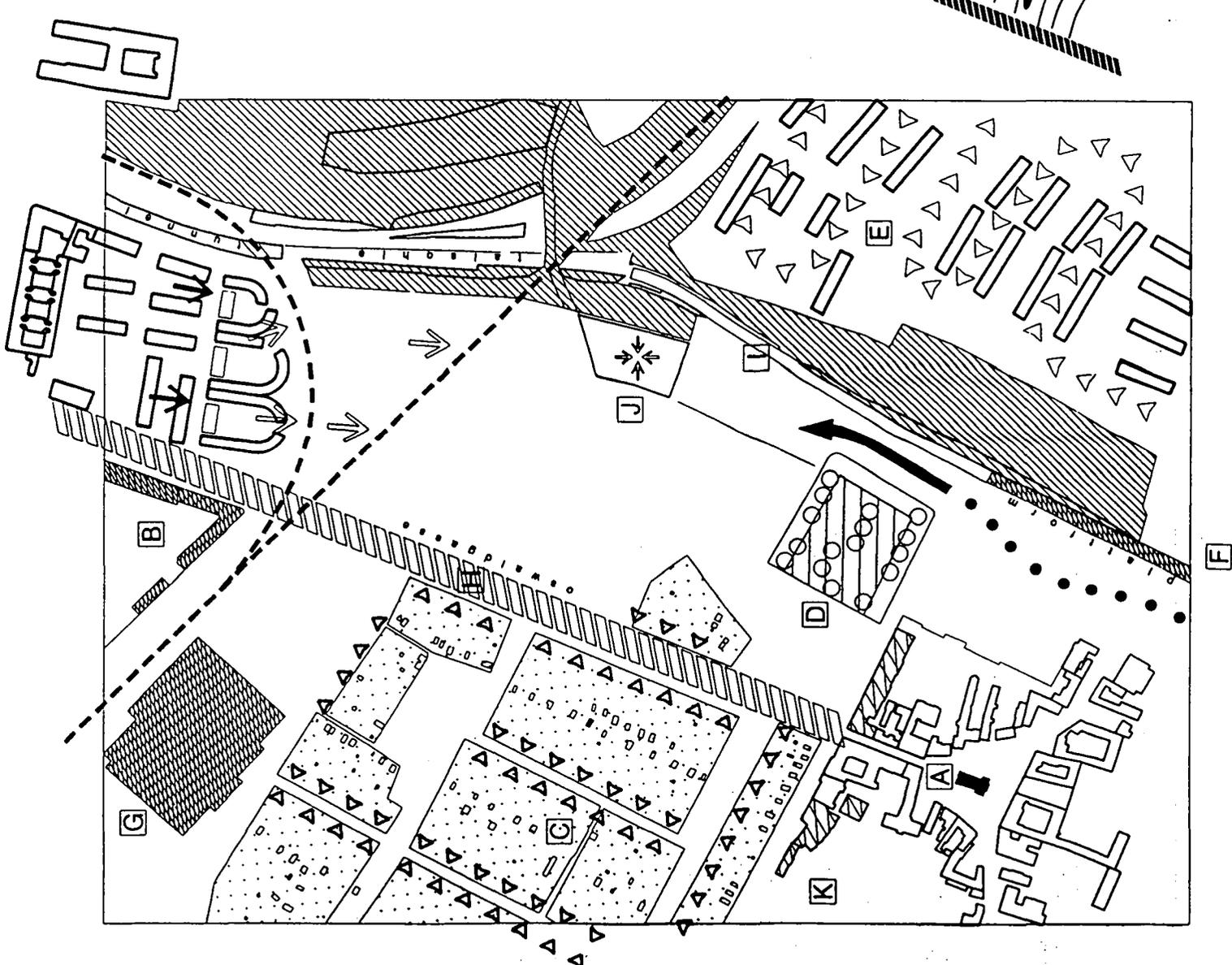
M 1:2000

GESAMTPLAN - KDAG dyn@mosphaere
 INFRASTRUKTUR 2.ORDNUNG
 LEITKONZEPT Diagramm 10. September 1

raiser plücker - ARCHITEXTEN - Florian Hagen
 ARCHITEXTEUR team & the POOR BOYS ENTERPRISE

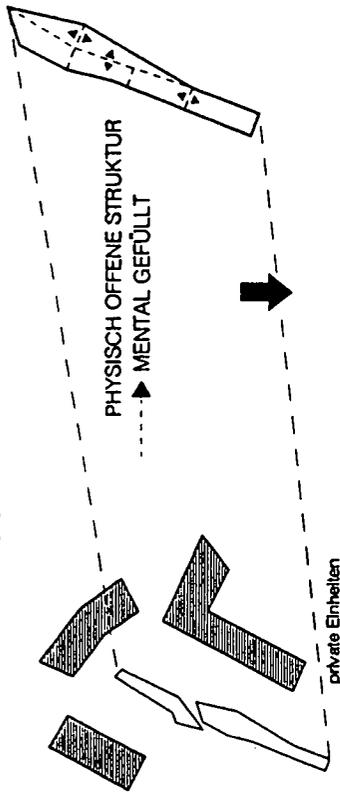
BEBAUUNGSSTRUKTUREN:

- A - Dorfstruktur um den Khiesplatz**
Das Gebiet um den Khiesplatz ist die älteste Schicht dieses Stadtteiles. Straßen(Platz-) sind reihen sich zwei bis dreigeschöbige Häuser, die nach hinten als Kamm- und Hofstrukturen erweitert sind. Durch die geringe Ausdehnung dieser alten Struktur wirkt dieser Bereich fragmentarisch.
- B - Blockrandbebauung**
- C - Reihenhaus Siedlungsstruktur der Hoffingersiedlung**
Die Arbeiter Reihenhausausiedlung der ehemaligen Kabel- und Draht Werke AG bildet zur Oswaldgasse und den parallel verlaufenden Erschließungsstraßen weitgehend geschlossene Känten. Dahinter im Binnenraum entsteht durch das organisierte Wachstum der Struktur eine sehr spezifische Atmosphäre.
- D - Einfamilienhaus Struktur**
Zwei Strukturinseln mit Einfamilienhäusern schürden das Planungsgebiet im Süden stark ein.
- E - offene Blockstruktur**
Die Wohnanlage östlich der U Bahntrasse zwischen Tscherttorgasse und Schöpfwerk ist durch die Gleichmäßigkeit der vorwiegend Ost-West gerichteten Freiräume mit einer leichten Drehung gekennzeichnet.
- F - Raster Block Struktur**
Die Raster Block Struktur der Siedlung "Am Schöpfwerk" bildet durch ihre Rigidität eine besonders hermetische Struktur als eigenständige Insel.
- G - Industriehallen**
- NORD SÜD VERLAUFENDE OFFENE STRUKTURLINIEN:**
- H - Oswaldgasse**
Die Allee der Oswaldgasse, ein traditionell urbanes Element, steigt konstant von Süden nach Norden an. Die Wirkung der doppelreihigen Allee ist in dieser peripheren Stadtzone besonders stark.
Trotz der Unterbrechung durch die querende Bahn (Unterführung für Radfahrer und Fußgänger) setzt sich der Raum nördlich der Bahn fort.
- I - Trasse der U6**
Die Trasse der U6 ist durch eine prägnante bewegte Topographie gekennzeichnet, die aufgrund ihrer Höhenlage im Bezug zum anschließenden Gelände unterschiedlichste, spannende Räume entstehen läßt - Täler, Tunnels, abtobenden Plattformen, Wälle und Brücken. Kleingärten begleiten die Trasse.
- "LUNGEN"**
- J - Friedhof Altmannsdorf**
Der Friedhof Altmannsdorf ist ein in sich ruhendes Element, das als Insel in das Planungsgebiet hinein ragt.
- K - Park**



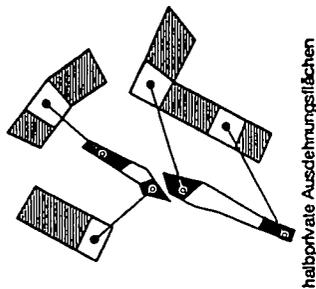
ATTRAKTOREN

halböffentliche Ausdehnungsgefäße



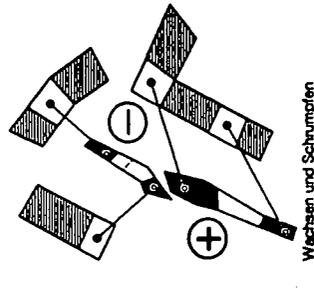
AUSDEHNUNGSBEDARF

FERNRAUM
Büro, Altenbetreuung,
Kinderkrippe, etc.



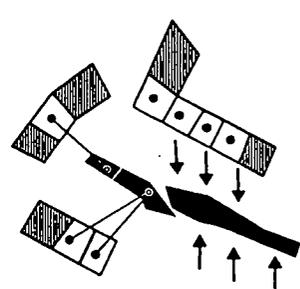
VERÄNDERUNG von LEBENS- und/oder ARBEITSBEDÜRFNISSEN

Schallraummodell
Hotelzimmer - Gästezimmer
Kinderzimmer
Arbeitszimmer
Büro
Lagerraum



PHYSICHS KONKRETIERT

z.B. Erweiterung des privaten Lebensbereiches
zusätzliche Wohnung
(Kind, Eltern, Verwandte, Freunde)



halbprivate Gemeinschaftsflächen
z.B. Kinderbetreuung

BEGRIFF

ATTRAKTOREN entspringen dem Bedürfnis eines Individuums oder einer Gruppe nach Ausdehnung und Erweiterung des individuellen, privaten Lebensraumes in kleinere und mittlere Raumeinheiten.

Sie sind bauliche Strukturen für halböffentliche und ausgelagerte private Funktionen.

Die Attraktoren reagieren auf den mit der Zeit sich ändernden Platz(Raum)-Bedarf von Bewohnern.

Durch die Attraktoren wird eine große Flexibilität der Struktur gewährleistet, die den raschen Veränderungen der Bedürfnisse in unserer Zeit räumliche Möglichkeiten bietet.

Sie wirken für die nähere Umgebung als Anziehungspunkte und sind sowohl eine Art Erweiterung der privaten Wohnungen als auch private oder beruflichen Gründen, wie auch Strukturen für kleinere Aktivitäten und Initiativen von Einzelpersonen und Gruppen.

Beispiele dafür sind:

- Als Erweiterung der privaten Wohnung:
- Anmieten eines Gästezimmers oder einer Gästewohnung für kurzfristigen und kurzzeitigen Bedarf
- Auslagern eines Jugendzimmers
- Anmieten für die Großelterngeneration
- Anmieten einer Bastelwerkstatt oder eines Hobbyraumes
- Anmieten zusätzlicher Lagerflächen

Als Arbeitsbereich:

- Kleinbüro eines Firmenmitarbeiters als Fernbüro in seinem Wohnumfeld
- Büro eines Kleinunternehmers (z.B. Dienstleistungsbetrieb)
- Künstleratelier

Für kleinere Aktivitäten und Initiativen:

- Räume für selbstorganisierte Kindergruppe
- Räume für Altenbetreuung (Sozialheifer, etc.)
- Clubräume - Fitness Studio, Senkoren Club, etc.
- gemeinsame Hobbyräume
- gemeinsame Küche mit Koch zur Mittagsversorgung von Kindern und berufstätigen Erwachsenen (Ersatz für tägliches Gasthaus)

Für soziale Ausstattung:

- Räume für eine Altenbetreuungsstelle im Sinne des Generationenwohnens oder der integrierten Altenwohnung.

Für Geschäfte, Gasthäuser und Cafe's:
- Zusammenfassung üblicher Gemeinschaftseinrichtungen und deren Neuinterpretation:
z.B. Waschküche in Erdgeschossebene in Verbindung mit Cafe

ATTRAKTORTYPOLOGIEN

Attraktoren gliedern sich in:

- Attraktorgebäude - zusammengefasste Einheiten mittlerer Größe
- parasitäre kleinere Strukturen
- erdgeschosflige Nachverdichtungszone

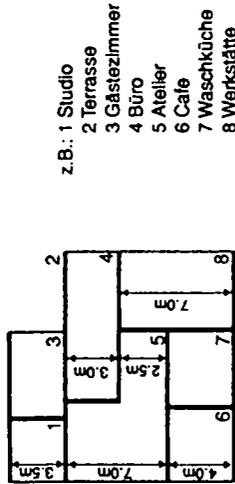
Attraktor Gebäude sind in Lage und Größe festgelegt. Attraktor Parasiten sind in ihrem Ausmaß den Bebauungsfeldern zugeordnet und auf dem zugewiesenen Feld für den Planer in Lage und Anordnung disponibel.

Erdgeschosflige Nachverdichtungszone sind als Zonen und im Ausmaß festgelegt, im Detail der Lage disponibel.

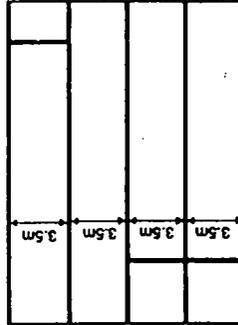
Die Flexibilität der Nutzung wird typologisch durch zwei Strategien gewährleistet.

a.) Die differenzierte Struktur - der Raumplantypus

b.) Die größerflächige Nutzungsneutralität - der Lofttypus



schnittschema raumplantypus

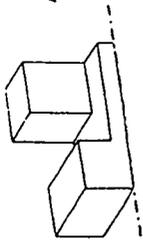


schnittschema lofttypus

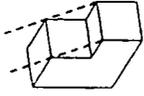
STELLENWERT DER ATTRAKTOREN INNERHALB DER dynamosphäre

Die räumliche Durchmischung mit unterschiedlichen Raumgrößen, Raumhöhen und Raumausstattungsgraden als Ergänzung zur eigentlichen Wohnbebauung ist für eine belebte Struktur mit sozialer Durchmischung notwendig. Die bereichsweise Zusammenfassung dieser Strukturen in eigenen Gebäudetypen (Attraktoren als eigene Gebäude) und deren Verteilung am Gesamtareal (siehe auch Lagekonditionen und Zonierung) dient der Orientierung, Identifikation und atmosphärischen Vorprägung.

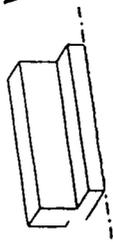
Ausbildung der Sockelzone



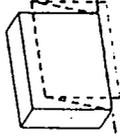
gestaffelte Höhenzonierung



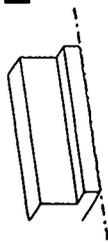
Volumsausgleich Erdgeschoss



Überschreiten der Bezugslinie
mit Zunahme der Geschosshöhe



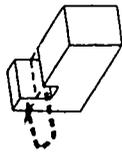
Erdgeschossstaffelung



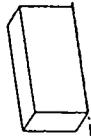
Abstand von Bezugslinie



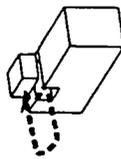
Volumsausgleich Kerbe



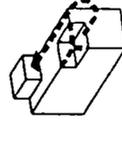
Errichtung auf der Bezugslinie



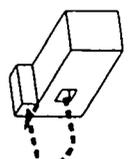
Volumsausgleich Staffelung
Überschreiten der Geschossanzahl



Volumsausgleich Verlagerung



Ferraumbildung
mit Dichteüberschreitung





RADOMIL RATZ WILL EINE NEUE STADT



RADOMIL RATZ WILL EINE NEUE STADT

Die ungewöhnliche Geschichte
eines ungewöhnlichen Ereignisses
in einer alten Kabel- und Drahtfabrik

von Volkmar Pamer
Zeichnungen Iris Klapper

Arbeitsgruppe KDAG, Städtebauliche Begleitgruppe

Zeitschiene

Quelle: Stadt Wien, Stadtplanung. Wien 2002

ARBEITSGRUPPE KDAG

Leitung und Moderation: Prof. D.I. Rüdiger Lainer, Rudolf Kohoutek,
Vertreter des Magistrats: D.I. Herbert Buchner, D.I. Volkmar Pamer
Vertreter der Bauträger: Mag. Michaela Mischek, D.I. Manfred Wasner und
D.I. Walter Koch, DI. Markus Spiegelfeld
Wettbewerbsieger: D.I. Rainer Pirker und Mag. Florian Haydn
Zweite Preisträger: D.I. Evelyn Wurster und D.I. Christoph Lammerhuber
(Büro pool)
Architekten als Beauftragte der Bauträger: D.I. Hubert Hermann (Büro
Hermann&Valentiny), D.I. Christian Mascha und D.I. Christian Seethaler
(Büro Mascha&Seethaler), D.I. Gressenbauer (Büro Schwalm-Theiss-
Gressenbauer)
Grün- und Freiraumplanung: D.I. Heike Langenbach

STÄDTEBAULICHE BEGLEITGRUPPE:

Leitung: Prof. Thomas Sieverts (Bonn)
Arbeitsgruppe: siehe oben
Magistratsdirektion-Stadtbaudirektion: Bereichsdirektor Prof. Dr. Arnold
Klotz, OSR D.I. Horst Berger, D.I. Otto Frey, D.I. Eva Kail, D.I. Jutta
Kleedorfer
Büro Stadtrat Faymann: Dr. Josef Ostermayer
MA 21B: D.I. Walter Vokaun
12. Bezirk: Bezirksvorsteher Herbert Hezucky, Bezirksrat Peter Kovar,
Bezirksrat Manauschek
Vertreter der Anrainer: Dr. Berger, Dr. Hubik, Fr. Bach (später durch Hrn.
Winglhofer abgelöst)
Planer: Arch. Schwalm-Theiss (Büro Schwalm-Theiss-Gressenbauer), Arch.
Wurnig, Arch. Caruso und Arch. Drevermann im Auftrag von ARGE dyn@osphäre;
Verkehrsplanung: Dr. Rosinak, D.I. Szeiler (Büro Rosinak & Partner)
Eigentümergeinschaft / Bauträger: Dr. Weikhart, Mag. Hauberl, Dr.
Jainöcker, Dr. Stadler Dr. Scharf, Dr. Wurm, D.I. Malai, Dr. Huber, Dr.
Grimus, D.I. Stadler
Kulturgruppe IG Kabelwerk: Hr. Sedlak, Hr. Sperger
Jugendinitiativ-Projekt Schöpfwerk: Fr. Stemberger, Hr. Swischaj

Die Zusammensetzung der Begleitgruppe fluktuierte. Nicht immer - je nach Themenschwerpunkt - nahmen alle Angeführten an den Sitzungen teil. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe waren hingegen ständig vertreten.

ZEITSCHIENE:

- Beauftragung von Prof. Rüdiger Lainer und Rudolf Kohoutek mit der Moderation und Koordination des Planungsprozesses bzw. der Arbeitsgruppe KDAG (April 1999)
- Konstituierung der Arbeitsgruppe KDAG: Frühjahr 1999 (1. Sitzung: 17. Mai 1999 und in der Folge weitere 15 Sitzungen und zahlreiche kleinere Besprechungen mit thematischen Schwerpunkten bis Ende 1999).
- Kooperative Diskussion und Erarbeitung des Leitkonzept in der Arbeitsgruppe KDAG auf der Basis der Ausarbeitungen der ARGE dyn@mosphäre (Juni bis Oktober 1999)
- Untersuchung zur Erhaltung und künftigen Nutzung von Teilen des Altbestandes KDAG (August / September 1999)
- Laufende Ausarbeitungen zu Verkehr, Grünraum und Leitkonzept durch die Büros Rosinak, Langenbach (als Aufträge der MA 21B und der Eigentümergeinschaft)
- Vorlage und Diskussion des Entwurfs zum Leitkonzept KDAG in der Ersten Sitzung der städtebaulichen Begleitgruppe (große Runde) am 4. Oktober 1999
- Beauftragung (durch die Bauträger) zur Ausarbeitung von 5 Testprojekten, die in Bebauungsstudien die Anwendbarkeit des im Leitkonzept vorgeschlagenen Regelwerks überprüfen sollten. (November 1999)
- Präsentation der Zwischenergebnisse der Testprojekte in der Zweiten Sitzung der Städttebaulichen Begleitgruppe am 14. und 15. Dezember 1999 mit Empfehlungen zur Überarbeitung. Diese große Runde besteht aus Vertretern des Magistrats, Vertretern der Jury des städtebaulichen Wettbewerbs, des Bezirks und der Anrainer, den Planern und Konsulenten sowie den Vertretern der Eigentümergeinschaft / Bauträgern.
- Vorlage des Leitprojekts durch die ARGE dyn@mosphäre als Bebauungsstudie der Preisträger und
- Überarbeitung der Testprojekte entsprechend den Vorschlägen der II. Sitzung der städtebaulichen Begleitgruppe
- III. Sitzung der städtebaulichen Begleitgruppe im März 2000 und Abklärung offener Fragen in Bezug auf die zukünftige Widmung
- IV. Sitzung der Städttebaulichen Begleitgruppe Ende Juni 2000. Erste Entwurfsskizzen zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Diskussionsgrundlage und zur detaillierteren Abklärung des rechtlichen Gegebenheiten.
- Vorentwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes im Spätsommer 2000
- Allgemein verständliche Aufbereitung des Planungsergebnisses (Pläne, Modell) und Präsentation im Bezirk im Herbst 2000
- Einleitung des Verfahrens zur Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes

7. ABB Baden Nord
Baden
Schweiz

| Projekt Projekt Projekt | Land Stadt Kategorie Projekt | Schweiz Baden Alteigentümer ABB Baden |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 53 |
| Punkte/Ranking | | 13 |
| Punkte/Info Gehalt | | 5 |
| Größe | | 20 ha |
| Lage | | verstärkte Zone in Realisierung |
| Planungsstand | | Industrie |
| Ehemalige Nutzung | | ABB-Industriebetriebe |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 16.000 1.500-2.500 4.000-5.500 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 16 ha 2 ha 2 ha 1,8 (1) 8 (1) |
| Neue Nutzungverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 25% 65% 10% |
| Schwerpunkt Nutzungskörnung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung | innerhalb des Stadtteils |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | Privateigentümer |
| Eigentümer im Planungsstadium | | Privateigentümer |
| Projektentwickler | | ABB Immobilien AG |
| voraus. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung | Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | 40% 40% 20% |
| Politische Verteilung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberalen Grüne | 30% 40% 30% |
| Altlastenbesetzung | Abfallentsorgungsaufwendungen Altmetallerschädigungen Vertragslastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen | ja (2) |
| Maßnahmenfinanzierung | | Stadt + Eigentümer (3) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alteigentümer Bürger/Anrainer künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | fruchtbar notwendig fruchtbar notwendig |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungs-beteiligung städt. bau. Rahmenplanungen städt. bau. Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Anrainer-Mitwirkungsverfahren Kooperative Entwicklungsrichtplanung Verträge Realisierung + Management |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städt. bau. Schwerpunkt | Verwertung, Synergien nutzen Altlastenbes., Energiesparen Arbeitsplätze, Wohnraum Dichte, Quartiersidentität, Integration |
| Fußnoten | * aus: Brockhaus 2003 (1) Gesamt betrachtet. (2) Bauliche Altlasten mit mittel eingeschätzt. Chemische Altlasten mit hoch. (3) Planung/Entwicklung Stadt und Eigentümer gemeinsam. Projektsteuerung und -realisierung durch ABB. Planungskosten Anteil Stadt Baden 1,2 Mio. CHF, für ABB ein Mehrfaches. | |

7.1 Grundidee¹

Die Ziele der Stadtentwicklung im Bereich des Industriegebietes ABB Baden Nord sind im Zusammenhang mit zwei Planungskreditbeschlüssen im Einwohnerrat sowie der neuen BNO (Bau- und Nutzungsordnung) vorgelegt und diskutiert worden. Die auf Gemeindeebene erlassene neue BNO verfolgt u.a. die Ziele wie

- die ökonomisch und ökologisch sinnvolle Verdichtung des Baugebietes,
- die Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen.

Die Stadt Baden vollzieht mit diesen Beschlüssen zur Umstrukturierung dieses Gebietes eine Siedlungsentwicklung nach innen. Die bauliche Verdichtung wird gefördert, soweit dies ökologisch vertretbar ist und die Wohn- und Arbeitsqualität nicht beeinträchtigt wird. Wichtiger Grundsatz ist die Nutzungsdurchmischung anstelle der Nutzungstrennung. Das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten in den Stadtzentren vermeidet tendenziell zusätzliche Mobilität.

Spezifische Stärken des Stadtteils Baden-Nord liegen gerade auch aus ökonomischer und ökologischer Sicht in der kompakten Bebauung an zentraler Lage, in der Neuausrichtung der Nutzung, in der Vernetzung mit bestehenden städtischen Strukturen sowie in der Integration der hier lebenden und arbeitenden Menschen.

6.2 Ausgangslage²

Der Strukturwandel in der Industrie mit der Verlagerung der Arbeitsplätze von der Fabrikation hin zum Engineering hat zur Folge, dass Teile des industriell genutzten Werkareals der ABB in Baden sukzessive für andere Nutzungen frei werden.

Die Grundeigentümer und die Stadt Baden haben sich 1990 zur Planungsorganisation „Chance Baden Nord (CBN) 2005“ zusammengeschlossen, um in diesem Zeithorizont die benötigten Planungsinstrumente und Rechtsgrundlagen entwickeln zu können. Es sollen mit einem Entwicklungsrichtplan die Voraussetzungen geschaffen werden, ein organisches Wachsen zu ermöglichen und die Umstrukturierung vorzubereiten. Ziel ist es, einen Stadtteil mit hohem Arbeits-, Wohn und Freizeitwert entstehen zu lassen, welcher den heutigen wirtschaftlichen, ökologischen und städtebaulichen Vorstellungen entspricht.

Die Umwandlung eines Industrieviertels in ein vielfältig genutztes Quartier mit Wohnungen, Läden und Büros stellt zweifellos eine tiefgreifende Veränderung dar. Heute bietet dieses Gebiet die Chance einer Erweiterung der Stadt nach innen, zu einem städtischen Quartier mit entsprechend hoher Nutzung.

„Das Bild der Siedlungen, wie sie vorab in den Zwanzigerjahren und wiederum in den Fünfzigerjahren entstanden, ist nicht geeignet als Referenz für eine neue Bebauung. Diese Siedlungen sind am Rand der Stadt entstanden und als zeitbedingter Gegensatz zu deuten. Heute

geht es nicht mehr darum, die Stadt zu verlassen, es geht im Gegenteil darum, in sie zurückzuführen.“³

7.3 Besondere Entwicklungsstrategie

Die Komplexität der Aufgabe erforderte ein Verfahren, welches gleichzeitig verschiedenen Teilbereiche umfasste und wechselseitig Auswirkungen von Teilkonzepten auf das Gesamtkonzept und daraus wiederum Rückschlüsse auf Teilbereiche ermöglichte. In einer ersten Phase sind parallel verschiedene Planungsarbeiten ausgeführt respektive in Auftrag gegeben worden, so z.B. eine architektonische Würdigung der vorhandenen Bauten, stadthistorische Strukturanalysen und städtebauliche Machbarkeitsstudien, Verkehrsuntersuchungen, Konzeptstudie, Bericht zur Umweltverträglichkeit. Die Planungsarbeiten wurden begleitet und koordiniert von den technischen Ausschüssen im Rahmen der Planungsorganisation CBN 2005.

Die Auswertung der Untersuchungen für die Teilbereiche Städtebau, Nutzung, Verkehr, Umwelt und Energieversorgung lieferte die nötigen Erkenntnisse für die Festlegung der Eckdaten und Randbedingungen im Rahmen der neuen Bau- und Nutzungsverordnung (BNO).

Zur Vorbereitung des Entwicklungsrichtplanes (ERP) sind verschiedene Teilbereiche - Bebauungsform, Freiflächendisposition, Arealerschließung, Altlastenproblematik, Lärm- und Luftimmissionen - vertieft untersucht worden.

Da von Anfang an eine rasche bauliche Umsetzung gesucht wurde, wurden Zielsetzung und Maßnahmenplanung gleichzeitig vorangetrieben. So konnten Umnutzungen für Ausbildungszwecke und ein Bürogebäude für die ABB in einem frühen Zeitpunkt bewilligt und realisiert werden.

Neben funktionalen, verkehrstechnischen, ökologischen und wirtschaftlichen Überlegungen waren auch städtebauliche Visionen gefragt. Die 1992 erteilten Studienaufträge an sieben Architektenteams haben wesentliche Erkenntnisse bezüglich Gebäudevolumen, Gebäudehöhen, Umgang mit bestehender Bausubstanz und Freiraumgestaltung gebracht. Das Projekt des Planungsbüros Diener&Diener, Basel, wurde als städtebauliche Grundlage für die Ausarbeitung des Entwicklungsrichtplanes bestimmt.

7.3.1 Bau- und Nutzungsverordnung (BNO) Entwicklungsrichtplan (ERP) Sondernutzungsplan (SNP)

BNO

Gestützt auf die Erkenntnisse der Planung „Chance Baden Nord 2005“ wurden die wichtigsten Ziele und Randbedingungen in die Bau- und Nutzungsordnung aufgenommen. Für die Zone Innenstadt Nord wurde im § 17 der BNO (Innenstadtzone Nord IN) folgendes festgelegt:⁴

- Zonenschreibung: Gemischte Nutzung für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, für Wohnbauten sowie für öffentliche und kulturelle Nutzungen.

- Sicherstellung der Umstrukturierung von der industriellen in eine gemischte Nutzung mit hoher urbaner Qualität.
- Zulässige Überbauungsdichte von 1,8 (Verhältnis der gesamten BGF zur Arealfläche der Zone). Abtretung von je 10% der Arealfläche für öffentliche Erschließungs- und Freiflächen.
- Minimaler Wohnflächenanteil unter Einbezug der bestehenden Bauten von 25% der gesamten BGF.
- Berücksichtigung siedlungsökologischer Aspekte.
- Energieversorgung unter Ausnützung bestehender Systeme oder soweit möglich durch erneuerbare Energiequellen.
- Beschränkung der Parkplatzwahl in Anwendung des Reduktionsfaktors gem. Parkplatzkonzept
- Verpflichtung des Stadtrates zur Ausarbeitung des Entwicklungsrichtplanes (ERP, §17, Abs. 8), welcher vom Einwohnerrat zu genehmigen ist.
- Sondernutzungsplanpflicht für sämtlichen Bauvorhaben (§17, Abs.9)

Die BNO wurde 1995 vom Einwohnerrat (Stadtlegislative) beschlossen und wurde mit dem Beschluss des Grossen Rates rechtskräftig.

ERP

Der Entwicklungsrichtplan entstand aus einer intensiven, ausgesprochen prozessorientierten Teamarbeit unter der Leitung der Stadtplanung. Die fachliche Bearbeitung der ERP-Teilpläne erfolgte durch das Architektenteam Diener + Diener, Basel, in Zusammenarbeit mit Prof. M. Steinmann, Lausanne.

Die BNO beschränkt sich mit Rücksicht auf die gewünschte Flexibilität auf Ziele und Randbedingungen. Der Entwicklungsrichtplan (ERP) ist ein zusätzliches und nachfolgendes Planungsinstrument. Mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse wurde die Einführung des Instrumentes von den kantonalen Behörden akzeptiert. Da der Richtplan keine eigentumsverbindliche Rechtswirkung entfaltet, bedarf es zu seiner Umsetzung entsprechender Sondernutzungspläne (SNP) und privatrechtlichen Verträge. Für die gesamte Zone besteht danach Sondernutzungsplanpflicht. Die SNP sind nach kantonalem Recht durch den Stadtrat zu beschließen und vom Regierungsrat zu genehmigen.

Die ERP beschränkt sich auf die Zone Innenstadt Nord (IN). Er konkretisiert die verbindliche Vorgaben der BNO und enthält örtliche Festlegungen bezüglich Nutzungsverteilung, Baudichte, Gebäudehöhe, Freiraumgestaltung, Erschließungsanlagen usw. Dazu gehören auch stadtökologische Aspekte und das städtebauliche Bild mit der vorgeschlagenen Gebäudetypologie. Der ERP enthält grundsätzlich Festlegungen. Detailliertere Regelungen sind nach Planungspraxis der Sondernutzungsplanung vorbehalten. Hierzu gehören u.a. Feinerschließungen, Bauabmessungen und Baulinien, Landumlegungen - also vorab projektbezogene Festlegungen, die für Bauvorhaben in Teilgebieten benötigt werden.

SNP

Der Sondernutzungsplan regelt schließlich die einzelnen, zu bestimmenden Baufelder mit genauen Festlegungen zu Gebäudeausmaße, Nutzungsanteil und Freiflächenanteil.

Weitere Informationen zum SNP siehe Baugesetz des Kantons Aargau, Kapitel III Sondernutzungsplanung (Erschließungs- und Gestaltungsplanung), § 16 - 21. Sondernutzungsplanung (Erschließungs- und Gestaltungsplanung) in der Folge nach Angabe der Stadtplanung.⁵

§ 16

Erschliessung

1 Die Gemeinden stellen die zweckmässige Erschliessung und Überbauung bestimmter Gebiete soweit nötig durch Erschliessungs- und Gestaltungspläne sowie entsprechende Vorschriften sicher. Soweit Landumlegungen und Grenzbereinigungen für die Erschliessung und Überbauung notwendig sind, werden sie in die Sondernutzungsplanung einbezogen.

2 Diese Instrumente werden einzeln oder kombiniert eingesetzt.

3 Die Gemeinden können in den allgemeinen Nutzungsvorschriften vorsehen, dass im allgemeinen Nutzungsplan bezeichnete Gebiete nur überbaut werden dürfen, wenn von bestimmten Instrumenten der Sondernutzungsplanung Gebrauch gemacht oder eine Landumlegung oder Grenzbereinigung durchgeführt worden ist.

§ 17

Erschliessungsplan

1 Der Erschliessungsplan bezweckt, Lage und Ausdehnung von Erschliessungsanlagen und Bahngleisen festzulegen und das hiezu erforderliche Land auszuscheiden.

2 Erschliessungspläne können Baulinien, Strassen-, Niveau- und Leitungslinien sowie Sichtzonen enthalten.

3 Private können in Zusammenarbeit mit der Gemeinde den Entwurf zu einem Erschliessungsplan selber erstellen.

4 Der Regierungsrat umschreibt durch Verordnung die Bestandteile des Erschliessungsplanes näher.

§ 18

Baulinien

1 Die Baulinien bezeichnen den Mindestabstand der Bauten von Erschliessungsanlagen, Gewässern, Wäldern und Schutzzonen.

2 Es können rückwärtige Baulinien, die das von Bauten freizuhaltende Hintergelände bestimmen, und weitere besondere Baulinien sowie das Bauen an die Baulinie vorgeschrieben werden.

3 Der Regierungsrat regelt durch Verordnung, welche Gebäudeteile die Baulinien überschreiten dürfen.

§ 19

Strassenlinien

Die Strassenlinien bezeichnen die räumliche Ausdehnung neuer oder neu zu gestaltender Verkehrswege. Sie umfassen diejenige Fläche, die zur Erstellung oder zum Ausbau der Verkehrswege abzutreten ist.

§ 20

Niveaulinien

Die Niveaulinien bezeichnen die Höhenlagen der Strassenachsen. Das Niveau von Strassenrändern kann durch Hilfsniveaulinien festgelegt werden.

§ 21

Gestaltungsplan

Gestaltungspläne und die zugehörigen Sondernutzungsvorschriften können erlassen werden, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an der Gestaltung der Überbauung besteht, namentlich damit

a) ein Gebiet architektonisch gut und auf die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt überbaut oder baulich umgestaltet wird,

b) der Boden haushälterisch genutzt wird und

c) die angemessene Ausstattung mit Anlagen für die Erschliessung und Erholung sichergestellt wird.

Gestaltungspläne können von den allgemeinen Nutzungsplänen und -vorschriften abweichen, wenn dadurch ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis erzielt wird, die zonengemässe Nutzungsart nicht übermässig beeinträchtigt wird und keine

überwiegenden Interessen entgegenstehen. Die allgemeinen Nutzungspläne und -vorschriften können Abweichungen in gewissen Gebieten ausschließen oder vorsehen, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang von den Plänen und Vorschriften abgewichen werden darf. Private können den Entwurf zu einem Gestaltungsplan selber erstellen. Bei Entwürfen des Gemeinderates können die Grundeigentümer ihren Interessen entsprechend zu Beiträgen verpflichtet werden.

Mit dem dreistufigen Planfestlegungsverfahren (BNO-ERP-SNP) wird ein prozessorientiertes Vorgehen verfolgt. Insbesondere die sich rasch verändernden wirtschaftlichen Gegebenheiten verlangen eine anpassungsfähige Planung. Das kommunale Instrument des ERP ermöglicht eine raschere Anpassung an neue Erkenntnisse als dies mit einer Teilrevision der BNO möglich wäre. Das bedeutet aber nicht, dass von Zielsetzungen, die im öffentlichen Interesse liegen, ohne Not abgewichen werden kann. Indessen soll der Erneuerungsprozess in der Innenstadt Nord bei veränderten Bedürfnissen nicht durch langwierige Genehmigungsverfahren behindert werden (vgl. Etappierung Anlage 7.1⁶).

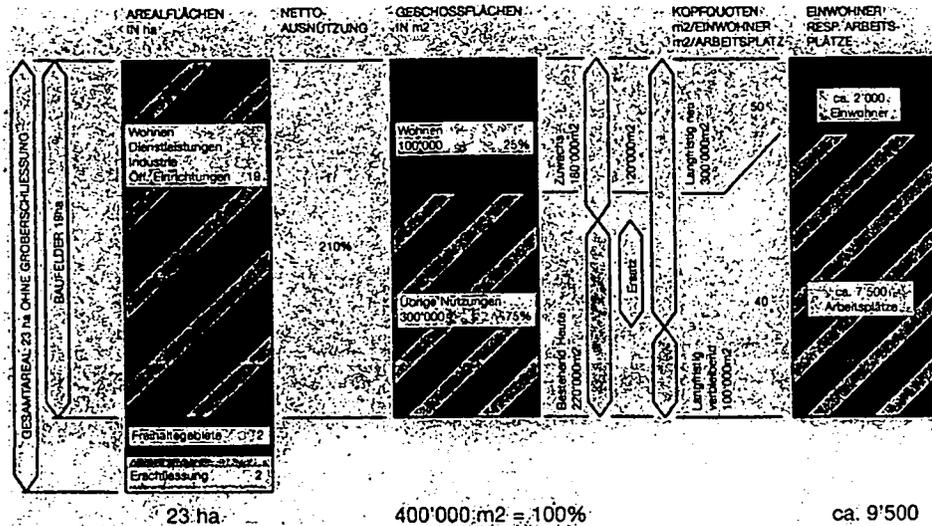
Eine flexible Planung tendiert auch dazu, die Instrumente weniger absolut zu sehen und den Zufälligkeiten bei der komplexen Entwicklung eines Stadtteils einen deutlichen Spielraum offenzuhalten.

„Zusammenfassend basiert der ERP auf einer Planungsphilosophie, die trotz grundsätzlicher Beständigkeit der planerischen und stadträumlichen Ziele eine angemessene Anpassungsfähigkeit an veränderte Bedürfnisse und somit an den Markt gewährleistet.“⁷

7.3.2 Kooperation Eigentümer-Stadt Mitwirkungsverfahren Bürger

Die Entwicklungsrichtplanung wurde begleitet von einer stadträtlichen Spezialkommission unter der Leitung des Bauvorstandes Herrn Dr. P. Conrad. Sie stützte sich auch auf Meinungsäußerungen der ordentlichen Kommissionen im Planungs- und Umweltrecht. Die ABB als Hauptgrundeigentümerin war in den Planungsprozess direkt und durch den Planungsbeauftragten U. Roth, Zürich, einbezogen. Weiter haben Vertreter der SBB und des Kantons Aargau auf allen Ebenen der Planungsorganisation mitgewirkt. Das Ergebnis stützt sich damit auf die Interessen des Eigentümers und der Stadt gemeinsam. Die breite Abstützung der Planung ist eine unabdingbare Voraussetzung für die nachfolgende Umsetzung.

Für die Umstrukturierungsmaßnahmen wurden vorgängig der städtebaulichen Konkretisierungen, aber auf Grund einlässlicher Machbarkeitsstudien, die wichtigsten „Eckwerte für die Nutzung“ (vgl. Abb. 28) und bauliche Dichte im Sinne von Strukturdaten durch Behörden, Grundeigentümer und SBB gemeinsam erarbeitet, von den Behörden beschlossen und im Rahmen eines Vertrages vereinbart.



| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Planungsareal: exkl. Grobverschleissung | 23 ha |
| Anzahl private Grundelgentümer | 1 |
| Öffentliche Freizeitanlagen für Parks und Plätze (unentgeltlich abzutreten) | 10 % |
| Öffentliche Verkehrsflächen für die Mittelerschleissung (unentgeltlich abzutreten) | ~ 10 % |
| Gesamte Gebäudegeschossfläche | 400'000 m ² |
| Zusätzliche Geschossfläche zu längerfristig zu erhaltenden Gebäuden | 300'000 m ² |
| Wohnanteil | 25 % |
| Mittlere Netto-Ausnutzung der Baufelder (nach Abzug von Erschleissung, Parks und Plätzen) | 210 % |

Abb. 28: Strukturdaten zu Baden⁸

Neben Orientierungsveranstaltungen wurde ein Stadtforum abgehalten und Rundgänge am Areal organisiert. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens lt. RPG Art. 4 und BauG § 3 wurde die Bevölkerung aufgefordert zum Zwischenstand in der Konzeptphase Stellung zu nehmen. Dabei wurden 23 Einwendungen für die Einwohnerratssitzung vorgelegt. Diese wurden dann in den ERP miteingearbeitet.⁹

7.4 Merkmale und Bausteine der Planung

7.4.1 Städtebau und Bauvolumen¹⁰

Die Bebauungsform für die stadträumliche Kontinuität besteht aus großen Wohn- und Dienstleistungshöfen. Diese erhalten gegen außen die Eigenschaften des Quartiers, in welchem die Räume zwischen den Hallen ein nichthierarchisches Netz bilden, gegen innen hingegen schaffen sie mit den Höfen Räume, die zu den Verkehrsräumen komplementär wirken. Diese Bebauungsform wird mit dem ERP als Typologie vorgegeben.

Bei solchen Hofbauten ist die Unterscheidung von außen und innen wesentlich. Sie soll sich auch in der Gestaltung ausdrücken. Nach außen soll der Ausdruck ein allgemeiner und zurückhaltender sein; nach innen dagegen kann er stärker von den Nutzungen bestimmt sein, beispielsweise durch vorgebaute Veranden für Wohnungen oder Anbauten für das Gewerbe.

Die Blockbauten sind in ihrer Wirkung geschlossene Körper mit fünf bis sechs Geschossen. Der einzelne Wohn- oder Dienstleistungshof soll grundsätzlich eine gleichbleibende Höhe aufweisen, welche seine Einheitlichkeit unterstreicht, auch wenn eine Realisierung in unabhängigen Etappen möglich ist. Die Höhe bildet eine Art Horizont für das ganze Quartier, von dem sich nur einzelne industrielle Bauten der ABB als Zeugen der alten Nutzung abheben.

Eine gewisse Einheitlichkeit soll auch mit dem Material und der Farbe erreicht werden. Die bestehenden Gebäude weisen mit ihren Fassaden aus Stein, Beton, Kalksandstein usw. ein Farbenspiel aus hellen Grau-Beige- und Ockertönen auf. Die Fassaden der neuen Blöcke sollten dieses feine Farbenspiel unterstützen. Das gilt für die neuen Wohn- und Bürohäuser ebenso wie für Erweiterungen der Industriegebäude. Aus geschichtlichen, aber auch aus ökologischen Gründen sollen die als schützenswert oder erhaltenswert bezeichneten Gebäude soweit als möglich Bestand haben. Voraussetzung dafür ist eine neue Nutzung, die für das Quartier und die Stadt einen Sinn macht.

7.4.2 Freiräume und Umwelt¹¹

Wesentlich ist die allgemeine Rückführung des Industriegebietes in ein ökologisch vernetztes Quartier, das mit der Stadt und dem Erholungsraum am Martinsberg verbunden ist.

Die Freiräume bieten neben ihrer Erholungsfunktion geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen und verbessern in der Regel auch das Stadtklima. Grünflächen wirken sich positiv auf den Temperatur- und Feuchtigkeitshaushalt aus. Aus klimatologischer Sicht sind Grünkorridore und ihre Vernetzung wirkungsvoll.

Bei den abzutretenden Freiflächen¹² ist das Kernstück der Brown-Boveri-Park. Er soll in erster Linie als öffentliche Grün- und Erholungsanlage genutzt werden. Die im ERP dargestellten Freiflächen und Wohnhöfe sind soweit möglich als ökologische Ausgleichsflächen mit standortgerechter und artenreicher Vegetation sowie mit

schattenspendender Bepflanzung auszugestalten. Sie sind mit Ausnahme der Innenhöfe, soweit dies möglich ist, nicht zu versiegen und in der Regel nicht durch untergeschossige Bauten zu belegen.

Für gute klimatische Verhältnisse sollen auf Grund der vorgegebenen Zwischenräume Durchlüftungssachsen freigehalten werden.

Altlasten in den durch die industrielle Produktion belegten Gebieten müssen soweit saniert werden, dass sie langfristig keine Gefährdung der Bodenfunktion, des Grund- und Oberflächenwassers mehr darstellen und die Belastung der Luft durch flüchtige Altlastenkomponenten ausgeschlossen ist. Diese Verpflichtung gilt auch bei Erschließungs- und Freiflächen, die altlastenfrei bzw. altlastenbereinigt in das öffentliche Eigentum zu übertragen sind.

Neubauten und Altbauten, die tiefgreifend umgestaltet werden, haben die Immissionsgrenzwerte einzuhalten. Bei der Wahl der Baustoffe ist auf die Verwendung umweltfreundlicher und unbedenklicher Materialien zu achten.

7.4.3 Nutzungen¹³

Wie in der BNO festgelegt beträgt das Verhältnis der gesamten Bruttogeschosfläche (BGF) zur gesamten Arealfläche max. 1,8. Von der im Vollausbau max. zulässigen BGF sind mindestens 25% für das Wohnen zu nutzen.

Bei den Nutzungen ist für das Quartier als Ganzes wie auch für die einzelnen Blöcke, aus denen es besteht, eine Mischung anzustreben, die eine Belebung der Freiräume zu den verschiedenen Tageszeiten sicherstellt. Die Verteilung auf die verschiedenen Nutzungen erfolgt schwerpunktmäßig auf die Teilgebiete. Um diese erwünschte Wohnraumverteilung zu erreichen, ist der Spielraum für Abweichungen im Rahmen der SNP mit +/-15% relativ eng begrenzt. Dienstleistungen und Nutzungen wie Restaurants und Läden des täglichen Bedarfs, sind ausreichend an den erdgeschossig gelegenen Flächen entlang der öffentlichen Fußwegverbindungen vorzusehen. Die Errichtung eines Einkaufszentrum ist vorgesehen. Vergleich hierzu auch die Anlage 7.1¹⁴ mit den Hauptnutzungen gemäß Entwicklungsplan.

Öffentliche Einrichtungen beziehen sich vorab auf den Bereich Bildung und Schulung, wozu auch Schulen des Kantons oder privater Trägerschaften gehören. Die dafür benötigten Flächen und Gebäude sind im ERP gekennzeichnet und müssen an die Kommunen abgetreten werden.

7.4.4 Verkehr und Versorgung¹⁵

Die Hauptanknüpfungspunkte zur Erschließung des Areals sind aus dem ERP zu entnehmen. Die Verkehrsbereiche in der Zone sind als kombinierte Mischflächen für den motorisierten Fahrverkehr, die Radfahrer und die Fußgänger auszugestalten. Ein feinmaschiges Fußwegenetz ist auf die Haltestellen des ÖPNV und auf die verschiedenen Quartiersbereiche auch außerhalb der Zone wie

Martinsberg, Gstühl, Bahnhof, Römerstrasse und Verenaäcker auszurichten.

Die arealinterne Erschließung wird durch den Grundeigentümer erstellt und geht nach Ausbau ins Eigentum der Einwohnergemeinde über. Diese übernimmt den Unterhalt. Die öffentlichen Parzellen sind im Rahmen der SPN auszuscheiden. Die entsprechenden Modalitäten sind in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag festzulegen.

Wie in der BNO sind die Parkierungsmöglichkeiten auf 2400 Stellplätze in der Zone beschränkt. Es sollen Parkierungsanlagen erstellt werden, wobei anzustreben ist, dass die öffentlichen Räume durch die Zufahrten nicht beeinträchtigt und Abfahrtsrampen soweit als möglich in das Gebäude integriert werden müssen.

¹ vgl. Stadt Baden(Hsg.): Chance Baden Nord 2005, Allgemeine Zielvorstellungen für Baden Nord, Stadtentwicklungsziele, S. 9

² vgl. Stadt Baden(Hsg.): Baden Nord, Entwicklungsrichtplan (ERP), Ausgangslage, S. 5

³ Stadt Baden(Hsg.): Chance Baden Nord 2005, Allgemeine Zielvorstellungen für Baden Nord, Stadtentwicklungsziele, S. 9

⁴ Informationen vom Stadtplanungsamt Stadt Baden, Herr Wladimir Gorko, 3/2002

⁵ Informationen vom Stadtplanungsamt Stadt Baden, Herr Wladimir Gorko, 3/2002

⁶ Quelle: Etappierung bis Z3 (2000), in: ABB Immobilien AG: Baden Nord, Baden Oktober 2000, S. 19

⁷ Stadt Baden(Hsg.): Chance Baden Nord 2005, Bedeutung des Entwicklungsrichtplanes, S. 12

⁸ Quelle: Strukturdaten (2000), in: ABB Immobilien AG: Baden Nord, Baden Oktober 2000, S. 14

⁹ lt. Aussage der Stadt Baden, Herr Dr. Wegmann, Baden 1/2002

¹⁰ vgl. Entwicklungsrichtplan der Stadt Baden für die Zone Innenstadt Nord (IN), vom 7.12.1999, Art. 6-9

¹¹ vgl. Entwicklungsrichtplan der Stadt Baden für die Zone Innenstadt Nord (IN), vom 7.12.1999, Art. 10-16, Eigene Zusammenfassung

¹² „Freiflächen“ sind gem. §19 Abs. 3 BNO derjenige Teil der Freiräume, die ins öffentliche Eigentum überzuführen sind.

¹³ vgl. Entwicklungsrichtplan der Stadt Baden für die Zone Innenstadt Nord (IN), vom 7.12.1999, Art. 17-21, Eigene Zusammenfassung

¹⁴ Quelle: Hauptnutzungen (2000), in: ABB Immobilien AG: Baden Nord, Baden Oktober 2000, S. 19

¹⁵ vgl. Entwicklungsrichtplan der Stadt Baden für die Zone Innenstadt Nord (IN), vom 7.12.1999, Art. 22-27, Eigene Zusammenfassung

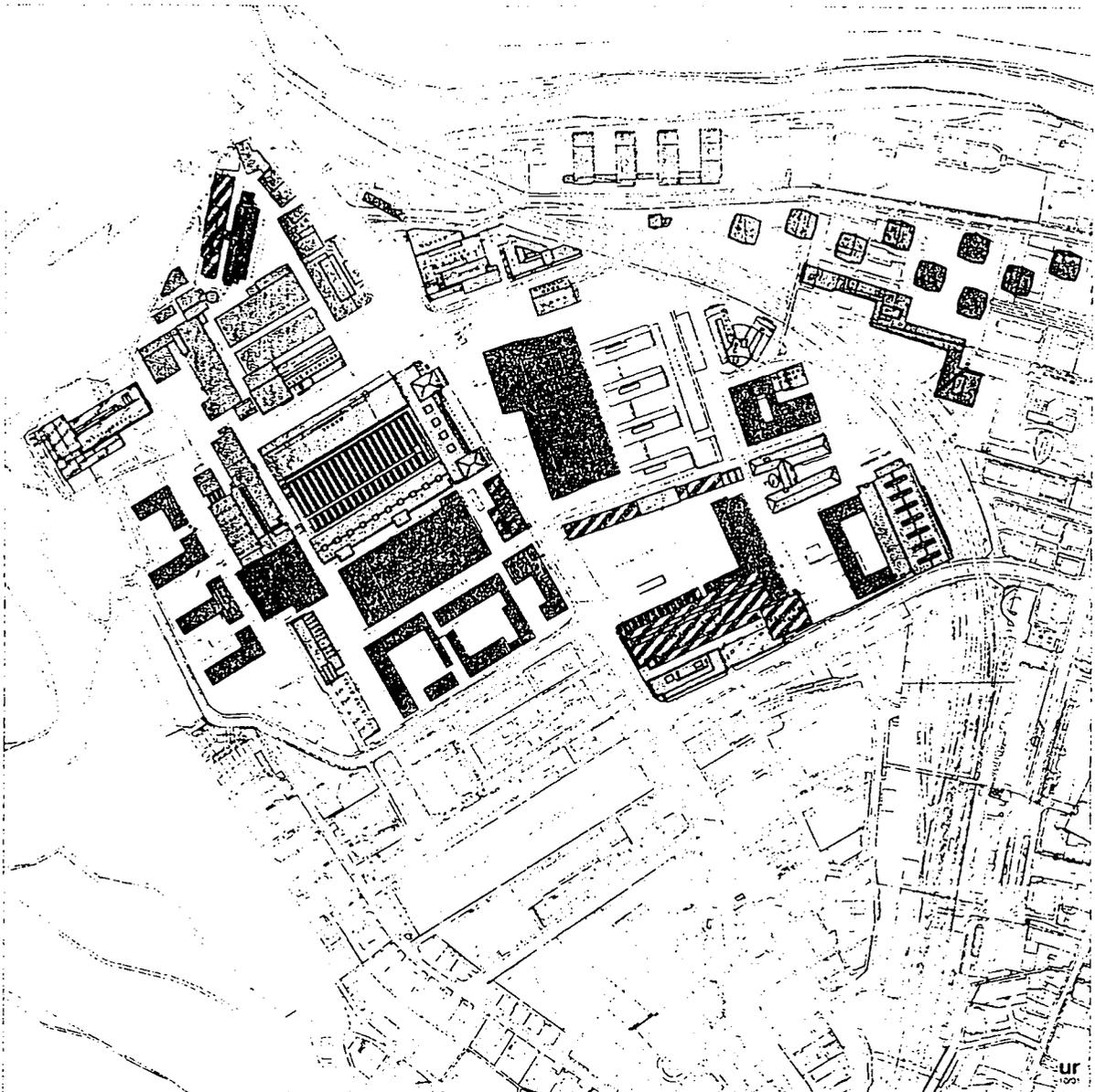
Ettapierungsplan Baden Nord

Quelle: Ettapierung bis Z3. Aus: ABB Immobilien AG: Baden Nord. Baden Oktober 2000. S. 19.

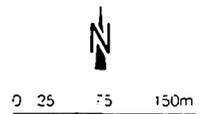
Hauptnutzungsplan Baden Nord

Quelle: Hauptnutzungen Aus: ABB Immobilien AG: Baden Nord. Baden Oktober 2000. S. 19.

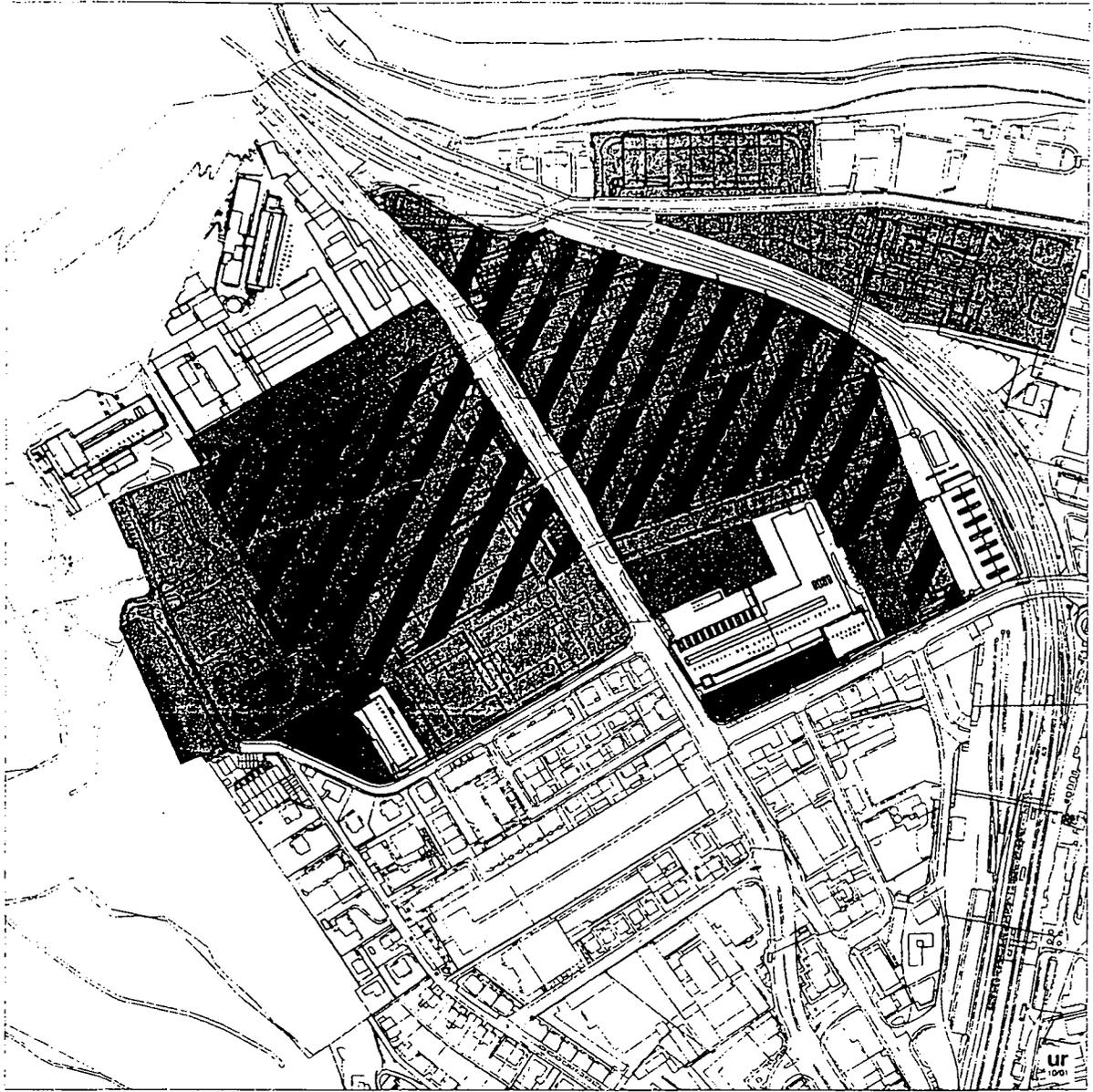
Die **phasenweise Realisierung** des Planungsgebietes **BADENNORD** wird sich angesichts der Grösse des Planungsvorhabens über 10 bis 20 Jahre erstrecken. Die folgenden Plandarstellungen und Modellaufnahmen zeigen die aus heutiger Sicht wahrscheinlichsten Entwicklungszustände, von denen jeder für sich vollwertig und lebendig sein wird.



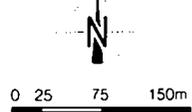
| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Z0 1995 | Verbleibende Bauten |
|  Z1 1995/1998 | Umgenutzt/Umgebaut Z0 |
|  Z2 1999/2005 |  Umgenutzt/Umgebaut Z2 |
|  Z3 2006/2015 | |



BADENNORD
Etappe bis Z3



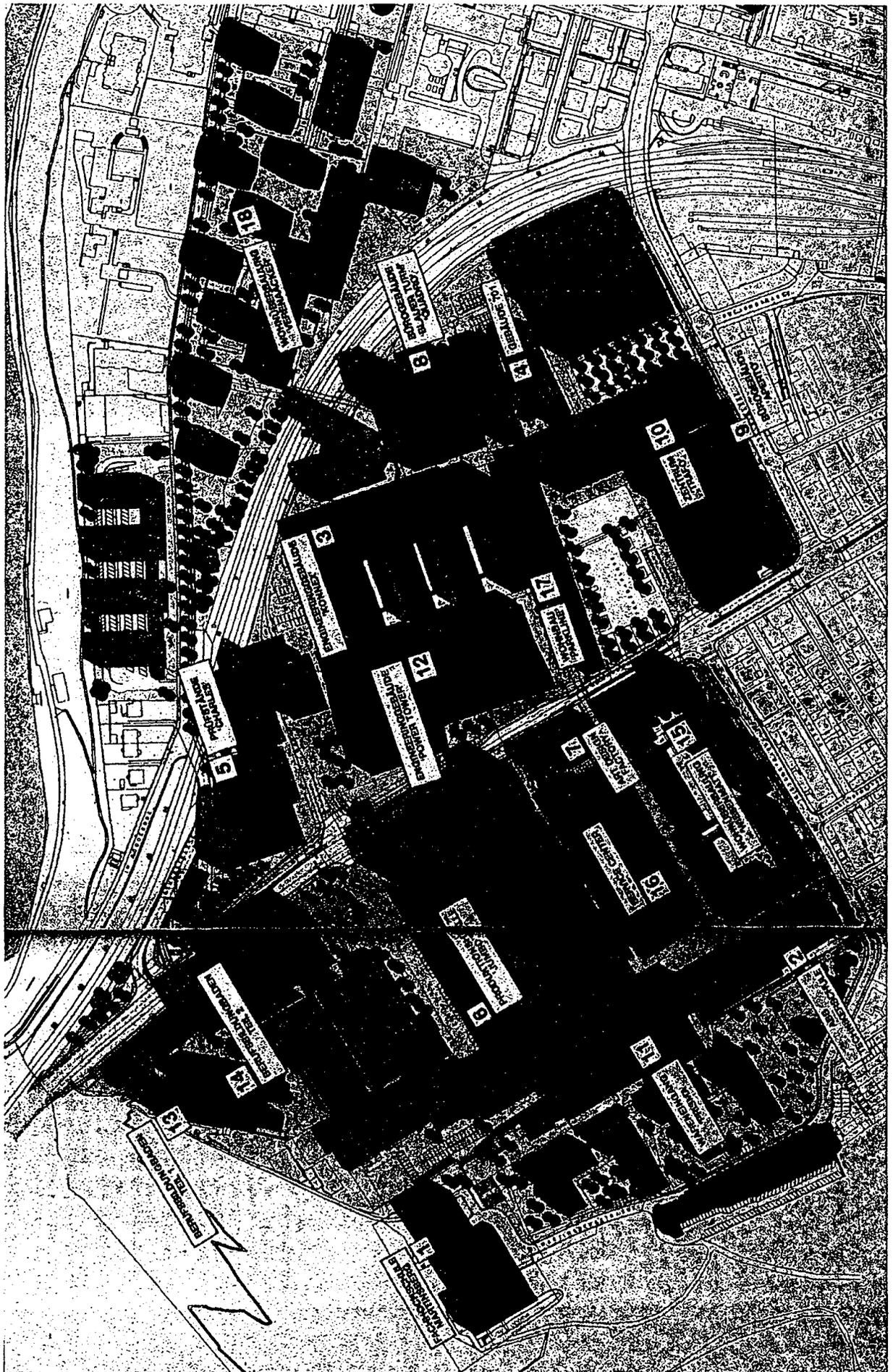
- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Wohnen |  Öffentliche Nutzungen |
|  Dienstleistungen |  Freiflächen |
|  Industrie | |



BADENNORD
Hauptnutzungen gemäss Entwicklungsrichtplan

Projektentwicklungen Stand 10/2001

Quelle: Etappierung bis Z3. Aus: ABB Immobilien AG: Baden Nord. Baden Oktober 2000. S. 26.



8. Zürich West
Zürich
Schweiz

| Projektdaten | Land Stadt Kategorie Projekt | Schweiz Zürich Alleigentümer Zürich West |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Merkmale | | |
| Projektnummer | | 59 |
| Punkte/Ranking | | 14 |
| Punkte/Inhalt | | 5 |
| Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung | | 100 ha Innenstadt - verstärkte Zone in Planung Gewerbe/Industrie Gewerbe-/Industriegebiet |
| Bevölkerung | Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich geplant Arbeitsplätze Projektbereich geplant | 338.800 6.000-6.500 30.000-35.000 |
| Flächen/Dichten | Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt | 70 ha (1) 15 ha (1) 15 ha 2,2 (2) |
| Neue Nutzungsverteilung | Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung | 20% 60%(3) 20%(4) |
| Schwerpunkt Nutzungsverteilung | großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung ökologische Funktionsmischung | innerhalb des Stadtteils teilweise innerhalb Block |
| Eigentümer vor Planungsbeginn | | ca. 70 private Eigentümer |
| Eigentümer im Planungsstadium | | private Eigentümer |
| Projektentwickler | | private Grundeigentümer (5) |
| voraus. Eigentümerversorgung nach Projektentwicklung | Alleigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer | XX (8) XX (6) |
| Politische Verteilung Stadtrat | Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberales Grüne | 33% (7) 22% 33% 11% |
| Altlastenbeseitigung | Abfallentsorgungsaufwendungen Altmetallenschadigungen Vertragsstillschließungsmaßnahmen Immer-Auflösungsaufwendungen | ja (8) |
| Maßnahmenfinanzierung | | Stadt + Eigentümer (9) |
| erweiterte Planungsbeteiligung | Alleigentümer Bürger/Anwohner Lohnliche Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen | notwendig notwendig |
| besondere Planungs- verfahren | aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP | Kooperative Entwicklungsplanung Verträge (10) Stadtkomm. bei Finanzierung (11) |
| Schwerpunkte Leitkonzepte | ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt | Dauerhaftigkeit, Nachhaltigkeit Verkehr, Emissionen, Dichte Integration, str. Lebensraum Durchlässigkeit, Dichte, Nutzungsamb. Identität, Öffentlichkeit |
| Fußnoten | <p>* aus: Brockhaus 2003 (1) Parzellanflächen ca. 85 ha (davon ca. 10-20ha als Freifläche) Ausnutzung mit ca. 200% bei einer 80% Überbeugung. (2) GFZ 1,5 im Schnitt jetzt im Bestand, 2,2 geschätzte Entwicklung. (3) Eine Aufteilung liegt von Seiten der Stadt Zürich nicht vor. Grundsätzlich bleibt jedoch ein Großteil der Gewerbe-/Industriebetriebe erhalten. Büro-/Handelsflächen kommen teilweise dazu. (4) eigene Einschätzung aufgrund der Planunterlagen. (5) Das Entwicklungskonzept wurde gemeinsam mit Grundeigentümer erarbeitet. Großteils werden die Projekte dann auch selbst realisiert. (6) eine Prozentuale Angabe ist nicht möglich. Großteil bleibt bei Alleigentümern. (7) Stadtrat 1994-1998 (Projektgeburt Stadtkomm 1995) Gemeinderat 1994-1998: 29,40% Sozialdemokratische Partei 14,20% Schweizer Volkspartei (rechts stehend) 3,40% Schweizer Demokraten (sehr recht stehend) 5,90% Landesring der Unabhängigen (bürgerlich bis leicht links) 20,70% Freisinnig-DEMOKRATISCHE Partei (bürgerlich, wirtschaftsnah) 5,50% Grüne Partei 3,50% Evangelische Volkspartei (bürgerlich) 7,10% Christlich-demokratische Volkspartei (katholisch-bürgerlich) 10,30% Diverse (8) Die Kosten bzw. das Ausmaß der Altlastenbeseitigung sind nicht feststellbar. Großteils handelt es sich um Industrie-Altlasten. Anfallweise unterschiedlich. Maßnahmen sind vom Eigentümer zu tragen. (9) Die meisten Aufwertungsmaßnahmen im Außenraum sind in der Planungsphase. Die sollen von den GE mitgetragen werden. Es wird von Großkosten von ca. 100 Mio. Fr. für Aufwertungsmaßnahmen auf Gebäudeebene ausgegangen. Davon sollen die GE 40% übernehmen (60% Stadt Zürich). Dies ist aber noch nicht verhandelt. Nicht inbegriffen sind dabei aber noch infrastrukturelle Maßnahmen wie - Erschließungen, Tram, Schulhaus, etc. welche allein von der Stadt getragen werden müssen. (10) erst im Versuchsstadium. Grundsätzliche Zustimmung bei den GE. Bisher nur bei der Planung erfolgt. Für die Aufwertungsmaßnahmen angestrebt. (11) Partnerschaften zur Finanzierung der Aufwertungsmaßnahmen gesucht. Noch keine Aussagen möglich. Im Rahmen von Sondernutzungs- wie Gestaltungsplänen. Sonderbauvorschriften werden derzeit Aufgaben überzogen.</p> | |

8.1 Grundidee

Zürich West wird zu einem neuen attraktiven Stadtteil aufgewertet. Die Entwicklung soll den attraktiven Nutzungscocktail zur Geltung bringen, der in diesem Entwicklungsgebiet möglich ist. Bei der Gestaltung von Architektur und öffentlichen Räumen werden städtebauliche Markenzeichen gesetzt. Nachhaltigkeit als Prinzip bestimmt alles Wirken. Folgende Prinzipien waren maßgebend:¹

- **Nutzungsmix**

Aktivitäten, die das neue Image von Zürich West bestimmen: der Technopark mit KMU-Förderung und Gründerzentrum; Forschung, Entwicklung und Produktion im High-Tech-Bereich; die Design- und Medienszene; vielfältige Unterhaltungsmöglichkeiten und Kulturbetriebe; Gastronomie, Hotellerie und Einkaufen; urbanes Wohnen; Handwerks- und Gewerbebetriebe; neues multifunktionales Großstadion samt Fachmärkten für Sport und Freizeit.

- **Infrastrukturen**

Quartiersinfrastruktur: Schulen und andere wichtige Quartiereinrichtungen sollen erstellt werden. Öffentlicher Verkehr: deutlicher Ausbau gemäss Verkehrsrichtplan.

Privatverkehr: Entlastung der Pfingstweidstrasse durch Westumfahrung (ca. 2010), Konzentrierte Nutzung der Kapazitäten für neues Verkehrsaufkommen; Realisierung des Westastes.

- **Flexibilität, Stappierung, Entwicklungseinheiten**

Attraktive und realistische Ettapierung: Die Planung richtet sich nach funktionalen Bedürfnissen, organisatorischen Anforderungen und finanziellen Anforderungen. Pilotprojekte setzen Zeichen.

Zukunftsbewusste Flexibilität: Bauten und Anlagen sollen so ermöglicht und erstellt werden, dass ihre Nutzung - und damit ihr gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Beitrag - mit hoher Flexibilität über lange Zeit anhält.

Pragmatische Entwicklungseinheiten: Einheiten für die Planung und Realisierung werden auf Grund von inhaltlichen Zielen, Grundeigentumsgrenzen und planerisch-rechtlichen Zeithorizonten festgesetzt. Die Erfahrung zeigt: Die bereits in einem frühen Stadium skizzierten Entwicklungseinheiten wie Sulzer-Escher Wyss-, Maag/Coop- oder Hardturm-Areal bewähren sich in der Praxis.

- **Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverträglichkeit**

Kriterien der Wirtschaftsverträglichkeit:

Investitionen sollen mit langfristiger Wirksamkeit getätigt werden. Investitionen sollen zur Erhöhung des Steuersubstrates der Stadt Zürich beitragen.

Investitionen sollen zur lokalen und internationalen Konkurrenzfähigkeit beitragen.

Kriterien der Sozialverträglichkeit:

Die Entwicklung soll in transparenten Prozessen stattfinden. Die Entwicklung soll der Integration verschiedenster Bevölkerungssegmente förderlich sein.

Die Entwicklung soll eine hohe Qualität in punkto Lebensraumgestaltung, Gesundheit und Sicherheit schaffen.

Kriterien der Umweltverträglichkeit:

Die gesetzlichen Emissions- und Immissionswerte sollen wenn möglich unterboten werden. Der Boden soll quantitativ und qualitativ schonend genutzt werden.

- **Städtische Identität (Urbanität)**

Nachhaltiges Wirken bedeutet, dass städtebauliche Qualität als wichtiger Faktor des Wohlbefindens der Bevölkerung erkannt wird.

Ausgangspunkte: Das Vorhandene bildet den Ausgangspunkt für die städtebauliche Umwandlung in einen Stadtteil mit neuen Identifikationsmerkmalen.

Hohe städtebauliche Dichte: Anzustreben ist eine hohe städtebauliche Dichte mit einem substanziellen Wohnanteil, abhängig von Qualität, Nutzung und Lage. Richtwert der Bodennutzung über den gesamten Planungsparameter ist eine Ausnützung von 2,0 - 3,0; der Wohnanteil soll 20-30 Prozent betragen.

Neue öffentliche Räume: Plätze, Strassen, Parks und Grünraumverbindungen tragen wesentlich zur Vernetzung von bebauten und nichtbebauten Bereichen bei, schaffen ein städtebauliches Grundgerüst und damit Identifikation. Richtwerte für Freiraumflächen sind 5m² pro Arbeitsplatz und 8m² pro Einwohner.

Durchlässigkeit: Die maximale Quartierdurchlässigkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer soll gewährleistet sein, insbesondere auch die direkten Wege zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

8.2 Ausgangslage

Ausgehend von politischen Grabenkämpfen der Links-/Rechtsfraktionen die zum Stillstand jeglicher Planung mit den Eigentümern am Zürich West Areal führten, wurde vom Stadtpräsident Josef Estermann ein Stadtforum gegründet, das die verschiedenen Interessen und Gruppen organisiert. Nach Abschluss des Stadtforums wurde das kooperative Verfahren eingeleitet.

Zürich West ist eines der großen Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich. Das ehemalige Industriegebiet im Limmatraum zeichnet sich schon heute durch eine hervorragende Verkehrserschließung und eine vielversprechende Nutzungsmischung aus:

- Der Technopark, diverse Dienstleistungsbetriebe, angestammte Industrieunternehmen mit technologischen Spitzenprodukten, die Design- und Kulturszene: sie alle haben die Chancen des Areals mit viel unüberbautem Land und großen Umnutzungsmöglichkeiten bereits genutzt. Dazu kommen laufend gewerbliche Nutzungen und attraktive Formen städtischen, urbanen Wohnens.
- Der Anfang ist gemacht-
Die Entwicklung eines kostbaren Zukunftsraumes wie Zürich West wurde nicht dem Zufall überlassen. Im Stadtforum berieten 1996 bis 1997 Vertreter verschiedenster städtischer, kantonaler und privater Gruppen die Zukunft des Gebietes. Als oberste Ziele und damit als verbindliche Planungsvorgaben kristallisierten sich heraus:
- Zürich West muss einen spürbaren Mehrwert erhalten
- Die Wohnquartiere in den angrenzenden Kreisen 4, 5, 9 sollen maßgeblich profitieren.
- Die Entwicklung soll in kooperativen Verfahren realisiert werden.

Die Herausforderungen für die Stadt formulieren sich aus²:

- Interne Herausforderungen liegen in den Fragen der Sozialpolitik, der Integration der AusländerInnen, der Wohnbaupolitik, der Erhaltung der Wirtschaftskraft, des Umweltschutzes und der finanziellen Situation - wobei letztere von den anderen Problemen mitbestimmt wird.
- Externe Herausforderungen ergeben sich namentlich aus dem internationalen Standortwettbewerb. Viele große Städte Europas befinden sich in einer dynamischen Entwicklung, die sowohl Ergebnis des Binnenmarktes wie auch fortschrittlicher Lösungen der Behörden und Wirtschaft bei der Stadtentwicklung ist.

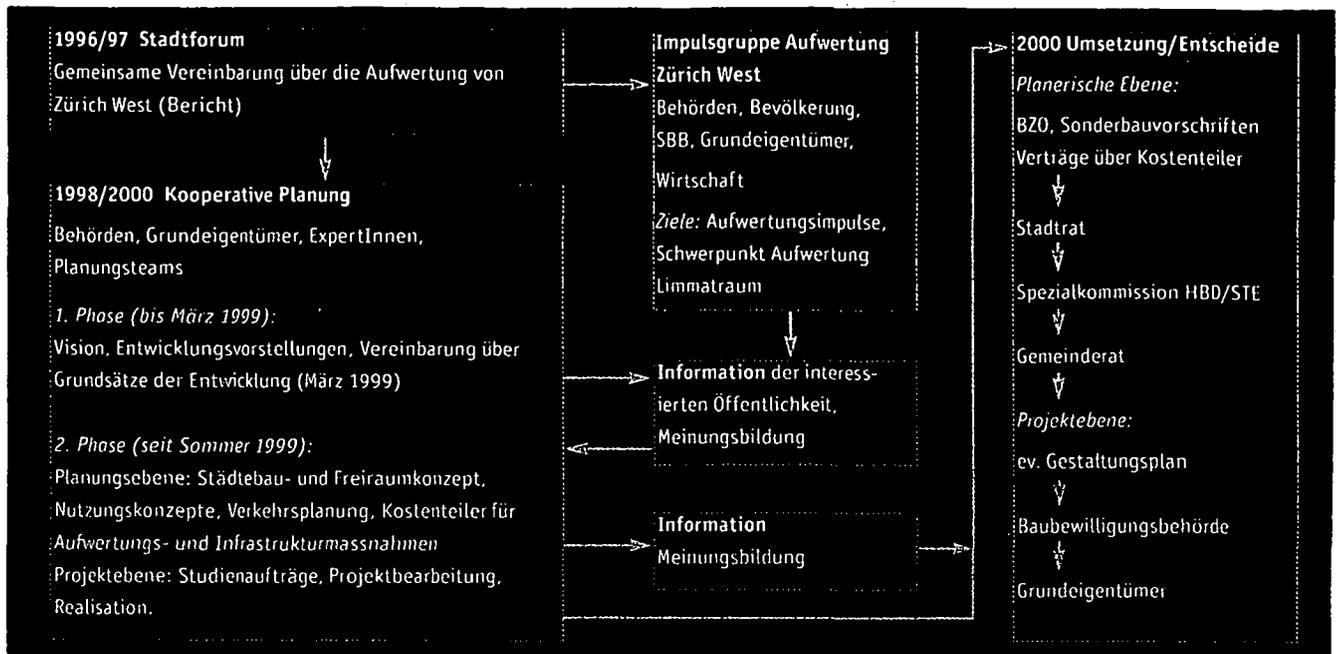


Abb. 29: Abläufe und Beteiligte³

8.3 Besondere Entwicklungsstrategie

8.3.1 Stadtforum

Angesichts rasanter wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Umbrüche mit tiefgreifenden Folgen für die Städte helfen öffentliche Gespräche zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, um sich gemeinsam zu orientieren. In Zürich war ein Defizit an solcher Kommunikation spürbar, was Anstoß zum Stadtforum wurde und im Vorbereitungspapier von 1996 über Ziele, Aufbau, Vorgehen und Grundsätze folgendermaßen formuliert wurde:

„Stadtentwicklung und Städtebau waren noch nie einfach, auch nicht in Zürich. Die Gegensätzlichkeit der widerstreitenden Interessen, die sich aus Planungsthemen kristallisieren, haben sich in den Jahren extrem zugespitzt. Momentan ist die Planung der Stadt Zürich derart in juristische Verfahrensfragen verstrickt, dass die eigentlichen, materiellen Probleme bis zum Verlust ihrer Wahrnehmung in den Hintergrund getreten sind.“⁴

Ein Stadtforum ist kein Kooperatives Verfahren, es ist eine Gesprächsplattform für die beteiligten Akteure. In einem Forum können Konflikte meist „nur“ auf einer allgemeinen Ebene angesprochen und zu einem Konsens geführt werden.⁵ Es kann keine Projekte oder Gutachten erarbeiten. Sein Potential liegt darin, über offene und öffentliche Gespräche eine bessere Verständigung zwischen den handelnden und involvierten Personen aus allen Akteursgruppen entstehen zu lassen. Im Vorbereitungspapier heißt es dazu:

„Das Stadtforum ist ein Prozess, ein Verfahren. Es zielt mit seinen Resultaten nicht auf einen Plan, sondern hat vor allem ein besseres gegenseitiges Verstehen zum Ziel.“⁶

Das Forum setzte sich aus acht heterogen zusammengesetzten Bänken mit je fünf Personen, der Leitung, der Lenkungsgruppe sowie dem Sekretär und der PR-Beauftragten zusammen. Die Mitglieder des Forums (vgl. Anlage 8.1⁷) waren aufgefordert, ihre persönliche Meinung zu äußern und sich nicht als Delegierte ihrer „Institution“ zu verstehen.

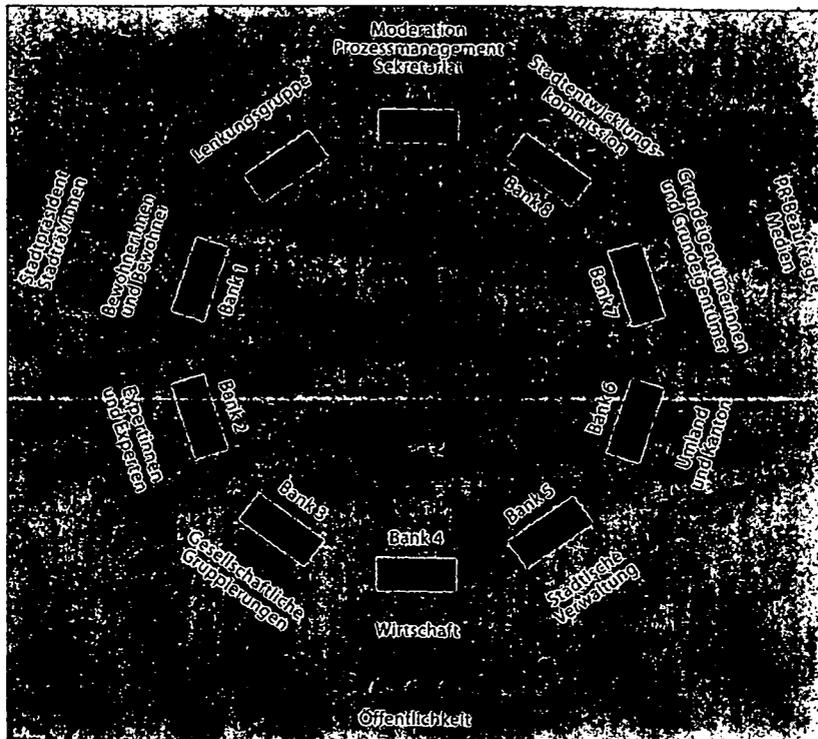


Abb. 30: Struktur Stadtforum Zürich⁸

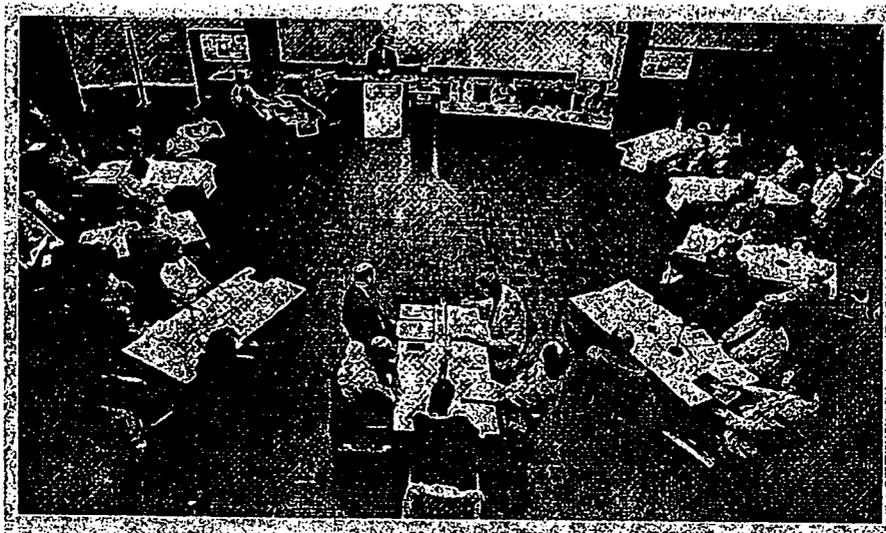


Abb. 31: Das Stadtforum⁹

Das Stadtforum Zürich entwickelte im Prozess von 1996-1997 Konsens zu zwei zentralen Themen:¹⁰

1. Städtebauliche Aufwertung des Forumgebietes

Die Aufwertung wurde vom Forum als Prozess verstanden, der sich über mehrere Jahre erstreckt. Er muss ebenso zielstrebig in Gang gesetzt werden. Bei der Auswertung sollen gleichermaßen die Interessen der Wohn- und Arbeitsbevölkerung, der Wirtschaft und Grundeigentümer wie die Interessen von Zürich insgesamt berücksichtigt werden.

2. Durchführung der Aufwertung in Kooperativen Verfahren

Bei den Kooperativen Verfahren sollen Wirtschaft, öffentliche Hand und Öffentlichkeit gleichberechtigt mitwirken. Dadurch wird die Zusammenarbeit der Akteure über das Stadtforum hinaus fortgesetzt.

| | | |
|-----------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 30.08.1996 | Auftakt |
| 1. Forum | 31.08.1996 | Themen für das Stadtforum |
| 2. Forum | 20.09.1996 | Strukturwandel der Wirtschaft - Folgen für Stadt und Quartier |
| | 21.09.1996 | Gemeinsame Begehung des Forumsgebietes |
| 3. Forum | 25.10.1996 | Wohnen und Freiraum - Zwischen Stadtumbau und Quartiererhaltung (Teil 1) |
| 4. Forum | 15.11.1996 | Wohnen und Freiraum - Zwischen Stadtumbau und Quartiererhaltung (Teil 2) |
| 5. Forum | 17.01.1997 | Kooperatives Verfahren - Beispiel Limmatraum |
| 6. Forum | 14.03.1997 | Verkehr |
| 7. Forum | 15.03.1997 | Bestehende Wohngebiete: Aufwertung, soziale Durchmischung, multikulturelles Zusammenleben |
| 8. Forum | 11.04.1997 | Aufwertung, soziale Durchmischung, multikulturelles Zusammenleben |
| 9. Forum | 12.04.1997 | Vom Industriequartier zum Innovations- und Wohnpark |
| 10. Forum | 30.05.1997 | Ergebnisse, Empfehlungen und weiteres Vorgehen |
| | 31.05.1997 | Abschluss |

Abb. 32: Zeitlicher Ablauf des Forums¹¹

Die Erwartungen an die städtebauliche Aufwertung in Zürich West sind abhängig von individuellen Interessen. Ein Hauptziel für den Prozess der Aufwertung liegt darin, „Win-Win-Situationen“ herzustellen. Dies ist erreicht, wenn für alle beteiligten Akteure ein jeweils spezifischer Nutzen entsteht, der mögliche Nachteile aufwiegt; eine Nutzungsmaximierung für nur eine Akteursgruppe stünde dazu im Widerspruch.

Die Gespräche im Forum hatten zwar das gesamte Forumsgebiet im Auge, konzentrierten sich jedoch schwerpunktmäßig auf die einzelnen Teilgebiete, die gesondert bearbeitet wurden. Generelle Leitsätze zur städtebaulichen Aufwertung wurden jedoch unter den beiden folgenden Überschriften ausformuliert:¹²

- Aufwertung muss insgesamt Nutzen für alle bringen, und
- Aufwertung muss rasch beginnen und behutsam sowie umfassend durchgeführt werden.

8.3.2 Kooperative Entwicklungsplanung

Dreistufigkeit in der Planungskonzeption

Die Bemühungen zur Entwicklung einer arealübergreifenden Entwicklungsplanung wurde im Rahmen einer kooperativen Entwicklungsplanung, die im Entwicklungskonzept Zürich West ihren Niederschlag finden sollte, erarbeitet. Der gesamte Ablauf der kooperativen Planung teilt sich in 3 Phasen und wurde folgendermaßen konzipiert:

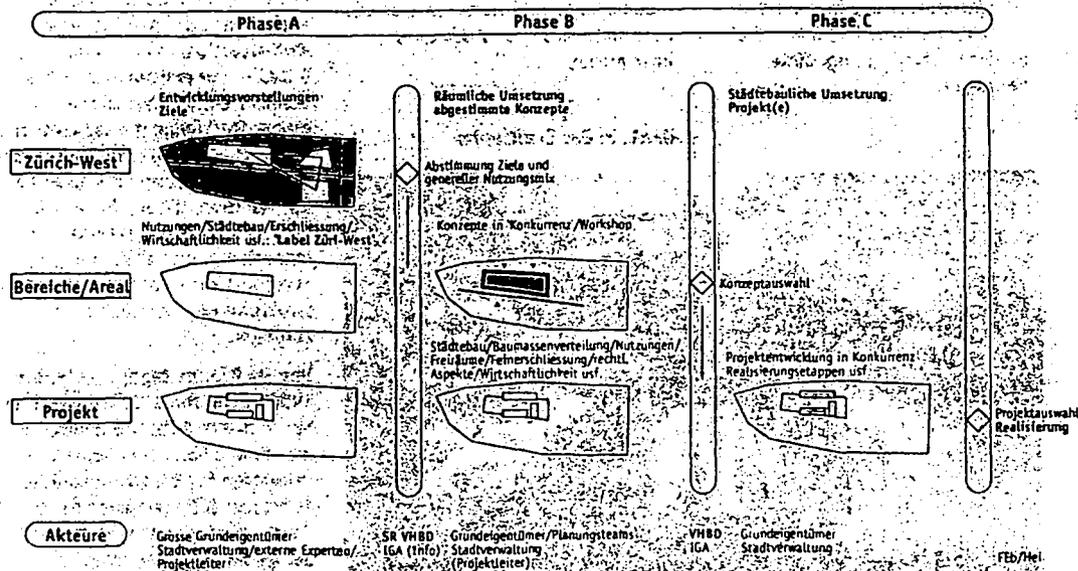


Abb. 33: Dreistufige Anlage der kooperativen Entwicklungsplanung Zürich West¹³

Die erste Phase, die das gesamte Gebiet betrachtet, wurde von Mai 1998 bis April 1999 abgewickelt (vgl.34). Ergebnis der Phase A war neben der Absichtserklärung der Grundeigentümer das Entwicklungskonzept mit den städtebaulichen Prinzipien, dem Freiraum- und dem Verkehrskonzept.

| | |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 29. Mai 1998 | Konstituierende Sitzung der Grundeigentümer mit den Stadtvertretern. Festlegung der Organisation, des Programms, der Beteiligungen und der Finanzierung der Entwicklungsplanung. |
| 29. Juni | Einführungsseminar. Darlegung der Interessen der Grundeigentümer und jener der Stadt. |
| 18. August / 26. August | 1. Workshop. Präsentation erster Entwürfe der drei Planungsteams. Kommentare aus der Sicht der Experten, Grundeigentümer, Stadtvertreter. |
| 4. September | 2. Workshop. Präsentation der überarbeiteten Entwürfe. Ausgiebige Diskussion. Erste Gedanken über die weiteren Stufen der Projektentwicklung. |
| 21. September | 3. Workshop. Kritische Würdigung der drei Teams. Identifikation übereinstimmender und divergierender Positionen von Stadt und Grundeigentümern. |
| 19. Oktober | Erste Verhandlungsrunde zwischen Stadt und Grundeigentümern in kleinerem Kreis (Task Force). Themen: Positionen der Grundeigentümer und der Stadt betr. Bodennutzung und weiterem Vorgehen. |
| 20. November | Zweite Verhandlungsrunde der Task Force. Themen: Freiraum, Stadion, Maag Areal, Verkehr, Wohnen; Grundsätze der Zusammenarbeit Stadt / Grundeigentümer. |
| 7. Januar 1999 | Dritte Verhandlungsrunde der Task Force. Freiraum, Rahmenvereinbarung und Entwicklungskonzept über das Ganze. |
| 15. Januar | Vierte Verhandlungsrunde der Task Force. Eckwerte der Bodennutzung und deren Bedeutung. Gerüst der Vereinbarung zwischen Stadt und Grundeigentümern. |
| 22. Januar | Schlussstagung im Plenum. Verabschiedung der Ergebnisse der Entwicklungsplanung. |
| 9. Februar | Verabschiedung der Absichtserklärung und des Entwicklungskonzeptes für Zürich West durch die Vertreterschaften der Stadt Zürich und der an der Entwicklungsplanung beteiligten Grundeigentümer. |
| 10. März | Fünfte Verhandlungsrunde der Task Force. Hauptthema: Synthesebericht zur Phase A der Entwicklungsplanung. |
| 24. März | Information des Stadtrats. |
| 7. April | Orientierung der Öffentlichkeit. |

Abb. 34: Ablauf der ersten Phase¹⁴

Im Industriegebiet Zürich West sind Stadt und Grundeigentümer gemeinsam Träger der Entwicklungsplanung. In dieser ersten Phase wurden drei Planungsteams im Rahmen von Studienaufträgen aufgefordert Entwürfe für die Gebietsentwicklung und städtebauliche Lösungen zu erarbeiten.

Im Anschluss an die Zusammenarbeit mit den drei Planungsteams hat ein Ausschuss aus Vertretern der Grundeigentümer und der Stadtverwaltung (sog. Task Force) die Verhandlungen weiter geführt und deren Ergebnisse später wieder in das breitere Feld der an der Planung Mitwirkende eingebracht.¹⁵ An die Deckung der Planungskosten von rund 300.000 Franken haben die Grundeigentümer rund 2/3 beigetragen, die Stadt hat den Rest und eine Reihe weiterer externer Studien selbst finanziert.

Stadt und Grundeigentümer haben auf Grund der auf verschiedenen Ebenen erbrachten Beiträge je ihre eigene Positionen und Entwicklungsvorstellungen näher geklärt und diese im Spätherbst 1998 einander gegenübergestellt. Sie kamen zur Auffassung, dass sich wichtige, der von den Teams eingebrachten Vorstellungen in fruchtbarer Weise organisatorisch, räumlich und in einer zeitlichen Abfolge miteinander verbinden lassen, und sie haben dann auch beschlossen, nicht einfach auf einem der vorgeschlagenen Lösungsansätze allein weiterzufahren.¹⁶ (Vergleiche in der Anlage 8.2¹⁷: Mitwirkende in der Planungsphase A)

Die Zusammenarbeit zwischen Grundeigentümer und Stadt hat im Februar 1999 zu einer einstimmig verabschiedeten Absichtserklärung geführt. Sie beinhaltet die materiellen und operativen Ziele der Gebietsentwicklung, wie auch die anzuwendenden Grundsätze und Kriterien sowie die Organisation bzw. die Zusammenarbeitsform. „Die wichtigsten Eckwerte der städtebaulichen Entwicklungsplanung wie Freiraum, Verkehr und städtebauliche Prinzipien waren verbindlich formuliert.“¹⁸

Kurz zusammengefasst wurden folgende Punkte vereinbart:

Absichtserklärung

1. Ziele
Die Beteiligten streben eine effiziente, langfristige marktorientierte Zusammenarbeit an. Planungsrechtliche Festlegung der Vereinbarung durch den Gemeinderat.
2. Grundsätze
Der Nutzen der Bevölkerung, Grundeigentümer und Stadtwirtschaft soll gestärkt werden. Marktkonformer Nutzungsmix, Ökologie, Ökonomie und Kommunikation sollen Grundpfeiler darstellen.
3. Parteien, Organisationen
Stadt Zürich, vertreten durch „Arbeitsgruppe Entwicklung“ und die Grundeigentümer.
4. Entwicklungskonzept
Das Entwicklungskonzept für Zürich West stellt den Zusammenhang zwischen den privaten Projekten und der öffentlichen Rahmenplanung im Planungsparameter her.
5. Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung von Zürich West
Dabei werden die Kriterien der Wirtschaftsverträglichkeit, Sozialverträglichkeit und Umweltverträglichkeit festgelegt.
6. Umsetzung
Die Umsetzung soll in Etappen erfolgen und durch die Impulsgruppe sichergestellt sein.
7. Kooperative Implementation
Die städtischen Behörden beziehen bei der Fortentwicklung rechtlicher Grundlagen die in Zusammenarbeit mit den Beteiligten entwickelten Konzepte ein.

Konstituierender Bestandteil der Absichtserklärung ist auch das Entwicklungskonzept für Zürich West. Das Konzept enthält absichtlich keine arealweisen Differenzierungen. Es umfasst das entwicklungspolitische Leitbild, die quantitativen Eckwerte der Bodennutzung sowie die Qualitätsansprüche in den Bereichen Städtebau, Freiraum, Wohnen, Arbeiten und Verkehr.

Entwicklungskonzept

Die „städtebaulichen Prinzipien“ des Entwicklungskonzeptes Zürich West sind im nachfolgenden Kapitel als die „Merkmale und Bausteine“ der Planung bezeichnet, da sie im Zusammenhang mit dem Freiraumkonzept und Verkehrskonzept als tragender Teil der kooperativen Planung bezeichnet werden können.

Dieses Entwicklungskonzept wurde durch die „Leitlinien für die planerische Umsetzung“ vom Oktober 2001 durch das Hochbaudepartement Zürich verfeinert und stellt eine Ergänzung des Entwicklungskonzeptes 2000 dar, eine Konkretisierung und Handlungsanweisung mit dem Zweck

- Mittel für die Koordination innerhalb der Verwaltung und den privaten Grundstückseigentümern zu sein
- Den Ist-Zustand festzuhalten
- Die wünschenswerte Entwicklung darzustellen

Diese sind Ergebnis der kooperativen Planung, die mit der Verquickung der neuen Bau- und Zonenordnung (BZO) (vgl. Anlage 8.3¹⁹), die am 4.4.2001 vom Gemeinderat beschlossen wurde, sowie der Regionalen Richtplanung der Stadt Zürich, 2000, sowie dem Kommunalen Verkehrsplan, der noch nicht beschlossen ist, festgeschrieben wurden.

Die Ergebnisse wurden in Plänen und Texten zusammengefasst und in folgenden Kategorien formuliert, wobei die perspektivischen Pläne in der Anlage angeführt sind und die Bestandsaufnahmen lediglich als Entscheidungsgrundlage für urbanes, lebendiges Wachstum dienen²⁰:

- Erdgeschossnutzungen (Bestandsaufnahme)
- Wohnnutzungen (Bestandsaufnahme)
- Inventar
- städtebaulich, architektonisch prägender Bauten und Räume (Bestandsaufnahme)
- Vernetzung und ökologischer Ausgleich (Perspektive)
- Baumkonzept (Perspektive)
- Langsamverkehrsnetz (Bestand + Perspektive)
- Motorisierter Individualverkehr (Perspektive)
- Öffentlicher Verkehr (Bestand + Perspektive)
- Gestaltung. Erläuterungen zu den Plänen und Konzepten (Perspektive) Planungsinseln, Verkehrsräume, Übergeordnete Freiräume

Zur Verwirklichung kurzfristiger Projekte nimmt sich die aus dem Stadtforum hervorgegangene „Impulsgruppe zur Aufwertung von Zürich West“ an. Sie umfasst Vertreter der Stadt, des Kantons, der Quartiere und Bevölkerung, wie auch der Wirtschaft und der Grundeigentümer.

Planungen der Phase 2 und 3 am Beispiel des Maag-Areals

Die erste Phase, die Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes, ist im Grundsatz abgeschlossen. Verfeinerungen und Konkretisierungen sind weiterhin möglich, aber die Eckwerte stehen. Die Phasen B und C sind arealbezogen und überschneiden sich im Gebiet. Hier, zum Beispiel am Maag-Areal, ist die Phase des räumlichen Konzeptes abgeschlossen, die Sonderbauvorschriften²¹ sind in Erarbeitung. Es wird bald in die Umsetzung, in die Entwicklung der einzelnen Projekte gehen (Phase C).²²

Bei der Entwicklung des Maag-Areals wurde zunächst die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Grundeigentümern geklärt und in der Folge ein Wettbewerb ausgeschrieben.

Die kooperative Entwicklungsplanung bildete die Grundlage für den geladenen Studienauftrag an mehrere namhafte Architekturbüros, den die Grundeigentümer Maag und Coop 1999-2000 zusammen mit der Stadt Zürich durchführten. Es ging nicht darum, einzelne Gebäude zu entwerfen, sondern aus dem Bestehenden ein neues Stück Stadt zu entwickeln mit einer neuen Identität. Nach einer zusätzlichen Weiterbearbeitungsrunde haben sich die Auftraggeber im Oktober 2000 entschieden, das Projekt des Basler Architekturbüros Diener&Diener weiterzuverfolgen.

Hauptziel der Umstrukturierung ist die intensive, urbane Nutzung des Areals mit Schwerpunkt Dienstleistungsnutzung (Nähe S-Bahnhaltestelle) und neben Service-/Infrastrukturnutzungen auch Wohnnutzung. Ein weiteres Hauptziel ist die Schaffung eines Ortes mit hoher städtebaulicher Qualität und Schaffung einer Identität stiftenden Ortes im ehemaligen Industriegebiet Zürich West. Ein drittes Ziel besteht darin gleichzeitig genügend Frei- und Grünraum für diesen Bereich zu schaffen.²³

Der Plan (vgl. Abb. 35) zeigt die etappenweise Annäherung an die zukünftige Entwicklung. Die Eigentumsverhältnisse bilden die Grenzen der einzelnen Baufelder. Vorgestellt werden unterschiedliche Szenarien für die verschiedenen Teilgebiete. Jedes Gebiet erhält im Sinne eines Leitbildes einen Satz von verbindlichen Regeln. Planerische Festlegungen betreffen zum Beispiel die Nutzungsverteilung, die Gebäudetypologie, Größe, Lage und Höhe der Baukörper oder die Art der Dächer, ob extensiv begrünt oder mit Dachgärten.



Abb. 35: Lageplan Maag-Areal²⁴

Eine Prämisse in der Umsetzung wird es sein, eine hohe Flexibilität über einen möglicherweise langen Planungs- und Realisierungshorizont zu gewährleisten. Mit großer Wahrscheinlichkeit wird das Bauen auf dem Areal mit Sonderbauvorschriften geregelt werden. Die Anforderungen sind in jedem Fall enorm, das Regelwerk muss unterschiedliche Interessen abdecken, die der Grundeigentümer, der zukünftigen Nutzer, sowie die übergeordneten Stadtinteressen der Öffentlichkeit.²⁵

8.4 Merkmale und Bausteine der Planung

8.4.1 Städtebauliche Prinzipien

Städtebauliche Prinzipien, Freiraumkonzept, Verkehrskonzept und Maßnahmenplan sind die konstituierenden Elemente, die der weiteren Planung und Realisierung die Richtung weisen.

Basis für die künftige Gestaltung von Struktur und Raum ist die gewachsene Prägung von Zürich West. Die Umsetzung der Ziele geschieht pragmatisch, setzt aber immer klare Akzente. 12 städtebauliche Prinzipien sollen die zukünftige Identität des Stadtteils Zürich West steuern²⁶:

1 Orthogonale Raster

Die rechteckige Bebauungsstruktur innerhalb der Einzelareale wird übernommen. Der orthogonale Raster legt sich großräumig über Limmat und Gleisanlagen. Die Mehrzahl der Bauten, Freiräume und Wegnetz bezieht sich auf diesen Raster.

2 Störung der Orthogonalität

Quer durch den rechteckigen Raster verlaufen die Spuren der früheren Industriegleise. Diese markante Störung der Orthogonalität ist an den angeschnittenen Baukörpern in Zürich West auffällig spürbar. Der bogenförmige Freiraum der ehemaligen Gleisanlagen soll als charakteristisches räumliches Element des Quartiers als Ganzes erhalten bleiben und - zu einem „Park“ umgestaltet - die einzelnen Areale miteinander verbinden.

3 Drei Ebenen

Neben dem Erdgeschoss (Ebene1) wirken in Zürich West mehrere Stadtebenen. Die Dachflächen der Großbauten (Ebene2) sind oft als Parkierungsflächen oder für die Anlieferung erschlossen. Unter dem Erdgeschoss entstehen - wie beim Bahnhof Hardbrücke, einem Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs - aber auch zukünftige Verbindungsanlagen (Ebene3). Die Transversalen der Bahn und der Straßenviadukte verleihen dem Quartier einen besonderen Charakter. Diese Durchquerungen sind räumlich durch schiefe Ebenen und Rampen miteinander verbunden.

4 Grosstrukturen

Die industrietypischen, großmaßstäblichen Baukörper in Zürich West bilden einen Kontrast zur Blockrandbebauung im östlich angrenzenden Quartier mit seinen kleinteiligen Wohneinheiten aus dem 19. Jahrhundert. Diese unterschiedlichen Maßstäbe werden zu einem neuen, zeitgemäßen Stadtcharakter verwoben.

5 Identitätsstiftende Räume

An bestimmten Stellen entstehen markante übergeordnete Freiräume. Sie haben ein identitätsstiftendes Potential. Je nach Nutzung und Bedeutung werden sie je so gestaltet, dass sie zu neuen unverwechselbaren Orten im Quartier werden. Ein Beispiel dafür ist der heutige Industriegleisbogen, der sich zu einem „Gleispark“ wandeln könnte.

6 Nischen

Zwischen den großmaßstäblichen Bauten finden sich kleinere Lücken, räumlich gefasste Nischen. Sie sind über ganz Zürich West verteilt. Durch ihre eher statische Charakteristik unterscheiden sie sich von den dynamischen schmalen Gassenräumen. Solche ruhigeren Orte sollen auch in Zukunft Teil des Quartiers sein.

7 Gassen

Schmale, hohe Straßenräume und Gassen bilden das Straßennetz zwischen Limmatraum und Gleisraum. Ihre Enden sind oft durch Hausfassaden gefasst. Diese Räume wirken dynamisch und leben durch ihre perspektivische Tiefe.

8 Hierarchisch übergeordnete Verkehrsräume

Die Einfallstrassen und Transversalen dominieren die Quartierwahrnehmung. Ihnen gilt eine besondere Aufmerksamkeit. Ihre jeweilige Charakteristik soll durch eine spezifische Gestaltung akzentuiert werden. Die Hardturmstraße soll mit einer großzügigen Freiraumgestaltung aufgewertet werden. Die Pfingst-weidstraße mit ihren städtebaulich markanten Fronten wird auf Fernwirkung und die Geschwindigkeit der in die Stadt einfahrenden Verkehrsteilnehmer ausgerichtet. Gleichzeitig soll sie aber auch den übrigen Benutzern gerecht werden.

9 Visuelle Ausblicke

Aus dem Stadtgebiet Zürich West heraus werden wenige, gezielte Ausblicke auf das Gleisfeld, auf markante Hochhäuser und auf die umliegenden Hügelzüge inszeniert. Dadurch wird die topographische Lage des Gebietes spürbar. Die Verbindung zwischen Limmatraum und Gleisraum soll mittels Blickachsen bis ins Innere des Areals spürbar sein.

10 Physische Vernetzung der Freiräume

Das heutige Gebiet lebt von der Einbettung in den Großraum zwischen Limmat und Gleisfeld. Deren Vernetzung soll noch verstärkt werden. Davon profitieren Menschen, Tiere und Pflanzen. Die charakteristischen Eigenarten des feuchten grünen Limmatraumes und des offenen trockenen Gleisfeldes sollen in die Gestaltung der Freiräume miteinbezogen werden.

11 Öffentlichkeit in Innenräumen

In großmaßstäblichen Bauten können künftig öffentliche Räume, Plätze und Wege eingerichtet werden. Damit wird die Durchlässigkeit des Gebietes und die „Effektivität“ des Feinerschließungsnetzes auf eine attraktive, quartierspezifische Weise erhöht.

12 Durchgehende Erdgeschosebene

Die inneren Erschließungen sind wo immer möglich ohne Randsteine und Kanten auszubilden. Straßenräume und Plätze dehnen sich von Fassade zu Fassade aus. Die inneren Erschließungen sind als Raumfolgen und Raumepisoden mit wechselnder Charakteristik ausformuliert. Die Straßenräume werden als Aufenthalts- und Erlebnisräume ausgestaltet. Sie bilden einen integralen Teil des Freiraumkonzeptes, das unter anderem Platzgestaltungen, Oberflächenbeschaffenheiten, Bepflanzungs- und Beleuchtungskonzepte beinhaltet.

8.4.2 Projektorientierte Stadtplanungsstrukturen

Wie schon in den oberen Kapiteln beschrieben, wurde die aus dem Stadtforum gegründete „Impulsgruppe zur Aufwertung von Zürich West“ mit der Bearbeitung kurzfristig zur Verwirklichung stehender Projekte vertraut. Sie umfasst Vertreter der Stadt, des Kantons, der Quartiere und der Bevölkerung, wie auch der Wirtschaft und der Grundeigentümer.

Gleichzeitig ist hervorzuheben, dass die Umsetzungsstrategien innerhalb der Verwaltung projekt- und handlungsorientiert gestaltet werden können. Durch eine departments- und ämterübergreifende Arbeitsgruppe, die durch eine verantwortliche GebietsmanagerIn geleitet wird, ist rasches und qualitativvolles Arbeiten ermöglicht worden. Die Arbeitsgruppe hat dabei die Aufgabe, die Umsetzungsprojekte der Stadt und der Grundeigentümer im Hinblick auf die Ziele des Entwicklungskonzeptes zu koordinieren, zu informieren, zu steuern und weiterzuplanen. Das geplante Einsetzen eines department-übergreifenden Entscheidungsgremiums für die Entwicklungsgebiete (StadträtInnen und ChefbeamtenInnen) wird diese projektorientierten Bestrebungen weiter unterstützen.²⁷

¹ vgl. Hochbaudepartement der Stadt Zürich – Amt für Städtebau (Hsg.) (2000): Entwicklungskonzept Zürich West, Kooperative Entwicklungsplanung, Broschüre, Generelle Zielsetzungen, Zürich

² vgl. Stadt Zürich (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich, S. 1

³ eigene Darstellung, daten entnommen aus: Hochbaudepartement der Stadt Zürich - Amt für Städtebau (Hsg.) (2001): Entwicklungskonzept Zürich West, Abb. „Abläufe und Beteiligte“, S. 1

⁴ Arras, H.E./Keller, D.A. (1996): Stadtforum Zürich – Ziele, Aufbau, Vorgehen, Grundsätze – Ein Ort für offene und öffentliche Erörterungen von zentralen Entwicklungsfragen der Stadt Zürich

⁵ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 13

⁶ Arras, H.E./Keller, D.A. (1996): Stadtforum Zürich – Ziele, Aufbau, Vorgehen, Grundsätze – Ein Ort für offene und öffentliche Erörterungen von zentralen Entwicklungsfragen der Stadt Zürich

⁷ Quelle: Mitglieder des Stadtforums, in: Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 49

⁸ Quelle: Stadtform Zürich, in: Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 1

⁹ Quelle: Das Stadtforum, in: Stadt Zürich (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich, S. 1

¹⁰ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 14

¹¹ Quelle: Der Weg des Forums, in: Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 34

¹² vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich, S. 15

¹³ Quelle: Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich, S. 2, Darstellung 4

¹⁴ Quelle: Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich

¹⁵ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich, S. 4

¹⁶ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich, S. 9

¹⁷ Quelle: Mitwirkende in der Phase A der Entwicklungsplanung Zürich West, in: Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Zürich, Anhang

¹⁸ Identität und Raum; Planung und Hintergründe zu Maag-Areal-Plus, in: Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Werkstatt West, Zeitung zur Ausstellung Werkstatt West des Amtes für Städtebau, 21.8-23.11.2001, Zürich, S. 13

¹⁹ Quelle: Zonenplan, in: Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Entwicklungskonzept Zürich West, Leitlinien für die planerische Umsetzung, Zürich, S. 14-21

²⁰ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Entwicklungskonzept Zürich West, Leitlinien für die planerische Umsetzung, Zürich, S. 14-21

²¹ zur Konkretisierung der Planung stehen das Instrument der Sonderbauvorschriften, die mehr in konzeptioneller und textlicher Weise die Bebauung regelt, oder der Gestaltungsplan, der in planlicher Form die Bebauung und der Formen bezeichnet. Die Sonderbauvorschriften sind dabei etwas flexibler was die genaue bauliche Struktur betrifft.

²² vgl. Angaben von Frau Nica Pola, Baudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich, 16.02.2002.

²³ vgl. Planungsgemeinschaft der Grundeigentümer, Amt für Städtebau der Stadt Zürich (Hsg.) (2002): Maag-Areal plus, Bericht nach Art. 47 RPV. Teil 1 Raumplanung, Ziele der Planung, Zürich, S. 6

²⁴ Quelle: Maag-Areal Plus, Diener+Diener Architekten, in: Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Werkstatt West, Zeitung zur Ausstellung Werkstatt West des Amtes für Städtebau, 21.8-23.11.2001, Zürich, S. 14

²⁵ vgl. Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Werkstatt West, Zeitung zur Ausstellung Werkstatt West des Amtes für Städtebau, 21.8-23.11.2001, Zürich, S. 14

²⁶ vgl. Hochbaudepartement der Stadt Zürich – Amt für Städtebau (Hsg.) (2000): Entwicklungskonzept Zürich West, Kooperative Entwicklungsplanung, Broschüre, Generelle Zielsetzungen, Zürich

²⁷ vgl. Angaben von Frau Nica Pola, Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich, 16.02.2002

Mitglieder des Stadtforums Zürich + 2 Empfehlungsschreiben
Quelle: Mitglieder des Stadtforums. Aus: Stadt Zürich (Hsg.): Stadtforum Zürich. Schlussbericht. Zürich 1997. S. 49.

Mitglieder des Stadtforum Zürich

| | | |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bank 1: Bewohnerinnen und Bewohner | Esther Bosshardt Walter Kleiner Wolf Kory Dorothea Rios Alice Scheidegger | Anwohnergruppe Hard West Quartierverein Altstetten Arbeitskreis 5 Grunau-Quartier Pro Langstrasse |
| Bank 2: Expertinnen und Experten | Dr. Lukas Bretschger Dr. Joan Davis Ellen Meyrat-Schlee Prof. Martin Rotach Prof. Dr. Roland W. Scholz | Ökonomie Ökologie Soziologie Verkehr Umweltnaturwissenschaften |
| Bank 3: Gesellschaftliche Gruppierungen | Daniela Berta Regula Hagmann Katie Lange Dr. Maud Lebert Ursula Lienhard | Familien Jugendliche Schulkinder Ausländerinnen und Ausländer Ältere Menschen |
| Bank 4: Wirtschaft | Hans Diem Reinhard Giger Heinz Specker Monika Spring-Gross Peter Valär | Gewerbeverband SKA, Schweizerische Kreditanstalt Technopark Gewerkschaftsbund Industrie-Verband Zürich |
| Bank 5: Städtische Verwaltung | Dr. Marcel Bébié Prof. Richard Heierli Hans-Rudolf Rüegg Dr. Mathilde Schulte-Haller Peter Stünzi | Polizeidepartement Tiefbauamt Stadtbaumeister (bis 7. Forum) Soziokultur Gartenbau- und Landwirtschaftsamt |
| Bank 6: Umland und Kanton | Bernadette Breitenmoser Franz Eberhard Dr. Christian Gabathuler Rita Geistlich Urs Meier | Regionalplanung Zürich und Umgebung Schweizer Stadt Kanton Zürich Region Limmattal Region Glattal |
| Bank 7: Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer | Wernfried Andres Robert E. Gubler Heinz Oetiker Peter Schmid Konrad Tschopp | Sulzer-Escher Wyss AG VZI, Vereinig. Zürcher Immobilienfirmen Zürcher Kantonalbank ABZ, Allg. Baugenossenschaft Zürich Migros |
| Bank 8: Stadtentwicklungskommission | Prof. Dr. Willy Furter Karl Gafner Esther Maurer Niklaus Scherr Prof. Dr. Werner Sieg | Gemeinderat Gemeinderat Gemeinderätin Gemeinderat Gemeinderat |
| Leitung | Dr. Donald A. Keller, Prozessmanagement Dr. Hartmut E. Arras, Moderation | Regionalplanung Zürich und Umgebung Syntropie – Stiftung für Zukunftsgestaltung |
| Lenkungsgruppe | Peter Güller Richard Heim Prof. Benedikt Huber Prof. Dr. Heidi Schelbert-Syfrig Brigit Wehrli-Schindler | synergo Hochbauamt Stadt Zürich em. Professor ETH Wirtschaftsforschung, Universität Zürich Soziologin |
| Sekretariat | Fernando Fullana | Präsidialdepartement Stadt Zürich |
| PR-Beauftragte | Regula Schwarzenbach | |

Empfehlung des STADTFORUM ZÜRICH

Kooperatives Verfahren

'STADTFORUM - Aktion Aufwertung Limmatraum'

Das STADTFORUM ZÜRICH hat sich an seiner 5. Sitzung am 17.01.1997 mit dem Vorschlag für ein Kooperatives Verfahren im Limmatraum beschäftigt. Die Idee zu diesem Verfahren entstand während der vorangegangenen Sitzung.

Das Kooperative Verfahren 'STADTFORUM - Aktion Aufwertung Limmatraum' hat als langfristiges Ziel, das Gebiet zwischen SBB-Trassé und Limmat im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung aufzuwerten.

Kurzfristig soll dies durch erste Massnahmen im öffentlichen Raum und auf privaten Flächen erreicht werden, welche die Bereiche Grünplanung, Kultur und marktfähigen Wohnungsbau umfassen.

Ziel, Konzept und Umsetzung der Massnahmen zur Aufwertung des Limmatraums sind Gegenstand eines Kooperativen Verfahrens. An diesem Verfahren sind Stadt und Kanton Zürich, Unternehmen, Grundeigentum und die Öffentlichkeit im Gebiet aufgefordert, sich zu beteiligen.

In einer ersten Phase sollen bis 1998 vor allem eine Gartenausstellung und Massnahmen kultureller Art durchgeführt werden.

Das STADTFORUM unterstützt diesen Vorschlag einstimmig. Es empfiehlt für das weitere Vorgehen

1. rasch eine konstituierende Sitzung durch die Leitung des Forums einzuberufen,
2. bis zum Abschlussforum die Machbarkeit des Vorschlags abzuklären,
3. über den Stand der Abklärung jeweils in kommenden Foren zu berichten,
4. auf dem Abschlussforum das Ergebnis der Machbarkeit vorzustellen und
5. bei einem positiven Ergebnis der Abklärung der Machbarkeit unmittelbar mit der Umsetzung von Massnahmen zu beginnen.

Das STADTFORUM empfiehlt dem Stadtrat und dem Gemeinderat von Zürich, den Vorschlag für das Kooperative Verfahren 'STADTFORUM - Aktion Aufwertung Limmatraum' zu fördern, politisch zu unterstützen und sich an diesem Verfahren zu beteiligen.

Leitung
Dr. Donald A. Keller
BZU Zürich
TEL 01 261 36 36
FAX 01 422 34 36
Dr. Hartmut E. Arras
Syntronic Basel
TEL 061 261 94 25
FAX 061 261 97 27

stadtforum zürich
c/o Regionalplanung
Zürich und
Umgebung (BZU)
Postfeldstr. 329
CH-8008 Zürich

Zürich, 17. Januar 1997

Für das STADTFORUM ZÜRICH


Dr. Donald A. Keller


Dr. Hartmut E. Arras

Herr Dr. D.A. Keller
Technischer Leiter der RZU
Seefeldstrasse 329
8008 Zürich

zuhanden des Stadtforums

**Empfehlung des Stadtforums Zürich «Kooperatives Verfahren – Aktion
Aufwertung Limmatraum»**

Sehr geehrte Damen und Herren

Auf meinen Antrag hin hat der Stadtrat an seiner letzten Sitzung über die Empfehlung beraten, die Sie an der 5. Sitzung des Stadtforums einstimmig unterstützt haben. Mit Genugtuung kann ich Ihnen mitteilen, dass der Stadtrat Ihren Vorschlag für ein kooperatives Verfahren im Limmatraum positiv aufgenommen hat: Er ist bereit, die Aktion zu fördern, politisch zu unterstützen und sich an diesem Verfahren zu beteiligen. An der konstituierenden Sitzung wird die Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Stadträtin Kathrin Martelli, teilnehmen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung an den verschiedenen Bereichen des Projekts werden danach bestimmt.

Die Bereitschaft des Stadtrates schliesst grundsätzlich das finanzielle Engagement ein. Er möchte jedoch vor einem entsprechenden Beschluss zuerst einen Überblick über die Bedürfnisse und die Eigenleistungen der Beteiligten gewinnen. Freilich muss ich an dieser Stelle auf das soeben vom Gemeinderat bewilligte Budget der Stadt Zürich für das laufende Jahr hinweisen; es sieht für die Aufwertung des Limmatraums keine Mittel vor. Die Signale für die wohlwollende Prüfung eines Nachtragkredits durch das Parlament scheinen mir jedoch nicht ungünstig zu sein.

Mit freundlichen Grüssen


Stadtpräsident Josef Estermann

7. Februar 1997

Mitwirkende in der Phase A der Entwicklungsplanung Zürich West
Quelle: Mitwirkende in der Phase A der Entwicklungsplanung Zürich West. Stadt Zürich (Hsg.): Kooperative
Entwicklungsplanung Zürich West. Synthesebericht. Zürich 1999. Anhang.

Anhang

Mitwirkende in der Phase A der Entwicklungsplanung Zürich West

| Grundeigentümer | Stadtvertreter | Planungsteams | Experten |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| COOP Zürich Werner Frey Peter Saner | Hochbaudepartement Stadtrat Dr. Elmar Ledergerber Dr. Felix Christen | Ernst Basler&Partner, Max Dudler, Zürich/Berlin Jürg Bösch Max Dudler Wilhelm Natrup | André Allemand Basler&Hofmann AG Zürich Riek Bakker BVR Utrecht |
| Friedr. Steinfels AG Madelaine-Claire Levis | Amt für Städtebau Franz Eberhard* Theresa Gürtler Richard Heim Regula Lüscher Gmür | Office for Metropolitan Architecture (OMA) Rotterdam Donald van Dansik Evert van der Zee | Astrid Keers Koop van Zuid, Rotterdam |
| Genossenschaft Migros Zürich Rolf Hauri Alex Rüegg | Fachstelle für Stadtentwicklung Brigit Wehrli* | Morger & Degelo AG / Kerez, Basel und Zürich Christian Kerez Meinrad Morger | Eugene Randag Peter Trimp MDC Gouda |
| Hardturm Immob. AG Vincent Albers* Georges Obermayer | Gartenbau- und Landwirtschaftsamt Paul Bauer* Francis Rossé | | Dr. Jürg Signist Ehret&Partner, Zürich |
| Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich Thomas Stocker | Tiefbauamt, Verkehrsplanung Ruedi Ott* | | Prof. Christian Stern, Landschaftsarch. Küsnacht |
| Maag Holding Samuel Gartmann* Maag Zahnrad AG Peter Valär | Umweltschutzfachstelle Ruedi Eggli | | René Stoos, arch BSA Brugg |
| Sulzer-Escher Wyss AG Renato Weilenmann* | VBZ Peter Stirnemann | | |
| Technopark Immob. AG Heinz Specker | Kantonsvertreter | | |
| Toni Milch AG Hugo Stalder | Amt für Raumplanung und Vermessung des Kantons Zürich Felix Blindenbacher | * Mitglieder der Task Force | |
| Projektkoordination, Moderation: Peter Güller*, Synergo, Zürich Franz Eberhard*, AFS | | Unterstützung: Michael Güller, Antonios Kipouros, Synergo, Zürich Walter Schenkel, Institut für Politikwissenschaft, Uni Zürich | |

Seitens der Stadt eingebrachte zusätzliche Diskussionsunterlagen

- Fachstelle für Stadtentwicklung: Nutzungsanalyse Entwicklungsgebiet "Zürich West" - Bereich Wohnen (wüest&partner 1998)
- Amt für Städtebau: Zonierung und Folgekosten (Ernst Basler+Partner AG 1998).
- Fachstelle für Stadtentwicklung: Stadtentwicklung Zürich West: Nachhaltigkeit als Bestandteil der Qualitätssicherung (R. Stulz, INTEP 1998).
- Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung: Hardturmreal Zürich West, Grobabschätzung des Gesamtverkehrsaufkommens aufgrund des Nutzungskonzepts der Hardturm Immobilien AG (Basler & Hofmann, 1998).
- Gartenbau- und Landwirtschaftsamt: Planung Zürich West, Freiraumkonzept (Metron AG, 1999)

Entwicklungskonzept Zürich West. Oktober 2001.

Plan Zürich West Übersichtsplan

Plan Zürich West Spezialplanungen

Plan Zürich West Vernetzungen und Ökologischer Ausgleich

Plan Zürich West Planungsinself mit speziellen Orten

Quelle: Zonenplan. Aus: Stadt Zürich (Hsg.): Entwicklungskonzept Zürich West. Leitlinien für die planerische Umsetzung. Zürich Oktober 2001. S. 14-21.



1 : 10'000 / SEPTEMBER 2001

Gebäude im Bau oder fertiggestellt

- ① **Überbauung Hardturm West Kraftwerk I**
Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Sozialräume, Kindergarten/-hort
Architektur: Stücheli Architekten, Zürich in Zusammenarbeit mit Courvoisier + Bunzli Architekten, Zürich (Projektphase)
Bauherrschaft: Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk I
- ② **Überbauung Limmatwest I und II**
Wohnen und Arbeiten, Restaurants
Architektur: Kuhn Fischer Partner Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Guido Hager, Zürich
Bauherrschaft: Hardturm Immobilien AG / CS Pensionskasse / Halter AG / Stockwerkeigentümer
- ③ **Com.West**
Büro- und Geschäftshaus
Architektur: Kuhn Fischer Partner Architekten AG, Zürich
Bauherrschaft: Almada AG vertreten durch Hardturm Immobilien AG
- ④ **Mobimo Hochhaus**
Bürogebäude
Architektur: IE Industriebau - Engineering AG
Bauherrschaft: Mobimo Verwaltungs AG
- ⑤ **Steinfels-Areal**
Kino, Restaurant, Büros und Wohnen
Gestaltungsplan: Herzog Hubeli Comalini Architekten, Zürich
Architektur Cinemax: Schaublin + Teuwen Architekten, Zürich
Architektur Aufstockung Silo: Kaufmann van der Meer + Partner AG, Zürich, Architektur Perimeter J: Herzog Hubeli, Zürich / Meier und Steinauer, Zürich
Architektur Geschäfts- und Wohnhaus: Kuhn Fischer Partner Architekten AG, Zürich
Bauherrschaft: Zürcher Kantonalbank
- ⑥ **Schiffbau**
Theater, Restaurant, Bar und Jazzclub, Wohnen, Büros
Architektur: Ortner + Ortner Architekten, Wien
Bauherrschaft: Schauspielhaus AG
- ⑦ **Accor Hotels**
Novotel, Ibis, Etap
Architektur: Itten und Brechbühl, Bern und Zürich
Bauherrschaft: Accor Hotels
- ⑧ **Westpark**
Bürogebäude
Architektur: Itten und Brechbühl, Bern und Zürich
Bauherrschaft: MIAG Mutschler Immobilien AG
- ⑨ **Geschäftshaus Förlibuckstrasse**
Bürogebäude
Architektur: Roland Stierli + Partner AG
Bauherrschaft: Sturzenegger & Schiess AG

In Planung

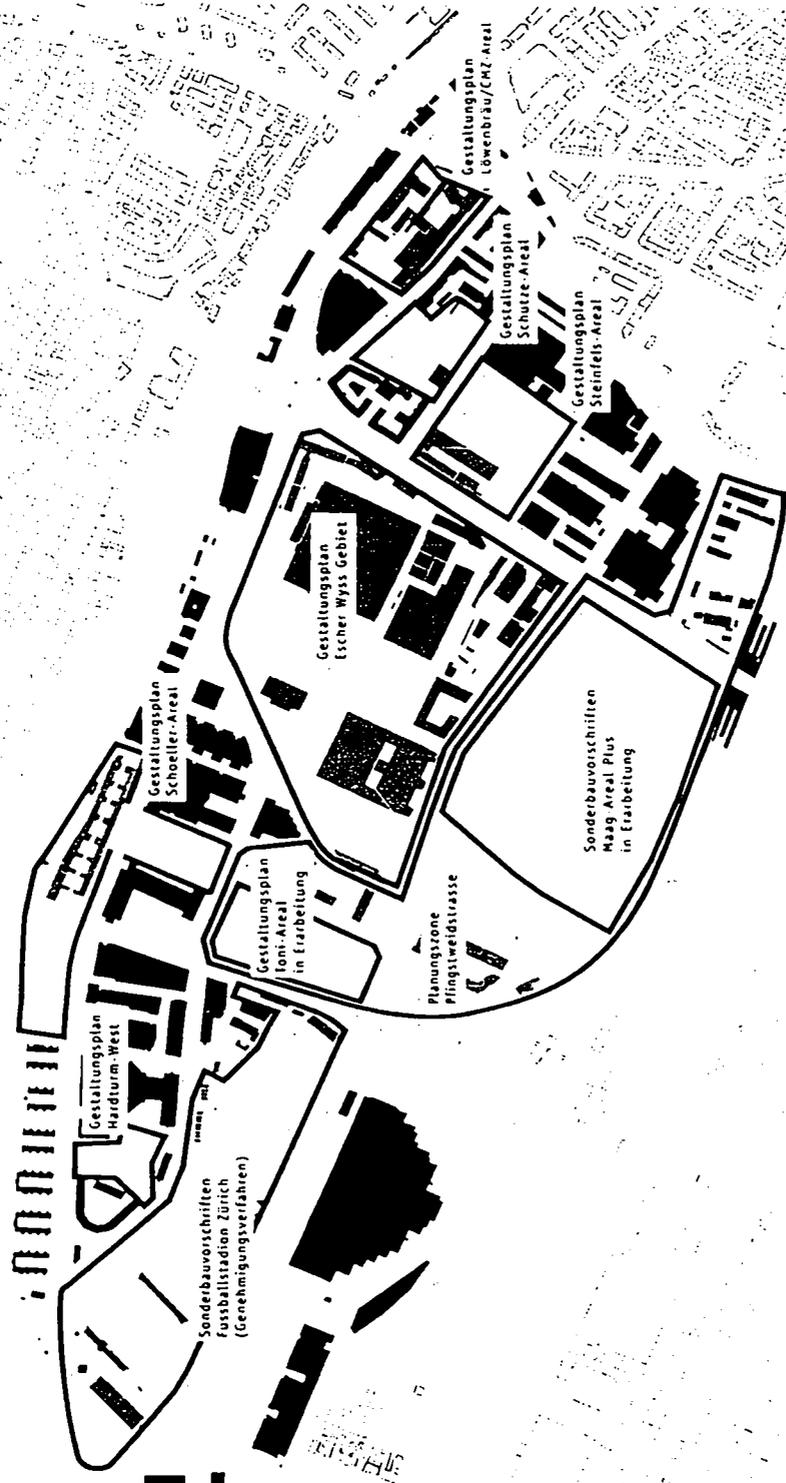
- ⑩ **Überbauung Puls5 (Giessereihalle)**
Läden, Dienstleistung, Wohnen und Büros
Architektur: Kyncl Gasche Parzer Architekten GmbH, Zürich
Bauherrschaft: SGI Schweizerische Gesellschaft für Immobilien Management AG
- ⑪ **Kunstsammlung**
Architektur: Rem Koolhaas, OMA
Bauherrschaft: Friedrich-Christian Flick
- ⑫ **Berufsschule Schütze-Areal**
Wettbewerb: 1993
Gestaltungsplan + Architektur: Bünzli Courvoisier Roserens Architekten, Zürich
Bauherrschaft: Kanton Zürich
- ⑬ **Müller-Martini-Areal**
Dienstleistung, Wohnen, Umgang mit best. Bausubstanz
Kooperatives Verfahren: Allreal AG mit 4 Teams, Begleitung Amt für Städtebau, Zürich
- ⑭ **Maag-Areal Plus**
Wohnen, Büros, Läden, Dienstleistungen
Wettbewerb: 1999
Architektur: Diener + Diener, Basel / E. & M. Boesch, Zürich
Bauherrschaft: Maag Immobilien AG, Welti Furrer, Coop.
- ⑮ **Toni-Areal**
Gemischte Nutzungen
Zur Zeit Ausarbeitung Gestaltungsplan durch Herzog Hubeli Comalini Architekten, Zürich
- ⑯ **H3 - Turmstadion-Areal**
Bauherrschaft: Credit Suisse, Hardturmimmobilien AG, Stadt Zürich
- ⑰ **Depot-VBZ**
Büro und Wohnen sowie Tramdepot
Wirtschaftlichkeits- und Machbarkeitsstudie: Theo Holz Architekten, Zürich
Bauherrschaft: VBZ und Amt für Hochbauten der Stadt Zürich

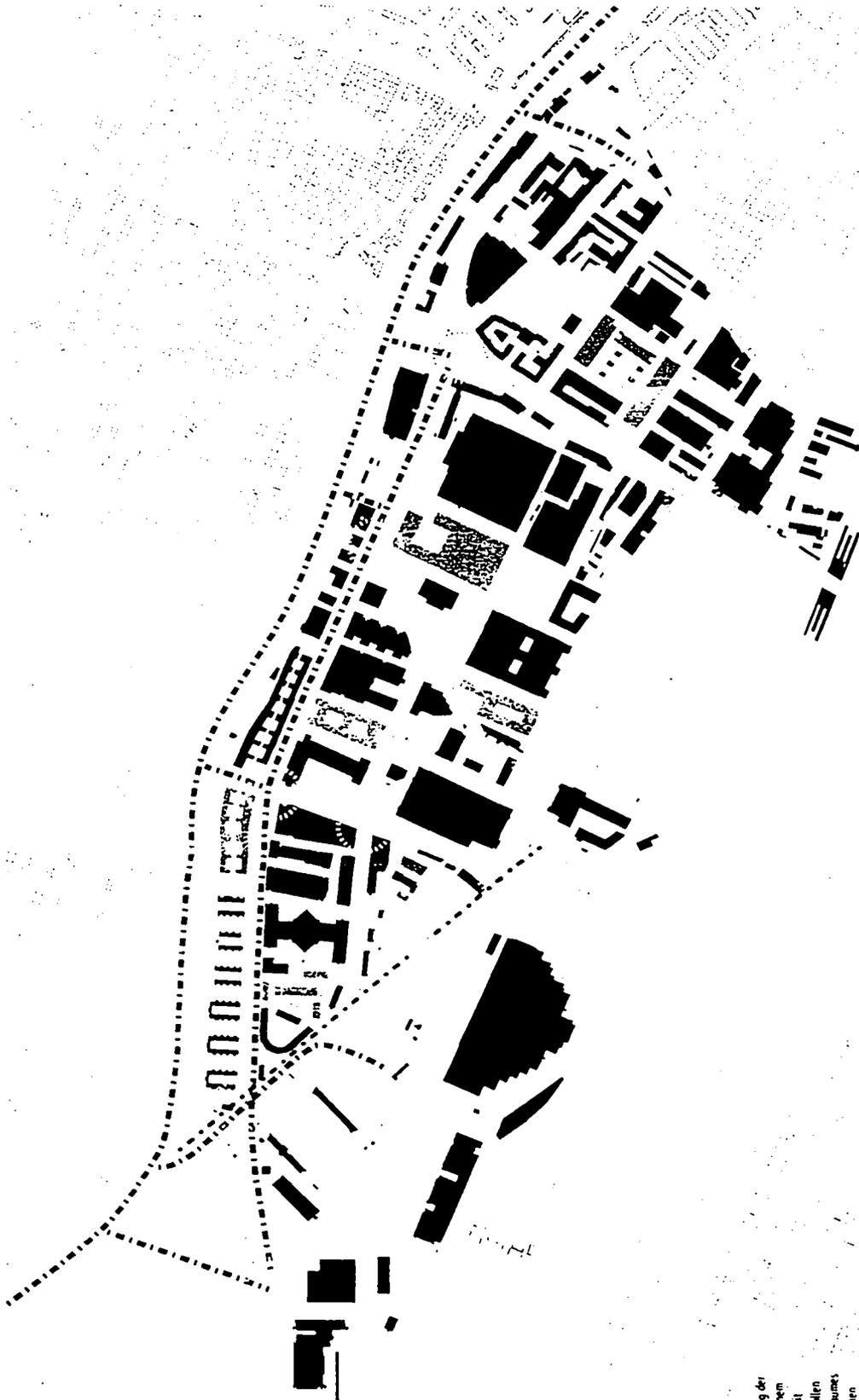
Projekte im Aussenraum

- ⑱ **Gleispark**
Projektleitung: Grün Stadt Zürich
Stand: Vorstudie in Erarbeitung
Studie: Suter, von Kariel, Wild AG, Zürich
- ⑲ **Limmatuferweg**
Projektleitung: Tiefbauamt der Stadt Zürich
Stand: Vorprojekt in Erarbeitung
Gestaltung: Rotzler Krebs Partner GmbH, Winterthur
Ing.: Basler & Hofmann AG, Zürich
- ⑳ **Limmatsteg**
Wettbewerb: 1993
Projektleitung: Tiefbauamt der Stadt Zürich
Stand: Projektentwicklung
Forschungsprojekt: EMPA
- ㉑ **Aufwertung Hardstrasse (kurzfristige Massnahmen)**
Projektleitung: Tiefbauamt der Stadt Zürich Fachstelle für Stadtentwicklung
Stand: Umsetzung kurzfristige Massnahmen
- ㉒ **Tramlinie 18 (inkl. Umgestaltung Pfingstweid-, Hard-, Argauerstrasse)**
Projektleitung: VBZ, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Stand: Vorprojekt in Erarbeitung
Ing.: Basler & Hofmann AG, Zürich
- ㉓ **Aufwertung Bahnhof Hardbrücke**
Projektleitung: Tiefbauamt der Stadt Zürich
Stand: Grundlagenbericht in Erarbeitung
- ㉔ **Umnutzung Eisenbahnviadukt**
Projektleitung: Verbindung: Grün Stadt Zürich
Projektleitung: Nutzung Bogen: Amt für Städtebau der Stadt Zürich
Stand: in Vorbereitung
- ㉕ **Turbinenplatz**
Gestaltung: ADR Architectes, Genf

Zukünftige Planungsgebiete

- ⑲ **Geroldareal**
vorgesehen ist Kooperative Planung mit GrundeigentümerInnen und Stadt Zürich
- ㉖ **Hartweg-Areal**
Planungsstudie: Henz Architekten, Zürich
- ㉗ **Möglicher Schulhausstandort**





Jedes Vorhaben soll dem städtebaulichen Prinzip "physische Vernetzung der Freiräume" Rechnung tragen. Die einzelnen Bausteine fügen sich zu einem vernetzten Ganzen zusammen (Vernetzung), wenn jeder Lebensraum mit einem gleichwertigen Lebensraum verbunden wird. Je nach Standort sollen zudem die charakteristischsten Eigenarten des feuchten grünen (Immaltraumes bzw. des noch zu öffnenden Herdengrabens oder des offenen Trockenen) Geistes in die Gestaltung der Freiräume miteinbezogen werden (ökologischer Ausgleich).

Vernetzung mittels Ruderalflächen

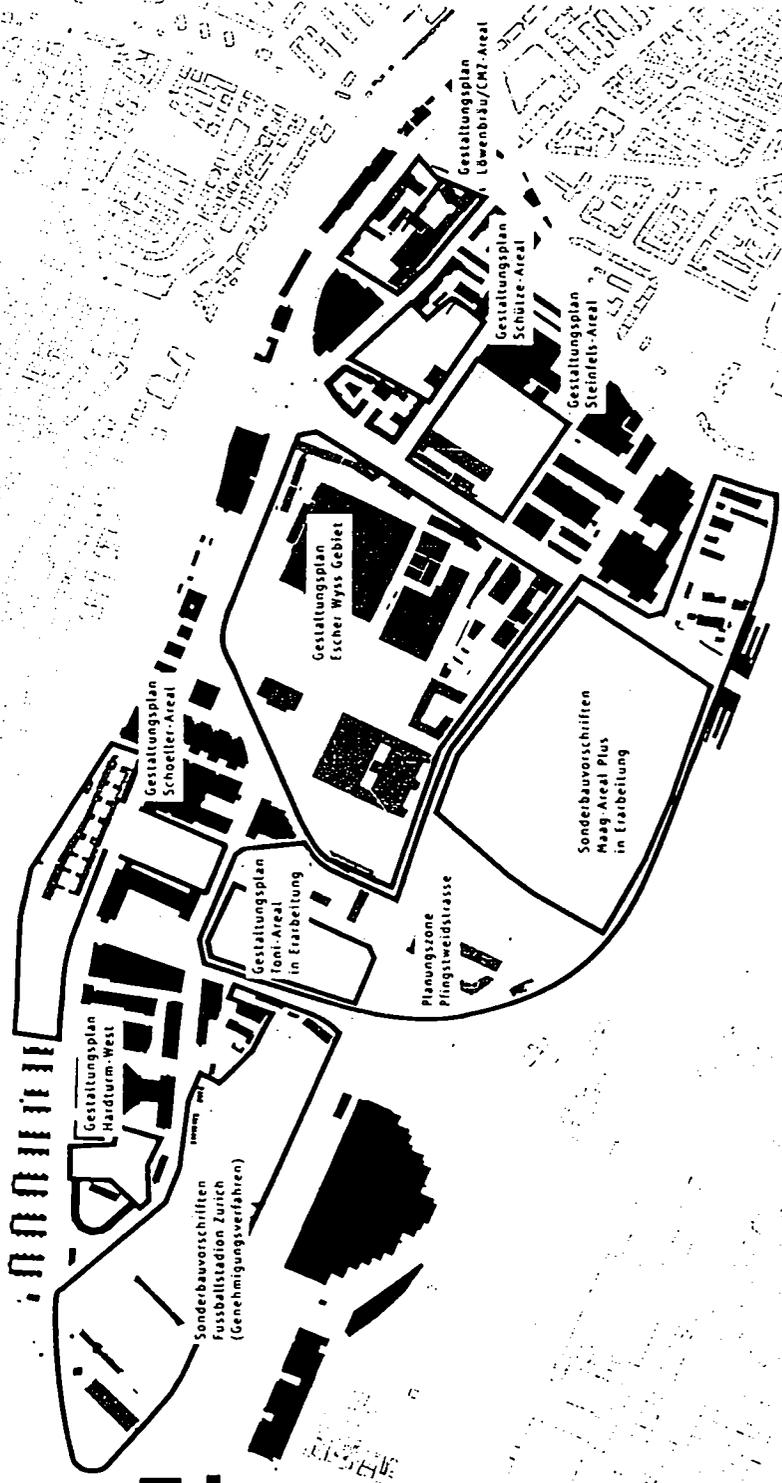
• • • Vernetzung mittels Hecken und / oder Blumenweiden

• • • Vernetzung mittels Bachhölzung (Lage noch zu klären)

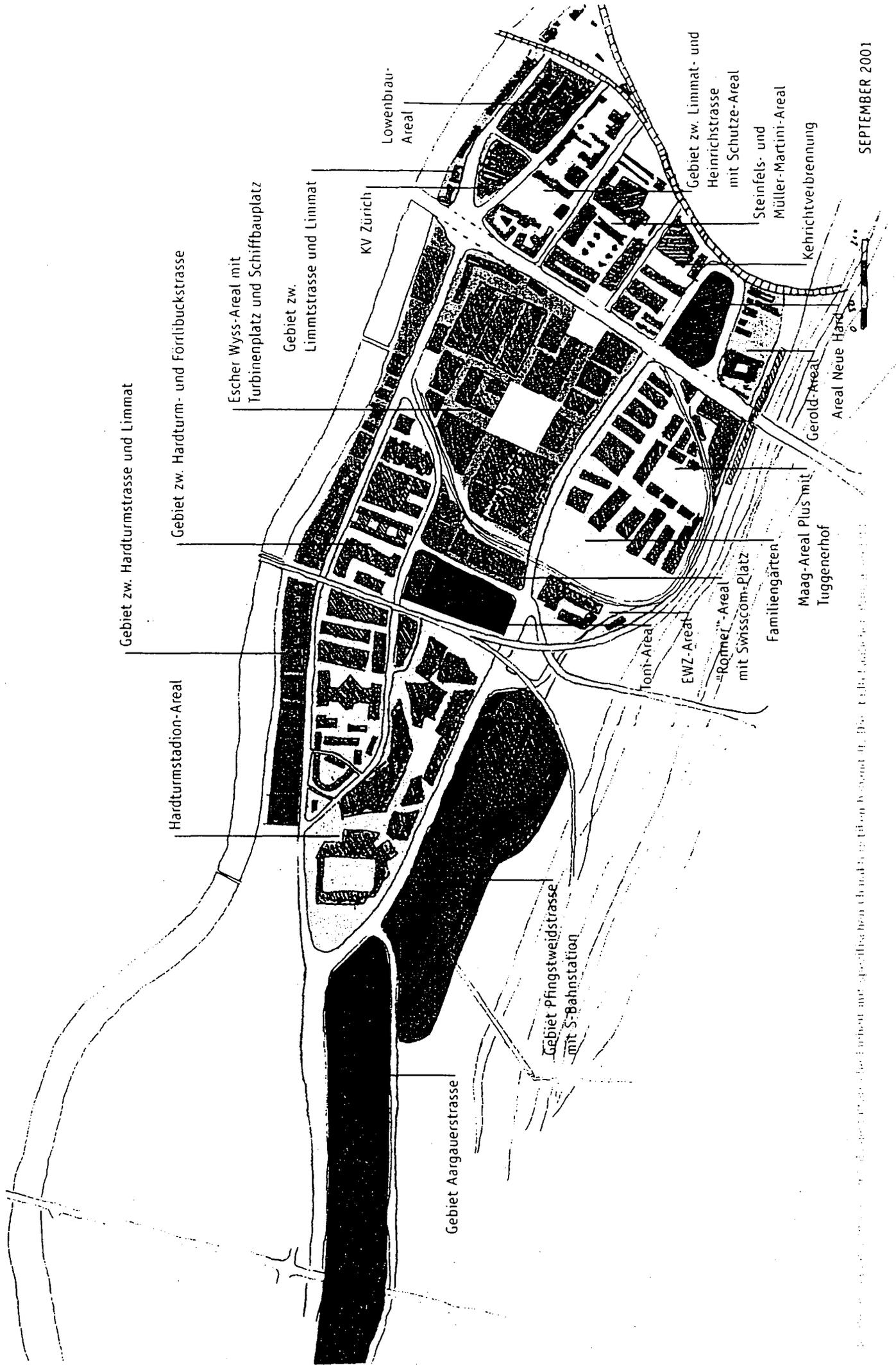
Ökologischer Ausgleich durch Ruderalflächen

Ökologischer Ausgleich durch Hecken und Blumenweiden

Barrierefreiheit reduzieren



PLAN 13 PLANUNGSINSELN MIT SPEZIELLEN ORTEN: ÜB RICHT



Die Beschriftungen sind entnommen aus dem Buch "Die Stadt Zürich" von Hans-Joachim Lauth, Zürich 1988, S. 100-101.