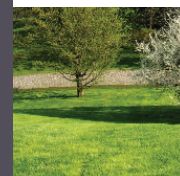
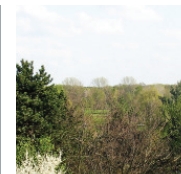
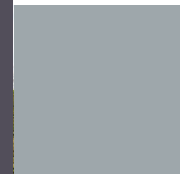
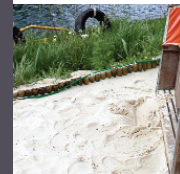
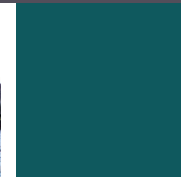
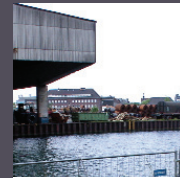


Flächenpost –

nachhaltiges Flächenmanagement in der Praxis

Nr. 10 | Juni 2009

***Im „Karren“ in die Zukunft:
Nutzungsalternativen für
Altindustriestandorte***



Im „Karren“ in die Zukunft: Nutzungsalternativen für Altindustriestandorte

Überdimensionale Silhouetten von Schachtanlagen und Industriegebäuden zeichnen sich am Nordrand des rheinischen Steinkohlenreviers ab. Aus den Schloten steigt kein Rauch mehr. Über 100 Jahre alt, in Spitzenzeiten bis zu eine Milliarde Euro Umsatz per anno, noch 3.500 Beschäftigte waren hier bis zum Schluss beschäftigt: Damit prägte der Bergwerkstandort Westerholt die Geschichte der Städte Gelsenkirchen und Herten. Seit dem 31. Dezember 2008 arbeitet in der Zeche kein Bergmann mehr. Ein bundespolitischer Beschluss aus dem Jahre 2002 läutete das Ende des Steinkohlenbergbaus an diesem Standort ein. Ende 2009 rollen die Bagger an.

Antworten finden mit einer Charrette

Professor Hans-Peter Noll, Vorsitzender des Eignerunternehmens, der RAG Montan Immobilien GmbH mit Sitz in Essen, packte die Zukunft an: „Ansätze, wie wir auf unserem über 33 Hektar großen Grundstück wieder Werte schöpfen können, fanden wir mit einer Charrette.“ An der Pariser École des Beaux Arts wurden im 19. Jahrhundert mit einer Charrette, französisch für Karren, die Abschlussarbeiten der Studenten eingesammelt. Chronisten berichten, dass diese noch auf dem Karren sitzend unter hohem Zeitdruck ihre Arbeiten fertig stellten. „Das steht auch sinnbildlich für unser modifiziertes Charrette-Verfahren. Dieses setzt professionelle Planer in einem Entwurfsworkshop und parallel dazu beteiligte Akteure und interessierte Öffentlichkeit

Der Förderturm Schacht 3 dominiert noch heute die Silhouette der Stadt Herten



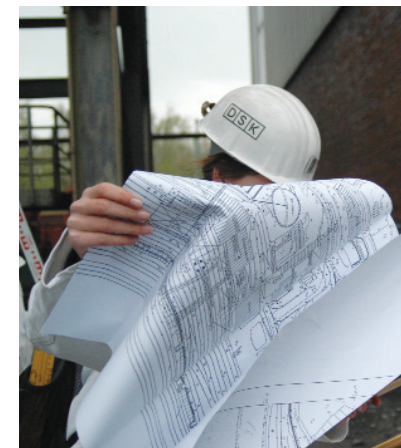
an einem Runden Tisch einem zeitlich begrenzten, intensiven Planungsprozess zur Lösung komplexer Aufgaben aus“, erläutert Rebekka Gessler, Wissenschaftlerin an der Technischen Universität München. „Wir wollten das Charrette-Verfahren einsetzen, damit Eigentümer, Stadtverwaltungen, Politik und Anwohner gemeinsam Altindustriestandorte mit den vorhandenen Gebäuden und ihrer Identität entwickeln können.“ Zu Testzwecken wurde im November 2007 eine solche Charrette innerhalb des REFINA-Forschungsprojekts „Altindustriestandorte“, unter der Ägide von Professor Peter Latz am Standort Westerholt durchgeführt.

Zahlreiche Experten eingebunden

Latz versammelte interdisziplinäre Partner aus Wissenschaft und Praxis, um das vorhandene Potenzial und den Kontext des Bergwerkstandorts Westerholt zu erkennen. Gessler: „Wir von der TU München waren neben der Projektleitung auch für die gesamte Ablaufplanung und die Auswertung der Charrette, kurz für die inhaltliche Betreuung, verantwortlich.“ Für die Themen Industrievegetation, bautechnisches Vorgehen, sozio-ökonomische Fragestellungen, Gebäudesubstanz und Altlasten wurden zahlreiche externe Wissenschaftler hinzugezogen. Kai Steffens von der Dürener Probiotec GmbH Consulting für Umwelt und Biotechnik hatte dabei eine Doppelrolle inne: „Ich war neutraler Experte für alle vier Designteams in Westerholt und habe Kostenschätzungen für die erforderliche Altlastensanierung entwickelt.“ Er wurde auch beim zweiten Fallbeispiel des REFINA-Projekts „Altindustriestandorte“ in den USA tätig.

Neue Perspektiven für die Städte

In Deutschland wurden die Städte Gelsenkirchen und Herten, auf deren Gemarkungen die Zeche liegt, in



Im Vorfeld der Charrette wurden umfangreiche Bauaufnahmen durchgeführt



Die Designteams bei der Arbeit

das Projekt eingebunden. „Da uns der interkommunale Aspekt des Projekts sehr wichtig war, stimmten wir Städte uns untereinander sehr eng ab“, betont Volker Lindner, Leiter des Geschäftsbereichs Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung und Bauwesen der Stadt Herten. Die Stadt verliert seit Jahren Einwohner und zählt aktuell rund 64.000. Lindner: „Deshalb gehen wir mit neuen Wohn- und Gewerbegebieten bevorzugt auf unsere ehemaligen Bergbaugrundstücke, um dort neue Perspektiven zu schaffen, und nicht ins Grüne.“ Die Städte benannten die aus ihrer Sicht wichtigsten Fachleute und Laien. Aus Vertretern der Kommunen, des Eigentümers, Fördergeber und Forschungsgruppe wurde ein Projektbeirat gegründet.

Stetiges überprüfen der Ideen

„Wir achteten während des Verfahrens auf die Arbeitsfähigkeit. An der Charrette nahmen bis zu 60 Personen teil“, beschreibt Gessler das große Interesse. Das örtliche Spezialwissen habe die lokalen Akteure während der fünftägigen Charrette zu echten Beratern gemacht. Das Team um Professor Latz modifizierte das Verfahren. Gessler: „Wir ließen auf der einen Seite den Runden Tisch mit den örtlichen Vertretern tagen. Parallel dazu arbeiteten die Designteams unter den Schwerpunkten ‚Klimahülle‘, ‚Öffentliche Räume‘, ‚Urbane Funktionen‘ und ‚Großräumige Verflechtung‘.“ Runder Tisch und Designteams wurden von den Fachexperten beraten. Diese funktionale Trennung ermöglichte es jeder Gruppe „nach ihren professionellen Methoden vorzugehen“, kommentiert Steffens. Drei Mal führte ein Moderator die Designteams und den Runden

Am 16 Quadratmeter großen Arbeitsmodell konnten Ideen schnell ausprobiert und überprüft werden



Tisch zusammen. Ein vorab angefertigtes 16 Quadratmeter großes räumliches Modell des Bergwerkstandorts half, die von den Fachleuten erarbeiteten Ideen zu verorten. Die Beteiligten konnten beispielsweise Gebäude schnell verschwinden und neue Grünflächen entstehen lassen. „Anschließend konnten die Laien sofort ihre Einwände und Anregungen mit den Fachleuten diskutieren“, stellt Gessler die Vorteile einer solchen geteilten und moderierten Charrette heraus.

Praktikable Lösungen werden umgesetzt

Noll, dessen Unternehmen im Ruhrgebiet 5.000 Hektar Zechenfläche betreut und seit 30 Jahren ehemalige Bergwerksstandorte entwickelt, ist angetan von den konkreten Lösungsvorschlägen, die am letzten Tag präsentiert wurden: „Ein wichtiges Ergebnis war, die Chancen der vorhandenen Gebäudestruktur beispielsweise für Gewerbe, Handwerk, Wohnen und als Schwerpunkt für Ausbildung und außerschulische Qualifizierung zu nutzen.“ Der Schacht 3 mit Wagenumlauf könnte für große Silvesterpartys oder Theateraufführungen zwischengenutzt werden. Der Unternehmer hebt hervor: „Wir können beanspruchen, nicht nur Auftraggeber, sondern am Verfahren aktiv Beteiligte gewesen zu sein.“ Dass er sich öffentlich unbequemen Fragen stellen musste, liegt für ihn im Prinzip der Sache. Er rät anderen Grundstückseigentümern, sich rechtzeitig selbst Gedanken über die eigenen Ziele zu machen und einen ausgewiesenen Experten für Nachnutzungen hinzuzuziehen. Noll: „Den einmal eingeschlagenen Weg kommt man schwer wieder zurück.“ Auch der anschließende Umsetzungsprozess stünde unter großer öffentlicher Beobachtung.

Aufbruch generieren

Noll kennt auch die Vorteile: „Trotz der ‚Niederlage‘ der politisch brisanten Zechenschließung erlebten wir im Charette-Verfahren gemeinsam einen neuen Aufbruch und besetzen den Ort positiv, indem wir ihn sofort wieder bespielen.“ Da sei der Kostenaufwand für eine Charrette gemessen an den Sanierungskosten der vorhandenen Gebäude oder den Investitionen in Büro- und Wohnungsneubauten sowie Straßen relativ klein. Er plädiert dafür, noch während des Zechenbetriebs zu beginnen. „Dann bietet eine partizipative und an die Ausgangssituation angepasste Charrette die Chance, Depressionsphasen im Ansatz abzumildern“, erkennt Gessler. „Schnelle Lösungen“ wie das vollständige Abräumen und Sanieren eines Geländes brächten selten den gewünschten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Erfolg.

Formelle Planungsverfahren wie Bebauungspläne ersetzt die Charrette hingegen nicht. Dafür „koppelt sie Kreativität und umsetzbare Ideen“, ist der Hertener Stadtentwickler Lindner angetan.

Mit Arealen nachhaltig umgehen

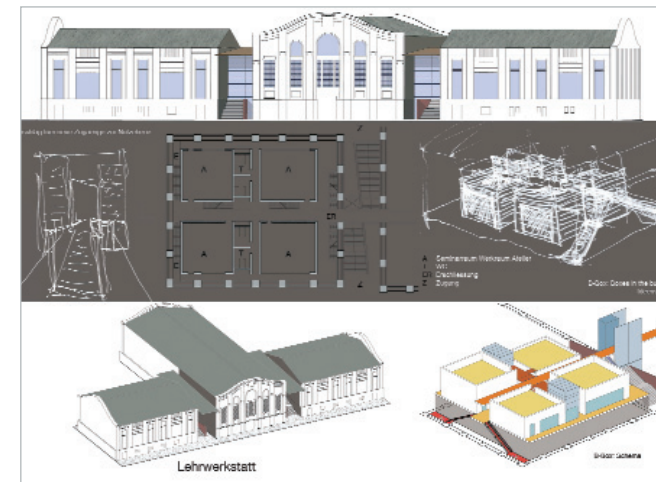
Lindner freut sich, dass der Standort beispielsweise mittels einer neuen Buslinie künftig mit den angrenzenden Stadtteilen eng verknüpft und mit Grünstrukturen und Verkehrsanbindungen für die Bevölkerung geöffnet werden könnte: „Für uns Städte war das Anlass, ein interkommunales Stadtteilprojekt zu starten.“ Gessler weiß, dass aufgrund des weltweiten Strukturwandels zahllose, enorm große Altindustriestandorte mit angrenzenden Stadtteilen und einer über Jahre gewachsenen Identität diese Chance bekommen könnten: „Dies könnte helfen, weniger Grüne Wiese am Stadtrand zu verbrauchen und das innere Stadtentwicklungspotenzial zu stärken.“ Außerdem ließen sich ehemalige Industriestandorte gegenüber gesichtslosen, neu geschaffenen Siedlungsbereichen besser vermarkten. Gessler will die Charrette weiter verbessern und erforschen, wie beispielsweise wichtige Beteiligte integriert, Denkmalschutzfragen differenziert behandelt und Zwischennutzungen noch stärker herausgearbeitet werden können. Kai Steffens sieht die Möglichkeit, das Charrette-Verfahren um eine Betrachtung fiskalischer Effekte zu erweitern: „Eine tatsächliche Nutzenberechnung für Steuereinnahmen, Arbeitsplätze und Kaufkraft wäre sinnvoll.“

Sylvester 2008 auf Zeche Westerholt – Initialzündung für die Öffnung des Areals (Ergebnis Designteam III)



Basis für „Marathonlauf“

„Dank der Erfahrungen beim Fallbeispiel Westerholt können wir die geteilte und moderierte Charrette auch bei Stadtentwicklungsprojekten und komplexen Planungsaufgaben im Bestand einsetzen“, zieht Rebekka Gessler Bilanz. In einem Leitfaden und im Internet werden die beiden Fallbeispiele Westerholt und Northwest Aluminum, ihre Bedingungen, ihr Ablauf und ihre Ergebnisse aufgearbeitet. Kai Steffens: „Jeder Euro, der in eine Charrette investiert wird, kommt fünffach wieder zurück.“ Hans-Peter Noll blickt in die Zukunft: „Ich habe eine wunderbare Basis für den Marathonlauf von Abriss und Zwischennutzungen über Altlastensanierung, Entwicklung, Investition und Vermarktung. Welche Flächen wir neuen Nutzungen zuführen werden, ist bereits Ende 2009 zu sehen.“



Nutzungen für alte Hallen: Platz für ein neues Ausbildungszentrum (Ergebnis Designteam I)

Kontakt und weitere Informationen:

Rebekka Gessler/Matthias Lampert

TUM – Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und industrielle Landschaft,
ehemals Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und Planung

E-Mail: gessler@wzw.tum.de/lampert@wzw.tum.de

www.wzw.tum.de/lap-forschungsgruppe/

www.refina-info.de

Impressum

Flächenpost – nachhaltiges Flächenmanagement in der Praxis erscheint im Rahmen des Förderschwerpunkts „Forschung für die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und ein nachhaltiges Flächenmanagement (REFINA)“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

www.refina-info.de

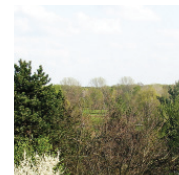
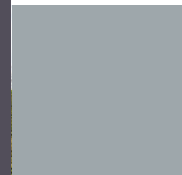
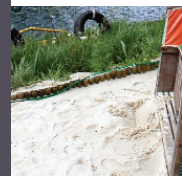
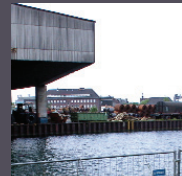
Herausgeber: Projektübergreifende Begleitung REFINA – Deutsches Institut für Urbanistik, Straße des 17. Juni 112, 10623 Berlin

Kontakt: Daniel Zwicker-Schwarm, zwicker-schwarm@difu.de

Autor: Björn Troll, BKR Aachen

Fotos: Wolf-Christian Strauss (Umschlag); Udo Schmidt, RAG 2007 (S.2); Forschungsgruppe (S.3 o.); Hertener Allgemeine Zeitung (S.3 u.); RAG (S.4); Designteam III (S.6); Designteam I (S.7)

Gestaltung: Elke Postler, design.ep@gmail.com



GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

