

TU

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN

DISSERTATION

URBANE VITALITÄT DURCH KONVERSION

Städtebauliche Projektentwicklung auf Brachflächen als stadtplanerische Herausforderung

Band 1

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 - IV
Inhalt	1 - 100
Literaturverzeichnis	101 - 109
Abbildungsverzeichnis	110
Anlagen	111 - 117

Zusammenfassung

Die Entstehung von Brachflächen und die damit verbundenen Konversionsaufgaben in der Stadtplanung sind ein Phänomen unserer Zeit, das besondere Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung mit sich bringt. Der Flächenumfang in den Städten ist so groß, dass in den meisten Fällen der mittelfristige Siedlungsflächenbedarf gedeckt werden könnte. Ausgangspunkt der Arbeit bildet die Feststellung planungsmethodischer Probleme im Umgang mit der städtebaulichen Integration dieser Flächen. Es stellt sich dabei die Frage, ob über die Planungspraxis hinausgehende, besondere Konversionsstrategien notwendig sind.

Im Zentrum der Arbeit steht die strukturierte Darstellung der Ursachen und Bedeutungen von Brachflächen für die Stadtentwicklung im Allgemeinen, sowie die Analyse ausgewählter Entwicklungsleitbilder und angewandter Planungsinstrumente im Speziellen. Untersucht wird u.a. die Bedeutung von Eigentümer- und Trägerschaft, Kooperationen in Planung und Entwicklung sowie neue Planungsmethoden. Ziel ist es, anhand von Fallbeispielen aktuelle Methoden der Projektentwicklung und Strukturveränderungen in der Stadtplanung aufzuzeigen.

Anhand einer Analyse gegenwärtiger Flächenpotentiale sowie urbaner Zielvorstellungen und Planungsgrundlagen wird zunächst eine grundsätzliche Ausgangssituation ermittelt. Es werden Daten von Flächen und Projekten in Österreich, Deutschland und der Schweiz gesammelt, Fallbeispiele ausgewählt und dokumentiert. Dabei geht man auf die besonderen Problemstellungen, Potentiale und Methoden der Planung ein. Ergebnis dieser Arbeit ist eine Aufstellung projektbezogener und projektübergreifender Entwicklungsstrategien und Planungsmethoden, die für die Konversion von Brachflächen notwendig sind.

Festgestellt wird, dass die Konversion von Brachflächen aufgrund der zunehmenden Bedeutung von Stadtumbaumassnahmen als eigenständige Arbeitsdisziplin in der Stadt verstanden werden kann. Kooperative Planung, Flächenmobilisierung, Marktorientierung, Erfahrungsaustausch, interkommunale Zusammenarbeit und gezielte Anwendung informeller und vertraglicher Planungsinstrumente sind zentrale Aufgabengebiete. Integration und Nachhaltigkeit sind dabei auf allen Ebenen Schlagworte stadtplanerischen Handelns.

Aufgrund der Flächengrößen und der Komplexität der städtebaulichen Rahmenbedingungen sind für die Konversion projektbezogene Organisationsstrukturen in der Stadtplanung, fundierte Kenntnis zu den Methoden der Projektentwicklung, kommunikative Fähigkeiten für ein konsensorientiertes Vorgehen notwendig. Dazu gehören insbesondere der geschulte Umgang mit Konzeptplanungs-, Partizipations- und Konfliktmitteilungsverfahren, sowie den Möglichkeiten der Vertragsregelung.

Summary

The emergence of derelict land and the consequent conversion tasks for city planners is a modern phenomenon that involves high potentials for a sustainable urban development. The available brownfield sites would be sufficient to cover the demand for midterm settlement areas in most cases. The starting point of this assignment is the identification of various problems for planning methods concerning the urban integration of such sites. In addition the issue whether further specific redevelopment strategies are necessary must be considered.

Furthermore the survey is aiming at a structured description including cause and impact of waste land on urban planning as well as at an analysis of selected redevelopment strategies and applied planning instruments. Among other things the impact of ownerships and sponsorships, of co-operations in planning and development as well as of new planning methods are examined. The assignment's intention is to identify current methods of project development and structural changes in city planning, on the basis of various case studies.

The initial situation was specified by analysing the actual availability of waste land, urban objectives and planning fundamentals. Data on sites and projects in Austria, Germany and Switzerland were collected, case studies chosen and documented more detailed. In doing so the assignment especially focuses on particular tasks, potentials and methods of planning. The survey's output basically contains a detailed description of project-orientated and cross-project development strategies and planning methods that are involved in the redevelopment of derelict land.

Due to the fact that urban replacements are gaining in importance, the conversion of brownfield sites can be considered as a self-contained discipline at work. Key tasks are co-operative planning, mobilisation of sites, inter-communal collaboration and the systematic application of informal and contractual planning instruments. In this connection integration and sustainability are of major importance for all levels of urban management.

Because of a complex framework in urban development and the great extend of waste land, project-orientated organisational structures in city planning, substantial knowledge of project development methods as well as communicative abilities are essential for redevelopment ventures. That includes particularly the utilisation of conceptual planning, participation and conflict communication methods as well as contractual regulation.

Inhaltsverzeichnis

Band I (Textband)

	Seite
1. Fragestellung und Vorgehensweise	
1.1 Ausgangspunkt und Fragestellung	1
1.2 Begriffsbestimmungen und Definitionen	2
1.3 Aufbau der Arbeit	4
2. Ausgangssituation	
2.1 Städtische Flächenpotentiale vor dem Hintergrund der Siedlungsdynamik	5
2.2 Strukturwandel und Entstehung von Flächenpotentialen	6
2.3 Einschätzung von Entwicklungspotentialen	9
2.4 Städtische Brachflächen als Herausforderung	12
2.5 Urbane Zielvorstellungen	13
2.6 Leitbilder zur Konversion	15
2.6.1 Die kompakte Stadt	16
2.6.2 Die Stadt der kurzen Wege	16
2.6.3 Die städtebauliche Nachhaltigkeit	17
2.7 Die gesetzlichen Planungsgrundlagen zur Konversion	18
2.7.1 Europäische Raumordnung	19
2.7.2 Österreichische Raumordnung	19
2.7.3 Deutsche Raumordnung	21
2.7.4 Schweizer Raumordnung	26
2.8 Wandel im Planungsverständnis	28
3. Datensammlung und Fallbeispiele	
3.1 Fragestellungen	35
3.2 Intention und Vorgehensweise	35
3.3 Projektsuche und Datensammlung	36
3.4 Auswahl der Fallbeispiele	43
3.5 Vertiefende projektbezogene Informationen	43
3.6 Zusammenfassungen der Fallbeispiele aus Band II	45
3.6.1 Deutschland Essen „Berliner Platz“	47
3.6.2 Freiburg „Vauban“	49
3.6.3 München „Messestadt Riem“	51
3.6.4 München „Zentrale Bahnflächen(M-L-P)“	53
3.6.5 Tübingen „Tübinger Südstadt“	55
3.6.6 Österreich Wien „KDAG“	57
3.6.7 Schweiz Baden „Baden Nord“	59
3.6.8 Zürich „Zürich West“	61
4. Problemstellungen, Potentiale und Methoden der Konversion	
4.1 Problemstellungen der Konversion	64
4.1.1 Nutzungsverlust und Strukturveränderungen	65
4.1.2 Größe und Lage der Konversionsfläche	65
4.1.3 Altlasten und Kontaminationen	65
4.1.4 Imageschäden	65
4.1.5 Spekulationen und Eigentümerverhältnisse	66
4.1.6 Knappe kommunale Finanzmittel	66
4.1.7 Öffentlicher Widerstand	67

4.1.8	Planungsunsicherheit und politische Uneinigkeit	67
4.1.9	Bedeutung der Trägerschaft	67
4.2	Potentiale der Konversion	69
4.2.1	Chancen für die Siedlungsentwicklung	69
4.2.2	Chancen für die Nachhaltigkeit und Nutzungsmischung	70
4.2.3	Chancen für Kooperationen	72
4.3	Methoden der Konversion	73
4.3.1	Situation und Handlungsfelder	73
4.3.2	Projektorientierter Planungsprozess	76
4.3.3	Projektbezogene Planungsmethoden	80
4.3.3.1	Konzeptplanungsverfahren	81
4.3.3.2	Partizipationsverfahren	82
4.3.3.3	Konfliktmittlungsverfahren	85
4.3.3.4	Public-Private-Partnership (PPP)	87
4.3.3.5	Projektbezogene Vertragsregelungen	88
4.3.3.6	Der neue Stadtumbauvertrag	89
4.4	Projektübergreifende Planungsmethoden	90
4.4.1	Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	90
4.4.2	Projektbezogener Erfahrungsaustausch	91
4.4.3	Kommunale Flächenkataster und -mobilisierung	92
4.4.4	Strategische Städtensetze und die regionale Bedeutung der Konversion	92
5. Resümee		
5.1	Schlussfolgerungen für die Stadtplanung	97
5.2	Offene Fragen	99
6. Literaturverzeichnis		101
7. Abbildungsverzeichnis		110
8. Anlagen		111
8.1	Leitfadeninterview	112
8.2	Interviewliste	113
8.3	Vertiefendes Projektinterview	114
8.4	Interviewliste	116
8.5	Lebenslauf	117

1. Fragestellung und Vorgehensweise

1.1 Ausgangspunkt und Fragestellung

Seit Studienbeginn liegt mein besonderes Interesse in der Auseinandersetzung mit stadtplanerischen Problemstellungen und den Tendenzen der nachhaltigen Stadtentwicklung. Im Laufe meiner beruflichen Tätigkeit als Architekt und meiner Mitarbeit in der Stadtplanung Innsbruck, sah ich mich mit Konversionsaufgaben konfrontiert, die sich als besondere Herausforderung darstellten. Ich stellte dabei einen Mangel an brauchbaren Arbeitsunterlagen fest, was mir den Anlass gab, im Rahmen des Doktoratstudiums, die Problemstellungen und Planungsgrundlagen der Konversion strukturiert aufzuarbeiten und deren Bedeutung zur Diskussion zu stellen.

Zu Beginn stand die Feststellung, dass Brachflächen und die damit verbundenen Konversionsaufgaben in der Stadtplanung ein Phänomen unserer Zeit sind und eine besondere Chance zur nachhaltigen Stadtentwicklung bilden. Wirtschaftlicher und politischer Strukturwandel einerseits, Prognosen für stagnierenden Bevölkerungswachstum und wachsendes ökologisches Interesse, andererseits, bilden die Grundlage für eine verstärkte Konzentration der Planung auf den Stadtumbau.

Ausgangspunkt der Arbeit war dabei die Lokalisierung arbeits- und planungsmethodischer Problemstellungen der Stadtplanung zur erfolgreichen Integration von Brachflächen in das Strukturgefüge der Stadt. Ich stellte mir daher folgende Forschungsfrage:

Bilden Konversionsaufgaben im stadtstrukturellen Kontext besondere Problemstellungen, für die eigene Planungsmethoden notwendig werden?

Im Zentrum der Ausarbeitung lag daher eine strukturierte Feststellung der Ursachen und Bedeutungen von Brachflächen für die Stadtentwicklung im Allgemeinen, sowie die Analyse ausgewählter Entwicklungsleitbilder und angewandter Planungsinstrumente im Speziellen. Aufgrund ähnlicher stadtplanerischer Zielsetzungen im europäischen Raum, wurden auch länderübergreifende Betrachtungen vorgenommen, jedoch auf den deutschsprachigen Raum beschränkt. Aus den so gesammelten Informationen und Daten für Österreich, Deutschland und die Schweiz wurden einzelne Projektentwicklungen ausgewählt, vergleichbar zusammengestellt, einer genaueren Untersuchung unterzogen, und ausgewertet. Im Zuge dieser Analysen soll auch die Bedeutung folgender Aspekte geklärt werden:

- Bedeutung der Eigentümer- und Trägerschaft bei der Projektentwicklung
- Bedeutung der Konversion im Zusammenhang mit den Zielen der Siedlungsentwicklung
- Bedeutung von Kooperationen in Planung und Entwicklung
- Bedeutung von projekt- und stadtübergreifenden Erfahrungsaustausch

Ziel der Arbeit ist es, anhand einiger Fallbeispiele, aktuelle Methoden der Projektentwicklungen aufzuzeichnen, induktiv zu interpretieren und bestimmte Muster herauszuarbeiten. Wichtig erscheint hier die Erkenntnisgewinnung, um wichtige Hinweise für zukünftige Entwicklungen gewinnen, sowie mögliche Strukturveränderungen planerischen Handelns abzuleiten zu können. Der Betrachtungszeitraum lag zwischen 2000-2003.

1.2 Begriffsbestimmung und Definitionen

Urban - Urbanität - urbane Vitalität

„urban“ (lat. urbane; adv. städtisch, fein, nett im Benehmen¹) definiert lt. Duden „gebildet und weltgewandt“ und „für die Stadt charakteristisch“. „Urbanität“ (lat. urbanitas) ist die „städtische Atmosphäre“.²

Der Schlagworttitel „Urbane Vitalität³“ wurde aus einer Rede⁴ des Bayrischen Staatsministers Dr. Werner Schnappauf, als Titel für die vorliegende Arbeit verwendet und steht für „städtische Gesundheit durch Fitness am eigenen Körper“.

Konversion

„Konversion“ wird als „Umnutzung“ bzw. städtebauliches Konzept definiert, das nicht mehr genutzte Flächen oder Gebäude für eine andere Nutzung vorsieht.⁵ In der Literatur wird dieser Begriff mehrfach nur als die „Umwandlung von militärischer in zivile Nutzung“ definiert. In dieser Untersuchung wird der Begriff jedoch allgemein für die „Umnutzung der Brachflächenpotentiale“ verwendet.

Projektentwicklung

Die Entwicklung eines städtebaulichen Projektes beinhaltet die Formulierung, Planung, Vorbereitung und Umsetzung einer „geplanten oder bereits begonnenen Unternehmung; (groß angelegtes) Vorhaben“⁶. Die städtebauliche Projektentwicklung ist auch eine immobilienwirtschaftliche Disziplin, die eine umfassende Betrachtung des gesamten Lebenszyklus der „Bauvision“ sowie der Immobilien und Infrastruktureinrichtungen im Besonderen berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang wird auch von einer „Projektentwicklungsgesellschaft“ gesprochen, welche als (privat-) wirtschaftliches Unternehmen, die Finanzierung und Koordination für die Erschließung, den Bau und den Verkauf von Wohn- und Geschäftsgebäuden oder Industrieanlagen betreibt.⁷ Projektentwickler sind dabei entweder die Kommunen oder private Investoren, oder beide gemeinsam.

Brachflächen

Der Begriff „Brachfläche“ kommt ursprünglich aus der Landwirtschaft. Darunter wird eine landwirtschaftlich nutzbare Fläche, die aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr genutzt wird, verstanden. Häufigster Grund dafür ist die Tatsache, dass der Besitzer anderweitig - meist in der Industrie, Gewerbe oder Verwaltung - mehr verdienen kann als durch die Bestellung dieses Landes.⁸ Eine gesetzliche Definition für die „Brache“ gibt es nicht.

Brachflächen werden in der Fachliteratur unterschiedlich definiert. Wegener bezeichnet Brachen als „ungenutzte, funktionslose Flächen, von denen sich Investoren, Eigentümer oder Nutzer vorübergehend oder endgültig zurückgezogen haben. Damit ist ein tatsächlicher Zustand beschrieben, dem vielfältige Motivationen zugrunde liegen können, von Spekulationsabsichten über fehlende Nachfrage, private Vermögensverhältnisse (Erbschaftsprobleme) bis zur Freude am Wildwuchs auf solchen Flächen.“⁹

In einer Schweizer Studie zum Umfang der Flächenpotentiale wurde folgende Definition formuliert¹⁰: „Gelände von der Mindestgröße einer Hektare, wo vorher produziert wurde und die für die Umnutzung frei sind oder frei werden. Dazu zählen: Eingeebnete Fabrikgelände, leerstehende Fabrikgebäude; stillgelegte Fabrikteile von Firmen, die woanders in Produktion sind; Areale, wo Pläne bestanden, das Gelände umzunutzen, Areale, wo noch produziert wird, aber Umstrukturierungen im Gange sind. Dazu zählen auch stillgelegte Sägereien, Schlachthöfe und Militär- und Bahnwerkstätten und überdachte, aber ungenutzte Lagerhäuser.“¹¹

Bei den hier untersuchten Brachflächen handelt es sich um Gewerbe-, Industrie-, Verkehrs- und Militärflächen, die sich stadträumlich innerhalb des verstädterten Siedlungsbereiches befinden. In dieser Untersuchung werden die Begriffe Gewerbe- und Industrieflächen gemeinsam betrachtet, da eine eindeutige (rechtliche und/oder räumliche) Abgrenzung zwischen rein industrieller oder gewerblicher Nutzung nicht getroffen werden kann.¹² Als Verkehrsflächen werden hier Flächen der Österreichischen, Deutschen und Schweizer Bahngesellschaften inklusive der Gleisanlagen, Nebengebäude und Bahnhofsareale sowie die Flächen des Flugverkehrs inklusive der Haupt- und Nebengebäude und Hafenanlagen gemeinsam betrachtet. Mit den Militärflächen sind in dieser Untersuchung die Kasernen und Lagerstandorte der Streitkräfte der Bundesrepublik Österreich und Deutschland gemeint.¹³

Brach- bzw. hier auch Konversionsflächen werden hier als Flächen betrachtet, die freigesetzt werden, bereits freigesetzt wurden oder von wirtschaftlich weniger potenten Nutzern begrenzt zwischengenutzt werden. Die Flächen beschränken sich dabei nicht nur auf die Parzelle, sondern umfassen das gesamte Areal das mit den oben beschriebenen Eigenschaften in einem räumlichen und planerischen Zusammenhang steht. Das sind unter anderem Reserve-, Grün-, Wohnflächen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in zwei Bände. Band I ist der Textband mit der Aufarbeitung der Forschungsfrage und des Datenmaterials. Band II ist der Dokumentationsband zu den ausgewählten Projekten, die ausführlich mit Plan-, Text- und Fotomaterial aufgearbeitet wurden. Der vorliegende Band I ist folgendermaßen aufgebaut:

Der an die Einleitung anschließende Abschnitt 2, behandelt die Ausgangssituation in Bezug auf Fläche, Leitbild und Planungsinstrumente. Es wird der Frage nachgegangen, wie, warum und in welchem Umfang Konversionsflächen zur Verfügung stehen? Welche aktuellen Leitbilder sind in der Planungsdiskussion aktuell und in welchem Verhältnis stehen Sie zur Konversion von Brachflächen? Welche Instrumente stehen zur Verfügung?

Im 3. Abschnitt wird nach abgeschlossener Datensammlung die Auswahl der Projekte vorgenommen und weitere arbeitsrelevante Informationen gesammelt. Anschließend erfolgt eine kompakte Dokumentation der 8 Fallbeispielen, in der auch die projektbezogenen Daten in vergleichbarer Form dargestellt werden.

Den 4. Abschnitt bildet die Analyse der projektbezogenen Problemstellungen und deren Hindernisse in der Entwicklung. Es werden die Potentiale zur Siedlungsentwicklung, der Planung und der nachhaltigen Stadtentwicklung aufgezeigt. Zusammenfassend werden unterschiedliche Planungsmethoden herausgearbeitet und durch aktuelle Tendenzen in der Handhabung ergänzt. Ein abschließendes Resümee beinhaltet die in dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse sowie Ansätze noch offener Forschungsfragen für die Stadtplanung.

¹ Georges, K.E.(1913): Lateinisch-deutsches Handwörterbuch, Hannover, 8. Auflage, II/2. S. 3311

² Duden (1999): Das große Wörterbuch der deutschen Sprache, Mannheim, Band 9. S. 4154

³ vital = Lebenskraft habend, zum Leben gehörig

⁴ Rede von Staatsminister Dr. Werner Schnappauf. Augsburg, den 15. November 2001, Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, Reden 2001

[On-Line], Available: <http://www.umweltministerium.bayern.de>, Abfragedatum: 21.01.2002

⁵ Evert, K.-J. (Hsg.)(2001): Lexikon – Landschafts- und Stadtplanung, Heidelberg, S. 656

⁶ Duden (1999): Das große Wörterbuch der deutschen Sprache, Mannheim, Band 7, S. 3022

⁷ Evert, K.-J. (Hsg.) (2001): Lexikon – Landschafts- und Stadtplanung, Heidelberg, S. 180

⁸ Geographisch-Kartographisches Institut Meyer des Bibliographischen Instituts: Meyers kleines Lexikon – Geographie (1986), Mannheim, S. 162

⁹ Dietrich, H. : Typische Problemsituationen von Industrie- und Gewerbebrachen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10/11, S. 978

¹⁰ [On-Line], Available: <http://www.umwelt-schweiz.ch>; Bundesamt für Umwelt, Wald und Landwirtschaft, Schweiz. Media Assist Research, Andreas Valda; 1996

¹¹ Valda, A. (1996): Wo das Brachland dämmert, in: Die nicht mehr gebrauchte Schweiz, Beilage zu Hochparterre 1-2/1996, S. 9

¹² Dieser Umstand wird auch durch die unterschiedlichen rechtlichen Abgrenzungen in den untersuchten Ländern verstärkt.

¹³ Informationen zu militärischen Brachflächen in der Schweiz wurden im Rahmen dieser Untersuchung nicht bekannt.

2. Ausgangssituation

2.1 Städtische Flächenpotentiale vor dem Hintergrund der Siedlungsdynamik

Sir Peter Hall beschreibt im Jahr 2000 im „Weltbericht zur Zukunft der Städte“, dass das 20. Jahrhundert im Zeichen der Verstädterung stand, das 21. Jahrhundert jedoch vom Wandel der Städte selbst geprägt sein wird.¹ Der Siedlungsdruck in den Städten ist zwar unterschiedlich stark ausgeprägt, doch ist ein allgemeiner Trend der räumlichen Dezentralisierung überall noch erkennbar und äußert sich in einem „Anstückelungs- und Arrondierungs-Städtebau“². Im Zusammenhang mit einer ressourcenschonenden Stadtentwicklungsplanung ist es jedoch erforderlich, dass städtische Flächenpotentiale optimal ausgenutzt werden, um dem Trend des Flächenverbrauchs in der Peripherie entgegenzuwirken oder ihn zumindest abzuschwächen.

Ein weiteres Wachstum der Siedlungsflächen führt nicht nur zu deren flächenmäßigen Vergrößerung. Eine Ausweitung ruft auch qualitative Veränderungen hervor, da sich für Stadtbewohner mit jedem weiteren „Wachstumsring“ die Entfernung zur offenen Natur vergrößert. Gleichzeitig verändert sich die räumliche Arbeitsteilung. Für räumliches Wachstum ist eine parallele innere Strukturverschiebung Voraussetzung. Erhöhte räumliche Arbeitsteilung ruft ein vergrößertes Verkehrsaufkommen und somit stärkeren räumlichen Austausch hervor. Dies wiederum führt zu einem eher überproportional steigenden Bedarf an Verkehrsflächen, der sich nur schwer befriedigen lässt.

Funktionale Trennungen sind im Städtebau üblich und im Allgemeinen stark geregelt, um Störungen zwischen verschiedenen Nutzungsformen möglichst gering zu halten. Nutzungsmischungen können die Folgekosten eines Wachstums der Siedlungsflächen und des Verkehrs jedoch einschränken. Entwicklungen und die Konzentration auf Investitionen verkehrsgünstiger, gut erschlossener Lagen erhöhen die Chance, dass innerhalb kurzer Entfernungen wichtige Funktionen erfüllt werden.³ Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkaufen im Quartier werden zunehmend als positiv empfunden. Brachflächen in den Städten werden in diesem Zusammenhang zum Potential komplexer urbaner Nutzungskonzepte.

Andreas Feldtkeller schreibt über den Umgang mit Brachflächen: „Bisher werden Stadtbrachen nirgendwo systematisch bilanziert - und dies, obwohl der Mangel an verfügbarem Bauland ein ständiges Thema in der Fachdiskussion wie auf den Wirtschafts- und Immobilienseiten der Tagespresse ist. Einschlägigen Expertisen zufolge reichen die jetzt schon vorhandenen Brachflächen aus, den Bedarf an mittelfristig benötigten Wohnflächen zur Hälfte und denjenigen an zusätzlichem Gewerbeland sogar vollständig zu decken. Diese Werte gehen von dem üblichen, eher großzügigen Umgang mit Grund und Boden aus; bei sparsamen Gebrauch dieses nicht vermehrbaren Guts - und ehrlicher Berücksichtigung demographischer Prognosen - könnte hier wahrscheinlich die gesamte mittelfristige Flächennachfrage im Siedlungsbestand befriedigt werden.“⁴

Hierzu ist insbesondere die Umnutzung ehemaliger Industrie-, Gewerbe-, Militär- und Verkehrsflächen zu forcieren, da durch den wirtschaftlichen Strukturwandel der Bahn- und Industrieunternehmen, der Verlegung von Fluglandeplätzen, der Aufgabe von Militärlasernen in erheblichem Umfang Liegenschaften freigesetzt werden. Vor allem wegen ihrer innerstädtischen Lagen und Größen bergen sie erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten für die Städte.

2.2 Strukturwandel und Entstehung von Flächenpotentialen

Die Umstrukturierung und die Schließung bzw. Verlagerung von Produktionsstandorten in den Städten ist grundsätzlich die Folge veränderter Beschäftigungs- und Produktionsstrukturen in den Unternehmen des sekundären Sektors. Die handwerkliche Fertigung ist im Zuge der Industrialisierung nach und nach von der industriellen Massenproduktion abgelöst worden. Seither beschleunigen technische Neuerungen den Prozess der Mechanisierung sowie der Automation und bewirken eine zusätzliche Dynamik im betrieblichen Standortverhalten. Vor diesem Hintergrund werden zentrale Standorte aufgegeben und es bleiben gewerbliche Flächen einschließlich der darauf befindlichen Bauwerke zurück:⁵

- Zur Sicherung der Marktposition streben viele Unternehmen eine Sicherstellung bzw. Vergrößerung ihres Marktanteils durch Integration moderner Produktionsstrukturen an, wobei die allgemeine Weltmarktlage, Globalisierung, veränderte Konsumgewohnheiten oder Technologieanwendungen berücksichtigt werden. Dabei wird der Standort entweder verkleinert, verlagert oder gänzlich ins Ausland verlegt.
- In bestimmten Branchen können Unternehmen mit den jeweiligen Strukturveränderungen nicht mehr mithalten, sie müssen Geschäftsfelder auflösen und in letzter Konsequenz den Betrieb schließen. Die Betriebsflächen werden stillgelegt.

Auf Grund der Privatisierung der ehemaligen staatlichen Bundesbahnen und dem daraus resultierenden erhöhten Druck zum Abbau der Schuldenlast werden unzureichend genutzte oder überflüssig gewordene Flächen verkauft oder ein Baurecht verliehen. Änderungen in der Politik, die kontinuierliche Entwicklung moderner Techniken, insbesondere im Logistikbereich der Bahn, die zunehmende Verlagerung der Güter auf die Schiene, die Verlagerung von Containerverladebahnhöfen und die Konzentration von Güterumschlagplätzen stellen städtische Gleisanlagen von der Nutzung frei.⁶

Städtische Militärstützpunkte werden hauptsächlich aus politischen und strategischen Gründen geschlossen. Gerade die Abrüstung zwischen Ost- und Westeuropa und speziell die Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland haben in den betroffenen Städten „weiße Flecken“ hinterlassen. In Westdeutschland waren die Streitkräfte nicht nur eine Belastung, sondern auch ein Wirtschaftsfaktor, deren Wegfall gerade in kleineren Gemeinden vielfach bedauert wird und auch den Abbau Arbeitsplätze zur Folge hatte. In diesen Bereichen muss die Konversion besondere Impulse für einen neuen Aufschwung setzen.⁷

Die flächenbezogenen Umstrukturierungsprozesse von Industrie-, Verkehrs- und Militärbetrieben hängen von verschiedenen Bedingungen ab. Abbildung 1 stellt die verschiedenen Einflussfaktoren für Standortaufgaben in Bezug zur jeweiligen Nutzung zusammengefasst dar. Es ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft der Modernisierungsdruck und die Marktdynamik anhalten. Ebenso werden sich politische und gesellschaftliche Veränderungen nach wie vor auf die städtisch-räumliche Struktur auswirken.

Einflussfaktoren für Standortaufgaben	Betroffene Nutzung
Marktorientierung und Modernisierungsdruck ↓	
Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft Flexibilisierung der Produktion Verlagerung ins Ausland	Automobilindustrien Chemische Industrien Elektroindustrien Maschinenbauwerke
Alterungsprobleme Internationale Konkurrenz	Stahlindustrien Schiffbauwerften Textil-/Bekleidungsindustrien Raffinerien
Rationalisierung Konzentration der Produktion Fusion von Unternehmen Stillegungen	Druckereien Konservenfabriken Brauereien Schokoladen-/Zuckerfabriken Mühlen Sonstige Firmen der Nahrungsmittelindustrie
Neue Transport- und Kühltechnik veränderte Einzugsbereiche Kapazitätsabbau	Schlachthöfe Großmärkte Lagerhäuser Hafenanlagen und -einrichtungen Fluglandeanlagen
Substitutionsprozesse bei Angebot und Nachfrage veränderte Versorgungstechniken	Zechen Städtische Versorgungsbetriebe Bahngelände Bahngleise
Bedarfsverlust	Verteidigungsanlagen Kasernen
↑ Politischer und gesellschaftlicher Einfluss	

Abb. 1: Einflussfaktoren für Standortaufgaben⁸

Im Zuge dieser Strukturverschiebungen hat sich auch die Erwerbstätigkeit der Bevölkerung vom sekundären in den tertiären Sektor verlagert. Die Beschäftigungsstatistiken in Deutschland veranschaulichen das Ausmaß dieser Verschiebungen. Allein zwischen 1976 und 1995 wurde ein 41 %iger Zuwachs des Dienstleistungssektors beobachtet, während die Beschäftigung in der Produktion um 10,3 % sank.⁹ Damit einhergehend hat sich natürlich auch ein räumlich-

struktureller Wandel der Betriebe und in der Folge der Innenstädten vollzogen.

In der Folge wird auch auf gesamtstädtischer Ebene deutlich, wie die großen Unternehmungen im Zuge ihrer Spezialisierung ihre interne und externe Organisationsstruktur auf die Raumstruktur übertragen und dementsprechend ihre räumliche Arbeitsteilung vornehmen. Diese sieht so aus, dass sich insbesondere die flächenintensiven, industriell-automatisierten Fertigungsbetriebe aus den Städten heraus in die Peripherie der Verdichtungsräume oder zumeist auch in Billiglohnländer verlagern. Das Ergebnis¹⁰ ist eine räumliche Arbeitsteilung zwischen sogenannten dispositiven und produktiven Tätigkeiten, d.h. Dienstleistungen wie Management, Forschung und Entwicklung, Marketing oder Verwaltung in den Ballungszentren.

Auf kleinräumiger Ebene werden die ökonomischen Umbauprozesse städtebaulich sichtbar. Standortaufgaben, die Verlagerungen oder Schrumpfungen der Standorte haben in erheblichem Umfang Flächen und Gebäude in Städten freigesetzt. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Anpassungsprozesse wird auf dieser räumlichen Ebene am deutlichsten, dass ein Verlust der bisherigen geltenden Standortvorteile durchaus eintreten kann.

Gegenstand dieser Arbeit sind lediglich die Betrachtungen der Flächenpotentiale im Zusammenhang mit den Planungs- und Entwicklungskonstellationen und ihre teilweisen bzw. vollständigen Umnutzungen. Wiedernutzungen und deren betriebswirtschaftliche Neuorganisation, sowie Nicht-Bebauung und deren ökologischen Bedeutung werden hier nicht behandelt.

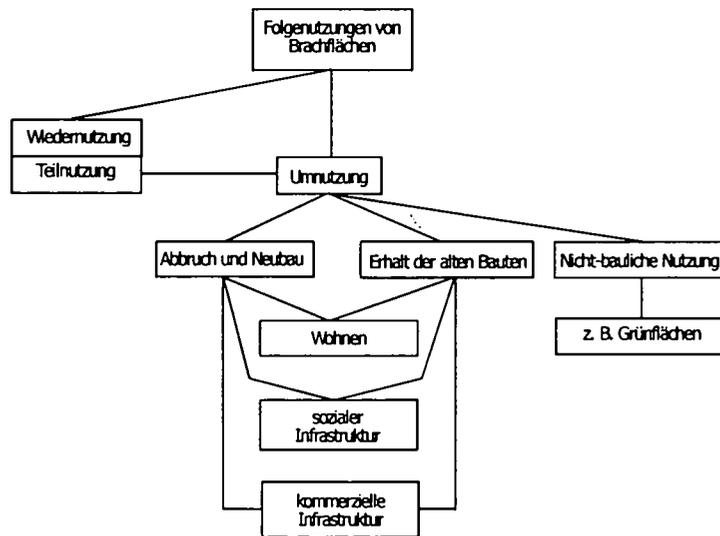


Abb. 2: Folgenutzungsmöglichkeiten von Brachflächen

2.3 Einschätzungen von Entwicklungspotentialen

Eine Dimensionierung der Brachflächen wäre Aufgabe jeder einzelnen Kommune. Es bestehen bei den Städten jedoch keine Angaben über Art und Umfang von freigefallenen oder nur unzureichend genutzter Industrie- Gewerbe-, Verkehrs- und Militärflächen. Zudem gibt es keine genaue Abgrenzung und Determinierung des Begriffes Brachfläche, die allgemein von den Gemeinden für die Erstellung eines stadtübergreifenden Katasters verwendet werden kann. Die Problematik liegt dabei auch darin, dass ein solcher Kataster ständig aktualisiert werden muss, da Brachflächen nicht planmäßig, sondern oft überraschend entstehen. Notwendig wäre daher zudem auch eine Begriffsbestimmung, die die Berücksichtigung potentieller Brachflächen erleichtern könnte.

Eine Klassifizierung aufgegebenener Flächen hinsichtlich ihrer Lage in der Stadt, ihrer Vornutzung und ihrer Potentiale ergibt folgendes Bild:

Lage	Vornutzung	Potential
Zentrum	gewachsene Industrien Bereich Metallverarbeitung, Textilindustrie, Brauereien klassische Gewerbefunktionen Bereich Handwerk, Werkstätten, Handels- und Lagerhäuser technische Einrichtungen Bereich Wasserwerke, Schlachthöfe	grössere Areale vorhanden, vorwiegend erhaltene Gebäudekomplexe ausgezeichnete zentrumsnahe Lage kompakte Nutzungenüberlagerungen Gebäudenutzungen
Quartier-Block	kleinere Fabrikkomplexe Bereich Fahrrad-, Klavier-, Konserven-, Textilfabriken, Druckereien technische Einrichtungen Bauhöfe	wertvolle Flächen und Gebäude in Innenstadtnähe gemischte, kleinteilige Nutzungen möglich
Blockübergreifendes Areal im Quartier	zusammenhängende Fabrikkomplexe Bereich Maschinenfabriken, Stahlwerke, Eisenhütten, Schokoladefabriken technische Einrichtungen Gleisanlagen, Kasernen	die flächenhafte Ausdehnung und große Bauvolumen ermöglichen großflächige Nutzungsmischung; Infrastrukturelle Subzentrumbildung in Monostrukturen
zentrale Industriegürtel	Industriegebiete zwischen Quartieren und an Quartiersrändern industrielle Agglomerationen mit bester Verkehrsanbindung, Bahn, Autobahn technische Einrichtungen Hafenanlagen, kleinere Flugpisten, Schwerind.	Gewerbegebiete, Märkte, Bürozentren Wohnen könnte mit Nutzungskonflikten belastet sein; Mischnutzung durch Gesamtkonzeptionelle Überlegungen

Abb. 3: Brachflächen - Lage/Vornutzung/Potential¹¹

Die Deutsche Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) erachtet es schon seit langem für notwendig, kommunale Brachflächenkataster in Deutschland bundesweit zu erstellen, was bisher noch nicht erfolgte.¹² Aus diesem Grunde liegen uns derzeit nur ungenaue Zahlen über den Umfang derartiger Flächen in Deutschland wie auch in Österreich und der Schweiz vor, die zudem häufig auf Schätzungen beruhen.

Um einen Ausblick auf die Bedeutung von städtischen Brachflächen im Rahmen dieser Untersuchung geben zu können, wurden anhand eines

leitfadenorientierten Interviews¹³ die nachfolgenden Stellen zur Einschätzung künftiger Standortaufgaben befragt. Diese Befragung erfolgte parallel zur Erhebung von untersuchungsrelevanten Projektentwicklungen, die Gegenstand der Stadt- und Projektauswahl (vgl. Abschnitt 3.3) war.

Die Angaben wurden zum Teil telefonisch, per E-Mail oder per Zusendung einer Tabelle gemacht und geben einen Überblick, der zu erwartenden Flächenaufgaben. Da diese Angaben noch nicht offiziell erhoben wurden, sind Flächenangaben und genaue örtliche Angaben nicht feststellbar gewesen. Eine vorsichtige Informationspolitik war zudem spürbar gewesen. Diese Auflistung kann hier daher nur eine ungefähre Ahnung der Bedeutung zukünftiger städtebauliche Umnutzungsaufgaben unterstützen:¹⁴

Österreichische Bundesbahnen, ÖBB Immobilien, Wien
Herr Schuster, Bahnmanagement
Durchführung des Interviews mittels Telefon

Neben unzählig kleineren Flächen und Gebäuden folgende Hauptstandorte genannt (Nutzungsänderungen, Teil- bzw. Gesamtaufgaben):

- Wien (Liesing, Inzersdorf, Matzleinsdorf, Penzing, Wien Mitte, Aspang, Westbahnhof, Nordbahnhof, Nord-West-Bahnhof)
- Linz (Frachtenbahnhof Raimundstrasse)
- Salzburg (Hauptbahnhof)
- Graz (Hauptbahnhof)
- Innsbruck (Frachtenbahnhof)
- teilweise auch in Bregenz + Eisenstadt

Deutsche Bundesbahnen, DB Immobilien, Frankfurt
Herr Costa Reuter
Telefoninterview

- | | |
|--|--------------|
| - München (Neue Münchner Adressen) | ca. 64,00 ha |
| - Düsseldorf (Neue Stadtquartiere) | ca. 36,50 ha |
| - Heidelberg (Heidelberg 2000) | ca. 64,00 ha |
| - Nürnberg (Neue Drehscheibe Nürnberg) | ca. 84,50 ha |
| - Frankfurt (Europaviertel Frankfurt) | ca. 63,00 ha |
| - Hamburg (Hafen City) | ca. 26,00 ha |
| - Berlin (Grünwald) | ca. 25,00 ha |
| - Hamburg (Barmbeck) | ca. 08,14 ha |

Schweizer Bundesbahnen, SBB Planung und Entwicklung, Zürich
Frau Siebert und Herr Walthert
Telfoninterview

- | | |
|--------------|--------------|
| - Olten | ca. 15,00 ha |
| - St. Gallen | ca. 06,00 ha |
| - Chur | ca. 02,00 ha |
| - Winterthur | ca. 32,00 ha |
| - Zürich | ca. 30,00 ha |
| - Genf | ca. 09,00 ha |

Bundeswirtschaftsministerium, Bautenressort, Wien
Herr Ministerialrat Zimmel
Telefoninterview

Neben unzählig kleineren Flächen und Gebäuden folgende Hauptstandorte genannt:

- Wien (Wilhelmskaserne, Karlskaserne, Maria-Thersia-Kaserne)
- Salzburg (Strubberkaserne)
- Graz (Himmelkaserne)

Deutsches Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), Bonn¹⁵

Herr Fischer, Internationales Konversionszentrum
Online-Abfrage unter www.wirtschaft.bundeswehr.de

Die Konversionsflächen der deutschen Bundeswehr, die zur Verwertung frei stehen sind online unter www.wirtschaft.bundeswehr.de abrufbar. Am 6.2.2002 wurden bundesweit 596 Grundstücke mit Größen zwischen 0,1-3000 ha angeboten. Eine genaue Abfrage nach Lage in der Stadt ist dabei nicht möglich. Eine flächenbezogene Abfrage ist nur einzeln möglich. Eine genauere Auswertung würde den Rahmen der Arbeit sprengen.

Der Bundesverband der LEG's (Landesentwicklungsgesellschaften in der BRD) berichtet 1995 in einer Mitteilung: „Nicht alle Konversionsflächen liegen - wie Flugplätze und Truppenübungsplätze - außerhalb der besiedelten Bereiche. Zu einem erheblichen Teil, schätzungsweise zu 40%, handelt es sich vielmehr um größere Kasernenanlagen innerhalb oder unmittelbar am Rande der bebauten Flächen. So entstehen neue Handlungsspielräume für die Stadtplanung gerade in den Großstädten und den Verdichtungszentren.“¹⁶ Durch ein neues „Ressortkonzept zu Feinplanung und Stationierung“, vorgestellt durch Bundesminister Scharping Anfang 2001, werden „weit über 100 Standorte“ bundesweit geschlossen. Diese Maßnahmen sollen bis 2004 umgesetzt und bis 2006 abgeschlossen werden.¹⁷

Eine verifizierbare Erhebung „industrieller Brachflächen“ in Österreich war bisher nicht erfolgt. Bei dem Versuch Daten zu sammeln stellte sich schon bald das große Problem fehlender Ansprechpartner fest.

Die Bedeutung dieser Frage wird aber auch durch die im März 2002 in Auftrag gegebene „Durchführung einer Studie zum Thema „Wiedernutzungspotential von industriellen Brachflächen“ in Österreich, durch die Umweltbundesamt GmbH unterstrichen.¹⁸ Ein Ergebnis ist mit 2005 zu erwarten.

Eine in der Schweiz durchgeführte Erhebung aus dem Jahre 1996 stellte 213 industrielle Brachgelände mit einer jeweiligen Mindestgröße von einem Hektar sowie einer Gesamtfläche im Bereich von 690-930 ha fest. Dies entspricht einer durchschnittlichen Größe der ermittelten Brachflächen von ca. 3,2 - 4,4 ha.¹⁹ Zur militärischen Konversion und den brachliegenden Verkehrsflächen liegen keine Informationen vor.

Für Deutschland sind nach Schätzungen des Deutschen Institutes für Urbanistik alleine in den Ballungsräumen 40.000 ha ehemals gewerblich oder industriell genutzter Flächen brachliegend. In Österreich geht das Umweltbundesamt davon aus, dass sich der Gesamtbestand brachliegender Industrie- und Gewerbeflächen, Post- und Bahnflächen sowie anderer Konversionsflächen landesweit auf rund 12.800 ha beläuft.²⁰

2.4 Städtische Brache als Herausforderung

Die Entwicklung von Stadtbrachen ist seit dem wirtschaftlichen und politischen Umbruch Deutschlands Ende des 20. Jahrhundert und der Osterweiterung der Europäischen Gemeinschaft ein bedeutendes stadtplanerisches Phänomen. Potentiale ergeben sich aus Hinterlassenschaften der industrialisierten Stadt, die jetzt in Form von Industrie-, Militär- und Verkehrsbrachen an vielen Stellen einen Umbau des Stadtgefüges ermöglichen. Die Herausforderung für die Stadtplanung ist dabei vor allem den Siedlungsflächenbedarf mittels dieser Flächen zu befriedigen und vorhandene Bruchstellen in das Gefüge der Stadt einzuweben. Dies erfordert mehr als eine rein planungsrechtliche Implementierung, zu komplex sind die Planungsparameter.

Zudem brachten die rasanten Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien weitreichende gesellschafts- und wirtschaftspolitische Veränderungen mit sich und werden damit auch zum Thema stadtplanerischer Tätigkeit. Die strikte räumliche Trennung in Wohn-, Arbeits-, Konsum-, Ausbildungs- und Erholungsgebiete scheint sich Schritt für Schritt zu verändern, da sich auf Grund geänderter Rahmenbedingungen wie elektronische Vernetzung, Telearbeit, Telebildung, Telebanking, Teleshopping und Telemedizin übliche Raum- und Zeitvorstellungen aufzulösen beginnen. Neue Arbeitsformen und Lebensstile bilden sich in der Stadt der Zukunft. Die These der Auflösung von Stadtstrukturen infolge dynamischer Entwicklungen widerspricht den bisherigen Erfahrungen. Face-to-face-Kontakte werden auf Grund der Individualisierung der Kommunikation und der Entlokalisierung zunehmend wichtiger.²¹

Brachflächen sind Bruchstellen, welche hier die Gelegenheiten bieten, sich mit einer Neuorientierung im städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsprozess auseinander zusetzen. Flächen stehen hier in großem Umfang zur Verfügung, die zudem in vielen Fällen einmalige, Standortqualitäten besitzen.

Das Freiwerden größerer Flächen in den Städten birgt jedoch auch die Gefahr des Leerstandes und der Unternutzung, was sich auf die räumliche Umgebung auswirken kann. Hat ein Standort erst einmal ein Negativimage, wird es immer schwieriger, eine attraktive Nachnutzung zu finden. Daher ist ein handlungsorientiertes Planungsbewusstsein notwendig, das ein rasches und investitionsfreundliches Image transportiert und gleichzeitig baulich-strukturelle Qualitäten klar formuliert und fordert.

Die Entstehung komplexer Lebensräume, die Durchdringung öffentlicher und privater Innen- und Außenräume, sowie die Überlagerung von

Verkehrs- und Lebensstrukturen, waren seit jeher Gegenstand der europäisch-gewachsenen Stadt (vgl. Abb. 4). Integration und Handlung, nicht Segregation und Planung sollen im Vordergrund der Diskussion um die Neunutzung städtischer Flächenpotentiale stehen.

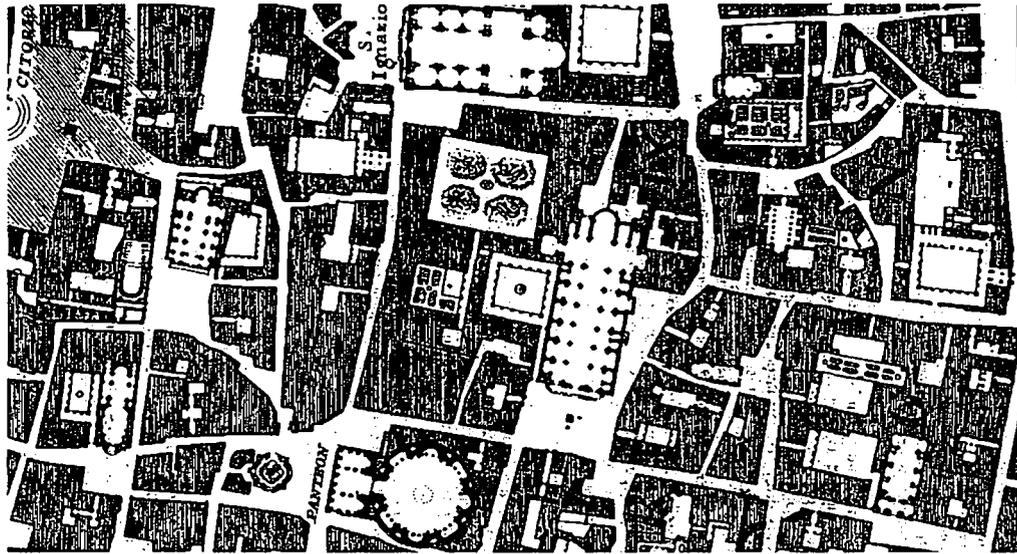


Abb. 4: Ausschnitt historischer Stadtplan Rom²²

2.5 Urbane Zielvorstellungen

Im Zusammenhang mit der Komplexität der beschriebenen Handlungsfelder bei der Konversion von ehemaligen städtischen Industrie-, Gewerbe-, Verkehrs- und Militärflächen und der Überlagerung projekt-orientierter Prozesse stellt sich unweigerlich die Frage nach der Werthaltung der beteiligten Akteure. Zentrale Fragestellungen müssen dabei sein:

- Was ist im Sinne der Stadt?
- Welche Rentabilität auf Investorenseite trifft sich mit den Werten der Stadt bzw. der Stadtplanung?

Hierbei wäre der gleiche Nenner der Idealzustand. Wenn aber der Markt alle Probleme alleine lösen könnte, wäre Stadtplanung überflüssig. Daher sind die Akteure gefordert, politisch ausgewogene Werthaltungen klar zu definieren.

Auch wenn man bei Stadtplanung zunächst nur an Koordination verschiedener Entwicklungskräfte oder an Beseitigung von Missständen denkt, lässt sich dies nicht ohne Wertmaßstäbe und Zielvorstellungen einer wünschenswerten städtischen Umwelt bewerkstelligen. Nur ein Bruchteil der städtebaulichen Planung kann allein aus technischen Gegebenheiten oder gar Zwängen abgeleitet werden; im Allgemeinen sonst muss sich das planerische Handeln auf eine Vorstellung von einer den menschlichen Bedürfnissen entsprechenden Umwelt stützen.²³ Die Formulierung solcher Ziele ist auch eine politische Aufgabe. Grundsätzliche Leit motive der Stadtplanung sind jedoch nicht nur

regionalpolitischen Umständen, sondern besonders auch internationalen Strömungen unterworfen.

Die Anordnung der Baukörper, der Freiflächen, die Organisation der Verkehrswege und die Art der Planung ist und war seit jeher ein Abbild - und auch Symbol - der Ordnung und Werthaltung in der Gesellschaft. Das Bild der Stadt, in der jeweiligen Epoche, bringt auch die Vorstellungen der dahinter stehenden Gesellschaft zum Ausdruck. Der englische Philosoph Emerson hat bekanntlich gesagt: „Zuerst baut sich der Mensch ein Haus und dann formt das Haus den Menschen.“ Dasselbe gilt für die Gesellschaft und die Städte, die sie sich baut bzw. umbaut.

Der Begriff der Urbanität wurde im Verlauf der Entwicklung von der Industrie- zur Informationsgesellschaft sehr unterschiedlich interpretiert (vgl. hierzu auch Abb. 5). Die zentralen städtebaulichen Strukturmodelle Punkt, Fläche, Band und Leitbilder zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren vorwiegend auf Wachstum, aber auch auf die Neugründung von Städten ausgerichtet. Nach dem 2. Weltkrieg orientierten die Konzepte sich stark an Wachstum, Stadterneuerung und motorisierten Individualverkehr. Erst gegen Ende des 20. Jahrhunderts gewinnen Ökologie, Nachhaltigkeit und autofreie Stadtleitbilder als Folge der Stagnation des Wirtschaftswachstums und des Bevölkerungswachstum an Bedeutung. Auffällig dabei ist, dass der ursprünglich ganzheitliche Leitanspruch einer projektorientierten Betrachtung von Stadtbausteinen gewichen scheint.

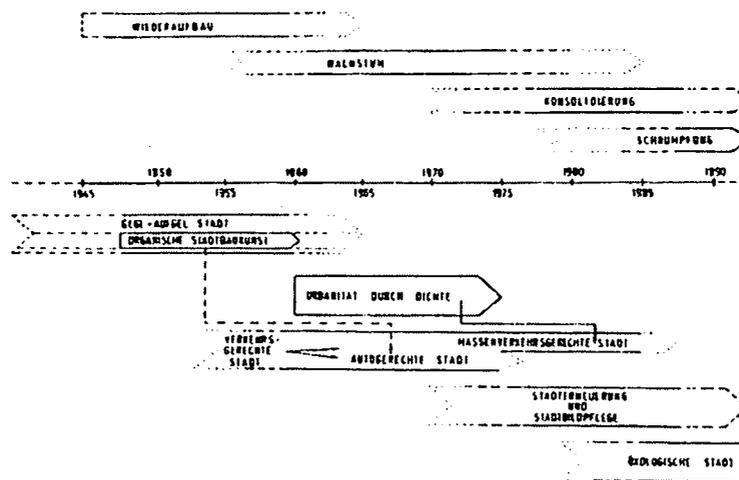


Abb. 5: Städtebauliche Leitbilder nach 1945²⁴

Die **Ökologische Stadt** als Weiterentwicklung des Stadterneuerungsansatzes akzentuiert seit den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts den sparsamen Umgang mit Ressourcen, den Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel und den Schutz von Freiraum und Landschaft. Hier wird der direkte Bezug zur Wiedernutzung von Brachflächen im Zeichen der Ressourcenschonung aufgegriffen. Forderungen nach verstärktem ökologischen Bewusstsein wurden zum Teil auch Ursache für innerstädtische Brachflächenentwicklung (Abwanderungen). Diese Leitgedanken haben maßgeblich dazu beigetragen Konversionsaufgaben

als komplexe Handlungsansätze zu betrachten und das Einweben von Neunutzungen unter Berücksichtigung aller tangierenden Prämissen nachhaltig gestalten zu können (z.B. Nutzungsmischung/weniger Verkehr, Dichte grüne Bebauung/kein Siedlungswachstum, etc.).

Die Brachflächenkonversion bedarf dabei einer besonderen Betrachtung. Vordergründig handelt es sich dabei nur um „Reparaturarbeiten“ innerhalb des Stadtkörpers selbst, andererseits spielen diese Flächen in ihrer Gesamtheit innerhalb einer Stadt und innerhalb von Städtenetzen eine so bedeutende Rolle, dass die Bearbeitung dieser Thematik einem gesamtstädtischen Leitbild zuzuordnen ist.

Ebenso ist es bei genauer Betrachtung der Akteursseite neben dem wirtschaftlichen Erfolg auch für den Projektentwickler, dessen Zuständigkeitsbereich sich grundsätzlich auf die Realisierung eines „Projektes“ innerhalb des Stadtkörpers beschränkt, wichtig, ein Produkt verkaufen zu können, das den aktuellen Vorstellungen einer Gesellschaft entspricht. Somit benötigen Konversionsaufgaben projektorientierte Konzepte, die in Harmonie mit gesamtstädtischen Entwicklungsmodellen stehen.

2.6 Leitbilder zur Konversion

Im Zusammenhang mit der Ökologisierung der Stadtplanung haben sich gegenwärtig vor allem drei aktuelle Konzepte durchgesetzt. Die „kompakte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“ und „Städtebauliche Nachhaltigkeit“ sind Schlagworte, die sich aus den allgemeinen Leitbildern herauskristallisiert haben und sich teilweise inhaltlich überschneiden.

Ehemalige Industrie-, Gewerbe-, Verkehrs- oder militärisch genutzte Gebiete im Inneren der Stadtgrenzen sind dabei die Ausgangsbasis für eine städtebauliche Nachverdichtung der Kernstädte. Hier können Lücken der Nahversorgungsinfrastruktur, Wohnbebauung oder Verkehrsflächen geschlossen werden. Mit Konversionsflächen lassen sich städtebauliche Defizite beheben, wodurch wiederum die Urbanität steigt. Eine feinkörnige ausgewogene Nutzungsmischung auf komprimiertem Raum wird realisierbar und erhöht die Wohn- und Freiraumqualität.

Zusammenfassendes Element, das die Entstehung eines urbanen Stadtquartiers bedingt, ist die Schaffung einer nachhaltig städtischen Dichte. Dichte ist hier als die Verfügbarkeit von Kontakten, Einrichtungen und Angeboten zu verstehen und somit die 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. Nicht zuletzt sprechen auch finanzielle Gründe für eine dichte Bebauung auf Stadtbrachen, denn nur bei einer entsprechenden Ausnutzung der Grundstücke bleiben das Bauen der Wohnungen für die Bürger und die Infrastruktureinrichtungen der Gemeinde bezahlbar.

2.6.1 Die kompakte Stadt

Das Leitbild wird als „Kompakte Stadt und geschützte Landschaft“ formuliert und beinhaltet die strikte Minimierung weiterer Suburbanisierung und die Stärkung der Innenentwicklung. Folgende Handlungsleitmotive sind dabei festzustellen:²⁵

Wegen des Arbeitsplatzüberschusses in der Kernstadt gegenüber dem Stadtumland sollte Wohnungsbau durch Umstrukturierung und Nachverdichtung auf die Kernstadt konzentriert werden, wenn möglich auf das innere Stadtgebiet. Nachverdichtung und Nachmischung der Stadtrandgebiete und Flächenpotentiale in den Städten mit Wohnungen und Arbeitstätten stellen die Ausgangsbasis für eine bessere Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen aller Art dar und können damit eine gewisse Eigenständigkeit, das heißt eine stärkere Orientierung auf den eigenen Orts- oder Stadtteil, bewirken. Voraussetzungen dieses Leitbilds sind „Urbanisierung“ und „Ökologisierung“ der Stadt, so dass eine größere bauliche Dichte in eine qualitätvolle Stadtgestalt umgesetzt und diese Stadtgestalt zum Erlebnis werden kann.

Mit dieser „Dichte im Städtebau“ werden Siedlungsflächen eingespart, weniger Ressourcen verbraucht (Strassen, Leitungen der technischen Infrastruktur, Energie usw.), Servicedienste effektiver (Abfall, Post, ÖPNV) und die Erreichbarkeit von Einrichtungen aller Art in der Stadt insbesondere zu Fuß und mit dem Fahrrad erleichtert. Die Nachnutzung brachliegender Flächen zählt dabei zu den primären städtebaulichen Aufgaben.

2.6.2 Die Stadt der kurzen Wege

Kurze Wege und damit eine hohe Mobilität werden durch eine ausgewogene, „feinkörnige“ Nutzungsmischung in einem kompakten Gebiet mit hoher Bebauungsdichte ermöglicht. Kurze Wege können zum größten Teil Fußwege sein – eine Stadt der kurzen Wege bietet gute Voraussetzungen für die Erschließung mit einem nachhaltigen Verkehrssystem.²⁶

Für den Begriff Nutzungsmischung wird auch oft der Begriff Funktionsmischung verwendet. Durch eine möglichst enge Verflechtung von Wohnstandorten mit unterschiedlichen Arbeits- und Bildungsstätten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen werden die baulichen Voraussetzungen geschaffen, um auf kleinem Raum eine möglichst große Vielfalt von Einrichtungen für die Daseinsgrundfunktionen nutzen zu können. Nutzungsmischung ist kein konstanter Zustand einer Siedlungsstruktur, sondern ein Prozess, in dem sich die Zusammensetzung der Nutzungen ständig ändern kann.²⁷ Dieser Umstand muss dabei auch im Bewusstsein und der Akzeptanz der beteiligten Akteure stehen und sich dementsprechend auch in der Planung und Entwicklung wieder finden.

Bei diesem Konzept handelt es sich vor allem um die Stärkung vorhandener Strukturen. „Die Konzentration auf Innenentwicklung (z.B.: Wiedernutzung von Brachflächen) und auf gut ausgestattete Standorte (öffentlicher Nahverkehr, Versorgungsinfrastruktur) ist ein

Prinzip das den größten Steuerungseffekt hat. Dies gilt auch für die regionale Ebene wie für die lokalen Standortentscheidungen.“²⁸ „Kompakte Polyzentralität“ kann als Leitbild für die gesamtstädtisch, siedlungsstrukturelle Betrachtung formuliert werden.

Auf der Ebene der Kommune lassen sich folgende siedlungsstrukturelle Einzelmaßnahmen für eine Entwicklung zur „Stadt der kurzen Wege“ definieren:²⁹

- Ausgewogene Mischung
Bestandsicherung von gemischten Gebieten
Nachmischung von monofunktionalen Gebieten
Nutzungsgemischte Gebiete in der Neuplanung
- Verträgliche Dichte
Vorrang der Innenentwicklung
Flächenausweisung bevorzugt an gut ausgestatteten Standorten
(ÖPNV, soziale Infrastruktur)
- Flächensparende Baustrukturen
Hohe Wohn- und Freiraumqualität
Wohnungsnaher Freiräume
Flexible bauliche Strukturen
Innovative Wohnprojekte
Wohnumfeldverbesserung/attraktives Wohnumfeld

Im Zusammenhang mit diesem Konzept spricht man auch von der „Verwaltung der kurzen Wege“, wobei hier Innovationen angesprochen sind, die in einer personellen Verankerung des Konzeptes und der Verbesserung der Planungsabläufe manifestiert ist.³⁰

2.6.3 Die städtebauliche Nachhaltigkeit

„Nachhaltigkeit“ und „nachhaltige Entwicklung“ (sustainable development) sind in den neunziger Jahren zu zentralen Begriffen in der Umwelt- und Entwicklungsdiskussion avanciert. Der Begriff „Nachhaltigkeit“ stammt ursprünglich aus der Forstwirtschaft des 18. und 19. Jahrhunderts und bezieht sich auf die Ausrichtung der Holznutzung an der dauerhaften Regenerationsfähigkeit des Waldes. Nachhaltigkeit ist demnach ein Bewirtschaftungsprinzip, so dass nicht mehr Holz geschlagen wird, als jeweils nachwachsen kann. Die Umweltschutzkonferenz in „Rio 1992“ und die zweite Weltsiedlungskonferenz „Habitat 1996“ in Istanbul haben die „nachhaltig städtische Entwicklung“ als wichtiges Thema der Weltpolitik erörtert. Der Begriff wird nun allgemein als „zukunftsfähige Entwicklung“ bezeichnet.³¹

Die „Habitat II-Agenda“ gibt Leitlinien für den Umgang mit der zunehmenden Verstädterung vor und legt Ansätze und Strategien für die nachhaltige Entwicklung der städtischen Gebiete fest. Mit der Verabschiedung dieser Agenda bekräftigte die internationale Gemeinschaft den Grundsatz der aktiven informierten Beteiligung der Bürger und wies der Gleichberechtigung der Geschlechter, der Partnerschaft und der internationalen Zusammenarbeit eine große Bedeutung zu. Die Habitat Agenda geht davon aus, dass eine gute

Stadtverwaltung - dazu zählen Transparenz, Rechenschaftspflicht, Bürgerbeteiligung an den Entscheidungsprozessen und Partnerschaften - eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige städtische Entwicklung und die Schaffung von angemessenem Wohnraum für alle Menschen ist.³²

Der Begriff ist mittlerweile ein fester Bestandteil in den Stadtentwicklungskonzepten. Verbunden ist damit die Einstellung, städtebauliche Entscheidungen qualitativ hochwertig für alle Teilbereiche (Verkehr, Bauwesen, ...) auf lang anhaltende Beständigkeit und für nachfolgende Generationen zu treffen. „Für eine gute Selbstverwaltung im Sinne einer gemeinsamen Anstrengung der Kommune, der Bürger und der Privatwirtschaft wird die nachhaltige Entwicklung das vordringlichste Ziel darstellen.“³³ Eine gute Verwaltung wird bezeichnet durch:

- Nachhaltige Wirtschaft (Arbeit und Wohlstand)
- Nachhaltiges städtisches Wohnen (angemessener, bezahlbarer Wohnraum für alle)
- Nachhaltiges städtisches Leben (Bau der lebenswerten Stadt)
- Nachhaltige städtische Gesellschaft (gesellschaftliche Kohärenz und gesellschaftliche Solidarität)
- Nachhaltige städtische Erreichbarkeit (Rohstoff-sparende Mobilität)
- Nachhaltige städtische Umwelt (stabile Ökosysteme)
- Nachhaltige städtische Demokratie (Stärkung der Bürgerschaft)

Die Nachnutzung brachliegender Bauflächen steht dabei ganz im Zeichen einer nachhaltigen „Aufforstung“.

2.7 Die gesetzlichen Planungsgrundlagen zur Konversion

Mit dem Zusammenwachsen der europäischen Länder zu einer politischen Gemeinschaft gewinnen auch auf dem Gebiet der räumlichen Entwicklung wechselseitige Abstimmung und Zusammenarbeit zunehmend an Bedeutung. „Schon heute gibt es zahlreiche Beispiele grenzüberschreitenden Zusammenwirkens vor allem auf der Ebene der Regionalplanung. Mit ihm ist zwangsläufig die Begegnung unterschiedlicher Rechts- und Verwaltungssysteme wie auch verschiedenartiger Planungstraditionen und Fachsprachen verbunden. Häufig sind es gerade solche Unterschiede der Fachtradition und „Planungskulturen“, die mehr als andere Hemmnisse einer Verständigung zwischen Fachleuten verschiedener Nationalitäten im Wege stehen“.³⁴ Ganz im Geiste des „Europagedankens“ soll diese Arbeit auch einen grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch ermöglichen. Zur Einordnung der untersuchten Fallbeispiele (vgl. Band II - Dokumentationsband) sollen in der Folge die Planungsgrundlagen bei der Konversion in Österreich, der Schweiz und Deutschland dargestellt werden. Genauere Untersuchungen hierzu sind nicht Gegenstand dieser Arbeit.

2.7.1 Europäische Raumordnung

Die übergeordnete Raumordnung auf europäischer Ebene baut auf die Zustimmung aller Länder der Europäischen Union, zu einer gemeinsamen politischen Idee und Willensbildung auf, die die Entwicklung des Lebensraumes auf gesamteuropäischen Vorstellungen anerkennt.

Die formulierten übergeordneten Leitbilder zielen zwar nicht direkt auf den Umgang mit Konversionsflächen ab, betonen jedoch den sparsamen Umgang mit der Ressource Boden.

2.7.2 Österreichische Raumordnung

Österreich ist ein Bundesstaat, der aus 9 Bundesländern unterschiedlicher Größe und Struktur besteht. Die Planungsebenen sind hierarchisch, wobei der Bund lediglich Rahmengesetzgebungskompetenz besitzt. Anders als etwa in der Schweiz oder Deutschland gibt es in Österreich kein eigenes Bundesraumordnungsgesetz. Die Nationale Planung erfolgt auf Basis eines „Gentlemen Agreement“.³⁵

Raumordnung auf Bundesebene

Das Österreichische Raumordnungskonzept ist eine Rahmenplanung auf gesamtstaatlicher Ebene mit Leitbildfunktion für detaillierte Planungen, Konzepte und Programme von Bund, Ländern und Gemeinden. In den Grundsätzen wird für eine sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt gesprochen.

Zu erwähnen ist hier einerseits die Forderung zur Verdichtung und Erweiterung bestehender „inselhafter“ Siedlungsansätze zu Siedlungseinheiten und andererseits die Forderung nach der Verdichtung und Aufwertung von Stadtteilen von nicht mehr genutzten Industrie- und Lagerflächen und gegebenenfalls Schaffung neuer Stadtteilzentren.

Der Bund hat im Aufgabenbereich der Wohnungspolitik und dem Siedlungswesen keine dominierende Rolle. Das ordnungspolitische Instrumentarium der für die Siedlungsentwicklung maßgeblichen örtlichen und überörtlichen Raumplanung liegt überwiegend im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden und Länder.³⁶ Außer den angeführten, sehr weitgefassten Zielen bleibt die Formulierung von Nutzungsvielfalt, Nahversorgung und subzentraler Infrastrukturen Aufgabe der Gemeinden.

Das Österreichische Raumordnungskonzept im System der räumbezogenen Planungen

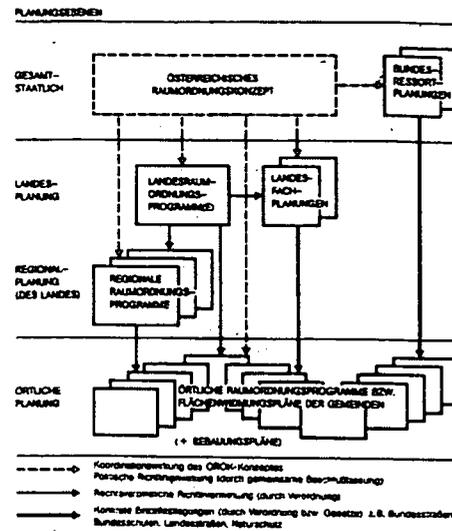


Abb. 6: Das österreichische Raumordnungskonzept im System der raumbezogenen Planungen³⁷

Raumordnung auf Landesebene

Die Landesregierungen erlassen durch Verordnungen Raumordnungsprogramme. In diesen Programmen werden bestimmte Gebiete oder Grundflächen für bestimmte Zwecke als freizuhalten ausgewiesen. Besonders hervorzuheben sind die Vorbehalte für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben, öffentliche Gebäude mit überörtlicher Bedeutung, wie Schulen, Amtsgebäude und Krankenhäuser, sowie Verkehrsflächen. Die in der Praxis bedeutendsten Festlegungen in Raumordnungsprogrammen sind überörtliche Nutzungszuweisungen und Nutzungsvorbehalte für bestimmte Grundflächen.³⁸ Eine klare Abgrenzung von Brachflächen, deren Bestandsaufnahme und Umnutzung ist nicht klar herauszuarbeiten. Festgestellt wurde jedoch, dass zentrale Brachflächen in Innsbruck in Raumordnungsprogrammen für öffentliche Gebäude als „reserviert“ ausgewiesen wurden.

Örtlichen Raumordnung und ihre Planungsinstrumente

Die örtliche Raumordnung besteht grundsätzlich aus Instrumenten, Örtlichen Raumordnungskonzepten, Flächenwidmungs- und Bebauungsplanungen.

Mit nachhaltigem, flächensparendem Bewusstsein für die Konversion von Brachflächen, kann hier schon früh eine Innenentwicklung entsprechend dem Flächenausmaß und dem Bedarf des zu erwarteten Wachstums einer Gemeinde im Zuge des Raumordnungskonzeptes angesteuert werden.

Die Flächenwidmung städtischer Konversionsflächen erfolgt als Sonderfläche, Kerngebiet oder Mischgebiet. Richtungsentscheidungen für die Bebauung dieser Flächen werden dabei meist auch durch vorgeschaltete Gutachterverfahren oder städtebauliche Wettbewerbe und

Studien erarbeitet, was dann erst eine Flächenwidmung zur Folge haben kann. Die Möglichkeit, in mehreren Ebenen unterschiedliche Verwendungszwecke festzulegen, hat sich in der Vergangenheit vor allem dort als wünschenswert erwiesen, wo auf engem Raum verschiedene grundsätzlich miteinander vereinbarte Nutzungsansprüche konkurrieren.

Der Bebauungsplan ist in diesem projektorientierten Untersuchungszusammenhang das Ende des Planungsverlaufes. Erst wenn die Nutzung, die bauliche Gestaltung und das Bebauungsausmaß (meist durch städtebauliche Wettbewerbe) feststeht, soll dafür das Baurecht „ausgestellt“ (und nicht umgekehrt - vgl. Abschnitt 3.1) werden. Die Anwendung dieser Planungsinstrumente steht natürlich in engstem Verhältnis mit anderen zu berücksichtigenden Verordnungen, ÖNORMEN, den Regionalen Gestaltungssatzungen, Denkmalschutzgesetz, u.v.a.

2.7.3 Deutsche Raumordnung

Gleich wie in Österreich liegt die Planungskompetenz bei städtischen Brachflächen und deren Konversion bei der Kommune. Das deutsche Baugesetzbuch (BauGB) sieht für die kommunale Planungsebene die zweistufige Bauleitplanung vor. Aufgabe der Bauleitplanung ist es gem. § 1 BauGB, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in den Gemeinden nach Maßgabe des Baugesetzbuches vorzubereiten und zu leiten. Die Gemeinden haben dabei nach § 1 Abs. 3 BauGB Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Unterschieden wird zwischen dem vorbereitenden Bauleitplan (Flächennutzungsplan) und dem verbindlichen Bauleitplan (Bebauungsplan), wobei die Bauleitpläne den jeweiligen Zielen der Raumordnung und Landesplanung der 26 Bundesländer anzupassen sind (§1 Abs. 4 BauGB). Die Abstufung der Planungsebene innerhalb des „Plansystems“ ist aus der folgenden Darstellung ersichtlich:

Gebietskörperschaft Bauherr	Planart	gesetzliche Grundlage
Bundesrepublik	<i>Bundesraumordnung</i> • Raumordnungskonzept • Fachplanungen	Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG) Fachplanungsgesetze
Bundesländer, Stadtstaaten Bundesländer, (Planungsregionen) (Landkreise)	<i>Landesplanung</i> • Landesentwicklungsplan • Fachplanungen <i>Regionalplanung</i> • Regionale Raumordnungspläne mit Landschaftsrahmenplänen	Landesplanungsgesetze (LPG) Fachplanungsgesetze Landesplanungsgesetze Landesnaturschutz- und Landschaftsschutzgesetze
	<i>Städtebauliche Planung</i> • (Gemeindeentwicklungsplan) • Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan • Bebauungsplan mit Landschafts- oder Grünordnungsplan • Abrundungssatzung • (Struktur-, Rahmenplan)	Baugesetzbuch des Bundes (BauGB) Baunutzungsverordnung des Bundes (BauNVO) Landesnaturschutz- und Landschaftsschutzgesetze

Abb. 7: Abstufung der Planungsebenen³⁹

Neben dem allgemeinen Städtebaurecht mit den Kernvorschriften - Bauleitplanung, Sicherung der Bauleitplanung, Zulässigkeit von Vorhaben, Bodenordnung (Umlegung und Grenzregelung), Enteignung und Entschädigung sowie Erschließung und Erschließungsbeiträgen - kennt das Baugesetzbuch auch das sogenannte besondere Städtebaurecht. Bis 1987 war das Sonderrecht für die Stadtsanierung und Stadterneuerung im Städtebauförderungsgesetz enthalten und wurde erst anschließend als „besonderes Städtebaurecht“ in das Baugesetzbuch integriert.

Diese in der Folge näher betrachteten, zusätzlichen Instrumente besitzen besonderes bei der Entwicklung von Brachflächen eine überdurchschnittliche Bedeutung. Das deutsche Baugesetz hat gerade für diese Aufgaben eine sehr fortgeschrittene, projektbezogene Regelungswirkung. Die wichtigsten Instrumente sind dabei:

Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme als deutsches Rechtsinstrument wird dann angewandt wenn ein Flächenpotential sich in der stagnierenden Phase des Lebenszyklus befindet und eine Reaktivierung der Flächen allein durch den Markt als wenig Erfolg versprechend erscheint.

Neue Strukturen entstehen nicht von selbst, sondern müssen gefördert und unterstützt werden. Größe und Komplexität der Aufgabe lassen die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als das geeignete Instrument zur Vitalisierung der Industriebranche erscheinen. Einer der Hauptgründe für die Wiedereinführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme war, dieses Instrument zur Bewältigung der Brachflächenproblematik nutzbar zu machen. Dies natürlich auch vor dem Hintergrund der Revitalisierung großer städtischer Flächen in der ehemaligen DDR. Aber auch der Abzug der Streitkräfte im Westen kann als ein Argument für die Wiedereinführung gesehen werden.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen wurden mit dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz wieder vollständig in das Baugesetzbuch (BauGB) eingeführt. In den §§ 165 - 171 werden Begriffe und Ziele, Zuständigkeiten und Aufgaben sowie sonstige Vorschriften und Regelungen dargestellt:

Mittels solcher Maßnahmen sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebietes entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erstmalig entwickelt werden oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Die Maßnahmen sollen der Errichtung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen dienen. Sie sollen sich „finanziell weitgehend selbst tragen, indem über die Wertsteigerung durch entsprechende Entwicklungsmaßnahmen (bei niedrigem Einstiegspreis) z. B. die notwendige Infrastruktur finanziert werden kann“.⁴⁰ Bei der Wertermittlung ist die Beschaffenheit und Eigenschaft des Grundstücks mit zu beachten. Durch Demontage und Entsorgung u.a.m. ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass Alteigentümer anstelle von Verkaufserlösen nur mehr Verkaufskosten realisieren können.

Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen können komplexe Aufgaben zügig umgesetzt werden. „Zentrale instrumentelle Kennzeichen sind die kommunale Grunderwerbs- und Privatisierungspflicht als Regelfall, die Abschöpfung entwicklungsmaßnahmebedingter Bodenwertsteigerungen zur Finanzierung der Maßnahme und der umfassende entwicklungsrechtliche Genehmigungsvorbehalt zur Prozesssteuerung.“⁴¹

Durch das besondere bodenrechtliche Instrumentarium kann sich die Gemeinde gegenüber den Eigentümern in eine sehr starke Position bringen. Dabei kann eine Entwicklungsmaßnahme auch sinnvoll sein, wenn der Entwicklungsbereich nur wenigen oder in Einzelfällen nur einem einzigen Eigentümer gehört. Ist der Eigentümer nicht mitwirkungsbereit, so kann die Festlegung als Entwicklungsbereich wie bei einer Vielzahl von Eigentümern zur zügigen Umsetzung der Entwicklungsziele erforderlich sein.⁴² Überhöhte Preisvorstellungen des Eigentümers sind das größte Problem für die Um- oder Wiedernutzung brachgefallener Gewerbeflächen.⁴³

Weitere Gründe zur Durchführung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen sind:

- die besondere Bedeutung, die das Planungsgebiet für die Stadt hat
- die Größe des Gebietes und die Komplexität der Planungsaufgaben
- die Notwendigkeit zur Deckung des Bedarfes an Wohn- und Arbeitsstätten
- die Entwicklung einer übergeordneten Gesamtplanung, das planvolle Zusammenwachsen ehemals getrennter Bereiche und eine konsequente Strategie der Innenentwicklung

Vor der förmlichen Festsetzung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs nach § 165 Abs. 6 BauGB durch die Satzung hat die Gemeinde nach § 165 Abs. 4 BauGB Voruntersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen, die erforderlich sind, um Beurteilungsunterlagen über die Festlegungsvoraussetzungen für den städtebaulichen Entwicklungsbereich zu erhalten. Davon kann nur abgesehen werden, wenn bereits hinreichende Beurteilungskriterien vorliegen. Im Zuge der Voruntersuchungen wird im Allgemeinen auch die Ermittlung der entwicklungsunbeeinflussten Grundstückswerte durchgeführt. Der höchste Stellenwert bei den Voruntersuchungen kommt der Recherche der Altlastensituation zu. Auf der Basis umfassender Sanierungs- und Sicherheitskonzeptionen sind detaillierte Kostenschätzungen erforderlich, die den entwicklungsunbeeinflussten Wert nach unten korrigieren (Verkaufskosten statt -erlöse).⁴⁴

Insgesamt können städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen bei Vorliegen der Anwendungsvoraussetzungen ein sinnvolles Instrument zur Baulandmobilisierung darstellen, zumal sie vielfältige Möglichkeiten einer Zusammenarbeit zwischen privaten Eigentümern und der Kommune eröffnen.⁴⁵

Neben den Vorteilen der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ im Hinblick auf das Bodenrecht und den Planungswertausgleich darf nicht übersehen werden, dass die Maßnahme - streng nach den Richtlinien des Gesetzes ausgeführt - auch sehr langwierig, formalistisch und bürokratisch sein kann. Da letztendlich die Entwicklung des Planungsgebietes nur mit privaten Investoren möglich ist, müssen

privatwirtschaftliche Elemente stärker als bislang üblich in das entwicklungsrechtliche Instrumentarium eingeführt werden. Oft führt allein die Ankündigung, dass eine Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, zu einer starken Kooperationsbereitschaft der Alteigentümer, wodurch der Weg für vertragliche Lösungen frei wird. Stimmen Kaufpreisforderungen und der entwicklungsunbeeinflusste Wert überein, so ist die Erforderlichkeit des Instrumentariums nicht mehr gegeben.⁴⁶

Der Vorhaben- und Erschließungsplan

Das deutsche Verfahren zum Vorhaben- und Erschließungsplan ist in § 7 Maßnahmegesetz zum Baugesetzbuch (BauGB-Maßnahme G) geregelt. Nach § 7 Abs. 1 BauGB - Maßnahme G kann die Gemeinde einen privaten Vorhabenträger bestimmen, der auf Grundlage eines von ihm vorgelegten und mit der Gemeinde abgestimmten Plans zur Durchführung der Vorhaben und Erschließungsmaßnahme bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten ganz oder teilweise verpflichtet. Anders als beim städtebaulichen Vertrag sind bei Vorhaben- und Erschließungsplan die wesentlichen Regelungselemente bereits im Gesetz genannt, und die Verknüpfung zwischen städtebaulicher Planung (Vorhaben- und Erschließungsplan) und vertraglicher Erschließungs- und Bauverpflichtung ist gesetzlich vorgegeben.⁴⁷

Der Vorhabenträger muss nicht notwendigerweise in Besitz der zu entwickelnden Grundstücke sein, da privatrechtliche abgesicherte Verfügbarkeiten ebenfalls ausreichen. Obwohl im städtebaulichen Entwicklungsbereich eine Bebauungsplanpflicht besteht, ist es in einzelnen Fällen auch denkbar, von dieser Vorschrift für Teilabschnitte der Entwicklungsbereiche zunächst abzusehen und anstelle eines Bebauungsplanes einen Vorhaben- und Erschließungsplan zu erstellen, wenn dies mit den Zielen und Zwecken der Entwicklungsmaßnahme vereinbar ist.

Durch Vorhaben- und Erschließungspläne können private Initiative und privates Investitionskapital verstärkt in das Planungsgebiet gelenkt werden. Durch die Übertragung des Planungs- und Erschließungsaufwandes auf „Developer“, tragen diese durch ihr Eigeninteresse zur Effektivitätssteigerung der städtebaulichen Planung bei. Außerdem kann ihre Investitionsbereitschaft zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben genutzt werden und zu einer Entlastung der öffentlichen Kassen beitragen.⁴⁸

Ein Durchführungsvertrag zwischen dem Entwicklungs- und Vorhabenträger regelt die Rahmenbedingungen der Maßnahme, Handlungs- und Kostentragungspflichten sowie mit Gestaltungsplänen die konzeptionellen Bedingungen. Der Durchführungsvertrag muss bei Nutzungsmischung im Sinne der Linkage-Strategie gewinnbringende Maßnahmen (z.B. Wohnungsbau, Einzelhandel, Gastronomie und Freizeit) mit verlustbringenden Maßnahmen (z.B. soziale Infrastruktur, Begegnungsstätten, öffentliche Grünflächen und Naturflächen) koppeln.⁴⁹

Der Städtebauliche Vertrag

Städtebauliche Verträge werden häufig als Alternative zu umfassenden Entwicklungsmaßnahmen gesehen. Sie wurden in Deutschland durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz in § 6 BauGB - Maßnahmengesetz bundeseinheitlich geregelt, um die vertraglichen Elemente im Städtebaurecht nachdrücklich zu stärken.

Nach § 6 Abs. 1 BauGB - MaßnG sollen durch einen städtebaulichen Vertrag die privatrechtliche Neuordnung der Grundstücksverhältnisse, die Bodensanierung und die Freilegung von Grundstücken sowie sonstige Maßnahmen, die notwendig sind, um Baumaßnahmen durchführen zu können, und die Ausarbeitung der erforderlichen städtebaulichen Planung geregelt werden. Hierzu zählt auch die Übernahme von Folgekosten, z.B. für Infrastruktureinrichtungen, wenn diese unmittelbar mit dem Vorhaben des Investors in Zusammenhang stehen.⁵⁰

Städtebauliche Verträge können dann zur Anwendung kommen, wenn die Gemeinde auf den Grunderwerb verzichtet. Wenn für ein Planungsgebiet zur Sicherstellung einer übergeordneten Planung und zur Durchsetzung niedriger Bodenpreise eine Entwicklungsmaßnahme auf der Brachfläche unabdingbar ist, könnten städtebauliche Verträge nur für Teilbereiche in Betracht gezogen werden - so könnte der Eigentümer an einer Vermarktung Interesse bekunden und „Developer“ können sich auch nach der förmlichen Festsetzung des Entwicklungsgebietes einkaufen.

Sinnvoll können städtebauliche Verträge z.B. bei der Errichtung von Grün- und Naturflächen, sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie bei der Baureifmachung und Bodensanierung sein. Bei den Regelungen zur Sanierung bzw. Sicherung der Altlasten auf dem Gelände müssen in den Verträgen vor allem die Informations-, Untersuchungs-, Abstimmungs- und Kontrollpflichten beim Ablauf der Maßnahme festgelegt werden. Kommen städtebauliche Verträge zustande, können die Teilgebiete auch nachträglich aus der Gebietskulisse der Entwicklungsmaßnahme herausgenommen werden. Dadurch entfällt die Verpflichtung zur Aufstellung von Bebauungsplänen.⁵¹ Ein weiterer entscheidender Vorteil von städtebaulichen Verträgen ist die Möglichkeit, Mischnutzungskonzepte durch Steuerung kleinräumiger Nutzungsverteilungen umzusetzen, die über die Festsetzungsmöglichkeiten von Bebauungsplänen hinausgeht. So können z. B. für bestimmte Anteile der Geschossfläche besondere Nutzungszwecke (Büros/Gemeinbedarfseinrichtungen/öffentlich geförderte Wohnungen) vereinbart werden.⁵²

Der Städtebauliche Rahmenplan

Das zentrale Steuerungswerkzeug für großflächige und langfristige Entwicklungen versteht sich der Städtebauliche Rahmenplan als ein Handbuch, in dem die wichtigsten Ziele, Verfahrensgrundsätze und die Regeln für die künftige räumlich-bauliche Organisation des Entwicklungsbereichs festgehalten sind.

Der Rahmenplan unterscheidet sich deutlich von den sonst üblichen Masterplänen oder Designhandbüchern, die sich vorrangig der baulichen, weniger der gesellschaftlichen Anforderungen annehmen; er ist kein Flächennutzungskonzept, sondern eine Ausarbeitung, in der sich alle städtischen Kompetenzen in gleicher Weise wiederfinden.

Rechtlich ist er ein planerisches Vertragsinstrument, das die Funktion einer bindenden Vereinbarung zwischen Verwaltung und Stadtrat bzw. Projektentwickler darstellt. In der Regel beginnt der Prozess mit öffentlichen Gemeinderatssitzungen, der Bildung von Bürger-Arbeitsgruppen, der Ausarbeitung von Themenpapieren, dem öffentlichen Architekten-Wettbewerb, der Erstellung eines Rahmenplankonzeptes, der öffentlichen Diskussion und endet schließlich mit der Verabschiedung durch den Gemeinderat. Auf Grundlage des Rahmenplanes werden dann schrittweise die Bebauungspläne von Teilgebieten erarbeitet.

In der Regel besteht der Rahmenplan aus zwei Teilen, der Formulierung der Ziele und Grundsätze der Planung und aus einem städtebaulichen Entwurf, der eine Weiterentwicklung der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsarbeit darstellt.

Der Rahmenplan hat eine andere operationale Aufgabe als beispielsweise ein städtebaulicher Vertrag mit einem gewerblichen Bau- oder Entwicklungsträger, bei dem es nur um eine zeitlich und inhaltlich klar abgrenzbare Maßnahme gehen kann. Wenn die entstehenden Stadtquartiere in einem relativ weiten Zeitrahmen parzellenweise von ganz unterschiedlichen Nutzergruppen aufgebaut werden, dann ist es notwendig, diese Gruppen mit einer über einen mittelfristigen Zeitraum stabilen und anschaulichen Information über das Wozu und Wie der städtebaulichen Idee zu versehen.

Die bebauungsplanfreie Entwicklung

Rein rechtlich ist es natürlich auch möglich ohne Bebauungsplanfestsetzungen brachfallende Flächen städtebaulich zu entwickeln. Nach dem deutschen Baurecht sind Vorhaben nach §34 BauGB zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Dabei müssen die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt und das Ortsbild unbeeinträchtigt bleiben. Wann sich ein Vorhaben in seine Umgebung einfügt, wird im Einzelfall von der Planungsbehörde geprüft, die damit ihre Einfluss- und Steuerungsmöglichkeit behält. Diese Vorgangsweise wurde bei den Untersuchungsbeispielen nicht gefunden. Durch die geringe Regelungsdichte und Einflussmöglichkeit seitens der Kommune erscheint dieses Instrument in diesem Untersuchungszusammenhang wenig interessant.

2.7.4 Schweizer Raumordnung

Art. 22 (quarter) der Schweizerischen Bundesverfassung (BV) regelt die Kompetenz des Bundes und der Kantone im Bereich der Raumplanung. Dem Bund fällt eine Grundsatzgesetzgebungs- sowie eine Förderungs- und Koordinationskompetenz zu. Das „Plansystem“ ist in der folgenden Abbildung 8 dargestellt. Es handelt sich nicht um ein gesetzlich vornormiertes, da die 26 Kantone in der Ausgestaltung weitgehend frei sind. Bundesrechtlich vorgeschrieben sind die Instrumente des kantonalen Richtplans (Art. 6ff. RPG) und des Nutzungsplanes (Art. 14ff. RPG).

Planungsträger	Planarten	Verbindlichkeit
Bund	Sachpläne	gemäß Sachrecht, in der Regel unverbindlich
	Konzepte	unverbindlich
Kanton	Richtplan (Konzept und Programm)	behördenverbindlich
	Teilnutzungsplan	grundeigentumsverbindlich
Gemeinde	Richtplan Nutzungsplan - Rahmennutzungsplan - Zonenplan - Sondernutzungspläne: - Überbauungsplan - Gestaltungsplan - usw.	behördenverbindlich grundeigentumsverbindlich

Abb. 8: Das Schweizer Plansystem⁵³

Mit dem „Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)“ von 1979 sind die Aufgaben, Kompetenzen und Instrumente im Bereich der Raumplanung auf den verschiedenen Verwaltungsebenen geregelt. Der Bund verfügt demnach über Rahmengesetzgebungs-, Koordinations- und Förderungskompetenz. „Den Kantonen bleibt nicht nur ein Handlungsspielraum, sie sind vielmehr die eigentlichen Träger der Raumplanung.“⁵⁴ Das RPG hat zwei Planarten festgelegt, den Richtplan und den Nutzungsplan. Der Richtplan ist das konzeptionelle und programmatische Steuerungsinstrument gegenüber raumwirksamen öffentlichen, privatwirtschaftlichen und privaten Tätigkeiten. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Dagegen ist der Nutzungsplan parzellenscharf und grundeigentumsverbindlich. Er dient den örtlichen Festlegungen.

Nach dem Bundesrecht (RPG) sind die Kantone verpflichtet, einen kantonalen Richtplan aufzustellen. Die Erarbeitung und der Erlass von Nutzungsplänen fallen nach der Zuständigkeitsordnung der meisten Kantone in den Aufgabenbereich der Gemeinden. Allerdings behalten sich einzelne Kantone vor, ihrerseits Nutzungspläne als Sondernutzungspläne zu erlassen, beispielsweise für Schutzgebiete oder zur Sicherstellung der landwirtschaftlichen Flächen. Die Gemeinden erlassen in der Regel neben einem oder mehreren Nutzungsplänen einen kommunalen Richtplan.⁵⁵ Die Bepanung von Konversionsflächen findet ihren Niederschlag zwischen Rahmennutzungsplan und Sondernutzungsplan. Ähnlich wie in Österreich wird über die Festlegung der Nutzung die Art und Weise der Bebauung konkretisiert. Projektbezogene Instrumente zur Konversion, wie in Deutschland, sind nicht bekannt.

2.8 Wandel im Planungsverständnis

Die klassischen Aufgaben der Stadtplanung sind die Prävention sozialer, städtebaulicher und ökologischer Probleme einerseits, der gerechte Ausgleich von Lebensbedingungen und Chancen andererseits, als auch Schwache zu schützen, für künftige Generationen Vorsorge zu tragen und den gesellschaftlichen Reichtum zugunsten Benachteiligter umzuverteilen.

Stadt wird dabei von Menschen für - Menschen und ihre Umwelt - gemacht. Als zentrale Akteure treten dabei der Einzelne, Interessensgruppen, der Projektentwickler, Investor, Bauträger und die kommunale Verwaltung auf. Im Rahmen der Instrumente der örtlichen Raumordnung in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung kann eine Stadt verändert, erweitert und erhalten werden. Diese öffentlichen Planungsfestlegungen werden durch den allgemeinen Prozess der Gemeindeverordnung im Rahmen eines Gemeinderatsbeschlusses erwirkt. Diese rechtlichen Regelungen können als Grundelemente der allgemeinen Festlegung verstanden werden. Die Festlegungen haben den Charakter abstrakt zu sein und als Gebots- oder Verbotsanweisungen zu wirken.⁵⁶

Der Wandel im Planungsverständnis ist eng mit den geschichtlichen Umständen und den sich stellenden Aufgaben verknüpft. Spätestens seit Anfang des 20. Jahrhunderts taucht die Metapher „Organismus“ auf und charakterisiert die Stadt mit der Komplexität eines Lebewesens. In den 60er Jahren sprach man von einem „System“ was heute mit „Vernetzung“ bezeichnet wird.⁵⁷ Die ursprüngliche Hoffnung, die in der ersten Jahrhunderthälfte die Planer beflügelte, durch bessere Städte einen Beitrag zu einer besseren, einer harmonischen und solidarischen Gesellschaft zu leisten, ist weitgehend erlahmt; dementsprechend ist ihr ursprüngliches Sendungsbewusstsein einer nüchterneren Vorstellung gewichen, die dem Planer eher die Aufgabe eines „Politikberaters“, „Managers“ oder „Vermittlers“ zuweist.⁵⁸ Auch das Selbstbild des Planers hat sich lt. einer Umfrage damit vom „Schöpfer“ zum „Feuerwehrmann“ gewandelt.⁵⁹

	bis 1900/1910	bis 1960/1970	bis 1990/2000	Ausblick
Verständnis der sozioökonomischen Entwicklung	Weder prognostizierbar Noch steuerbar	Prognostizierbar, aber nicht steuerbar	Steuerbar, deshalb nur bedingt prognostizierbar	Bedingt steuerbar, bedingt prognostizierbar
Planungsverständnis	Korrektur der Marktentwicklung	Entwurf eines Entwicklungsrahmens	Steuerung der Entwicklung	Marktentwicklungs - orientiert Kooperieren
Aufgabe der Planung	Behebung von Missständen	Koordination der Entwicklungskräfte	Auswahl an Alternativen	Anreizbildung; Konsensschaffung;
Motiv der Planung	Gefahrenabwehr	Daseinsvorsorge	Gesellschaftspolitik	Nachhaltigkeit
Rolle der Verwaltung	Eingriffsverwaltung	Leistungsverwaltung	Planende Verwaltung	Kooperative Verwaltung
Verhältnis zur Politik	Kaum Bezug	Bestätigungsfunktion	Entscheidungsfunktion	Animierungsfunktion
Verhältnis zur Wissenschaft	Einzelkontakte (so Hygiene)	Erkenntnishilfe	Entscheidungshilfe	Interdisziplinäre Entscheidungshilfe
Selbstinterpretation des Planers	Experte für die technische und künstlerische Verbesserung und Verschönerung	„Arzt“ der kranken Stadt und missionarischer Anwalt des allgemeinen Wohls	Fachlich kompetenter und sozial engagierter Politikberater für räumliche Entscheidungen	Moderierender Manager

Abb. 9: Aspekte in der Planungsgeschichte⁶⁰

Flächennutzungspläne und Bebauungspläne werden zwar weiterhin bestehen, haben aber als Steuerungsinstrumente deutlich an Einfluss verloren. Planung ist durchführungsorientierter geworden. Heute werden über städtebauliche Rahmenpläne⁶¹ Perspektiven der Entwicklung für räumliche Teilgebiete bestimmt.

Um diese zu realisieren, definiert man Projekte, wählt selbst Investoren und/oder Projektentwickler, mit denen man verhandlungsorientiert zusammenarbeitet, um die Projektentwicklung zu beschleunigen. Städte und Gemeinden gründen eigene Entwicklungsgesellschaften für begrenzte Aufgaben und begrenzte Zeiträume. Öffentlich-private Partnerschaften werden eingegangen, um die Realisierung der geplanten Projekte in einer Form sicherzustellen, die mit den formulierten Perspektivplänen übereinstimmt.

Die Flächennutzung ist stark von den Steuerungsprinzipien des Boden- und Immobilienmarktes bestimmt. Die Eigennutzer, die für sich selbst und die eigenen Nutzungen Gebäude errichten, werden immer seltener. Projektentwickler und Kapitalanlagegesellschaften versuchen mehr und mehr, ihre Nutzungsvorstellungen durchzusetzen. Die Kommunen sind dazu herausgefordert, eigenes Sachwissen zu entwickeln und Experten im Hause auszubilden, um mit derartigen Unternehmen gleichberechtigt verhandeln zu können.⁶²

Je knapper dann noch der „beplante Raum“, was besonders auffällig bei den hier diskutierten Konversionsaufgaben ist, auf den sich derart vielfältige Planungsüberlegungen beziehen, um so größer die Wahrscheinlichkeit, dass sie einander überschneiden, dass sich die einzelnen Schritte zur Verwirklichung gegenseitig behindern, wenn nicht gar aufheben. Koordinierung und wechselseitige Abstimmung sollen deshalb schon früh als notwendig erkannt werden. Interessenskonflikte aufzulösen, bzw. mit ihnen umzugehen, zählt dabei zu den wichtigsten Aufgaben der Stadtplanungspolitik.

Die aus Architektur und Ingenieurwissenschaften entlehnte Vorstellung, man könne einen Stadtraum „entwerfen“, „beplanen“ und aus der Blaupause würde dann dreidimensionale Realität, passt nicht in diese Welt - sie ist mit den politischen, ökonomischen, sozialen und bodenrechtlichen Verhältnissen bei Brachflächenentwicklungen nicht mehr vereinbar. Es gibt diese tabula rasa nicht, der das „Gott-Vater-Modell“⁶³ (vgl. Abb. 10) der Planung entspräche. Öffentliche Planung schwebt eben gerade bei Konversionsaufgaben nicht über den Akteuren und weist ihnen den Weg, nicht sie entfaltet die Entwicklung der Flächenpotentiale - sie ist dabei meist nur die Rückwärtsbuchhaltung ausverhandelter Bebauungsziele. Gegenstand dieser Untersuchung ist, den Entscheidungsfindungsprozess und jene dazugehörigen handlungsorientierten Verfahrensschritte aufzuzeigen, welche schließlich zum Bebauungsplan bzw. zur Bebauung führen sollen.

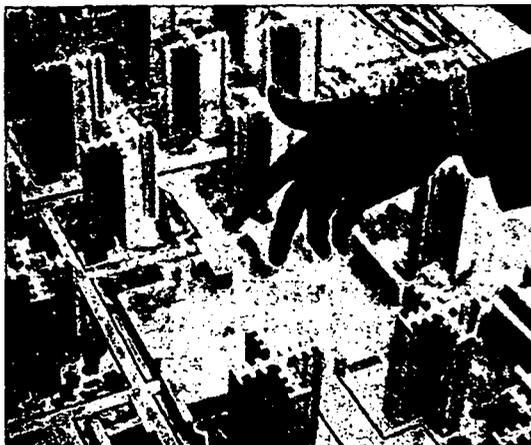


Abb. 10: Überholtes „Gott-Vater-Modell“ der Planung⁶⁴

Wandel in diesem Zusammenhang heißt: Etwas neues kommt hinzu. Dies soll keinesfalls heißen, dass die bisherigen Akteure geschlossen von der Bühne abtreten oder die bisherigen Aufgaben mit einem Mal obsolet sind. Es geht vielmehr um das Hinzufügen neuer Elemente zum Vorhandenen. In der sozialpolitischen Diskussion wird zutreffend auch von „shift“ gesprochen: also von Verlagerungen, Verschiebungen in vorhandenen Planungsprozessen.⁶⁵

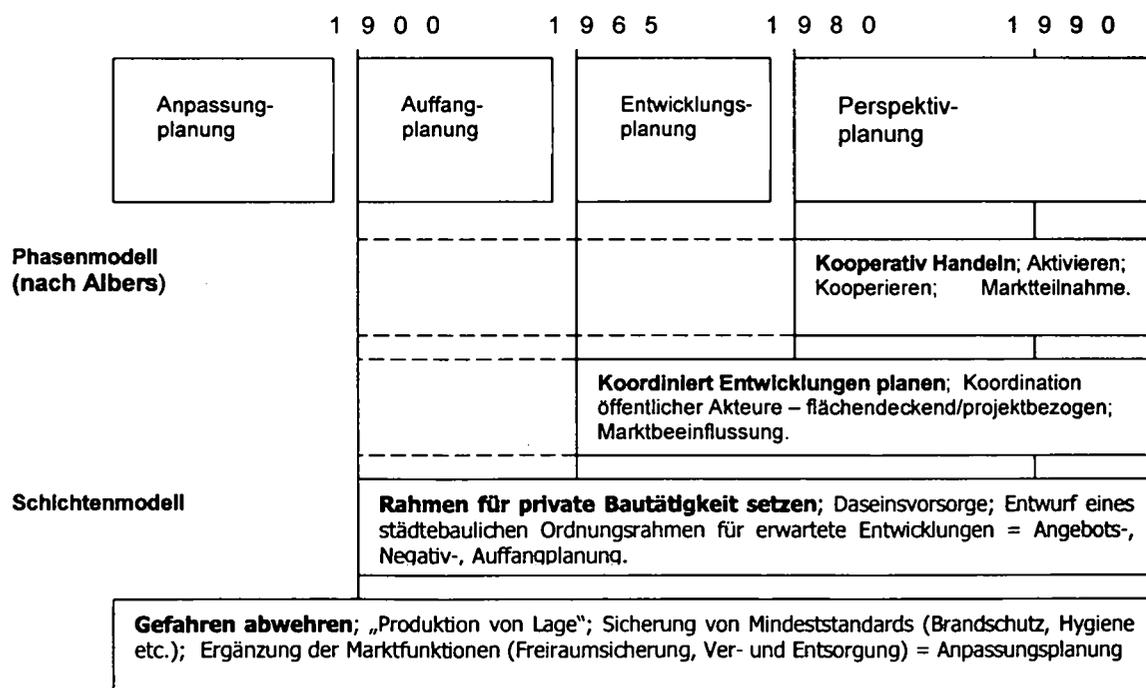


Abb. 11: Wandel im Planungsverständnis⁶⁶

Die Diskussion über Planungstechniken und -methoden, Aktions- und Organisationsformen darf aber nicht auf deren Analysen und Qualitäten allein beharren. Wozu wurden und werden neue Formen entwickelt? Bisherige Handlungsmuster reichen nicht zur Bewältigung mancher heute anstehender Probleme. Zu fragen ist also:

- Dienen diese Veränderungen ihrem inhaltlichen Zweck?
- Sind sie taugliche Mittel zur Erreichung gesetzter Ziele?

Kurzum, es geht um Aufgaben, die zu bewältigen sind. Techniken und Methoden sind dabei der Ausdruck der Planungskultur. Kultur bezeichnet dabei die jeweilige Lebensform, einschließlich der geltenden Werteinstellungen. Anhand der Aufgaben sind schließlich Sinn und Unsinn der Organisationsentwicklung erkennbar.

Die wichtigsten Planungsmerkmale können bei den hier diskutierten projektbezogenen Aufgaben folgendermaßen zusammengefasst werden:

1. Die Planer/innen sind nicht mehr allein
2. Problemlösungen finden „zwischen den Welten“ statt
3. Man muss Prozesse gestalten, deren Ausgang man nicht kennt
4. Steuerung erfolgt über das Plänemachen hinaus

Stadtplanung muss in diesem Zusammenhang als ein Prozess der Einflussnahme auf eine Projektentwicklung verstanden werden. Ziel dabei ist es, das Handeln der in der Stadt tätigen Institutionen und Personen soweit wie möglich in Richtung einer wünschenswerten Entwicklung zu koordinieren und in Konfliktfällen die notwendigen politischen Entscheidungen im Sinne eines Konsens vorzubereiten.⁶⁷



Abb. 12: Handlungsorientiertes Planen aller Beteiligten Akteure⁶⁸

-
- ¹ Hall, P./Pfeiffer, U. (2000): Weltbericht für die Zukunft der Städte Urban 21, Berlin, S. 7
- ² Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.)(1994): Zukunft Stadt 2000, Bericht der Kommission Zukunft Stadt 2000, Bonn, S. 8
- ³ vgl. Pfeiffer, U. (1993): Stadtentwicklung bei zunehmender Bodenknappheit, Wüstenrot-Stiftung, Deutscher Eigenheimverein, Stuttgart, S. 24
- ⁴ vgl. Feldtkeller, A. (Hsg.)(2001): Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart, S. 7
- ⁵ vgl. Schelte, J. (1997): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten. Moderne Entwicklungsansätze für ehemalige Gewerbe- und Industrieflächen. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Dortmund, S. 16
- ⁶ vgl. Scherrer, I. (1998): Umgang mit innerstädtischen Umnutzungsflächen in Innsbruck am Beispiel des „Frachtenbahnhofes“, Zürich, S. 34
- ⁷ vgl. Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V. (1995): Mitteilungen 4. 75 Jahre Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V. in Aufsatz: Neue bauliche Nutzungen auf ehemalige Militärfächen, Bonn, S. 20
- ⁸ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Tank, H. (1987): Stadtentwicklung. Raumnutzung. Stadterneuerung. Theoretische Grundlagen der Stadtentwicklungspolitik, Göttingen, S. 267
- ⁹ Quelle: Schelte, J.(1999): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 97, Dortmund, S. 18
- ¹⁰ vgl. Sinz, M. (1984): Perspektiven von Niedergang und Revitalisierung. Industrie und Gewerbe in der Stadtentwicklung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10/1984, S. 1115
- ¹¹ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: ILS (Hg.)(1984): Umnutzung von Fabriken. Übersicht und Beispiele, Dortmund, S. 13-14
- ¹² vgl. Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Raumordnung, (1995), Hannover, S. 308
- ¹³ zwischen 10.01.2002 und 16.02.2002
- ¹⁴ Die Qualität der Informationen war hier stark vom Willen, Intention und der Informationspolitik der einzelnen Stellen abhängig.
- ¹⁵ Presse-, Informationsstab 2, Medienreferat. Postfach 1328 Bonn. www.wirtschaft.bundeswehr.de
- ¹⁶ Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V. (1995): Mitteilungen 4, 75 Jahre Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V. in Aufsatz:
Neue bauliche Nutzungen auf ehemalige Militärfächen, Bonn, S. 20
- ¹⁷ Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften e.V.(1/2001): Mitteilungen der Landesentwicklungsgesellschaften, Konversion-Standortschließungen als Chance, Berlin, S. 6-15
- ¹⁸ Abteilung Altlasten, Spittelauer Lände 5, A-1090 Wien
- ¹⁹ vgl. Valda, A. (1996): Wo das Brachland dämmert, in: Die nicht mehr gebrauchte Schweiz, Beilage zu Hochparterre 1-2/1996, S. 9-17
- ²⁰ Koll-Schretzenmayr, M. (2001): Brache statt grüner Wiese, in: Gemeinderat Spezial: Chancen in der Brache, Deutsche Heftreihe, Eppinger-Verlag OHG, 11/2001, www.gemeinderat-online.de
- ²¹ vgl. Klotz, A. (2000): Stadtentwicklung und Städtebau in Wien, in: Wien Städtebau, Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien 2000.
- ²² Quelle: Bacon, E.(1967): Stadtplanung von Athen bis Brasilia, New York/Zürich, S. 147
Die Karte von Rom von Battista Nolli, 1748, zeigt die Durchdringung der öffentlichen Innen- und Außenräume zu einem unerschöpflichen Erlebnisraum.
- ²³ vgl. Albers, G. (1996): Stadtplanung, Eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt, S. 76
- ²⁴ Quelle: Streich, B.: Zur Geometrie städtebaulicher Leitbilder, in: Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP), 101, S. 9
- ²⁵ vgl. Apel/D./Lehmbrock, M./Pharoah, T./Thiemann-Linden, J. (1997): Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, DIFU-Beiträge (Deutsches Institut für Urbanistik) zur Stadtforschung, Empfehlungen zur Gestaltung der Siedlungsstruktur, Berlin, S. 18
- ²⁶ vgl. Kreuzer, S. (1999): Begriffsbestimmungen, in: Linzer Planungsinstitut. Institut für ökologische Stadtentwicklung. Österreichischer Wohnbund: Kurze Wege durch die Nutzungsmischung. Grundlagen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, Linz, S. 28
- ²⁷ vgl. Kreuzer, S. (1999): Begriffsbestimmungen, in: Linzer Planungsinstitut. Institut für ökologische Stadtentwicklung. Österreichischer Wohnbund: Kurze Wege durch die Nutzungsmischung. Grundlagen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, Linz, S. 26
- ²⁸ Gertz, C. (1995): Populäre Argumente gegen die „Stadt der kurzen Wege“ – und warum wir trotzdem

-
- etwas tun können, in: Brunsing, J./Frehn, M. (Hsg.): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung
- ²⁹ vgl. Gertz, C. (1995): Populäre Argumente gegen die „Stadt der kurzen Wege“ – und warum wir trotzdem etwas tun können, in: Brunsing, J./Frehn, M. (Hsg.): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung (aus Abb. 1)
- ³⁰ vgl. Brunsing, J./Frehn, M. (Hsg.) (1995): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung
- ³¹ vgl. Kühn, M./Moss, T. (1998): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung, IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, S. 11
- ³² vgl. United Nations (Hsg.) (1996): Habitat II. The second United Nations Conference on Human Settlements, Istanbul
[On-line] Available: [http://www. Unchs.org](http://www.Unchs.org).
- ³³ Hall, P./Pfeiffer, U. (2000): Weltbericht für die Zukunft der Städte Urban 21, ausgearbeitet von der Weltkommission „Urban 21“, Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin, S. 29
- ³⁴ Albers, G. (1991): Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen, Bauwelt-Fundamente Nr. 117, Braunschweig, S. 1
- ³⁵ vgl. Semsroth, K./Dillinger T. (2002): Föderales Planen – der Reichtum der Inkonsistenz, in: DISP. Bd. 148, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich, Zürich, S. 53
- ³⁶ vgl. Achter Raumordnungsbericht. Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien 1996, Österreichisches Institut für Raumplanung, Wohnungspolitik und Siedlungsentwicklung, S. 96
- ³⁷ Quelle: Raumordnung in Österreich, in: Hierzegger, H. (Hsg.) (1997): Einführung in die Raumplanung. Materialiensammlung des Institutes für Örtliche Raumplanung, TU Wien, Wien, S. 1/03
- ³⁸ vgl. Tiroler Baurecht. DR. Wolfgang Hauer. Wien 1994. S. 319. Raumordnungsprogramme.
- ³⁹ Quelle: Dauwe, E./Fritz-Vietta, R./Müller, P./Schmidt, H./Werner, P./Wullkopf, U. (1994): Kommunalpolitik, Leitfaden für die Praxis, Opladen, S. 46
- ⁴⁰ Prognos. Chancen und Möglichkeiten der Umnutzung freierwerdender Industriezonen für Freizeitbelange, Schlussbericht, Basel 1992, S. 56
- ⁴¹ Bunzel, A./Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme – ein Handbuch, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 11, Berlin, S. 9
- ⁴² vgl. Bunzel, A./ Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme – ein Handbuch. DIFU-Beiträge zur Stadtforschung 11, Berlin, S. 125
- ⁴³ vgl. Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hsg.) (1992): Strategien zur Vermeidung zukünftiger Gewerbebrachen, Querschnittsthema im Forschungsfeld „Städtebau und Wirtschaft“ = Materialien zur Raumentwicklung, Heft. 48, Bonn, S. 14
- ⁴⁴ vgl. Bohnenkamp, J. (1996): Neue Urbanität auf alten Flächen, Vitalisierung von Industriebrachen durch ein funktionsgemischtes Planungsmodell, Die Idee des Quartiers nach Ildefonso Cerda, Hier zu Entwicklungsmaßnahme, Dissertation, Universität Dortmund, S. 139
- ⁴⁵ vgl. Bunzel, A./ Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Ein Instrument zur Mobilisierung von Bauland, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft. 1/2, S. 37
- ⁴⁶ vgl. Lemmen, F.-J. (1993): Bauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft. 66, Köln, S. 146
- ⁴⁷ vgl. Scharmer, E. (1994): Mobilisierung und Bereitstellung von Bauland durch Entwicklungsmaßnahmen und Modelle der Kooperation mit privaten Investoren, in: Informationen zur Raumentwicklung Heft. 1/2, S. 9-18
- ⁴⁸ vgl. Apel, D./Bunzel, A./Elsner, T./Floeting, H./Henckel, D./Henkel, M.J./Kühn, G./ Lehmbrock, M./Preisler-Holl, L./Sander, R. (1995): Möglichkeiten zur Steuerung des Flächenverbrauches und der Verkehrsentwicklung, Zwischenbericht, Materialien des Deutschen Instituts für Urbanistik 1/95, Berlin, S. 179
- ⁴⁹ vgl. Bohnenkamp, J. (1996): Neue Urbanität auf alten Flächen, Vitalisierung von Industriebrachen durch ein funktionsgemischtes Planungsmodell, Die Idee des Quartiers nach Ildefonso Cerda, Hier zu Entwicklungsmaßnahme, Dissertation, Universität Dortmund, S. 142
- ⁵⁰ vgl. Güttler, H./ Krönert, U. (1994): Bodenmanagement, Öffentliche und privatrechtliche Verfahren der Baulandbereitstellung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft. 1/2, S. 1-8
- ⁵¹ vgl. Bunzel, A./ Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, Ein Instrument zur Mobilisierung von Bauland, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/2, S. 37

-
- ⁵² vgl. Apel, D./Bunzel, A./Elsner, T./Floeting, H./Henckel, D./Henkel, M.J./Kühn, G./ Lehmbrock, M./Preisler-Holl, L./Sander, R. (1995): Möglichkeiten zur Steuerung des Flächenverbrauches und der Verkehrsentwicklung, Zwischenbericht, Materialien des Deutschen Instituts für Urbanistik 1/95, Berlin, S. 175
- ⁵³ Quelle: Lendi, M., Elsasser, H. (1988): Raumplanung in der Schweiz, Ein Beitrag an die europäische Raumordnung, in: „Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP), Nr. 83, S. 7
- ⁵⁴ Lendi, M., Elsasser, H. (1988): Raumplanung in der Schweiz, Ein Beitrag an die europäische Raumordnung, in: „Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP), Nr. 83, S. 5
- ⁵⁵ Lendi, M., Elsasser, H. (1988): Raumplanung in der Schweiz. Ein Beitrag an die europäische Raumordnung, in: „Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP), Nr. 83, S. 7
- ⁵⁶ vgl. Böventer, E. (1998): Ökonomische Grundlagen der Stadtplanung: Eine Einführung in die Stadtökonomie, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, S. 2
- ⁵⁷ vgl. Albers, G. (1996): Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt, S. 64
- ⁵⁸ vgl. Albers, G. (1991): Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Braunschweig, Bauwelt-Fundamente Bd. 117, S. 261
- ⁵⁹ Umfrage unter Planerinnen und Planern in vier Ländern der BRD
vgl. Keller, D./Koch, M./ Selle, K. (Hg.) (1997): Planung und Projekte, Dortmund/Zürich
- ⁶⁰ modifiziert nach: Entwicklung des Planungsverständnisses, in: Albers, G. (1996): Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt, S. 48
Ausblick hier im Zusammenhang mit städtebaulicher Projektentwicklung auf städtischen Brachflächen.
- ⁶¹ s.h. Baurecht BRD.
- ⁶² vgl. Schelte, J. (1999): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten, Bd. 97, Dortmund
in: Hennings, G.: Vorwort, S. 9
- ⁶³ vgl. Schmals, K. M. (Hg.) (1999): Was ist Raumplanung ? Dortmunder Beiträge zur Stadtplanung, Dortmund, in: Siebel, W.: Neue Planungskultur - Raumplanung auf dem Weg zum kooperativen Handeln, S. 211
- ⁶⁴ Quelle: „Plan Voisin“, in Le Corbusier (1929): Städtebau, Stuttgart, S. 125
- ⁶⁵ vgl. Stierand, R. (1993): Planungstheoretische Auseinandersetzung (Neuorientierung in der Planungstheorie?), in: Raumplanung, Bd. 61, S. 141
- ⁶⁶ eigene Darstellung, Daten entnommen aus: Selle, K. (1995): Phasen oder Stufen? Fortgesetzte Anmerkungen zum Wandel des Planungsverständnisses, in: RaumPlanung Nr. 71/1995, S. 240
- ⁶⁷ vgl. Albers, G. (1983): Stadtplanung als komplexer Steuerungsvorgang, in: Grundriss der Stadtplanung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 342
- ⁶⁸ eigene Darstellung einer „Planungsrunde“

3. Datensammlung und Fallbeispiele

3.1 Fragestellungen

Bei der Durchsicht einzelner Projektdokumentationen, Fallstudien und Werkstattberichte von Städten, Entwicklungsgesellschaften, und Großinvestoren, die verschiedene Reaktivierungsvarianten dokumentieren, wird deutlich, dass es für die Wiedernutzbarmachung von Brachflächen großen Handlungsbedarf gibt.

Veröffentlichungen sind zumeist problemorientiert unter den Stichwörtern Brachflächenreaktivierung, -recycling oder -mobilisierung zu finden, ohne zwischen Planungsstrategie und Leitmotive zu differenzieren. Die Arbeiten beschränken sich im Allgemeinen auf die Thematisierung einzelner Projektentwicklungen, wobei die Merkmale hier deutlich auf gewerbliche Standortnutzungen beschränkt bleiben.

Um das Diskussionsspektrum weiter zu öffnen, sollen in der vorliegenden Untersuchung die bisherigen Fragestellungen erweitert und miteinander verknüpft betrachtet werden. Zusätzlich zu bisherigen Untersuchungen stehen folgende Aspekte im Mittelpunkt der Studie:

Analyse der ...	Bisherige Untersuchungen	Neue Fragestellungen
Akteure	Konzentration auf die Sicht der öffentlichen Akteure Bürgerbeteiligungen bei ökologischen Themen	Wer investiert? Wer entwickelt und plant? Welche Akteure werden wie eingebunden?
Kooperationen	Public-Private-Partnership	Welche anderen Kooperationen werden bei Planung und Investition angewandt?
Nutzungskonzepte	Einzelbetrachtungen Gewerbehöfe Technologieparks Wohnsiedlungen	Stehen Mischnutzungen kausal mit den Rahmenbedingungen in Zusammenhang?
Planungs-, Verfahrensart	Darstellung der klassischen Planungsinstrumente	Welche Verfahren werden bei welchen Problemstellungen angewandt?
Besonderheiten	projektbezogene Problemorientierungen	Projektübergreifende Feststellungen

Abb. 13: Gegenüberstellung bisheriger und neuer untersuchungsrelevanter Fragestellungen¹

3.2 Intention und Vorgehensweise

Die Motivation zur Untersuchung von Fallbeispielen leitet sich aus den arbeitsrelevanten Fragestellungen ab. Es sollen projektbezogene Problemstellungen aufgearbeitet werden, um Chancen, Hemmnisse und Methoden bei der Entwicklung von Konversionsflächen herausarbeiten, und Rückschlüsse auf die Aufgabenstellung formulieren zu können.

In der Voruntersuchung wird durch Literaturrecherchen und Befragungen eine Grundgesamtheit von relevanten Konversionsflächen oder -projekten festgestellt. Die Untersuchung verschafft Einblicke über den Umfang der gegenständlichen Projekte im deutschsprachigen Raum.

Anhand bestimmter Kriterien werden einige Fallbeispiele zur genaueren Untersuchung ausgewählt, so dass nur jene berücksichtigt werden, die in einem engen Zusammenhang mit den Fragestellungen dieser Arbeit stehen und für die auch Informationen zur Verfügung stehen.

Der Autor erkennt die extreme Komplexität urbaner Sachverhalte, lehnt daher das Erfüllen eines nicht sachlich gerechtfertigten Totalitätsanspruchs ab, da dieser zu beliebig ausdehnbaren Bestandsaufnahmen und Integration von Fallbeispielen führen könnte. Anstelle eines starren, methodischen Instrumentariums liegt der Fokus bei der Untersuchung selbst und nicht dem Auswahlverfahren.

Bei der Projektauswahl wurden folgende Schritte durchgeführt:

Projektsuche und Datensammlung Auswahl der Fallbeispiele Projektbezogene Untersuchung

3.3 Projektsuche und Datensammlung

Kriterien und Voruntersuchung

Zur Auswahl und Analyse einzelner Projektentwicklungen wurde eine Untersuchung zur Feststellung der Art und des Umfanges von Konversionsvorhaben durchgeführt. Folgende Kriterien wurden formuliert:

- Brachflächen in Städten
- Lage in Innenstädten und verstädterten Zonen
- Ehemalige Industrie-, Gewerbe-, Verkehrs- oder Militärflächen

Die Grundgesamtheit der Brachflächen in den verschiedenen Ländern sollte durch Literaturrecherchen und Befragungen ermittelt werden. Folgende Stellen wurden kontaktiert:

- Befragung des Städtebundes Österreich
- Befragung des Schweizer Städtebundes
- Befragung des Deutschen Städtetages
- Befragung der Landeshauptstädte in Österreich sowie der durch den österreichischen Städtebund vorgeschlagenen Städte
- Befragung der durch den Vorschlag des Schweizer Städtebundes ausgewählten deutschsprachigen Städte
- Befragung der durch den Vorschlag des Deutschen Städtetages ausgewählten Städte
- Befragung der Städte, deren Projekte systematisch in Fachzeitschriften und Fachliteratur recherchiert wurden
- Recherche im World Wide Web, in den Verbundkatalogen der Universitäten in Österreich, Deutschland und der Schweiz

Da sich jedoch bald herausstellte, dass Brachflächen ein Phänomen in Städten allgemein sind und die Anzahl an Projekten gerade in Deutschland unzählig sind, wurden zusätzlich folgende Kriterien für eine feinere Selektion herangezogen:²

- Bedeutende Flächengröße (größer als 1 Hektar)
- Lokalisierung eines Entwicklungsakteurs
- In Planung oder im Bau befindlich

Interviews und Datensammlung

In der Folge wurden allgemeine telephonische Interviews mit den Kontaktstellen, den Stadtplanungsämtern und Projektentwicklern durchgeführt werden. Es wurde der Umfang der Konversionsaktivitäten in 40 Städten festgestellt. Mit den einzelnen Kontaktstellen und Stadtplanungsämtern wurden schließlich projektbezogene Leitfaden-Interviews (vgl. Anlage 8.1) durchgeführt und Informationsmaterial in schriftlicher und planlicher Form angefordert.

Für 33 Städte erhielt man ausreichend Informationen, so dass die einzelnen Projekte mit folgenden Hauptmerkmalen dargestellt werden konnten (vgl. Abb. 14):

- Grundstücksdaten - Größe, Lage, ehemalige Nutzung
- Nutzungskonzept
- Akteure und Investitionen
- Planungsverfahren
- Leitbilder

Somit wurden für insgesamt 60 städtische Brachflächen Informationen gesammelt. Das Umfrageergebnis wurde anschließend, länderweise getrennt, in alphabetischer Reihenfolge in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Land	Stadt	Nr.	Projekt	Größe	Lage/Stand	ehemalige Nutzung	Nutzungskonzept	Akture/Investitionen	Planungsverfahren	Ziele/Leitbild
Deutschland	Berlin	1	Adlerhof	420ha	verstärkte Zone Planung/Real.	Motor-Flughafen Johannishof-Adlers- hof	"Stadt für Wissenschaft und Wirtschaft" vielfältige Nutzung	Senatsverwaltung Stadt; BAAG-Aufbaugesellschaft Developer	städt. Rahmenplan städt. Gutachterverf. Festsetzung Entwickli- bereich, Entwicklungspl. Investorenwettbewerb	lebendiger, vielfältig genutzter Stadtteil; Forschen und Wohnen;
		2	Oberschönweide	ca. 220ha	verstärkte Zone Planung	Industrieregional AEG, Samsung, BICC-KWO	Kleinellige Nutzungs- strukturen; Wohnen, Arbeiten	BLEG-Landesentwick- lungsgesellschaft; Stadt, Investoren, Bürger	städt. Sanierungsgebiet Runde Tische Bebauungsplanung	Integration; Quartiersbildung; Funktionsmischung; Auf- wertung.
		3	Tacheles	ca. 2ha	verstärkte Zone Realisierung	Stadtbrache Geschäftsbrache	Büros, Wohnen, Läden Dienstleistungen; Kultur, Hotel	Stadt Berlin; Johannishof Projektentwicklung GmbH FUNDUS-Gruppe	Investorenprojekt Bebauungsplan	Urbanität; Mischung Integration, lebendiges Quartier, Architektur
		4	Victoria-Areal	ca. 5ha	Innenstadt Planung	Schultheiss-Brauerei	16% Gewerbe; 49% Dienst- leistung; 19% Wohnen 16% Kultur.	Eigentümer-Investor Bauksamt; Denkmal- pfleger	Gutachterverfahren Werkstattprozess Verträge, B-Planung	"Loft- autofreies Wohnen"; "Loft- Living"; Nutzungsvielfalt Denkmalschutz.
	Bochum	5	City-West	ca. 75ha	Innenstadt in Planung	Industrie Stahlverarbeitung	Büroläden; Einzel- handel; Wohnen, Kultur, Freizeit	Stadt, Landesentwicklungs- gesellschaft LEG NW; IBA Emscher Park	.	Urbanität; Funktionsmischung Kernstadt-Entlastung
	Bremerhaven	6	"Ocean Park"	ca. 20ha BGF: ca. 62000 m2	Innenstadt in Planung	Hafengebiet	Urban Entertainment Center, Erlebnispark, Multiplex-Kino, Hotel, Gastronomie, Erlebnis- bad, Einzelhandel, Hafenburg-Village/Wohnen	OceanPark Entwicklungs- gesellschaft (PPP), Stadt, Land Bremen, Projektent- wickler, Bundesfördermit- tel ca. 500 Mio. Euro	Wettbewerb Masterplanung; Be- bauungsplanung	Stadt der kurzen Wege; Integration in Kernstadt; Infrastrukturelle Entlastung Kernstadtergänzung Mischung
	Delmenhorst	7	Nordwolle	ca. 30ha	verstärkte Zone	Spinnereifabrik	Gewerbe 17ha Wohnen f. ca. 3000 M; Kultur 8ha, Freizeit	Steuer AG - Investor Stadt, Architekten	städt. Rahmenplanung Bebauungsplanung	Integration; Quartiersbildung; Funktionsmischung; Auf- wertung; Denkmalschutz
	Dortmund	8	"Dortmunder U"	ca. 5,4 ha BGF: ca. 100000m2	Innenstadt geschaltet	Union-Brauerei	Shopping-Center, Plazza, Büros, Wohnungen	Stadt; Projektentwickler	städt. Wettbewerb Erschliessungsmassn.	Aufwertung und Entlastung der Kernstadt; Mischung
	Düsseldorf	9	City-Ost (IHZ)	ca. 11 ha BGF: ca. 300000m2	Innenstadt in Bau	Industrie Stahlwerk	Handelszentrum, Einzel- handel, Wohnungen	Stadt; Wirtschaftsförderung	Ideenwettbewerb Investorensuche	Integration in Kernstadt; Aufwertung, Expansion
	Duisburg	10	Innhafen	ca. 20ha	Innenstadt in Planung	Hafengebiet, z.T. noch im Betrieb	Dienstleistungspark Wohnen Kultur	Projekt der IBA Emscher Park, Innehafen Duisburg Entwicklungsges. (Stadt + Land 50/50) zur Projekt- realisierung ca. 500L Euro		attraktives, innovatives Quartier; Integration Innen- stadt; Kernstadt-Entlastung Mischung
	Ehrfurt-Brühl	11	Innenstadt	22ha	Kernstadt	Gewerbegebiet	Wohnen, Arbeiten, Kultur, Hotel, Freizeit	LEG Thüringen; Stadt Erfurt; Bauzöger	städt. Rahmenplanung Bebauungsplanung	neue Mitte; Attraktivierung; Mischung
	Essen	12	Weststadt	10,8ha BGF: ca. 160000m2	Innenstadt Realisierung	AEG-Kanis Industrie	Wohnen, Freizeit, Kultur, Dienstleistung, Handel;	Stadt; Landesentwicklungs- gesellschaft NRW; ESW Wirtschaftsförderung- gesellschaft ca. 250 Mio. Euro	städt. Ideenwettbewerb Erschliessungsmassn. Vermarktungskonzept Bebauungsplan	Urbanität; Funktionsmischung Erlebnisstadt; lebendiges Quartier
		13	Berliner Platz	ca. 5ha	Innenstadt Planung	Güstenfabrik	Wohnen, Freizeit, Kultur Dienstleistungen Handel, Einzelhandel	LEG NRW Wirtschaftsför- derungsges. Victoria Mittelstadt ca. 250 Mio. Euro	Festschleunigter Bebauungsplanung	Urbanität; Architektur; Integration; Bürgerbeteiligung

Frankfurt	14	Gallus-Park	ca. 5ha BGF: ca. 200000m ²	Innenstadt Realisierung	Adler-Werke Industrie	Büro- und Wohnflächen; Kultur; Gastronomie	Private Projektentwicklung, Stadt ca. 600 Mio. Euro	Investorenstädtbau Bebauungsplan	Direktmischschutz; Aufwertung; Funktionsmischung; Urbanität
		Westhafen	ca. 12,5 ha BGF: ca. 220000 m ²	Innenstadt Realisierung	Güterumschlag Wasser-Schiene- Strasse	Büro, Wohnung, Gast- ronomie; Promenade Gewerbezentrum	PPP; Stadt; Westhafen- Projektentwicklungsges. Investorenkonsortium ca. 100 Mio. Euro	PPP-Projektorganis. Bebauungsplan Eckwert-Verträge	Aufwertung; Verdichtung; City-Entlastung; Funktions- mischung; Urbanität
		Frankfurt 21	ca. 140ha	Innenstadt Planung/Realis.	Gleisanlagen	Büro-, Dienstleistung, Wohnnutzung	Akteure auf Landes, Stadt ebene, DB AG, Investoren	aufwendiges Gross- projekt mit enormem Planungsaufwand	Aufhebung städt. Trenn- mischung; Integration; Funktions- mischung; Urbanität
Freiburg		Vauban	ca. 17ha	verästelte Zone Realisierung	Müllgelände Kasernen Gebäude (ehem. Militär)	Wohnen, Top Gebäude (ehem. Militär), Öffentliche Umsatzflächen 770 Mio. CHF (Privat)	Städteentwicklungs- massnahmen (Städtebaul. Ideem und Realisierungs- verfahren), Planung Planungsverfahren, Workshop	Städtisches Wohnen Stadt (der kurzen Wege) Integration Eigentums- und Funktionsmischung	
Köln	18	Medie-Park	ca. 20ha BGF: ca. 1300000m ²	Innenstadt in Bau	Güterbahnhof	Büro, Einzelhandel, Kino Hotel, Wohnen.	Medie-Park Entwicklungs- gesellschaft als PPP von Stadt, Land, privaten Investoren ca. 500 Mio. Euro	stadt. Wettbewerb Erschliessungsmassn. Rahmenplan; Verkauf	Aufwertung und Entlastung der Kernstadt; Mischnutzung
Hannover	19	Pellikanviertel	ca. 10ha	Innenstadt Realisierung	Pellikan-Schreibwaren Industrielle Nutzung	Wohnen, Freizeit, Arbeiten	ca. 500 Mio. Euro Stadt, Developer	Masterplanung; Bau- leitverfahren	Integration; Eigenständigkeit; Funktionsmischung; mittel- kömige Mischung;
	20	Ahrberg-Gelände	ca. 2 ha	verästelte Zone Subzentrum	Wurstfabrik	Wohnen, Arbeiten Freizeit, Nahversorgung	Eigentümergeinschaft Aosta Architekten Stadt, Hannover	Sanierungsmassnahme	Denkmalschutz Planungsbeteiligung
	21	Hanomag	ca. 30ha	Innenstadt in Planung	Industrielle Nutzung	auf Teilflächen - Büro- flächen, Wohnen, kleine Läden	Stadt, Hannover	Zwischennutzung	Aufwertung des Standortes Mischnutzung
Ludwigshafen	22	Walzmühle	ca. 2,2 ha BGF: ca. 45000m ²	Innenstadt Realisierung	Schweinindustrie	Shopping-Center, Büro- flächen, Kino, Gastro, Wohnen.	Stadt, Projektentwickler Investor: Bahn ca. 200 Mio. Euro	offene Gutachterverf. Wettbewerbe; Bebau- unssplan	Kernstadt-Expansion Aufwertung; Mischnutzung
München	23	Rathausplatz	ca. 220ha ca. 230ha ca. 100ha ca. 100ha ca. 100ha ca. 100ha	Subzentrum Ausschreibung Planung/Realis.	Flughafen ehemalige Flugplätze Stadt München	Bevölkerungsstabile Wohnen, Freizeit, Ges. verbreit. Messexposition Behandlung Park	Umfeld für Stadt Investor: Partner ca. 200 Mio. Euro	unterschiedlichen Stadt Wettbewerbe Massnahmen (Regemodell privat) Verträge Baukostenplanung Baukostenplanung	Nachhaltigkeit; Bürgerbeteili- gung; Funktionsmischung Urbanität; Quartiersbildung
	24	Ackermannbogen	ca. 50ha	verästelte Zone Planung/Real.	Steinkassene Müllär	neues Quartier; Wohnen Dienstleistung; Gewerbe Zwischennutzung	Stadt, Baurüdgern.	stadt. Wettbewerbe Rahmenplanung	Nachhaltigkeit; Solare Nahwärme; Funktionsmisch. Urbanität; Quartiersbildung;
	25	Pakstadt Schwabing	ca. 40ha	verästelte Zone Planung/Real.	Industrie- und Gewerbebrachen	neues Quartier; Wohnen Dienstleistung; Gewerbe	Stadt; Baurüdgern.	stadt. Wettbewerbe	Kompakt Urban, Grün; Funktionsmischung;
	27	Messestadt Theresienhöhe	ca. 150 ha ca. 150 ha ca. 150 ha ca. 150 ha ca. 150 ha ca. 150 ha	Innenstadt Subzentrum Planung/Real.	Construktionshof Zentralfischerei	neues Quartier; Wohnen Dienstleistung; Gewerbe Freizeit 50 % Wohnen, Gewerbe; Büro; 50% Dienstleistung	Stadt; DB AG; Investoren Baurüdgern; Bürger ca. 100 Mio. Euro	stadt. Wettbewerbe Baukostenplanung Rahmenvereinbarung BGF Beteiligung sozial. Leitende Boden.	Quartiersbildung; Integration Funktionsmischung Urbanität BGF Beteiligung
		Messestadt Theresienhöhe	ca. 45ha incl. Grünflächen	Innenstadt Planung/Real.	Messegelände	50 % Wohnen, Gewerbe; Büro; 50% Dienstleistung	Stadt-Eigentümer Baurüdgern (Käufer); Bebauungsplanung	stadt. Ideenwettbewerb kooperatives Verfahren Beteiligungsverfahren	Kompakt, Urban, Grün; Funktionsmischung; Selbstfinanzierung komm. Einfittlungen;

Nordhorn	28	Nino	ca. 20ha	verstärkte Zone Planung	Textilindustrie	7 ha Wohnen; wohnver- trägliche Mischung 8,5 ha, Grünfläche 1,5 ha	Landkreis; Stadt Nordhorn; Konkursverwalter; Firma Horsmann ca. 38 Mio. Euro	Nino-Sanierungs- und Entwicklungsge- biet	Integration; Reaktivierung; Innenstädtische Mischung; Gewerbe in der Stadt
	29	Povel	ca. 15ha	Innenstadt Realisierung	Textilindustrie	Wohnen; Wohnfolgeein- richtungen	Bund, Land, Bezirk, Uni Stadt, Architekten, Fach- ämter, ca. 180 mio. Euro	städt. Ideenwettb. städtebaul. Sanierungs- städtebaul. Vorzüge	Revitalisierung; Flächen sparen Mischung;
	30	Rewe	ca. 12ha	Innenstadt Planung	Textilindustrie	Gewerbe; Wohnen	Investoren, Stadt Eigentümer	Untersuchungen	Integration; Reaktivierung; Urbanität
Offenbach	31	Schlachthof	5ha	Innenstadt realisiert	Schlachthofgelände	Wohnen, Dienstleist. Handel, Kultur.	DPI Dornberger&Partner Stadt	Nutzungskonzept Investorenwettbewerb Städtebaulicher Rahmenplan; Verkauf Bebauungsplan	Urbanität; Funktionsmischung hochwertiges urbanes Stadt- quartier
	32	Stuttgart 21	ca. 100ha	Innenstadt Planung	Gleisanlagen	28ha city-nah Einkauf 43ha Wohnen 21ha Wohnen/Dienstl.	Akteure auf Bundes-, Landes-, Staatsebene DB AG; Investoren P: 3,6 Mrd., Ö: 2,6 Mrd. Euro	Wettbewerbe, städte- bauliche Verträge; Bau- leitverfahren Koop., Gutachterverf. Verhandlungsverfahren Bebauungsverfahren	Synergieprojekt Urbanität kurze Wege Nutzungsmischung, feinkörnige Mischung;
Stuttgart	33	Reienkaseme	ca. 8,5ha	verstärkte Zone, Subzentrum Realisierung	Mitläkaseme US	Film-Medien-Zentrum Wohnen, Dienstleist. Läden, etc.	Stadt; Investor; Developer Mitzuschuss der Stadt	Bebauungsverfahren	Integration in Umgebung; Denkmalschutz
	34	Boschanel	ca. 1,4ha BGF: ca. 45000m2	Innenstadt Planung	Bosch Industriestandort	Büros, Wohnen, Läden Gastronomie; Kultur	Land (Flächeneigentümer) Stadt, Investorengruppe Bürgerinitiative	Wettbewerbe Bürgerbeteiligung Bebauungsplan	Zentrumsfunktion; Ergän- zungsgebiet zur Innenstadt Funktionsmischung
	35	Tübinger Stadtwal- den	ca. 60ha	verstärkte Zone, Subzentrum Realisierung	Französisches Mühlquartier	Wohnen, vererbte Bausubstanz Gewerbe, Büro, Kultur Substanz, Dienstleistung Läden, Verwaltung Kultureinrichtungen	Stadt; Substanzkonservierung	Städtebaulicher Wettbewerb Vertragsgeld Grund- kosten; Bebauungs- plan	feinkörnige Mischung; Urbanität Substanzkonservierung Rückbau Gruppenaufwertung Stadt- quartier
Wilhelmshaven	36	Nordsee-Passage	ca. 2ha BGF: ca. 33000m2	Kernstadt realisiert seit 1988	Hauptbahnhof	Shopping-Center, Büro- flächen, Wohnen, Bahn- hof	Stadt, Bahn AG, Projekt- entwickler, inst. Kapitalan- leger ca. 70 Mio. Euro	Wettbewerbe Bebauungsplanung	funktionale Ergänzung durch neue Mitte; Attraktivierung; Verdichtung, Mischung

Österreich	Graz	37	AVL - List	ca. 9 ha	am Hauptbahnhof Planung Realisierung	Stahlbauunternehmen	Forschung ; Entwicklung experimentelle Akustik- und Konzerthalle	AVL - List: Stadt Graz EUFörderungsprogramm URBAN II	Flächenwidmungsplan Bauverfahren	Aufwertung des Gesamtraumes
		38	Fachhochschule	ca. 8 ha	städt. Ent- wicklungsachse Plan/Real.	Wagonfabrik	Fachhochschule Forschung	Stadt Graz; Technikum Joanneum; Graz West EU- Förderungsgr. URBAN II	Flächenwidmungsplan städt. Wettbewerb B-Plan; Bürgerbeteiligung	Neudefinition der städtischen Funktionen an der Ent- wicklungsachse
Klagenfurt	Lienz	39	Innovations- park Graz	ca. 17,5 ha	Entwicklungsgeb. an der Mur Planung	Automobilindustrie	Büros, Forschung und biotech Industrie	Immortent Süd Stadt Graz	Flächenwidmungsplan Bebauungsplan	Neudefinition und Entwicklung in einem bestehenden Industriegebietes
		40	Feldturnerstr.	ca. 1,5ha	Innenstadt Planung	Dienstleistungszent. der BIG	noch nicht bestimmt	Stadt, Bund; Projektent- wickler	Bürgerbeteiligung städt. Wettbewerb	hochwertige Architektur Urbanität
Innsbruck	Saalburg	41	Lenaupark	10,8ha	Innenstadt Realisierung	AEG-Kanis Industrie	Wohnen, Freizeit, Kultur, Dienstleistung.	Stadt; Bauträger	keine Angaben möglich	Mischnutzung
		42	Hauptbahnhof Frachtenbahnhof	ca. 22ha	verstärkte Zone Planung Realisierung	Frachtenbahnhof	Wohnen, Dienstleist., Gewerbe, Handel.	Stadt; Architekt; Eigen- tümer ÖBB. Investoren	Investitionswettbewerb städt. Wettbewerb Moderative Hochhaus- studie	Dichte, Integration, mehrere Nutzungen;
Steyr	Steyr	43	Struberkaseme	ca. 7 ha	verstärkte Zone	Kaseme	201 m2 Zentrale Landes- gendamerie; 181 m2 Wohnen; 201 m2 Gewerbe	Stadt; Bundesministerium für Landesverteidigung	derzeit nur Widmung Landesgendamerie	Nutzungsmischung; Aufwertung; Integration
		44	Stemckstrasse	ca. 1 ha	Verstärkte Zone	Gewerbenutzung	Wohnen; Geschäfte Büroobjekte; ca. 16.000m2 Nutzfläche	Stadt; Bauträger; Bürger Architekten	Wettbewerb; Vertragliche Vereinbarung; Bebau- ungsplanung	Urbanität; Kurze Wege Funktionsmischung
Steyr	Steyr	45	Hauptbahnhof	ca. 2ha	Innenstadt	Bahngleise Verladeanlagen Post	Gemischte Nutzung mit Einkaufszentrum	Post; Stadt	Wettbewerb	Nutzungsmischung; Urbanität
		46	Trollmannkaseme	ca. 6,5ha	verstärkte Zone Planung	Militärkaseme	80% Wohnen + Büros Rest öffentl. Gewerbe, Handel	Stadt Steyr; Architekt	Entwicklungs- und Nutzungskonzept	neues Subzentrum, gute Anbindung; Grünbereiche
Steyr	Steyr	47	Gummiwerk	ca. 4,5ha	Innenstadt	Industrie	90% Wohnen, Büros, Einzelhandel	Stadt Steyr; Architekt	Wettbewerb	zentrumnahes Wohnen
		48	WAG	ca. 1,5ha	Verstärkte Zone in Planung	Kessel/Drahlwerke Industrie	Wohnen; Mehrstöck- Bebauung; Öffentl. Leistungen; Freizeit Wohnen	Missionen; Eigentümer Bürger; Architekt Städtebau (Stadt Wien)	Bürgerbeteiligung Kooperationsplan- ungsverfahren; Plan- ungsvereinbarung Integration Anzahlkonzepts Landmarken	Adressierung/Integration Urbanität/Quartierbildung Nutzungsmischung (Beile) Anzahlkonzepts Landmarken
Wien	Wien	49	Gasometer		Stadtbrand gute Anbindung realisiert	Gasometer	Wohnen; Dienstleistung Shopping-Mall; Kino	Wohnbauträger; Stadt Wien Architektengruppe	Guachverfahren Expertenverfahren Bebauungsplan offen	Denkmalschutz; Funktions- mischung; Architekturqualität; Dichte offen
		50	Wilhemskaseme	ca. 5ha	verstärkte Zone	Militärkaseme	noch nicht bestimmt	Militär verkaufsbereit	städt. Entwurf; „Leit- bild“; Masterplan	Nutzungsmischung; Quartiers- bildung; Urbanität; Integration
Wien	Wien	51	Nordbahnhof	ca. 75ha	verstärkte Zone	Gleisanlagen	Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen	Projektentwicklungsges.	Bebauungsplan-Etappen	Urbanität; Dichte; Integration; Aufwertung; Bürgerbeteiligung Funktionsmischung
		52	Bahnhof Wien Mitte	ca. 2ha	Innenstadt in Planung	Busbahnhof	Büro- und Dienstleist- ungszentrum; Busbahn- hof; Wohnen	Stadt Wien; Bürger; Architektengruppe; Investoren/Eigentümer- gemeinschaft	städt. Wettbewerb Bürgerbeteiligung Bebauungsplan	

Basel	54	ABS-Baden Nord	ca. 70ha	Verstärkte Zone Planung Realisierung	Industrie- Brown Borehole	Wohnen, Gewerbe Dienstleistungen	Stadt, SBB, Umwohnende bundes Beratungsbüro	Planungsgewerke Zonenplan, Städteb. Wettbewerb/Entwickl. Raumplan, Gestaltung Plan, PPP, Bürgerbe	Urbanität, Kurze Wege, Funktionsmischung
Basel	54	Feldschlösschen	ca. 8 ha	Innenstadt Planung	Gewerbenutzung	Wohnnutzung mit 20% Gewerbeflächen ca. 38 Mio. SF Privat	Grundigentümer + Investor Architekt, Planungsamt	Studienaufträge + Dienstleistungen Bebauungsplanverfahren	Integration
Bern	55	Gaswerk	ca. 4ha	verstärkte Zone Planung Realisierung	Gaswerk	Wohnen, Arbeit, Dienstleistung, Kultur	Stadtplanung, Nutzer, Gaswerk, Bürger	Umzonierung; Studien Wettbewerb; offen	Urbaner Nutzsmix
Bern	56	Aussertholigen	ca. 43 ha	verstärkte Zone bis Randzone	Industriegebiet	60% Arbeit 30% Wohnen 10% Freizeit	Stadt Bern, Kanton Bern Transportunternehmen SBB, S-Bahn u.a.	Entwicklungsschwerpt. (ESP); Richtplan; Nutzungszonenplan; Wettbewerb	Stadtquartier; Konzentrierte Siedlungsentwicklung an OPNV; Urbanität
Thun	57	Selve-Areal	ca. 6ha	Innenstadt Planung	Metallindustrie	Wohnen/Arbeiten; Unterhaltung, Bildung Freizeit, Nahversorgung	Grundigentümer, Stadt Bürger, Architekten	Nutzungsstudie; Einzelbeil- und In die Zonenplanung	Urbanität; Aufwertung; Quartiersbildung;
Winterthur	58	Sulzer	60ha	verstärkte Zone	Gewerbe-Industrie Maschinenbaufirma	Wohnen, Gewerbe	Stadt, Eigentümer.	Vertrag mit Eckwerten Zonenplan	Nachhaltigkeit, Funktions- mischung;
Zürich	59	Zentrum Zürich West	ca. 8ha	verstärkte Zone Subzentrum Planung	Industrie/Produktion Produktionsfirma	30% Kultur/Produktion 30% Dienstleistungen 20% Wohnen 20% Gewerbe 10% Freizeit	Grundigentümer, Stadt	Stadt Wettbewerb PPP bei Entwicklung Verträge (kooperative Entwicklungsplanung)	Urbanität, Kurze Wege, Nachhaltigkeit, Funktions- mischung
Zürich	60	Leutschenbach	ca. 60 ha	Innenstadt Nebenzentrum Planung	Industrie/Produktion	Wohnen, Dienstleistung ca. 100Mio. SF	Grundigentümer, Private, Stadt	kooperative Entwicklung- planung; städteb. Verträge	Urbanität, Integrität, Funk- tion

Abb. 14: Datensammlung zur Projektumfrage

3.4 Auswahl der Fallbeispiele

Basierend auf den gesammelten Daten wurden nun jene Projekte für eine vertiefende Betrachtung ausgewählt, für die folgende Aussagen von Seiten der befragten Akteure gemacht wurden:

- Bereitschaft zu einem vertiefenden Projektinterview der Akteure und Einblick in die Planungs- und Vertragsunterlagen in Aussicht gestellt.
- Besondere städtebauliche Bedeutung der Konversion aufgrund - der Lage oder Größe.

Es kam zur Auswahl folgender Konversionsprojekte:

Land	Projektnr.	Projektbezeichnung	Bedeutung	Interviewbereit.
Deutschland	13	Berliner Platz Essen	sehr hoch	ja
	17	Freiburg Vauban	sehr hoch	ja
	23	München Riem	sehr hoch	ja
	26	H-L-P München	sehr hoch	ja
	32	Stuttgart 21	sehr hoch	ja
Österreich	35	Tübinger Südstadt	sehr hoch	ja
	42	Frachtenbahnhof Innsbruck	sehr hoch	ja
	48	KDAG Wien	hoch	ja
	51	Nordbahnhof Wien	hoch	ja
Schweiz	52	Bahnhof Wien Mitte	sehr hoch	ja
	53	ABB Baden	sehr hoch	ja
	59	Zürich West	sehr hoch	ja

Abb. 15: Projektauswahl³

3.5 Vertiefende Projektbezogene Informationen

Zur Erfassung der komplexen Handlungszusammenhänge sind nach der Stadt- und Projektselektion zur systematischen Beschaffung projektbezogener Informationen sogenannte qualitative Methoden im Rahmen der Sozialforschung angewandt worden. Dem Paradigmenwechsel der Sozialforschung entsprechend, erfolgte also keine Umfrageforschung, sondern eine Erarbeitung der Fallstudien auf der Grundlage der subjektiven Analyse der jeweiligen räumlichen Situation und Standortentwicklung. Der Vorteil bestand darin, dass bei dieser Vorgehensweise nicht nur eine Momentaufnahme der zum Gesprächszeitpunkt herrschenden Sichtweise erfolgte, sondern auch entwicklungs- und prozessorientierte Aussagen und Informationen berücksichtigt wurden.

Leider musste bei einigen Projektinterviews festgestellt werden, dass einerseits keine Gesprächsbereitschaft vorhanden war und andererseits keine Einsicht in die Unterlagen genehmigt wurde.

Fehlende Bereitschaft gab es beim Projekt Nordbahnhof Wien, Bahnhof Wien Mitte und beim Projekt Stuttgart 21, wo neben fehlendem Interviewpartner das gesamte Projekt eingestellt wurde, da es zu keiner Einigung des Grundeigentümers Deutsche Bahn und der Stadt Stuttgart gekommen ist. Beim Projekt Frachtenbahnhof Innsbruck wurde

das Investorenprojekt⁴ von Seiten der Stadt abgelehnt und eine eigene Entwicklung ins Auge gefasst.

Die Dokumentation und Analyse der einzelnen Projekte erfolgte zwischen Herbst 2001 und 2002. Die Relevanz der Daten hinsichtlich ihrer Aussagekraft ist abhängig vom Qualitätsgehalt der vom jeweiligen Stadtplanungsamt gegebenen Informationen, oder von sonstigen Akteuren. Die Texte der Projektdokumentationen wurden nach der Fertigstellung zur Prüfung an die Akteure geschickt. Es wurde hierbei bestimmte Informationspolitiken beobachten, die nicht vom Autor beeinflusst wurden. Die Darstellung und Analyse der einzelnen Projekte wurde vom Autor wertfrei wiedergegeben.

Ausgehend von der Annahme Siebels⁵, dass es nicht die „richtige Methode“ gibt, und dass sich die Angemessenheit der Methode je nach untersuchtem Wirklichkeitsausschnitt verändert, sind verschiedene Erhebungsinstrumente unterschiedlicher Zuverlässigkeit und Gültigkeit eingesetzt worden. Der angewandte Methodenmix mit dem Ziel der Ermittlung komplexer Zusammenhänge und projektbezogener Informationen setzt sich folgendermaßen zusammen:

Erhebung der Projektdaten mittels verfügbarer Materialien:

Die Beschaffung konkreter, projektbezogener Informationen erfolgte über Literaturrecherchen, Sammlung von Aufsätzen in Fachzeitschriften und Auslese von Presseartikeln. Veröffentlichungen einzelner Projektskizzen oder Darstellungen zu städtebaulichen Wettbewerbsverfahren und spezielle Gutachten waren ausnahmslos nur über projektrelevante Akteure erhältlich.

Expertengespräche mit projektrelevanten Akteuren:

Zur Beschaffung projektrelevanter Informationen wurden zusätzlich Expertengespräche durchgeführt. Als Experten wurden solche Personen herangezogen, die aufgrund einer mittelbaren oder unmittelbaren Beschäftigung mit der untersuchten Fläche über spezifisches Wissen verfügen.

Bei den Befragten handelt es sich somit um Mitarbeiter der Planungsverwaltung, Architekten und Investoren (Projektentwicklerseite). Darüber hinaus ergaben sich zahlreiche weitere, projektspezifische Interviews durch Empfehlungen oder Vermittlungen der genannten Gesprächspartner.

Mit den projektbezogenen Ansprechpartnern wurde wenn möglich ein persönliches Gespräch vor Ort oder ein Telefoninterview durchgeführt, das in Form eines offenen, leitfadenorientierten Interviews (vgl. Anlage 8.3) durchgeführt wurde. Der Gesprächsleitfaden beinhaltete eine grobe Strukturierung der anzusprechenden Themenbereiche. Er wurde nicht chronologisch abgefragt, sondern situationsgemäß auf die spezielle Lage des Befragten abgestimmt. Als eine Form des sogenannten unstrukturierten Intensivinterviews ließ diese Vorgehensweise individuell-spezifische Besonderheiten hervortreten und war deshalb die nahezu ideale Erhebungsform für die Einzelfalluntersuchung.

Beobachtungen vor Ort:

Die Beobachtungen vor Ort verstehen sich als eine unmittelbare Begehung und Betrachtung der ausgewählten Flächen. Der dabei erkennbare projektbezogene Entwicklungsstand wurde schriftlich, photographisch und auf Videoband aufgenommen und als zusätzliche Informationsquelle integriert. Darüber hinaus wurden das städtebauliche Umfeld der Fläche sowie die Situation der Akteure aufgezeigt, um eine zusammenhangslose, räumlich-isolierte Betrachtung der Projektentwicklung auszuschließen.

Auswertung:

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 wurden die projektbezogenen Informationen jeweils pro Beispielfläche aufgearbeitet:

Übergeordnete Datentabelle (Besondere Merkmale und Daten)

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

Die in dieser Arbeit wiedergegebenen Fallbeispiele haben einen Planungs- und Realisierungsstand bis November 2002. Veränderte Rahmenbedingungen und projektbezogene Einflüsse wurden ab diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt.

3.6 Zusammenfassung der Fallbeispiele aus Band II

Aus den vertiefenden, projektbezogenen Informationen der acht ausgewählten Projektentwicklungen, welche im Dokumentationsband behandelt wurden, sollen hier die Hauptmerkmale in einer Projektmatrix und eine Kurzbeschreibung der einzelnen Projekte im Anschluss wiedergegeben werden:

Deutschland	3.6.1	Berliner Platz - Essen
	3.6.2	Vauban - Freiburg
	3.6.3	München Riem
	3.6.4	Zentrale Bahnflächen (München-Laim-Pasing)
	3.6.5	Tübinger Südstadt
Österreich	3.6.6	KDAG - Wien
Schweiz	3.6.7	ABB Baden
	3.6.8	Zürich West

VERGLEICHSTABELLE	Land Stadt Kategorie Projekt	Deutschland Essen Investoren Berliner Platz	Freiburg Stadt Vauban	München Alteigentümer Hauptbahnhof M-L-P	München Stadt Messestadt Riem	Tübingen Stadt Tübinger Südstadt	Österreich Wien Investoren KDAG	Schweiz Baden Alteigentümer ABB-Baden Nord	Zürich Alteigentümer Zürich West
Merkmale									
Projektnummer		13	17	26	23	35	48	53	
Größe ha		15ha	41,6 ha	173,1 ha	559 ha	64,5 ha	6,3ha	100 ha	
Lage		Innenstadt	verstädterte Zone	Innenstadt-Stadtrand	Subzentrum	verstädterte Zone	verstädterte Zone	verstädterte Zone	
Planungsstand		in Planung	in Realisierung	in Planung	in Realisierung	in Realisierung	in Realisierung	in Planung	
Ehemalige Nutzung		Industrie Gußstahlfabrik	Militärkaseme	Containerbahnhof, Gleisanlagen	Verkehr Flugplatz, Landebahnen	Militär Kasernenflächen	Industrie Kabelfabrik	Industrie ABB-Industriebetriebe	Gewerbe/Industrie Gewerbe-/Industriegebiet
Bevölkerung	Stadt Gesamt Bewohner Projektbereich gepl. Arbeitsplätze Projektbereich gepl.	600.700 1.000 5.000	200.500 5.000 400	1.194.000 14.500 17.500	1.194.000 16.000 13.000	80.900 8.500 2.500	1.610.000 1.200 500	16.000 1.500-2.500 4.000-5.500	336.800 6.000-6.500 30.000-35.000
Flächen/Dichten	Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt GRZ gesamt	6ha (40%) 2,3ha (15%) 6,7ha (45%) 3,5-5,0 1	26,10 ha (63%) 6,50 ha (16%) 9 ha (21%) 1,6 0,56	73,5 ha (43%) 72,9 ha (42%) 26,7 ha (15%) 2,0-6,0	262 ha (47%) 280 ha (50%) 17 ha (3%) 1,0-2,0 0,7	41 ha (64%) 18 ha (28%) 5,5 ha (8%) 2,4-3,5 0,6-0,8	3,9ha (62%) 0,4ha (7%) 2,0ha (31%) 1,5-3,9 6,5	16 ha (80%) 2 ha (10%) 2 ha (10%) 1,8 8	70 ha (70%) 15 ha (15%) 15 ha (15%) 2,2
Neue Nutzungverteilung	Wohnen Gewerbe Dienstleistung Handel Gewerbe-Industrie Freizeit Verwaltung Kultur Bildung	20% 25% 30% 17% 8%	73% 20% 7%	30% 35% 35%	20% 15% 13% 49% 3%	75% 5% 13% 2% 5%	70% 30% 10%	25% 65% 10%	20% 80% 20%
Schwerpunkt Nutzungskörnung	großräumig Funktionsmischung kleinräumige Funktionsmischung objektbezogene Funktionsmischung	innerhalb Block teilw. innerhalb Gebäude	teilweise innerhalb Block teilweise innerhalb Gebäude	innerhalb Block innerhalb Gebäude	Messe, Wohnen, Gewerbe 90% Wohnen, 10% Gewerbe	innerhalb Block innerhalb Gebäude	innerhalb Block teilw. innerhalb Gebäude	innerhalb des Stadtteils	innerhalb des Stadtteils teilweise innerhalb Block
Eigentümer vor Planungsbeginn		Krupp Stahl AG + DB AG	Bund	Deutsche Bahn	Stadt München	Bund	KDAG	ABB	ca. 70 private Eigentümer
Eigentümer im Planungsstadium		Stadt Essen + DB AG (Deutsche Bahn)	Stadt Freiburg	Deutsche Bahn	Stadt Eigentümer	Stadt	8 Bauträger + Stadt Wien	ABB	private Eigentümer
Projektentwickler		Entwicklungsges. Universitätsviertel	Eigentümer und LEG Baden Württemberg	DB Immobilien	Stadt und MRG	Stadtsanierungsamt Tübingen	Bauträger + Stadt Wien	ABB Immobilien AG	private Grundeigentümer
vorauss. Eigentümerverteilung nach Projektentwicklung	Alteigentümer Eigentümer im Planungsstadium Private Neueigentümer Öffentlicher Neueigentümer	100%	X X	X X	75% 25%	80-90% 10-20%	X X	40% 40% 20%	X X
Politische Verteilung Stadt-/Gemeinderat	Sozialdemokratische Partei Volksparteien Liberale Grüne	52% 36% 12%	22% 25% 5% 23%	42% 39% 3% 9%	42% 39% 3% 9%	X X X X	44% 18% 27% 11%	30% 40% 30%	33% 22% 33% 11%
Altlastenbesitzung	Abfallentsorgungsaufwendungen Altmieterschädigungen Vertragslastenproblematiken Image-Aufwertungsaufwendungen	mittel gering gering mittel	ja	ja	gering gering gering mittel	ja	hoch	ja	ja
Maßnahmenfinanzierung		Eigen-/Fremdmittel	Fremdmittel	Stadt + DB	Mittel Stadt + Fremdmittel MRG	Mittel Stadt + Fremdmittel LEG	Eigenmittel	Stadt + Eigentümer	Stadt + Eigentümer
erweiterte Planungsbeteiligung	Alteigentümer Bürger/Anrainer Künftige Eigentümer Entwicklungsgesellschaft politische Interessensgruppen	fruchtbar fruchtbar fruchtbar fruchtbar fruchtbar	fruchtbar fruchtbar	notwendig fruchtbar	fruchtbar notwendig fruchtbar fruchtbar	fruchtbar fruchtbar fruchtbar	fruchtbar fruchtbar notwendig	fruchtbar notwendig fruchtbar notwendig	notwendig notwendig
besondere Planungs- verfahren	aktive Bürgerplanungsbeteiligung städtebaul. Rahmenplanungen städtebauliche Verträge interdisziplinäre Foren PPP	Perspektivenwerkstatt Masterplan - Rahmenplan Für Ausführung geplant	Workshops, Grundstücksvergaben städtb. Entwicklungsmaßnahme Für Gesamtmaßnahme	Anrainer-Fachworkshops Rahmenvereinbarung Verträge Fachgutachten für Realisierung + Finanzierung	Gestaltungskonzepte städtebaul. Konzeptplan Verträge mit der MRG-Trägerschaft Teamorientiert Planung, Beratergruppe Für Realisierung + Finanzierung	privat. Baugemeinschaft; Workshops städtebaulicher Rahmenplan moderierte Freiraumplanungen	Workshops Leitkonzept moderierter Planungsprozess für Gesamtmaßnahme	Anrainer-Mitwirkungsverfahren Kooperative Entwicklungsrichtplanung Verträge für Realisierung + Management	Kooperative Entwicklungsplanung Verträge (10) Stadtforum für Finanzierung
Schwerpunkte Leitkonzepte	ökonomische Schwerpunkte ökologische Schwerpunkte soziale Schwerpunkte städtebaulicher Schwerpunkt	Kostendeckung Grünflächen Konsens, Integration Quartiersidentität, Integration	Kostendeckung Grünflächen, Autoreduziert, Oekoenergie Wohnraumbeschaffung kurze Wege, Dichte, Quartiersidentität Flexibilität	Verwertung (DBIm) Freiraumkonzepte; ÖPNV Arbeitsplatzschaffung Quartier+Kernbildung; Integration; Dichte	Kostendeckung Grünflächen, Baubiologie Wohn- Arbeitsplätze; Integration Kompakt, urban, grün	Ausgleich (Einnahmen-Ausgaben) Selbstbestimmung; Arbeitsplätze kleintell. Nutzungsmischung; Quartiers- identität; kleinteilige Parzellierung	max. Verwertung/Kostendeckung Grünflächen, Biotop, Kleingärten Arbeitspl.; Wohnr.; Integration; Konsens Kurze Wege; Dichte; Quartiers- identität; Integration	Verwertung, Synergien nutzen Altlastenbes., Energiesparen Arbeitsplätze, Wohnraum Dichte, Quartiersidentität, Integration	Dauerhaftigkeit, Nachhaltigkeit Verkehr-, Emissionsred., Dichte Integration, attr. Lebensraum Durchlässigk., Dichte, Nutzungsmix Identität, Öffentlichkeit

Abb. 16: Datensammlung zu den Untersuchungsprojekten

3.6.1 Berliner Platz - Essen

Land	Deutschland	Altigentümer	Krupp Stahl AG
Stadt	Essen	Entwicklungsträger (Kategorie)	Private Entwicklungsgesellschaft
Projekt	Berliner Platz	Planungs-/Entwicklungsakteure	Bürger interdis. Planergruppe Investoren Stadt Essen
Größe	15ha	Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	Perspektivenwerkstatt Masterplan - Rahmenplan PPP - Realisierung
Lage	Innenstadt	Schwerpunkte	Quartiersidentität
Planungsstand	In Planung	Leitkonzepte	Integration; Aufwertung
Ehemalige Nutzung	Industrie Gußstahlfabrik		
Bevölkerung			
Stadt Gesamt*	600.700		
Bewohner Projektbereich	1.000		
Arbeitsplätze Projektbereich	5.000		
Flächen/Dichten			
Bauflächen	6 ha		
Freiflächen	2,3 ha		
Verkehrsflächen	6,7 ha		
GFZ gesamt	3,5-5,0		
Neue Nutzungverteilung			
Wohnen	20%		
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	72%		
Freizeit	8%		

Abb. 17: Daten Berliner Platz - Essen

Das ehemalige Gelände der Krupp'schen Stahlwerke inmitten der Stadt, wurde im 2. Weltkrieg durch Zerstörung und später durch industrielle Strukturverschiebungen zur Brachfläche und in den letzten Jahren durch Faktorenmärkte besiedelt. Mit dem Bau der Universität auf der anderen, nördlichen Seite der Bahnleise entstand überdies die städtebauliche Notwendigkeit, eine engere Verbindung zwischen Stadt und Gelände herzustellen. 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.

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. 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.

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

Für eine städtebauliche Entwicklung war es notwendig das schlechte Image des Viertels und der umgebenden nördlichen Quartiere durch eine neue Identität zu überwinden. Voraussetzung hierfür sind innovative Nutzungen sowie die aktive Mitwirkung der Bürgerschaft bei der Entwicklung des Quartiers. 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. Grün- und Wasserflächen waren ein wichtiges Thema in allen Planungsgruppen, Entwürfen und Überlegungen.

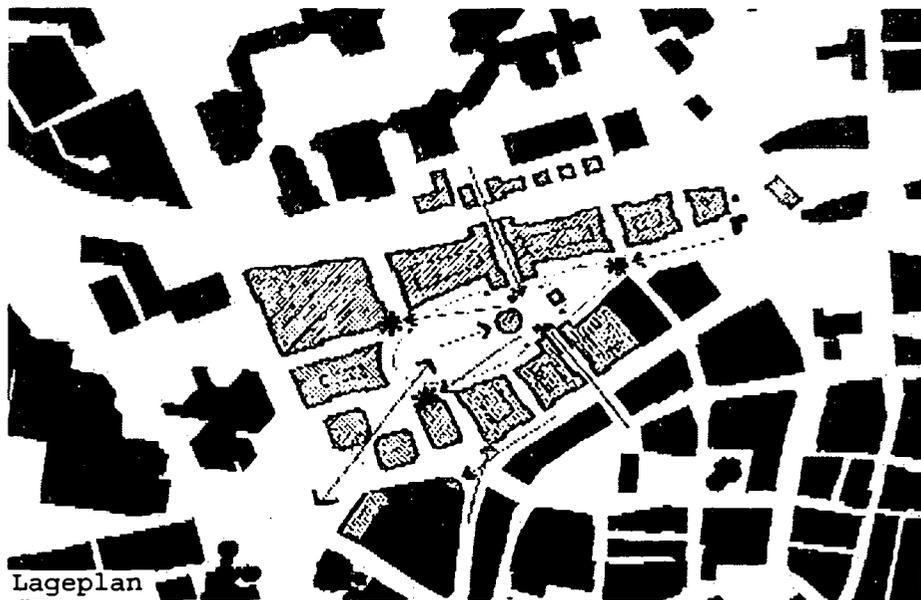
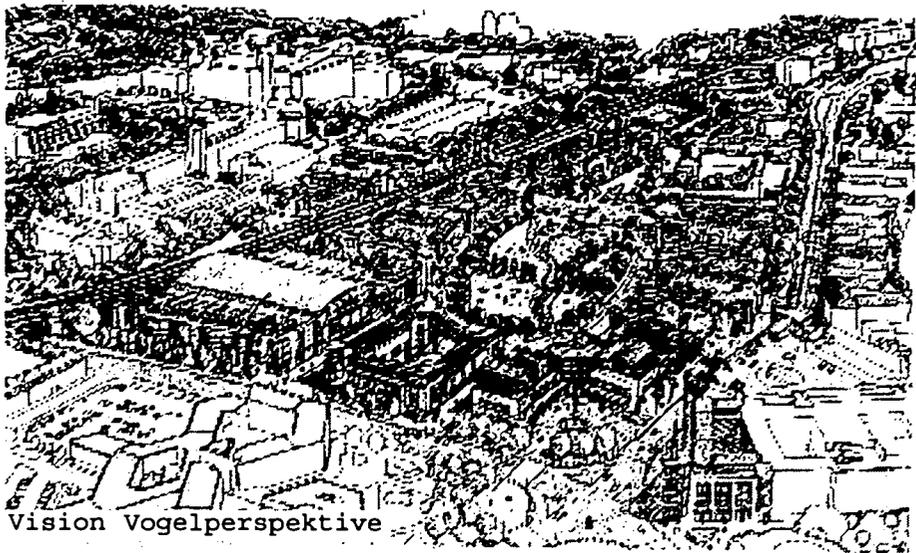
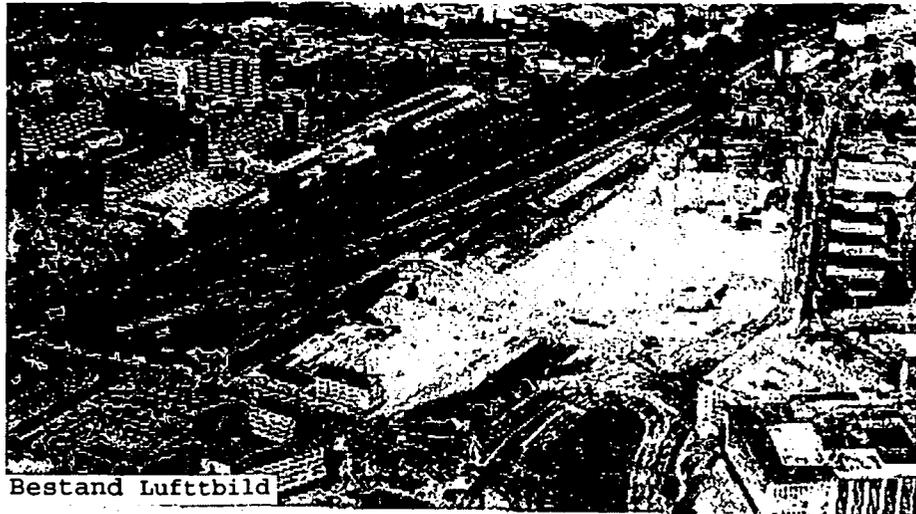


Abb. 18: Bestand-Vision-Plan Berliner Platz Essen
(eigene Zusammenstellung)

3.6.2 Vauban - Freiburg

Land	Deutschland			
Stadt	Freiburg			
Projekt	Vauban			
Größe	41,60 ha		Alteigentümer	Bund
Legende	verstädterte Zone		Entwicklungsträger (Kategorie)	Stadt
Planungsstand	in Realisierung		Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadt Freiburg LEG Baden-Württemberg Bürger
Ehemalige Nutzung	Militär Kaserne		Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	städteb. Entwicklungsmaßnahme Bürgerworkshops Grundstücksvergabeverfahren
Bevölkerung	200.500		Schwerpunkte	Ökologie; Dichte; Quartiersidentität; Flexibilität
Stadt Gesamt*	5.000		Leitkonzepte	
Bewohner Projektbereich	400			
Arbeitsplätze Projektbereich				
Flächen/Dichten	26,1 ha			
Bauflächen	6,5 ha			
Freiflächen	9 ha			
Verkehrsflächen	1,6			
GFZ gesamt				
Neue Nutzungverteilung	73%			
Wohnen	20%			
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	7%			
Freizeit				

Abb. 19: Daten Vauban - Essen

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

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 begleitet. 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.

Die Vermarktung der Grundstücke erfolgt insgesamt durch die Kommunalentwicklung (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. Da die Vergaben der Grundstücke nicht nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt, ist die klare Formulierung der Vergabe zentraler Ausgangspunkt.

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.

Die Baugestaltung sollte 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. Besondere Gewichtung bei der Entwicklungsplanung wurde auf umweltpolitische Belange gelegt, hier hauptsächlich auf Regenwasserretention, Grünordnung durch Grünspangen, Naturschutz durch Entsiegelung, Altlastenbeseitigung und Schallschutz durch reine Bebauungsanordnung.



Abb. 20: Bestand-Plan-Realisierung Freiburg Vauban (eigene Zusammenstellung)

3.6.3 München Riem

Land Stadt Projekt	Deutschland München Messestadt Riem		
Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung	550 ha Subzentrum in Realisierung Verkehr Flugplatz, Landebahnen	Alteigentümer	Stadt
Bevölkerung Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich Arbeitsplätze Projektbereich	1.194.000 16.000 13.000	Entwicklungsträger (Kategorie)	Stadt
Flächen/Dichten Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt	262 ha 280 ha 17 ha 1,0-2,0	Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadt München MRG-Maßnahmeträgerschaft (PPP) Bauträger Bürger
Neue Nutzungverteilung Wohnen Gewerbe, Handel, Dienstleistung Freizeit	20% 15% 49%	Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	städtebaul. Konzeptplan städtebaul. Verträge Maßnahmenkonzepte interdisziplinäre Beratergruppe
		Schwerpunkte Leitkonzepte	kompakt, urban, grün Baubiologie, Grünflächen Eigenständigkeit, Vielfalt

Abb. 21: Daten München Riem

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

Für die Realisierung dieses Projektes wurde auf Grund des finanziellen und organisatorischen Aufwandes ein privatrechtliches Trägermodell entwickelt. Die Aufgaben der München-Riem-GmbH (MRG) umfassen insbesondere die Erschließung sowie die Herstellung der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur. Hierzu zählt neben dem Bau der Strassen, Abwasserkanälen und öffentlichen Grünanlagen auch die Erstellung des Landschaftsparks, der Bau von Schulen, Kindergärten und Sportanlagen sowie z.B. auch der Bau eines neuen Friedhofes. Alle diese Aufgaben werden durch ein Bankenconsortium unter Führung der Bayerischen Landesbank vorfinanziert.

Ein Qualitätsmerkmal bei der Planung der Teilbereiche und der einzelnen Bauparzellen bildet die „Teamorientierte Planung“ und die Beratergruppe „Stadtgestaltung und Ökologie“. Koordiniert werden dabei alle Entscheidungen durch die MRG, die in enger Absprache mit den Stadtverwaltungen die einzelnen Projekte und Ergebnisse beauftragt.

In der neuen Messestadt Riem entstehen bis zum Jahre 2010 in mehreren Bauabschnitten insgesamt rund 7.500 Wohnungen für 16000 Einwohner. Ziel ist ein eigenständiges Subzentrum mit Arbeitsplätzen und Wohnungen. Die zentralen urbanen Infrastruktureinrichtungen werden im Rahmen eines Urban-Entertainment-Centers errichtet. Zentrales Merkmal des Projektes ist jedoch der sehr große Landschaftspark und überhaupt die ökologischen Bausteine in der Planung.

Diese Bausteine geben konkrete Handlungsanweisungen und Planungsvorgaben für den neuen Stadtteil im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die ausformulierten Maßnahmekonzepte zur Planung stellen dabei die Vertiefung der ökologischen Rahmenkonzepte dar.

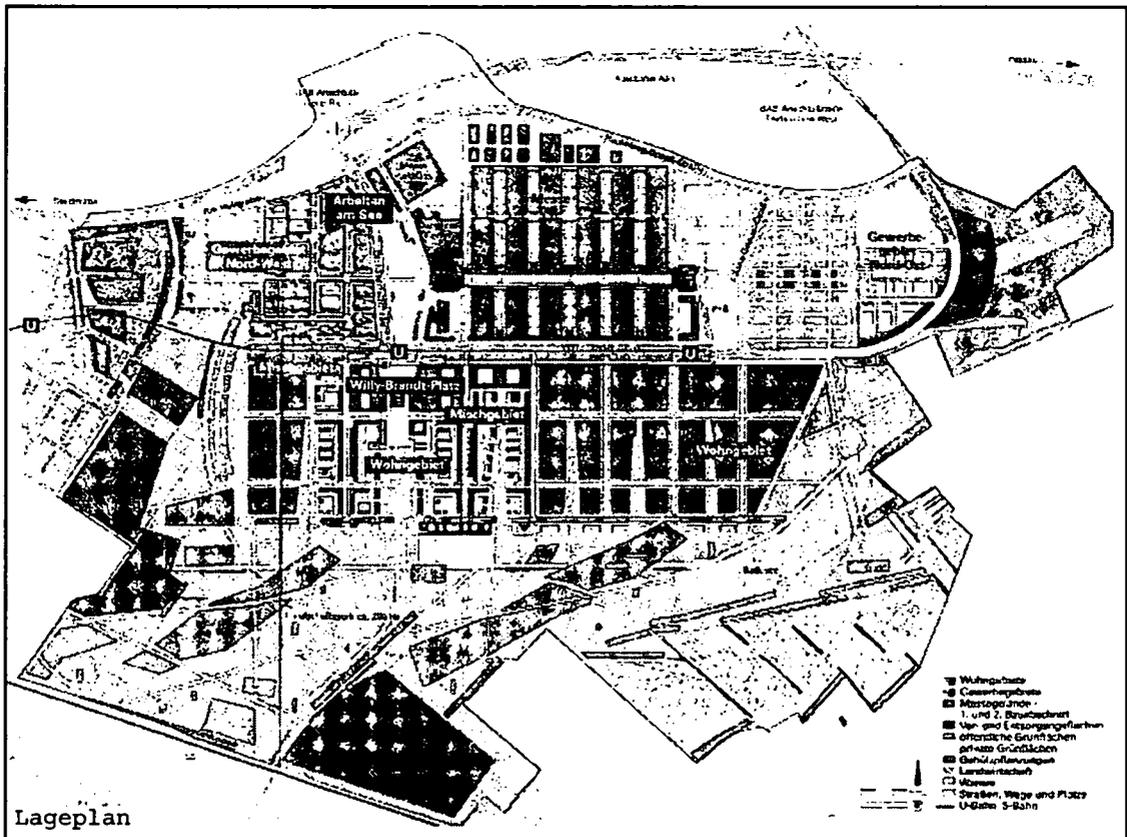
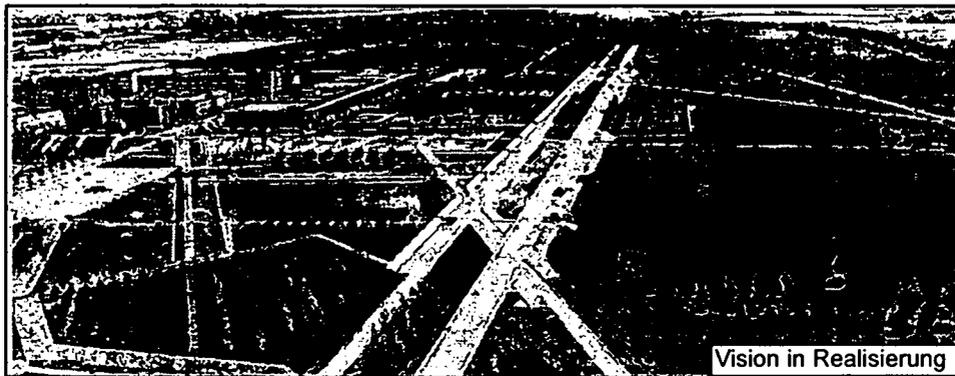
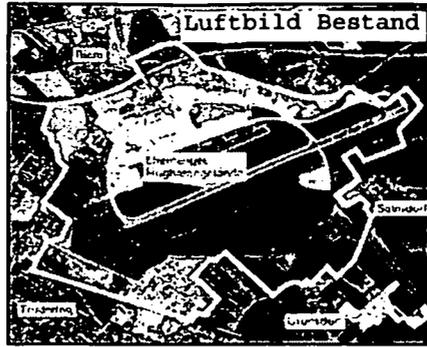


Abb. 22: Bestand-Plan-Realisierung München Riem (eigene Zusammenstellung)

3.6.4 Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing

Land	Deutschland		Alteigentümer	Deutsche Bahn
Stadt	München		Entwicklungsträger (Kategorie)	Alteigentümer
Projekt	Zentrale Bahnflächen M-L-P		Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadt München DB Immobilien Anrainer
Größe	173,1 ha		Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	Rahmenvereinbarung städtebauliche Verträge Anrainer-Fachworkshops
Lage	Innenstadt-Stadtrand		Schwerpunkte	Dezentrale Kernbildung + Dichte
Planungsstand	in Planung		Lettkonzepte	Mischnutzung ÖPNV; Verkehrsreduktion Grünvernetzung; Parkanlagen
Ehemalige Nutzung	Verkehrsflächen Containerbahnhof, Gleisanlagen			
Bevölkerung	1.194.000			
Stadt Gesamt*	1.194.000			
Bewohner Projektbereich	14.500			
Arbeitsplätze Projektbereich	17.500			
Flächen/Dichten	73,5 ha			
Baufflächen	72,9 ha			
Freiflächen	28,7 ha			
Verkehrsflächen	2,0-6,0			
GFZ gesamt				
Neue Nutzungverteilung	30%			
Wohnen	35%			
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	35%			
Freizeit				

Abb. 23: Daten Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing

Durch die Verlagerung von Container- und Rangierbahnhof aus der Innenstadt, konnte zwischen Hauptbahnhof, Laim und Pasing eine 156 ha 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 Personennahverkehr angeschlossene Gebiet abschnittsweise überplant werden. Vorgesehen ist der Bau von über 7000 Wohnungen für ca. 15.000 Einwohner sowie Kerngebiets- und Gewerbeansiedlungen für ca. 11.000 Beschäftigte. Rund um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen urbane Zentren mit einer lebendigen Mischung aus Wohnen, Arbeiten und Freizeit entstehen.

Die Anwendung des „Münchner Modells“ der Sozialgerechten 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 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.

Wichtigen zusätzlichen Gegenstand innerhalb dieses Verfahrens bildet der vor dem Planungsprozess geschlossene Vertrag der „Rahmenvereinbarung vom 7.03.1997“, in dem die Ziele der Stadt zur Verpflichtung des Investors überschrieben wurde. Gegenstand ist auch die Verpflichtung zur Errichtung von Ausgleichsflächen, hier speziell für die dicht geplante kernstadtnahe Bebauung am Hauptbahnhof, an anderer Stelle.

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

Städtebaulich wird eine ausgewogene Nutzungsverteilung unter Beachtung der Nutzungseignung einzelner Standorte angestrebt. 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. Die sozial und ökologisch tragfähige Freiraumstruktur soll durch ein Netz übergeordneter Grünbeziehungen, örtlicher Verknüpfungen und parkartiger Grünflächen erreicht werden.

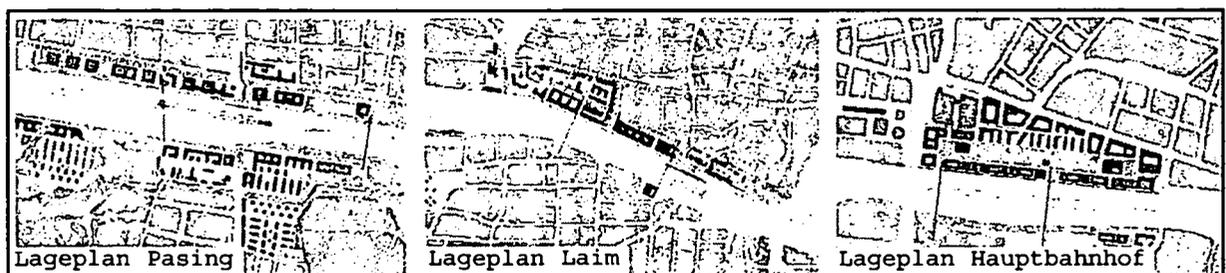
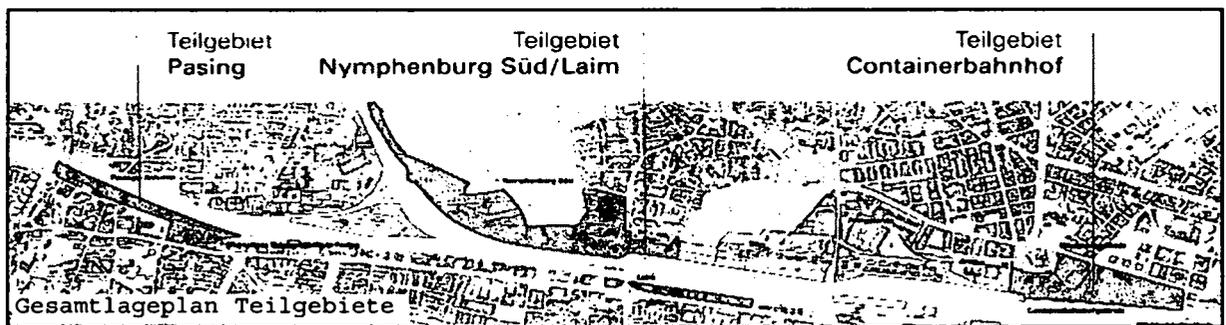
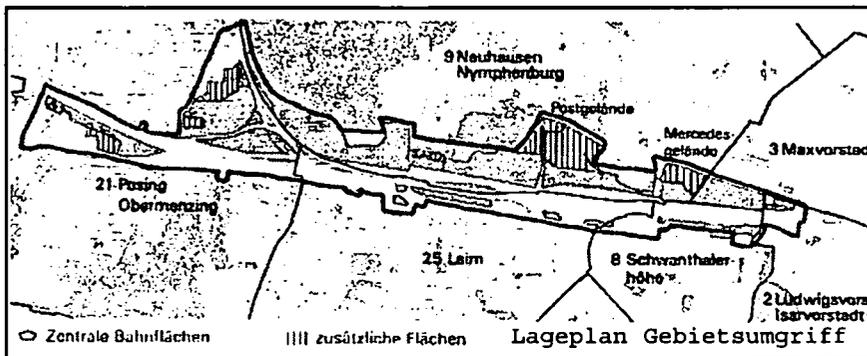
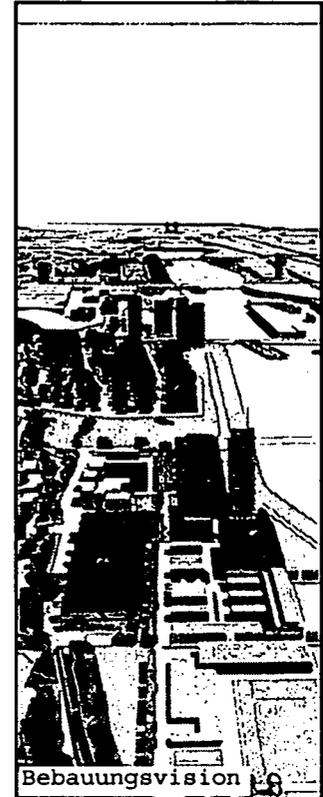
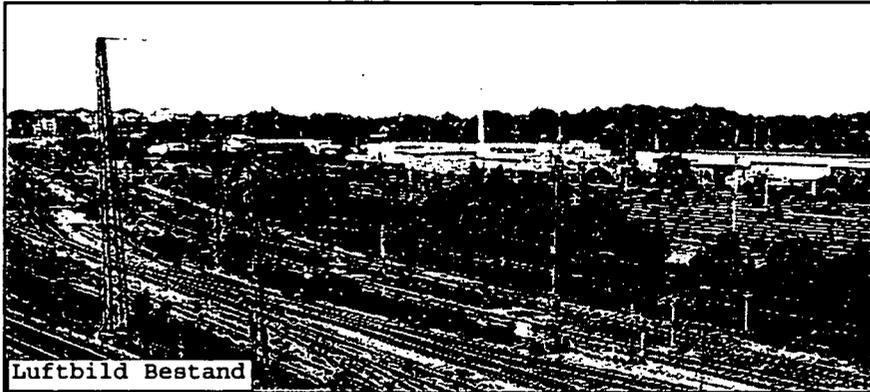


Abb. 24: Bestand-Vision-Plan Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing (eigene Zusammenstellung)

3.6.5 Tübinger Südstadt

Land Stadt Projekt	Deutschland Tübingen Tübinger Südstadt		
Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung	64,5 ha verstädterte Zone in Realisierung Militär Kasernenflächen	Alteigentümer	Bund
Bevölkerung Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich Arbeitsplätze Projektbereich	80.900 6.500 2.500	Entwicklungsträger (Kategorie)	Stadt
Flächen/Dichten Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt	41 ha 18 ha 5,5 ha 2,4-3,5	Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadtsanierungsamt Tübingen Private Baugruppen Bauträger
Neue Nutzungverteilung Wohnen Gewerbe, Handel, Dienstleistung Freizeit	75% 20% 5%	Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	städtebauliche Rahmenplan städtebaul. Entwicklungsmaßnahme private Baugruppen - Verträge moderierte, interdisziplinäre Workshops
		Schwerpunkte Leitkonzepte	Kleinteilige Nutzungsmischung (vertikal) Quartiersidentität; Selbstbestimmung erweiterte Bürgerbeteiligung; Dichte Kleinteilige Parzellierung, kurze Wege

Abb. 25: Daten Tübinger Südstadt

Nach dem Abzug der französischen Garnisonen von den Kasernenflächen in der Tübinger Südstadt, entschloss sich die Stadt Tübingen die Flächen vom Bund zu kaufen und selbst die städtebauliche Entwicklung für ein gemischt-genutztes Quartier in die Hand zu nehmen.

Das vom allgemeinen, deutschen Städtebaurecht abweichende, bodenrechtliche Instrumentarium der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“, insbesondere der Durchgangserwerb der Grundstücke, bot der Gemeinde den Vorteil einer zügigen Durchführung der komplexen Maßnahme und vor allem eine gezielte Bereitstellung von Baugrundstücken für die jeweilige Bedarfsgruppe. Zugleich wird sichergestellt, dass die geschaffenen Bebauungsmöglichkeiten tatsächlich genutzt werden. 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.

Rechtlich ist er ein informelles Instrument, das die Funktion einer bindenden Vereinbarung zwischen Verwaltung und Rat über die Regeln für die Durchführung der Maßnahme übernimmt. Er stellt ein Informationsinstrument dar und wurde in intensiver Zusammenarbeit der Stadt und Bürger erarbeitet. Die Festlegungen im Bebauungsplan wurden in der Folge so gering wie möglich gehalten (GRZ und Traufhöhe), um der Gestaltung einen großen Spielraum zu ermöglichen.

Das angewandte 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 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.

Die Planungsgemeinschaft ist in der Regel eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts, ihr Zweck die Ausarbeitung einer vollständigen Planung. 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. Bei der Eigentümergemeinschaft nach dem Wohnungseigentumsgesetz erhalten die einzelnen Eigentümer durch den Teilungsvertrag Sondereigentum an den einzelnen Wohnungen und Gewerberäumen.

Durch die Eigentümerschaft der Stadt und direkte Vergabe der Baugrundstücke war es der Stadt möglich ein umfangreiches stadtplanerisches Konzept zu verwirklichen. Wichtige Eckpunkte der Planung waren:

- Nutzungsmischung bis hin zur Einzelparzelle als verpflichtendes Reglement.
- Urbanität, verstanden durch Dichte in menschlichen Kontakten, Einrichtungen und Angeboten.
- Kleinteilige, flexible Parzellierung, nutzerabhängig.
- Private Baugemeinschaft als tragendes Element bei der Auswahl der Bauwerber.
- Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und Erstellung von Quartiersgaragen.
- Finanzierung der Erschließung und der kommunalen Infrastruktur aus den Grundstückserlösen.

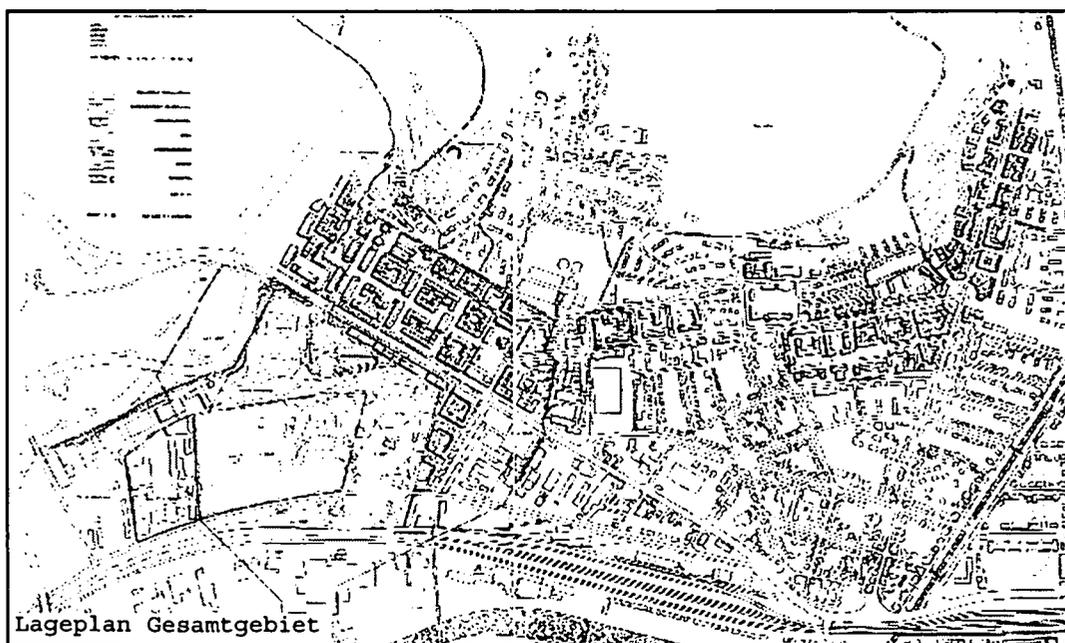


Abb. 26: Bestand-Vision-Plan Tübinger Südstadt (eigene Zusammenstellung)

3.6.6 KDAG - Wien

Land	Österreich	Altigentümer	KDAG
Stadt	Wien	Entwicklungsträger (Kategorie)	Investoren
Projekt	KDAG	Planungs-/Entwicklungsakteure	Bürger interdisziplinäre Planergruppe Investoren Stadt Wien
Größe	6,3ha	Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	Workshops Leitkonzept moderierter Planungsprozess
Lage	verstädterte Zone	Schwerpunkte Leitkonzepte	kurze Wege, Dichte, Quartiersidentität, Integration
Planungsstand	In Planung		
Ehemalige Nutzung	Industrie Kabelfabrik		
Bevölkerung	1.610.000		
Stadt Gesamt*	1.200		
Bewohner Projektbereich	500		
Arbeitsplätze Projektbereich			
Flächen/Dichten			
Bauflächen	3,9ha		
Freiflächen	0,4ha		
Verkehrsflächen	2,0ha		
GFZ gesamt	1,5-3,9		
Neue Nutzungverteilung			
Wohnen	70%		
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	25%		
Freizeit	5%		

Abb. 27: Daten KDAG - Wien

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. 1998 und 1999 wurde ein Bürgerwettbewerb und ein städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgeschrieben um „konkrete Utopien“ für die Entwicklung zu finden. 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 unambinglich notwendig.

Die Aufgabe des kooperativen Planungsprozesses war die Erstellung von Grundlagen für den auszuarbeitenden Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes, 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. Vorerst konstituierte sich eine Arbeitsgruppe, 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. Innerhalb der sogenannten städtebaulichen Begleitgruppe, 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.

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. 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. Für die weitere Teilnahme an dem Bürgerbeirat meldeten sich schließlich ca. 35 Personen, die beratend am Planungsprozess teilnahmen.

Mischnutzung d.h. Wohnen, Arbeiten, 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. Durch das Vorsehen von Attraktoren- und Impulsatorstandorten (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. 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.

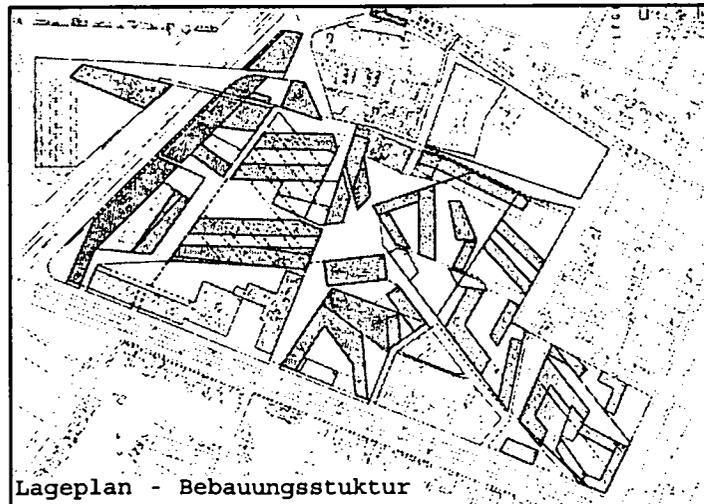
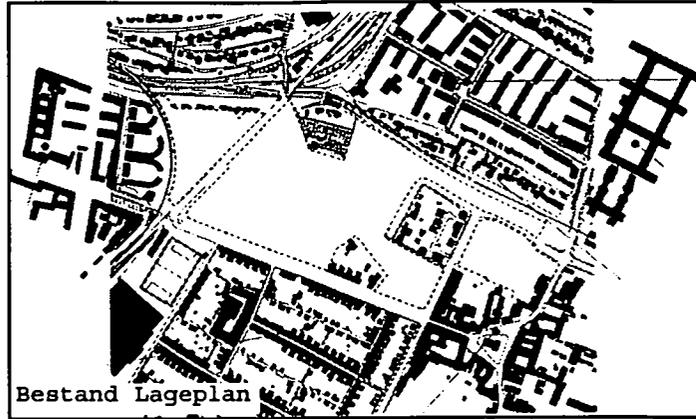


Abb. 28: Bestand-Vision-Plan KDAG Wien (eigene Zusammenstellung)

3.6.7 ABB Baden

Land Stadt Projekt	Schweiz Baden ABB Baden		
Größe Lage Planungsstand Ehemalige Nutzung	20 ha verstädterte Zone in Realisierung Industrie ABB-Industriebetriebe	Akteigentümer	ABB Baden
Bevölkerung Stadt Gesamt* Bewohner Projektbereich Arbeitsplätze Projektbereich	18.000 2.500 5.500	Entwicklungsträger (Kategorie)	Akteigentümer
Flächen/Dichten Bauflächen Freiflächen Verkehrsflächen GFZ gesamt	16 ha 2 ha 2 ha 1,8	Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadt Baden ABB Anrainer
Neue Nutzungverteilung Wohnen Gewerbe, Handel, Dienstleistung Freizeit	25% 75%	Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	Kooperat. Entwicklungsplanung Verträge Mitwirkungsverfahren
		Schwerpunkte Leitkonzepte	Dichte, Quartiersidentität Integration; Verflechtung

Abb. 29: Daten ABB Baden

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.

Als Ziel der gemeinsamen Planungen zwischen Grundeigentümern und Stadt Baden wurde nicht ein starres Korsett definitiver formaler Festlegungen mit hohem Detaillierungsgrad im Sinne eines einmaligen großen Wurfes angestrebt, sondern ein Planungsprozess gesucht, der einen hohen Grad an Parallelität aufweist. In einem iterativen Prozess sollten aus der Rückkopplung von teilweise parallel geführten Machbarkeitsstudien, städtebaulichen Studienaufträgen und Wettbewerben für Teilgebiete die für jede Phase des Planungsprozess notwendigen Planungsinhalte „destilliert“ werden.

Mit einer Dreistufigkeit der Planung durch Baunutzungsordnung (BNO), Entwicklungsrichtplanung (ERP) und Sondernutzungsplanung (SNP) wurde ein Weg gefunden, städtebauliche Ziele kooperativ und handlungsorientiert sukzessive festzuschreiben. Die BNO beschränkt sich mit Rücksicht auf die gewünschte Flexibilität auf Ziele und Randbedingungen. Der ERP ist ein zusätzliches und nachfolgendes Planungsinstrument, der keine eigentumsverbindliche Rechtswirkung entfaltet und daher zu seiner Umsetzung entsprechender Sondernutzungspläne bedarf (SNP).

Ziel ist es einen Stadtteil mit hohem Arbeits-, Wohn und Freizeitwert entstehen zu lassen, welcher den heutigen wirtschaftlichen, ökologischen und städtebaulichen Vorstellungen entspricht. Städtebaulich besteht die Bebauungsform für die stadträumliche Kontinuität aus großen Wohn- und Dienstleistungshöfen. Bei solchen Hofbauten ist die Unterscheidung von außen und innen wesentlich. Sie soll sich auch in der Gestaltung ausdrücken. Nach außen ist der Ausdruck ein allgemeiner und zurückhaltender; nach innen dagegen kann er stärker von den Nutzungen bestimmt sein.

Bei den Nutzungen ist für das Quartier als Ganzes wie auch für die einzelnen Blöcke, aus denen es besteht, eine Mischung angestrebt, die eine Belebung der Freiräume zu den verschiedenen Tageszeiten sicherstellt. Wesentlich ist die allgemeine Rückführung des Industriegebietes in ein ökologisch vernetztes Quartier, das mit der Stadt und dem Erholungsraum am Martinsberg verbunden ist.

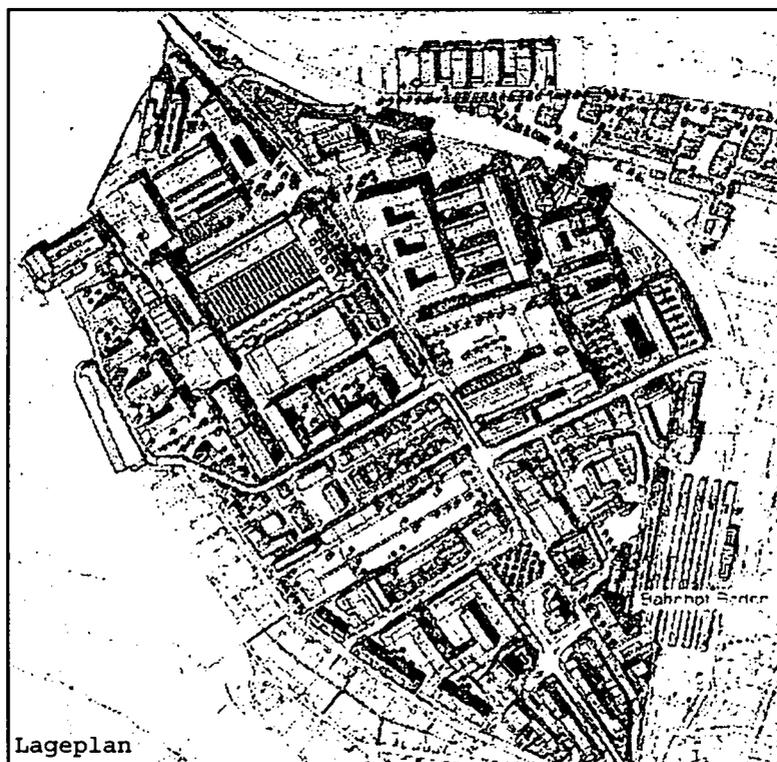
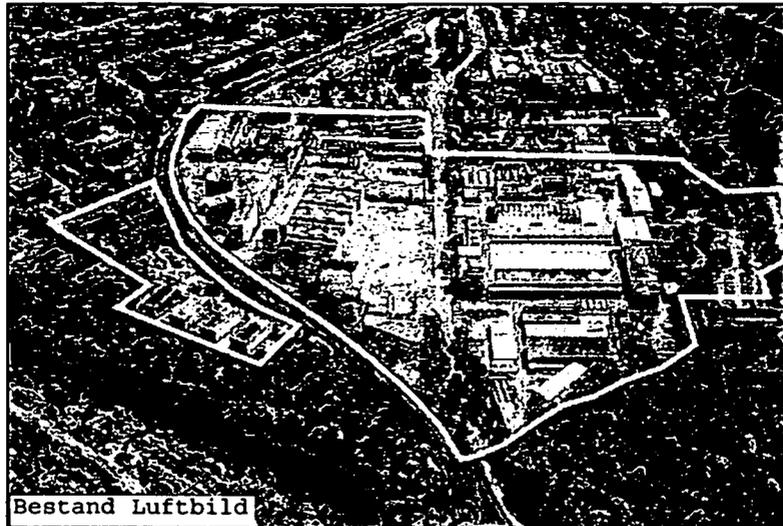


Abb. 30: Bestand-Vision-Plan ABB Baden (eigene Zusammenstellung)

3.6.8 Zürich West

Land	Schweiz		
Stadt	Zürich		
Projekt	Zürich West		
Größe	100 ha		
Lage	Innenstadt - verstädterte Zone		
Planungsstand	in Planung		
Ehemalige Nutzung	Gewerbe-/Industriegebiet		
Alteigentümer	ca. 70 Privateigentümer		
Entwicklungsträger (Kategorie)	Alteigentümer		
Bevölkerung			
Stadt Gesamt*	336.800		
Bewohner Projektbereich	6.500		
Arbeitsplätze Projektbereich	35.000		
Planungs-/Entwicklungsakteure	Stadt Zürich Eigentümer Politik		
Flächen/Dichten			
Bauflächen	85 ha		
Freiflächen	15 ha		
Verkehrsflächen	15 ha		
GFZ gesamt	2,2		
Besondere Planungs- Entwicklungsinstrumente	Stadtforum Kooperative Entwicklungsplanung		
Neue Nutzungverteilung			
Wohnen	20%		
Gewerbe, Handel, Dienstleistung	60%		
Freizeit	20%		
Schwerpunkte Leitkonzepte	Durchlässigkeit, Dichte grober Nutzungsmix Quartiersidentität qualitätsvolle öffentl. Räume		

Abb. 31: Daten Zürich West

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. Das Gebiet soll zu einem neuen attraktiven Stadtteil aufgewertet werden. Die Entwicklung soll den attraktiven Nutzungscocktail zur Geltung bringen, der in diesem Planungsgebiet möglich ist. Bei der Gestaltung von Architektur und öffentlichen Räumen werden städtebauliche Markenzeichen gesetzt. Nachhaltigkeit als Prinzip bestimmt alles Wirken.

Ausgehend von politischen Grabenkämpfen der Links-/Rechtsfraktionen sind alle Planungen mit den Eigentümern am Zürich West Areal zum Stillstand gekommen. Durch die Gründung eines Stadtforums wurde ein kooperatives, kommunikatives Planungsverfahren in Bewegung gesetzt, welches die Entwicklung des Gesamtbereiches förderte. Das Stadtforum ist dabei noch 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. Das Ergebnis waren keine konkreten Projekte oder Gutachten, sondern eine Art Grundeinstellung und Baustein für die weitere Vorgehensweise.

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, die von der Betrachtung des Gesamtgebietes zum vernetzten Teilareal zum Baufenster führt. Die kooperativ festgelegten „Eckwerte“ des Entwicklungskonzeptes werden im Rahmen der „Impulsgruppe zur Aufwertung von Zürich West“ bis zur Realisierung der einzelnen Bauwerke begleitet. Sie umfasst Vertreter der Stadt, des Kantons, der Quartiere und Bevölkerung, wie auch der Wirtschaft und der Grundeigentümer. Auch durch eine Departments- und Ämterübergreifende Arbeitsgruppe, die durch eine verantwortliche Gebietsmanagerin geleitet wird ist rasches und qualitativvolles Arbeiten gewährleistet worden.

Die Grundhaltung zu „Nachhaltigem Wirken“ bedeutet, dass städtebauliche Qualität als wichtiger Faktor des Wohlbefindens der Bevölkerung erkannt wird. Das Vorhandene bildet den Ausgangspunkt für die städtebauliche Umwandlung in einen Stadtteil mit neuen Identifikationsmerkmalen. Angestrebt ist eine hohe städtebauliche Dichte mit einem substanziellen Wohnanteil, abhängig von Qualität, Nutzung und Lage. 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.

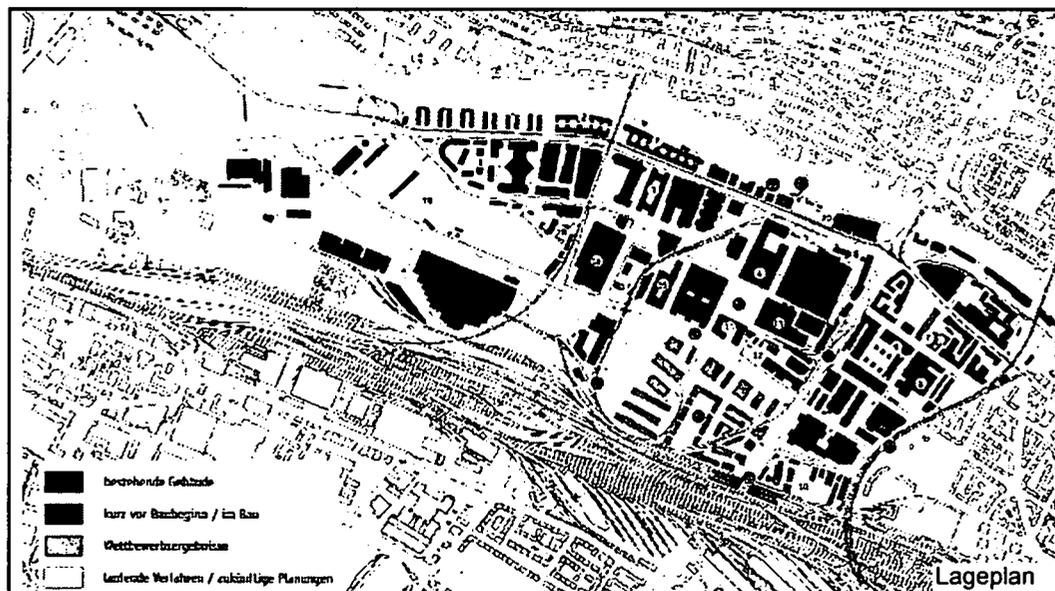
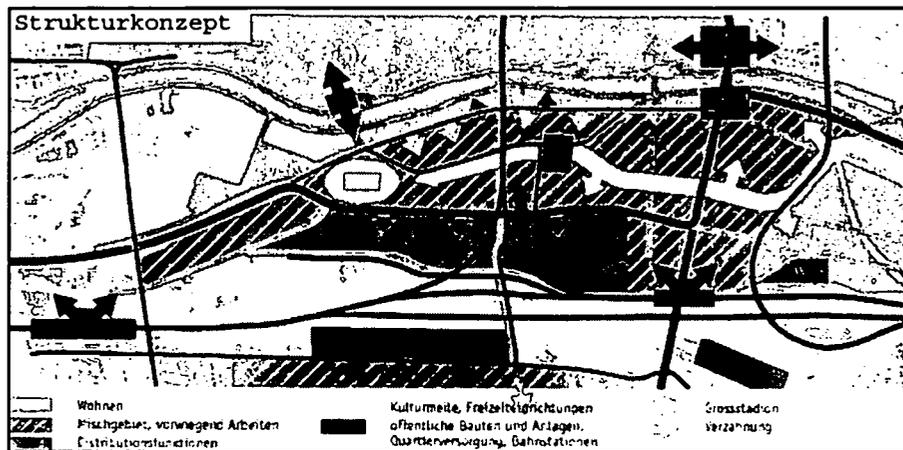
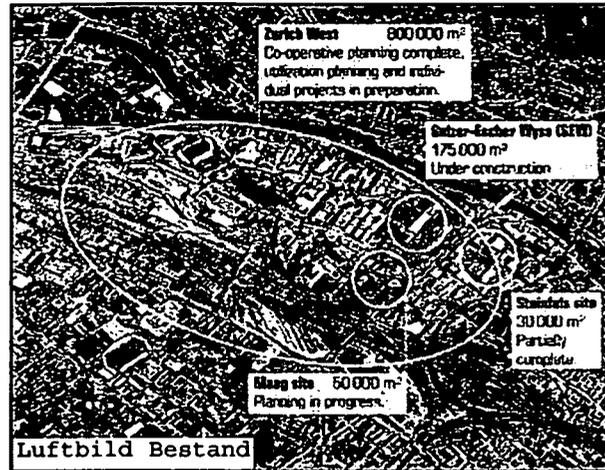


Abb.32: Bestand-Konzept-Plan Zürich West (eigene Zusammenstellung)

¹ eigene Darstellung

² diese Filterung wurde bei der Recherche besonders durch die Stadtplanungsämter selbst getragen, da gerade bei bedeutenderen Konversionsflächen qualifiziertere Informationen zur Verfügung gestellt werden konnten.

³ eigene Darstellung

⁴ von Architekt Prof. Langhof und Partner; Berlin, Innsbruck

⁵ vgl. Siebel, W. (1984): Bemerkungen zu den Chancen und Möglichkeiten qualitativer Stadtforschung, in: Afheldt, H./Schultes, W./Siebel, W./Sieverts, T.: im Auftrag der Robert Bosch Stiftung GmbH (Hsg.): Werkzeuge qualitativer Stadtforschung, Beiträge zur Stadtforschung, Band 3, Gerlingen

4. Problemstellungen, Potentiale und Methoden der Konversion

4.1 Problemstellungen der Konversion

Die Analyse der Fallbeispiele hat eine Vielzahl unterschiedlicher Problemstellungen aufgezeigt, die mit der Entwicklung von Konversionsflächen einhergehen. Projektbezogen sind die Schwerpunkte verschieden stark gelagert und bilden unterschiedliche Ausgangssituationen. Folgende zentrale Problemstellungen haben sich in der Analyse ergeben:

PROBLEMSTELLUNGEN	Essen	Freiburg	München	München	Tübingen	Wien	Baden	Zürich
	Berliner Platz	Vauban	Hauptbahnhof M-L-P	Messestadt Riem	Südstadt	KDAG	ABB-Baden	Zürich West
durch Nutzungsverlust	nein	ja	ja	nein	ja	ja	ja	ja
durch Größe der Brachfläche	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
durch Altlasten	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
durch Imageverlust	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja
durch Spekulationen	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja
durch Eigentümerverhältnisse	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ja
durch knappe komm. Kassen	-	nein	-	ja	ja	-	-	-
durch fehlende Investoren	nein	-	nein	-	-	nein	nein	nein
durch öffentlichen Widerstand	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja
durch Planungsunsicherheit	ja	nein	ja	nein	nein	ja	ja	ja

Abb. 33: Projektbezogene Problemstellungen bei der Konversion¹

4.1.1 Nutzungsverlust und Strukturveränderungen

Ein plötzlicher Nutzungsverlust von zentralen Gewerbe- und Industrieflächen bringt zusätzlich einen Strukturveränderungsprozess mit sich. Mit der Abwanderung oder Schließung von Produktionsstandorten werden Arbeitsplätze direkt und indirekt abgebaut. Eine völlige Abwanderung des ABB-Konzerns aus Baden hätte katastrophale Folgen für die gesamte Stadt und Region mit sich gezogen. Als wichtigster Arbeitgeber wären auch alle Arbeitsplätze der Folgeeinrichtungen freigesetzt worden. Die Stadt war bemüht den Produktionsstandort zu erhalten und in Teilen eine Konversion der Flächen hin zu einer gemischten Nutzung mit Dienstleistungsbetrieben und Wohnnutzung in Zusammenarbeit mit den Eigentümern zu entwickeln.

Die völlige Auflassung des KDAG-Werkes in Wien hat ein städtebauliches Loch aufgerissen, Arbeitsplätze freigesetzt und die Struktur der angrenzenden Arbeiterwohnsiedlungen verändert. Mit dem Verlust des Betriebes kam der Verlust des Arbeitsplatzes, die Abwanderung von Bevölkerung und Kleingewerbebetrieben und ein schlechtes Image eines Stadtteiles. Die Stadt war bemüht eine rasche Konversion durch private Investoren voranzutreiben, die Öffentlichkeit miteinzubinden, Arbeits-, Wohnflächen und Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung zu stellen.

Der Nutzungsverlust von Bahnflächen, die aus Rationalisierungsgründen freigesetzt werden, hat keine akute Auswirkung auf das städtische Gefüge. Auch bei den militärisch genutzten Flächen ist die Einbettung ins Strukturgefüge weniger stark feststellbar gewesen. Bei großen

Flächen wie in Tübingen sind geringfügige Auswirkungen auf die Folgeeinrichtungen angesprochen worden.

4.1.2 Größe und Lage der Brachfläche

Je größer die Konversionsfläche, desto größer sind auch die Hemmnisse einer städtebaulichen Entwicklung. Je nach Lage und Marktsituation sind die Kommunen gefordert eine Projektentwicklung selbst voranzutreiben oder die Rahmenbedingungen für eine Entwicklung zu schaffen und besondere Anreize zu schaffen. Private Investoren bevorzugen kleinere, sehr zentrale Lagen, was natürlich damit verbunden ist, dass infrastrukturelle Maßnahmen wegfallen oder zumindest nur einen kleinen Teil ausmachen. Bei den hier untersuchten Großflächen zwischen 40-600ha sind stadtstrukturelle Überlegungen, Einteilung in Bebauungsabschnitte, Infrastrukturüberlegungen mit Freizeit-, Bildung- und Kultureinrichtungen notwendig geworden, welche finanziell und organisatorisch nur durch die öffentliche Hand erfolgen kann, bzw. sinngemäß auch muss.

Eine Besonderheit stellt hier auch das Projekt KDAG in Wien dar, bei dem sich für die Entwicklung einer 6ha großen Industriebrache gewerbliche Trägergesellschaften zusammengefunden, und mit großer Unterstützung der Stadt Wien, eine Entwicklung vorangetrieben haben. Allgemein gilt, dass je größer die Flächen und je geringer die zulässigen Bebauungsdichten, desto unwahrscheinlicher das finanzielle Wagnis durch private Investoren oder Alteigentümer.

4.1.3 Altlasten und Kontaminationen

Ein markantes Hemmnis welches bei Konversionsflächen auftritt, ist die Altlastenproblematik. Bei allen Untersuchungsprojekten wurde die bauliche und chemische Altlastenentsorgung als mittleres bis hohes Problem eingestuft. Zudem kommen Hindernisse aus Vertragslasten und Altmietern. Unter baulichen Altlasten fallen vor allem Kosten für die Entsorgung von Bestandsgebäuden, Strassen, Installationen, Kanalisationen an. Die chemischen Altlasten betreffen hauptsächlich die Erdoberflächen, die durch Mineralöl, Lösungsmittel sowie auch militärischem Material freigemacht werden müssen, was teilweise größeren Aushub erfordert. Teilweise gab es Hinweise auch auf die Gefahr von „Blindgängern“ aus dem 2. Weltkrieg, die Grabungsarbeiten erschweren können.

Die Kosten für Entkontaminierungen sind schwer einzuschätzen und können weit über den Grundkosten liegen. Je größer die Flächen und je geringer die zulässigen Bebauungsdichten, desto unwahrscheinlicher die Kostenübernahme durch private Investoren oder Alteigentümer.

4.1.4 Imageschäden

Imageschäden sind auffällig bei Gewerbe- und Industriebrachen. Ein plötzlicher Wegfall von Nutzungen, Leerstand, Verwahrlosung und möglicherweise langwierige Entwicklungsverzögerungen schaden der Fläche und der Nachbarschaft. Bei den Projekten KDAG Wien und ABB

Baden ist die Identität der Stadt oder des Stadtteils stark mit dem Betrieb verbunden gewesen. In Wien war die rasche Einbindung der Bevölkerung zentraler Ausgangspunkt der Projektentwicklung. In Baden wurde durch Teilkonversion ein sanfter Übergang eingeleitet. Das Projekt Berliner Platz zeigt deutlich wie schwierig es werden kann, ist erstmals der Ruf geschädigt. Damit verbunden sind Hemmnisse für Investitionen und Mehraufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit.

Militärisch genutzte Flächen hingegen waren Tabuflächen. Eine städtebauliche Integration bedarf einer Heranführung der Bevölkerung, was in Tübingen und Freiburg durch Planungsbeteiligungen vorbildhaft versucht wurde. Bei Bahnflächen ist besonders für Wohnzwecke eine gewisse Abneigung aufgrund von bestehendem Bahnlärm und schlechtem Quartiersimage rund um Bahnhöfe festzustellen.

4.1.5 Spekulationen und Eigentümerverhältnisse

Hemmnisse bei der Flächenmobilisierung sind besonders bei privat oder gewerblich genutzten Flächen zu erwarten. Spekulationen über erzielbare Gewinne verzögern meist eine Mobilisierung im Sinne einer der Stadt wünschenswerten Entwicklung. Preistreibereien schränken zudem die Nachnutzung und die Bebaubarkeit von Flächen drastisch ein. Dazu treten häufig komplexe Eigentümerkonstellationen und Uneinigkeit auf. Die Spekulationen reichen dann über ein Tauziehen von Stadt als hoheitlicher Planungsträger und den Eigentümer bei der Ausarbeitung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und der Regelung von Bebauungsdichten und Infrastrukturkosten.

Hemmnisse Einzelner können die Entwicklung einer Stadt derart stören, dass die Lebensqualität und das Image ganzer Stadtviertel darunter leidet. Hier ist starker Druck von allen Seiten festzustellen. Durch das Rückzugsvorhaben der ABB in Baden ist die Stadt derart unter Druck geraten, dass Bebauungswidmungen eng mit einer Arbeitsplatzhaltung in Verbindung zu stehen scheint. Bei KDAG hat die Stadt Wien rasch reagiert und im Rahmen von „Gentlemen-Agreements“ das Gleichgewicht von Baudichten, Nutzungsverteilungen aber auch Kostenübernahmen infrastruktureller Aufgaben geregelt. Komplexe Eigentümerverhältnisse und Uneinigkeit haben in Zürich West zu langwierigen Entwicklungsstörungen geführt, welche schließlich nur an einem runden Tisch für alle Beteiligten und der Politik zu lösen waren.

4.1.6 Knappe kommunale Finanzmittel

Zentraler Diskussionspunkt ist bei allen Fallbeispielen immer die Kostenübernahme für die öffentliche Infrastruktur. Bei den Projekten für die die Stadt nicht als Entwicklungsakteur auftritt, ist die Übergabe öffentlicher Aufgaben eng mit Widmungszusagen verknüpft. Bei den Großprojekten für die die Stadt selbst Entwicklungsträger ist, werden Wege über Fremdmittelfinanzierungen gesucht. Die Stadt besitzt oder erwirbt in diesen Fällen ein Grundstück, schafft die planlichen und infrastrukturellen Bedingungen für die Bebaubarkeit und überführt die Grundstücke mit dem erhöhten Grundstückspreis in den Markt. Die

Kommunen schaffen auf diese Weise die öffentlichen Einrichtungen und belasten Ihre Haushalte nicht.

Üblich ist bei den deutschen Projekten die Zusammenarbeit mit Landesentwicklungsgesellschaften, welche Landesmittel zur Verfügung stellen und auch organisatorische Aufgaben übernehmen. Ein Sonderfall ist die Private Trägerschaft beim Projekt München Riem, wo die gesamten finanziellen und organisatorischen Aufgaben einem Bankenkonsortium übergeben wurde und sich die Stadt nur entscheidende und lenkende Positionen behielt. Dies hatte zeitliche, finanzielle und organisatorische Vorteile aufgrund der Größe und des Investitionsvolumens für die Erschließung und das neue Messezentrum.

4.1.7 Öffentlicher Widerstand

Mit Öffentlichem Widerstand bei zentralen Konversionsprojekten ist aufgrund der Lage und den komplexen Randbedingungen zu rechnen. Die Einbindung der Nachbarschaft und Öffentlichen Vertretern ist bei allen Projekten festzustellen. Zentraler Ausgangspunkt ist die Unterstützung der Stadt als hoheitlicher Planungsträger.

Bei den Projekten wo die Stadt selbst als Entwicklungsakteur auftritt ist der öffentliche Widerstand daher am geringsten festzustellen. Dies trotz der Größe und Komplexität der Entwicklungen, da politisch ausgewogenen Entwicklungsziele angestrebt werden. Hemmnisse sind hier besonders auf ökologischer Ebene festzustellen. Die Kontaminationsproblematik und Forderungen nach Grünräumen werden in Erweiterten Bürgerbeteiligungsverfahren berücksichtigt.

4.1.8 Planungsunsicherheit und politische Uneinigkeit

Wie auch die Hemmnisse durch Öffentlichen Widerstand stellen Planungsunsicherheiten von Seiten der Stadt die größten Gefahren für eine erfolgreiche Entwicklung dar. Ohne klare Widmungs- und Bebauungszusagen in Form von Bebauungsplänen und Städtebaulichen Verträgen fehlt auch der Investitionswille privater oder gewerblicher Investoren.

Politische Uneinigheiten können auch Projekte verzögern oder verhindern, die von der Stadt selbst, auf eigenen Grundstücken, entwickelt werden. Klare Mehrheiten wie in Tübingen, Freiburg oder München sichern die Planung.

Planungsunsicherheiten die durch fehlendes rechtliches Instrumentarium entstehen, wie es in KDAG Wien festzustellen war, werden durch privatrechtliche Verträge umgangen. Damit wurden Planungssicherheit für den Investor und Absichtserklärungen für die Stadt gewechselt.

4.1.9 Bedeutung der Trägerschaft

Die Fallbeispiele lassen sich in drei Gruppen der Entwicklungsakteure einteilen, denen die Stadtverwaltung in allen Projekten übergeordnet ist. Das sind erstens die Alteigentümer, die selbst eine

Neuentwicklung oder eine Verwertung der Liegenschaft mit Planungsrecht vorantreiben. Das sind zweitens Investoren, die entweder die Liegenschaften, Optionen oder pachtähnliche Verträge erwerben und ihre Entwicklungsideen umzusetzen versuchen. Im dritten Fall ist es die Stadt selbst, die Liegenschaften besitzt, erwirbt und selbst oder über öffentliche Trägergesellschaften eine Entwicklung vorantreibt. Aufgrund der gleichen gewinnorientierten, gewerblichen Interessen von Alteigentümern und Investoren, kann eine vereinfachte Kategorisierung nach gewerblich-privater und öffentlicher Trägerschaft festgestellt werden.

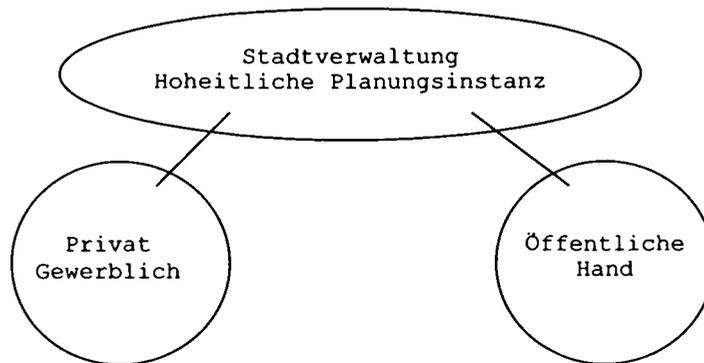


Abb. 34: Beziehungen nach Trägerschaft

Die Problemstellungen lassen sich so nach der Trägerschaft zuweisen und besitzen klare Schwergewichte:

TRÄGERSCHAFT	Gewerblich	Öffentlich
PROBLEMSTELLUNGEN		
durch Nutzungsverlust	beschränkt	beschränkt
durch Größe der Brachfläche	ja	ja
durch Altlasten	ja	ja
durch Imageverlust	ja	nein
durch Spekulationen	ja	nein
durch Eigentümerverhältnisse	beschränkt	nein
durch knappe komm. Kassen	-	ja
durch öffentlichen Widerstand	ja	nein
durch Planungsunsicherheit	ja	nein

Abb. 35: Problemstellungen nach Trägerschaft

Problemstellungen die aufgrund von plötzlichem Nutzungsverlust, der Größe der Fläche und der Altlastenentsorgung auftreten sind unabhängig von der Trägerschaft festzustellen.

Entwicklungsstörungen aufgrund von Planungsunsicherheit, öffentlichem Widerstand, Spekulationen und Imageverlust (was eng mit Spekulationen zusammenhängt) sind generell bei gewerblichen Projektentwicklungen vordergründig.

Zentrales Hemmnis ist die Frage der finanziellen Trägerschaft. Bei gewerblichen Projekten ist ein Tauziehen um Bebauungsdichten festzustellen. Bei Entwicklungen durch die Stadt selbst, sind knappe kommunale Kassen für die Zwischenfinanzierungen und die Bereitstellung der Infrastruktur festzustellen.

4.2 Potentiale der Konversion

4.2.1 Chancen für die Siedlungsentwicklung

Für sechs von sieben Städten wurde bestätigt, dass der mittelfristige Siedlungsflächenbedarf mit den vorhandenen Konversionsflächen in der Stadt deckbar sei. Brachflächenkataster, welche das genaue Ausmaß bestehender und zu erwartender Brachflächen genau auflisten, sind trotz bestehendem Bedarf nicht in Arbeit.

Welche Bedeutung die untersuchten Entwicklungsflächen in Bezug auf die Gesamtstadt haben, wird in folgender Tabelle ersichtlich, die die geplante Bevölkerung bzw. die geplanten Arbeitsplätze zur Anzahl der Einwohner und der bestehenden Arbeitsplätze der Stadt in Vergleich setzt:

Projekt	Einwohner Projekt/Stadt	Arbeitsplätze Projekt /Stadt
1	0,17%	0,83%
2	2,49%	0,20%
3	1,21%	1,47%
4	1,34%	1,09%
5	8,03%	3,09%
6	0,07%	0,03%
7	12,50%	29,69%
8	1,86%	9,64%
Mittel	3,46% (0,07-12,50%) Kern 1-5%	5,76% (0,20-29,69%) Kern 1-9%

Abb. 36: Verhältnis Wohn- und Arbeitsplätze zur Gesamteinwohnerschaft

Die Bedeutung der Fallbeispiele ist in Bezug auf die Einwohnerzahl der Gesamtstadt mit groß einzustufen. Die Entwicklung dieser Flächen hat nachhaltigen Einfluss auf die Entwicklung der Gesamtstadt. Bei einzelnen Projekten, wie Tübinger Südstadt, ist die Entwicklungsfläche derart groß, dass diese langfristig den Wohnflächenbedarf der gesamten Stadt decken kann. Bei den industriellen Konversionen, wie Baden Nord, ist die Bedeutung der Arbeitsplätze, die für das Entwicklungsgebiet geplant sind, so groß, dass die Entwicklung der gesamten Stadt davon abhängt.

Ein Merkmal, das bei nahezu allen Konversionsprojekten zu Tage tritt, ist die hohe Anzahl von Arbeitsplätzen die geschaffen werden soll. Diese liegt meist deutlich über der Zahl der geplanten Bewohnerzahl und im Mittel ca. 150-200% höher. Das Ziel Wohnflächen zu schaffen tritt damit deutlich in den Hintergrund.

Im Zuge der Konversion ist es möglich Strukturverbesserungen in bestehenden Stadtteilen großzügig zu berücksichtigen. Es ist mitunter ein Phänomen, dass gerade bei diesen Entwicklungen eine Projektorientierung vorherrscht und Leitbilder nach fehlenden Einrichtungen ausgerichtet werden (Messestadt Riem, Ausbildungseinrichtungen ABB Baden, Gewerbenutzung in Tübingen).

Landschaftszersiedelung, Flächenverbrauch und „Urban Sprawl“ sind Kernprobleme einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Gegenwärtig wird allein in Deutschland täglich ein Siedlungsflächenzuwachs von ca. 100ha verbucht. Im nationalen Nachhaltigkeitsstrategiepapier ist eine Reduktion auf 30ha/Tag bis 2010 vorgesehen. Eine große Chance diese Ziele zu erreichen ist die Konversion un- oder untergenutzter Flächen.

Ganz anders stellt sich die Situation in der ehemaligen DDR dar. In Leipzig spricht man von der „perforierten Stadt“², die von Brachflächen nur so übersät ist und eine Entwicklung aufgrund unattraktiver Marktaussichten völlig ausbleibt. Hier ist die Politik gefordert und es werden auch Methoden angewandt, die eine Entwicklung für Investoren interessant machen (vgl. hierzu auch Kap. 3.4.3).

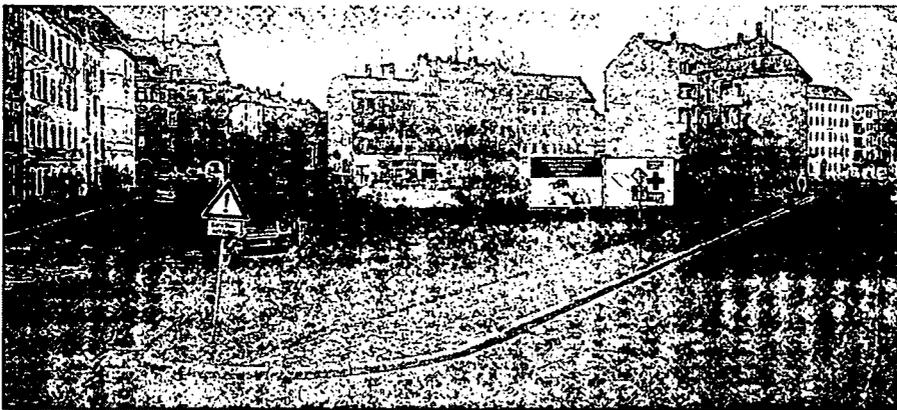


Abb. 37: Brachflächenwüsten in Leipzig³

4.2.2 Chancen für Nachhaltigkeit und Nutzungsmischung

Die zentralen städtebaulichen Leitkonzepte bei der Entwicklung der untersuchten Konversionsprojekte können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Dichte und kurze Wege
- Integration und Identitätsbildung
- Nutzungsmischung und Flexibilität

Bei allen Projekten stehen diese Motive mehr oder weniger im Vordergrund. Bei einzelnen Projekten werden ökologische (Freiburg Vauban, München Riem) oder projektspezifische (Tübinger Südstadt - Parzellierung, Baugemeinschaft) Eigenschaften mehr betont.

Aufgrund der starken Projektorientierung ist die Flexibilität, im Hinblick auf das Leitkonzept, ein gemeinsames Merkmal bei Konversionsaufgaben. Es werden gleichzeitig immer mehrere Schwerpunkte als Ziel definiert, welche abhängig vom Entwicklungsakteur unterschiedlich zu gewichten sind.

Aufgrund zentraler Lagen in gewachsenen Strukturen bieten Konversionsflächen geradezu die Voraussetzungen für gemischt genutzte Quartiere. Fehlende Strukturen werden ergänzt und vorhandene gestärkt. Bei kleineren Flächen sind Mischnutzungen gewünscht und marktgängig. Bei den untersuchten Großflächen, für die die Stadt als Entwicklungsakteur auftritt, sind größere Anstrengungen zu erkennen. Segregation durch Gewerbe- und Wohngebiete ist immer noch üblich und einfacher vorzubereiten. Vorbildhaft wurde in Tübingen die Mischnutzung als voraussetzendes Entwicklungsmotiv angewandt.

Obwohl die Schwerpunkte je nach Entwicklungsakteur unterschiedlich gelagert sind, gilt: „Ökonomische, soziale und ökologische Entwicklungen dürfen nicht voneinander abgespalten und gegeneinander ausgespielt werden. Soll menschliche Entwicklung auf Dauer gesichert sein, sind diese drei Komponenten als eine immer neu herzustellende, notwendige Einheit zu betrachten.“⁴

Die ökologischen Schwerpunkte liegen bei Projekten, bei denen die Stadt Hauptakteur ist, eindeutig in der Errichtung öffentlicher Grünflächen und qualitativer Freiraumkonzepte. Aufgrund ökonomischer Einflussfaktoren bei den Projekten von Investoren und Alteigentümer erfolgt die Einhaltung derartiger Ziele in der Planung nur in geringem Maße trotz vorheriger verbaler Zusagen. Allen Projekten gemeinsam sind die erforderlichen Altlastentsorgungen. ÖPNV- und Energiesparkonzepte werden bei allen Projekten in gleicher Weise angestrebt.

Bei fünf sehr zentral gelegenen Fallbeispielen, stehen die kleinräumige Funktionsmischung (Block-intern) und die objektbezogene Funktionsmischung (Gebäudeintern)⁵ im Vordergrund. Mit zunehmendem Abstand vom Stadtzentrum (Innenstadt, Quartierszentren) nehmen die Körnungen zu. Bei Teilbrachen der Industrie wird eine großräumige Funktionsmischung angestrebt, da ansonsten gegenseitige Beeinträchtigungen befürchtet werden. Nutzungsmischung und nachhaltige Leitmotive sind generell ein Phänomen der untersuchten Fallbeispiele. Mischnutzungen stellen sich jedoch nicht von selbst ein. Planungs- und Zielqualität stehen dabei in einem engen Zusammenhang:

Projekt	Planungsqualität	Zielqualität
1	Masterplanung durch Bürgerbeteiligung	Nutzungsmischung, Identitätsbildung
2	Grundstücksvergabe und Konzeptplanung	Kurze Wege und Ökologie
3	Rahmenvereinbarungen	Dichte, Freiräume und Arbeitsplätze
4	Organisation, Synergie- und Freiraumplanung	Kompakt, urban und grün
5	Baugemeinschaft und Organisation	Nutzungsmischung, Kleinteiligkeit
6	Planungsprozess und Entwurf	Dichte, Urbanität
7	Synergetische Entwicklungsplanung	Nutzungsmischung und Arbeitsplätze
8	Kooperative Entwicklungsplanung und Stadtforum	Dichte und Nutzungsmischung

Abb. 38: Qualitätsschwerpunkte der Projekte

Zu beachten ist aber auch, dass neu entwickelte Mischgebiete keine Selbstläufer sind. Es bedarf einer intensiven, integrierten Handlungsbereitschaft der beteiligten Akteure. Eigenschaften mit besonderem Multiplikatoreffekt ziehen andere Nutzungen an und sichern das „Wachstum“ der bei Erfolg von einer punkthaften Entwicklung zu einer flächenmäßigen übergeht. Neben dem Gelddruck spielt hier also die „Zeit“ auch eine wichtige Rolle für eine erfolgreiche Realisierung. Die richtige Kombination von Nutzergruppen bildet sich nur langsam heraus, Verflechtungen wachsen allmählich, Lücken werden erst später gefüllt, die Herausbildung von Quartiersidentität und -bindung braucht eben seine Zeit.

4.2.3 Chancen für Kooperationen

Planungs- und Entwicklungsakteure sind in jedem der Fallbeispiele die Eigentümer, gänzlich oder für Teilleistungen vertreten durch Entwicklungsgesellschaften. Teilweise auch durch öffentliche Entwicklungsträger (vgl. Landesentwicklungsgesellschaften Tübingen + Freiburg). Die geplante Eigentümerverteilung ist projektweise unterschiedlich und verschieden stark verteilt. Allgemein ist zu sagen, dass bei allen Konversionsprojekten private Neueigentümer geplant sind.

Allen Projekten ist eine übermäßig starke Beteiligung der Bürger und Anrainer gemeinsam. Im Rahmen von Mitwirkungsverfahren, Perspektiven- und Gestaltungswerkstätten ist die starke Einbeziehung der Öffentlichkeit gefordert. Einerseits verspricht man sich dadurch ein reibungsloseres Vorankommen bei der Bauleitplanung, andererseits auch Akzeptanz und Imageaufbau. Beim Projekt KDAG Wien, welches als ehemalige Arbeitsstätte der angrenzenden Arbeitersiedlungen genutzt wurde, hat sich mit dem Arbeitsplatzverlust ein hohes Maß an emotionaler Bindung der Anrainer gezeigt. Eine verstärkte Beteiligung politischer Interessensgruppen war Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung des Gebietes.

Beim Projekt Tübinger Südstadt und Freiburg Vauban wurde die direkte Planungsbeteiligung künftiger Nutzer in den Vordergrund der Entwicklung gestellt. Bei beiden Projekten werden künftige Eigentümer über Bewerbungsverfahren ausgewählt. In Tübingen sind es zudem Baugruppen auf deren Bedürfnisse im Rahmen der Bauleitplanung und Grundteilung gesondert eingegangen wird.

Aus der Umfrage zu einer qualitativen Bewertung der Beteiligung von Eigentümern, Bürgern und politischen Vertretern ist festzuhalten, dass eine verstärkte Beteiligung der einen oder anderen Gruppe generell nicht als hindernd angesehen wurde. Mehrheitlich ist die erweiterte Planungsbeteiligung als effizient bewertet worden. Einheitlich wurde festgehalten, dass eine verstärkte Kooperation der beteiligten Akteure gerade bei der Entwicklung von Konversionsprojekten notwendig ist und dass ein stadt- und länderübergreifender Erfahrungsaustausch nutzbringend und sogar erforderlich sein kann.

Anzumerken ist, dass öffentliche und private Akteure in Partnerschaften zwar das gemeinsame Ziel der Realisierung eines Projektes teilen, prinzipiell aber unterschiedliche Interessen und

Ziele verfolgen. In wirtschaftlichen Boomzeiten bleiben vorhandene Interessens- und Zieldivergenzen häufig verdeckt, in Zeiten wirtschaftsstruktureller Probleme werden sie dafür umso deutlicher. Kommunal gewünschte und beabsichtigte Anreizmöglichkeiten stehen dann dem notwendigerweise renditeorientierten Interesse des Investors gegenüber, die auf stagnierende Immobilienmärkte, steigende Standortkonkurrenzen und spezifische Nutzungsüberkapazitäten zu reagieren gezwungen sind.

Das Erreichen städtebaulicher Qualität ist vordergründig in allen Untersuchungsstädten nach Aussagen der zentralen Akteure Hauptziel von Kooperationen. An manchen Stellen lässt sich jedoch erahnen, dass finanzielle Einigungen und Absichtserklärungen zum Ausgleich von Wünschen mehr Entscheidungsgewicht beigemessen werden kann. Solche Zusammenarbeit wird von der kommunalen Seite zumeist nicht als Option, sondern mehr als Notwendigkeit angesehen, um mit schlanken kommunalen Haushalten über die Einbindung privaten Kapitals und privaten Organisationsstrukturen, Know-how und Risikoübernahmen Entwicklungen voranzutreiben.

Die Entwicklungskosten selbst werden in den meisten Fällen von Stadtverwaltungen und Entwicklern gemeinsam getragen. Festgestellt wurde jedoch dass diese Kosten, im Rahmen solcher Großinvestitionen in einem relativ unbedeutenden Verhältnis stehen, zudem viel Zeit und damit auch Geld eingespart, Akzeptanz geschaffen und Planungsunsicherheiten aus dem Weg geräumt werden können.

Ergänzende Verfahren des „besonderen Städtebaurechtes“ (vgl. Kap. 2.7.3) sind bei den deutschen Projekten üblich. Zusätzlich werden informelle Verfahren wie Masterplanungen, Beratergruppen, begleitende Fachgutachten und Baugemeinschaftsverfahren angewandt. Auch beim Österreichischen Projekt KDAG und den Schweizer Untersuchungsbeispielen wurden informelle, kooperative Entwicklungsplanungen (vgl. auch Zürich West - Stadtforum) verwendet, wobei alle Einflüsse der beteiligten Akteure gleichermaßen berücksichtigt wurden und ein Leitkonzept als gemeinsame Basis der Entwicklung erarbeitet wurde.

Am Projekt Hauptbahnhof-München-Laim-Pasing wurde festgestellt, dass interkommunales Flächenmanagement und Kooperation in der Planung im Rahmen der Entwicklungsplanung zwischen Stadt und Umlandgemeinden möglich und aufgrund bestehender, starker Verflechtungsbeziehungen sinnvoll sind. Durch abgestimmte Entwicklung in Teilbereichen wurde ein konzentriertes Lenken von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereichen ermöglicht.

4.3 Methoden

4.3.1 Situation und Handlungsfelder

Die Ausgangssituation des „stadtplanerischen Normalfalls“ ist ein vorhandener, prognostizierter oder gewünschter Bedarf an bestimmten wohnlichen, gewerblichen oder sonstigen Nutzungen. Insofern handelt es sich um eine öffentliche Initiative im Sinne eines aktiven Handelns, die regelmäßig in einem längeren Zeitraum abläuft. Dieser

Prozess wird im wesentlichen dadurch gefördert, dass eine enge Verzahnung der Fachverwaltung mit den politischen Ratsgremien erfolgt. Am Ende des schrittweisen Prozesses folgen Entscheidungen, die die Erteilung von Baurechten die eine bestimmte Nutzung auf einer abgegrenzten Fläche betreffen können. „Die beiden Begriffe Planung und Entwicklung werden meist derart zueinander in Beziehung gesetzt, dass es dabei um Planung, d.h. um die vorausschauende, steuernde bzw. gestaltende Einflussnahme, einer (bereits stattfindenden oder mitauszulösenden) Entwicklung geht.“⁶

Die Umnutzung ehemaliger Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe und Militärflächen läuft demgegenüber schon im Ausgangspunkt in einer völlig anderen Art und Weise ab: Hier steht nicht die - nachgefragte oder angebotene - Nutzung, sondern die Fläche im Vordergrund. Auf Grund von Gemeinden nicht beeinflussbaren Entscheidungen auf internationaler oder nationaler Ebene, werden teilweise unerwartet und oft sehr kurzfristig große Flächen wieder in die kommunale Nutzungsüberlegung und die Planungszuständigkeit gegeben.

Planungsverfahren und Planungsrecht sind dafür nicht ausreichend ausgerichtet. Sie sind vielmehr an dem Bedarf für bestimmte Nutzungen orientiert. Eine plötzliche und zufällig in die kommunale Verfügung fallende Fläche stellt dem gemäß vor allem an die methodische und verfahrensbezogene Seite der Planung neuartige Anforderungen.

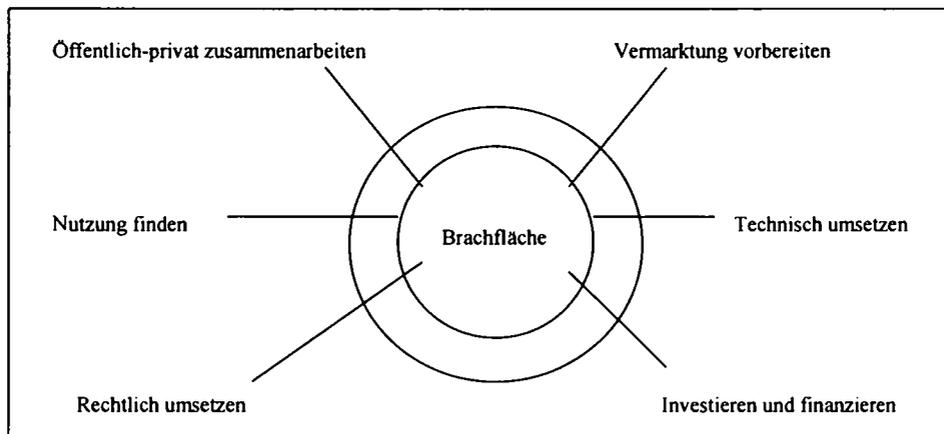


Abb. 39: Handlungsfelder zur Entwicklung der städtischen Brachfläche⁷

Zwar wird es darauf hinaus laufen müssen, für die freigegebenen Flächen eine sinnvolle Nutzung zu finden, diese entsprechend planungsrechtlich zu sichern und physisch tatsächlich wieder zu nutzen.

Allerdings ist bis zu diesem Ergebnis eine Reihe von Besonderheiten zu beachten, die sich als spezifische Handlungsfelder bei der Umwandlung und Projektentwicklung ausdrücken.⁸

Folgende Handlungsfelder lassen sich daraus formulieren:

- öffentlich-privat Zusammenarbeiten
Die Zusammenarbeit bei der Neunutzung der Flächenpotentiale fordert bei den kommunalen Akteuren eine verstärkte Auseinandersetzung mit privatwirtschaftlichen Handlungsmustern und Werthaltungen. Wie in Pkt. 2.8 behandelt, kann in den meisten Fällen nicht mit vorschreibendem Planmaterial gearbeitet werden, da die Nachfrage und das Investitionspotential die Bedürfnisse artikulieren und zudem der Faktor Zeit eine bedeutende Rolle für den Grundstückseigentümer, den Investor aber auch und die Stadt spielt.
Die intensive Zusammenarbeit der Akteure ist unbedingt erforderlich. Hierbei werden der privatfinanzierte sogenannte „Investorenstädtebau“ und die hoheitlich ordnenden sowie die gestaltend-informellen kommunalen Möglichkeiten zur Steuerung der Entwicklungsprozesse neu und innovativ zu verknüpfen sein.
- Nutzung finden
Die Planung der Anschlussnutzung von Konversionsflächen und die im weiteren zu berücksichtigenden Kosten einschließlich der damit verbundenen Finanzierungsfragen stehen in einem besonders engen Wechselverhältnis. Die Kosten für Grundlagenerhebung, Planung, Herstellung der Bebaubarkeit, ökologische Erhaltung, Beseitigung der Altlasten, Herstellung, Modernisierung und Instandhaltung baulicher Anlagen, für Einrichtungen von Anlagen für den Gemeinbedarf sowie die gesamte Infrastruktur stehen am Beginn jeder Nutzungsüberlegung. Die Prüfung der „Marktgängigkeit“ vervollständigt die städtebaulichen Planungen im Sinne eines „standörtlichen Wirtschaftsplans“. Die Schaffung von Arbeitsplätzen hat Priorität. In diesem Zusammenhang werden Mischnutzungen angestrebt.
- Rechtlich umsetzen
Neben den „Standardaufgaben“ in der Stadtplanung - Umwidmung des Flächenwidmungsplanes - wird die Planung und Entwicklung ganz nach den örtlichen Gegebenheiten, den Akteurskonstellationen und der Nutzung auszurichten sein. Die Hauptarbeit bei der Projektentwicklung ist der kommunikative, kooperative Prozess selbst. Sobald eine Einigkeit der wichtigsten Eckpunkte der Struktur und Gestalt des Projektes gegeben ist, wird eine Umsetzung und „Verrechtlichung“ des physischen Ensembles notwendig. Hierbei wird in Deutschland gerne das Instrument des „Städtebaulichen Rahmenplanes“ herangezogen, da er die Möglichkeit einer relativ geringen Regelungsdichte erlaubt. Auch das Instrument der „städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme“ ist ein finanziell interessanter Baustein der Umsetzung.
- Vermarktung vorbereiten
Die Kaufpreisfindung ist je nach Eigentümerschaft, Größe und Projekt anders zu gestalten. Die Vermarktung der Fläche erfordert eine hohe Akzeptanz bei den potentiellen Investoren als auch bei den Bürgern. Außergewöhnliche Beteiligungsinstrumente erhöhen die Akzeptanz der Planung wesentlich. Die Akzeptanz der Bürger steigt in dem Maße wie in dem Projekt konkreter wird.

- Investieren und finanzieren
Aus der Sicht gewerblicher Entwicklungsträger sind Umnutzungen vor allem unter den Gesichtspunkten der Verwertung und der Marktrelevanz zu prüfen. Hierzu dienen u. a. Standort- und Marktanalysen.
- Technisch umsetzen
Die Vorarbeiten, Entkontaminierung, Entsiegelungs- und Abbrucharbeiten zählen zu den wichtigsten Schritten am Weg der technischen Umsetzung. Regelung und Kostenübernahme dieser Aufgaben sind Konfliktpotentiale. Die Umsetzung der neuen Nutzung erfolgt je nach Größe und Lage meist in mehreren Bauabschnitten. Ein besonderes Phänomen ist die Übernahme kommunaler Aufgaben durch den Investor im Rahmen von Trägerschaftsmodellen.

Die hauptbeteiligten Akteure sind Kommunen, Grundstückseigentümer, Investoren und teilweise die Bürger selbst. Allgemein gilt, dass die Kommunen für die Schaffung des Planungsrechts, der Eigentümer für die Veräußerung der Grundstücke und die Investoren für die baulich technische Wiedernutzung und damit für die physische Neunutzung, und die Bürger für die Berücksichtigung der Nachbarschaftsinteressen zuständig sind. Gerade bei Projektentwicklungen städtischer Brachflächen hat sich aber gezeigt, dass erhebliche Verschiebungen dieser klassischen Zuständigkeiten erfolgt sind. Dabei ist besonders hervorzuheben, dass:

- manche Kommunen neben ihrer Planungshoheit durch den Erwerb von Grundstücken die Aufgabe der Vermarktung selbst übernehmen und auch in verschiedenen Fällen als Investoren auftreten.
- Investoren als Trägerschaften kommunaler Aufgaben auftreten, Planungskonzepte erarbeiten, die dann rückwirkend in Bebauungspläne einbezogen werden und den Bau kommunaler Einrichtungen übernehmen.
- Bürgerschaften stärker in den Planungsprozess miteingebunden werden, speziell zu Themen der Zwischennutzung, Nachnutzung, Grünraumplanung und öffentlicher Einrichtungen.

4.3.2 Projektorientierter Planungsprozess

Pläne neigen dazu, ein gesamtes Planungsgebiet nach einem einheitlichen Maßstab zu normieren, ohne Rücksicht auf lokale Vielfalt und auf denkbare und wünschbare Innovationen, die genau nicht in ein solches Einheitsschema passen. Pläne haben eine lange Bearbeitungszeit und einen hohen Konsensbedarf, denn alle beteiligten Behörden müssen für alle Punkte die Zustimmung geben, was einen hohen Zeitanteil erfordert, bevor die Pläne der Begutachtung und der Einspruchsfrist für Bewohner und Investoren zur Verfügung stehen.

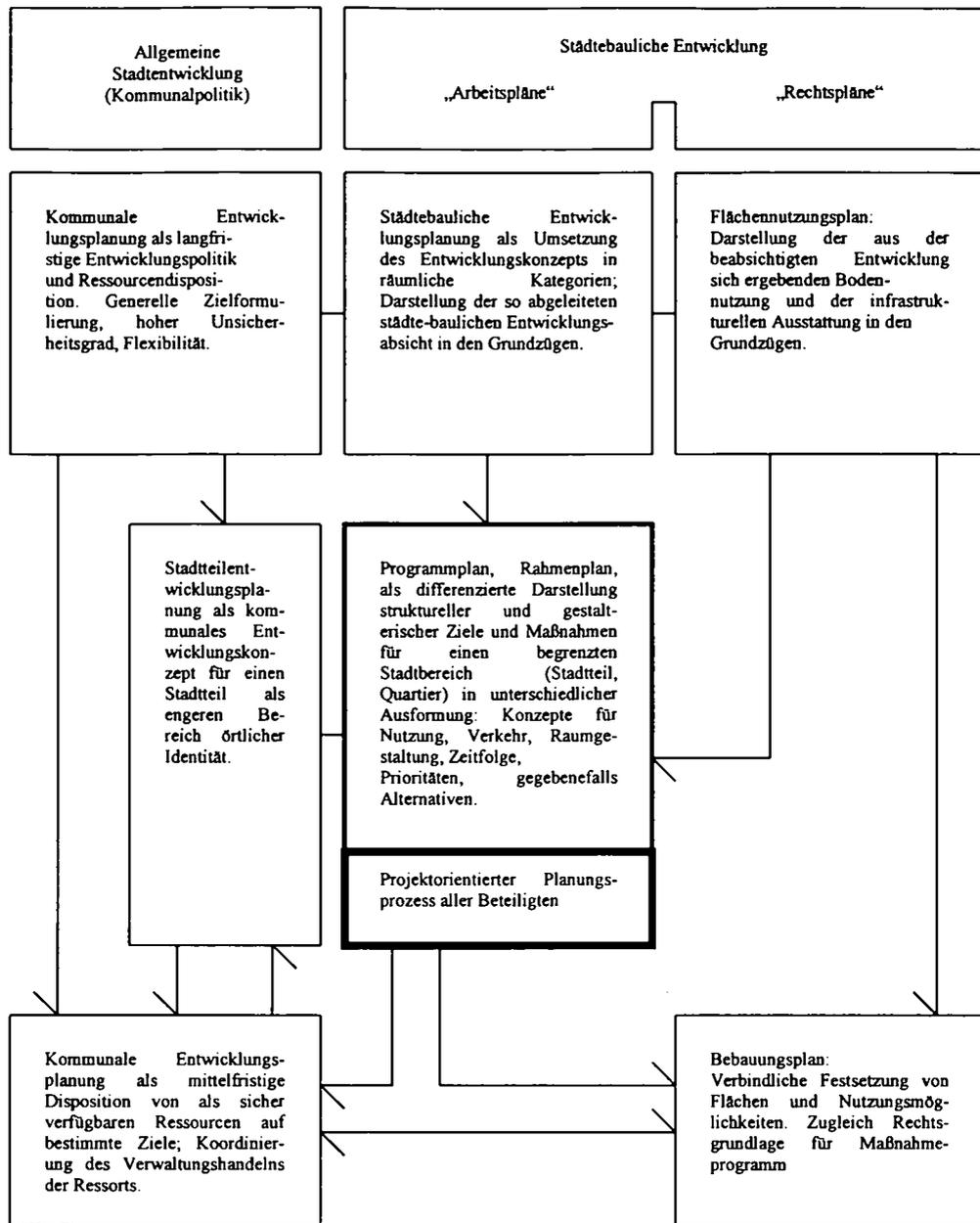


Abb. 40: Projektorientierter Planungsbereich innerhalb der städtebaulichen Planungsbeziehungen⁹

Einerseits lässt sich oft nur ein Bruchteil des Geplanten in der Wirklichkeit tatsächlich realisieren, andererseits regeln Pläne zudem viel, das gar nicht geregelt werden muss, und häufig hängen sie der aktuellen Zeit hinterher, müssen also einem Vorhaben mühsam angepasst werden, um dieses nicht zu verhindern. Insoweit sind Pläne heute häufiger die Rückwärtsbuchhaltung von einzelnen Vorhaben, also mehr die Arbeit für einen Archivar als für einen Zukunfts-Mitgestalter.

Das hat viel mit den Merkmalen des allgemeinen Planungsverständnisses zu tun. Die Stadtstruktur ist in ihren Grundlagen festgelegt und im Übrigen sind alle Pläne als Erstinventur seit langem ausgearbeitet.

Gerade bei Brachflächenpotentialen lässt sich diese Methode jedoch schwer anwenden, da die „Festlegungen“ nicht mehr stimmen und Zukunft so nicht festzuschreiben ist. Von daher macht es Sinn, in Projekten zu denken und diese nicht sektoral, sondern umfassend zu begreifen.

Nun wird einer rein projektorientierten Gestaltung der Zukunft zu Recht vorgehalten, dass sie zur Beliebigkeit und zur Orientierungslosigkeit führe. Dies ist richtig unter der Bedingung, dass sich die Projekte nicht aus einer klaren Strategie heraus entwickelt haben und sich nicht immer wieder in den Vorgaben dieser Strategie zu bewegen und zu bewähren haben. Es ist nicht nur methodisch aufwendig und in hohem Maße konfliktträchtig, sondern auch vergleichsweise einfach, auf der Ebene Forderungen aufzuschreiben, sie später aber nicht einlösen zu müssen.¹⁰

Der Bereich der projektorientierten Planungen mit den beteiligten Akteuren ist ein Teil des Entscheidungsfindungsprozesses der städtebaulicher Planung, sozusagen als Handlungsfeld zwischen „Arbeitsplanung“ und „Bebauungsplanung“ eingebettet (vgl. Abb. 51). Die Projekte werden betreffend Gestaltung, Struktur, Ökologie und Ökonomie festgelegt und die Aufgaben der Akteure werden erarbeitet und auf die Handlungsfelder ausgelegt. Diese Prozesse verlaufen meist parallel in verschiedensten Planungsverfahren. Das Ziel ist das Maßnahmenpaket und eine vertragliche Grundlage, sofern dies im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten steht. In Deutschland ist hier der städtebauliche Vertrag zu nennen, der es der Kommune ermöglicht „Ausverhandeltes“ festzuschreiben (vgl. Kap. 2.7.3).

Die Veränderungen der räumlichen, technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bei Konversionsflächen erfordern hier eben auch eine neue Orientierung der Rechts- und Förderungsinstrumente: Diese Instrumente müssen künftig stärker den Prozesscharakter der neuen Realität miteinbeziehen. Auch durch die Dynamisierung unserer Lebensabschnitte wird es notwendig, einen allmählichen Umbau des Rechtssystems aus dem 19. Jahrhundert in Richtung Kooperation und stärkere Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit gewerblichen Entwicklungsträgern vorzubereiten. Bei Konversionen ist die Tendenz zu prozessualen Vertragsregelungen und projektorientierten Planungen feststellbar.¹¹ Die Konversion soll dabei nicht nur in ein planerisches Prozedere im Sinne eines stadtpolitischen Konsenses („Planungskette“) eingebettet sein, sondern auch in die Verbindlichkeit des Privatrechtes. Die Hoheitsrechte der Stadt stehen hier eben sehr oft in Konflikt mit dem Privatrecht. Oft fehlt hier die notwendige juristische Vertragsbasis, so dass es folglich vermehrt zu Kooperationsverfahren zwischen Privatpersonen und der Stadtverwaltung kommen muss.¹²

Die Projektentwicklung bei Konversionsflächen ist funktional als ganzheitliches Organisationsprinzip zu betrachten, das sich auf den Organisations- und Koordinierungsaufwand bezieht (vgl. Abb.53), der erforderlich ist, um eine Idee für ein Immobilienprodukt bis zur Nutzungsphase umzusetzen (vgl. Abb.52 Phase 1).¹³ Die Faktoren Standort, Projektidee und Kapital werden dabei so miteinander kombiniert, dass wettbewerbsfähige Projekte entstehen können.¹⁴ Im Zusammenhang mit der Wettbewerbssituation der Städte und dem Entwicklungsdruck bei städtischen Brachflächenpotentialen kann die

Kooperation der Stadtplanung, des Projektentwicklers und der Bürger im frühen Stadium der Planungsdiskussion erforderlich sein, um rasches Handeln zu ermöglichen und Konsens zu schaffen.

Vision und Projekt sind dabei Schlüsselwörter der Planungsdiskussion. Sie benennen die Eckpunkte eines Planungsverständnisses, dessen Elemente sich sowohl in den Strategien großer Unternehmen finden wie eben auch in der öffentlichen Planung.

Planung verknüpft demnach weitreichende, sehr allgemein gefasste Ziele, die Vision, mit exemplarischen Konkretisierungen, den Projekten. Kennzeichen dieser „projektorientierten Planung“ ist, dass Ziele in Worte ausformuliert werden und im Rahmen der „Arbeitspläne“ (vgl. Abb.51) in der Planung enden.

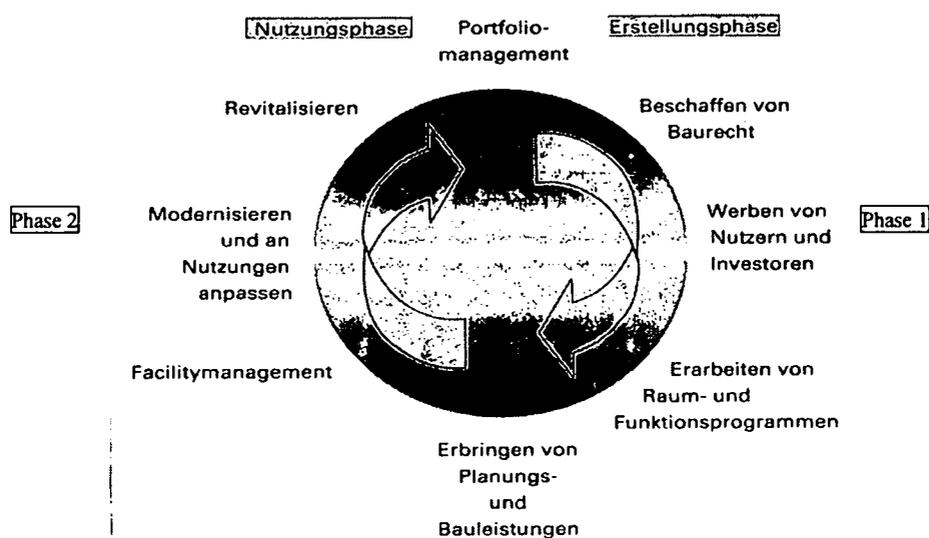


Abb. 41: Phasen im Immobilienzyklus¹⁵

Die Entwicklung der Software ist hier wichtiger als die gebaute Hardware. Problemdefinitionen und Motivationen der Akteure und ihre Werthaltungen stehen im Vordergrund, die visionären Leitbilder sollen Zustimmung erzeugen und werden mit Bauherr, „Developer“, Bauträger, Stadtplanung und Bürger vereinbart.

Die Ausformulierung öffentlicher Gemeininteressen ist dabei Teil des Planungsprozesses. Die Entwicklung von Brachflächen erfordert eine Projektentwicklung, die in der Praxis oft parallele, Arbeitsschritte umfasst.¹⁶

Die aus dieser Disziplin bekannten Entwicklungsschritte sind hier zusammenfassend für Konversionsaufgaben dargestellt:

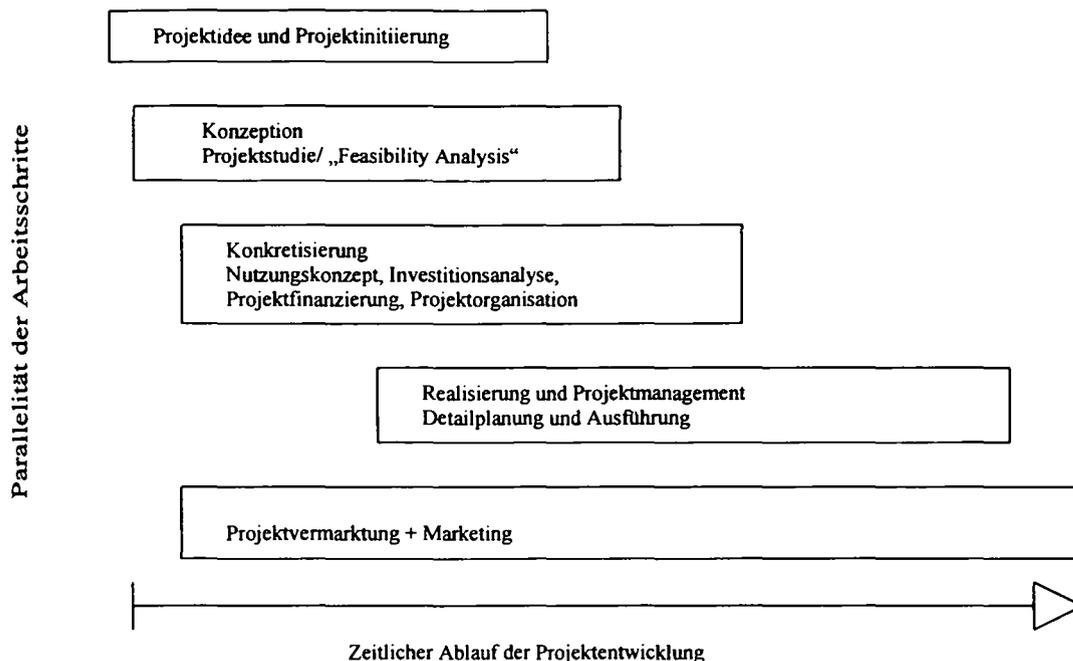


Abb. 42: Phasen in der Projektentwicklung¹⁷

Bei dieser projektbezogenen Entwicklung von Brachflächen kommt auf die öffentliche Verwaltung ein besonders starker Druck zur Implementierung von Managementstrukturen. Die Stadtplanung erfordert ein besonderes Projektmanagement, das fachübergreifend und interdisziplinär ist, sowie konsequent städtische Ziele verfolgt und Raum für unterschiedliche Bedürfnisse lässt.

Ziel muss die Umsetzung einer „aktiven Planung“ zugunsten eines reaktiven Umgangs mit dem Projekt sein.¹⁸ Neben den formellen Planungsinstrumenten der öffentlichen Verwaltung wird in diesem Zusammenhang besonders auf den Einsatz projektbezogener Planungsmethoden, im folgenden Kapitel, hingewiesen.

4.3.3 Projektbezogene Planungsmethoden

Innerhalb der rechtlichen Planungsvorgaben der einzelnen Länder hat stellte sich heraus, dass zur Bewältigung städtebaulicher, kommunikativer, finanzieller und auch imagegeschwächter Situationen ergänzende Planungsmethoden verwendet werden. Folgende Verfahren wurden festgestellt:

4.3.3.1 Konzeptplanungsverfahren

Städtebauliche Wettbewerbe

Der städtebauliche Wettbewerb ist entweder ein Ideenwettbewerb, Realisierungswettbewerb oder ein (kooperatives) Gutachterverfahren an dem verschiedene Planungs- und Architekturbüros teilnehmen. Er wird von Projektentwicklern oder der öffentlichen Verwaltung, bzw. von beiden gemeinsam ausgelobt. Je nach Auslobung unterscheidet man zwischen offenen und geladenen Wettbewerben. Bei offenen Wettbewerben ist eine große Beteiligung, verschiedene Lösungsansätze und die öffentliche Transparenz des Verfahrens gewünscht. Bei geladenen Wettbewerben liegt der Schwerpunkt bei einer gewünschten Professionalität und Bekanntheit der beteiligten Planungsteams.

Aus Sicht der städtischen Akteure ist diese Verfahrensform für eine gelenkte und zielorientierte Stadtentwicklung von zentraler Bedeutung. Das Wettbewerbsergebnis soll planerische Grundlagen für die zukünftige Nutzung, Neuordnung sowie Bebauung der Grundstücke bereitstellen. Zu diesem Zeitpunkt ergibt sich allerdings allein aus dem städtebaulichen Wettbewerb und der Nutzungsfavorisierung noch kein Rechtsanspruch für weitere Planungen oder konkrete Bauvorhaben. Das ausgewählte Ergebnis wird bei Konsens aller beteiligten Akteure zum Konzeptplan für die Erstellung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne, wodurch die Planungen Rechtscharakter erhalten.

Je nach Bedeutung der Konversionsfläche gilt - „die Lösung gewaltiger und komplexer Bau- und Planungsaufgaben setzt öffentlichen Konsens über Ziele und Programme voraus.“¹⁹ Städtebauliche Wettbewerbe übernehmen zudem auch die wichtige Funktion, Planungen und Entwicklungsprozesse zu dokumentieren. Dadurch entsteht eine öffentlichkeitswirksame Transparenz der Stadtplanung.

Ideenwettbewerbe werden ganz allgemein ausgelobt um grundsätzliche Visionen für die Entwicklung einer Brachfläche zu erhalten. Meist sind sie offen und oft auch eben nur eine Ideensuche, um eine Bebauungsdiskussion zu beginnen. Gutachterverfahren sind „geladene Wettbewerbe“ bei denen Architekten und/oder Fachplaner einzeln oder in Teams Vorschläge erarbeiten und je nach Verfahrensgestaltung eine mehr oder weniger kooperative Zusammenarbeit mit beteiligten und betroffenen Akteuren gefordert wird. Die Arbeit mit ausgewählten Teams erfolgt dabei umsetzungsorientiert und nicht als „Ideenwerkstatt“ und wird auch jedem Teilnehmer bezahlt. Bei einem städtebaulichen Realisierungswettbewerb steht die definitive Realisierung eines konkreten Projekts im Mittelpunkt. Die Grundvision der neuen Nutzung und das Bebauungsausmaß ist dabei vorab schon durch Grundstückseigentümer, Projektentwickler und die Stadt abgestimmt worden.

Bei bedeutenden Konversionsflächen ist eine Überlagerung verschiedener Wettbewerbe üblich, wobei die Feinkörnigkeit der Planungen stufenweise zunimmt.

Investorenwettbewerbe/ -projekte

Der Investorenwettbewerb stellt ein sehr beliebtes Vergabeverfahren für Grundstücke in öffentlichem Besitz (Stadt oder Land) dar, bei dem potentielle Investoren aufgefordert werden, sich mit einem Grundkonzept um diese Liegenschaft zu bewerben. Neben einem Kaufpreisangebot legen die Interessenten ein Nutzungskonzept und ihre gestalterischen Vorstellungen unter Angabe der geplanten Investitionen und Maßnahmen sowohl verbal und rechnerisch, als auch skizzenhaft vor. Die wesentliche Zielsetzung der Investorenwettbewerbe ist es, das Vergabeverfahren so transparent wie möglich zu machen. Außerdem können durch die Konkurrenz der Entwürfe, bei relativ fixen Vorgaben für die Grundstücksentwicklung, alternative Konzepte verglichen und die ökonomischen Interessen des Flächenveräußerers abgewogen werden. Auf der Basis des favorisierten Entwurfs entsteht am Ende ein Bebauungsplan als Rechtgrundlage.

Das städtebauliche Investorenprojekt ist ein Entwicklungsvorschlag eines Projektentwicklers oder Investors zusammen mit einem Planungsteam, der seine Vorstellungen damit für eine „baubare Vision“ artikuliert. Eine Sonderform stellt dabei die Konstellation Developer/Architekt in einer Person dar. Der Architekt entwickelt dabei eine Bauprojektidee für eine Liegenschaft, die er dann selbst darstellt und am besten mit den anderen beteiligten und betroffenen Akteuren abstimmt und dafür Investoren zu finden versucht. Diese Verfahrensart ist für städtebauliche Projekte eher in den USA als in Europa üblich. Die Gründe liegen dabei oft in der fehlenden „öffentlichen Transparenz“ in der Planung.

Studien

Machbarkeitsstudien bestehen meist aus Teiluntersuchungen und Entwurfsvorschlägen zur Neugestaltung des jeweiligen Areals. Im Allgemeinen umfassen die Studien Entwürfe namhafter Architekten für eine städtebauliche Entwicklung gepaart mit Analysen notwendiger ingenieurtechnischen oder auch umwelttechnischer Maßnahmen. Auf dieser Basis kalkulieren sich die erforderlichen Investitionen für die Maßnahme. In einem zweiten Schritt werden die Planungsoptionen, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie nur angedacht werden können, konkretisiert. Dabei werden auch die Umweltverträglichkeit der Maßnahmen und ökologische Aspekte zur Bebauung einbezogen (Beispiel Klimaschutz, Frischluftversorgung Emissionsschutz, Ressourcenverbrauch etc.). Machbarkeitsstudien werden auch gerne im Vorfeld für einen Wettbewerb gemacht, um Voraussetzungen zu klären.

4.3.3.2 Partizipationsverfahren

Erweiterte Bürgerbeteiligung

Im Baugesetzbuch bzw. in den Bauordnungen sind die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger nur in begrenztem Umfang verbindlich vorgesehen (dies gilt hier für alle 3 Länder). Die vorgezogene oder frühzeitige Bürgerbeteiligung ist als Kann-Bestimmung ausgestaltet. Als einziges verbindliches „muss“ war bisher die öffentliche Auslegung bestimmt, um den Bürgern Gelegenheit zu

geben, Bedenken und Anregungen zu äußern. Diese Auslegung erfolgt erst nach Erarbeiten des Planes (Entwicklungskonzept, Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) durch die Verwaltung. In den Gemeindeordnungen der einzelnen Länder können weitergehende Elemente der Beteiligung verankert werden. Eine gewisse Überlegenheit der Verwaltung auf dem Gebiet der Informations- und Entscheidungspolitik ist dabei nicht zu leugnen. Sie besitzt die meisten Informationen und kann die politischen Entscheidungsträger gegebenenfalls sogar manipulativ beeinflussen.²⁰

„Die Erweiterung der Bürgerbeteiligung stellt eine sinnvolle Ergänzung der repräsentativen Demokratie“²¹ dar und wird auch zu einem Gebot der Zweckmäßigkeit in der Stadtplanung, da auf diesem Wege Informationen über Wünsche, Werte und Bedürfnisse der von der Planung Betroffenen erlangt werden können. Interessenskonflikte aufzulösen zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Städtebaupolitik. Die stärkere Beteiligung der Bürger darf natürlich nicht dazu führen, dass die hoheitlichen Entscheidungsbefugnisse des Stadtgemeinderates ausgehebelt werden. Aber die Einflussnahme der Bürger während der Entscheidungsvorbereitung wird eine den Gegebenheiten besser entsprechende Lösung herbeiführen als die bloße verwaltungsinterne „abstrakte“ Planung.²²

Erweiterte Bürgerbeteiligungen sind zwischengeschaltete Öffentlichkeitsphasen während des Planaufstellungsverfahrens. Dabei werden die Belange der Bürgerschaft bereits vor der Auslobung von Wettbewerben berücksichtigt. In den weiteren Phasen der Planung werden im Allgemeinen Stadtteilkonferenzen und Workshops abgehalten. Dabei können die Bürger sowohl ihre Wünsche formulieren, weitere Informationen erhalten sowie auch planerische Vorstellungen einbringen. Gerade eben bei Konversionsprojekten ist es meist verstärkt notwendig die Bewohner der umliegenden Nachbarschaft in die Planung miteinzubinden. Vereinzelt werden auch Arbeitskreise gebildet, die themenbezogene Sachverhalte behandeln.

Stadtforum

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.²³ 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 beim Konversionsprojekt Zürich West heißt es dazu:²⁴

„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.“

Die Abhaltung eines Stadtforums bietet vor allem bei grösseren, bedeutenderen Planungen, welche vielleicht sogar ins Stocken geraten sind, die Möglichkeit Konsens zu bilden. Dabei sind in der Regel die wichtigsten Interessengruppen, wie Anrainer, Fachplaner, politische Vertreter, Wirtschaft, Fachbehörden und Eigentümer vertreten. Durch

Diskussion, Ausarbeitung von Fachbeiträgen und Abstimmung sollen alle Interessen demokratisch berücksichtigt werden.

Diese Art der Bürger- und Akteursbeteiligung erscheint als eine sehr effiziente Form der Akteurs-Kommunikation. Qualitative Informationspolitik, Intensität der Mitwirkung und persönliche Identifikation der beteiligten Gruppen werden dadurch gesteigert. Auch die Konsensbildung erscheint als nachhaltig beständig.

Perspektivenwerkstätten, Charrette-Verfahren, Offene Workshops/Fishbowl-Planungen

Das Verfahren der **Perspektivenwerkstatt** geht zurück auf verschiedene Planungsansätze, die im englischsprachigen Raum unter dem Namen „Community Planning“ bekannt sind. Diese Bezeichnung fasst dabei die beiden Merkmale des gemeinsamen und gemeinschaftlichen Planens als kooperativen, schrittweisen Prozess und das integrative und ganzheitliche Entwerfen für alle Menschen und Interessen eines Gemeinwesens zusammen.

Die Einbindung von Interessensgruppen gleicht dem des Stadtforums. Neben dem Kommunikationsprozess steht aber der Planungsprozess im Mittelpunkt. In Arbeitsgruppen werden themenbezogenen Planungsvarianten erarbeitet. Dabei sitzen die Betroffenen „am Steuer“, und durch innovative Interessenspartnerschaften werden Erneuerungsinitiativen handlungsfähig. Experten stehen vor allem beratend zur Seite. Ziel ist es, langfristige und nachhaltigere Erfolge in der Stadtentwicklung zu erreichen als durch herkömmliche Methoden des Planens.

Das **Charrette-Verfahren** ist ein aus den USA kommendes Planungsverfahren, welches dem der Perspektivenwerkstatt ähnelt. Federführend ist dabei jedoch ein Architekten-/Stadtplanerteam, das die Planungen vor Ort in einer Art Workshop durchführt. Die Planungen laufen ca. 14 Tagen und werden täglich im Rahmen von Schwerpunktthemen öffentlich präsentiert und diskutiert. Es ist allen Akteuren und Bürgern die Möglichkeit geboten aktiv mitzuarbeiten. Das Ergebnis der Planungen ist ein Masterplan und ein „Design-Guidebook“. Das entspricht einem Rahmenplan mit detaillierten Gestaltungsrichtlinien.

Die **Fishbowl-Planung**²⁵ und die offenen Workshops als Partizipations- und Planungsverfahren unterscheiden sich in Bezug auf die Planungstätigkeit der Mitwirkenden. Während die Fishbowl-Planung reaktiv ausgerichtet ist, wirken die offenen Workshops eher initiativ. Beiden Modellen liegt als gleiches Konzept die qualifizierte Mitwirkung möglichst vieler Betroffener zugrunde. Es wird einer Vielzahl von interessierten Personen und Gruppen in einem offenen Planungsprozess die Chance geboten, bei der Planung qualitativ mitzuwirken. Dabei sollen rationale Konfliktlösungen und die Gewährleistung des größtmöglichen Legitimationsgewinns erreicht werden. In der Fishbowl-Planung werden in einer offenen Planung Behördenalternativen diskutiert und modifiziert. Die verschiedenen Interessensgruppen sollen aus vorgegebenen Alternativen die beste Lösung herausarbeiten. Dazu werden kontinuierlich Informationsveranstaltungen für das breite Publikum organisiert.

Partizipationsforen der Arbeitsgruppen und Bürgerkomitees ermöglichen die Integration von organisiertem Interesse.

In den **offenen Workshops** hat jeder freien Zutritt. Die Mitarbeit wird ermöglicht und gefördert, indem sich alle Interessierten zu jedem Zeitpunkt an dem Verfahren beteiligen können. In beiden Verfahren stehen dem Interessierten aussagefähige Fachexperten zur Verfügung, die als Informationslieferanten oder Diskussionsleiter fungieren. Beide Verfahren sind als Ergänzung des formellen Entscheidungsprozesses konzipiert, und wenden sich an ein offenes Publikum und versuchen, hohe Beteiligungszahlen zu gewährleisten. Die einzelnen Arbeitsschritte werden mehrmals durchlaufen. Die Alternativen werden so lange diskutiert und modifiziert, neudefiniert oder fallengelassen, bis eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung gefunden wird.

Es besteht jedoch die Gefahr, dass organisierte Interessen eine dominante Stellung einnehmen und ihren Einfluss uneingeschränkt ausüben. Dieser Gefahr kann mit einem neutralen Verfahrensmittler begegnet werden.

4.3.3.3 Konfliktmittlungsverfahren

Konfliktmittlung - Mediation

Die Verwaltung hat die Aufgabe, dass es zwischen allen beteiligten Interessen zu einem Interessenausgleich, zu einem Kompromiss kommt. Die Konfliktmittlung stellt ein Alternativkonzept dar, das als Ergänzung des bisherigen Verwaltungsverfahrens fungieren kann. Es bedarf allerdings der rechtlichen Strukturierung und Ausgestaltung.²⁶

Die Erprobung der Konfliktmittlung ist gerade auf dem Gebiet des Erlasses der Bebauungspläne oder anderer städtebaulicher Satzungen zweckmäßig. Eine Vielzahl gerichtlicher Streitigkeiten lassen den Schluss zu, dass das bisherige Verfahren große Akzeptanzlücken hinterlässt. „Die Suche nach immer neuen Klauseln, um den Bebauungsplänen im gerichtlichen Verfahren eine möglichst weitgehende Bestandskraft zu sichern, sollte jedenfalls nicht der einzige Weg bleiben, auf dem der Staat diesem Mangel entgegenzuwirken versucht. Die hohe Komplexität der im Bebauungsplan auszugleichenden Interessen kann mit Hilfe eines externen Konfliktmittlers unter Umständen besser aufgearbeitet werden als durch die planende Gemeinde, die häufig in Doppel- und Mehrfachrollen in den Planungsprozess eingebunden ist.“²⁷

Konfliktmittlung ist ein Verfahren, in dem die Konfliktbeteiligten zusammen darum bemüht sind, ihre Streitigkeiten zu erörtern und auszugleichen. Der Konfliktmittler hat selbst keine Autorität, den Beteiligten eine Konfliktlösung verbindlich vorzugeben. Gefordert wird von ihm die Beteiligten bei der Lösung ihrer Streitigkeiten zu unterstützen. Ein Konflikt kann als beigelegt angesehen werden, wenn die Beteiligten einen Kompromiss erzielt haben, den sie übereinstimmend als eine tragfähige Konfliktlösung akzeptieren. Im Gegensatz dazu sind die sonstigen, üblichen Aushandlungsprozesse nur eine Methode der Konfliktlösung, in der kein neutraler Mittler eingesetzt wird. Es sind nur die an den Konflikten beteiligten

Parteien vertreten.

Ziel der Mediation ist es, die Beteiligten in die Lage zu versetzen, gezielt und gemeinsam unter Einschaltung eines neutralen Dritten einen Interessenausgleich herbeizuführen und die Konfliktlösung zu beschleunigen, wobei es den Beteiligten freisteht, den Verhandlungstisch jederzeit zu verlassen. Ziel ist ein von allen Seiten freiwillig akzeptiertes Ergebnis und damit die Selbstbindung der Akteure. Die Rolle des „neutralen Dritten“ ist dabei bestimmt als „Schiedsrichter“ (arbitrator), „Verfahrensverwalter“ (facilitator), Konfliktvermittler (mediator).²⁸

Modell Planungszelle

Das Modell Planungszelle wurde von Prof. Dienel an der Gesamthochschule Wuppertal entwickelt und in verschiedenen Pilotprojekten erprobt. Die Idee basiert auf der Erkenntnis der Gruppendynamik, nach der die Leistung eines Einzelnen der einer Gruppe unterlegen ist. „Eine Gruppe von fünfundzwanzig im Zufallsverfahren ausgewählten, auf eine kurze Zeit beruflich freigestellten und von der öffentlichen Hand vergüteten Laienplanern erarbeitet unter Hinzuziehung von Fachexperten und angeleitet von Prozessbegleitern Lösungen zu vorgegebenen Planungsproblemen. Die Ergebnisse der Beratung innerhalb der Planungszelle werden in Bürgergutachten zusammengefasst. Diese werden dem Auftraggeber und der Öffentlichkeit vorgestellt.“²⁹

Die Laienplaner arbeiten im wesentlichen in kleinen Gruppen. Sie sind jedoch zunächst meistens unzureichend informiert und nicht hinreichend an Gruppenprozesse gewöhnt. Damit diesem Mangel abgeholfen wird, werden sie mit allen wichtigen Informationen versorgt und bei der Gruppenarbeit durch die Prozessbegleiter unterstützt. Um politisches Gewicht zu erhalten, werden die Ergebnisse der Planungszelle der Öffentlichkeit präsentiert und später der Verwaltung vorgestellt. Entscheidend sind nicht die kontroversen Interessen, sondern Empfehlungen und Vorschläge nichtbetroffener Bürger an die Planenden. Neben der übermäßig sozialromantischen Vorstellung ist die Gefahr der Manipulation und Unterdrückung von Informationen groß.

Anwaltsplanung

Das Modell der Anwaltsplanung wurde von Davidoff in den USA entwickelt und erprobt. Die Idee der Anwaltsplanung wurde auch von der Regierung der USA aufgegriffen und eingesetzt. Die Anwaltsplanung geht von der Annahme aus, dass es in einer Gemeinde unterschiedliche Interessen und Bedürfnisstrukturen gibt, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen. „The prospect for the future planning is that of a practice which openly invites political and social values to be examined and debated.“³⁰

In der Regel arbeitet der Anwaltsplaner im Auftrag der Verwaltung, ohne inhaltlich weisungsgebunden zu sein. Er soll die planungsbezogenen Interessen einer bestimmten Gruppe von Betroffenen wahrnehmen. Insbesondere soll er unterprivilegierte Gruppen unterstützen. Er hilft bei der Artikulation der Bedürfnisse und

Wünsche der Bürger mit seinem Fachwissen und schätzt deren Realisierbarkeit ab.

Mit Hilfe des Anwaltsplaners werden nicht nur Bedürfnisse formuliert, sondern auch ausgearbeitete Planungsalternativen. Die Anwaltsplanung ist deshalb auf offene Planungsverfahren ausgerichtet. Durch die Ausarbeitung und Formulierung der Alternativen mit Hilfe des Anwaltsplaners kann eine Benachteiligung auf Grund unzureichender formaler Ausgestaltung gegenüber den Vorschlägen der Verwaltung verhindert werden.

Voraussetzungen für das Gelingen der Anwaltsplanung ist eine offene Informationspolitik. Der Anwaltsplaner kann die Anliegen der Interessengruppen nur dann vertreten, wenn er sie kennt, und die Interessengruppen können nur wenn gut informiert sinnvolle Planungsalternativen einbringen.

Consensus Conferencing

Diese Form der "Runden Tische" ist eine in der Technikabschätzung angewandte Methode. Diese ist definiert als „a forum in which a group of lay people put questions about a scientific or technological subject of controversial political and social interests to experts answers, to reach a consensus about this subject and finally report their findings at a press conference (Stewart 1996).“ Am Consensus Conferencing nehmen zwischen 10-20 Personen teil, die durch öffentliche Anzeigen und auf schriftliche Bewerbung hin ausgewählt werden. Ihre Arbeit währt zwei Arbeitswochenenden und schließt mit einer drei- bis viertägigen Abschlusskonferenz unter Anleitung eines professionellen Mediators ab.³¹

4.3.3.4 Private-Public-Partnership

Die Zusammenarbeit öffentlicher und privater, in der Regel kapitalkräftiger Akteure, wird zunehmend als adäquater Lösungsansatz zur Bewältigung kommunaler Probleme und Aufgaben und besonders bei der Entwicklung von Brachflächen gesehen. Der aus dem anglo-amerikanischen Sprachraum übernommene Begriff „Public-Private-Partnership“ beschreibt eine „Freundschaft“, die in der Wirklichkeit oft angespannt bis explosiv ist. Skepsis und Misstrauen prägen oft die Grundstimmung, wobei sich die Fronten dabei leicht verhärten können.

Die wettbewerbsbedingte Notwendigkeit zur Erneuerung und Modernisierung wesentlicher Teile der städtischen Siedlungs- und Infrastruktur als Folge tiefgreifender wirtschaftsstruktureller Veränderungen und einer immer intensiver werdenden interkommunalen wie auch interregionalen Konkurrenz sind sicherlich eine der wesentlichsten Ursachen für dieses Phänomen. Im Vordergrund stehen dabei die Revitalisierung brachgefallener ehemaliger Industrie- oder militärisch genutzter Flächen und die Neunutzung funktionslos gewordener Transport- und Verkehrsflächen.³²

Neben dem Ziel städtebauliche Qualitäten zu erreichen, sind PPP's finanztechnische Konstruktionen um die öffentlichen Haushalte zu

entlasten und Aufgaben an Private abzutreten. Die Zusammenarbeit wird von der kommunalen Seite zumeist jedoch nicht als Option, sondern mehr als Notwendigkeit angesehen, um mit schlanken kommunalen Haushalten über die Einbindung privaten Kapitals und privaten Organisationsstrukturen sowie dem know-how, beschleunigt Entwicklungen voranzutreiben. Für die Entwicklung von Brachflächen sind von den verschiedensten PPP-Konzepten vor allem der Vorhaben- und Erschließungsplan und die städtebaulichen Verträge nach dem deutschen Städtebaurecht zu nennen.

Die partnerschaftliche Zusammenarbeit ist generell in allen Phasen der städtebaulichen Entwicklung zu erkennen. Von „strategisch-konzeptionellen Allianzen“ mit Handschlagqualität bis zum komplexen Vertragswerk mit Gesellschaftsgründungen für die Projektrealisierung sind alle Formen denkbar und werden auch angewandt.

4.3.3.5 Projektbezogene Vertragsregelungen

Die bei der kooperativen Planung und Entwicklung erarbeiteten Zielvorstellungen und Finanzierungs-konstellationen zwischen Eigentümer und Stadtverwaltung können vor der Widmung und Erstellung der Bebauungspläne vertraglich festgelegt werden. Die Regelungen können dabei in mehreren Konkretisierungsstufen erfolgen. Diese beginnen bei der Projektentwicklung mit einer Art „Rahmenvereinbarung“ hinsichtlich der Festlegung von Bauungsdichten, Nutzungen und Finanzierungs-konstruktionen und enden nach stadtgestalterischen Architekturwettbewerben oder Gutachterverfahren in „Rahmenplänen“ (BRD) oder „Strukturplänen“ (Wien) und ergänzenden „Städtebaulichen Verträgen“.

Bei dieser Form der Zusammenarbeit öffentlicher und privater Akteure sind Tendenzen zur Abwälzung infrastruktureller und sozialinfrastruktureller Kosten und Maßnahmen von der Kommune mit Ihrer Widmungshoheit auf den Investor feststellbar. Der durch die Widmung entstehende Mehrwert des Bodens soll dabei in Teilen für kommunale Zwecke abgeschöpft werden. Bei den Projekten für die die Stadt selbst Eigentümer ist, fließt dieser Mehrwert ohnehin direkt in allgemeine Einrichtungen.

In Deutschland sind für die Ausführung konkreter Maßnahmen „Städtebauliche Verträge“ im Baugesetzbuch geregelt. Dabei dienen diese der Erfüllung städtebaulicher Aufgaben, wie zum Beispiel die Sicherung einer sozial gerechten Wohnraumversorgung, Kostenentlastung und Baureifmachung von brachliegenden Grundstücken. §11 des BauGB unterscheidet dabei folgende Vertragsgegenstände:³³

“Die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen einschließlich der Ausarbeitung der städtebaulichen Planung, die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele sowie die Übernahme der Kosten und sonstigen Aufwendungen, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind und die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens sind.”

Für den Umgang mit Konversionsaufgaben ist für Österreich festzuhalten, dass hier die rechtlichen Voraussetzungen und

projektorientierten Planungsinstrumente nicht so anwendungsfreundlich gestaltet sind wie in Deutschland. Es fehlen einheitliche Förderungsinstrumente und Verträge werden zivilrechtlich als „Absichtserklärungen“ abgeschlossen und liegen in einer juristischen Grauzone. Beim Projekt KDAG wurde ein umfangreiches Planungsverfahren, das zwar hohe städtebauliche Qualitäten aufweist, jedoch keine stabile vertraglichen Bindungen beinhaltet, festgestellt.

Eine Erleichterung im Umgang mit Konversionsflächen und privat/gewerblichen Entwicklern ist die 2-stufige Bebauungsplanung. Die Behörde macht grobe Widmungszusagen im „Allgemeinen Bebauungsplan“, wobei die detaillierten Bedingungen im „Ergänzenden Bebauungsplan“ vertraglich vereinbart werden können.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass, je klarer und verbindlicher Zielvorstellungen, Kostenträgerschaften und das Ausmaß der Widmungszusagen der Kommunen und Investoren frühzeitig formuliert und der Konsens vertraglich vereinbart wird, desto sicherer ist mit einer qualitätsvollen Entwicklungszusammenarbeit zu rechnen. Undurchsichtige, unklare und kommunikationslose Manöver können oft Entwicklungen behindern oder eine Art „Kuhhandel“ über Versprechungsversagen und Dichten auslösen.

Aufgrund der Gründung von projektbezogenen Errichtergesellschaften kann sich nach Fertigstellung auch die Frage nach der fehlenden Ansprechperson stellen. Dadurch könnten der Kommune vereinbarte Verpflichtungen wieder zufallen. Diese Unsicherheiten der Vertragserfüllung und Haftung sind durch Sicherstellungen zu gewährleisten.

4.3.3.6 Der neue Stadtumbauvertrag

Durch das „EAGBau 2004“³⁴ sind „Stadtumbaumassnahmen“ und „Soziale Stadt-Maßnahmen“, in Anknüpfung an die Förderungsprogramme³⁵, im deutschen Baugesetzbuch erfasst worden. Mit den neuen Regelungen soll der besonderen und künftig zunehmenden Bedeutung von Stadtumbaumassnahmen und damit Strukturveränderungen, vor allem in Demographie und Wirtschaft und den damit einhergehenden Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung, Rechnung getragen werden. Im Zentrum der Bestrebung steht die Orientierung an nachhaltigen Siedlungsentwicklung, Flächenrecycling und Konversion von Brachflächen.

Aufgrund von EU-Richtlinien wurde das BauGB ergänzt, um eine verstärkte Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung von Plänen und die Möglichkeit der Gemeinden Gebiete als „Stadtumbaugebiete“ und „Soziale Stadt“ ausweisen und gezielte Stadtumbauverträge mit Eigentümern abschließen zu können. Zielsetzung ist die Herstellung nachhaltiger, städtebaulicher Strukturen in von Funktionsverlusten betroffenen Gebieten. Mit der Vertragslegung soll den Gemeinden die Möglichkeit geboten werden, im Sinne eines konsensualen, hoheitliche Instrumente vermeidenden Vorgehens, eine vertragliche Einigung ausloten zu können. Mit der Festlegung des Maßnahmengebietes „Soziale Stadt“ werden zusätzliche

Mitwirkungszenarien von Gemeinde, öffentlichen und privaten Maßnahmeträgern und Bürgern z. B. im Sinne eines „Quartiermanagements“ geregelt. Die Maßnahmenvorbereitung zur Konversion wurde dadurch projektbezogen verbessert.

4.4 Projektübergreifende Planungsmethoden

4.4.1 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die normative Ordnungsplanung mit ihren hoheitlichen Nutzungsfestlegungen ist in gegenwärtigen Planungsdiskussionen umstritten. Die Kritik an den in Raumordnungsgesetzen vorgesehenen Instrumenten und Maßnahmen ist vielfältig und wird von Planbetroffenen ebenso wie von Planungsträgern geäußert.³⁶ Zudem ist der Begriff „Projektentwicklung“ oder „Investor“ im Rahmen der österreichischen Raumordnungsgesetze nicht bekannt. Projektorientierte Planung zeichnet sich dadurch aus, dass sie primär auf einzelne Projekte, isolierte Standorte sowie eine kurzfristige Realisierbarkeit ausgerichtet ist.

Interessen und Nutzungsabsichten von Entwicklungsträgern treffen auf eine Systematik der regulativen Planung, die eine umfassende und langfristige Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung des Allgemeinwohls als Planungsziel verfolgt.³⁷ „Die als Verordnungen erlassenen örtlichen Raumpläne, insbesondere der Flächenwidmungsplan, sind auf eine langfristige Siedlungsentwicklung ausgerichtet und insgesamt wenig flexibel. So ist auch die bisherige Flächenwidmungsplanung – zumindest theoretisch – davon ausgegangen, dass nach einem aufwendigen Verfahren die bestmögliche Nutzungsverteilung in einer Gemeinde gefunden wurde. Die Nutzungsbeschränkungen wurden parzellenscharf durch den Gemeinderat verordnet und sollten für mehrere Jahre die räumliche Entwicklung steuern, was schließlich die Verwirklichung der vorgegebenen Planungsziele zur Folge haben sollte.“³⁸ Dieses als „planorientiert“³⁹ bezeichnete Planungssystem lässt als „top-down“-Verordnung wenig Platz für Kooperationen zwischen Planungsträgern und Planumsetzern. So hatten im bisherigen Planungsverfahren die Projektentwickler wenige Einflussmöglichkeiten auf die Plangestaltung, jedoch die Realisierung der Nutzungsregelung in alleiniger Hand.

Von zunehmender Bedeutung sind nunmehr gerade bei Konversionsaufgaben die Vereinbarungen zwischen Planungsbehörden und Grundeigentümern, durch die festgelegt werden, dass eine Widmung nur erfolgt, wenn vom Grundeigentümer vertragliche Verpflichtungen eingegangen werden. Insbesondere die Bindungswirkung von Verträgen für hoheitliche Planungsträger, vertraglich festgelegte Widmungszusagen und daraus ableitbare Rechtsansprüche müssen jedoch kritisch betrachtet werden.⁴⁰ Solche zivilrechtlichen Vertragsregelungen sind in Österreich verfassungsrechtlich bedenklich. Zudem kommt, dass Absichtserklärungen privater oder gewerblicher Entwickler leicht bei einer unerfüllten Absicht bleiben können.⁴¹ Ist die Widmung einmal vergeben handelt es sich um ein „Gentlemen Agreement“, wenn Absichtserklärungen tatsächlich eingelöst werden.

Darüber hinaus unterliegen öffentliche Aufgaben, wie die Errichtung und Erhaltung von Strassen und Grünanlagen, dem öffentlichen Vergaberecht, was auch schon dazu geführt hat, dass vertraglich Leistungen vereinbart wurden, die dann aber wieder an die Stadt zurückgefallen sind. Für Planer und Planbetroffene wäre eine bundesweite, planungsrechtliche Regelung besonders im Bereich der immer bedeutender werdenden Stadtumbau massnahmen wünschenswert.

4.4.2 Projektbezogener Erfahrungsaustausch

Ein gezielter Erfahrungsaustausch zwischen den Stadtplanungsämtern bezüglich des Umgangs mit Konversionsaufgaben ist nicht bekannt. Arbeits- und Planungsmethoden werden in der Regel informell ausgetauscht und bei Akteuren wie den Bahngesellschaften, welche in mehreren Städten mit ähnlichen Projekten tätig sind, kommt es zu verstärkten Kooperationen der Amtstellen und Stadtplaner. Diese Projekte sind in der Regel auch mit medial aufgeblasenen Diskussionen begleitet, was in der Regel in der Entwicklungsphase eher hinderlich wirken kann (vgl. Stuttgart 21, Bahnhofsdiskussionen Wien).

Zum Thema „Brachflächenrecycling“ gibt es das EU-gestützte Forschungsprogramm SMART⁴², welches den Erfahrungsaustausch zwischen Deutschland und der USA in Bezug auf die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme fördert. Die Schwerpunkte des internationalen Teams aus Wissenschaftlern und Praktikern liegt dabei auf der Erarbeitung von neuen Instrumenten für Konversionsaufgaben.

Die „SMART-Instrumente“ unterstützen die an Brachflächenprojekten beteiligten Akteure bei der Erarbeitung von Entwicklungsprojekten und stellen die Wechselwirkung zwischen planerischen, ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekten der Brachflächenrevitalisierung dar. Der auf Basis des „SMART-Leitfadens“ zu entwickelnde „SMART-Plan“ ist ein auf die konkrete Brachfläche zugeschnittener ganzheitlicher Projekt- und Businessplan, der sich auf diejenigen Daten zur Information, Kommunikation, Projektplanung und Mittelakquise konzentriert, die für die jeweilige Zielgruppe von vorrangiger Bedeutung sind. Ein Konferenztermin zur Präsentation der Ergebnisse aus der Phase 2 wird am 18. April 2005 in Berlin abgehalten.⁴³

Ein weiteres EU-gefördertes Forschungsprogramm ist das „URBS PANDENS“⁴⁴ welches den Fokus auf Handlungsstrategien zu einem flächensparenden Umgang in der Stadt- und Siedlungsplanung und der Reduktion von „Urban Sprawl“ richtet. Im Zentrum stehen die Analyse von Ursachen und Folgen sowie Modellierungsmethoden und planerische Instrumente. Über ICLEI⁴⁵ werden Trainingsprogramme für Kommunen, Stadtplaner und Entscheidungsträger angeboten.

Das Diskussionsforum „Raumplanungspraxis“, welches über das Institut der Örtlichen Raumplanung an der Technischen Universität Wien eingerichtet wurde, hat sich zum Ziel gesetzt, den Informationsaustausch zwischen den Gebietskörperschaften zu erleichtern. Aufgrund der unübersichtlichen und nur bedingt vergleichbaren Planungsstruktur bzw. -systematik in den österreichischen Bundesländer, welche durch die länderweise

unterschiedlichen Raumordnungsgesetze und Planungspraxis bedingt ist, wurde damit eine Plattform zum Erfahrungsaustausch geschaffen. Zielsetzung ist dabei die Planungspraxis und die Kooperationen zwischen Planer und Gebietskörperschaft zu verbessern.⁴⁶

4.4.3 Kommunale Flächenkataster und -mobilisierung

Wie schon erwähnt sind Flächenkataster zu Potentialflächen ein gewünschtes Planungsinstrument zur Stadtentwicklungsplanung. Es konnte festgestellt werden, dass Forschungen von Seiten der Bundesumweltämter⁴⁷ in Arbeit bzw. fertiggestellt sind.⁴⁸ Angesprochen werden dabei u.a. auch der Bedarf an Handlungs- und Entscheidungshilfen für die Planungsakteure. Vom Niedersächsischen Landesamt für Ökologie wird hierzu auch ein Verwaltungsprogramm den Kommunen zur Verfügung gestellt, welches speziell für „Brachflächenkataster“ erstellt wurde.⁴⁹ Eine Berücksichtigung von Brach- als auch Potentialflächen mit der erforderlichen Informationsstruktur ist damit einfach handzuhaben.

Im Rahmen der Untersuchung ist eine vorbildliche Vorgehensweise bei der Planerstellung im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes „Räumliches LEITBILD GRAZ“ begonnen worden, welche die Kategorien „Bewahren - Verändern - Entwickeln“ berücksichtigt und einen „Qualitätssprung hinsichtlich der Steuerung der baulich-räumlichen Entwicklung“⁵⁰ anstrebt. Mit der Kategorisierung (VE-Verändern/Entwickeln und EV-Entwickeln/Verändern) der Stadtteilräume und Bereichstypen werden planlich die Bereiche der Konversionsflächen aber auch der Potentialflächen für die Entwicklung analysiert und festgeschrieben.

Im Zuge der Untersuchungen fand sich auch eine Methode, welche bei der Stadt Salzburg für die Entwicklung von Brachflächen angewandt, jedoch aus verfassungsrechtlichen Gründen wieder eingestellt wurde. Mit privatrechtlichen Mobilisierungs- und Verwendungsvereinbarungen wurden die Eigentümer von Frei- oder Konversionsflächen gezwungen, einer Entwicklung ihrer Grundstücke innerhalb von zehn Jahren zuzustimmen um die Widmung aufrechterhalten zu können. Mit diesen verhandelten Vereinbarungen wurde es möglich, einen ganzen Stadtteil (Schalmoos) einer gesamtseinheitlichen Entwicklung unter hohem Baulandbedarf einzuverleiben. Diese Methoden sind von stadtplanerischer Seite sicherlich interessant, kommen jedoch einer Enteignung sehr nahe.

4.4.4 Strategische Städtetze und die regionale Bedeutung der Konversion

Die Konversion brachliegender Flächenpotentiale in urbanen Situationen als bedeutsame städtebauliche Aufgabe anzuerkennen, ist natürlich vor dem Hintergrund einer gesamtstädtischen Entwicklung und im besonderen Maße in einer stadtreionalen Entwicklung eingebettet zu verstehen.

Bedeutung kann eine Entwicklungsbetrachtung im regionalen Kontext durch eine interkommunale Zusammenarbeit über politische und

finanzielle Grenzen hinweg gewinnen. Parallel zur Konversion und Verdichtung des bestehenden Siedlungsraumes bedarf es eben auch eines klaren übergeordneten und nachhaltigen Entwicklungsrahmens zum Wachstum der Städte und der Regionen. Zentrale Aufgaben des Regionalmanagements sind dabei, ähnlich wie bei der Konversion, die Leistungsbereiche:

- Aktivieren und Vernetzen von Akteuren
- Moderation bzw. Organisation von Projektentwicklungsprozessen
- Entwicklung des regionalen Netzwerkes der Akteure
- Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit
- Neue Wege in der Baulandmobilisierung.⁵¹

Städtenetze können solche besonderen interkommunale Kooperationen zu wirtschaftlichen, sozialen, umweltpolitischen oder raumordnerischen Zwecken sein. Neben rein „funktionalen Netzen“, die durch intraregionale, räumlich-funktionale Arbeitsteilungen und Verkehrsverbindungen gekennzeichnet sind, werden bei „strategischen Netzen“ Erwartungen als raumordnungspolitisches Instrument miteinander verknüpft.

Intraregional, strategische Städtenetze⁵² sind freiwillige, informelle Kooperationen von mehr als zwei benachbarten selbständigen Städten bzw. Gemeinden auf verschiedenen, planungs- und strukturpolitisch wichtigen Handlungsfeldern. Wesentliches Leitmotiv ist dabei die mehrdimensionale, kooperative bzw. komplementäre Funktionswahrnehmung zur Stärkung Ihrer Zentralität.⁵³ Der Nutzen für die ganze Region ergibt sich dann vor allem aus der Erhaltung einer dezentralen Siedlungsstruktur.

Städtenetze sind „offene Kooperationsprozesse“⁵⁴ die es ermöglichen ohne die bestehenden raumordnerischen Zuständigkeiten zu tangieren, bewusst projekt- und handlungsorientiert zu sein und das Flächenmanagement der Gemeinden auf eine regionale Ebene zu bringen.

Für Erfahrungen im Umgang mit einem Brachflächenmanagement in Regionen ist besonders das deutsche Städtenetz „Lahn-Sieg-Dill“ ein Netz von 8 Städte (Betzdorf, Dillenburg, Gießen, Haiger, Herborn, Marburg, Siegen und Wetzlar) aus 3 Bundesländern (Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz) zu erwähnen.

Innerhalb des Städtenetzes haben sich 5 Arbeitsgruppen⁵⁵ gebildet, von denen sich die AG „Stadtentwicklung durch Flächenmanagement“ insbesondere mit der Mobilisierung vorgenzutzter Flächen, wobei der Aspekt der Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen sowie freiwerdenden Industrie- und Bahnflächen für die Städte von besonderer Relevanz ist.⁵⁶

Geplant ist nach der Phase des Erfahrungsaustausches die gemeinsam koordinierte und abgestimmte Konversion von Brachflächen. Ziel ist es, einen Teil der anfallenden Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen in einen regionalen Freiraumverbund einzubringen.

Die Handlungsfelder bei diesem interkommunalen Flächenmanagement umfassen im Besonderen⁵⁷:

- eine gemeinsame Bestandsaufnahme mit Flächenkataster und Standortinformationssystem
- eine gemeinsame Flächenentwicklungsplanung
- eine gemeinsame Erschließung, Entwicklung und Vermarktung von Flächen
- Erarbeitung gemeinsamer Instrumente (z. B. Bodenfonds)
- Gründung gemeinsamer Institutionen (z. B. Regionale Entwicklungsgesellschaften)
- Gemeinsames Marketing

Durch interkommunales Flächenmanagement können Anforderungen erfüllt werden, die sich beispielsweise aus den bestehenden Verflechtungsbeziehungen zwischen Städten und ihrem Umland, aus den Wanderungsbewegungen von Betrieben und Einwohnern in das Umland der Städte und Aufgaben und Lastenverteilungen zwischen Stadt und Umland ergeben, die längst nicht mehr im Gleichgewicht zueinander stehen und die das funktionale System der Städte und Gemeinden zueinander zu sprengen drohen. Ein funktionierendes interkommunales Brachflächenmanagement ist dazu geeignet, der fortschreitenden Zersiedelung entgegenzuwirken, sowie den Verbrauch und die Zerstörung knapper und nicht beliebig ersetzbarer Ressourcen zu begrenzen und nachhaltigen Entwicklungsstrategien wirksam zur Umsetzung zu verhelfen.

Mit gemeinsam koordinierten Konversionsaufgaben können auch im Regionalverbund zu geteilten Kassen Schwerpunktinvestitionen gesteuert werden. Gemeinsam genutzte Agglomerationen von Nutzungen (Sport, Kultur, Bildung, etc.) und der Ausgleich von Flächen sind Möglichkeiten einer sinnvollen Raumplanung über die Grenzen der kommunalen Zuständigkeit hinaus.

Am Projekt Hauptbahnhof-München-Laim-Pasing wurde festgestellt, dass interkommunales Flächenmanagement im Rahmen der Entwicklungsplanung zwischen Stadt und Umlandgemeinden möglich und aufgrund bestehender, starker Verflechtungsbeziehungen sinnvoll ist. Durch abgestimmte Entwicklung in Teilbereichen wurde ein konzentriertes Lenken von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereichen ermöglicht.

Vorbildhaft wirken dabei sicherlich die Kooperationen in Holland (Randstad) und im deutschen Ruhrgebiet, wo Städte große Ballungsräume bilden und Verwaltungs-, Kultur- und Bildungseinrichtungen teilen. Ansätze für solche Kooperationen sind besonders für den Ballungsraum Wien und das Rheintal in Vorarlberg gut denkbar.

¹ Fehlende Angaben von Seiten der Akteure bleiben frei.

² aus: Daldrup, E. (2003): Zwischen Schrumpfung und Wachstum. In: Deutsches Architektenblatt; Band 4/03, Stuttgart, S. 13

³ Quelle: Daldrup, E. (2003): Zwischen Schrumpfung und Wachstum. In: Deutsches Architektenblatt; Band 4/03, Stuttgart, S. 13

⁴ aus: Kühn/M., Moss/T. (Hsg.): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Berlin 1998. Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 1994: Umweltgutachten 1994. Für eine dauerhafte umweltgerechte Entwicklung. Stuttgart. S. 8.

- ⁵ Diese wurden von den Stadtplanungsämtern immer gleichwertig angegeben.
- ⁶ Schindegger, F. (2001): Raumplanung unter Entwicklungsdruck, in: Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR): Raum, Neue Techniken der Raumplanung, Fachzeitschrift, Wien 3/2001, S. 18
- ⁷ eigene Darstellung
- ⁸ vgl. Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung (FIRU) (1997): Konversion – Stadtplanung auf Militärfächen, Forschungsvorhaben des Experimentellen Städtebaues, Endbericht, Kaiserslautern,
- ⁹ eigene Darstellung hier anhand des deutschen Planungsinstrumentariums; Daten entnommen aus: Albers, G. (1996): Stadtplanung, Eine Praxisorientierte Planung, Beziehungen zwischen den in der Stadtplanung üblichen Plantypen, Darmstadt, S. 99
- ¹⁰ vgl. Ganser, K. (2000): Perspektiven für den Städtebau - die Realität zur Kenntnis nehmen, in: Städtebau ...
- Kistella, I./Kurth, D./Wagener, M. (Hg.) (2000), Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd.100, Dortmund, S. 234
- ¹¹ vgl. Sieverts, T.: Wien Städtebau, Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien 2000, Zitat S. 43
- ¹² vgl. Samitz, A.: Wien Städtebau, Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien 2000, Dynamik und Prozess. Auswirkungen von Rechtsinstrumenten und steuerlichen Rahmenbedingungen auf den Städtebau
- ¹³ vgl. Amelung, V. (1996): Gewerbeimmobilien, Bauherren, Planer, Wettbewerbe, Berlin, S. 21-26
- ¹⁴ vgl. Bundschuh, A. (1997): Der Kursfahrplan bestimmt die Arbeit des Projektmanagers bei der Grundstücksakquise, in: Immobilienzeitung Nr. 25 v. 27.11.1997, S. 9
- ¹⁵ Quelle: Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften e.V. (2000): Mitteilungen 3/2000, Projektentwicklung als Chance, Berlin, S. 4
- ¹⁶ vgl. Schnermann, J. (1994): Projektentwicklung für Gewerbeimmobilien, in Falk, B. (Hg.): Gewerbeimmobilien, Landsberg, S. 359-372
- Retter, J. : Projektentwicklung .a.a.O., S. 337-348
- Schulte, K.-W. (Hg.) (1996): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Köln
- ¹⁷ eigene Darstellung, Daten entnommen aus:
- Falk, B. (Hsg.) (1994): Gewerbeimmobilien, Landsberg, S. 359-372
- Amelung, V. (1996): Gewerbeimmobilien, Bauherren, Planer, Berlin, S. 21-29
- Diederichs, C. (1996): Grundlagen der Projektentwicklung, in: Schulte, K.-W. (Hg.): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Köln, S. 17-75
- vgl. Schelte, J. (1999): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd. 97, Dortmund, S. 150
- ¹⁸ vgl. Meissner, H. G. (1986): Marketing in Kommunalverwaltungen, Dortmund
- ¹⁹ Becker, H.: Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe. Schriften des Deutsche Instituts für Urbanistik. Band 85. Stuttgart 1992. S. 17.
- ²⁰ vgl. auch: Battis, U.: „Partizipation im Städtebaurecht“. 1976. S. 25.
- ²¹ Barta, H.: „Materialien zur Mieterbestimmung“. a.a.O.. S. 69.
- ²² vgl. auch: Lauritzen, L.: „Mehr Demokratie im Städtebau“. In Schütt A.: „Bürgerbeteiligung in der Städtebaulichen Planung“. 1993. Diss. Techn. Hochschule Leipzig.
- ²³ vgl. Stadt Zürich (Hsg.): Stadtforum Zürich, Schlussbericht. Zürich 1997. S. 13.
- ²⁴ vgl. Arras, H.E./Keller D.A.: Stadtforum Zürich – Ziele, Aufbau, Vorgehen, Grundsätze – Ein Ort für offene und öffentliche Erörterungen von zentralen Entwicklungsfragen der Stadt Zürich. Mai 1996.
- ²⁵ Dieses Verfahren kommt aus den USA und wurde im Rahmen dieser Untersuchung in Europa noch nicht angewandt.
- ²⁶ vgl. Hofmann-Riem/Schmidt-Aßmann, E.: „Konfliktbewältigung durch Verhandlungen“. 1990. Band II. Vorwort.
- ²⁷ vgl. Hofmann-Riem/Schmidt-Aßmann, E.: „Konfliktbewältigung durch Verhandlungen“. 1990. Band II. S. 24.
- ²⁸ vgl. Schridde, H.: Verfahrensinnovationen kommunaler Demokratie. Bausteine für eine Modernisierung der Kommunalpolitik. S. 171. In: Heinelt, H.: Modernisierung der Kommunalpolitik. Neue Wege zur Ressourcenmobilisierung. Oppladen 1997.
- ²⁹ vgl. auch: Linder, W.: "Evaluation kontonaler Mitwirkungsverfahren und ausgewählte Partizipationsmodelle". Forschungszentrum für schweizerische Politik der Universität Bern 1991, unveröffentlicht.
- ³⁰ Davidoff, P.: "Advocacy and Pluralism in Planning. In: Kramer/Specht: "Readings in Community Organisation Practice". Washington 1965. S. 438-450.

- ³¹ vgl. Schridde, H.: Verfahrensinnovationen kommunaler Demokratie. Bausteine für eine Modernisierung der Kommunalpolitik. S. 182. In: Heinelt, H.: Modernisierung der Kommunalpolitik. Neue Wege zur Ressourcenmobilisierung. Oppladen 1997.
- ³² vgl. hierzu auch: Heinz, W., Scholz, C.: Public-Private-Partnership im Städtebau. Erfahrungen aus der kommunalen Praxis. Difu-Beiträge zur Stadtforschung. Bd. 23. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin 1996. S. 21.
- ³³ Bunzel, A./Coulmas, D./Schmidt-Eichstaedt, G.: Städtebauliche Verträge – ein Handbuch. Difu-Beiträge zur Stadtforschung; Bd. 31. Berlin 1999. S. 19.
- ³⁴ Europarechtsanpassungsgesetz Bau 2004
- ³⁵ vgl. Deutsche Raumordnung
- ³⁶ vgl. Kanonier, A.: Investorenplanung im österreichischen Raumordnungsrecht. S. 18. In: Forum Raumplanung: Planung und/oder Projekt? Österreichisches Institut für Raumplanung. Heft 1/1999. S. 18-28.
- ³⁷ vgl. Raith-Kathrein: Raumordnungsrecht. S. 15. In: Rath-Kathrein/Weber: Besonderes Verwaltungsrecht, Wien 1996.
- ³⁸ aus: Kanonier, A.: Investorenplanung im österreichischen Raumordnungsrecht. S. 26. In: Forum Raumplanung: Planung und/oder Projekt? Österreichisches Institut für Raumplanung. Heft 1/1999. S. 18-28.
- ³⁹ vgl. Schmidt-Eichstädt unterscheidet hierzu „planorientierte – plangeleitete – development-led“ Systeme. Aus: Schmidt-Eichstädt: Das Bau- und Planungsrecht in der Europäischen Union, DÖV 23/1995, S. 970.
- ⁴⁰ vgl. Kanonier, A.: Investorenplanung im österreichischen Raumordnungsrecht. S. 27. In: Forum Raumplanung: Planung und/oder Projekt? Österreichisches Institut für Raumplanung. Heft 1/1999. S. 18-28.
- ⁴¹ Zudem werden für Projektentwicklungen auch meist Gesellschaften gegründet, die auch wieder aufgelöst werden können. Dann fehlen die Ansprechpartner völlig.
- ⁴² „Site-specific Management Approaches and Redevelopment Tools“
- ⁴³ mehr Informationen über www.difu.de
- ⁴⁴ „Urban Sprawl: European Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development“
- ⁴⁵ ICLEI-Europe, Sustainable Management. Kontakt www.iclei-europe.org
- ⁴⁶ Kontakt: Institut für örtliche Raumplanung, Technische Universität Wien, Karlsplatz 13, 1040 Wien, rpl-at@ifoer.tuwien.ac.at
- ⁴⁷ in Österreich www.umweltbundesamt.at und Deutschland www.umweltbundesamt.de
- ⁴⁸ z.B.: Egger Karin, Ganthaler Sylvia: „Industrielle Brachflächen in Österreich. Wiedernutzungspotential“; Wien 2004
- ⁴⁹ Programm erhältlich über: www.nloe.de. Installations-CD als MS-Access-Datenbank
- ⁵⁰ aus: Hierzegger, H. (2003): Räumliches LEITBILD GRAZ (Entwurf!), Graz, S. 5
- ⁵¹ Vgl. Semsroth, K./Dillinger T.: Föderales Planen – der Reichtum der Inkonsistenz. In: DISP. Bd. 148. S. 55. Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, ETH Zürich. Zürich 2002
- ⁵² Hier: Stadtregionen; besonders Mittelstadtregionen (im Gegensatz zu ländlichen Regionen mit zentralen Orten und grossen Maschenbreiten)
- ⁵³ Danielzyk, R.; Prieb, A.: „Städtenetze; raumordnungspolitisches Handlungsinstrument der Zukunft?“; Kuron 1996; S. 13.
- ⁵⁴ Vgl. auch Kap. Gewandeltes Planungsverständnis
- ⁵⁵ weiters: „Modernisierung der Verwaltung“; „Qualifizierung als Strategie für den wirtschaftlichen Strukturwandel“; „Kultur“; „ÖPNV, Verkehr und allgemein“
- ⁵⁶ vgl. Bundesforschungsanstalt für Landeskunde: „Informationen zur Raumentwicklung; Städtenetze – ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung“; Artikel: „Städtenetz Lahn-Sieg-Dill“ von Kliemt, V.; Heft 7; S. 458; Bonn 1997
- ⁵⁷ Bundesforschungsanstalt für Landeskunde: „Informationen zur Raumentwicklung; Städtenetze – ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung“; Artikel: „Interkommunales Flächenmanagement“ von Mensing, K; Wittekind, J.; Heft 7; S. 486 Tabelle; Bonn 1997

5. Resümee

5.1 Schlussfolgerungen für die Stadtplanung

Die Konversion von Brachflächen, mit ihren akteurs- und projektbezogenen Problemstellungen und Chancen für die Siedlungsentwicklung, kann ähnlich wie die „Stadterweiterung“ im vergangenen Jahrhundert als eigenständige Arbeitsdisziplin innerhalb der Stadtplanung betrachtet werden. Aufgrund der Größe, der Komplexität der stadtstrukturellen Rahmenbedingungen, der Eigentümer- und Trägerschaft und der gesetzlichen Voraussetzungen, sind eigene Strategien und Planungsmethoden anzuwenden, die über die Planungspraxis hinausgehen. Die kooperative Planung, die Flächenmobilisierung, die Marktorientierung, der Erfahrungsaustausch, die interkommunale Zusammenarbeit und die gezielte Anwendung informeller und vertraglicher Planungsinstrumente sind zentrale Aufgabengebiete. Integration und Nachhaltigkeit auf allen Bedeutungsebenen sind dabei die Schlagworte stadtplanerischen Handelns.

Der Stadt, als hoheitlicher Planungsträger, obliegt es stadtstrukturelle und soziale Vorgaben zu formulieren, diese im Rahmen kooperativer Planungsszenarien durchzusetzen und das Baurecht zu schaffen. Im Zentrum jeder Verhandlung stehen Dichtezusagen und die Übernahme von Infrastrukturkosten. Die Probleme der Finanzierung, der Planungsunsicherheit und öffentliche Widerstand stehen gerade bei privat/gewerblichen Projektentwicklungen im Vordergrund. Ist die Stadt selbst Grundeigentümer entfallen viele dieser akteursspezifischen Hindernisse, da die Widmung in der Hand der Stadt selbst liegt und Dichteregulungen und damit verbundenen Bodenwertsteigerungen „hausgemacht“ werden können. Hemmnisse sind dann erst bei der Realisierung und bei der Finanzierung von sozialer Infrastruktur zu entdecken, welche dann vertraglich direkt auf den Bauträger oder die Entwicklungsgesellschaften überschrieben werden.

Bei den Projekten für die die Stadt selbst als Entwickler auftritt, entfallen zwar die akteursbezogenen Problemstellungen der Eigentümerschaft, es treten dadurch aber die eigentlichen, stadtstrukturell-planerischen als auch organisatorischen Aufgaben in den Vordergrund. Aufgrund der fehlenden spekulativen Seite bei öffentlichen Akteuren, ist hier der Einblick in die Entwicklungs- und Planungsproblematik sowie deren Strategien möglich, was bei privat/gewerblichen Projekten verdeckt bleibt. In diesem Zusammenhang wird hier nochmals ausdrücklich auf die sehr verhaltene Informationspolitik der Akteure hingewiesen. Die Bereitschaft zu Interviews und projektbezogenen Datenmaterial wurde ausschließlich über die Stadtplanung erfahren.

Die richtige Einschätzung der Marktsituation, rasche allseitige Akzeptanz und der Imageaufbau stehen im Vordergrund einer erfolgreichen Entwicklung. Die Einbindung möglichst vieler betroffener oder in Zukunft betroffener Akteure schon in der Phase der Projektidee ist ein Erfolgsrezept der vorbereitenden Planung. Bei den baulichen Umsetzungen sind dann PPP und Fremdfinanzierungsmodelle durch öffentliche oder private Trägergesellschaften üblich. Kritisch muß dabei aber auch das Schlagwort „kooperativ“ betrachtet werden.

Von harmonischen Kooperationen der Entwickler, Stadtverwaltungen, Bürger und Politik ist hier nicht zu sprechen. Fast ausschließlich handelt es sich dabei um langwierige Tauziehmanöver bis sich Einigungen erzielen lassen.

Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Fülle ungenutzter, bzw. brachliegender Flächen in Städten festgestellt, womit der mittelfristige Siedlungsflächenbedarf der Städte gedeckt werden könnte. Da jedoch nicht jede Fläche ohne weiteres zur Entwicklung freigestellt werden kann, ist eine ausschließliche Konzentration siedlungspolitischer Entscheidungen auf Konversionen und Stadtumbaumassnahmen in den meisten Fällen nicht ausreichend. Im Rahmen der bodensparenden Entwicklungsplanungen der Städte wurde daher die Mobilisierbarkeit von Flächen als besonderes Hindernis festgestellt. Sind Eigentümer nicht gewillt einer Entwicklung im Sinne der Stadt einzuwilligen, bleiben Erfolge aus. Sofern Eigentümer gewillt sind ihre Grundstücke zur Konversion freizugeben und auch Investitionsbereitschaft vorhanden ist, ist eine Mobilisierung durch Verhandlung möglich. Fehlt diese Bereitschaft fehlen auch die rechtlichen Voraussetzungen.

Bei fehlender Bereitschaft der Eigentümer verbleibt bei den Behörden daher nur die Aufgabe alle Vorkehrungen zum Schutz der Öffentlichkeit vor allgemeinen Gefahren vorzubereiten. Hierzu zählen Forderungen zum Blitzschutz, Abgrenzung und Schutz der Grundflächen vor Vandalismus und Kriminalität, Kanalisierung und Entkontaminierung zum Schutz des Grundwassers. Verbesserung des Brandschutzes und Aufrüsten der Einrichtungen für die Feuerwehr. Ebenso die Kontrolle über die Einhaltung bestehender Widmungsaufgaben, Mietverhältnissen und Nutzungsbeschränkungen sowie Lärm- und Emissionsschutzmassnahmen durch zeitliche Zufahrtsbeschränkungen und Nutzungen.

Zur Mobilisierung von Konversionsflächen sind die Behörden gefordert eine aktive Bodenpolitik zu betreiben, flächendeckende Potentialflächenkataster auszuarbeiten, Flächen zu verknüpfen, Eigentümer zusammen zu bringen, Konzepte zu entwickeln und Anreize durch Dichtezusagen zu machen. Im Falle überdurchschnittlicher Kontaminationen, deren Entsorgungskosten weit über den Grundkosten liegen können, ist die öffentliche Hand gezwungen finanzielle Anreize und Impulsinvestitionen zu machen. Konversionszwänge für Grundeigentümer sind verfassungswidrig und stehen demnach nicht zur Verfügung. Die Vertragsraumordnung in Salzburg und Tirol bewegt sich hier auch in einer juristischen Grauzone zwischen zivilem und öffentlichem Recht. Eine Besonderheit bildet dabei das deutsche Städtebaurecht, welches projektorientierte Planungen rechtlich regelt und den Städten Impuls- und Steuerungsmöglichkeiten bietet.

Die Entwicklung und Planung von Konversionsflächen wird marktorientiert gestaltet. Auch die Behördenseite muß hier die wirtschaftliche Machbarkeit prüfen. Es werden im Vorfeld externe Wirtschaftsberater und Immobilienexperten eingebunden, die Voraussetzungen prüfen und Verantwortungen abnehmen. An dieser Stelle ist jedoch festzuhalten, dass trotz Büroflächenüberangebot in den meisten Städten, neue Büroflächen geplant sind, was sicherlich auch auf den politischen Druck, neue Arbeitsplätze nachweisen zu können, zurückzuführen ist. Nach längerem Leerstand ist aber auch trotz

Widmung eine Wohnnutzung zu befürchten, was zu reinen Schlafsiedlungen führen könnte. Dazu kommt auch eine gewisse Zurückhaltung bei der Mischung von Gewerbe- und Wohnnutzung was auf die strengen Lärm- und Emissionsvorschriften zurückzuführen ist.

Nachhaltige Leitkonzepte wie, ausgewogene Dichte, kurze Wege, Integration und Nutzungsmischung stehen gerne am Beginn jeder Entwicklungsdiskussion. Die Konzepte sind oft weit gefasst und lassen viel Spielraum für Interpretationen. Die Integration von neuen Bebauungen in gewachsene, gemischt genutzte Quartiere, stellt eine besondere Herausforderung für die Stadtplanung dar. Nutzungsmischungen sind zwar gewünscht, aber schwer durchzusetzen. Im Projekt Tübinger Südstadt wurde auf diese Mischung großen Wert gelegt, was aber auch nur durch die strenge Durchführung des Konzeptes und der behördlichen Grundstücksvergaben ermöglicht wurde. Konversionsaufgaben benötigen klare Zielformulierungen und eine konsequente, langfristige Organisation zur Umsetzung. Hier müssen Kommunen die Voraussetzungen und den Markt dafür schaffen.

Aufgrund der Größe der Flächen und der Komplexität der städtebaulichen Rahmenbedingungen, sind zur Konversion projektbezogene Organisationsstrukturen in der Stadtplanung, fundierte Kenntnis zu den Methoden der Projektentwicklung und besondere kommunikative Fähigkeiten für kooperativ, konsensorientierte Vorgehensweisen notwendig. Dazu gehören auch der Umgang mit Konzeptplanungs-, Partizipations- und Konfliktmittlungsverfahren, sowie die Erfahrung im Umgang mit Vertragsregelungen. Bei großen Konversionsvorhaben ist die Bildung von Projektentwicklungsgesellschaften sinnvoll. Ausgelagerte Organisationen in öffentlicher oder privat/öffentlicher Hand entlasten Planungsabteilungen der Verwaltung und gewährleisten eine umfassende Betreuung von der Idee bis zur Realisierung.

Als präventive Methode der Planung wird auf die Bedeutung von Potentialflächenkatastern und die interkommunale Zusammenarbeit im Rahmen von Städtenetzen hingewiesen. „Urban Sprawl“ kann dadurch verringert werden und im Rahmen nachhaltiger Leitmotive können kompakte, nutzungsgemischte Quartiere geschaffen werden.

5.2 Offene Fragen

Die vorliegende Untersuchung hat eine Vielzahl von Aspekten hervorgebracht, die im Zusammenhang mit Konversionsaufgaben bislang nicht ausreichend thematisiert wurden. Aufgrund der Komplexität und Aktualität der Thematik lässt sich daraus die Notwendigkeit weiterer Forschungen und eine Reihe offener Fragen ableiten, die zukünftig von Wissenschaftlern und Praktikern zu bearbeiten sind:

- *Die Notwendigkeit flächendeckender Potentialflächen- und Brachflächenkataster*
Da es keine umfassenden und detaillierten Angaben über den Bestand ehemaliger bzw. in absehbarer Zeit verfügbarer Konversionsflächen gibt, besteht die Notwendigkeit einer flächendeckenden Potentialflächen- und Brachflächenkataster. Nur mit Hilfe solcher Planunterlagen kann ein nachhaltig,

siedlungsstrukturelles Ziel greifbar werden. Die Art und Weise der Bestandsaufnahme, Dokumentation und Planungsdokumente sollte vereinheitlicht werden und stadtübergreifende Entwicklungsstrategien ermöglichen.

- *Implementierung von Managementstrukturen in kommunalen Verwaltungen*

Komplexe Konversionsprojekte mit komplexen Rahmenbedingungen, vielen Akteuren und großem Finanzvolumen erfordern auf stadtplanerischer Seite ein besonderes Projektmanagement, das fachübergreifend und interdisziplinär ist, sowie konsequent städtische Ziele verfolgt und Raum für unterschiedliche Bedürfnisse lässt. Die Frage nach dem Einsatz von internen und externen Projektleitern, Moderatoren und Organisationsstrukturen bleibt zu beantworten.

- *Prüfung der Voraussetzungen und Grundlagen privatrechtlicher Verträge sowie Baulandmobilisierungsmethoden im Rahmen der Stadtplanungspraxis in Österreich*

Im Zuge der Interviews mit den verantwortlichen Planungsdirektoren wurde eine gewisse Unzufriedenheit bezüglich der Möglichkeiten der projektorientierten Planung und der vertragsrechtlichen Gestaltung geäußert. Mobilisierungsmethoden zur Entwicklung öffentlich, bedeutender Flächenpotentiale sind gewünscht. Eine Betrachtung des Rechtsinstrumentariums im Hinblick auf eine Verbesserung bleibt zu überprüfen.

6. Literaturverzeichnis

- ABB Immobilien AG (Oktober 2000): Etappierung bis Z3, Baden Nord, Baden
- ABB Immobilien AG (Oktober 2000): Nutzungen, Baden Nord, Baden
- ABB Immobilien AG (Oktober 2000): Stand der Projektentwicklung, Baden Nord, Baden
- ABB Immobilien AG (Oktober 2000): Strukturdaten, Baden Nord, Baden
- Akademie für Raumforschung und Landesplanung (1995): Handwörterbuch der Raumordnung, Hannover
- Albers, G. (1991): Entwicklung der Stadtplanung in Europa, Braunschweig, Bauwelt-Fundamente Bd. 117
- Albers, G.: Modellvorstellungen zur Siedlungsstruktur in ihrer geschichtlichen Entwicklung, in: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 85
- Albers, G. (1983): Stadtplanung als komplexer Steuerungsvorgang, in: Grundriss der Stadtplanung, Akademie für Raumforschung und Landesplanung
- Albers, G. (1996): Stadtplanung: eine praxisorientierte Einführung, Darmstadt
- Albers, G. (1991): Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen. Bauwelt-Fundamente Nr. 117, Braunschweig
- Albers, G. (1996): Stadtplanung. Eine Praxisorientierte Planung. Beziehungen zwischen den in der Stadtplanung üblichen Plantypen, Darmstadt
- Amelung, V. (1996): Gewerbeimmobilien. Bauherren. Planer. Wettbewerbe, Berlin
- Apel, D./Bunzel, A./Elsner, T./Floeting, H./Henckel, D./Henkel, M.J./Kühn, G./Lehmbrock, M./Preisler-Holl, L./Sander, R. (1995): Möglichkeiten zur Steuerung des Flächenverbrauches und der Verkehrsentwicklung, Zwischenbericht, Materialien des Deutschen Instituts für Urbanistik 1/95, Berlin
- Apel/D./Lehmbrock, M./Pharoah, T./Thiemann-Linden, J. (1997): Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, DIFU-Beiträge (Deutsches Institut für Urbanistik) zur Stadtforschung, Empfehlungen zur Gestaltung der Siedlungsstruktur, Berlin
- Aring, J. (1995): Nutzungsmischung - planerische Nutzungsmischung im Städtebau, Informationen zur Raumentwicklung (Hsg.): Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung Bonn, Heft 6/7. 1995, Bonn
- 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
- Bacon, E. (1967): Stadtplanung von Athen bis Brasilia, New York/Zürich
- Barta, H.: „Materialien zur Mieterbestimmung“. a.a.O.
- Battis, U. (1976): „Partizipation im Städtebaurecht“
- Becker, H. (1992): Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe, Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 85, Stuttgart
- Bodenschatz, H. (2000): New Urbanism, Die Erfindung der amerikanischen Stadt, in: Heft 13/2000, Berlin
- Bodenschatz, H. (2001): Schöne alte Welt. New Urbanism: Rückwärtsgewandte Architekturpraxis oder städtebauliche

- Vitalkur?, in: Stadtforum Berlin, Foyer, Berlin
- Bohnenkamp, J. (1996): Neue Urbanität auf alten Flächen, Vitalisierung von Industriebrachen durch ein funktionsgemischtes Planungsmodell, Die Idee des Quartiers nach Ildefonso Cerda, Dissertation, Universität Dortmund
- Bone-Winkel, S.: Das strategische Management von offenen Immobilienfonds, a.a.O.
- Böventer, E. (1998): Ökonomische Grundlagen der Stadtplanung: Eine Einführung in die Stadtökonomie, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover
- Brunsing, J./Frehn, M. (Hsg.) (1995): Stadt der kurzen Wege, Zukunfts-fähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung
- Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hsg.) (1992): Strategien zur Vermeidung zukünftiger Gewerbebrachen, Querschnittsthema im Forschungsfeld „Städtebau und Wirtschaft“ = Materialien zur Raumentwicklung, Heft. 48, Bonn
- Bundesforschungsanstalt für Landeskunde (1997): „Informationen zur Raumentwicklung; Städtenetze - ein Forschungsgegenstand und seine praktische Bedeutung“; Bonn
- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (2000): Zukunft Stadt 2000, Bericht der Kommission Zukunft Stadt 2000, Bonn 1994
- Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften e.V. (Hsg.) (2000): Mitteilungen 2000/2, Projekte und Nachrichten aus den Gesellschaften, Berlin LEG, Berlin
- Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften e.V. (2000): Mitteilungen 3/2000, Projektentwicklung als Chance, Berlin
- Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften e.V. (2001): Mitteilungen der Landesentwicklungsgesellschaften, Konversion-Standortschließungen als Chance, Berlin 1/2001
- Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V. (1995): Mitteilungen 4, 75 Jahre Bundesvereinigung der Landesentwicklungsgesellschaften und Heimstätten e.V., in: Neue bauliche Nutzungen auf ehemalige Militärflächen, Bonn
- Bundschuh, A. (1997): Der Kursfahrplan bestimmt die Arbeit des Projektmanagers bei der Grundstücksakquise, in: Immobilienzeitung Nr. 25 v. 27.11.1997
- Bunzel, A./Coulmas, D./Schmidt-Eichstaedt, G. (1999): Städtebauliche Verträge - ein Handbuch, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 31, Berlin
- Bunzel, A./Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, ein Handbuch. Deutsches Institut für Urbanistik (Berlin), DIFU-Beiträge zur Stadtforschung, Berlin
- Bunzel, A./Lunebach, J. (1994): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. Ein Instrument zur Mobilisierung von Bauland, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1 / 2
- Burghardt, M. (2001): Einführung in Projektmanagement, München
- Curdes, G. (1989): Stadtstruktur: Stabilität und Wandel. Beiträge zur stadtmorphologischen Diskussion, in: Schriftenreihe Politik und Planung, Bd. 22, Köln
- Daldrup, E. (2003): Zwischen Schrumpfung und Wachstum. in: Deutsches Architektenblatt, Band 4/03, Stuttgart
- Danielzyk, R.; Prieb, A. (1996): „Städtenetze; raumordnungs-politisches Handlungsinstrument der Zukunft?“; Kuron
- Dauwe, E./Fritz-Vietta, R./Müller, P./Schmidt, H./Werner, P./Wullkopf, U.: Kommunalpolitik. Leitfaden für die Praxis,

Opladen

- Davidoff, P. (1965): "Advocacy and Pluralism in Planning, in: Kramer/Specht: "Readings in Community Organisation Practice", Washington
- Demuth, M. (1994): Geschlossene Immobilienfonds als Anlageinstrument, in: Brunner, M. (Hsg.): Geldanlage mit Immobilien, Wiesbaden
- Dialer, C. (2000): Neue Bedingungen für die Gartenstadtidee. Veränderte Planungsszenarien im Städtebau? Bewerbung zum Roland-Rainer-Stipendium 2000 der Stadt Wien
- Dichtl, E.&Issing, O. (Hsg.) (1987): Vahlens großes Wirtschaftslexikon, Bd. 1, München
- Diederichs, C. (1996): Grundlagen der Projektentwicklung, in: Schulte, K.-W. (Hg.): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung, Köln
- Dieterle, H./Wetterich, S./Jünemann, H.: Ankunft, Zukunft: Stuttgart, Turm Forum, Stuttgart 21 (Hsg.)
- Dietrich, H.: Typische Problemsituationen von Industrie- und Gewerbebrachen, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10/11
- Dietrich, H. (1986): Brachflächen als Entwicklungsressourcen, in: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumentwicklung, Heft 3, Bonn
- Duden (1999): Das große Wörterbuch der deutschen Sprache, Band 9, Mannheim
- Duden (1999): Das große Wörterbuch der deutschen Sprache, Band 7, Mannheim
- Durth, W. (1987): Leitbilder im Städtebau, in: Stadt, Kultur, Natur. Chancen zukünftiger Lebensgestaltung, Bericht der Kommission Architektur und Städtebau, Stuttgart
- Ergebnisse der zweiten Stufe des Wettbewerbes Zentrale Bahnflächen München, Landeshauptstadt München (Hsg.): Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Broschüre, München
- Essex-Europaschule für Städtebau: Arbeiten in der Stadt - Xantener Impulse, Heft 1
- ETH Zürich (Hsg.): DISP, Publikationen des ORL Institutes, in: Reuter, W.: Öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt „Stuttgart 21“. Konflikte, Krisen, Machtkalküle. DISP 145
- Evert, K.-J. (Hsg.) (2001): Lexikon - Landschafts- und Stadtplanung, Heidelberg
- Falk, B. (Hsg.) (1994): Gewerbeimmobilien, Landsberg
- Feldtkeller, A. (Hsg.) (2001): Städtebau: Vielfalt und Integration, Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen, Stuttgart
- Feldtkeller, A. (2001): Städtebau: Vielfalt und Integration. Neue Konzepte für den Umgang mit Stadtbrachen. Stadtbrachen als Gelegenheit zum Umbau der Stadt, Stuttgart
- Floeting, H. Hencke, D. (1993): Lean Production, Telematik, just-in-time. Stadträumliche Wirkungen neuer Produktions- und Logistikkonzepte, in: Stadtbauwelt 120
- Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung (FIRU) (1997): Konversion - Stadtplanung auf Militärflächen. Forschungsvorhaben des Experimentellen Städtebaues. Endbericht, Kaiserslautern
- Friedrichs, J. (1980): Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft, Opladen
- Ganser, K. (2000): Perspektiven für den Städtebau - die Realität zur Kenntnis nehmen, in: Kistella, I./Kurth, D./Wagener, M. (Hg.): „Städtebau...“. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd.100, Dortmund

- Gaßner/ Holznapel/ Lahn (1992): Mediation. Verhandlungen als Mittel der Konsensfindung bei Umweltstreitigkeiten, Bonn
Geographisch-Kartographisches Institut Meyer des Bibliographischen Instituts (1986): Meyers kleines Lexikon - Geographie, Mannheim
- Georges, K.E. (1913): Lateinisch-deutsches Handwörterbuch, 8. Auflage, Hannover
- Gertz, C. (1995): Populäre Argumente gegen die „Stadt der kurzen Wege“ - und warum wir trotzdem etwas tun können, in: Brunsing, J./Frehn, M. (Hsg.): Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmunder Beiträge zur Raumplanung
- Göderitz, J./ Rainer, R./ Hoffmann, H. (1957): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt, Tübingen
- Güttler, H./ Krönert, U. (1994): Bodenmanagement. Öffentliche und privatrechtliche Verfahren der Baulandbereitstellung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 1/ 2
- Hackelsberger, C. (1994): Hongkong - oder die absolute Stadt, in: Süddeutsche Zeitung vom 4. August 1994
- Hall, P./Pfeiffer, U. (2000): Weltbericht für die Zukunft der Städte Urban 21, ausgearbeitet von der Weltkommission „Urban 21“. Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin
- Hauer, W. (1994): Tiroler Baurecht, Wien
- Heinelt, H. (1997): Modernisierung der Kommunalpolitik. Neue Wege zur Ressourcenmobilisierung, Oppladen
- Heinz, W., Scholz, C. (1996): Public-Private-Partnership im Städtebau. Erfahrungen aus der kommunalen Praxis. DIFU-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 23, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin
- Hierzegger, H. (Hsg.) (1997): Einführung in die Raumplanung. Materialiensammlung des Institutes für Örtliche Raumplanung, TU Wien, Wien, Raumordnung in Österreich
- Hierzegger, H. (2003): Räumliches LEITBILD GRAZ. Entwurf. Graz
Hochbaudepartement der Stadt Zürich - Amt für Städtebau (Hsg.)
(2000): Entwicklungskonzept Zürich West. Kooperative
Entwicklungsplanung, Broschüre, Generelle Zielsetzungen, Zürich
- Hoffmann-Axthelm, D. (1993): Anleitung zum Stadtumbau, Frankfurt
1996, Der Architekt, Schlagwort Urbanität, Zeitschrift des Bundes
Deutscher Architekten BDA. 6/93
- Hoffmann-Axthelm, D. (1996): Anleitung zum Stadtumbau, Frankfurt
- Hofmann-Riem/Schmidt-Aßmann, E. (1990): „Konfliktbewältigung durch Verhandlungen“, Band II
- Howard, E. (1968): Gartenstädte von morgen, Das Buch und seine Geschichte von Julius Posener, Diagram Nr. 5, Berlin
- ILS (Hg.) (1984): Umnutzung von Fabriken, Übersicht und Beispiele, Dortmund
- 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.
- Joachim, W. (1997): Projektmanagement und Projektentwicklung, in: Immobilienzeitung Nr. 3 v. 23.1.1997.
- Kahnert, R. (1988): Städtebau und gewerbliche Wirtschaft. Themenschwerpunkt Stadtreperatur, in: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Hsg.): Städtebau und gewerbliche Wirtschaft. Forschungsfeld und Forschungsfragen für den Experimentellen Wohnungs- und Städtebau, Heft 31, Bonn

- Kanonier, A. (1999): Investorenplanung im österreichischen Raumordnungsrecht, in: Forum Raumplanung: Planung und/oder Projekt? Österreichisches Institut für Raumplanung, Heft 1/1999
- Keller, D./Koch, M./Selle, K. (Hg.) (1997): Planung und Projekte, Dortmund/Zürich
- Kistella, I./Kurth, D./Wagener, M. (Hg.) (2000): „Städtebau...“, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd.100, Dortmund
- Klotz, A. (2000): Stadtentwicklung und Städtebau in Wien, in: Wien Städtebau. Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien
- Koll-Schretzenmayr, M. (2001): Brache statt grüner Wiese, in: Gemeinderat Spezial: Chancen in der Brache. Deutsche Heftreihe, Eppinger-Verlag OHG, 11/2001
- Koll-Schretzenmayr, M. (2000): Strategien zur Umnutzung von Industrie- und Gewerbebrachen, ORL-Bericht 105/2000, Zürich
- Kreuzer, S. (1999): Begriffsbestimmungen, in: Linzer Planungsinstitut. Institut für ökologische Stadtentwicklung. Österreichischer Wohnbund: Kurze Wege durch die Nutzungsmischung. Grundlagen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, Linz
- Kühn, M./Moss, T. (1998): Planungskultur und Nachhaltigkeit. Neue Steuerungs- und Planungsmodelle für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung. IRS Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung
- Kühn/M., Moss/T. (Hsg.): Planungskultur und Nachhaltigkeit, Berlin 1998, Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 1994: Umweltgutachten 1994, Für eine dauerhafte umweltgerechte Entwicklung, Stuttgart
- Kutsch, R. (1994): Der offene Immobilienfond: Ein Wertpapier der Immobilien, in: Brunner, M. (Hsg.): Geldanlage mit Immobilien, Wiesbaden
- Landeshauptstadt München (1995): Auszug aus dem Grundleistungsvertrag vom 01.August 1995
- Landeshauptstadt München (Hsg.) (2002): Informationsblatt, Stadtplanung München
- Landeshauptstadt München (Hsg.) (2000): Messestadt Riem, Städtebaulicher Konzeptplan, Broschüre, München 9/2000
- Landeshauptstadt München (Hsg.) (2001): München Riem, Das Projekt - Planung und Realisierung, Broschüre, München 1/2001
- Landeshauptstadt München (Hsg.) (1995): Ökologische Bausteine, Teil 1. Geplante Flächennutzungen Messestadt-Riem, München
- Landeshauptstadt München (Hsg.) (2001): Schriftenreihe Nr. 10.: Messestadt Riem, Eingangszonen, Nr. 11.: Messestadt Riem, Freiraumabgrenzungen, München
- Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung (Hsg.) (2000): Sozialgerechte Bodennutzung München, Grundzustimmungserklärung, Sozialgerechte Bodennutzung, der Münchner Weg, München
- Landeshauptstadt München. Planungsreferat (Hsg.) (1998): Fachkonzepte zum Wettbewerb Hauptbahnhof - Laim - Pasing, München, 2/1998
- Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung (Hsg.) (2000): Sozialgerechte Bodennutzung München. Erklärungsschema. Sozialgerechte Bodennutzung, der Münchner Weg, München
- Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung (Hsg.) (2000): Sozialgerechte Bodennutzung München Grundzustimmungserklärung. Sozialgerechte Bodennutzung, der Münchner Weg, München
- Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.) (2001): Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung, Zentrale Bahnflächen München, München 4/2001.

- Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.): Ergebnisse der zweiten Stufe des Wettbewerbes Zentrale Bahnflächen München, Broschüre, München
- Landeshauptstadt München. Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hsg.): Wettbewerbsentwurf-Überarbeitungsbedarf. Hauptbahnhof - Laim - Pasing. Mitdenken, Mitreden, Mitplanen, Broschüre, München
- Landeshauptstadt München (1998): Ökologische Bausteine, Teil 2, Gebäude und Freiraum, Broschüre 2/1998
- Lauritzen, L. (1993): „Mehr Demokratie im Städtebau“, in Schütt A.: „Bürgerbeteiligung in der Städtebaulichen Planung“, Diss. Techn. Hochschule Leipzig
- Le Corbusier, J. (1929): Städtebau, „Plan Voisin“, Stuttgart
- Lemmen, F.-J. (1993): Bauland durch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, Neue Schriften des Deutschen Städtetages, Heft. 66, Köln
- Lendi, M., Elsasser, H. (1988): Raumplanung in der Schweiz, Ein Beitrag an die europäische Raumordnung, in: „Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP), Nr. 83
- Linder, W. (1991): „Evaluation kantonaler Mitwirkungsverfahren und ausgewählte Partizipationsmodelle“, Forschungszentrum für schweizerische Politik der Universität Bern, unveröffentlicht
- Luchterhandt, D./Nadrowski, S./Overhageböck, N. (2000): Entweden - Kreativitäts- und Innovationsimpulse für die Raumplanung - Der Prozess planerischen Entwerfens, in: Kistella, I./Kurth, D./Wagener, M. (Hg.): „Städtebau...“, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Bd.100, Dortmund
- Maier, G./Tödtling, F. (1992): Regional- und Stadtökonomik, Wien
- Masterplan aus: Stadt Essen (Hg.) (1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?
- Meissner, H. G. (1986): Marketing in Kommunalverwaltungen, Dortmund
- Müller/Korda, M. (Hsg.) (1999): Städtebau, Abschnitt Planungsebenen, Leipzig
- o.V.: Brockhaus Enzyklopädie, Wiesbaden 1972, Zitiert in Valena/T.: Beziehungen - über den Ortsbezug in der Architektur, Berlin 1994
- o.V.: Duden (1999): Das große Wörterbuch der deutschen Sprache, Mannheim
- o.V.: Geographisch-Kartographisches Institut Meyer des Bibliographischen Instituts (1986): Meyers kleines Lexikon - Geographie, Mannheim
- o.V.: Teile der Bau- und Zonenordnung genehmigt, Die Züricher-Zeitung vom 28.10.1999
- Organisationsschema aus (1999): Stadt Essen (Hg.): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?
- Österreichisches Institut für Raumplanung (Hsg.) (1996): Achter Raumordnungsbericht, Österreichische Raumordnungskonferenz, Wien
- Pfeiffer, U. (1993): Stadtentwicklung bei zunehmender Bodenknappheit, Wüstenrot-Stiftung, Deutscher Eigenheimverein, Stuttgart
- 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
- Prognos (Hsg.) (1992): Chancen und Möglichkeiten der Umnutzung freiwerdender Industriezonen für Freizeitbelange, Schlussbericht, Basel
- Raith-Kathrein (1996): Raumordnungsrecht, in: Rath-Kathrein/Weber: Besonderes Verwaltungsrecht, Wien
- Retter, J.: Projektentwicklung, a.a.O.

- Rieper-Bastian, M./Rübel, D. (1999): Was ist hier los? Ravensburg
 Salzburger Raumordnungsgesetz 1998, LGBL. Nr. 44/1998:
 Bebauungsplanung
- Sarnitz, A.: Wien Städtebau, der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien
 2000, Dynamik und Prozess, Auswirkungen von Rechtsinstrumenten
 und steuerlichen Rahmenbedingungen auf den Städtebau
- Scharmer, E. (1994): Mobilisierung und Bereitstellung von Bauland
 durch Entwicklungsmaßnahmen und Modelle der Kooperation mit
 privaten Investoren, in: Informationen zur Raumentwicklung Heft
 1 / 2
- Schelte, J. (1997): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten,
 Moderne Entwicklungsansätze für ehemalige Gewerbe- und
 Industrieflächen, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Dortmund
- Schelte, J. (1999): Räumlich-struktureller Wandel in Innenstädten,
 Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Dortmund
- Scherrer, I. (1997/98): Umgang mit innerstädtischen Umnutzungsflächen
 in Innsbruck am Beispiel des „Frachtenbahnhofes“, Studienarbeit
 an der ETH Zürich, Zürich-Innsbruck
- Schindegger, F. (2001): Raumplanung unter Entwicklungsdruck, in:
 Österreichisches Institut für Raumplanung (ÖIR): Raum, Neue
 Techniken der Raumplanung, Fachzeitschrift, Wien 3/2001
- Schmals, K. M. (Hg.) (1999): Was ist Raumplanung? Dortmunder Beiträge
 zur Stadtplanung, Dortmund
- Schmidt-Eichstädt (1995): Das Bau- und Planungsrecht in der
 Europäischen Union, DÖV 23/1995
- Schnermann, J. (1994): Projektentwicklung für Gewerbeimmobilien, in
 Falk, B. (Hg.): Gewerbeimmobilien, Landsberg
- Schönwandt, L. (2000): Grundriss einer Planungstheorie der „dritten
 Generation“, in: Institut für Örtliche Raumplanung IFOER (Hsg.):
 Planungstheorie-Bebauungsplanung-Projektsteuerung, Schriftenreihe
 E 268-3, 9/2000, Wien
- Schridde, H. (1997): Verfahrensinnovationen kommunaler Demokratie,
 Bausteine für eine Modernisierung der Kommunalpolitik, in:
 Heinelt, H.: Modernisierung der Kommunalpolitik. Neue Wege zur
 Ressourcenmobilisierung, Opladen
- Schulte, K.-W. (Hg.) (1996): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung,
 Köln
- Schulte, K.-W./Ropeter, S.-E.: Rentabilitätsanalyse für
 Immobilienprojekte
- Selle, K. (1998): Alte und neue Planungskulturen, in: Harlander, T.:
 Stadt im Wandel - Planung im Umbruch: Stuttgart
- Selle, K. (1995): Phasen oder Stufen? Fortgesetzte Anmerkungen zum
 Wandel des Planungsverständnisses, in: RaumPlanung Nr. 71/1995
- Semsroth, K./Dillinger T. (2002): Föderales Planen - der Reichtum der
 Inkonsistenz, in: DISP. Bd. 148. S. 53. Institut für Orts-,
 Regional- und Landesplanung, ETH Zürich, Zürich
- Siebel, W. (1984): Bemerkungen zu den Chancen und Möglichkeiten
 qualitativer Stadtforschung, in: Afheldt, H./Schultes, W./Siebel,
 W./Sieverts, T.: im Auftrag der Robert Bosch Stiftung GmbH
 (Hsg.): Werkzeuge qualitativer Stadtforschung, Beiträge zur
 Stadtforschung, Band 3, Gerlingen
- Siebel, W.: Neue Planungskultur - Raumplanung auf dem Weg zum
 kooperativen Handeln?
- Sieverts, T. (1994): Städtebau - Privatsache von Investoren? Zur
 Aushöhlung der städtebaulichen Kompetenz der Kommunalpolitik, in:
 Frankfurter Rundschau vom 9.11.1994
- Sieverts, T.: Wien Städtebau, Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien
 2000

- Sinz, M. (1984): Perspektiven von Niedergang und Revitalisierung, Industrie und Gewerbe in der Stadtentwicklung, in: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 10/1984
- Stadt Baden (Hsg.): Entwicklungsrichtplan der Stadt Baden für die Zone Innenstadt Nord (IN), vom 7.12.1999
- Stadt Baden(Hsg.): Chance Baden Nord 2005, Allgemeine Zielvorstellungen für Baden Nord, Stadtentwicklungsziele
- Stadt Baden(Hsg.): Chance Baden Nord 2005, Bedeutung des Entwicklungsrichtplanes
- Stadt Essen (Hg.) (1999): Perspektivenwerkstatt Essen: Wie geht es weiter am Berliner Platz?
- Stadt Freiburg im Breisgau, Bauverwaltungsamt: Ein grünes Viertel in Freiburg, Broschüre, Stadtplanung 1999
- Stadt Freiburg im Breisgau, Bauverwaltungsamt: Quartier Vauban, Leitfaden Bauen in Vauban, Broschüre Stadtplanungsamt, Stand 1/1999
- Stadt Freiburg im Breisgau (2002): 2. Bebauungsplanänderung Vauban, Stand 5.4.2000, Offenlage, direkte schriftliche Angaben von Veith, R.: Beschreibung Vauban-Projektentwicklung, Stadt Freiburg, Freiburg 3/2002
- Stadt Freiburg: Satzung. 2. Bebauungsplanänderung, 2.11.01, Allgemeine planerische Zielsetzungen
- Stadt Freiburg: Vauban-Viertel-Ökologische Gesichtspunkte. Stadtplanungsamt. Projektleiter Herr Veith. 3/2000
- Stadt Nachrichten: Planung für einen lebendigen Stadtteil, Freiburg im Breisgau, Januar 1995
- Stadtsanierungsamt Tübingen (Hsg.) (1999): Stadt mit Eigenschaften, Info-Broschüre, Tübingen 6/1999
- Stadt Wien (Hsg.) (2000): Wien Städtebau, Der Stand der Dinge, Stadtplanung Wien 2000
- Stadt Wien (2002): Bürgerbeteiligungsverfahren am Beispiel der KDAG, Prozessbeschreibung von Herr Dipl.-Ing. Volkmar Pamer. Stadtplanung Wien, Wien
- Stadt Zürich: Amt für Städtebau (Hsg.)(2000): Entwicklungskonzept Zürich West, Kooperative Entwicklungsplanung, Broschüre, Generelle Zielsetzungen, Zürich
- Stadt Zürich: Amt für Städtebau (Hsg.)(2002): Maag-Areal plus, Bericht nach Art. 47 RPV. Teil 1 Raumplanung, Ziele der Planung, Zürich
- Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Entwicklungskonzept Zürich West, Leitlinien für die planerische Umsetzung, Zürich
- Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Identität und Raum; Planung und Hintergründe zu Maag-Areal-Plus, Werkstatt West, Zeitung zur Ausstellung Werkstatt West des Amts für Städtebau, 21.8-23.11.2001, Zürich
- Stadt Zürich (Hsg.) (1999): Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Zürich
- Stadt Zürich (Hsg.) (2001): Maag-Areal Plus, Diener+Diener Architekten, in: Werkstatt West, Zeitung zur Ausstellung Werkstatt West des Amts für Städtebau, 21.8-23.11.2001, Zürich
- Stadt Zürich (Hsg.) (1997): Stadtforum Zürich, Schlussbericht, Zürich
- Stadt Zürich (1999): Das Stadtforum, Kooperative Entwicklungsplanung Zürich West, Synthesebericht, Ausgangslage, Zürich
- Stierand, R. (1993): Planungstheoretische Auseinandersetzung (Neuorientierung in der Planungstheorie?), in: Raumplanung. Bd.61
- Streich, B.: Zur Geometrie städtebaulicher Leitbilder, in: Dokumente und Informationen zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP)

- Tank, H. (1987): Stadtentwicklung. Raumnutzung. Stadterneuerung. Theoretische Grundlagen der Stadtentwicklungspolitik, Göttingen
- Thalgott, C. (1995): Broschüre Fachkonzepte zum Wettbewerb Hauptbahnhof - Laim - Pasing, Landeshauptstadt München, Planungsreferat, München 5/1998
- Tübingen (Hsg.) (1999): Stadt mit Eigenschaften, Info-Broschüre, Tübingen 6/1999
- Valda, A. (1996): Wo das Brachland dämmert, in: Die nicht mehr gebrauchte Schweiz, Beilage zu Hochparterre 1-2/1996
- Valena/T. (1994): Beziehungen - über den Ortsbezug in der Architektur, Berlin
- Wiesen v. Ofen, I.: "Innerstädtisches Wohnen - Die unendliche Geschichte eines Versuches"
- Zadow v., A. (1997): Perspektivenwerkstatt, Über das Verfahren, Berlin

Sonstige Quellen:

- Koll-Schretzenmayr, M. (2001) Brache statt grüner Wiese, in: Gemeinderat Spezial: Chancen in der Brache, Deutsche Heftreihe, Eppinger-Verlag OHG, 11/2001
 [On-line] Available: <http://www.gemeinderat-online.de>
- Rede von Staatsminister Dr. Werner Schnappauf, Augsburg 15.11.2001, Bayrisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen
 [On-line] Available: <http://www.umweltministerium.bayern.de>
- United Nations (Hsg.) (1996): Habitat II: The second United Nations Conference on Human Settlements, Istanbul
 Erklärung über Städte und andere menschliche Siedlungen im neuen Jahrtausend, Pkt. 40
 [On-line] Available: <http://www.UnchS.org>.
- Vermarktung
 [On-line] Available: <http://www.quartier-vauban.de>

7. Abbildungsverzeichnis Band I

Abb. 1: Einflussfaktoren für Standortaufgaben	S. 7
Abb. 2: Folgenutzungsmöglichkeiten von Brachflächen	S. 8
Abb. 3: Brachflächen - Lage/Vornutzung/Potential	S. 9
Abb. 4: Ausschnitt historischer Stadtplan Rom	S. 13
Abb. 5: Städtebauliche Leitbilder nach 1945	S. 14
Abb. 6: Das österreichische Raumordnungskonzept im System der raum- bezogenen Planungen	S. 20
Abb. 7: Abstufung der Planungsebenen	S. 21
Abb. 8: Das Schweizer Plansystem	S. 27
Abb. 9: Aspekte in der Planungsgeschichte	S. 28
Abb. 10: Überholtes „Gott-Vater-Modell“ der Planung	S. 30
Abb. 11: Wandel im Planungsverständnis	S. 30
Abb. 12: Handlungsorientiertes Planen aller Beteiligten Akteure	S. 31
Abb. 13: Gegenüberstellung bisheriger und neuer untersuchungs- relevanter Fragestellungen	S. 35
Abb. 14: Datensammlung zur Projektumfrage	S. 42
Abb. 15: Projektauswahl	S. 43
Abb. 16: Datensammlung zu den Untersuchungsprojekten	S. 46
Abb. 17: Daten Berliner Platz - Essen	S. 47
Abb. 18: Bestand-Visionen-Plan Berliner Platz Essen	S. 48
Abb. 19: Daten Vauban - Essen	S. 49
Abb. 20: Bestand-Plan-Realisierung Freiburg Vauban	S. 50
Abb. 21: Daten München Riem	S. 51
Abb. 22: Bestand-Plan-Realisierung München Riem	S. 52
Abb. 23: Daten Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing	S. 53
Abb. 24: Bestand-Vision-Plan Zentrale Bahnflächen München-Laim-Pasing	S. 54
Abb. 25: Daten Tübinger Südstadt	S. 55
Abb. 26: Bestand-Vision-Plan Tübinger Südstadt	S. 56
Abb. 27: Daten KDAG - Wien	S. 57
Abb. 28: Bestand-Vision-Plan KDAG Wien	S. 58
Abb. 29: Daten ABB Baden	S. 59
Abb. 30: Bestand-Vision-Plan ABB Baden	S. 60
Abb. 31: Daten Zürich West	S. 61
Abb. 32: Bestand-Konzept-Plan Zürich West	S. 62
Abb. 33: Projektbezogene Problemstellungen bei der Konversion	S. 64
Abb. 34: Beziehungen nach Trägerschaft	S. 68
Abb. 35: Problemstellungen nach Trägerschaft	S. 68
Abb. 36: Verhältnis Wohn- und Arbeitsplätze zur Gesamteinwohnerschaft	S. 69
Abb. 37: Brachflächenwüsten in Leipzig	S. 70
Abb. 38: Qualitätsschwerpunkte der Projekte	S. 71
Abb. 39: Handlungsfelder zur Entwicklung der städtischen Brachfläche	S. 74
Abb. 40: Projektorientierter Planungsbereich innerhalb der städte- baulichen Planungsbeziehungen	S. 77
Abb. 41: Phasen im Immobilienzyklus	S. 79
Abb. 42: Phasen in der Projektentwicklung	S. 80

8. Anlagen

- 8.1 Leitfaden-Interview zur Datenerhebung
- 8.2 Interviewliste
- 8.3 Vertiefendes Projektinterview
- 8.4 Interviewliste
- 8.5 Lebenslauf

8.1 Leitfaden-Interview zur Datenerhebung

Interview allgemein

Standort

- Wo liegt die Fläche?
- Wie groß ist die Fläche?
- Welche industrielle, gewerbliche, verkehrstechnische Nutzung wurde aufgegeben und welche Gründe gab es für die Standortaufgabe?
- Inwiefern ist der Standort nutzbar? Altlasten?
- Welche baurechtlichen Vorgaben gab es?
- Gibt es oder sind Nutzungskonflikte mit der angrenzenden Umgebung zu erwarten?

Projektentwicklung

- Welches Nutzungskonzept wird umgesetzt?
- Welche Nutzungsanteile werden angesetzt?
Welche Akteure waren bei der Projektentwicklung beteiligt ?
- Welche Planungsinstrumente werden eingesetzt?
Gab es kooperative Planungs-/Entwicklungsverfahren?
- Wie hoch ist das Investitionsvolumen?
- Welche Leitbilder und Ziele standen im Vordergrund?

Interview Projektbezogen

Standort

- Wo liegt die Fläche?
- Wie gross ist die Fläche?
- Welche industrielle, gewerbliche, verkehrstechnische Nutzung wurde aufgegeben und welche Gründe gab es für die Standortaufgabe?
- Inwiefern ist der Standort nutzbar? Altlasten?
- Welche baurechtlichen Vorgaben gab es?
- Gibt es oder sind Nutzungskonflikte mit der angrenzenden Umgebung zu erwarten?

Projektentwicklung

- Welches Nutzungskonzept wird umgesetzt?
- Welche Nutzungsanteile werden angesetzt?
- Welche Akteure waren bei der Projektentwicklung beteiligt (Stadt/Investor/Eigentümer/Architekten/Bürger, etc.)?
- Welche Planungsinstrumente werden eingesetzt? (Wettbewerbe, Studien, Rahmenpläne, Erschließungspläne, Bebauungspläne, privatrechtl. Verträge, etc.)
- Gab es kooperative Planungs-/Entwicklungsverfahren? (PPP/ Bürgerbeteiligungen Moderierte Planungs-Szenarien; private Trägerschaften, etc.)
- Wie hoch ist das Investitionsvolumen? Privat/öffentl.?
- Wie ist der Realisierungsstand? Welcher Zeitraum wird dafür angesetzt?
- Welches stadtentwicklungspolitische Ziel steht im Vordergrund?
- Welche Ursachen und Ziele werden in Bezug auf das Planungsverfahren formuliert?
- Welche Leitbilder standen am Beginn der Planung und wie haben sie sich entwickelt? (Stadt der kurzen Wege, Nachhaltigkeit, Urbanität, Funktionsmischung, etc.)
- Welche Probleme sehen Sie speziell bei der Entwicklung von städtischen Brachflächen?
- Welches Rollenbild schreiben Sie in diesem Zusammenhang dem Stadtplaner und Architekten zu?
- Ist das klassische Planungsinstrumentarium ausreichend zur Entwicklung solcher Flächen? Ist eine handlungsorientierte Planung notwendig?
- Welche Aufgaben formulieren Sie für die Stadtplanung der Zukunft im Hinblick mittelfristiger Flächenpotentiale für den Stadtumbau?

8.2 Interviewliste

8.2 Interviewliste		2001/2002
Stadt/Institution	Gesprächspartner	Telefonverbindung
Wien, Architekt	Dipl.Ing. Kunze	0043-01-3205395
Wien; Stadt	Dipl.-Ing. Pfleger	0043-01-4000
	Dipl.-Ing. Pamer	0043-01-4000
	Dr. Arnold Klotz	0043-01-4000
Wien; BAI, Baumanagement	Dipl.-Ing.Helm	0043-01-33146520
Lin; Stadt	Dipl.-Ing.Schöndorfer	0043-732-7070
	Dipl.-Ing. Albrecht	0043-732-7070-3153
Steyr; Stadt	Ing. Grassnig	0043-7252-575-263
St. Pölten; Stadt	Dipl.-Ing. Debuk	0043-2742-333-00
Salzburg;Stadt	Dipl.-Ing. Doblhammer	0043-662-8072-2227
Klagenfurt; Stadt	Dipl.-Ing. Kraigher	0043-463-537-3310
Kapfenberg; Stadt	Dipl.-Ing. Christian Sabine	0043-862-22501-1300
Graz; Stadt	Dipl.-Ing. Rossmann	0043-316-872-4700
TU Innsbruck; Städtebau	Dipl.-Ing. Kleboth	0043-512-507-0
Innsbruck; Stadt	Dipl.-Ing.H.-P. Sailer	0043-512-5360
Bozen; Stadt; Urbanistik	Dr. Abram	0039-0471-997111
Wien; Städtebund Österreich	Dipl.-Ing. Leitner	0043-01-4000
Wien; BMWA	MR Dipl.-Ing. Zimmel	01-711-00-5444
Wien; Bundesbahnen	Dipl.-Ing. Schuster	01-93000-33105
Städtebund Schweiz	Dir. Dr. Geismann	0041-61-2678181
Zürich; Stadt	Heim/Pola	0041-1-2162941
S-Winterthur; Stadt	Haller	0041-52-2675151
Bern; Stadt	Staub; Sulzer; Störi	0041-31-3216869
Baden; Stadt	Dr. Wegmann	0041-56-2008291
Basel; Stadt	Marc Keller; Herr Ehram	0041-61-2679228
SBB Immobilien	Frau Siebert; Her Waltert	0041-512-228811
Thun; Stadt	Herr Knauer; Judd Thomas	0041-33-2258811
München; Stadt	Dipl.-Ing. Andres	0049-89-233-22055
	Frau Monika Weidner	0049-89-233-26089
MRG-München-Riem	Herr Kellerer	0049-89-9455000
TU München	Prof. Dipl.-Ing. Krau	0049-89-289-01
Deutscher Städtetag	Herr Dielen	0049-221-3771-298
Tübingen; Stadt	Söhlke	0049-7071-935111
Forum; Forschungsinstitut	Herr Hesse	0049-441-1980590
Hannover; Stadt	Frau Kulbe, Petzold	0049-511-168-44949/44474
Essen; Stadt	Herr Sterck	0049-221-88-61350
Ludwigshafen; Stadt	Herr Naumann	0049-621-5040
LEG Thüringen; Erfurt-Brühl	Herr Stark	0049-361-560-3277
Büro für Strukturentw.	Herr Lüthje	0049-6571-8051
DPI Domberger+Partner	Herr Schmerz	0049-89-2199500
LEG NRW - Landesentw. Ges.	Schönhorst	0049-211-4568329
Berlin; Bundesverband LEG	Frau Arld	0049-30-204-50440
Berlin; Stadt	Herr Grano	0049-30-4575-5873
	Frau Winteroll	0049-30-2588-3359
Berlin; FUNDUS-Gruppe	Herr Maschmaier	0049-030-49004-1236
Nordhorn; Stadt	Herr Milinsky	0049-5921-48529
Stuttgart; Stadt	Herr Bauer	0049-711-216-2699
DB-Immo	Frau Bertels	0049-711-210-3327
Frankfurt; Stadt	nicht nachvollziehbar	0049-69-212-34968
Freiburg; Stadt	Herr Fabian; Herr Veith	0049-761-201-4160
ExWost	Frau Becker; Herr Breuer	0049-228-401-2254

8.3 Vertiefendes Projektinterview

1. Bevölkerung

Wieviele Einwohner sind voraussichtlich auf dem Projekt angesiedelt?
Wieviele Arbeitsplätze werden voraussichtlich geschaffen?

2. Flächen

Wieviele ha sind als Bauflächen ausgewiesen?
Wieviele ha sind als Verkehrsflächen ausgewiesen?
Wie hoch ist die GFZ gesamt?
Wie hoch ist die GRZ gesamt?

3. Nutzungsverteilung

Wie gliedert sich die neue Nutzungsverteilung prozentuell auf?

..... % Wohnen
..... % Gewerbe/Industrie
..... % Dienstleistung/Handel
..... % Freizeit
..... % Verwaltung
..... % Kultur
..... % Bildung

4. Nutzungskörnung

..... Schwerpunkt innerhalb des Stadtteils, Quartiers
..... Schwerpunkt innerhalb des Blocks, Straßenabschnittes
..... Schwerpunkt innerhalb des Gebäudeteils, Geschosses

5. Eigentumsverhältnis

Eigentümer bei Projekt-Planungs-Beginn?
Wer ist/war der Projektentwickler?
Voraussichtliche Eigentumsverteilung nach Projekt-Realisierung?

..... % Alteigentümer
..... % Eigentümer bei Projekt-Planungs-Beginn?
..... % Private Neueigentümer
..... % Öffentliche Neueigentümer

6. Politik

Welche politische Verteilung im Stadt-/Gemeinderat war bei
Projektgeburt vorhanden?

..... % Sozialdemokratische Parteien
..... % Volksparteien
..... % Liberale Parteien
..... % Grüne Parteien

7. Altlasten

Welche Altlasten waren/sind bei der Entwicklung zu beseitigen?
Und wie hoch ist/war der Aufwand zu bewerten ?

..... Bauliche Altlasten
..... Chemische Altlasten
..... Altmieter
..... Vertragslasten
..... Image-Aufwertungsaufwendungen

8. Maßnahmenfinanzierung

Wie wurden die Maßnahmen finanziert?

..... Planung
..... Entwicklung
..... Projektsteuerung
..... Projektrealisierung

Wie hoch war/ist der Gesamt-Finanzierungsbedarf zu bewerten?

9. Planungsbeteiligung

Wurde für die Planung und Entwicklung des Gebietes eine erweiterte Planungsbeteiligung anderer Akteure angewandt? Und wie war diese zu bewerten?

..... Alteigentümer
..... Bürger/Anrainer
..... Entwicklungsgesellschaft
..... künftige Eigentümer
..... politische Interessensgruppen

Wurden bei der Planungsbeteiligung besondere Planungsverfahren angewandt und wie waren diese zu bewerten?

..... aktive Bürgerbeteiligungsszenarien
..... städtebauliche Rahmen/Konzeptplanungen
..... städtebauliche Verträge
..... interdisziplinäre Foren/Workshops
..... mediatorische Koordinationen

10. PPP

Für welche Leistungen wurden Public-Private-Partnerships angewandt und wie können diese bewertet werden?

..... Realisierung
..... Management
..... Finanzierung
..... andere

11. Leitbild

Welche Schwerpunkte innerhalb dem Leitbild der Urbanität wurden gesetzt?

Welcher ökonomische Schwerpunkt?
Welcher ökologische Schwerpunkt?
Welcher soziale Schwerpunkt?
Welcher städtebauliche Schwerpunkt?

12. Allgemeines

Sind Ihrer Meinung nach Konversionsaufgaben von Seiten der Stadtplanung aufwendiger als gewöhnliche Neubauprojekte auf der grünen Wiese?

Müssen flexiblere Planungsinstrumente angewandt werden?

Ist die Kooperation der beteiligten Akteure in verstärkter Masse notwendig?

Könnte durch Konversionsaufgaben in Ihrer Stadt mittelfristig der Siedlungsflächenbedarf gedeckt werden?

Ist Ihrer Meinung nach ein stadtübergreifender Erfahrungsaustausch über den Umgang mit Brachflächen fruchtbar und notwendig?

8.4 Interviewliste

8.4 Interviewliste				2002
Stadt	Projekt	Stadtplaner	Adresse	Kontakt
Essen	Berliner Platz	Dipl.-Ing. Ulrich Thole	Stadtverwaltung Amt für Stadtplanung Altenbergstrasse 14A D-45141 Essen	ulrich.thole@amt61.essen.de
Freiburg	Vauban	Dipl.-Ing. Thomas Fabian	Stadtverwaltung Amt für Stadtplanung Rathausplatz 2-4 D-79098 Freiburg	FabiaTh@stadt.freiburg.de
München	Zentrale Bahnhöfe	Dipl.-Ing. Monika Weidner	Landeshauptstadt München Amt für Stadtplanung Blumenstrasse 28b D-80331 München	monika.weidner@muenchen.de
München	München-Riem	Dipl.-Ing. Wilhelm	Landeshauptstadt München Amt für Stadtplanung Blumenstrasse 28b D-80331 München	Fax: 0049-89-233-24140
Tübingen	Tübinger Südstadt	Dipl.-Ing. Cord Soehlike	Stadtsanierungsamt Lorettoplatz 30 D-72070 Tübingen	cord.soehlike@tuebingen.de
Wien	KDAG	Dipl.-Ing. Volkmar Pamer	Magistrat der Stadt Wien Amt für Stadtentwicklung + Stadtplanung Rathausstrasse 14-16 D-1010 Wien	pav@m21abb.magwien.gv.at
Baden	Baden Nord	Dipl.-Ing. Gorko Wladimir	Stadt Baden Stadtentwicklungsplanung Rathausgasse 5 CH-5400 Baden	wladimir.gorko@baden.ag.ch
Zürich	Zürich West	Dipl.-Ing. Nica Pola	Stadt Zürich Amt für Stadtplanung Lindenhofstrasse 19 CH-8021 Zürich	nica.pola@hbd.stzh.ch

8.5 Lebenslauf

Claudius Dialer

- 10.01.1970 Geboren in Innsbruck als Sohn von Ursula und Jörg Dialer.
- 1976-1978 Besuch der Volksschule in Innsbruck, St. Nikolaus.
- 1978-1980 Besuch der Grundschule in Wuppertal-Elberfeld, BRD.
- 1980-1984 Besuch der Internatsschule Benediktinerstift Fiecht.
- 1984-1987 Besuch der Bundeshandelsschule Innsbruck.
- 1987-1990 Besuch der Abendschule der Bundeshandelsakademie für Berufstätige in Innsbruck. Reifeprüfung.
- 1990-1993 Architekturstudium an der TU Innsbruck. Werkstudent. Abschluss des 1. Studienabschnittes.
- 1992 Reisen in die UDSSR, China, Hongkong, USA, Spanien, Marokko. Praktikum bei Chan&Chan Ass. Architekten in HK.
- 1993 Aufnahme an die Akademie der Bildenden Künste Wien. Architekturstudium in der Meisterklasse Prof. Gustav Peichl. Werkstudent. Praktika bei div. Wiener Architekten.
- 1996 Auslandsstudium an der UNAM, Mexico City und Universidad Belen Guanajuato. Auswahl für ein Austauschstipendium des Bildungsministeriums und ein Forschungsstipendium der Akademie der Bildenden Künste, Wien.
- 1997 Diplomarbeit unter der Betreuung von Gastprof. Nasrine Seraji und Prof. Carl Pruscha, Institut für Planungsgrundlagen. Thema „Freiraumtheater Guanajuato“.
- 1997-2000 Mitarbeit bei Lauber+Wöhr und später bei Wolfram Wöhr Architekten in München.
- 2000 Inskription zur Dissertation an der TU Wien. Eintragung in die Bayrische Architektenkammer.
- 2000-2001 Absolvierung eines zweitätigen, freien Praktikums bei der Stadtplanung Innsbruck für 6 Monate. Doktoratstudium an der Technischen Universität Wien
- 2001 Studienreise in die USA und mehrere Länder in Europa. Mitarbeit bei Stadtplaner Duany-Plater-Zyberk, Miami. Publikation „Neue Bedingungen für die Gartenstadtidee. Planungsbedingungen, New Urbanism, Europa?“ Auswahl zum 1. Roland-Rainer-Forschungsförderungspreis der Stadt Wien.
- 2001-2004 Selbständiger Architekt in München und Innsbruck. Doktoratstudium an der Technischen Universität Wien

Innsbruck, März 2005