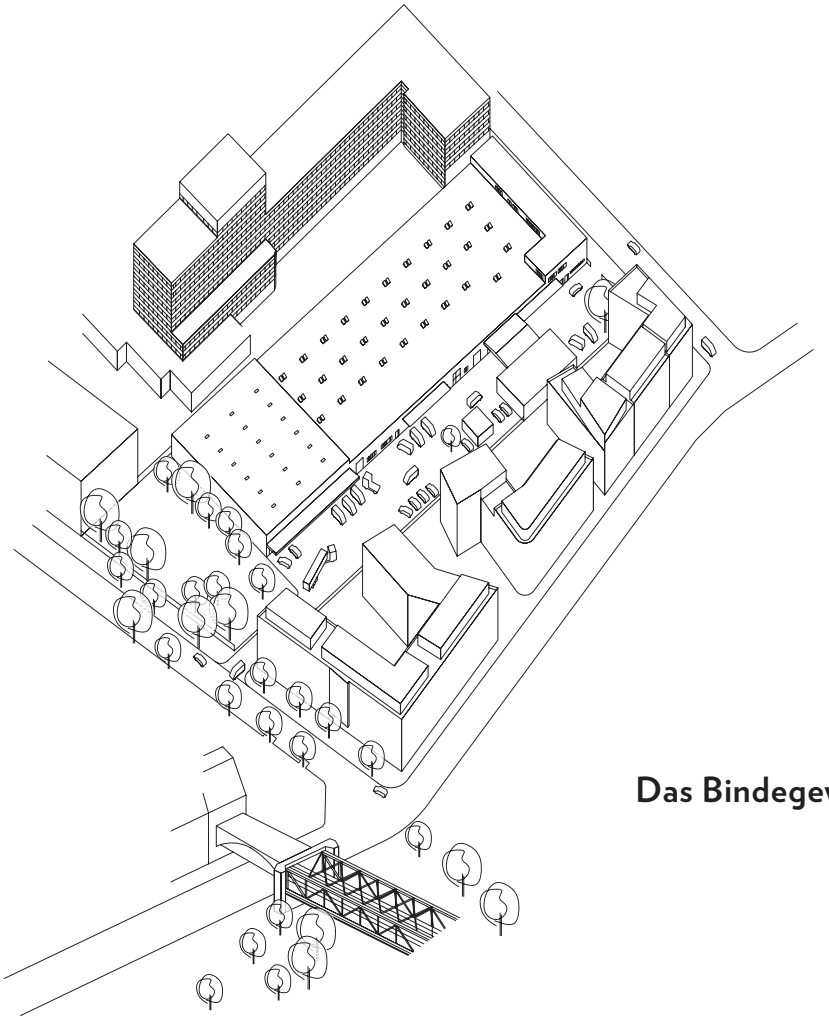
Städtische Rückseiten



Das Bindegewebe der Stadt

Janna Hohn

KIT Scientific Publishing

Janna Hohn

Städtische Rückseiten

Das Bindegewebe der Stadt

Städtische Rückseiten

Das Bindegewebe der Stadt

von
Janna Hohn

KIT Scientific Publishing

Städtische Rückseiten
Das Bindegewebe der Stadt

Zur Erlangung des akademischen Grades einer Doktor-Ingenieurin
von der KIT-Fakultät für Architektur des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT)
genehmigte Dissertation von

Dipl.-Ing. Janna Hohn

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Januar 2018
Gutachter: Prof. Markus Neppl, KIT Karlsruhe
Prof. Hilde Barz-Malfatti, Bauhaus Universität Weimar

Die vorliegende Arbeit wurde durch das Brigitte-Schlieben-Lange-Programm
des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst des Landes Baden-Württemberg
gefördert sowie mit dem Hermann-Billing-Preis 2019 ausgezeichnet.

Impressum

KIT Scientific Publishing

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark
of Karlsruhe Institute of Technology.
Reprint using the book cover is not allowed.

www.ksp.kit.edu

This document – excluding the cover, pictures and graphs – is licensed under a Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0): https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en

The cover page is licensed under a Creative Commons Attribution-No Derivatives 4.0 International License (CC BY-ND 4.0): https://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/deed.en

Print on Demand 2019 – Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier

ISBN 978-3-7315-0824-3
DOI 10.5445/KSP/1000084521

Vorwort

Jede Stadt muss sich heute intensiv mit ihrer räumlichen Weiterentwicklung beschäftigen. Die Konkurrenz um die „Fläche“ wird immer härter und verändert deutlich wahrnehmbar die städtischen Strukturen. Die scheinbar unausweichliche Notwendigkeit zur Innenentwicklung führt zu einem immer stärker spürbaren Verdrängungswettbewerb der vermeintlich „schwächeren“ Nutzungen.

Janna Hohn widmet sich diesem schwer greifbaren Phänomen. Es geht um ein neues Verständnis und eine entsprechende Wertschätzung der kleinmaßstäblichen Gewerbeentwicklung in sich stark verändernden urbanen Gefügen.

Durch die Einführung des Begriffes „Städtische Rückseiten“ wird dieses Thema in den Fokus gerückt, welches sich normalerweise in Gewerbeflächenstudien und schwer nachvollziehbaren Statistiken verbirgt. Die Verknüpfung mit der aktuellen Fachdiskussion um die „Produktive Stadt“ ist eine der wesentlichen Leistungen des vorliegenden Buches. Auch die hier vorgeschlagene „nutzergetragene Entwicklung“ ist in diesem Zusammenhang eine wenig bekannte Strategie.

Die Arbeit ist aber bewusst an der Schnittstelle zur Planungspraxis positioniert. Die oft fehlende Verknüpfung zwischen den administrativen und planenden Disziplinen führt oft zu Fehlentwicklungen und Missverständnissen. Das Buch Städtische Rückseiten könnte in diesem Zusammenhang die Grundlage für eine bessere Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure in der Gewerbeentwicklung, der Stadtplaner und der Stadtverwaltungen sein.

Prof. Markus Neppl
Fachgebiet Stadtquartiersplanung und Entwerfen
Fakultät für Architektur
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Dank

An dieser Stelle möchte ich mich sehr herzlich bei all denen bedanken, die mir geholfen haben, diese Arbeit auf den Weg, durch den Entstehungsprozess und nun auch zu Ende zu bringen. Mein erster Dank gilt meinen Betreuern Prof. Markus Neppl und Prof. Hilde Barz-Malfatti, die mich mit ihrem umfangreichen Wissen und ihrer Erfahrung in konstruktiven und inspirierenden Gesprächen auf dem gesamten Entstehungsweg dieser Arbeit begleitet haben.

Die vorliegende Forschungsarbeit ist im Rahmen des Internationalen Doktorandenkollegs Forschungslabor Raum (2013-2016) zum Rahmenthema ‚Urbane Transformationslandschaften' entstanden. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Professoren und Kollegen und Kolleginnen für den fachlichen und produktiven Austausch bedanken. Von besonderem Wert waren für mich die aufbauenden Gespräche mit Dr. Eva Ritter. Außerdem möchte ich mich beim Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg für die finanzielle Förderung meines Promotionsvorhabens im Rahmen des Brigitte-Schlieben-Lange Programms bedanken.

Ohne die Unterstützung meiner Familie wäre meine Promotion nicht möglich gewesen. Besonders möchte ich dabei meinen Eltern danken, die mich auf meinem Weg immer begleitet, bestärkt und gefördert haben. Für die Durchsicht und das Lektorat des Manuskriptes danke ich besonders meiner Mutter Christine Hohn und meinem Bruder Christopher Hohn.

Mein größter Dank geht an meinen Mann Josh, der mich mit allen Kräften unterstützt hat. Worte an dieser Stelle als Dank reichen dafür nicht aus.

Zu guter Letzt danke ich meinen beiden Kindern Milo und Emily, die mir neben der Arbeit an meiner Promotion gezeigt haben, dass es auch immer noch ein anderes Leben gibt.

Berlin, Januar 2019

Inhalt

1. Ausgangslage

1.1 Die Vision der Urbanen Mischung 3
1.2 Problemstellung 4
1.2.1 Die Nachverdichtung stößt an ihre Grenzen 4
1.2.2 Die Bedeutung von Arbeits- und Produktionsorten für die Stadt 6
1.2.3 Die drastische Abnahme der Gewerbeflächen in innerstädtischen Quartieren 8
1.3 Stand der Forschung 10
1.3.1 Akademische Forschung 10
1.3.2 Städtische Gewerbeflächenkonzepte und qualitative Untersuchungen 12
1.3.3 Strategische und räumliche Ansätze 15
1.3.4 Strategische Ansätze aus den USA 18
1.3.5 Zwischenfazit 20
1.4 Forschungslücke und Hypothese 21
1.5 Forschungsfragen 23
1.6 Weg und Ziel 24
1.6.1 Ziel der Arbeit 24
1.6.2 Aufbau der Arbeit 24
1.6.3 Adressaten 25
1.6.4 Thematische Abgrenzung 25

2. Annäherung an den Begriff der Städtischen Rückseiten

2.1 Einführung eines neuen Begriffes 31
2.1.1 Der Bedarf eines neuen Begriffes 31
2.1.2 Definition 32
2.1.3 Identifikation der Städtischen Rückseiten 34
2.2 Die räumliche Verortung der Städtischen Rückseiten 38

2.3 Die Verortung des Begriffes in Literatur und Praxis 41
2.4 Die Entstehungsgeschichte der Städtischen Rückseiten 42
2.4.1 Vormoderne Industrialisierung 42
2.4.2 Industrielle Urbanisierung 44
2.4.3 Deindustrialisierung 46
2.4.4 Reurbanisierung 48
2.5 Zwischenfazit 50

3. Untersuchung der Rückseiten anhand von Fallbeispielen

3.1 Methodische Herangehensweise 55
KX Fallbeispiel: King's Cross – London 57
KX.1 Verortung und Kontext 58
KX.2 Historische Entwicklung 60
KX.3 Der Transformationsprozess 66
KX.4 Thematische Betrachtung 68
KX.5 Vertiefungsgebiet Camley Street 81
KX.6 Zwischenfazit 94
AL Fallbeispiel: Altona – Hamburg 97
AL.1 Verortung und Kontext 98
AL.2 Historische Entwicklung 100
AL.3 Der Transformationsprozess 105
AL.4 Thematische Betrachtung 106
AL.5 Vertiefungsgebiet Stresemannstraße 119
AL.6 Zwischenfazit 132
GL Fallbeispiel: Gleisdreieck – Berlin 135
GL.1 Verortung und Kontext 136
GL.2 Historische Entwicklung 138
GL.3 Der Transformationsprozess 147
GL.4 Thematische Betrachtung 148
GL.5 Vertiefungsgebiet Lützowstraße 161
GL.6 Zwischenfazit 172
3.2 Quervergleiche und Auswertung 173
3.2.1 Die Vergleichbarkeit der Städtischen Rückseiten 174
3.2.2 Die Entwicklung der Städtischen Rückseiten 176
3.2.3 Die Auswirkungen des Transformationsprozesses 179

4. Lösungsansätze

4.1 Einleitung 187
4.2 Zukunftsszenarien 187
4.2.1 Szenario 1: Vollständige Umwidmung 191
4.2.2 Szenario 2: Komplette Sicherung 192
4.2.3 Szenario 3: Gesteuerte Verlagerung 194
4.2.4 Zwischenfazit 196
4.3 Räumliches Alternativszenario: Der Erhalt begrenzender Strukturen 197
4.4 Wirtschaftliches Alternativszenario: Die nutzergetragene Entwicklung 200
4.4.1 Gebrauchs- und Tauschwert von Grund und Boden 201
4.4.2 Profit- vs. nutzergetragene Projektentwicklung 202
4.5 Beispiele nutzergetragener Entwicklung 204
4.5.1 Beispiel 01: ExRotaprint, Berlin 211
4.5.2 Beispiel 02: Handwerkerhof Ottensen, Hamburg 219
4.5.3 Beispiel 03: Kolbenschmidt Areal, Hamburg 227
4.5.4 Beispiel 04: Camley Street CLT, London 235
4.6 Auswertung 242
4.6.1 Relevante Aspekte der nutzergetragenen Entwicklung 242
4.6.2 Ein Vergleich mit den Städtischen Rückseiten 244
4.6.3 Einbindung in die städtische Planungspraxis 245
4.6.4 Zugang zu Boden als Hürde 246
4.6.5 Nutzergetragene und profitorientierte Projektentwicklung 247
4.7 Die Rolle der Stadt bei der Sicherung der Städtischen Rückseiten 248

5. Fazit

5.1 Zusammenfassung 253
5.1.1 Die Verdrängung der produktiven Nutzungen 253
5.1.2 Einführung des Begriffes der Städtischen Rückseiten 255
5.1.3 Zusammenstellung der wichtigsten Erkenntnisse 256

5.2 Schlussfolgerung **258**
5.2.1 Integration der nutzergetragenen Projektentwicklung in die Planungspraxis 259
5.2.2 Gezielter Erhalt von räumlichen Barrieren in der Stadt 260
5.2.3 Planungsrechtliche Absicherung 260
5.3 Weiterer Forschungsbedarf **261**
5.3.1 Interdisziplinäre Untersuchung der nutzergetragenen Entwicklung 261
5.3.2 Einführung einer neuen Planungskategorie 261
5.3.3 Integration von produktiven Nutzungen in innerstädtische Masterpläne 262
5.3.4 Entwicklung von innovativen, mischgenutzten Typologien 262
5.3.5 Internationaler Vergleich der Städtischen Rückseiten 262

Nachspann

Durchgeführte Interviews 267
Abkürzungsverzeichnis 269
Literatur- und Quellenverzeichnis 271
Abbildungsverzeichnis 279

1

Ausgangslage

1.1 Die Vision der Urbanen Mischung

„Eine gemischte Stadt ist eine gute, weil soziale Stadt, eine nachhaltige, weil kompakte Stadt, eine lebenswerte, weil urbane Stadt…" (DIFU 2015: 13)

Nach einer langen Zeit der funktionalen Trennung hat sich die Einstellung der Städte gegenüber dem Thema der Nutzungsmischung geändert. Bereits in den 1960er Jahren hat die amerikanische Soziologin Jane Jacobs in ihrer Publikation „Tod und Leben großer amerikanischer Städte" (1961) darauf hingewiesen, dass eine kleinteilige Nutzungsmischung für die Diversität und Urbanität einer Stadt notwendig ist. Sie gehörte zu den ersten, die Mischung und Dichte als Ziel für die Stadtplanung formuliert haben. Heute wird die Mischung der verschiedenen Funktionen als erstrebenswert betrachtet und „ist […] ein zentrales, wenn nicht das zentrale Leitbild von Städtebau und Stadtplanung." (Rosskamm 2013: 2) Die Charta von Leipzig verankerte 2007 das Leitbild der nachhaltigen, europäischen Stadt durch eine eindeutige Forderung nach der Mischung von Wohnen, Arbeiten und weiteren Nutzungen im Stadtquartier in der Planung. Die Charta formuliert bis heute einen politischen Konsens zwischen den Interessenvertretern der europäischen Mitgliedsstaaten und stellt eine Grundlage für eine integrierte Stadtentwicklung dar (vgl. DIFU 2015:6). Mit dem Leitbild der gemischten Stadt wird eine lebendige und „funktionierende" Stadt versprochen, die Vorteile für die einzelnen Stadtbewohner und die Gesamtstadt bietet. Viele Städte streben nach urban gemischten Strukturen, da diese als sozial integrierend, nachhaltig und wirtschaftlich gesehen werden.

Die Urbane Mischung bewirkt das Entstehen und den Erhalt von lebendigen und urbanen Quartieren mit multifunktionalen Räumen. Mischgenutzte Quartiere verhindern die Segregation von Bewohnern[1] und Betrieben und stellen somit sicher, dass die Stadt ein Lebens- und Arbeitsort für alle Bevölkerungsschichten bleibt. In ökologischer Hinsicht kann durch eine kleinteilige Mischung eine Stadt der kurzen Wege entstehen. Die funktionale Vielfalt macht ressourcensparende Lebensstile möglich und trägt zur Nachhaltigkeit der Stadt bei. Gemischte Stadtquartiere gelten als Rückgrat einer nachhaltigen Stadtentwicklung und garantieren das Funktionieren der Stadt (vgl. Urbaner Metabolismus). Zudem können durch die Urbane Mischung im Quartier langfristige wirtschaftliche Strukturen erzeugt werden, die

[1] Zur besseren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit die männliche Form verwendet.

wegen ihrer robusten Struktur anpassungsfähig an soziale und wirtschaftliche Veränderungen sind. Es entsteht ein Nährboden für neue städtische Ökonomien, die eine Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten erzeugen. Für die Bewohner einer Stadt machen mischgenutzte Quartiere die Stadt lebenswerter, da die tägliche Nahversorgung sowie wohnungsnahe Arbeitsplätze gewährleistet werden.

Obwohl sich die Voraussetzungen für ein direktes Nebeneinander der Nutzungen verbessert haben, gestaltet sich die Umsetzung im Quartier als sehr schwierig. Viele Städte versuchen, mischgenutzte Quartiere zu entwickeln, jedoch nur die wenigsten sind am Ende wirklich gemischt. Es gibt kein allgemeingültiges Rezept für eine gelungene und nachhaltige Mischung, denn diese trägt eher den Charakter einer Utopie (DIFU 2015: 13).

1.2 Problemstellung

"Not all urban manufacturing is obsolete and, indeed, certain sectors continue to thrive because they serve particular urbanisation economies." (Curran 2007: 1428)

1.2.1 Die Nachverdichtung stößt an ihre Grenzen

Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts war in vielen europäischen Städten durch Bevölkerungsrückgang geprägt. Dies hatte zum einen mit dem einsetzenden Individualverkehr zu tun, zum anderen mit der zeitlich parallel stattfindenden Trennung der Funktionen und dem strukturellen Wandel. Betriebe und Bewohner ließen die Innenstädte zurück, um sich am Rande der Stadt (Urban Sprawl) niederzulassen. Dadurch entstanden großflächige, ungenutzte Gebiete in der Stadt, und der wirtschaftliche Entwicklungsdruck kam zum Erliegen. Dieser Trend führte dazu, dass die Wohnqualität der Innenstädte stark abnahm.

Erst in den späten 1990er Jahren konnte eine Kehrtwende dieses Trends vermerkt werden (siehe Abb. 1). Durch Programme wie „Towards an Urban Renaissance"[2] in London wollten die Stadtverwaltungen die Städte wieder gezielt als Wohnort at-

[2] Towards an Urban Renaissance wurde 2000 durch die Urban Task Force in London herausgegeben.

traktiv machen. Seit nun mehr als zehn Jahren ist dieser Trend zu einem Selbstläufer geworden. Die Menschen zieht es wieder in die Innenstädte. Die Zukunftsprognosen gehen von einem anhaltenden Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den großen europäischen Metropolen aus. In den letzten Jahren hat die Bedeutung der Städte, besonders die der Innenstädte, zugenommen. Es wird von Reurbanisierung, Renaissance der Stadt oder Aufwertung der Innenstadt gesprochen (siehe Brake/Herfert 2012). Dieser Trend ist stark mit den Folgen des Strukturwandels und der Globalisierung verbunden. Die Strategien der Städte, mit dem Wachstumsprozess umzugehen, folgen meist dem Konzept der Innenentwicklung. Dabei steht die Nachverdichtung der Innenstadt und nicht eine weitere Ausbreitung ins Umland im Vordergrund. Durch Flächenrecycling werden innerstädtische Brachen zu neuen Stadtquartieren.

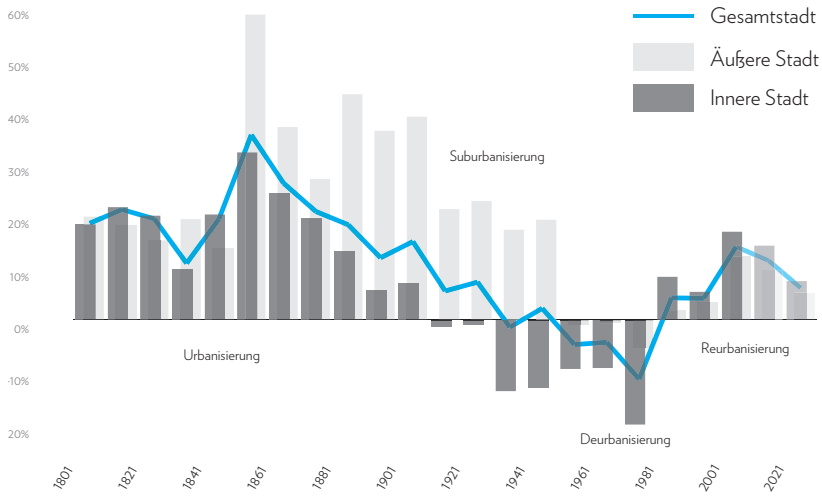


Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung London (Quelle: eigene Darstellung basierend auf Daten der GLA)

Auf vielen ehemaligen Bahnflächen, Hafenanlagen und Industriearealen sind nach einer Phase der Zwischennutzung bereits neue Stadtteile in zentraler Lage entstanden. Die Liste dieser neu entstandenen Stadtquartiere ist lang, es gibt sie in fast jeder Stadt und sie ähneln sich stark in Architektur, Atmosphäre und Nutzungsmischung. Bei dem Prozess des Auffüllens und Nachverdichtens handelt es sich um einen schnellen Prozess, der dazu führt, dass es in vielen Städten nur noch wenig weitere Flächenreserven gibt. Mark Brearly, Städtebauprofessor an der CASS University in London, beschreibt den Prozess des Lückenschließens in London als nahezu abgeschlossen und zitiert in der Stadtbauwelt: „Der bisherige Wachstumsmodus des Freiziehens und Wiederauffüllens, wie etwa bei

Canary Wharf oder King's Cross, ist zu Ende." (Stadtbauwelt 2012: 26) Nun liegt die nächste Herausforderung in der Nachverdichtung der bestehenden Stadt. Da es sich dabei jedoch meist um Gebiete handelt, die nicht brachliegen, sondern genutzt werden, ist dieser Prozess mit deutlich mehr Konflikten verbunden.

1.2.2 Die Bedeutung von Arbeits- und Produktionsorten für die Stadt

Aufgrund der Flächenknappheit werden nun Orte nachverdichtet, die sich noch in Betrieb befinden. Diese Orte haben oft eine geringe bauliche Dichte und Qualität, dafür aber eine große Funktionalität. Es sind die letzten innerstädtischen Orte, an denen lärmende und schmutzige Tätigkeiten ausgeübt werden können (siehe Abb. 2). An diesen Arbeitsorten sind kleine Werkstätten, Handwerksbetriebe, lokale Dienstleistungen, Logistik und Distribution, Ver- und Entsorgungseinrichtungen ansässig. In dieser Arbeit werden Arbeits- und Produktionsorte besonders als Werkstätten von produzierendem Kleingewerbe und Handwerksbetrieben definiert. Sie stehen in Abgrenzung zu großen Produktionsanlagen, der Kreativwirtschaft und anderen hochwertigen Dienstleistungen. An einigen Stellen in der Arbeit wird ‚produktive Nutzung' synonym mit diesem Verständnis von Arbeits- und Produktionsorten verwendet. Nutzungen, wie Kfz-Werkstätten, Schlossereien, städtische Reinigungsunternehmen, Polsterer, Modellbauer, Wäschereien oder Catering Betriebe (siehe Abb. 3), sind nicht Teil der neuen Masterpläne, aber trotzdem wichtig für das Funktionieren der Gesamtstadt.

Es ist eine verbreitete Annahme, dass Produktion und Industrie in den Städten bald nicht mehr benötigt werden (siehe London Plan 2011)[3]. Seit einiger Zeit jedoch plädieren Forscher aus Stadtplanung, Soziologie und Geographie für das Gegenteil (Ferm 2016; Curran 2007; Läpple 2016). Sie zeigen auf, dass das produzierende Gewerbe immer noch ein wichtiger Bestandteil der Stadt ist und in Zukunft eher anwachsen als schrumpfen wird, da die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung größer werden. Es gibt immer noch einen lebendigen und vielfältigen Industriesektor, der die Nischenmärkte in den Städten versorgt und gleichzeitig auch Arbeitsplätze für weniger ausgebildete Menschen bietet (Curran 2007). Es bestehen vielfältige Abhängigkeiten zwischen den Betrieben und der Stadt.

[3] Im London Plan (GLA 2011) wird prognostiziert, dass die Arbeitsplätze in den Bereichen der Produktion, Industrie, Versorgung, Transport und Logistik bis 2050 um 88 % abnehmen und somit keine bedeutende Rolle mehr für die Stadtentwicklung spielen werden.



Abb. 2:
Cedar Way Industrial Estate, London (Quelle: eigene Aufnahme)

Der Modellbauer baut so zum Beispiel die Modelle für die Architekten, die Wäscherei wäscht die Wäsche für Hotels und Restaurants, und der Fischhändler liefert täglich frischen Fisch an die Restaurants.

Die Betriebe, die sich heute noch in den innerstädtischen Lagen befinden, haben laut Curran (2007) einen wirtschaftlichen Vorteil aufgrund ihrer Lage. Alle anderen Unternehmen haben die Städte bereits lange hinter sich gelassen. Zurückgeblieben sind Unternehmen, die auf die städtische Lage angewiesen sind. Besonders das Handwerk und das Kleingewerbe sind generell stark auf die Kernstadt bezogen und wandern nur selten ins Umland ab (HWWI 2013: 8). Diese Betriebe versorgen die Bedürfnisse der innerstädtischen Bevölkerung und sind in ein Netzwerk aus Kunden, Zulieferern und Mitarbeitern eingebunden. Produktive, innerstädtische Nutzungen sind in wirtschaftlicher Hinsicht für die Gesamtstadt sehr wichtig. Doch besonders für die Stadtbewohner sind folgende Aspekte der zentralen Quartierslage von großer Bedeutung:

- Sicherstellung der quartiersbezogenen Versorgung von gewerblichen Leistungen
- Angebot von vielfältigen, wohnungsnahen Arbeitsplätzen auch für weniger ausgebildete Menschen
- Direkte Unterstützung der Dienstleistungsgesellschaft (Service-Manufacturing-Link)

- Sicherstellung der täglichen Ver- und Entsorgung auf kurzen Wegen.
- Identifizierung der Bewohner mit den Quartieren



Es werden nicht nur Wirtschaft und Bewohner durch das Gewerbe, die Produktion und die Versorgung unterstützt (Ferm 2016), sondern diese Funktionen tragen auch zur Diversität und Lebendigkeit der Städte bei.

Abb. 3: Motorrad Selbsthilfewerkstatt, Hamburg (Quelle: eigene Aufnahme)

1.2.3 Die drastische Abnahme der Gewerbeflächen in innerstädtischen Quartieren

Trotz ihrer wichtigen Bedeutung nehmen die produktiven Nutzungen besonders in den innerstädtischen, dichtbebauten Quartieren der europäischen Metropolen mit einer großen Geschwindigkeit ab. In London wurden seit 2011 mehr als 1300 ha industrielle Flächen anderen Nutzungen zugeführt (GLA 2016). Dies sind doppelt so viele wie durch den London Plan (GLA 2011) zur Umwidmung freigegeben wurden. In den innerstädtischen Bezirken Camden und Islington überstieg die Umwidmung die vorgesehenen Zahlen sogar um mehr als 400 %. In Berlin wurden im Zeitraum von 2010 bis 2014 ca. 50 gewerbliche Objekte, wie zum Beispiel Gewerbehöfe oder ehemalige Fabrikgebäude, zu Wohnungen umgenutzt (SenStadt 2014:25).

Lange wurde davon ausgegangen, dass dieser Veränderungsprozess ausschließlich mit dem Wandel von der Industriegesellschaft zur Dienstleistungsgesellschaft zu tun hat. Stadtforscher haben sich mit diesem Thema detaillierter beschäftigt und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Immobilienspekulation eine viel größere Auswirkung auf diesen Prozess hat als vorher angenommen. In New York konnte dieser Zusammenhang besonders anschaulich nachgewiesen werden (Ferm 2016). Die Stadtgeographin Winifred Curran beschreibt, dass der Verdrängungsprozess keine einfache Folge der Revitalisierung der Innenstadt ist, sondern ein aktiver Prozess, der von Investoren, Politikern und Eigentümern durchgeführt wird (Curran and Hanson, 2005; Zukin, 1989). Besonders seit den letzten Jahren verschwinden viele Gewerbeflächen durch Immobilienspekulation.

Mit Wohnen und Büroflächen lässt sich im Vergleich zu produktiven Nutzungen deutlich mehr verdienen, so dass diese von Investoren geplant und umgesetzt werden. In London beträgt das Verhältnis zwischen dem Bodenwert für Wohn- und Gewerbeflächen auf die Gesamtstadt bezogen 3,2 zu 1, in der Innenstadt steigt dieses Verhältnis jedoch an auf bis zu 7,6 zu 1 (GLA 2016: 121). Auch in den Hamburger Kerngebieten von Altona, Ottensen und Bahrenfeld betragen die Bodenpreise für Wohnobjekte das Zwei- bis Fünffache der Preise für Gewerbeflächen. (BA Altona 2014). Zusätzlich besteht eine große Nachfrage aus dem Kreativ- und Medienbereich und der gesamten Start-up-Branche nach Immobilien, die zuvor als Industrie- oder Logistikflächen genutzt wurden. Durch die Umnutzung in Lofts konnte besonders in Berlin ein Preisanstieg der Mieten für ehemalige, innerstädtische Fabriketagen auf bis zu 12 €/qm beobachtet werden, wobei die mehrheitliche Mietspanne für Gewerbeflächen zwischen 4,00 und 6,00 €/qm liegt (IHK 2016).

Trotz oder besonders wegen der Flächenumwandlung besteht eine starke Nachfrage an gewerblichen Liegenschaften. In ganz London beträgt die Leerstandquote in diesem Sektor 9,5 %; in den innerstädtischen Bereichen wie in Camden und Islington liegt diese Quote bei nur 1,6 % (GLA 2015: 107) und somit weit unter der Richtlinie von 8 %. Auch in Berlin besteht eine große Nachfrage an zentralen Arbeits- und Produktionsorten. 2014 konnten weniger als 1 % der gesamten Gewerbehofflächen der GSG zur Vermietung angeboten werden (BA Friedrichshain-Kreuzberg: 12).

1.3 Stand der Forschung

Bei der Verdrängung von gewerblichen und industriellen Flächen aus der Innenstadt handelt es sich um ein aktuelles Problem für die Städte, für das es bis jetzt wenig brauchbare oder nur unzureichende Steuerungselemente gibt. Die Untersuchung ausgewählter Stadtentwicklungskonzepte macht deutlich, dass Kleingewerbe und Handwerk nur eine untergeordnete Rolle für die zukünftige Stadtentwicklung spielen. Die Gewerbeflächenkonzepte bestätigen jedoch alle, dass es, besonders in den Innenstädten, einen zukünftigen Flächenengpass geben wird. Dort ist schon jetzt die Nachfrage an gewerblichen Flächen größer als das vorhandene Angebot. Programme der Handwerkskammern wie das Aktionsprogramm Handwerk in Berlin (2015) und der Masterplan Handwerk 2020 in Hamburg (2016), Initiativen von Gewerbetreibenden wie Just Space und Stadtforscher wie Ferm und Curran machen verstärkt auf diesen Missstand aufmerksam.

1.3.1 Akademische Forschung

Die „Produktive Stadt" hat in den letzten Jahren deutlich an Aufmerksamkeit gewonnen. Zahlreiche Konferenzen, Themenhefte von Fachmagazinen (Stadtbauwelt 2016) und die Architektur Biennale 2016 in Rotterdam befassten sich mit dem Thema. Die Ausschreibung des Europan 14 Wettbewerbs und der viel zitierte Guardian-Artikel „The City is eating itself" (Moore 2015) deuten auf ein stetig steigendes Interesse an dem Themenkomplex hin. Dabei wird sich vor allem mit der aktuellen Transformation der Industrieproduktion beschäftigt: mit urbanen Manufakturen, vernetzter Produktion, mit der Industrie 4.0. Die Technologiestiftung Berlin hat zum Beispiel 2016 eine Publikation mit dem Titel „Produktion in der Stadt. Berliner Mischung 2.0" veröffentlicht (Erbstößer 2016). Dabei erhalten „die traditionellen Gewerbe- und Handwerksberufe (...) im Hype um die Produktive Stadt bisher wenig Rückhalt." (Borret 2016)

Zum Thema der gewerblichen Verdrängung in innerstädtischen Quartieren europäischer Städte gibt es bisher nur wenig akademische Forschung. Meist werden die großen Industrie- und Gewerbeflächen am Rande der Stadt untersucht, aber selten die Gemengelagen im Zentrum der Städte. Das Experimentelle Wohnungs- und Städtebau Programm (ExWoSt) „Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten" (BBSR 2017) sucht seit 2014 anhand von neun Pilotpro-



Abb. 4:
London is eating itself. Ausstellung in London (Quelle: Mark Brearly)

jekten nach Lösungen, wie Gewerbestandorte nachhaltig weiterentwickelt werden können. Dabei liegt jedoch der Fokus nicht auf den Gemengelagen, sondern auf großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten. In Deutschland nimmt der Stadtplaner Dieter Läpple von der HCU Hamburg eine wichtige Rolle hinsichtlich des Themas der gewerblichen Verdrängung ein. Er beschäftigt sich besonders mit dem Thema der lokal verankerten Ökonomien, also den stadtaffinen Betrieben, die auf ihre Lage in der Innenstadt angewiesen sind. Außerdem beschreibt Dieter Läpple die Verbindung zwischen dem Dienstleistungs- und Industriesektor, dem sogenannten Service-Manufacturing-Link (Läpple 2016).

In London hat das Thema des gewerblichen Verdrängungsprozesses inzwischen mehr Aufmerksamkeit erfahren, da die Nutzungskonkurrenzen bereits besonders hoch sind. Die Stadtforscherin Jessica Ferm von der UCL London untersucht gezielt den Verlust von industriellen Flächen („Loss of industrial land") in London (Ferm 2016). Sie zeigt auf, wieviel Fläche bereits umgewidmet wurde, und weist darauf hin, wie wichtig gewerbliche Flächen für die Städte sind. Mark Brearly von der London Metropolitan University hat bereits an vielen europäischen Universitäten seinen Vortrag „A good city needs industry" (Brearly 2017) gehalten. Er warnt vor den weitreichenden Folgen, wenn die Bedeutung der innerstädtischen Produktion weiterhin missachtet wird (siehe Abb. 4). Mark Brearly arbeitet mit dem Brüsseler Stadtbaumeister Kristiaan Borret zusammen, der sich auch seit geraumer Zeit mit dem Thema beschäftigt (siehe Stadtbauwelt 2016). Auf der

Internationalen Architektur Biennale Rotterdam (IABR) 2016 zum Thema „Next Economy“ hat Kristiaan Borret im Rahmen des Architecture Workrooms ein Zukunftskonzept für produktive Nutzungen in Brüssel entworfen. Mit dem Titel „A good city needs industry“ fand im Herbst 2017 eine Ausstellung in Brüssel statt.

1.3.2 Städtische Gewerbeflächenkonzepte und qualitative Untersuchungen

Die Gewerbeflächenkonzepte der einzelnen Städte erhalten zunehmend Relevanz. Ihre Aktualität und ihre Erstellung sind Anzeichen für die Bedeutung der Gewerbeflächen in der zuständigen Verwaltung der Städte. Viele Gewerbeflächenkonzepte sind relativ alt und berücksichtigen den aktuellen Wachstumsschub nicht. Jedoch haben einige Städte bereits beschlossen, ihre Entwicklungskonzepte zu aktualisieren, um auf die momentane Situation reagieren zu können.

Die Gewerbeflächenkonzepte beziehen sich größtenteils auf die im Flächennutzungsplan als gewerblich oder industriell ausgeschriebenen Flächen (GE/GI Flächen) oder in London auf die Strategic Industrial Locations (SIL) oder die Locally Significant Industrial Sites (LSIS). Kleinteilige gewerbliche Nutzungen in Mischgebieten oder eingestreutes Gewerbe spielen darin jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Dabei sind es in den innerstädtischen Bereichen gerade diese Gebiete, in denen noch gewerbliche Nutzungen zu finden sind. Hinzu kommt, dass es nur in wenigen Städten, wie London oder Hamburg, gewerbliche Monitoringsysteme gibt, die die komplexe Veränderung von gewerblichen Nutzungen tatsächlich festhalten können. Dabei stellen wiederum die Gewerbeflächenkonzepte der einzelnen Bezirke einen entscheidenden Faktor dar. Diese können nämlich in Zusammenarbeit mit den anderen bezirklichen Fachbereichen die tatsächliche Veränderung der Bodennutzung feststellen. Die Berliner Handwerkskammer warnt, dass sich durch den Fokus auf Wohnungsneubau „zunehmend Nutzungskonflikte mit Betriebsstandorten außerhalb gewerblicher Bauflächen des Flächennutzungsplans“ (Handwerkskammer Berlin 2015) abzeichnen. In Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt setzte sich die Handwerkskammer Berlin für einen Abgleich der geplanten Wohnungsneubaustandorte des Wohnflächeninformationssystems (WoFis) mit dem Betriebsbestand ein.

In **München** gab es seit 2000 keinen neuen Gewerbeflächenplan mehr, doch Anfang 2017 wurde beschlossen, diesen Plan nun an die neuen Bedingungen anzupassen und zu aktualisieren. In einem 2017 veröffentlichten Bericht bestätigt die Stadt München, dass „sich das Angebot an Gewerbeflächen wegen Nutzungskonflikten, zunehmendem Umwandlungsdruck und standortbezogenen Unzulänglichkeiten seit 2000 stark verringert hat."(Landeshauptstadt München 2017)

Auch in **Berlin** wurde eine Aktualisierung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 zur Entschärfung von Nutzungskonflikten beschlossen (SenStadt 2017). Bereits 2015 gab es eine Überprüfung des Plans aufgrund des starken Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums in Berlin (SenStadt 2015). Der aktualisierte StEP Industrie und Gewerbe soll die planerischen Grundlagen schaffen, um den Anforderungen der wachsenden Stadt auch in Bezug auf gewerbliche Bauflächen gerecht zu werden. „Mit dem wirtschaftlichen Wachstum gehen zunehmende Flächenkonkurrenzen, Nutzungskonflikte und steigende Miet- und Bodenpreise im gewerblichen Bereich einher. Der StEP Industrie und Gewerbe soll strategische Ziele benennen, um diese Konflikte zu entschärfen" (SenStadt 2017). Bis Mitte 2018 soll der Plan durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft fertiggestellt sein. In Berlin sind die Bezirke jedoch noch nicht vom Senat verpflichtet, Gewerbeflächenkonzepte zu erstellen (Interview mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft[4]). Bis jetzt sind es vor allem die innerstädtischen Bezirke, wie Pankow (BA Pankow 2015) und Kreuzberg (BA Friedrichshain-Kreuzberg 2017), die ein Gewerbeflächenkonzept erstellt haben, da der Verdrängungsdruck hier am größten ist.

In **Hamburg** wurde sowohl der Masterplan Handwerk (2016) als auch der Masterplan Industrie (2014) von der Stadt Hamburg in Zusammenarbeit mit der Handwerkskammer Hamburg, der Handelskammer, dem Industrieverband und dem DGB erarbeitet. Diese Masterpläne sind weniger Gewerbeflächenkonzepte als Anstöße für den Umgang mit industriellen und gewerblichen Flächen in der Zukunft. Die einzelnen Hamburger Bezirke wurden 2012 dazu verpflichtet, Gewerbeflächenkonzepte zu erstellen. Alle Bezirke haben bereits ein erstes Konzept verfasst und sind dabei, diese Konzepte zu aktualisieren.

[4] Interview mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung – Referat IV A, durchgeführt am 20.04.2016 (Anwesend waren Kathrin Kanzler-Tullio – Referatsleiterin IV A, Norbert Alscher – StEP Industrie und Gewerbe und Corinna Huge – Zukunftsorte)

In **Wien** wurde 2017 von der Magistratsabteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18), dem Wiener Wirtschaftsförderfond und der Wirtschaftskammer Wien das Fachkonzept 'Produktive Stadt' als Teil des Stadtentwicklungsplans (STEP 2025) herausgegeben. Darin wurde beschlossen, dass auch in Zukunft mindestens 5 % der städtischen Flächen für Gewerbe genutzt werden sollen.

In **London** hat die Greater London Authority (GLA) in den letzten Jahren eine Aktualisierung des gegenwärtigen Flächenbestandes in der London Industrial Land Supply & Economy Study 2015 (GLA 2016) herausgegeben. Zusätzlich wurde die aktuelle Nachfrage an Gewerbeflächen in dem Bericht London Industrial Land Demand 2017 (GLA 2017) zusammengefasst. Durch diese aktuellen Planungsdokumente wird deutlich, wie akut die Lage in London bereits ist und mit welcher Geschwindigkeit die gewerblichen Flächen trotz steigender Nachfrage in den letzten Jahren abgenommen haben (GLA 2015). Die Erfassungen basieren größtenteils auf den Daten der Gewerbeflächenkonzepte der Bezirke. Diese erarbeiten regelmäßig aktualisierte Employment Land Studies (siehe Camden 2014; Islington 2016), die genau aufzeigen, wie viele Gewerbeflächen in den einzelnen Bezirken vorhanden sind und wie groß die Nachfrage nach diesen Flächen ist.

Durch die Untersuchung der städtischen Gewerbeflächenkonzepte wird deutlich, dass das Thema der gewerblichen Verdrängung in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich behandelt wird. Besonders die Aktualisierungsabsichten der Gewerbeflächenkonzepte verdeutlichen die Dringlichkeit des Themas. Am weitesten entwickelt sind die Konzepte in Städten wie London und Hamburg sowie in innerstädtischen Bezirken mit einem relativ großen Verdrängungsprozess. Dies wird daran deutlich, dass die einzelnen Bezirke bereits verpflichtet sind, Gewerbeflächenkonzepte zu erstellen, so dass ein gesamtstädtisches Monitoringsystem ermöglicht wird.

Neben den quantitativen Bestandsaufnahmen der Gewerbeflächenkonzepte auf dem Stadt- und Bezirksmaßstab gibt es bis jetzt nur wenige qualitative Studien, die sich mit den räumlichen und funktionalen Aspekten von Gewerbeflächen beschäftigen. Zu diesen Studien gehört der von der Londoner Stadtverwaltung beauftragte Park Royal Atlas (GLA 2014), der durch Kartierungen und Interviews das größte Industriegebiet Londons, den Park Royal, untersucht. Ein vergleichbares Projekt in Berlin ist die Standortanalyse des Gewerbegebietes Herzbergallee in Lichtenberg (BA Lichtenberg 2014). Dabei handelt es sich um ein relativ großes

Gewerbegebiet, welches nun auch als Modellvorhaben im Rahmen des ExWoSt Programms 'Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten' gefördert wird. In Antwerpen wurde durch die Studie Lab XX (2016) eine Untersuchung zur Produktiven Stadt erstellt, die die industriell geprägte Stadtstruktur des äußeren Rings betrachtet. Diese qualitativen Studien verdeutlichen die Vielfalt der gewerblichen Gebiete. In den meisten Fällen beziehen sich die Untersuchungen bis jetzt jedoch nur auf große Gewerbegebiete außerhalb des Stadtzentrums. Die kleinen eingestreuten, innerstädtischen Gebiete sind dabei noch nicht qualitativ untersucht worden. Hier setzt die vorliegende Forschung an.

1.3.3 Strategische und räumliche Ansätze

Neben den quantitativen Gewerbeflächenkonzepten und den qualitativen Studien gibt es strategische sowie räumliche Ansätze, wie Städte mit dem Problem der gewerblichen Verdrängung in der Praxis umgehen. Dabei wird deutlich, dass es zwar Instrumente wie das Münchner Gewerbehofmodel, die Londoner Affordable Workspace Policy oder die Flächennutzungsplanung in Deutschland gibt, diese jedoch zum Teil nicht mehr ausreichen, um eine große Mischung von unterschiedlichen Betrieben und Nutzungen in der Stadt zu erhalten.

Das Münchner Modell – Öffentliche Gewerbehofgesellschaft
Die Stadt München hat schon frühzeitig durch die Entwicklung von Gewerbehöfen auf das Problem der Verdrängung reagiert. Dazu wurde bereits 1981 das landeseigene Unternehmen Münchner Gewerbehöfe durch die Stadt München, die Industrie- und Handelskammer und die Handwerkskammer gegründet. Dieser öffentliche Anbieter von gewerblichen Flächen kümmert sich ausschließlich um die Entwicklung, Vermietung und Vermarktung von Gewerbehöfen. Die geringe Verfügbarkeit von gewerblichen Flächen führte bereits zu diesem Zeitpunkt zu Verdrängungsprozessen. Ein 1993 verabschiedetes Gewerbehofkonzept (MGH 2011) zielte auf die Sicherung innerstädtischer Gewerbeflächen durch eine verdichtete Bauweise. Das „Münchner Modell" war und ist sehr erfolgreich und diente bereits mehrmals als Vorbild für andere Städte. Bisher wurden sechs Gewerbehöfe entwickelt und ein weiterer befindet sich momentan im Bau. Die Nachfrage an den Gewerbeflächen ist groß. Zu den Mietern gehören kleine und mittlere Unternehmen, Handwerks- und Produktionsbetriebe, Die Finanzierung geschieht zum einen über die Mieteinnahmen und zum anderen über die 'Sozialgerechte

Bodenordnung'[5]. Dabei werden Investoren, die von einer Umwidmung industrieller Flächen profitieren, gezwungen, sich finanziell am Aufbau von Gewerbehöfen zu beteiligen. Die Mieten lagen 2015 mit 6,80-9,80 €/qm über dem Münchener Durchschnitt für Gewerbemieten von 6,75 €/qm (Statistica 2015). Aufgrund der Flächenknappheit in der Innenstadt ist es ungewiss, ob auch weiterhin Gewerbehöfe im Stadtzentrum entstehen können. Die früheren Gewerbehöfe befinden sich noch in der Münchener Innenstadt, die neueren Projekte liegen aber, wie der Gewerbehof München-Riem auf den Flächen des ehemaligen Flughafens, weiter außerhalb. Daher gilt es zu beobachten, ob das Gewerbehofprogramm zu einem organisierten Instrument der Auslagerung innerstädtischen Gewerbes wird.

Die Londoner Affordable Workspace Policy

In England gibt es kein vergleichbares System zum Flächennutzungsplan, jedoch enthält der London Plan (GLA 2011) unterschiedliche Kategorien zum Schutz gewerblicher Flächen, wie die Strategic Industrial Locations oder die Locally Significant Industrial Sites. In London befinden sich über 50 % der gewerblichen Nutzungen auf ungesicherten Flächen. Mit den ansteigenden Immobilienpreisen und dem Druck durch Wohnungsbau und mischgenutzte Projekte auf gewerbliche Nutzungen hat die Londoner Stadtverwaltung Anfang der 2000er Jahre, in Anlehnung an die Strategien des sozialen Wohnungsbaus in England, die 'Affordable Workspace Policies' eingeführt. Investoren, die von der Umwidmung ehemals industriell- oder gewerblich genutzter Flächen in mischgenutzte Quartiere profitiert haben, müssen nach diesem Gesetz einen bestimmten Anteil an gewerblichen Flächen im Neubauprojekt integrieren. Das Planungsgesetz hatte Erfolg, jedoch nur für Künstler und kleine Kreativunternehmen und nicht für ertragsschwächere Produktionsunternehmen. Aufgrund der direkten Nähe zum Wohnen und dem Wunsch des Investors, „image-störende" Funktionen auszuschließen, wurden die Gewerbeeinheiten so entworfen, dass sie für produzierendes Kleingewerbe oder Handwerksbetriebe nicht geeignet sind. Die kreativen Nutzungen steigern gleichzeitig den Verkaufswert des Projektes und üben einen Gentrifizierungsruck auf die angrenzenden Bestandsgebiete aus. Im Mittelpunkt der Strategien des britischen Planungssystems stehen gegenwärtig hochprofitable Wohnungsbauprojekte und

[5] Die Sozialgerechte Bodenordnung wurde 1993 von der Stadt München eingeführt. Das Planungsgesetzt stellt sicher, dass Investoren, die von einem Anstieg des Bodenwerts durch Umnutzung profitieren, sich finanziell an den Kosten für den öffentlichen Raum, sozialen Wohnungsbau oder kostengünstigen Arbeitsraum beteiligen.

nicht die Erhaltung von produzierendem Kleingewerbe und Handwerksbetrieben im innerstädtischen Raum.

Der Flächennutzungsplan und Bebauungsplanung

In Deutschland werden gewerbliche und industrielle Flächen nach dem Baugesetzbuch durch den Flächennutzungsplan ausgewiesen. Durch die Flächennutzungsplanung werden die unterschiedlichen Nutzungskategorien auf dem gesamtstädtischen Maßstab verbindlich festgelegt. Um die genaueren Nutzungen auf dem Grundstücksmaßstab zu bestimmen, wird ein Bebauungsplan (B-Plan) eingesetzt. Der Flächennutzungsplan bezieht sich nur auf Flächen, die größer als 3 ha sind, was bedeutet, dass kleinere industrielle Flächen und Randbereiche relativ schnell umgewidmet werden können. Außerdem umfassen die gewerblichen und industriellen Flächen eine sehr große Nutzungsvielfalt. Die Umwidmung dieser Flächen in Wohnraum wird zwar ausgeschlossen, jedoch ist es schwierig zu verhindern, dass ertragsschwächere Funktionen durch höherwertigeres Gewerbe ersetzt werden. Außerdem ist das Planungsinstrument abhängig von politischen Kräfteverhältnissen, wobei sich momentan zum Beispiel der steigende Bedarf an Wohnraum politisch durchsetzt. Durch das Erstellen von B-Plänen können bestimmte Nutzungen, wie Hotelgewerbe oder großflächiger Einzelhandel, ausgeschlossen werden, doch ist es trotzdem schwierig, kleinteilige Nutzungen besonders in Mischgebieten zu sichern. Die Aufstellung eines B-Plans ist aufgrund der hochgradigen Detaillierung für die Stadtverwaltungen sehr kostspielig und zeitaufwendig. Dies führt dazu, dass nur bestimmte Gebiete der städtischen Fläche Bebauungspläne aufweisen. Oft fehlt es den Städten an Ressourcen, um mehr Bebauungspläne aufzustellen.

Einführung des „Urbanen Gebietes“

Das starke Bevölkerungswachstum der Städte und der damit verbundene Bedarf an neuen Wohnungen waren der Auslöser für die Schaffung der neuen Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Die Ergänzung soll vor allem einen höheren Wohnanteil in gemischten Gebieten erlauben und zugleich die zulässige bauliche Dichte erhöhen (vgl. Walter 2016). Jedoch verspricht man sich durch die Einführung nicht nur positive Effekte. Je näher das Wohnen an die gewerblichen Nutzungen herankommt, desto mehr sind diese von einer Verdrängung bedroht.

Räumliche Ansätze

Neben den strategischen Ansätzen gibt es wenige Masterplanprojekte, die bewusst Arbeits- und Produktionsstätten mit in die Planung integrieren. Eines der ersten Projekte, das die neue Gebietskategorie „Urbanes Gebiet" anwendet, ist das Projekt Werksviertel[6] in München. Auf den Flächen des ehemaligen Ostbahnhofs soll ein mischgenutztes Quartier entstehen. Weitere Projekte sind die sogenannte Werkstadt[7] in Zürich auf ehemaligen Bahnflächen oder das großmaßstäblichere Projekt Stromaufwärts an Elbe und Bille[8] in Hamburg. Letzteres behandelt die Transformation des gewerblich geprägten Hamburger Ostens und beinhaltet das Leuchtturmprojekt des Huckepackbahnhofs als verdichteten Ort für gestapeltes Gewerbe (FHH 2015). Gegenwärtig gibt es nur wenige Projekte, die sich konkret mit der Integration von Kleingewerbe und Handwerk beschäftigen. Des Weiteren stellt es sich oft als schwierig heraus, kostengünstige Mieten im Neubau sicherzustellen, um dadurch eine große Bandbreite gewerblicher Nutzungen aufnehmen zu können. Hier liegt eine Herausforderung für die Umsetzung zukünftiger Projekte.

1.3.4 Strategische Ansätze aus den USA

In den wachsenden amerikanischen Städten, wie New York, San Francisco oder Boston, wurden schon seit Anfang der 2000er Jahre gewerbliche Verdrängungstendenzen festgestellt (vgl. Curran 2007). Seitdem hat sich die US-amerikanische Geographin Winifred Curran mit dem Thema der Industrial Gentrification in New York auseinandergesetzt. Sie ist unter anderem zu dem Ergebnis gekommen, dass die Abnahme der gewerblichen Flächen hauptsächlich auf die Immobilienspekulation zurückzuführen ist und nicht mehr auf die Deindustrialisierung. In den US-amerikanischen Metropolen befindet sich der gewerbliche Verdrängungsprozess inzwischen in einem fortgeschrittenen Stadium. Dies hat dazu geführt, dass Städte in den USA bereits mehr brauchbare Lösungsansätze als die europäischen Städte entwickeln konnten. Besonders San Francisco ist mit der Einführung der sogenannten Production, Distribution and Repair Districts (PDR Districts) sehr erfolgreich dabei, neue Flächen für die Produktion zu sichern und vorhandene

[6] http://www.werksviertel.de/de/
[7] https://werkstadt-zuerich.ch
[8] http://www.hamburg.de/stromaufwaerts/

zu schützen. Diese Begriffseinführung kommt den Arbeits- und Produktionsorten dieser Arbeit sehr nahe.

Die PDR Districts wurden 2008 durch die Stadtverwaltung San Francisco initiiert (SF Planning Department 2014). Durch die Einführung dieser Flächenkategorie, die Büronutzungen, Einzelhandel und Hotels explizit ausschließt, konnten gewerblich und industriell geprägte Gebiete in innerstädtischen Lagen vor Verdrängung geschützt werden. Außerdem konnten sich neue produktive Unternehmen niederlassen, so dass die Anzahl der Beschäftigten im produktiven Gewerbe zum ersten Mal seit 40 Jahren wieder angestiegen ist. Jedoch funktioniert dieses System nur, so lange wie ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Da es keine festgelegten Mietpreise gibt, führt ein Anstieg der Mieten zum Ausschluss bestimmter Nutzungen. Seit 2014 müssen sich beim Neubau von höherwertigeren Gewerbeeinheiten die Investoren an den Kosten für die PDR Nutzungen beteiligen, wodurch die Stadt ein Gegenfinanzierungsmodell schaffen konnte. Bei der genaueren Untersuchung der strategischen Ansätze wird deutlich, dass die Einführung der PDR Districts für größere und neu hinzugekommene Gewerbebetriebe sinnvoll ist, aber für eine Sicherung der bestehenden, ertragsschwächeren Nutzungen oft nicht ausreicht. Um kostengünstigen Arbeitsraum zu schaffen und San Franciscos gewerblichen Sektor zu stärken, hat sich die gemeinnützige Organisation ‚Place Made' gegründet. Die Stadt unterstützt diese Organisation, indem sie ihr gewerbliche Grundstücke zum Verkehrswert zur Verfügung stellt.

In New York gibt es ähnliche Strategien, aber wie der Bericht des New Yorker Pratt Centers[9] ‚Creating an innovative mix – what we can learn from San Francisco' aus dem Jahr 2016 zeigt, dienen die Ansätze von San Francisco als Vorbild (Pratt Center 2016a). In den letzten Jahren hat sich das Pratt Center in mehreren Berichten dem Verdrängungsprozess der gewerblichen Flächen, besonders in New York, aber auch in San Francisco gewidmet. So hat das Pratt Insitute in den letzten Jahren mehrere Berichte herausgegeben, wie z. B. ‚What makes the city run – preserving space for critical economic activities' (Pratt Center 2016b) oder ‚Under the Hood: A look into New York's Auto repair industry' (Pratt Center 2017), die sich alle mit dem Transformationsprozess des innerstädtischen Ge-

[9] Das Pratt Center ist ein Planungs- und Forschungsinstitut in New York, welches in direktem Zusammenhang mit dem Studiengang „Sustainable Planning and Development" des Pratt Institutes steht. Zu den Grundsätzen des Pratt Centers gehören Soziale Gerechtigkeit, Nachhaltigkeit, lokales Wissen und vielfältige Wirtschaft.

werbes beschäftigen. Außerdem war das Pratt Center zusammen mit SFMade[10], Mitbegründer der Urban Manufacturing Alliance (UMA). Dies ist ein nationales Netzwerk von kleinen Betrieben, Industrieverbänden, Stadtverwaltungen und Experten, die zusammen an dem Wachstum städtischer Produktion arbeiten. Durch die Gründung der Urban Manufacturing Alliance sollen nachhaltige und lokale Ökonomien gefördert werden. Urban Manufacturing steht in einem direkten Zusammenhang mit der Maker Bewegung, die momentan in vielen nordamerikanischen, aber auch europäischen Städten zu beobachten ist und die Produktion zurück in die Hände aller geben will.

1.3.5 Zwischenfazit

Obwohl das Thema der Produktiven Stadt in der letzten Zeit sehr an Aufmerksamkeit gewonnen hat, liegt der Fokus der Betrachtung eher auf den neuen, im Trend liegenden Manufakturen als auf den eingesessenen Handwerks- und Produktionsbetrieben im Quartier. Der Verdrängungsprozess der Gewerbeflächen, der sich momentan in den Innenstädten der erfolgreichen, europäischen Metropolen abzeichnet, spiegelt sich noch nicht in der akademischen Forschung wider. Dies hat damit zu tun, dass es sich zum einen um einen relativ neuen Prozess handelt und dass zum anderen der Forschungsschwerpunkt meist auf den großen Gewerbe- und Industriegebieten an den Rändern der Stadt liegt.

Diese Tendenz lässt sich auch von den Gewerbeflächenkonzepten der einzelnen Städte ablesen. Oftmals befinden sich diese noch auf einem alten Stand, sodass die aktuellen Veränderungen nicht mitberücksichtigt werden konnten. Des Weiteren fehlt es vielen Städten an gewerblichen Monitoringsystemen, um die genaue Flächenkulisse zu ermitteln. Dazu ist es notwendig, dass die einzelnen Bezirke Angebot und Nachfrage in bezirklichen Gewerbeflächen zusammenfassen. Dabei ist es sehr schwierig, die Betriebe in Mischgebieten und Gemengelagen zu erfassen, welche dem größten Druck ausgesetzt sind und am wenigsten geschützt werden können. Handlungsbedarf in der Forschung und in der städtischen Herangehensweise besteht vor allem bei Kleingewerbe und Handwerk, welche auf innerstädtische Lagen – meist in Mischgebieten – angewiesen sind.

[10] SFMade hat sich 2010 aus der Maker Bewegung in San Francisco gegründet.

Für den Umgang mit der Verdrängung gewerblicher Flächen gibt es bis jetzt noch keine ausreichenden Strategien. Dies basiert zum einen auf der großen Nachfrage nach neuem Wohnraum und zum anderen auf der unterschätzten Relevanz des Kleingewerbes und Handwerks für die Innenstadt. Es gibt einerseits Strategien zur Sicherung des großflächigen Gewerbes, wie die Flächennutzungsplanung, und andererseits Strategien zur Bereitstellung neuer gewerblicher Fläche in der Innenstadt, wie dem Münchener Gewerbehofmodell. Bei diesem Modell wird erkennbar werden, ob es dem Nachverdichtungsdruck der Innenstadt standhalten kann. Jedoch sind diese Strategien meist nicht ausreichend. Die räumlichen Herangehensweisen in Form von städtebaulichen Projekten, die explizit das Wohnen und Arbeiten mischen, befinden sich meist noch in Planung. Auch dort wird sich zeigen, ob sich die geplante Nutzungsmischung umsetzen lässt und wie sie sich in Zukunft verändern wird.

Da der Prozess in amerikanischen Städten schon weiter fortgeschritten ist, gibt es dort bereits intensivere Forschung zum Thema. Besonders durch den Zusammenschluss der Urban Manufacturing Alliance hat das Thema der Produktion in der Stadt an Präsenz gewonnen. Aber auch die Schaffung der PDR Districts und die Gründung des gemeinnützigen Anbieters von gewerblichem Arbeitsraum sind brauchbare Ansätze. Europäische Städte müssen sich zur Erarbeitung neuer Lösungsansätze vermehrt mit den Erfolgen und Problemen der Strategien US-amerikanischer Städte auseinandersetzen.

1.4 Forschungslücke und Hypothese

Aus dem Stand der Forschung lässt sich die Forschungslücke weiter eingrenzen. Da sich die meisten Stadtentwicklungs- und Gewerbeflächenkonzepte mit den großen Gewerbe- und Produktionsbetrieben beschäftigen, soll das produzierende Kleingewerbe und Handwerk Fokus dieser Arbeit sein. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Betrachtung der zentralen Standorte in der Innenstadt, denn hier wird der Verdrängungsdruck in Zukunft am stärksten sein. Besonders die innerstädtischen Gemengelagen werden vertieft untersucht, um bessere Möglichkeiten zur Sicherung und Qualifizierung des bestehenden Gewerbes zu entwickeln. Dafür ist besonders eine qualitative Untersuchung der sogenannten „Städtischen Rückseiten“ (siehe Kapitel 2) notwendig, um genauer zu verstehen, welche Nutzer

sich dort befinden, wie sie in ihr lokales Netzwerk eingebunden sind und welchen Beitrag sie für ihr Quartier leisten. Diese Arbeit baut auf vorhandener Forschung auf und stellt einen Beitrag für die zukünftige Gestalt der europäischen Stadt dar.

These 1: Die Verdrängung der lokalen Produktion und des Handwerks aus der Innenstadt hat für die Gesamtstadt schwerwiegende soziale, ökonomische und ökologische Folgen.

These 2: Der räumliche und funktionale Verdrängungsprozess des innerstädtischen Gewerbes kann durch die herkömmlichen Planungsinstrumente der Stadtverwaltung nicht aufgehalten werden.

These 3: Zur langfristigen Sicherstellung nutzerspezifischen und kostengünstigen Arbeitsraums bedarf es neben den konventionellen Entwicklungsmodellen der Investoren alternative Verfahrensansätze.

These 1

Im Moment findet die Verdrängung der produktiven Nutzungen aus der Innenstadt zwar nur an einzelnen Standorten, jedoch in einem schnellen Tempo statt. Geht ein einzelner Standort verloren, hat dies noch keine starken Auswirkungen auf die Gesamtstadt. Verschwinden jedoch mehrere oder sogar alle Standorte gleichzeitig, kann dieser Prozess zu schwerwiegenden sozialen, ökonomischen und ökologischen Problemen führen. Da es nur selten Alternativstandorte in der Innenstadt gibt, bedeutet dies für die Unternehmen, entweder an den Stadtrand zu ziehen oder sogar ihren Betrieb zu schließen. Dieser Prozess ist mit direkten Auswirkungen für das Quartier und seine Bewohner verbunden, durch längere Anfahrtswege, die Kfz-Nutzung für Transporte und einen höheren Zeitaufwand. Was passiert, wenn es keine geeigneten Standorte mehr für Kleingewerbe und Handwerksbetriebe in der Innenstadt gibt?

These 2

Noch gibt es keine tragfähigen Lösungen, die den Verdrängungsprozess aufhalten können. Mit den planungsrechtlichen Instrumenten ist es nur selten möglich, bei einer Aufwertung und einer damit verbundenen Preissteigerung bestehende Betriebe an einem Standort halten zu können. Warum reichen die herkömmlichen Planungsinstrumente zu einer Sicherung des Gewerbes in der Stadt nicht aus?

These 3
Stadtproduktion wird im Moment vor allem durch Investoren und Entwickler betrieben. Die konventionellen Modelle stehen in direktem Zusammenhang mit der Immobilienspekulation. Dabei steht der Gewinn an erster Stelle und nicht der Nutzer. Der Nutzer kommt meist erst an letzter Stelle. Wie können durch alternative Verfahrensansätze die Bestandsnutzer, in diesem Fall die Betriebe, stärker in die Projektentwicklung involviert werden?

1.5 Forschungsfragen

Im Zentrum dieser Arbeit steht die qualitative Untersuchung von innerstädtischen, produktiven Orten. Durch ausgewählte Fallstudien soll herausgefunden werden, wodurch sich diese Orte auszeichnen und welche Regelmäßigkeiten und Unterschiede es in den verschiedenen europäischen Metropolen gibt. Außerdem soll die Frage beantwortet werden, welche räumlichen und funktionalen Auswirkungen der gewerbliche Verdrängungsprozess für die Innenstadt als Wohnort auf lokaler und gesamtstädtischer Ebene hat. Schließlich zielt die dritte Forschungsfrage auf alternative Lösungsansätze ab, die nutzerspezifischen und kostengünstigen Arbeitsraum für Kleingewerbe und Handwerk langfristig in den Städten sichern können.

1. Wodurch zeichnen sich die innerstädtischen, produktiven Orte aus? Welche Regelmäßigkeiten und Unterschiede gibt es in den verschiedenen europäischen Metropolen?

2. Welche Auswirkungen hat der räumliche und funktionale Verdrängungsprozess des Gewerbes für die Innenstadt als Wohnort auf lokaler und gesamtstädtischer Ebene?

3. Wie können nutzerspezifische und kostengünstige Arbeitsräume für Kleingewerbe und Handwerk in der Innenstadt gesichert werden?

1.6 Weg und Ziel

1.6.1 Ziel der Arbeit

Das Ziel der Arbeit besteht darin, einen wissenschaftlichen Beitrag zu leisten, wie in Zukunft mit dem Problem der Verdrängung der produktiven Nutzungen aus der Innenstadt umgegangen werden kann. Durch die qualitative Untersuchung von innerstädtischen Kleingewerbestandorten soll zum einen hinter die Kulisse der Betriebe geschaut und zum anderen auf das direkte Abhängigkeitsverhältnis mit der Innenstadt aufmerksam gemacht werden. Nicht nur sind die Betriebe auf ihre innerstädtische Lage angewiesen, sondern ist auch die Stadt in vielerlei Hinsicht von den Betrieben abhängig. Dazu bedarf es jedoch einer Sicherung der bestehenden Standorte oder der Aktivierung neuer geeigneter Standorte. Die Arbeit soll neue Verfahrensansätze aufzeigen, wie kostengünstige Arbeits- und Produktionsräume durch eine nutzergetragene Planung in der Innenstadt erhalten bleiben können.

1.6.2 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in fünf Kapitel. Nach der Beschreibung der Ausgangs- und Problemlage, Hypothesen und Forschungsfragen im ersten Kapitel setzt sich das zweite Kapitel mit dem Begriff der Städtischen Rückseiten auseinander. In diesem Kapitel wird die Einführung des Begriffes der Städtischen Rückseiten begründet und definiert sowie das Konzept auf gesamtstädtischer Ebene erläutert. Im dritten Kapitel werden die Wechselwirkungen zwischen den Städtischen Rückseiten und großen Transformationsarealen dargestellt. Dies geschieht anhand von drei Untersuchungsarealen in London, Hamburg und Berlin, welche jeweils einzeln untersucht und dann miteinander verglichen und ausgewertet werden. Durch die Untersuchungen soll der Transformationsprozess dargestellt werden. Die Ergebnisse der Fallbeispiele dienen als Grundlage für das vierte Kapitel, welches geeignete Lösungsansätze für eine nutzergetragene Entwicklung von kostengünstigem Arbeitsraum aufzeigt. Im abschließenden Kapitel werden die Leitfragen zusammenfassend beantwortet und die gewonnenen Erkenntnisse aufgezeigt.

1.6.3 Adressaten

Die Arbeit richtet sich an die Entscheidungsträger der städtischen Planung. Dabei spielen Akteure aus der Praxis, Wirtschaft, Verwaltung und Politik eine entscheidende Rolle. Ihnen soll mit der vorliegenden Arbeit ein alternativer Weg aufgezeigt werden, wie gewerbliche Orte in der Stadt erhalten bleiben können. Dies wird nicht mehr nur durch die Planung der Stadt oder der Investoren möglich sein, sondern auch durch die Nutzer, in diesem Fall die Gewerbetreibenden, die mit in die Planung involviert werden müssen. Doch dies kann nur durch eine Zusammenarbeit und mit Unterstützung durch die planenden Behörden gelingen. Es ist noch ein weiter Weg, aber diese Arbeit soll die relevanten Akteure im Raum für eine alternative – nutzergetragene – Herangehensweise sensibilisieren und die Weichen für eine zukünftige Umsetzbarkeit stellen.

1.6.4 Thematische Abgrenzung

Die Eingrenzung der Thematik geschieht in räumlicher, funktionaler und zeitlicher Hinsicht.

Räumlich
In dieser Arbeit werden wachsende, westeuropäische Metropolen mit einer Einwohnerzahl von mehr als einer Million untersucht. Dabei steht die Stadt selbst im Vordergrund und nicht die Metropolregion. Kleinere Städte und schrumpfende Städte werden von der Betrachtung ausgeschlossen. Den Schwerpunkt der Untersuchung bilden die Innenstädte von London, Hamburg und Berlin. Dabei liegt der Fokus auf der Betrachtung von gewerblichen Flächen und Mischgebieten, besonders in innerstädtischen Randlagen, entlang von großen Infrastrukturflächen, die sich aktuell in einem Transformationsprozess befinden.

Funktional
In funktionaler Hinsicht liegt der Schwerpunkt auf den gewerblich und industriell genutzten Flächen in der Innenstadt, auf denen ein Verdrängungsdruck lastet. Dabei spielen besonders die kleinen Betriebe und Handwerksunternehmen eine zentrale Rolle, die für ihren wirtschaftlichen Erfolg auf ihren Standort in der Innenstadt angewiesen sind. Den Kern dieser Arbeit bilden die alteingesessenen Betriebe, wie Kfz-Werkstätten, Tischlereien, Glasereien etc., die für die Versorgung des Quartiers wichtig sind. Hinzu kommen neue produktive Nutzungen, die

sich in Kunden- und Mitarbeiternähe niederlassen wollen. Alle in dieser Arbeit untersuchten produktiven Nutzungen stehen in einem direkten Verhältnis mit der Dienstleistungsgesellschaft der Innenstadt

Zeitlich

Der zeitliche Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf der aktuellen Phase der Reurbanisierung, geprägt durch das enorme Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum in den Städten. Besonders die Innenstädte haben wieder an Bedeutung gewonnen und können eine positive Einwohnerentwicklung verzeichnen. Die Abwanderung an den Stadtrand hat sich verlangsamt. Die Städte gehen momentan durch eine Phase der baulichen Verdichtung und funktionalen Intensivierung sowie Homogenisierung. Um die aktuellen Transformationsprozesse in einen zeitlichen Kontext einordnen zu können, werden außerdem die Phasen der Industrialisierung und Deindustrialisierung betrachtet. Zukunftsszenarien sollen zusätzlich mögliche Wege aufzeigen, wie die Entwicklung in den nächsten 15 Jahren weitergeht.

2

Begriffsannäherung

2.1 Einführung eines neuen Begriffes

Städte setzen sich aus unterschiedlichen Bestandteilen zusammen. Auf der einen Seite existieren die repräsentativen Schau- und Vorderseiten der Innenstädte, bestehend aus Einkaufsstraßen, Bürovierteln und Wohngebieten, geprägt durch Tourismus, Konsum und Entertainment. Auf der anderen Seite befinden sich die nicht dem gewohnten Bild der Stadt entsprechenden Rückseiten. Dazu gehören Ver- und Entsorgungsanlagen, Bahnflächen, Depots, Industrie- und Gewerbeflächen, aber auch kleinere Werkstätten und produzierende Betriebe. Es handelt sich um heterogene Flächen und Nutzungen in der Stadt, die sich zwar nicht zur Schau stellen, aber zum Funktionieren der Stadt notwendig sind.

2.1.1 Der Bedarf eines neuen Begriffes

Es gibt Gebiete in der Stadt, die keiner bestehenden Nutzungskategorie zugeteilt werden können. Besonders kleinteilige, gewerblich genutzte Flächen in der inneren Stadt fallen oft durch das Raster des Planungssystems, da sie vielmals kleiner als drei Hektar sind und somit nicht im Flächennutzungsplan erfasst sind. In einem Interview mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Berlin wurde deutlich, dass es einen großen Bedarf für einen neuen Begriff gibt:

„Unsere Betrachtungsebene ist immer der Flächennutzungsplan. Das ist auch gleichzeitig die Flächenkulisse. Im Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe schauen wir uns tatsächlich nur die grauen Flächen an, nicht die kleinteiligen Gemengelagen und Randbereiche von ehemaligen großen Bahnarealen, Häfen etc. Diese Zwischenzonen werden nirgendwo richtig behandelt.“[1] Axel Grünberg (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin)

Obwohl Gemengelagen und Randbereiche durch eine sehr vielfältige, aber etwas undurchsichtige Nutzungsmischung geprägt sind, bekommen sie bis jetzt fast keine Aufmerksamkeit in Politik und Planung. Dies zeigt sich bereits deutlich daran, dass für diese Arbeit meist Daten für Gewerbe- und Industrieflächen benutzt werden mussten, um die aktuellen Entwicklungen zu zeigen. Brauchbare Daten

[1] Interview mit Axel Grünberg (Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Berlin. Durchgeführt am 28.01.2016.

für das kleinteilige Gewerbe in der Innenstadt sind nur selten vorhanden, da sie sich oft in Mischgebieten befinden, die sehr schwer zu erfassen sind. Schwierigkeiten bei den Datenerfassungen hängen in Berlin besonders mit der fehlenden Abstimmung zwischen der Landesverwaltung und den Bezirken zusammen. Die Mischung von extensiv genutzten Orten und ertragsschwachen Nutzungen führt, besonders in den innerstädtischen Lagen, zu einem Fehlen von politischem Interesse, zumal diese Flächen hier nur einen kleinen Anteil der Stadtstruktur ausmachen. Trotzdem beherbergen sie eine Vielfalt von Nutzungen, die anderswo nicht mehr unterkommen.

Um diese Orte und Nutzungen einfacher adressieren zu können, wird in dieser Arbeit der Begriff der „Städtischen Rückseiten" eingeführt. Durch eine positive Adressierung und Untersuchung der Eigenschaften dieser Orte sollen diese an Aufmerksamkeit gewinnen und nicht mehr durch die „Lücken des Planungssystems" fallen. Dabei soll herausgefunden werden, welche Bedingungen die Städtischen Rückseiten brauchen, um im heutigen Kontext zu überleben. Der Begriff wird als Raumtypus eingeführt, damit genau diese heterogenen Flächen in Zukunft einfacher untersucht und Regelmäßigkeiten und Überschneidungen leichter aufgezeigt werden können. Er beschreibt nicht nur die räumliche Lage dieser Orte, sondern schließt auch ihre funktionale Bedeutung für die Stadt mit ein. Städtische Rückseiten sind in allen Städten und zeitlichen Epochen zu finden. Deswegen wird der Begriff für viele Städte von Bedeutung sein. Da es sich jedoch bei diesem Raumtypus um wenig erforschte Gebiete in der Stadt handelt, kann der eingeführte Begriff nicht als eindeutige und theoretisch hergeleitete Kategorie definiert werden. Das Ziel der Einführung des Raumtypus der Städtischen Rückseiten ist es, eindeutige Kriterien aufzustellen, anhand derer die Rückseiten in der Stadt identifiziert und verortet werden können.

2.1.2 Definition

Städtische Rückseiten stellen das Bindegewebe städtischer Randbereiche dar. Sie begrenzen nicht nur, halten zusammen und sind gleichzeitig durchlässig, sondern vor allem sind sie mehrdeutig. Baulich, in der Nutzung und sozial sind sie veränderbar und anpassungsfähig. Die Städtischen Rückseiten zeichnen sich dadurch aus, dass sie unmittelbar an abgeschlossene Gebiete grenzen und angrenzende Quartiere ihnen ihren Rücken zuwenden. Sie stehen in einem Abhängigkeitsverhältnis mit der begrenzenden Struktur. Die Rückseite stellt eine Zwischenschicht,

Pufferzone oder eine Art Membran um die Grenzen dar. Sie kann unterschiedlich breit sein, mal handelt es sich um einen schmalen Randstreifen, ein anderes Mal um großflächige, einseitig erschlossene Gebiete. Hier liegen Resträume, die aus Perspektive heutiger Dienstleistungsgesellschaften gefühlt am Rande der Stadt liegen, sich jedoch tatsächlich mitten in der Stadt befinden. Diese Räume stellen die Grenze zum gewohnten Stadtbild dar. Es handelt sich um Orte, die den meisten Stadtbewohnern nur vom Blick aus dem Zug bekannt sind, wie das folgende Zitat eindrucksvoll illustriert:

„Stadtränder empfangen oder verabschieden Reisende, zonieren und gliedern die Stadt, versprühen einen rauen, aber herzlichen Charme. Hier wird nichts erwartet und nichts bewusst zur Schau gestellt. Willkür und Zufall, individueller Gestaltwille und temporäre Platzgestaltung treffen aufeinander. Ungeschminkt und erdrückend nah rücken öffentliche und private (Sonder-) Nutzungen wie Kläranlagen, Industriehallen und Tanks an das Bahngleis heran, geben den Stadtbesuchern Einblick in sonst wenig bekannte Produktionsbereiche oder Versorgungsstätten. Anstelle von meterhohen Sichtschutzwänden und Stacheldraht erhält der Bahnreisende freie Einsicht aufs Gelände." (Böhm 2011: 155)

Definition:
Städtische Rückseiten sind innerstädtische Orte, welche sich aufgrund ihrer Nähe zu begrenzenden Strukturen, wie Bahnschienen, Flüssen oder Autobahnen, aber auch Güterbahnhöfen, Hafenarealen oder großen Industriegebieten, gebildet haben.

Städtische Rückseiten befinden sich meist in Nischen und Randräumen entlang dieser Infrastrukturgrenzen und waren oder sind teilweise noch beeinflusst durch Emissionen, wie Lärm, Schmutz und Geruch sowie durch eine Abgeschlossenheit, die von diesen Grenzen ausgehen.

Städtische Rückseiten beherbergen eine Vielzahl von ertragsschwachen, gewerblichen und produktiven Aktivitäten, die der städtischen Wirtschaft dienen sowie zum Funktionieren der Stadt beitragen.

2.1.3 Identifikation der Städtischen Rückseiten

Zur Identifikation der Rückseiten werden drei verschiedene Indikatoren aufgestellt, anhand derer es möglich ist, die Städtischen Rückseiten aus der Stadtstruktur herauszufiltern. Die Indikatoren setzen sich aus den Raumeigenschaften, den Nutzungen sowie der Atmosphäre vor Ort zusammen. Bei der Identifikation von Städtischen Rückseiten müssen als erstes die großen Infrastrukturachsen betrachtet werden. Genau dort befinden sich die Städtischen Rückseiten, welche anhand der räumlichen, funktionalen und atmosphärischen Eigenschaften genauer eingegrenzt werden können. Bevor mit der Identifikation begonnen wird, muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass Städtische Rückseiten sich auf der einen Seite von den großen Gewerbe- und Industriegebieten am Rande der Stadt und auf der anderen Seite von den gewerblich genutzten Hinterhöfen abgrenzen. Die großen Gewerbestandorte können ausgeschlossen werden, da es sich um eigenständige Gebiete handelt, die bereits in der Flächennutzungsplanung erfasst sind. Die Hinterhöfe sind zwar durch eine kleinteilige Nutzungsmischung geprägt und oft durch Verdrängung bedroht, sie bilden jedoch kein zusammenhängendes Gebiet und reihen sich nicht entlang einer gemeinsamen Grenze. Der Fokus in dieser Arbeit liegt auf den Randstellen, Zwischenräumen und Übergangszonen im Quartiersmaßstab.

A. Raumeigenschaften

Die Städtischen Rückseiten lassen sich vorwiegend durch ihre räumlichen Eigenschaften eingrenzen. Dazu gehören ihre Lage in der Stadt, die bauliche Struktur, die Erschließung sowie die Größe und Eigentumsstrukturen. In den meisten Fällen lassen sich Städtische Rückseiten durch ihre besonderen Merkmale und Eigenschaften deutlich von ihrer Umgebung abgrenzen.

Lage/Entstehung
Städtische Rückseiten befinden sich in innerstädtischer Lage und **werden dominiert durch eine begrenzende Struktur, die sie auch hervorgebracht hat**. Sie lassen sich entlang von großen Infrastrukturachsen finden, oft am Rande eines Quartiers, entlang Quartiersgrenzen. In vielen Fällen sind die Flächen erst freigeworden, nachdem ehemalige, großflächige Nutzungen entfallen sind: wie Bahnnutzungen, durch den Zweiten Weltkrieg zerstörte Flächen oder ehemals industriell genutzte Flächen.



Abb. 5:
Raumeigenschaften
(Quelle: eigene
Aufnahme)

Bauliche Struktur/Gebäudetypologie

Städtische Rückseiten unterscheiden sich durch ihre **gröbere Körnung und geringere Dichte** von der angrenzenden Umgebung. Baulich zeichnen sich die Rückseiten durch ihre Funktionalität (Laderampen, Rolltore etc.), einfache Bausubstanzen sowie ihre gewachsenen und ungeplanten Strukturen aus, die oft aus Zwischennutzung entstanden sind. Es handelt sich meist um ein- bis zwei-stöckige, großflächige und flexible Gebäudestrukturen, die als Werkstatt, Produktionsstätten oder Lager genutzt werden (siehe Abb. 5).

Größe/Eigentumsstrukturen

Meist handelt es sich bei Städtischen Rückseiten um Randbereiche und Übergangszonen von unterschiedlichem Ausmaß, jedoch mit **relativ großen Parzellengrößen**. In den meisten Fällen gibt es einen Eigentümer, der einzelne Flächen bzw. Gebäude vermietet. Oft befinden sich die Flächen im Eigentum der Stadt oder der Bahn.

Erschließung

Städtische Rückseiten zeichnen sich durch eine einseitige Erschließung aus. Sie befinden sich **oft in einer Sackgassensituation und haben dadurch einen introvertierten Charakter**. Vielmals ist eine Abgrenzung durch Zäune oder Mauern vorzufinden, so dass nur ein geringer Austausch mit der Straße besteht. Sie formen in sich abgeschlossene Inseln, die sich von der angrenzenden Struktur unterscheiden.

Freiraum
Bei den Freiflächen handelt es sich um relativ ungestaltete Räume, die durch An- und Ablieferung sowie Parkflächen geprägt sind. Meist stehen mehrere Gebäude im direkten Verhältnis mit dem Außenraum, den sich mehrere Nutzer teilen.

B. Nutzungen

Weiter eingrenzen lassen sich die Städtischen Rückseiten durch ihre funktionalen Merkmale. Die Nutzer und ihre vielfältige Mischung gelten als weiterer Indikator für die Städtischen Rückseiten. Dabei spielen die Art und Anzahl der Nutzer, die Nutzungsintensität sowie die planungsrechtliche und wirtschaftliche Situation eine Rolle.





Abb. 6:
Nutzungen und Atmosphäre (Quelle: eigene Aufnahme)

Art der Nutzer
Städtische Rückseiten weisen eine **sehr vielfältige, kleinteilige Nutzungsmischung auf, die schlecht kategorisiert werden kann**. Diese Mischung ist geprägt durch Handwerksbetriebe, Dienstleistungsunternehmen, Versorgungseinrichtungen, kleine Produktionsbetriebe, aber auch durch Nutzungen aus der Kreativwirtschaft, wie Start-ups, Künstlerateliers, Musikstudios und Clubs (siehe Abb. 6). Großflächige, einseitige Nutzungen können ausgeschlossen werden.

Die Nutzer vereinen sich dadurch, dass sie einen hohen Platzbedarf haben, Emissionen verursachen und nur wenig Miete zahlen können. Oft profitieren die Nutzer von der zentralen Lage, da sie in lokale Netzwerke eingebunden sind. Die Nutzer sind zwar Bestandteil der städtischen Wirtschaft, stellen jedoch keinen wirtschaftlichen Wachstumsfaktor dar.

Anzahl der Nutzer
Städtische Rückseiten sind in der Regel keine großflächigen Gewerbegebiete und keine Hinterhöfe. Sie benötigen jedoch eine Mindestanzahl an Betrieben, um als Rückseite zu zählen.

Nutzungsintensität
Ein wichtiges Merkmal zur Bestimmung der Rückseiten ist die momentane Nutzung. **Die Rückseiten zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich noch in Betrieb befinden.** Es handelt sich um Arbeitsorte. Im Vergleich mit der Umgebung handelt es sich bei den Städtischen Rückseiten meist um **Gebiete mit einer geringeren Nutzungsintensität und Beschäftigtendichte**.

Planungsrecht
Planungsrechtlich gibt es keine eindeutige Identifizierung. Bei den Städtischen Rückseiten kann es sich sowohl um gewerblich ausgezeichnete Flächen handeln als auch um Mischgebiete. Auch Zwischennutzungen, ohne planungsrechtlichen Status, gehören zu den Rückseiten.

Bodenwert
Die Rückseiten lassen sich durch einen geringeren Bodenwert als der in ihrer Umgebung sowie in vergleichbaren Gegenden in der Stadt identifizieren.

C. Atmosphäre

Des Weiteren spielt die Atmosphäre für die Identifikation der Städtischen Rückseiten eine entscheidende Rolle. Da es sich bei der Beurteilung der Atmosphäre um eine individuelle Wahrnehmung handelt, können sich dabei die Eindrücke auch voneinander unterscheiden.

Für einen großen Teil der städtischen Bevölkerung in heutigen Dienstleistungsgesellschaften entsprechen die Städtischen Rückseiten nicht dem gewohnten Bild der Stadt. Das Betreten der Gebiete kann das Gefühl erzeugen, eine imaginäre Grenze zu übertreten und die vertraute Stadt hinter sich zu lassen. Die Rückseiten zeichnen sich durch eine beschäftigte Atmosphäre aus. Es handelt sich um dynamische Orte, die sowohl durch ihre Tätigkeiten als auch durch An- und Ablieferung geprägt sind (siehe Abb. 6).

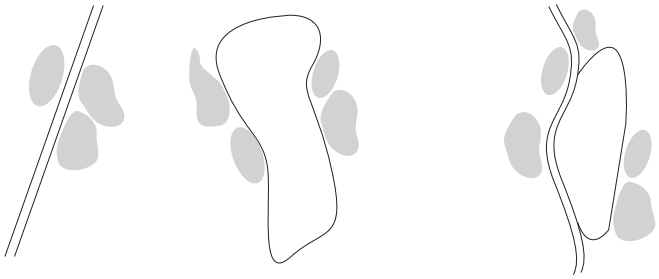
Bestimmung der Rückseiten – und ihre Ausnahmen
Anhand dieser drei Indikatoren können die Rückseiten im städtischen Gewebe identifiziert werden. Dabei müssen die Orte nicht alle Kriterien erfüllen, um eine Rückseite zu sein. Andersherum sind aber nicht alle Orte, die die Kriterien erfüllen, auch gleichzeitig Rückseiten.

Großflächige Gewerbe- und Industriegebiete (Primärindustrie) sind keine Städtischen Rückseiten, da es sich um eigenständige Gebiete handelt und nicht um Randbereiche entlang von begrenzenden Strukturen. Auch Brachen und brachliegende Industrieflächen entlang von Infrastrukturkorridoren sind keine Rückseiten, zumal ihre Nutzung bereits entfallen ist. Des Weiteren bilden Schrebergärten und schlechte Wohnlagen entlang begrenzender Strukturen keine Rückseiten, da sie der Wirtschaft nicht dienen.

2.2 Räumliche Verortung der Rückseiten

Die Städtischen Rückseiten stehen in einem direkten Verhältnis zur begrenzenden Struktur. Denn erst durch die Barrierewirkung sind die angrenzenden Flächen zu Rückseiten geworden. Fällt die Zäsur weg, verlieren auch die Rückseiten ihren Status, da sie nicht mehr begrenzt sind. Die Städtischen Rückseiten befinden sich in einem ständigen Transformationsprozess. Viele Rückseiten haben ihren ursprünglichen Zustand verloren. Ihre Nutzungen wurden aufgewertet, sodass sie heute nicht mehr zu den Rückseiten zählen. Entweder handelt es sich um eine Rückseite, oder es wird Tabula Rasa gemacht und die Rückseite wird zu einer Vorderseite, wie es bereits auf vielen Flächen entlang der Bahn passiert ist.

Abb. 7:
Begrenzende Strukturen (Quelle: eigene Darstellung)



Typ 1:
Lineare Begrenzung

Typ 2:
Räumliche Begrenzung

Typ 3:
Hybrid

Städtische Rückseiten lassen sich entlang begrenzender Strukturen verorten. Die begrenzenden Strukturen können als zusätzliche Indikatoren für die Identifikation von Städtischen Rückseiten verwendet werden. Oft verlaufen diese trennenden Elemente auf Bezirksgrenzen oder sind dort entstanden, wo mehrere Stadtteile aufeinandertreffen. In vielen Fällen grenzen die Ränder eines Quartiers an wirtschaftlich schwache Strukturen mit einer geringeren Nutzungsintensität. Es gibt jedoch unterschiedliche Typen von begrenzenden Strukturen: zum einen die linearen Elemente und zum anderen die räumlichen Elemente. Außerdem existieren Hybride, die sich aus den beiden Strukturen zusammensetzen.

Typ 1 – Lineare Begrenzung

Bei einer Grenzlinie handelt es sich um lineare Trennelemente, wie Bahnschienen, Wasserstraßen, Autobahnen oder politische Grenzen (wie die Berliner Mauer). Sie durchschneiden oder begrenzen Stadtteile und stellen ein trennendes Element im städtischen Gewebe dar. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie nur an wenigen Stellen über- oder unterquert werden können. Neben ihrer trennenden Wirkung haben sie oft eine störende Wirkung in dem Sinne, dass sie mit Schmutz, Lärm oder Geruch verbunden sind. Dies macht sie zu unattraktiven Nachbarn in der Stadt. Viele dieser Grenzlinien haben sich in der letzten Zeit verändert, wie z. B. die Flüsse, die wieder zu attraktiven Orten in den Städten geworden sind, oder nicht mehr genutzte Bahnschienen, die einer anderen Nutzung zugeführt wurden (wie z. B. die High Line in New York). Diese Veränderung hat direkte Auswirkungen auf die angrenzenden Rückseiten.

Typ 2 – Räumliche Begrenzung

Bei den Grenzräumen handelt es sich um Gebiete mit einer intensiven einseitigen Nutzung, die von ihrer Umgebung abgetrennt und somit nicht für die Bewohner zugänglich sind. Dazu gehören Güterbahnhofsareale, Schlachthöfe, Flughäfen, Industriegebiete, Hafenareale, Gefängnisse, Kasernen etc. Auch diese Gebiete stellen nicht nur eine Fehlstelle im Städtischen Gewebe dar, sondern beeinträchtigen ihre direkte Umgebung durch Emissionen. Durch die Deindustrialisierung liegen viele dieser ehemals industriell genutzten Gebiete nun brach, und der Ausstoß von Lärm und Schmutz ist weggefallen. Eine Neuplanung und Transformation macht die Gebiete wieder zugänglich. Es gibt vielzählige Beispiele für die Neuplanung von Grenzräumen, wie die Hafencity in Hamburg, die Europaallee in Zürich oder der Flughafen Riem in München. Diese Transformation hat zur Folge, dass die angrenzenden Rückseiten schrumpfen, da sie nun an attraktive Quartiere angrenzen.

Typ 3 – Hybrid

Oft existieren Grenzlinien und Grenzräume nebeneinander, wie Hafengebiete, die an Flüssen liegen und Güterbahnhofsareale, die an Bahnschienen grenzen. Dort gibt es Rückseiten, die von mehreren Barrieren begrenzt werden. Hier findet man noch die meisten Rückseiten, da ihre Lage sie resistent gegen eine Verdrängung macht. Teilweise sind sie sehr schlecht erschlossen, oder die Neuerschließung des Gebietes ist mit hohen Kosten verbunden, wie das Beispiel des Oberhafengebietes[2] in Hamburg zeigt, welches zwischen den Schienen und der Elbe eingezwängt ist. Oft handelt es sich jedoch auch um zwei Grenzlinien, die Flächen einschließen oder auch zwei Grenzräume. Heute gibt es viele Beispiele von hybriden Begrenzungen, die zu linearen Begrenzungen geworden sind, da mindestens ein begrenzendes Element durch eine Transformation aufgehoben wurde.

[2] Das Oberhafenquartier befindet sich im Osten der Hafencity in Hamburg und wird von der Hamburg Kreativ Gesellschaft gemanagt.
http://kreativgesellschaft.org/de/schwerpunkte/projekte/oberhafen

2.3 Verortung des Begriffes in Literatur und Praxis

Um die Städtischen Rückseiten in die bestehende Begriffslandschaft einordnen zu können, sollen im Folgenden verwandte Begriffe aufgezeigt werden, die sich mit ähnlichen Phänomenen in der Stadt beschäftigen. Städtische Rückseiten lassen sich eindeutig von Thomas Sieverts' Zwischenstadt (Sieverts 1999) abgrenzen, da sich diese auf die äußeren Stadtränder bezieht und sich somit klar von der Kernstadt abgrenzt. Für diese durch die Suburbanisierung entstandenen Übergangs- und Randbereiche gibt es viele weitere Begriffe, wie „Peripherie, Stadtumland, Stadtrand, Outskirts, periurbaner Raum, Urban Sprawl, Stadtland, Urbanscape, Netzstadt, Patchwork-Stadt, etc." (Borsdorf et. al. 2004). Nach Axel Priebs gilt dabei der Begriff der Zwischenstadt als „terminologischer Shooting Star" (2001:7). Im Gegensatz zu den suburbanen Räumen handelt es sich bei den Städtischen Rückseiten um innerstädtische Randbereiche, die zwar ehemals außerhalb der Stadt angesiedelt waren, aber durch den Urbanisierungsschub der Industrialisierung nun in der Inneren Stadt liegen.

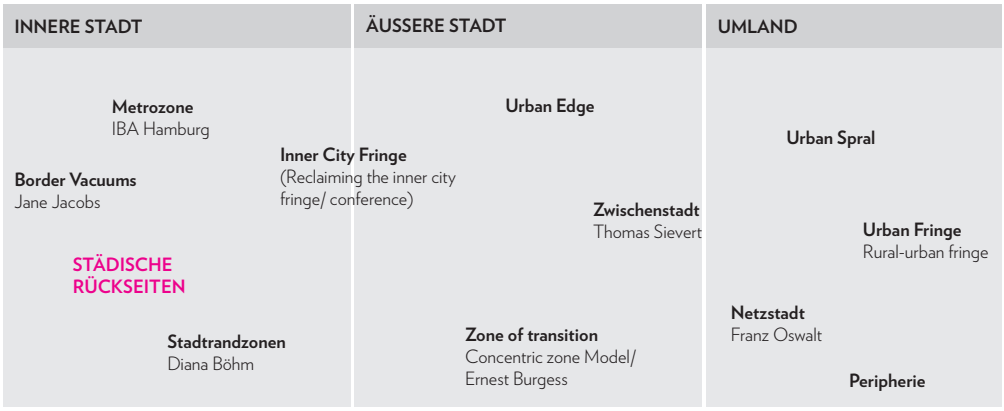


Abb. 8: Einordnung in bestehende Begriffe (Quelle: eigene Darstellung)

Im Rahmen der IBA Hamburg wurde der Begriff der Metrozonen (IBA Hamburg 2010) eingeführt[3], welcher sich klar von der Zwischenstadt abgrenzt und die „Rest-, Übergangs- und Zwischenräume" (Bormann/Koch 2010:46) der Inneren Stadt in den Blick rückt. „[Metrozonen] sind Inseln in der Stadt, im Zwischenland

[3] Der Begriff der Metrozonen wurde als Leitthema neben den Begriffen Kosmopolis und Stadt im Klimawandel eingeführt. Siehe auch www.iba-hamburg.de/nc/projekte/metrozonen.html

von Infrastrukturtrassen, Industrie- und Hafengebieten, Abstands-, Logistik- und Einzelhandelsflächen – Orte und Räume, die sich aus der Logik der dominierenden Nutzung quasi gesetzmäßig ergeben." (Hellweg 2010: 10) Die Definition von Metrozonen ist sehr offengehaltenen und lässt viel Interpretationsspielraum. Martin Kohler stellt in seinem Essay „Metrozonenbeschreibung" fest, dass der Begriff absichtlich offenbleibt, damit möglichst viele Beschreibungen auf den Begriff passen (2010: 146). Die Website der IBA Hamburg zählt Verkehrsschneisen, Brücken, Kanäle, neue Bürotürme, karge Industriebrachen, von Arbeitern verlassene Arbeitersiedlungen, wildes Grün und verlorene Gärten als Beispiele für die Metrozonen auf. Für die Beschreibung der Städtischen Rückseiten kommt dieser Begriff nicht in Frage, da er sehr vage gehalten ist und keinen bestimmten Raumtypus beschreibt.

Jane Jacobs Border Vacuums (Grenzzonen) (1963) und Diana Böhms Stadtrandzonen (2011) kommen dem Phänomen der Städtischen Rückseiten deutlich näher. Die Border Vacuums beschreiben Grenzzonen entlang von Infrastrukturelementen, geprägt durch den Verfall der Innenstädte. Mit Stadtrandzonen werden Einfahrtsbereiche, Übergangszonen und Zwischenräume bezeichnet. Bei beiden Begriffen liegt der Schwerpunkt auf den Flächen, die sich direkt an begrenzenden Strukturen befinden und von diesen beeinflusst werden. Bei den Border Vacuums handelt es sich jedoch eher um eine räumliche Beschreibung eines Ortes als um einen feststehenden Begriff. Bei den Stadtrandzonen ist es nicht eindeutig, ob sie sich auf innerstädtische oder eher periphere Bereiche beziehen. Somit kommen auch diese beiden Begriffe für die Beschreibung der Städtischen Rückseiten nicht in Frage.

2.4 Die Entstehungsgeschichte der Städtischen Rückseiten

2.4.1 Vormoderne Industrialisierung: Die Integration der Rückseiten in die Bebauungstypologie

Bei der vorindustriellen Stadt handelte es sich um eine klar begrenzte Stadt, deren Fläche zwar relativ klein, dafür aber sehr dicht bebaut war. Vor der Industrialisierung zeichneten sich die Städte durch ein Innen und Außen aus, da sie durch Befestigungsanlagen und Stadtmauern vom Umland abgegrenzt wurden. Durch

die Begrenzung konnten sich die Städte nur im Inneren ausbreiten. Die wenigen Rückseiten, die es in dieser dichten Stadtstruktur gab, befanden sich entlang der Begrenzungen, d. h. entlang der Stadtmauern.

Die zunehmende Bedeutung des Handels brachte Bebauungstypologien hervor, die besonders die Funktionen der Rückseiten in ihre Strukturen aufnehmen konnten. Es entstanden Typologien, die speziell dafür ausgelegt waren, das Arbeiten und Wohnen, die Produktion und Konsumption unter einem Dach zu vereinen. Zu diesen Typologien gehören zum Beispiel die Traboules der Seidenweber in Lyon, die holländischen Geschäfts- und Lagerhäuser entlang der Kanäle oder die Mews Typologie von Reihenhäusern mit Ställen und Werkstätten in London. Das Besondere dieser Typologien waren die produktiven Nutzungen durch Manufakturen und Handwerksbetriebe, die bewusst mit in die städtische Struktur integriert wurden. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich somit die meisten Städtischen Rückseiten in den Gebäudetypologien.

Durch den räumlichen Druck begann die Ausbreitung der Städte. Schon seit dem 17. Jahrhundert hatte London keine Begrenzung mehr und konnte sich somit früher als viele andere europäische Städte ausdehnen (Benevolo 1983: 764). Viele Städte in Deutschland waren bis in das 19. Jahrhundert hinein von Wallanlagen begrenzt. In Berlin verlor der Befestigungsring Mitte des 18. Jahrhunderts an Bedeutung (siehe Abb. 9). Zur gleichen Zeit entstand etwas weiter außerhalb eine Akzisemauer, die nur am Anfang eine militärische Bedeutung hatte und dann der Überwachung des Handels diente. Es entwickelten sich vor den Toren der Stadt abgetrennte Bereiche, zu denen Friedhöfe, Schlachthöfe, militärische Nutzungen, Großmärkte, Gefängnisse oder Krankenhäuser gehörten. Oft waren diese Gebiete nicht nur unzugänglich, sondern verursachten auch Lärm, Schmutz oder Gestank. Entlang dieser vorgelagerten Inseln entstanden räumliche Fugen, welche ein erstes Anzeichen der Rückseiten darstellten. Außerdem bildeten sich Rückseiten an den Randbereichen der ersten Stadterweiterungen, da diese oft nur unzureichend miteinander verbunden waren. In Berlin und anderen Städten entstand ein Patchwork schlecht vernetzter Teilstädte. Die Innenstadt Londons wurde seit dem 18. Jahrhundert durch den Bau der sogenannten „Estates" erweitert. Dabei handelte es sich um privat initiierte städtebauliche Projekte, die von innen nach außen entwickelt wurden. Zwischen den einzelnen Estates entstanden undefinierte Übergangszonen und Ränder, die sich schon damals dadurch auszeichneten, dass sie ertragsschwächere Nutzungen und ärmere Bevölkerungsschichten aufnehmen konnten (vgl Bodenschatz 2005).

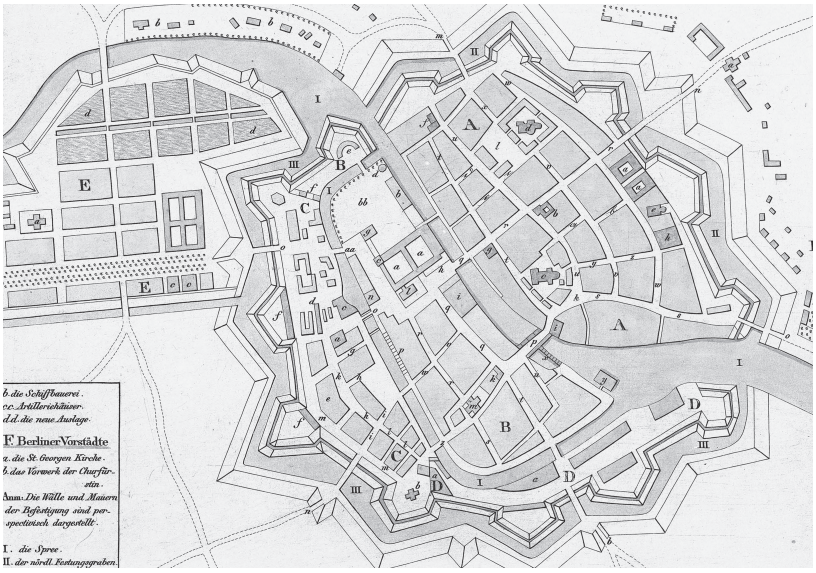


Abb. 9:
Berlin im Jahre 1688, gezeichnet von J.M.F. Schmidt (Quelle: Historischer Atlas von Berlin)

2.4.2 Industrielle Urbanisierung: Die Zeit der großflächigen Rückseiten

Die im 19. Jahrhundert einsetzende Industrialisierung und der damit verbundene Urbanisierungsschub beeinflusste die räumliche Struktur der Städte stark. Der Übergang von der traditionellen zur modernen Stadt war ein primär ökonomisch geprägter Prozess und setzte in Europa gegen Ende des 18. Jahrhunderts ein. Durch Handwerk und Manufakturen geprägte Handels- und Finanzstädte wurden zu Industriestädten mit Fabriken und Produktionsanlagen. Die Entfestigung der Städte und die verbesserte Mobilität führten dazu, dass die Städte schnell wuchsen und sich weiter ausbreiten konnten. „Im Zeitraum der schnellen Verstädterung in Deutschland, zwischen 1870 und 1910, wuchs der Anteil der Großstadtbevölkerung von 4,8 % auf 21,3 %." (Krabbe 1989:71). Binnen weniger Jahre entstanden Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohnern.

Die industrielle Nutzung von Flüssen und Kanälen und besonders die Einführung der Eisenbahn schufen Barrieren und Zäsuren im städtischen Gewebe. Durch den Schmutz und Lärm der neuen Industrien wurden erstmals Wohnen und Arbeiten voneinander getrennt. In den Städten entwickelten sich repräsentative Schauseiten und funktionale Rückseiten. Die Ausbreitung der Industrie begann

in der inneren Stadt durch die Nachverdichtung der bestehenden Strukturen mit gewerblichen Bauten und Manufakturen. In Berlin entstanden dabei kompakte, mehrgeschossige Produktionsgebäude in den Hinterhöfen der Blockrandbebauungen. In einem nächsten Schritt siedelten sich die großflächigen, störenden Industrien und Versorgungsanlagen, wie Güterbahnhofsareale, Hafengebiete und Industrieareale, an den Wasserstraßen und darauf folgend an den Bahntrassen an. Zunächst befanden sich diese gewerblichen und industriellen Funktionen am Rande der Kernstadt, wurden jedoch bereits Ende des 19. Jahrhunderts von der Expansion der Städte eingeholt und lagen nun mitten in der Stadt. Die industriellen Nutzungen stellten dabei – durch ihre enorme Größe – einen Maßstabssprung zur angrenzenden Bebauung dar, und zwar nicht nur in Bezug auf ihre Gebäudetypologie, sondern auch auf ihre Parzellengrößen. Großflächige, unzugängliche Gebiete entstanden, die oft bis heute so viel Emissionen verursachen, dass sie ihre Umgebung stark beeinträchtigen. Die anfänglichen Fugen in der vorindustriellen Stadt entwickelten sich zu Rissen, Fehlstellen und Inseln im städtischen Gewebe.



Abb. 10:
London – Social and functional plan 1941 (Quelle: Patrick Abercrombie)

Entlang dieser großflächigen Areale entstanden heterogene, undefinierte Zwischenräume, Pufferzonen und Übergangsbereiche zwischen den einzelnen Stadtquartieren. Diese spielen besonders in ungeplanten, gewachsenen Stadt-

strukturen wie London, Hamburg, Mailand oder Rotterdam eine Rolle, da sie das Bindegewebe zwischen den in sich abgeschlossenen Quartieren darstellen. Dies ist ganz deutlich in der umgangssprachlich genannten „Potatoe Map" aus dem Jahr 1943 von Patrick Abercrombie zu sehen (siehe Abb.10). In dieser Karte wird die städtische Struktur Londons vereinfacht abgebildet. Dabei wird deutlich, dass es sich bei den einzelnen Stadtteilen um in sich abgeschlossene Einheiten handelt. Im Vergleich dazu legt sich bei den geplanten Stadterweiterungen ein homogenes Stadtgewebe um den mittelalterlichen Kern. In diesem Fall gibt es weniger Rückseiten zwischen den einzelnen Stadtquartieren, da es sich um eine zusammenhängende städtische Masse handelte. Beispiele dafür sind die Umgestaltung von Paris durch Baron Haussmann, die Stadterweiterungen von James Hobrecht für Berlin, die Planungen von Hendrik Petrus Berlage in Amsterdam und die Neuordnung Barcelonas durch Ildefonso Cerdá.

2.4.3 Deindustrialisierung: Die Zeit der kleinteiligen Rückseiten

In den 1970er Jahren endete die Phase des durch den Bevölkerungsanstieg und die industrielle Expansion getragenen Wachstums der Stadtbevölkerung. Durch den Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und die Bewegungen an die Stadtränder lagen in den Innenstädten viele ehemals industriell genutzte Flächen brach. Die Städte verloren an Attraktivität und die Bevölkerungszahlen sanken stark. Gleichzeitig vergrößerte sich jedoch die Siedlungsfläche. Durch eine verbesserte Mobilität war eine großflächige Ausbreitung der Stadt möglich geworden und Städte wurden ein weiteres Mal von Infrastrukturen durchtrennt. Schnellstraßen und Hochstraßen wurden nach dem Leitbild der Autogerechten Stadt in die Innenstädte implantiert. Diese schafften neue, schwer überwindbare Barrieren und erzeugten damit weitere Rückseiten. Zwischen Stadt und Umland konnte die Zwischenstadt entstehen (Sieverts 1997). Hier siedelten sich nicht nur Wohnungsbauten an, sondern es wechselten auch viele gewerbliche Betriebe ihren Standort an den Stadtrand, da das störende Nebeneinander von Gewerbe und anderen Funktionen zu Konflikten in der Innenstadt geführt hatte.

Der Nachkriegsstädtebau war stark durch die Trennung der einzelnen Funktionen geprägt. Die Flächennutzungspläne führten zu großflächigen, gewerblich und industriell geprägten Gebieten an den Rändern der Städte. In London verlagerte sich der „inner industrial belt" zum „outer industrial belt", wobei jedoch die Aus-

dehnung durch den bereits 1938 als Gesetz verabschiedeten „green belt" begrenzt wurde. Die Umgrenzung West-Berlins seit 1961 durch die Berliner Mauer machte eine räumliche Ausdehnung dieser Enklave bis zur Wiedervereinigung unmöglich. Entlang der Berliner Mauer entstanden deswegen innerstädtische Randlagen, wo sich Industrie und Gewerbe ansiedeln konnte.



Abb. 11:
London Docklands in the 1980s (Bill Pearson)

Der strukturelle Wandel brachte viele ungeplante und nach Bedarf genutzte Bereiche mit sich (siehe Abb. 11), weil sie wirtschaftlich nicht von Interesse waren. Aber auch große Hafenanlagen wurden effizienter gestaltet und an den Stadtrand verlegt, genauso wie die ehemaligen innerstädtischen Güterbahnhöfe durch große Containerterminals ersetzt wurden. Diese waren nun so groß, dass sie nicht mehr in das städtische Gefüge integriert werden konnten. Auf den freigewordenen Flächen entstanden großflächige, ungenutzte Gebiete mitten in der Innenstadt. Sie stellten durch ihre Abgeschlossenheit Fehlstellen im städtischen Gewebe dar.

Es entwickelte sich eine vielfältige Nutzung auf den brachliegenden Flächen und in den industriellen Gebäuden, die durch Zwischennutzungen geprägt waren. Auf den ehemaligen Flächen der großmaßstäblichen Industrie ergab sich eine heterogene Mischung an kleinteiligen, gewerblichen Nutzungen. Hier haben die

heutigen kleinteiligen Rückseiten ihren Ursprung. Aber auch entlang der ehemals abgeschlossenen Brachen und Infrastrukturgebiete entstanden in den 1980er Jahren Flächen, die sich aufgrund ihrer Nähe zur Bahn oder zum Hafen eher schlecht zum Wohnen, jedoch dafür umso besser für gewerbliche und industrielle Nutzungen eigneten. Es entwickelte sich ein fruchtbarer Nährboden für sehr vielfältige Nutzungen, die heute als Städtische Rückseiten bezeichnet werden können.

2.4.4 Reurbanisierung: Rückseiten und Transformationsareale

Europäische Metropolen zu Beginn des 21. Jahrhunderts zeichnen sich durch einen neuen Bedeutungsgewinn der Innenstädte aus, der auch als Reurbanisierung bezeichnet wird (vgl. Brake). Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen steigen seit den letzten Jahren stark an, und die Innenstadt ist wieder als Wohnort gefragt. Im Zuge der Deindustrialisierung wurden Flächen von unterschiedlicher Größe in der Innenstadt frei. Dies veränderte die Planung gravierend, da sich innovative Möglichkeiten für Neuplanungen in den Innenstädten ergaben. Der Fokus der Stadtplanung entfernte sich von den Agglomerationsräumen hin zu den Transformationsräumen in der Innenstadt, wie ehemalige Hafenanlagen, Güterbahnhöfe, Industrieareale usw. Die politische Strategie lautet: „Innenentwicklung vor Außenentwicklung".

Unsere heutige Zeit ist dadurch geprägt, dass die begrenzenden Strukturen aufgehoben und die Lücken im städtischen Gewebe geschlossen werden. Ehemalige Barrieren und Zäsuren in der Stadt werden zu verbindenden Elementen. Wasserstraßen und Bahntrassen haben sich von schmutzigen und lauten Begrenzungen und Barrieren zu innerstädtischen Vorzeigeprojekten gewandelt. Es entstehen Uferpromenaden wie in Lyon, luxuriöse Wohnprojekte in bester Wasserlage wie in Hamburg, London oder Frankfurt und lineare Parks auf ehemaligen Gütergleisen wie die High Line in New York oder das Gleisdreieck und Südgelände in Berlin. Nach einer ersten Phase der Zwischennutzung sind viele große Flächen nun bereits mit Masterplanprojekten aufgefüllt worden oder befinden sich in Planung. Aus den ehemaligen, industriell geprägten Arealen sind Möglichkeitsräume, Potentialflächen oder Opportunity Areas (GLA 2011) geworden. Beispiele für die Transformationen dieser Flächen gibt es in jeder größeren europäischen Stadt, wie die Hafencity in Hamburg (siehe Abb. 12), Porta Nuova in Mailand, die Europaallee in Zürich, das Europaviertel in Frankfurt oder die Europacity in Berlin. Mittlerweile ist die Phase der großen Auffüllprozesse jedoch vorbei. In den wach-

senden europäischen Metropolen gibt es fast keine großen innerstädtischen Flächenreserven mehr.

Nun kommt dem Umbau der in Nutzung befindlichen Stadtstruktur eine neue Bedeutung zu. Ein besonderer Fokus liegt auf den direkt an die Transformationsareale angrenzenden Stadtschichten, da in diesen Randbereichen auch noch heute Städtische Rückseiten zu finden sind. Bei den Randbereichen handelt es sich um Schichten zwischen den begrenzenden Strukturen und den angrenzenden Stadtquartieren. Diese Zwischenschicht besteht aus einem sehr heterogenen Stadtgewebe, welches sich aus verschiedenen Rückseiten zusammensetzt. Was man in den Randbereichen vorfindet, ist nicht das gewohnte Bild der Stadt, sondern eine Mischung unterschiedlicher Bebauungstypologien und Nutzungen.



Abb. 12:
Hafen City Hamburg (Quelle: Ebbe und Flut, HafenCity Hamburg GmbH)

Besonders die Randbereiche von großen Transformationsarealen zeichnen sich durch einen „Inselurbanismus“ aus. Hier befinden sich Großtypologien wie große Firmengebiete, aber auch kleinteilige Gewerbeflächen oder sozialer Wohnungsbau in kleinen Gruppierungen. Geprägt sind diese Übergangsräume durch zeitlich unterschiedlich entstandene „Inseln“, die nebeneinander existieren, aber keine Gesamtstruktur bilden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Umnutzung zeitlich versetzt stattfand. Es handelt sich um eine ungeplante, gewachsene Stadtstruktur, die keinen vorgegebenen Regeln folgt. Die Randbereiche unterscheiden

sich von dem Kerngebiet zum einen durch ihre Kleinteiligkeit, zum anderen aber auch durch ihre andauernde Nutzung.

Durch den Aufwertungsprozess der Innenstädte und das Schrumpfen der Flächenreserven wird der wirtschaftliche Druck auf die Rückseiten immer stärker. Die Rückseiten geraten nun in das Visier der Stadtverwaltung und Investoren. Früher waren es eher vergessene Orte, Nischen und Spielräume für verschiedene Nutzungen. Heute wecken die Grundstücke Begehrlichkeiten nach maximaler Ausnutzung und Rendite. Aus dem Grund sollen bei der Untersuchung der Fallbeispiele besonders die Randbereiche von großen Transformationsprojekten untersucht werden, denn sie sind einem großen politischen Druck ausgesetzt und spielen gleichzeitig eine wichtige Rolle für zukünftige Entwicklungsprozesse.

2.5 Zwischenfazit

Die Einführung des Begriffes der Städtischen Rückseiten ist notwendig für den nachhaltigen Umgang mit den letzten gewerblich geprägten Flächen in der Innenstadt. Das Phänomen der Städtischen Rückseiten ist in vielen europäischen Metropolen anzutreffen, sie zeichnen sich durch eine sehr vielfältige Nutzungsmischung aus, bringen Qualitäten sowie Möglichkeiten mit sich und dienen der Stadt. Deswegen sollten sie auch in Zukunft Teil des städtischen Gefüges bleiben. Um die Städtischen Rückseiten besser verstehen zu können, müssen sie in einem direkten Zusammenhang mit den begrenzenden Strukturen betrachtet werden, die sie auch hervorgebracht haben. Diese Strukturen sind der Grund ihres Entstehens und gleichzeitig auch ihres Überlebens. Der Wegfall der Begrenzung kann zusammen mit einem wirtschaftlichen Druck zu einer Umkehrung der Rückseite führen. Die Städtischen Rückseiten beschreiben einen neuen Stadttypus, der sich in einem aktuellen Transformationsprozess befindet und dem in Zukunft eine große Bedeutung zukommen wird.

3

Fallbeispiele

3.1 Methodische Herangehensweise

Dieses Kapitel untersucht die Auswirkungen des Verdrängungsprozesses ausgehend von großen Transformationsgebieten auf die städtischen Rückseiten. Durch eine qualitative Analyse von ausgewählten Fallbeispielen in London, Hamburg und Berlin soll der Transformationsprozess der Rückseiten untersucht und dargestellt werden, um herauszufinden, wodurch sich dieser auszeichnet und wie er beeinflusst werden kann. Die Fallbeispiele dienen dazu, Regelmäßigkeiten und Überschneidungen auf unterschiedlichen Maßstabsebenen in verschiedenen Städten aufzuzeigen.

Die Fallbeispiele der ehemaligen Güterbahnhofareale King's Cross in London, Altona in Hamburg und Gleisdreieck in Berlin wurden ausgewählt, da sie in Bezug auf ihre Größe, ihre Lage im städtischen Gewebe sowie ihre Entwicklungsgeschichte gut miteinander vergleichbar sind. In allen drei Beispielen, die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden, ist der Veränderungsprozess deutlich ablesbar. Die drei Fallbeispiele sind außerdem ausgewählt worden, da sie exemplarisch für Transformationsprojekte in anderen europäischen Metropolen stehen.

Die Untersuchungen der Fallbeispiele sind jeweils gleich aufgebaut. Nach einer kurzen Beschreibung des Kontexts und der Lage in der Gesamtstadt wird die historische Entwicklung des Gebietes aufgezeigt. Der größere Betrachtungsraum wird daraufhin thematisch untersucht, und zwar unter den Aspekten der begrenzenden Strukturen, der Gewebestruktur, der Bebauungsstruktur, der Nutzungen sowie der politischen und sozialen Struktur und der Eigentumsverhältnisse. Innerhalb der größeren Betrachtungsräume wird jeweils ein Vertiefungsgebiet genauer untersucht. Dabei werden sowohl die räumlichen und funktionalen Aspekte einer spezifischen Rückseite als auch die Auswirkungen des direkt angrenzenden Transformationsprozesses analysiert. Ausgewählte Nutzerinterviews geben einen Einblick in die vorhandenen Nutzungen sowie die Einbindung in lokale Netzwerke. In den abschließenden Auswertungen und Quervergleichen werden die drei Fallbeispiele einander gegenübergestellt und ausgewertet, um eine Übertragbarkeit auf Rückseiten in anderen Städten aufzuzeigen.

Abb. 13:
Vogelperspektive
King's Cross
(Quelle: John
Sturrock)

KX

Fallbeispiel: King‘s Cross, London (GB)



KX1 Verortung und Kontext

Das Betrachtungsgebiet King's Cross befindet sich in der nördlichen Innenstadt Londons, zwischen den beiden Bezirken Camden und Islington, und grenzt unmittelbar an die Central Activity Zone, dem Finanzzentrum der Stadt. Aufgrund der direkten Nähe zu den beiden Bahnhöfen King's Cross und St. Pancras, die zusammen einen der größten europäischen Verkehrsknotenpunkte bilden, ist das Gebiet ausgesprochen gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen.

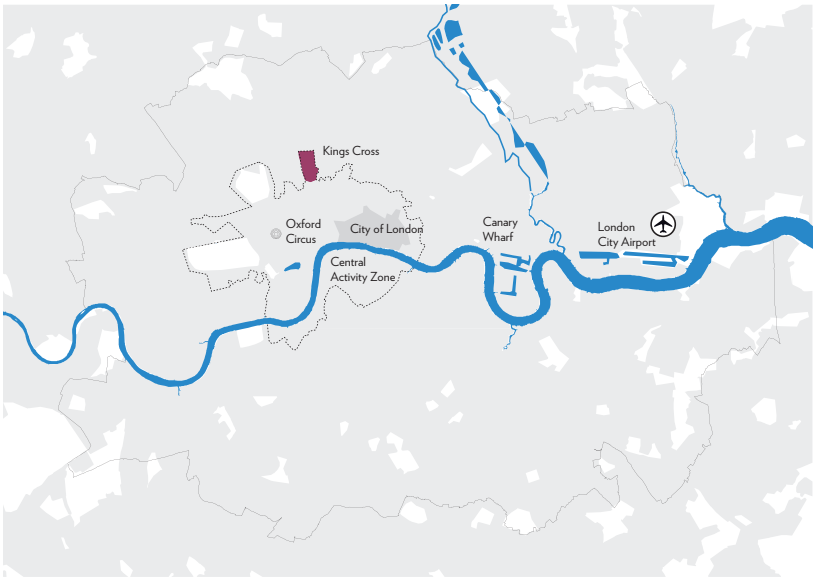


Abb. 14: Lage von King's Cross in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung)

Das Betrachtungsgebiet umfasst die beiden Bahnhöfe King's Cross und St. Pancras im Süden, das 27 Hektar große Entwicklungsgebiet King's Cross Central mit einem Bürostandort südlich des Kanals und einem mischgenutzten Gebiet nördlich des Kanals sowie die angrenzenden Randbereiche der Bezirke Camden und Islington. Auf dem durch die Optimierung des Güterverkehrs brachgefallenen Areal entsteht nun seit 2008 durch den Entwickler Argent LLB eines der größten neuen Stadtviertel Londons. Bis 2020 sollen hier, als Teil des Masterplans von Allies and Morrison Architects, bis zu 2000 Wohnungen und 320.000 qm Bürofläche entstehen (Urban Land Institute 2014).



1. King's Cross Station, 2. St. Pancras Station, 3. Regents Canal, 4. King's Cross Central, 5. British Library, 6. St. Pancras Hospital 7. Cedar Way Industrial Estate, 8. Elm Village, 9. Agar Grove Estate, 10. Maiden Lane Estate, 11. Vale Royal, 12. The Linear Land, 13. Barnsbury Estate, 14. King's Place, 15. Regent's Quarter

Abb. 15: Der Betrachtungsraum King's Cross 2016 (Quelle: eigene Darstellung)

Diese Veränderung des Kernbereiches hat große Auswirkungen auf die unterschiedlichen, daran angrenzenden Randbereiche. Diese befinden sich in einem Aufwertungs- und Gentrifizierungsprozess, der sich durch die Sanierung der Gebäude, die Veränderung der Bevölkerungsstruktur, aber auch durch einen Austausch der Nutzungen zeigt. Die Immobilienpreise sind in den letzten Jahren sehr stark angestiegen. Besonders im Osten hat sich die Umgebung bereits immens verändert. Beispiele dafür sind einerseits das ehemals kleingewerblich geprägte Regent's Quarter, welches schon zu Beginn der 2000er Jahre aufwendig saniert wurde und nun für Büros und Gastronomie genutzt wird und andererseits das 2006 fertiggestellte Kultur- und Verlagsgebäude King's Place, welches auf gewerblichen Flächen am Regent's Canal entstanden ist. Die Zwischennutzungen, wie die Clubs, die Go-Kart Bahn oder das Almeida Theatre, für die King's Cross so berühmt war, sind mittlerweile alle ersetzt worden.

Die Umgebung verändert sich in einem sehr schnellen Tempo. Es entstehen luxuriöse Projekte auf ehemals weniger intensiv genutzten Flächen. Die angrenzenden Wohnsiedlungen, wie das Maiden Lane und Agar Grove Estate im nördlichen Betrachtungsraum, werden aufwendig saniert und teilweise privatisiert. Die Randbereiche treten nun für die Investoren und andere Projektentwickler in den Vordergrund. Auf den gut gelegenen Grundstücken entstehen hochwertige Wohnungs- und Bürobauten und in den schlechteren Lagen verdichteter sozialer Wohnungsbau und Studentenwohnungen. Wobei sich die östlichen Randbereiche bereits verändert haben, geschieht der Aufwertungsprozess in den westlichen Randbereichen langsamer, da sie sich aus größeren Wohn- und Gewerbegebieten zusammensetzen. Ehemals sehr abgetrennte Gegenden grenzen heute direkt an das neue Stadtquartier King's Cross Central an und gewinnen damit an Lagequalität. Aus den funktionalen Rückseiten werden nun gewinnorientierte Vorderseiten.

KX.2 Historische Entwicklung

Phase 1 – Die Ausbreitung der Bahnflächen

Mit der Fertigstellung des Regent's Canal 1820 begann die Industrialisierung des Gebietes um King's Cross. Der Kanal wurde für den Warentransport als verbin-

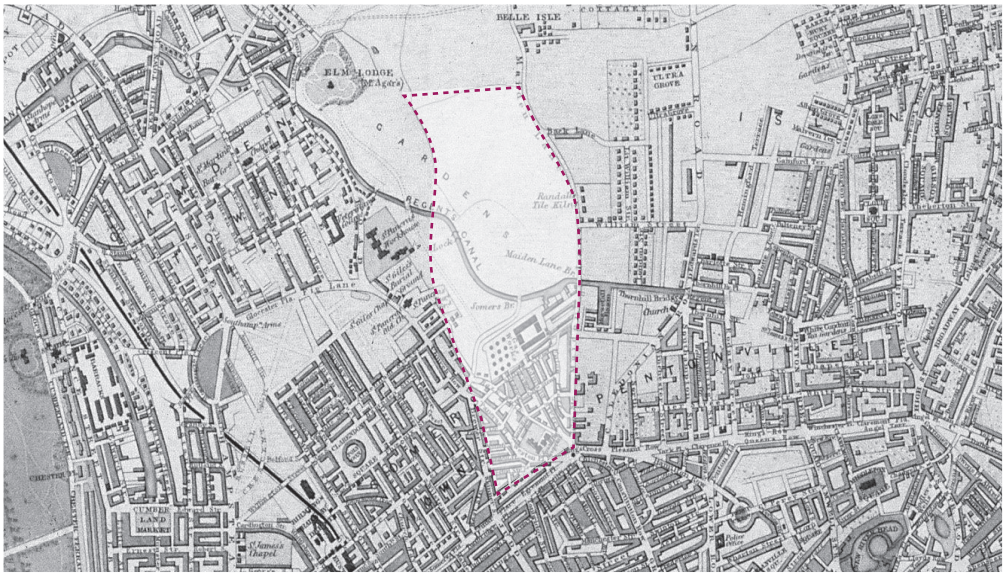


Abb. 16: King's Cross 1843, gezeichnet von B.H. Davies (Quelle: Royal Geographical Society)

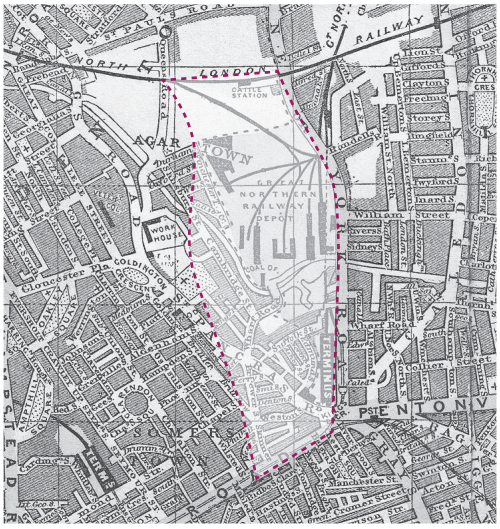


Abb. 17: King's Cross 1862, gezeichnet von J. Reynolds (Quelle: Reynolds Pocket map of London 1862)



Abb. 18: King's Cross 1894 (Quelle: Ordnance Survey Maps 1893-96)

dendes Element zwischen London und den großen Industriestädten im Norden Englands gebaut. Insbesondere Kohle wurde zu der 1824 errichteten Gasanstalt südlich des Kanals transportiert. Entlang des Regent's Canal entstanden Werften

und Lagerhäuser. 1850 wurde King's Cross, der damals größte Bahnhof Englands, von der Great Northern Railway am nördlichen Rande der Innenstadt Londons fertiggestellt (vgl. Stamp 1990). Entlang des York Way, der ehemaligen Maiden Lane, entstanden Fabriken und etwas weiter nördlich entwickelte sich das Belle Isle Industrial Estate mit Seifenfabriken, Ziegeleien und Wäschereien. Durch die Fertigstellung der weltweit ersten U-Bahn-Linie, der Metropolitan Line, im Jahr 1863 wurde eine rasante, flächenmäßige Ausbreitung der Stadt ermöglicht. 1968 wurde der Bahnhof St. Pancras von der Midland Railway eröffnet.

Auf den Bereichen nördlich der beiden nebeneinanderliegenden Bahnhöfe entwickelten sich zwei voneinander getrennte, großflächige Güterbahnhofareale, die mit ihren unzähligen Gleisen, großmaßstäblichen Kohledepots und Güterschuppen durch Mauern abgetrennt und somit nicht durchquerbar waren. Der Getreidespeicher „The Granary" stellte das Zentrum des Bahnareals dar. Schon bald waren die Bahnflächen von einer kleinteiligen Bebauungsstruktur, der für Großbritannien typischen Reihenhausstruktur, im Osten und Westen umgeben. Dies führte dazu, dass sich die Bahnflächen schon wenige Jahre nach ihrem Bau durch die angrenzende Bebauung mitten im städtischen Gewebe befanden. Durch die weitere Ausbreitung der Güterbahnhofsanlagen gegen Ende des 19. Jahrhunderts mussten bis zu 4.000 Wohnungen für mehr als 10.000 Menschen in den westlich angrenzenden Quartieren Somer's Town und Agar Town abgerissen werden (Hunter/Thorne 1990). Das Gebiet entwickelte sich zu einem Umschlagplatz zwischen Wasser und Schiene. Waren wie Kohle, Bier, Kartoffeln und Fisch, die aus weiten Teilen Englands ankamen, wurden hier verladen. Neben den Güterdepots der beiden Eisenbahnunternehmen gab es einen Kartoffelmarkt, Getreidespeicher, Lokschuppen und ein Kohlelager auf dem Bahnareal. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erreichten die schmutzigen und lärmenden Bahnflächen ihr größtes Ausmaß (siehe Abb. 18). Ihre räumliche Struktur blieb bis zum Zweiten Weltkrieg in dieser Form erhalten.

Die Randbereiche der Bahnflächen entwickelten sich zu Gebieten, deren Bevölkerung von den Karten des Soziologen Charles Booth[1] 1898 als „lowest-class, vicious and semi-criminal" kategorisiert wurden. Aufgrund der wachsenden Bevölkerung entwickelten sich immer schlimmere Wohnzustände in den Gebäuden, sodass mit einer so genannten Slumsanierung begonnen wurde. Im Zuge dessen ersetzten

[1] Das Kartenmaterial „Maps descriptive of London Poverty" war Teil der Veröffentlichung „Inquiry into Life and Labour in London" (1886-1903)

großmaßstäbliche Wohnsiedlungen die kleinteiligen Reihenhäuser, beispielsweise 1937 das Ossulton Estate mit 514 Wohneinheiten in dem westlich angrenzenden Somer's Town und 1947 der York Way Court sowie der Naish Court nordöstlich des Regent's Canal.

Phase 2 – Das Schrumpfen der Bahnflächen

Durch die Kriegsschäden des Zweiten Weltkriegs waren einige Bahnanlagen zerstört und wurden nur provisorisch wieder aufgebaut. 1948 wurden die einzelnen Bahnunternehmen und die Flächen des Kanals verstaatlicht. Durch die Einführung der Diesellokomotiven in den 1950er Jahren nahm der Bedarf an Kohle ab, und immer mehr Güter wurden auf der Straße transportiert, so dass die Güterbahnhofsflächen ihre Bedeutung verloren. Dies führte dazu, dass in den 1960er Jahren viele Flächen des Güterbahnhofareals, besonders die der Midland Railway, brachlagen. Der Greater London Council[2], der 1965 aus dem London County Council (LCC) hervorgegangen war, plante zahlreiche städtische Wohnsiedlungen auf den ehemaligen Bahnflächen, so zum Beispiel das 1969 fertiggestellte Agar Grove Estate, das 1975 realisierte Elm Village und das gewerbliche Cedar Way Industrial Estate auf den ehemaligen nordwestlichen Bahnflächen der Midland Railway.



Abb. 19:
Albion Yard from entrance in Balfe Street (Quelle: Angela Inglis)

[2] Der Greater London Council war von 1965 bis 1986 die Stadtverwaltung Londons. Bis zur Gründung der Greater London Authority (GLA) im Jahr 2000 gab es in London lediglich Bezirksverwaltungen.

1980 wurde die Nutzung des restlichen Güterbahnhofs aufgegeben. In den Randgebieten und leerstehenden Gebäuden der ehemaligen Bahnflächen siedelten sich aufgrund der zentralen Lage und der günstigen Mieten mehr als 200 kleine Betriebe an. In den 1990er Jahren entwickelte sich eine kreative Szene, die mit gewerblichen Nutzungen, Nachtclubs und einer Go-Kart-Bahn durch Zwischennutzungen gekennzeichnet war. „The area became known for its night life and was something of a hub for artists and creative organisations." (King's Cross 2017). Die Gegend um King's Cross war aber auch geprägt durch Prostitution, Drogenkonsum und Kriminalität und gehörte besonders in dieser Zeit zu den benachteiligten, strukturschwachen Lagen in der Stadt (siehe Abb. 19).

In den späten 1980er Jahren hatte das Bahnunternehmen British Rail vor, die brachliegenden Flächen, ähnlich wie die schon abgeschlossenen Projekte an der Cannon Street, Sharing Cross oder Liverpool Street, gewinnbringend zu entwickeln. Der Londoner Architekt Norman Foster wurde beauftragt, einen Masterplan für einen Bürostandort auf den ehemaligen Bahnflächen zu erstellen. Dieser stieß auf viel Kritik aus der angrenzenden Bevölkerung. Durch die zu Beginn der 1990er Jahre in London entstandene Krise des Immobilienmarktes für Büroflä chen wurden die Pläne für den Foster Masterplan verworfen. Die folgenden Jahre waren durch die für den Bau des Channel Tunnel Rail Link erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen geprägt, dem späteren High Speed 1. Von 2001 bis 2007 wurden die Bahnflächen für die Baustellenlogistik der neuen Bahnverbindung genutzt.

Phase 3 – Die Transformation der Bahnflächen

Seit 2008 entsteht nun durch private Investoren eines der größten neuen Stadtviertel Londons auf den ehemaligen Bahnflächen (siehe Abb. 20). Auch die beiden Bahnhöfe King's Cross und St. Pancras wurden in den letzten Jahren aufwendig saniert und sind jetzt Hochglanzbahnhöfe mit integrierten Einkaufszentern.
Bis 2020 sollen auf dem 27 ha großen, dichtbebauten Gelände bis zu 2000 Wohnungen und 320.000 qm Bürofläche entstehen, die in einzelnen Bauabschnitten realisiert werden (Urban Land Institute 2014). Viele Bürogebäude sind bereits fertiggestellt. Der Baubeginn für das Google Headquarter, einem 11-stöckigen, von BIG entworfenen Landscraper, ist 2018.



Abb. 20:
King's Cross Central Masterplan (Quelle: Allies and Morrion Architects)

Da es sich bei dem Transformationsgebiet King's Cross um eine Opportunity Area[3] handelt, liegt die Planungszuständigkeit für den Kernbereich bei der Stadt und nicht bei den Bezirken. Die Randbereiche unterliegen den Planungszuständigkeiten der angrenzenden Bezirke. Schon jetzt ist außer den denkmalgeschützten Gebäuden nicht mehr viel von der ehemaligen Bahnnutzung zu erkennen. Auch die Zwischennutzer mussten ihren Standort verlassen. Die Umnutzung des denkmalgeschützten Getreidespeichers, des „Granary building", als University of the Arts diente seit 2011 als Katalysator für die Entwicklung des Gebiets. Durch die Neuplanungen wurde das Gebiet der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht.

Schon bevor die Bautätigkeiten auf dem Güterbahnhofareal begonnen hatten, zeichnete sich eine Aufwertung der Umgebung ab. Viele Neuplanungen, Aufwertungen und Nutzungsänderungen haben sich bereits um das Güterbahnhofareal herum entwickelt. Das Regent's Quarter, das King's Place, das Crick Institute oder die neuen Studentenwohnungen im Osten sind nur einige Beispiele. Entlang des Regent's Canal wurden die Werften zu Wohn- und Bürogebäuden umgenutzt. Die Wohnsiedlungen werden momentan (2017) aufwendig saniert und teilweise auch privatisiert. Besonders die ertragsschwächeren, gewerblich geprägten Nutzungen werden durch hochwertigere Nutzungen ersetzt. Die Investoren haben die gute Lage erkannt, so dass die Preise in den letzten Jahren enorm angestiegen sind. Der ehemals „schlechte" Nachbar (Güterbahnhofareal) wurde nun durch einen „guten" Nachbarn (neues Stadtquartier) ersetzt.

KX.3 Der Transformationsprozess King's Cross

Die Entstehung und die verschiedenen Wachstums- und Verdrängungsprozesse der Städtischen Rückseiten um das ehemalige Güterbahnhofareal King's Cross stehen in einem direkten Verhältnis zu dem schrittweisen Schrumpfen der Bahnflächen. Die Güterbahnhofareale wurden bereits kurze Zeit nach ihrer Entstehung von der angrenzenden Bebauung umschlossen. Zu dieser Zeit formten Werften und industrielle Anlagen entlang des Regent's Canal sowie die kleinteiligen

[3] Opportunity Areas sind die durch die Stadtverwaltung festgelegten Entwicklungsgebiete der Stadt, die mehr als 5.000 Arbeitsplätze, 2.500 Wohnungen oder eine Kombination von beidem erschaffen.

Transformation der Rückseiten – King's Cross



Abb. 21: Transformation der Rückseiten King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

gewerblichen Strukturen entlang des York Ways die Rückseiten. Durch den schrittweisen Schrumpfungsprozess der Bahnflächen wurden in den 1970er Jahren weitere Gebiete frei, auf denen sich Rückseiten bilden konnten. Es entstand eine Zwischenschicht zwischen dem Kernbereich des Bahnareals und der angrenzenden Bebauung. Durch die vollständige Aufgabe der Bahnnutzungen entwickelten sich auch auf dem Kernbereich städtische Rückseiten, die durch Zwischennutzungen geprägt waren. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts hatten die Städtischen Rückseiten in King's Cross ihr größtes Ausmaß.

Der Rückgang der Rückseiten begann mit Transformationen entlang des Regent's Canal. Dort entstanden in den ehemaligen Werften attraktive Wohnungen in direkter Wasserlage. Seitdem feststand, dass auf den Bahnflächen ein neues Stadtquartier entstehen sollte, verschwanden vor allem die Rückseiten auf der östlichen Seite entlang des York Ways. Auf den ehemaligen, gewerblich geprägten Randbereichen entstanden moderne Büroflächen, Gastronomie sowie kulturelle Einrichtungen. Auch entlang des Regent's Canal, der zu einer neuen Verbindung geworden ist, sind bereits ehemals gewerblich genutzte Grundstücke mit verdichtetem Wohnungsbau bebaut worden. Da der westliche Bereich bis heute durch die Barriere der Bahntrasse von dem Kernbereich abgetrennt ist, findet hier die Veränderung der Rückseiten langsamer statt. Das Gebiet entlang der Camley Street gehört zusammen mit dem Linear Land, eingezwängt zwischen den Schienen im Norden und Gewerbegebiet „Belle Isle" im Nordosten, zu den letzten Städtischen Rückseiten um King's Cross. Derzeit (2017) ist noch nicht klar, in welcher Form sich diese Rückseiten in Zukunft verändern werden.

KX.4 Thematische Betrachtung

1. Begrenzende Strukturen

Das 27 ha große Güterbahnhofareal stellte mit einer Ausdehnung von bis zu 1,2 km und einer Breite von 500 m bis in die 1960er Jahre ein großes, unzugängliches Gebiet mitten im städtischen Gewebe dar. Die Bewohner der angrenzenden Gebiete in Camden und Islington konnten das Bahnareal nicht einsehen, da es durch 2,5 m hohe Mauern begrenzt war. Der östlich an den Bahnflächen vorbeiführende York Way markierte die Grenze in Nord-Süd-Richtung.

Begrenzende Strukturen – King's Cross

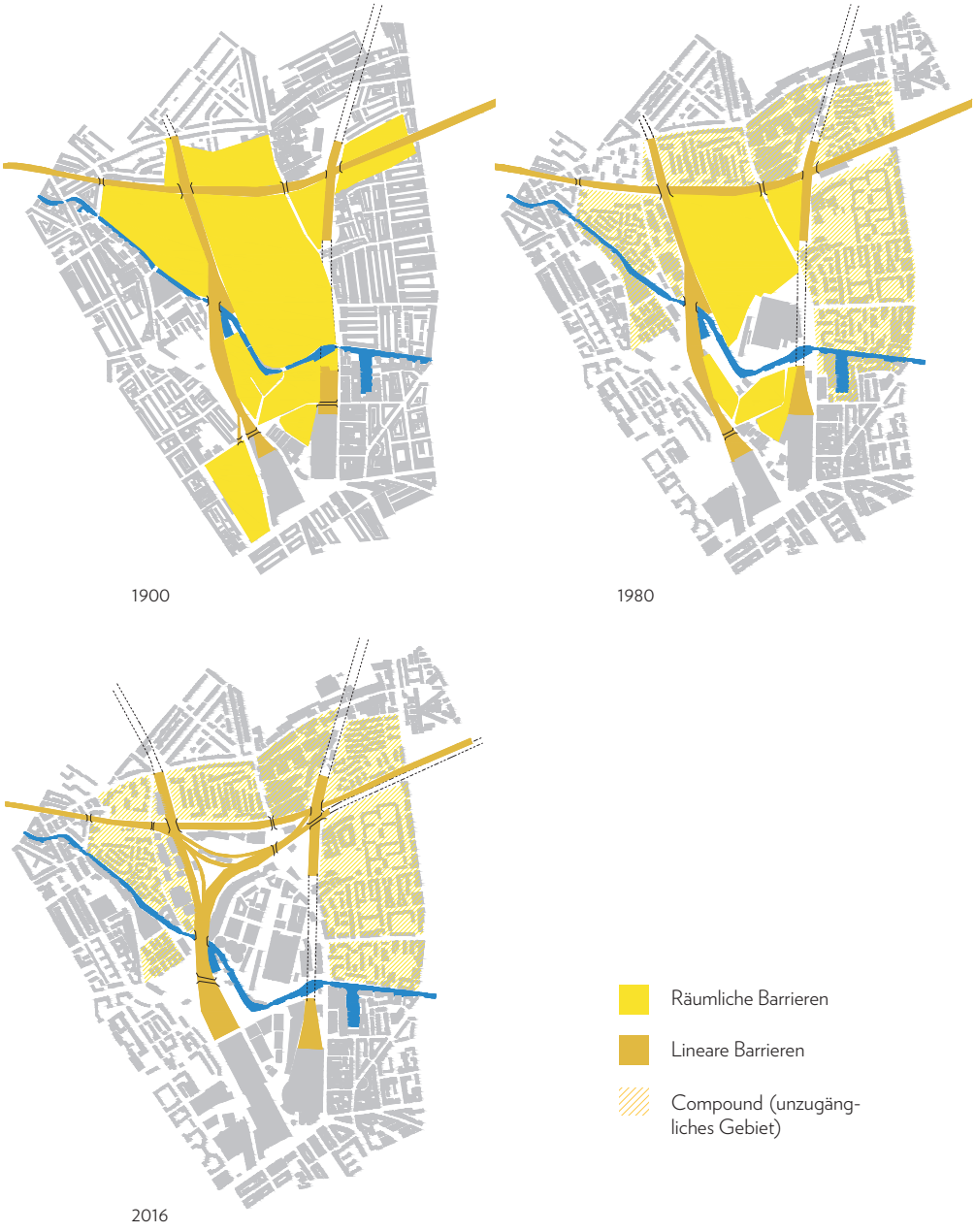


Abb. 22: Begrenzende Strukturen, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

Der Bezirk Islington kehrte sowohl dem York Way als auch den Bahnflächen den Rücken zu. Die weiter östlich laufende Caledonian Road übernahm die Zentrumsfunktion für den Bezirk.

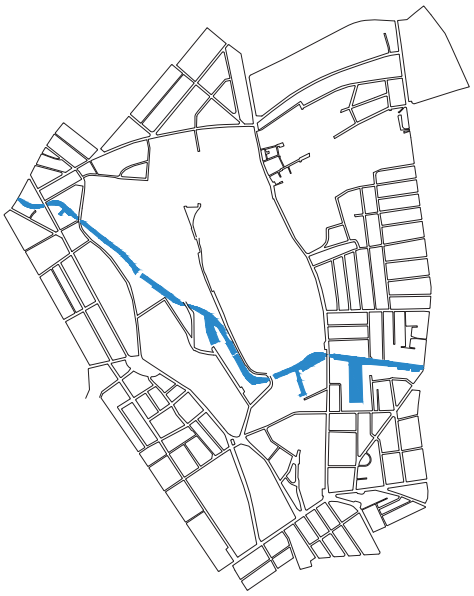
"King's Cross Central is positioned on the periphery of distinct residential areas [...] and has been separated by the vacant rail lands and borough boundaries for over 20 years." (Argent St. George et al. 2004: 33)

Der Regent's Canal durchtrennte das Betrachtungsgebiet von Osten nach Westen. Bei dem Kanal handelte es sich bis in die 1970er Jahre um einen durch Mauern begrenzten und damit unzugänglichen Stadtraum, der ausschließlich dem Warentransport diente. Im Nordwesten der ehemaligen Bahnflächen trennen heute die Bahntrassen des High Speed 1 die angrenzenden Stadtquartiere Somer's Town und Kentish Town von dem neu entstandenen Stadtquartier King's Cross Central ab. Verstärkt wird diese trennende Wirkung durch die in sich abgeschlossenen Wohnsiedlungen, die an den Randbereichen der Bahnflächen entstanden sind. Diese bilden eine zusätzliche Trennungsschicht, da sie sich durch eine eingeschränkte Durchwegung auszeichnen. Durch die Transformation der Bahnflächen ist ein 27 Hektar großes, ehemals abgeschlossenes Gebiet wieder Teil des städtischen Gewebes geworden. Das gesamte Gebiet ist durchlässiger geworden, jedoch gibt es noch immer unüberquerbare Grenzen, wie die Bahntrassen oder Wohnsiedlungen.

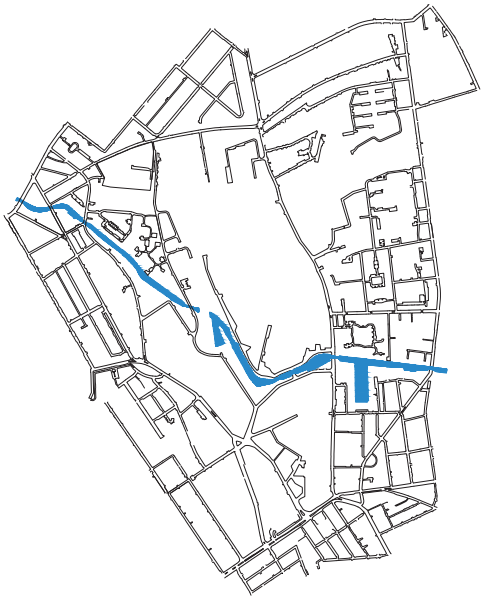
2. Gewebestrukturen

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts grenzte ein feinmaschiges, durchgehendes Straßennetz direkt an das Güterbahnhofareal an. Es gab jedoch keine Querverbindungen über das Areal. Das Straßennetz hat sich später in zwei Phasen verändert. Um 1940 wurden in einer ersten Phase neue Erschließungsstrukturen auf den Reihenhausstrukturen, die teilweise wegen ihres schlechten Zustands abgerissen werden mussten, realisiert. Es entstanden große, introvertierte Wohnsiedlungen, die nur punktuell mit dem städtischen Gewebe verbunden waren. Diese Strukturen zeichneten sich dadurch aus, dass sie nicht durchgängig waren und meist eine Sackgassensituation bildeten. In der zweiten Phase, die in den 1960er Jahren begann, wurden die freigewordenen Bahnflächen mit einer neuen Bebauung aufgefüllt. Auch dabei handelte es sich um in sich abgeschlossene Gebiete, die keine neuen Querverbindungen erzeugten. Dies führte dazu, dass je näher man an

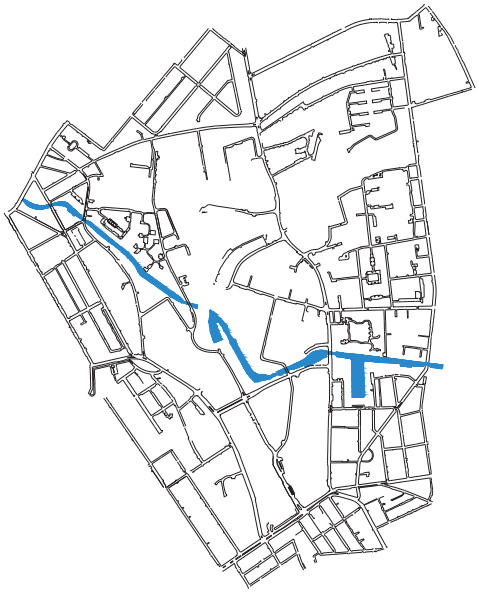
Gewebestruktur – King's Cross



1900



1980



2016

Abb. 23: Gewebestruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

die ehemaligen Bahnflächen herankam, die Erschließungsintensität umso weiter abnahm.

Der derzeitige Masterplan besteht aus einem kleinteiligen Erschließungssystem, welches zwar innerhalb des neuen Gebietes gute Verbindungen herstellt, jedoch den Kernbereich nicht mit der umgebenden Struktur verknüpft. Die einzige neue Verbindung ist eine Brücke über den Regent's Canal, die das Bahnhofsgebiet in Nord-Süd-Richtung mit dem neuen Quartier King's Cross Central verbindet. Der Regent's Canal wurde durch seine Öffnung 1974 zu einem verbindenden Element. Geplante Brückenverbindungen über die Schienen im Westen des Gebietes konnten nicht realisiert werden.

3. Bebauungsstruktur

Bei der Untersuchung des Fallbeispiels wurde deutlich, dass sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Bebauungsstruktur aus zwei unterschiedlichen Körnungen zusammensetzte: zum einen aus der dicht bebauten Reihenhaustypologie und zum anderen aus den großmaßstäblichen Bahnstrukturen (siehe Abb. 24). Diese stießen damals direkt aufeinander und stellen einen großen Maßstabssprung dar.

Erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelte sich auf den freigewordenen Flächen der Randbereiche des Güterbahnhofareals eine dritte Bebauungsstruktur, die durch eine geringe bauliche Dichte und ihre Heterogenität geprägt war. Es entstand ein Patchwork aus unterschiedlichen Gebäudetypologien, die zusammen eine Zwischenschicht bildeten. Funktionale Gewerbebauten, Wohnsiedlungen in aufgelockerter Bauweise und Solitärbauten füllten die freigewordenen Flächen auf. Die Bebauung des neuen Stadtquartiers auf den erst später freigewordenen und erschlossenen Bahnflächen stellt eine vierte Bebauungsstruktur in diesem städtischen Gewebe dar. Diese grenzt sich durch ihre hohe bauliche Dichte stark von den benachbarten Randbereichen ab.

Bebauungsstruktur – King's Cross



1900



1980



2016

Abb. 24: Bebauungsstruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

4. Nutzungen

Seit der Industrialisierung war der Kernbereich stark durch die monofunktionale Bahnnutzung geprägt. Neben Güterschuppen und Warenlager befanden sich viele Betriebsgebäude auf den Flächen des Güterbahnhofareals. Zur selben Zeit entstand entlang des Regent's Canal ein gewerblich und industriell geprägtes Band, in dem sich Fabriken und Schiffswerften befanden. Außerdem entwickelten sich entlang des York Ways verschiedene Industrien, die im nördlichen Bereich durch Backsteinfabriken gekennzeichnet waren. Gegenüber den großflächigen industriell gewachsenen Strukturen war die Gegend geprägt durch mischgenutzte Reihenhaustypologien. Diese Strukturen waren sehr dicht und ihr Zustand oft sehr schlecht, sodass sie zum Teil in Form einer Slumsanierung abgerissen und besonders im östlichen Betrachtungsgebiet durch monofunktionale Wohnsiedlungen ersetzt wurden. Seit den 1960er Jahren entstanden auf den ehemaligen Bahnflächen weitere monofunktionale Wohnsiedlungen, wie das Elm Village und die Agar Grove und Maiden Lane Estates. Außerdem entwickelte der GLC als damalige Stadtverwaltung kleingewerbliche Flächen auf den Randbereichen der Bahnflächen, wie das Cedar Way Estate an der Camley Street oder das Light Industrial Estate am York Way (siehe Abb. 25).

Nachdem die Nutzungen des Güterbahnhofs in den 1980er Jahre komplett aufgegeben wurden, entstanden die zuvor beschriebenen Zwischennutzungen, die sich entweder unter den Bögen der Bahn oder in den alten industriellen Gebäuden niederließen. Heute sind keine dieser berühmten Zwischennutzungen mehr vorhanden. Auf der Grundlage eines Masterplans wurde das Güterbahnhofareal mit einem Büroviertel im Süden und einem gemischten Quartier mit Wohnen, Büronutzungen, Einzelhandel und Gastronomie im Norden bebaut.

In den Randbereichen handelte es sich bei den Nutzungsänderungen um einen ungeplanten Prozess, die Veränderungen vollzogen sich aber mindestens genauso schnell. Aufgrund steigender Mieten wurden viele Betriebe gezwungen, ihren Standort aufzugeben. So musste zum Beispiel ein Klempnereibetrieb an der Caledonian Road seinen Standort an die M25, den äußeren Autobahnring, verlegen. Bereits Anfang der 2000er Jahre wurden das Regent's Quarter aufwendig saniert und die ursprünglich gewerblich genutzten Fabriketagen in Wohn- oder Büronutzungen umgewandelt. Die Werften entlang des Regent's Canal veränderten sich ebenfalls in ihrer Nutzung, es entstanden attraktive Wohnungen und Büros in der alten Bebauungsstruktur.

Nutzungen – King's Cross



1900



1980



2016

Gewerbe und Produktion
Infrastruktur
Öffentliche Nutzungen
Einzelhandel
Büronutzungen
Wohnen

1 Battlebridge Basin/Werften, 2 Gas Works, 3 The Granary/Kornspeicher, 4 Belle Isle/Gewerbegebiet, 5 Cattle Market, 6 HM Prison Pentonville, 7 Zwischennutzungen, 8 British Library, 9 Regent's Quarter, 10 Central Saint Martin University, 11 The Linear Land, 12 King's Place

Abb. 25: Nutzungen, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

An anderen Orten wurden die ehemaligen Nutzungen, besonders gewerbliche Nutzungen, abgerissen und durch eine hochverdichtete Bebauung ersetzt. Am südlichen Ende der Camley Street wurden 2014 Studentenwohnungen auf ehemaligen Lagerflächen errichtet und ein ehemaliger Baumarkt in das Erdgeschoss einer neuen, stark verdichteten Bauweise eines weiteren Studentenwohnheims integriert.

5. Sozialstruktur

Die Bahnflächen hatten seit ihrer Entstehung einen großen Einfluss auf die angrenzenden Bereiche. Als sich die Bahnflächen noch in Betrieb befanden, hatten sie aufgrund von Lärm und Schmutz eine negative Auswirkung. Die Randbereiche zeichneten sich durch arme Bevölkerungsstrukturen aus (siehe Abb. 26). Nach dem Wegfall der Bahnnutzungen entstanden auf den ehemaligen Bahnflächen Umschlagplätze für Drogen, Prostitution siedelte sich an und die Kriminalitätsrate in den Randbereichen stieg. Die Wohngegenden wurden als unattraktiv empfunden und die Mieten waren entsprechend gering. In den 1960er Jahren begannen die ersten Gentrifizierungsprozesse in Islington. Die Stadt versuchte, die Gegend durch die Ansiedlung der British Library auf den ehemaligen Bahnflächen von St. Pancras und des Camley Street Nature Reserves direkt am Kanal zu verbessern. Durch die aufwendige Sanierung der beiden Bahnhöfe und durch den Bau des neuen Stadtquartiers ist die gesamte Gegend wieder zu einer bevorzugten Lage geworden, was nicht nur durch den Anstieg der Preise deutlich wird, sondern auch durch die veränderten Nutzungen.

6. Politischer Kontext und Planungsrecht

Das Betrachtungsgebiet befindet sich an der Grenze der beiden Boroughs Camden und Islington. Im London Plan wurde das Gebiet als Opportunity Area ausgeschrieben und stellt somit ein Projekt von gesamtstädtischer Bedeutung dar. Das bedeutet, dass für die Planungen des Kernbereiches die Greater London Authority und für die Randbereiche die einzelnen Bezirke verantwortlich sind. Für die GLA stellt King's Cross eines der wichtigsten Nachverdichtungsprojekte Londons dar. Um den Kernbereich befinden sich weitere Opportunity Areas, die von den angrenzenden Bezirken ausgezeichnet wurden und sich in ihrer Planungsverantwortlichkeit befinden.

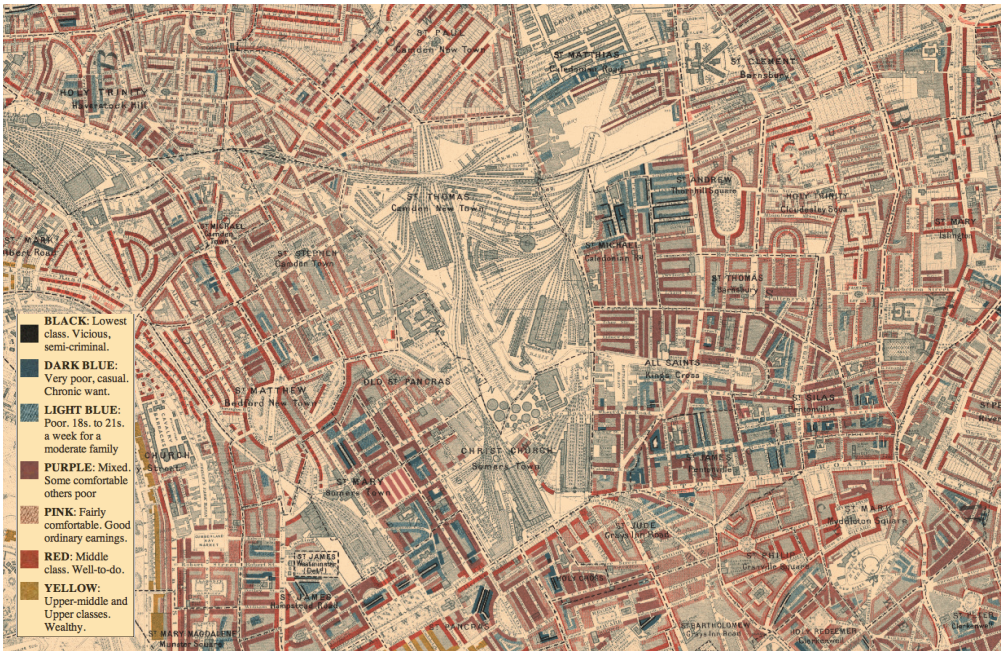


Abb. 26: Charles Booth Map, 1898 (Quelle: London School of Economics https://booth.lse.ac.uk/map)

7. Eigentumsstruktur

Bei den Rändern des Betrachtungsgebietes handelt es sich heute vielfach um städtisches Eigentum bestehend aus Wohnsiedlungen, gewerblichen Flächen und öffentlichen Einrichtungen. Durch die Verstaatlichung der Great Northern und Midland Railway 1948 fielen die freigewordenen Bahnflächen in den Besitz der Stadt. Die 1965 gegründete Greater London Council hat sich stark für den sozialen Wohnungsbau auf städtischen Flächen eingesetzt, insbesondere auch in den an King's Cross angrenzenden Gebieten. Im Zuge des aktuellen Transformationsprozesses sind bereits viele dieser Gebiete, wie beispielsweise die ehemaligen gewerblichen Flächen des heutigen King's Place, privatisiert worden.

Bei dem Kernbereich handelt es sich um eine besondere Eigentumsstruktur. Die ehemalige Bahnfläche der Great Northern Railway, welche sich bis zu Beginn des 21. Jahrhunderts im Besitz der British Railway befand, wurde von einem Konsortium privater Investoren gekauft – der King's Cross Central Limited Partnership. Die Partnerschaft besteht derzeit (2017) aus Argent King's Cross Limited Partnership und einem australischen Rentenfond, der 2016 einen Großteil des Unternehmens erwarb. Die British Rail, die bis zu diesem Zeitpunkt auch Teil des Konsortiums war, verkaufte alle ihr Anteile. Bei der Planung des neuen Stadtviertels handelt es sich um eine Entwicklung privater Investoren und nicht um eine städtische Entwicklung. „It is a very upmarket kind of development, whose services and facilities are for educated, sophisticated people with money." (Moore 2014).

Eigentumssstruktur – King's Cross

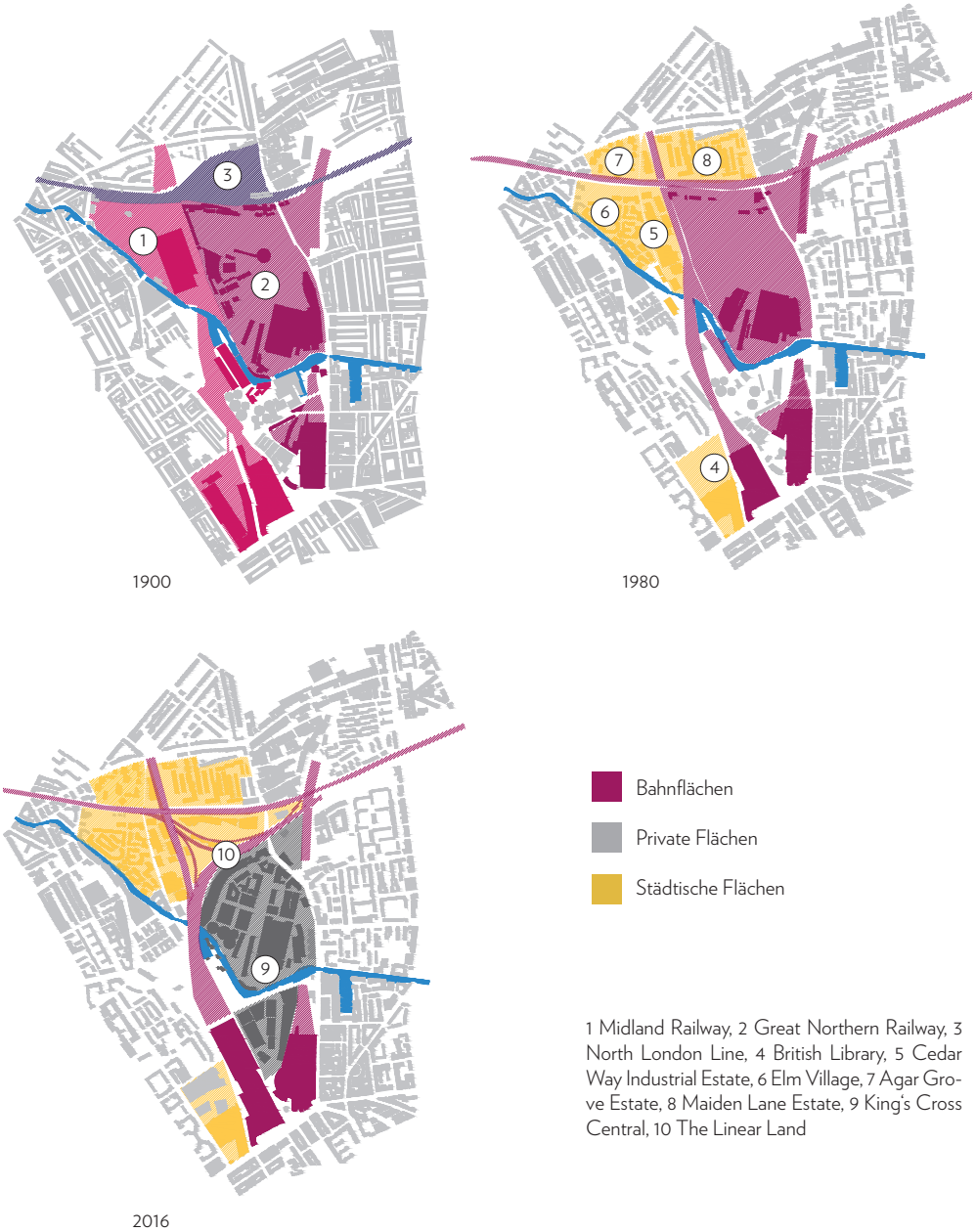


Abb. 27: Eigentumsstruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 28:
Betriebe an der
Camley Street (Quelle:
eigene Aufnahme)

King‘s Cross

Vertiefungsgebiet Camley Street



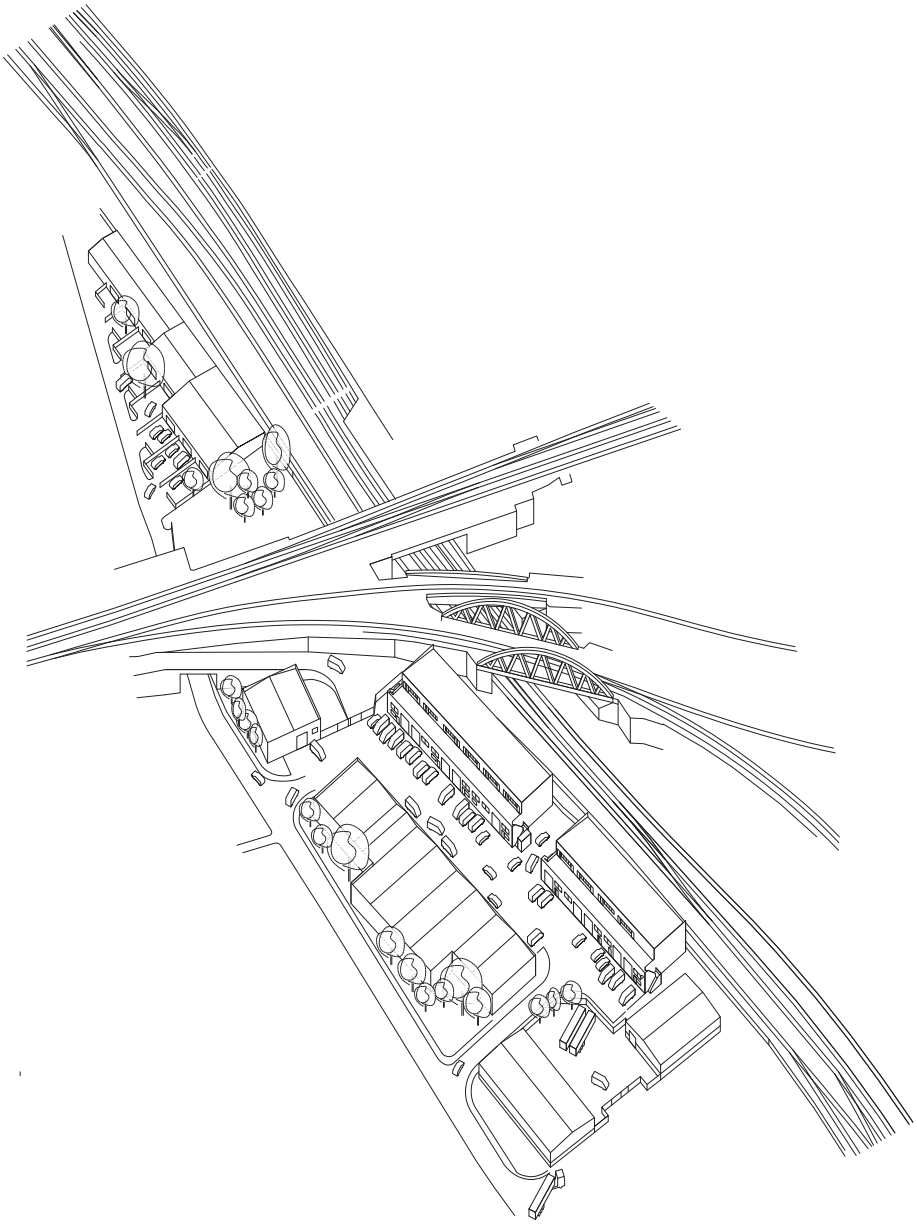


Abb. 29: Axonometrie Camley Street (Quelle: eigene Darstellung)

KX.5 Vertiefungsgebiet – Camley Street

Das Vertiefungsgebiet entlang der Camley Street wurde ausgewählt, da es sich aufgrund seiner Lage sowie seiner baulichen und funktionalen Struktur um eine sehr typische Rückseite handelt. Die ansässigen gewerblichen Betriebe stehen in einem direkten wirtschaftlichen Verhältnis mit der Londoner Innenstadt und sind deswegen auf ihre zentrale Lage angewiesen. Doch durch die aktuelle Entwicklung des neuen Stadtquartiers King's Cross Central sind sie einem wirtschaftlichen Verdrängungsdruck ausgesetzt, der schon jetzt durch kurze Mietverträge, den Abriss von gewerblichen Gebäuden sowie durch eine steigende Bautätigkeit von neuem Wohnungsbau deutlich wird.

Steckbrief Camley Street

Name:	Cedar Way Industrial Estate
Adresse:	Camley Street 101 - 128
Größe:	4 ha
Lage:	Borough of Camden
Bauliche Struktur:	Zweckmäßige zweistöckige Gewerbehallen
Eigentümer:	Camden Council als Vermieter
Ursprüngliche Nutzung:	Güterbahnhofsgelände der Midland Railway
Zeitliche Entwicklung:	brachgefallen in den 1960er Jahren – dann von der GLC als Gewerbefläche umgestaltet
Neue Nutzung:	gewerbliche Nutzungen
FNP Ausweisung:	keine geschützte gewerbliche Fläche
Anzahl der Unternehmen:	17 - 20 Unternehmen mit ca. 500 Arbeitsplätzen
Branchen:	Kfz-Werkstätten/Industriewäscher/ Lebensmittelverarbeitung
Durchschnittsmieten:	10 €/m^2
Länge der Mieten:	kurze Mietverträge (6 months rolling contract)
Planungsaktivität:	Opportunity Area des Bezirks Camden
Transformation:	Neuplanung Camley Street 101 - 103
Selbstinitiative:	Neighbourhood Forum/Plan/Community Land Trust

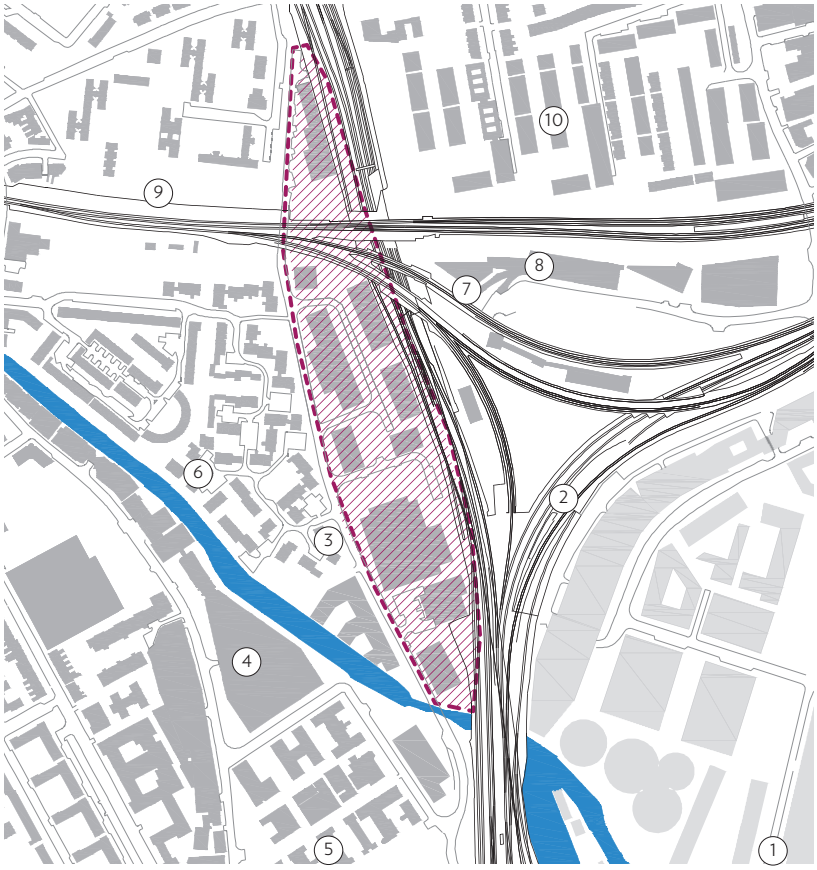


Abb. 30:
Lageplan Vertiefungsgebiet Camley Street (Quelle: eigene Darstellung)

1. King's Cross Central, 2. CTRL Channel Tunnel Rail Link, 3. Camley Streetl, 4. Regent's Canal, 5. St. Pancras Hospital 6. Elm Village 7. Overground, 8. Linear Land, 9. Agar Grove Estate 10. Maiden Lane Estate

1. Lage und bauliche Struktur

Das gewerblich geprägte Vertiefungsgebiet befindet sich entlang der Camley Street im Nord-Westen des ehemaligen Güterbahnhofs King's Cross und grenzt somit unmittelbar an die Central Activity Zone an. Das vier Hektar große, nicht gewerblich geschützte Gebiet befindet sich, eingezwängt zwischen Bahnschienen und einer angrenzenden Wohnsiedlung, in einer Sackgassensituation. Es wird nur von Süden erschlossen und ist aufgrund eines Höhenunterschieds im Norden nicht mit den angrenzenden Straßen verbunden. Auf den in den 1960er Jahren brachgefallenen Bahnflächen entwickelte der GLC 1975 das Cedar Way Industrial

Estate. Es handelt sich dabei um funktionale, zweistöckige Gewerbeeinheiten, die von dem Bezirk Camden an Betriebe vermietet werden. Die Bebauungsstruktur lässt sich in drei Bereiche einteilen: kleinere Werkstätten im Norden, das Cedar Way Industrial Estate im Zentrum und größere, funktionale Gewerbehallen für Lager- und Logistiknutzungen im Süden. Die gewerblichen Einheiten des Cedar Way Industrial Estate sind durch eine funktionale Bauweise geprägt und zeichnen sich durch offene Grundrissstrukturen, hohe Raumhöhen und ebenerdige Rolltore aus. Die obenliegenden Einheiten sind über eine schmalere Außentreppe zugänglich und werden über einen Laubengang erschlossen. Alle Gebäude haben eine großflächige Anlieferungszone. Die einzelnen Gewerbeeinheiten sind in ihrer Nutzung sehr flexibel und eigenen sich für unterschiedliche Tätigkeiten.

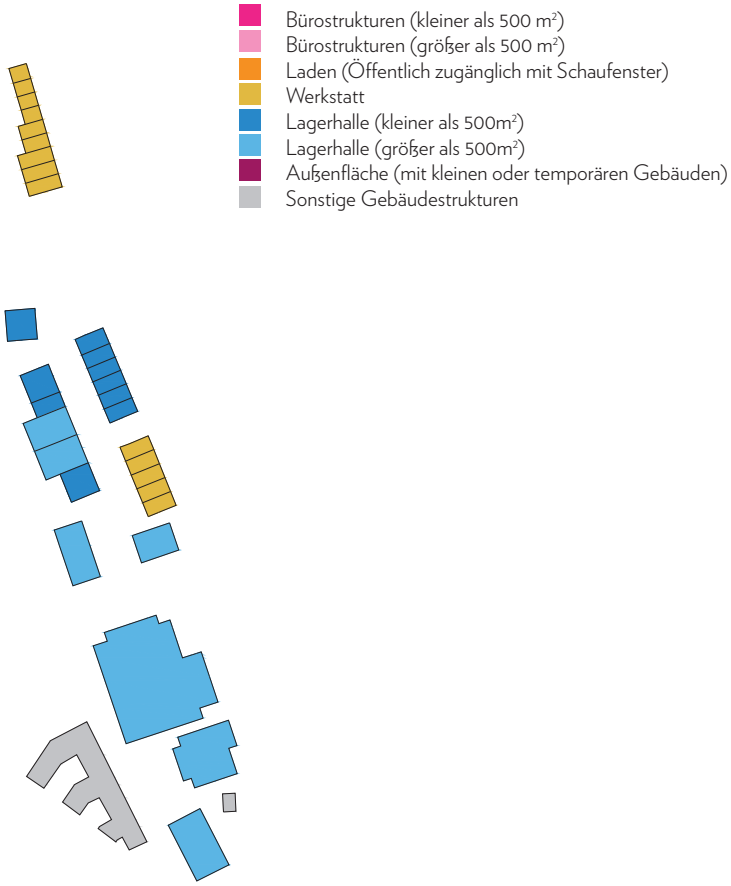


Abb. 31:
Bauliche Struktur
Camley Street
(Quelle: eigene
Darstellung)

2. Nutzungen

Auf dem Gebiet der Camley Street befinden sich ca. 20 unterschiedliche Betriebe mit mehr als 500 Mitarbeitern. Das Spektrum der Unternehmen ist relativ groß und reicht von kleinen Kfz-Werkstätten mit zwei bis drei Mitarbeitern über eine Industriewäscherei und Fisch- und Fleischhandelsbetriebe mit mehr als 100 Mitarbeitern bis zu einem städtischen Streusalzlager und Stadtreinigungsdepot. Im Erdgeschoss des Cedar Way Industrial Estate befinden sich die Betriebe, die auf eine ebenerdige Anlieferungsmöglichkeit angewiesen sind.

Cedar Way Industrial Estate – Stand 05/2016

Erdgeschoss

1 - 2	Network Rail	Logistik
9	Richmond Laundries	Industriewäscherei
10 - 14	Daily Fish Supplies	Fischverarbeitung
20	Borough of Camden	Stadtreinigung
21 - 22	Veolia	Camden Municipal Services
26	Hanway Stationary Ltd	Druckgewerbe
27	I.M.S of Smithfield	Fleischverarbeitung
28	Sparks Catering Butchers Ltd	Fleischverarbeitung
29	Richmond Laundries	Industriewäscherei
30	Pipeline Centre	Heizungsrohrvertrieb

1. Stock

3	Shaun Bresnahan	Photograph
4	B&G Catering Equipment Ltd	Gastronomiegewerbe
5/6	Paul Williams Studio	Kunstphotographie
7	Rosemary Weller/Stuart MacGregor	Photograph
8	Chris Bell	Photograph
15	Mansell Project Office	Immobilienmakler
16	Ian Gilles Studio	Künstler
17/18	A models	Modellbauer
19	The animated picture Co. Ltd	Filmproduktion

In den oberen Stockwerken der Gewerbeeinheiten haben sich Künstler, Photographen und Filmemacher niedergelassen. Im nördlichen Bereich befinden sich kleinmaßstäbliche, eingeschossige Kfz-Werkstätten mit ausreichend Stellfläche vor den Einheiten. In den größeren Gewerbehallen im Süden gibt es zwei Großmärkte sowie ein Paketdienstlager, welches jedoch spätestens 2018 abgerissen und mit einer mischgenutzten Wohnbebauung bebaut wird.

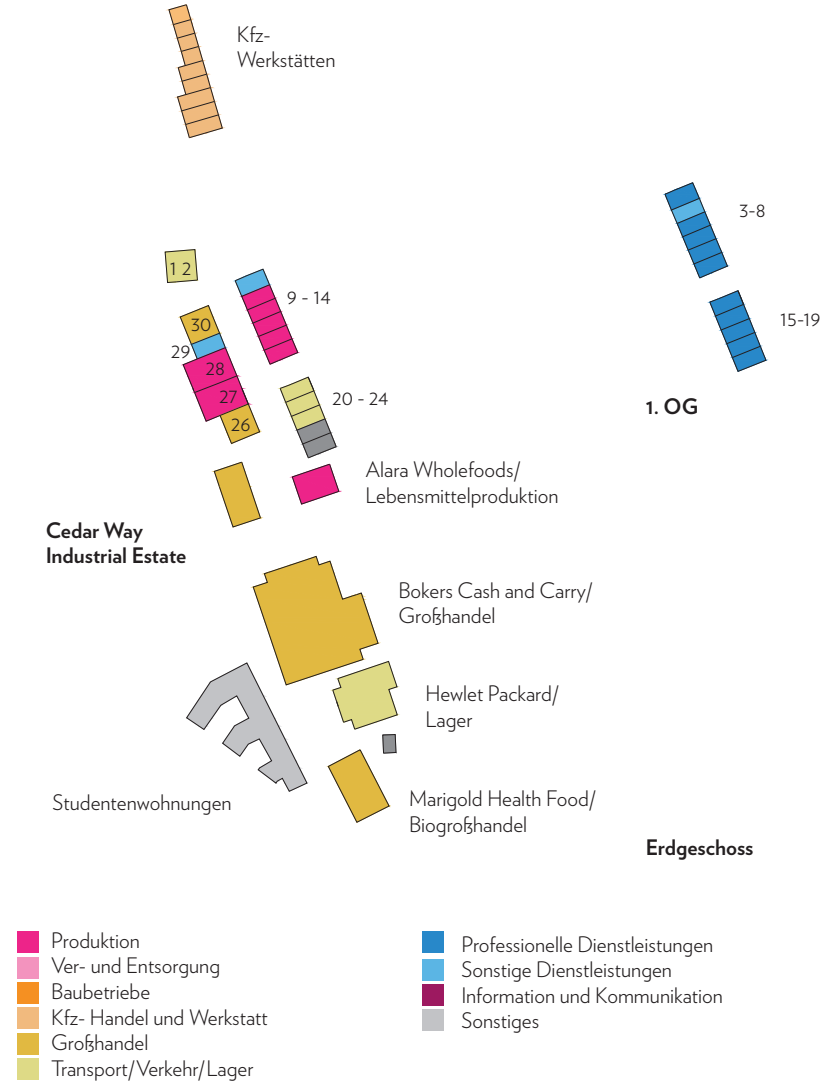


Abb. 32:
Nutzungen Camley Street (Quelle: eigene Darstellung)

Viele der Betriebe befinden sich schon länger als fünf Jahre an diesem Standort. Die meisten sind aus Expansionsgründen aus der Innenstadt an diesen Standort gezogen. Sie schätzen die innerstädtische Lage und sind darauf angewiesen, Lärm, Schmutz und Geruch zu verursachen. Die an der Camley Street ansässigen Unternehmen sind von ihrer zentralen Lage abhängig, da sich entweder ihre Kundschaft im Zentrum von London oder in der unmittelbaren Nachbarschaft befindet, oder sie für das Funktionieren der direkten Umgebung verantwortlich sind. Angesiedelt sind so zum Beispiel das Streusalzlager für Räumfahrzeuge und Depot, Werkstatt und Lager für die Straßenreinigungsfahrzeuge der nahegelegenen Bezirke. Zwischen den ansässigen Unternehmen und dem Dienstleistungssektor der Londoner Innenstadt (Central Activity Zone) gibt es direkte Verbindungen. So fertigt der Modellbauer die Modelle für die Architekten, die Wäscherei wäscht die Wäsche für die Hotels und der Fischgroßhandel filetiert und liefert den Fisch an Restaurants in der Innenstadt. Die Unternehmen der Innenstadt sind angewiesen auf die sogenannten „Zulieferer". Neben den direkten Verbindungen mit der Innenstadt gibt es auch Beziehungen zwischen den einzelnen Unternehmen am Standort der Camley Street.

3. Auswirkungen des Transformationsprozesses

Das Gebiet der Camley Street grenzt unmittelbar an das Masterplanprojekt, wodurch die Nutzer einem großen Verdrängungsdruck ausgesetzt sind und sich das Gebiet in den letzten Jahren bereits verändert hat. Besonders im Süden des Vertiefungsgebietes sind auf ehemaligen gewerblich genutzten Flächen hochpreisige Studentenwohnungen entstanden (siehe Abb. 33). Die Bezeichnung des Gebietes als Opportunity Area im Camden Plan (dem lokalen städtebaulichen Entwicklungsplan) bedeutet, dass die Stadt dieses Gebiet als Potentialfläche für zukünftige Entwicklung sieht. Nun möchte der Bezirk auch die nördlicheren Flächen gewinnbringend verkaufen. In diesen nördlichen Flächen haben die Betriebe jedoch zusammen mit den angrenzenden Bewohnern ein Neighbourhood Forum gegründet, um die Planung in ihrer Umgebung mit zu beeinflussen (Just Space 2015).

Gemeinsam wollen sie das Grundstück von dem Bezirk erwerben und selbst ein mischgenutztes Quartier entwickeln, damit sie selber am Standort bleiben können. Ein Drittel des geplanten Quartiers soll aus Gewerbe und zwei Drittel aus Wohnen bestehen. Um langfristig günstige Mieten und eine „echte", auch das

Gewerbe berücksichtigende Nutzungsmischung sicherzustellen, haben die Betriebe und Bewohner sich zu einem Community Land Trust zusammengeschlossen. Dieser soll das Projekt der Immobilienspekulation entziehen und langfristig eine Mischung aus Wohnen und Gewerbe zu bezahlbaren Mietpreisen gewährleisten. Es handelt sich bereits jetzt um ein sehr professionelles Team von Architekten, Ingenieuren, Finanzberatern und Projektentwicklern, die dieses Projekt für ca. 50 Betriebe mit 1000 Arbeitsplätzen und 750 Wohnungen für 2000 Menschen planen. Die Höhe der Mieten (ein Drittel der durchschnittlichen Miete in Camden) und die Nutzungsmischung sind bereits langfristig festgelegt worden. Die Finanzierung würde durch institutionelle Kredite über einen Zeitraum von 200 Jahren laufen, die Rückzahlung würde aus den Mieteinnahmen getätigt werden. Im Moment (2017) verhandeln die Verantwortlichen des Projektes mit dem Borough of Camden. Doch zu diesem Zeitpunkt ist noch nicht klar, ob der Bezirk das Gebiet an den Land Trust vergibt (vgl. Kapitel 4.4.4).



Abb. 33: Entwurf Camley Stret 102 (Quelle: Glen Howells Architects)

4. Die Nutzer

Im Folgenden werden Inhalte aus den Interviews mit zwei Nutzern des Gebietes vorgestellt. Dabei handelt es sich zum einen um den Fischhändler „Daily Fish Supplies“ und zum andern um den Modellbauer „A Models“. Als Grundlage für die am 04.05.2016 durchgeführten Gespräche diente ein Interviewleitfaden.

Daily Fish Supplies – Fischhändler



Abb. 34: Daily Fish Supply (Quelle: John Hayes)

Seafood Holdings Limited – Daily Fish Supplies
Unit 10 - 14 Cedar Way Industrial Estate, N1C 4PD
www.dailyfishsupplies.co.uk

Geschäftsführer:	John Hayes
Mitarbeiter:	108
Unternehmenssektor:	Fischverarbeitung
Unternehmensgründung:	1982 (am Exmouth Market)
Am Standort seit:	1986
Größe:	1850 m² Lagerfläche (5 Einheiten)
Vermieter:	Camden Council
Miete:	11,60 € Netto Kaltmiete (21.723 €/Monat)

„We have 30 vans delivering to our 800 customers in the center of London everyday."
„If I had to leave this location the business would drop at least 30 % over night."
„Training the staff up to a standard takes 3-5 years."
„The restaurants and hotels don't have the skilled staff to fillet the fish."
„The employees and clients shouldn't find out about the economic pressure."

Die Unternehmensstruktur

Daily Fish Supplies wurde Anfang der 1980er Jahre als kleiner Fischladen am Exmouth Market in der Innenstadt Londons gegründet. Aufgrund fehlender Expansionsmöglichkeiten zog das Unternehmen wenige Jahre später in eine der funktionalen Hallen des Cedar Way Industrial Estate. Seitdem hat sich das Unternehmen auf 108 Mitarbeiter vergrößert, wurde 2004 durch die Bitvest Foodholding übernommen und nimmt nun fünf Hallen in Anspruch. Das Geschäftsmodell besteht darin, den frischen Fisch morgens zu filetieren und ihn direkt zu den über 800 Kunden in der Londoner Innenstadt zu liefern, wo der Fisch dann frisch zubereitet werden kann.

Die Räumlichkeiten

Die Räumlichkeiten des Daily Fish Supplies bestehen aus fünf nebeneinander liegenden funktionalen Hallen mit einer Fläche von 1850 qm. Das Unternehmen bezahlt 21.723 € Kaltmiete für die Räumlichkeiten pro Monat bei einem Quadratmeterpreis von 11,60 €. In den letzten Jahren haben sich die Mietpreise nur geringfügig erhöht. Viel problematischer ist jedoch, dass es keine längerfristigen Mietverträge gibt und damit eine Planungsunsicherheit besteht. Vier der fünf Hallen haben nur noch eine zweijährige Vertragslaufzeit mit einer kurzen Kündigungsfrist, da es sich um einen gewerblichen Mietvertrag handelt. Die Innen- und Außenräume werden durch große Rolltore miteinander verbunden. Die Hallen haben einen Betonboden und weiße Wände und sind sonst leer. Nur wenn morgens der Fisch in hunderten von Boxen angeliefert wird, füllen die Boxen die Hallen aus. Den Anlieferungsbereich teilt sich das Unternehmen mit dem gegenüberliegenden Fleischverarbeitungsunternehmen. Sie teilen sich die Zeiten so auf, dass die Vans nicht gleichzeitig beliefern.

Das Lokale Netzwerk

Daily Fish Supplies ist in ein lokales Netzwerk von Zulieferern, Restaurants, Hotels, Schulen, Veranstaltungen und Fußballstadien eingebunden, wobei die 800 täglichen Kunden im Zentrum von London eine besonders wichtige Rolle spielen. Es besteht eine starke wirtschaftliche Verbindung mit der Central Activity Zone. Die Angestellten wohnen in einem Radius von bis zu 16 km um den Standort und profitieren von der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr. Das Netzwerk an Zulieferern ist etwas weiter gespannt. Täglich wird mit zwei LKWs der frische Fisch aus Großbritannien, Norwegen, der Türkei und Griechenland geliefert. Im Interview beschrieb der Geschäftführer John Hayes: „Der frische Fisch wird jeden Morgen mit zwei LKWs angeliefert, im Depot filetiert und dann mit 30 Vans an über 800 Kunden pro Tag in Central London geliefert." (Hayes 2016)[1]

Der Veränderungsprozess

Hayes nahm die Veränderung der Umgebung seit der Transformation des ehemaligen Gütebahnhofs King's Cross vor allem durch den Anstieg renovierter Gebäude wahr. Für das Unternehmen bedeutet das neue Stadtviertel einerseits neue Kunden, aber andererseits auch eine Planungsunsicherheit, da das Unternehmen jederzeit vor die Tür gesetzt werden könnte. Das dürfen im Moment noch keine Kunden oder Mitarbeiter erfahren, da sie sich sonst von dem Unternehmen abwenden könnten. Wenn Daily Fish Supplies seinen Standort aufgeben müsste, wäre es schwierig, einen neuen Standort zu finden. Möglich wäre es, weiter in den Osten zu ziehen, zum Beispiel nach Sugar Town oder aber in eines der schon bestehenden Depots im Süden Londons. Dann wäre jedoch der Verkehr und besonders das tägliche Überqueren der Brücken über die Themse ein großes Problem. Bei einer Verlagerung würde, nach Aussagen von Hayes, das Unternehmen über Nacht 30 % an Wert verlieren. Ein besonderes Problem wäre außerdem, dass viele Mitarbeiter den Standort nicht mitwechseln würden und somit die drei bis fünf Jahre der Ausbildung zum Fischfiletierer für das Unternehmen verloren gingen.

[1] Interview d. Verf. mit John Hayes, Geschäftsführer von Daily Fish Supplies, am 05.04.2016 in London

A Models – Modellbauunternehmen



Abb. 35: A Models (Quelle: Eigene Aufnahme)

A Models Ltd. – Modellbauer
Unit 17 Cedar Way Industrial Estate, N1C 4PD
http://www.amodels.co.uk

Geschäftsführer:	Christian Spencer-Davies
Unternehmenssektor:	Modellbau
Mitarbeiter:	12
Gründung:	1986
An diesem Standort:	seit 2008 (davor Clarkenwell und Shoreditch)
Größe:	280 m² Werkstattfläche im 1. Stock
Vermieter:	Camden Council
Miete:	11,60 € netto Kaltmiete

„It was not easy to find new premises where we were alllowed to be noisy and smelly."
„The clients are located within 2 miles – in Clarkenwell – where all the architects are."
„I go and see clients a lot and they come and see us"

Die Unternehmensstruktur

Das Modellbauunternehmen A Models hat sich spezialisiert auf die professionelle Anfertigung von Architekturmodellen für junge und renommierte Londoner Büros. Gegründet wurde das Unternehmen von Christian Spencer-Davies 1986 in Clarkenwell, in der Innenstadt Londons. Aufgrund von Mieterhöhungen musste das Unternehmen nach Shoreditch umziehen. Dort wurde die Miete jedoch nach fünf Jahren ein weiteres Mal um 300 % erhöht, so dass das Modellbauunternehmen seit 2008 an dem Standort an der Camley Street ist. Die zentrale Lage ist für das Unternehmen sehr wichtig, da die Büros der Kunden in der Nähe liegen und die Mitarbeiter den Standort gut erreichen können. Die Angestellten könnten es sich aufgrund der niedrigen Löhne nicht leisten, im Zentrum zu wohnen und müssen deswegen aus allen Richtungen anreisen (Spencer-Davies 2016)[1].

Die Räumlichkeiten

Die Räumlichkeiten von A Models befinden sich im ersten Stock des Industrial Estates auf einer Fläche von 280 m^2 und sind zugänglich über eine schmale Außentreppe. Für die Räumlichkeiten bezahlen sie pro Quadratmeter 11,60 € Netto-Kaltmiete. Zum Zeitpunkt des Interviews (2016) gab es keinen Pachtvertrag mehr, sodass der Council das Unternehmen mit seinen 12 angestellten Modellbauern jederzeit kündigen kann. Zu den Standortanforderungen gehören nicht nur Tageslicht und flexible Räumlichkeiten, sondern auch die Möglichkeit, Lärm und Schmutz zu machen. Es war nicht einfach, einen Standort zu finden, an dem man Krach und Gestank verursachen konnte.

Das lokale Netzwerk

A Models ist in ein starkes lokales Netzwerk eingebunden. Zu den Kunden gehören Architekturbüros, die meist in einem 3-Kilometer-Radius ansässig sind. Der Inhaber des Unternehmens, Christian Spencer-Davies, beschrieb, dass er während des Arbeitsprozesses oft zu den Büros fährt und auch die Architekten bei ihm vorbeikommen. Die Modelle werden nach ihrer Fertigstellung per Kurier an die Büros geliefert. Die Zulieferer befinden sich meist am Rande der Stadt. Da es sich um sehr kleine Bestellmengen handelt, werden diese meistens per Post geschickt. Neben dem Netzwerk aus Kunden, Mitarbeitern und Zulieferern haben sich Synergien mit den anderen Betrieben auf dem Gelände entwickelt.

Der Veränderungsprozess

Für den Gründer von A Models fand die größte Veränderung schon vor zehn Jahren statt, als der Investor Argent mit dem Projekt King's Cross Central begann. Die Umgebung wurde aufgewertet und Prostitution und Kriminalität gingen zurück. Viel wichtiger war jedoch der Zusammenschluss der Betriebe im Jahr 2014 mit den angrenzenden Bewohnern zu einem Neighbourhood Forum, um die bevorstehende bauliche Veränderung zu verhindern. Dadurch lernten sich viele Betriebe erst kennen, obwohl sie schon viele Jahre nebeneinander gearbeitet hatten. Die Betriebe gründeten einen Community Land Trust und wollen das Land eigenständig vom Council erwerben und selber bebauen. Sollte dies jedoch nicht realisierbar sein, würde Spencer-Davies sein Modellbauunternehmen eher schließen als ein weiteres Mal an einen anderen Standort zu ziehen.

[1] Interview d. Verf. mit Christian Spencer – Davies, Geschäftsführer von A-Models, am 05.04.2016 in London

KX.6 Zwischenfazit King's Cross

- Das Untersuchungsgebiet King's Cross befindet sich in einem heterogenen, ungeplanten städtischen Kontext, der sich aus einzelnen, nicht zusammenhängende Estates zusammensetzt, die meist nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind.

- King's Cross, das lange zu den ärmsten Gegenden Londons zählte, hat sich innerhalb von 20 Jahren zu einer der teuersten Lagen in der Stadt entwickelt.

- Der aktuelle Transformationsprozess wird bestimmt durch den privaten Masterplan für das mischgenutzte Quartier King's Cross Central, der über 50 % Büro- und nur 25 % Wohnnutzungen vorsieht.

- Der Masterplan beinhaltet spezifische Strategien und Initiativen für eine Aufwertung und Gentrifizierung der Umgebung, zum Beispiel durch die relativ frühzeitige Öffnung der neuen Kunsthochschule in dem denkmalgeschützten Granary Gebäude.

- Alle Städtischen Rückseiten, die sich im südlichen Betrachtungsbereich befinden, sind bereits im Vorfeld der Masterplanung beseitigt worden. Weitere Rückseiten im Osten und Westen des Gebietes befinden sich in einem aktuellen Transformationsprozess. Die Zukunft der Rückseiten im nördlichen Betrachtungsgebiet ist noch unklar, jedoch stehen sie bereits unter einem Verdrängungsdruck.

- Die Gegend wird auch nach der Transformation durch die Grenzen und Barrieren der Bahntrassen der beiden Bahnhöfe King's Cross und St. Pancras geprägt sein.

Abb. 36:
Blick über Projekt-
gebiet (Quelle:
www.luftbilder.de, M.
Friedel/FHH)

AL

Fallbeispiel: Altona, Hamburg (DE)



AL.1 Verortung und Kontext

Das Fallbeispiel befindet sich am westlichen Rand der Hamburger Innenstadt im Bezirk Altona und erstreckt sich von dem Fernbahnhof Altona im Süden bis zum S-Bahnhof Diebesteich im Norden. Es umfasst die ehemaligen Bahnflächen sowie die angrenzenden Randbereiche der Stadtteile Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen. Das Gebiet, welches im Folgenden als Altona bezeichnet wird, zeichnet sich dadurch aus, dass sich ein Großteil der Bahnflächen noch in Betrieb befindet. Die infrastrukturellen Nutzungen der Bahn wirken derzeit als stadträumliche Barrieren. Die begrenzenden Strukturen prägen den Verlauf, die Größe und die Gestalt der umliegenden Grundstücke. Die Umgebung des ehemaligen Güterbahnhofareals ist durch ein Konglomerat aus Gewerbe- und Wohnbauten geprägt, zum einen durch die feinkörnige, nutzungsgemischte Struktur Ottensens, aber zum anderen auch durch die großmaßstäblichen Gebiete des Post- und Holsten-Areals im Norden bzw. Osten des Gebietes.

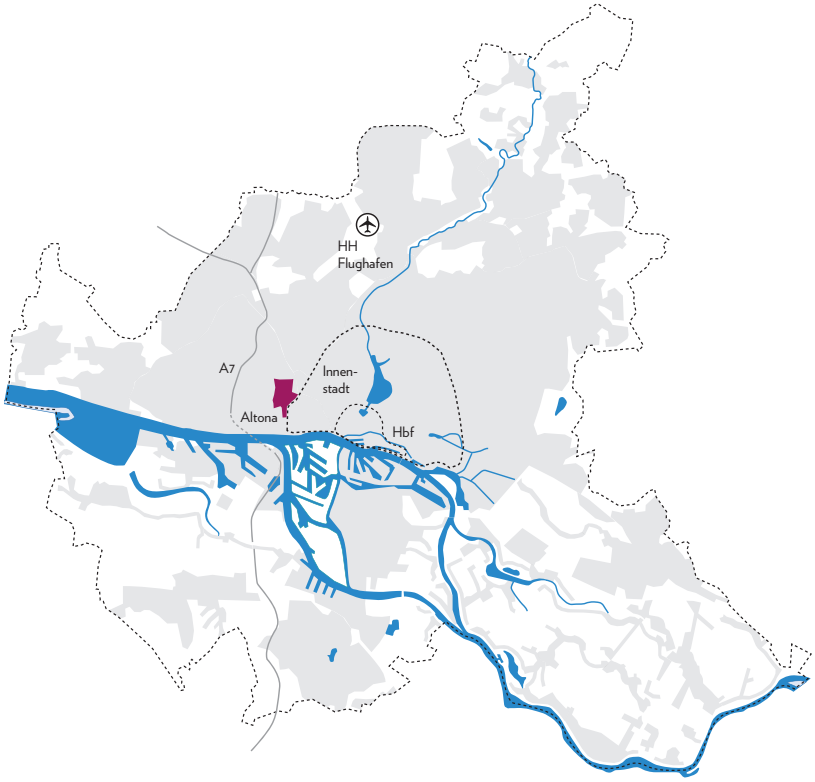


Abb. 37:
Lage in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung)



1. Fernbahnhof Altona, 2. Neue Mitte Altona (1. Bauabschnitt), 3. Hartkortstraße, 4. Holsten Brauerei, 5. Stresemannstraße, 6. Metro Großmarkt, 7. Postareal, 8. S-Bahnhof Diebesteich, 9. Kühne Höfe

Abb. 38: Der Betrachtungsraum Altona 2016, (Quelle: eigene Darstellung)

Auf den Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs, welche im Folgenden als Kernbereich bezeichnet werden, befindet sich das neue Stadtquartier „Neue Mitte Altona“ im Entstehungsprozess. In zwei Bauphasen sollen nach einem 2012 entschiedenen Masterplan von André Portier Architekten auf dem 25,9 ha großen Gebiet 3.500 Wohnungen entstehen. Im ersten Bauabschnitt ist geplant bis Herbst 2018 1600 Wohnungen fertigzustellen. Bis 2023 soll dann der Fernbahnhof nach Norden verlegt und auf den freiwerdenden Bahnflächen weitere 1900 Wohnungen in einem zweiten Bauabschnitt gebaut werden (BSU Hamburg 2013).

Schon jetzt lassen sich, besonders im Hinblick auf die bauliche und funktionale Aufwertung, Veränderungen der Umgebung beobachten. So wurden seither einige ehemals industriell genutzte Gebiete nachverdichtet. Das Kühne-Areal in Bahrenfeld wurde zum Beispiel zu einem Büro- und Dienstleistungsstandort umgenutzt und in seiner Umgebung mehrere ehemals gewerblich genutzte Flächen zu Wohnbauflächen umgewidmet. Seit 2016 steht zudem fest, dass das großflächige Areal der Holsten-Brauerei an der Hartkortstraße verkauft wurde und mit einem weiteren Wohnquartier bebaut werden soll. Bei dem Post-Areal bleibt noch offen, ob und wie sich dieses durch die Verlegung des Fernbahnhofs an den weiter nördlichen Standort Diebesteich verändern wird. Fest steht, dass die angrenzenden Bereiche in wenigen Jahren nicht mehr an ein schmutziges und lärmendes Güterbahnhofareal grenzen, sondern sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem neuen Fernbahnhof und einem hochqualitativen Wohnquartier befinden werden.

AL.2 Historische Entwicklung

Phase 1 – Der Güterbahnhof entsteht am Rande der dichten Stadt

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts prägte die Industrialisierung die damals noch eigenständigen und zu Dänemark gehörenden Städte Altona und Ottensen. Altona hatte aufgrund der Zollfreiheit und des Freihafens eine große wirtschaftliche Bedeutung. Als die Zollfreiheit wegfiel, entstand eine Zollgrenze zwischen Altona und Ottensen, woraufhin viele Betriebe nach Ottensen abwanderten (BSU et al. 2010). Der Zuzug von Arbeitern führte zu einer baulichen Verdichtung mit Wohnhäusern und Handwerksbetrieben. Erst 1890 wurden die beiden Stadtteile



Abb. 39: Altona 1880 (Quelle: Vermessungsamt Kiel)



Abb. 40: Altona 1927 (Quelle: Vermessungsamt Kiel)



Abb. 41: Altona 1984 (Quelle: Vermessungsamt Kiel)

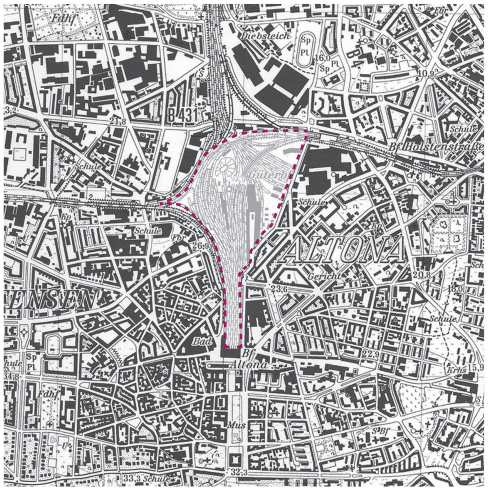


Abb. 42: Altona 2004 (Quelle: Vermessungsamt Kiel)

Ottensen und Bahrenfeld von der damals noch eigenständigen Stadt Altona[1] eingemeindet. An der Stelle der ehemaligen Zollgrenze zwischen Altona und Ottensen verlief in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die erste Bahnverbindung zwischen Altona und Kiel. Der dazugehörige Bahnhof entstand an der Stelle

[1] Durch die Verabschiedung des Groß-Hamburg-Gesetzes von den Nationalsozialisten gehörte Altona seit 1937 mit zu Hamburg.

des heutigen Rathauses direkt an der Palmaille[2]. Er wurde jedoch 1895 weiter nach Norden an seine heutige Position verlegt und durch eine Hafenbahn und einen Eisenbahntunnel mit dem Hafen verbunden. Auf den nördlichen Flächen folgte in Verknüpfung mit dem benachbarten Postbahnhof der Ausbau zu einem Güterumschlagplatz und Verkehrsknotenpunkt (Ebd.). Mitte des 20. Jahrhunderts erreichten die Bahnflächen ihr maximales Ausmaß.

Diese bauliche Entwicklung fand damals am Rande der Stadt auf der grünen Wiese statt und musste nicht in eine existierende Stadtstruktur integriert werden. Nur im Süden wurde das Güterbahnhofareal durch die damals dichtbebauten Stadtteile Ottensen und Altona begrenzt. Beide Stadtteile setzten sich aus einer kompakten Bauweise mit einer vielfältigen Nutzungsmischung zusammen. Verschiedene Nutzungen, wie Wohnen, Produktion und Handel, waren zu dieser Zeit noch in einem Gebäude zu finden, wodurch der Begriff der „Altonaer Mischung" geprägt wurde. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelte sich dann im Norden des Güterbahnhofareals eine heterogene Struktur aus großflächigen industriellen Nutzungen und großen Wohnsiedlungen. Teil dieser Struktur waren das Briefverteilungszentrum der Deutschen Post auf dem ehemaligen Postbahnhof, das vergrößerte Produktionsgelände der Holsten-Brauerei und das Gelände der Firma Kühne auf der Bahrenfelder Seite. Diese Nutzungen profitierten von der Nähe zum Güterbahnhof. Eine erste Funktionstrennung zeichnete sich ab.

Phase 2 – Das Schrumpfen der Bahnflächen

Durch die größere Bedeutung des LKWs für den Warentransport und die Einführung der Container wurden einige Bahnflächen nicht mehr benötigt. Ende der 1970er Jahre wurde das von den Bahnschienen eingeschlossene Bahnbetriebswerk aufgegeben und als Lokdepot benutzt. In den 1970er und 1980er Jahren verließen besonders in Ottensen die großen Produktionsstätten ihren Standort in der gewachsenen Stadtstruktur. Die historischen Gebäude wurden dann meist vom Kleingewerbe und Handwerk genutzt. Es entstanden vielzählige industrielle und gewerbliche Nutzungen, die durch eine große städtische Körnung geprägt waren. Entlang der Stresemannstraße entwickelte sich, eingeschlossen von den Bahnschienen, eine heterogene Mischung kleingewerblicher Nutzungen. Zwi-

[2] Die Palmaille stellt eine wichtige Straßenverbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und Altona dar.

schen den gewerblichen und industriellen Nutzungen befanden sich immer wieder einzelne Wohninseln. Anfang der 1990er Jahre kam es zur Schließung der Güterabfertigung und somit auch der Abfertigungs- und Lagerhalle. 1997 wurde dann der gesamte Güterbahnhof stillgelegt. Obwohl in den folgenden Jahren weite Teile des Geländes brachlagen, haben sich mehr als 60 unterschiedliche Zwischennutzer in den zahlreichen Hallenbauten und Betriebsgebäuden niedergelassen (BSU 2012).

Phase 3 – Transformation der Bahnflächen

Ansteigende Mieten und intensivierte Nutzungen deuten besonders in den angrenzenden Stadtteilen seit der Jahrhundertwende auf den Beginn von Aufwertungs- und Gentrifizierungsprozessen hin. Seit 2012 befindet sich auch das ehemalige Güterbahnhofareal Altona in einem Transformationsprozess. Auf dem Bahngelände und einer ehemals zur Holsten-Brauerei gehörenden Fläche westlich der Hartkortstraße entsteht das dichte, mischgenutzte Stadtquartier „Neue Mitte Altona". Nach der Durchführung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs wurde der Masterplan von dem Büro André Portier entwickelt (siehe Abb. 43). Zu den privaten Investoren des Projektes gehören ECE, Aurelis und Behrendt Wohnungsbau. Das neue Stadtquartier mit mehr als 3500 Wohnungen soll in einer 5-7-stöckigen Bebauung entstehen und einen 2,7 ha großen Stadtpark beinhalten. Bei dem geplanten Fernbahnhof auf dem Gelände des heutigen S-Bahnhofs Diebesteich handelt es sich um einen Durchgangsbahnhof und keinen Kopfbahnhof wie bisher. Aus diesem Grund wird ein Großteil der Bahnflächen nach der 2023 geplanten Fertigstellung des neuen Fernbahnhofs nicht mehr benötigt, die infolgedessen mit einer neuen Bebauung versehen werden können.

Nicht nur die Transformation des Kernbereiches, sondern auch die Verlagerung des Fernbahnhofs werden direkte Auswirkungen auf ihre unmittelbare Umgebung haben. Die heute noch industriell und gewerblich geprägte Umgebung, besonders im Norden des Betrachtungsraums, wird schon jetzt immer homogener. Das Wohnen spielt eine zunehmende Rolle, so auch bei dem Gelände der Holsten-Brauerei, welche ihren Standort in den kommenden Jahren verlassen wird. Dann soll auf dem Grundstück in Anlehnung an den Stil der Neuen Mitte Altona das „Holstenquartier" (siehe Abb. 44) mit mehr als 1000 Wohnungen entstehen (BSU 2017). Außerdem gibt es Planungen für ein neues Bahnhofsentree, welche aus der Verlagerung des Fernbahnhofs resultieren. Bis jetzt gibt es

dazu noch keine konkreten Pläne, aber feststeht, dass sich die gesamte Gegend, besonders die des Post-Areals, komplett verändern wird. In dem zwischen 2009 und 2011 entwickelten Zukunftsplan Altona wird bereits eine Vision für Altona im Jahr 2030 entworfen (BA Altona 2011). Demnach soll das Post-Areal in Zukunft dicht bebaut sein und ein zusätzlicher Park entstehen. Die Aussagen über die konkrete Gestaltung sind in diesem Plan jedoch sehr vage.



Abb. 43:
Masterplan Neue Mitte Altona 2011 (Quelle: André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA)

Bis jetzt hat die Stadt noch keinen neuen Masterplan erstellt. Eine städtebauliche Vision, die die Überdeckelung der Schienen und der Stresemannstraße mit einem Park vorsieht, wird im Moment von der Handelskammer Hamburg entwickelt (Handelskammer Hamburg 2017). Sollten all diese Pläne verwirklicht werden, entstehen insgesamt Wohnungen für weitere 10.000 bis 12.000 Menschen.



Abb. 44: Masterplan Holstenquartier (Quelle: André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA)

AL.3 Der Transformationsprozess Altona

Da das Güterbahnhofareal Altona außerhalb der dichten Bebauung entstanden ist, gab es vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert und besonders nördlich des Kernbereiches noch relativ viel Platz. Dies führte dazu, dass größere Fabriken und Produktionsanlagen entstanden. Zu diesen Anlagen gehörten die Holsten-Brauerei im Osten, das Kühne-Werk im Westen und die Teutonia-Brauerei im Norden, die später in die Elida Seifenfabrik umgewandelt wurde. Außerdem entstand auf den Flächen des ehemaligen Postbahnhofes eines der größten Briefverteilungszentren Deutschlands. Das Ausmaß dieser Gebiete war so groß,

dass es sich bei ihnen schon wieder um weitere Kernbereiche handelte. Zwischen diesen verschiedenen Kernbereichen entwickelten sich kleinteilige Rückseiten, wie das Vertiefungsgebiet entlang der Stresemannstraße. Das Güterbahnhofareal selbst befand sich relativ lange in Betrieb. Erst 1997 wurde das Areal stillgelegt, daraufhin lag es fast 15 Jahre brach. Besonders auf den östlichen Flächen entlang der Hartkortstraße und in den Gebäuden der Bahn ließen sich gewerbliche Zwischennutzer nieder, sodass auch Teile der Bahnflächen zu städtischen Rückseiten wurden.

2012 begannen die Planungen für ein neues Quartier auf den Bahnflächen, so dass die Zwischennutzer den Neuplanungen weichen mussten. Obwohl das Projekt „Neue Mitte Altona" noch nicht fertiggestellt ist, führt es bereits heute (2017) zu Veränderungen in der Umgebung. Besonders die kleinteiligen Rückseiten am Rande von Ottensen und Bahrenfeld befinden sich in einem Transformationsprozess. So wurden in Ottensen entlang der Gaußstraße bereits einige der ehemals gewerblich genutzten Grundstücke zu Wohnnutzungen umgewidmet, und in Bahrenfeld ist auf dem Areal des Kühne-Werkes ein Büro- und Dienstleistungsstandort entstanden. Auf der östlichen Seite sind bis jetzt nur wenige Veränderungen sichtbar, jedoch wurde das Holsten-Areal bereits verkauft und ein städtebaulicher Wettbewerb entschieden. Im Bereich entlang der Stresemannstraße sind zum heutigen Zeitpunkt (2017) noch kleinteilige Rückseiten vorhanden. Mit der Verlegung des Fernbahnhofs an den Standort Diebesteich und die mögliche Umgestaltung des Post-Areals sind sie jedoch bereits jetzt einem großen Verdrängungsdruck ausgesetzt.

AL.4 Thematische Betrachtung

1. Begrenzende Strukturen

Seit dem Bau der ersten Bahngleise sind die Stadtteile Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen durch die Gleisanlagen voneinander getrennt. Das Güterbahnhofareal mit einer Länge von maximal 1,2 km und einer Breite von max. 600 m bildete lange Zeit eine städtebauliche Barriere und zerteilt das Gebiet noch heute entlang der Ost-West-Achse.

Transformationsprozess – Altona



Abb. 45: Rückseiten, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

Außerdem wird das Gebiet von Norden nach Süden durch die Stresemannstraße geteilt, welche eine der Hauptverkehrsachsen von der Autobahn in die Innenstadt bildet. Diese trennende Wirkung wurde durch die angrenzenden, monofunktionalen Nutzungscluster, wie das Post-Areal (ca. 10 ha) und die Holsten-Brauerei (ca. 8 ha), verstärkt. Sie bildeten durch ihre Großform eine zusätzliche Barriere im städtischen Gewebe und gaben dem Gebiet einen städtebaulich peripheren Charakter. Aus der Betrachtung des historischen Kartenmaterials wird deutlich, dass die Randbereiche dem ehemals abgeschlossenen Areal ihren Rücken zugekehrt haben, was zum Ausfransen des städtischen Gewebes führte.

Durch die Transformation des 33 Hektar großen Güterbahnhofareals werden die begrenzenden Strukturen massiv verkleinert, wobei die linearen Grenzen der Bahntrassen in abgeschwächter Form weiterhin bestehen bleiben. Das neue Quartier kann sich dennoch Richtung Osten zur Hartkortstraße öffnen und an die vorhandene Bebauungsstruktur Altonas anschließen. Dies wird durch die Neuplanung des Holsten-Areals unterstützt. Durch die Verlagerung des Fernbahnhofs kann die Barriere der in Nord-Süd- Richtung verlaufenden Schienen abgemildert werden. Trotzdem kann die trennende Wirkung der Bahnlinien und der Stresemannstraße nicht komplett aufgehoben werden.

2. Gewebestruktur

Der Güterbahnhof Altona entstand zwischen den beiden Zentren Altona und Ottensen. Beide sind durch ein sehr kleinmaschiges Straßenraster geprägt, jedoch durch die Bahnlinien voneinander getrennt. Erst durch die Verlegung des Bahnhofs Ende des 19. Jahrhunderts wurden die beiden Zentren besser miteinander verbunden. Südlich des Güterbahnhofareals entstand eine feinmaschige Parzellenstruktur. Je weiter man sich jedoch Richtung Norden begibt, desto größer wird die Maschenbreite. Besonders die Bereiche nördlich des Güterbahnhofs – Bahrenfeld und Altona-Nord – bestehen zum größten Teil aus gewerblichen und industriellen Nutzungen auf sehr großen Parzellen.

Die zukünftige Struktur der Neuen Mitte Altona ist von einer sehr dichten Bebauung auf einem feinmaschigen Straßenraster geprägt. Obwohl sie sich zu ihrer Umgebung öffnet, wird die Bebauung wie eine neue Insel in der bestehenden Struktur liegen. Besonders der erste Bauabschnitt ist einseitig nach Osten orientiert. Brückenverbindungen über die Schienen können nicht realisiert werden.

Begrenzende Strukturen – Altona



Abb. 46: Begrenzende Strukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

Die einzige Querverbindung unter den Schienen ist der 1901 errichtete über 100 m lange Lessingtunnel. Die heutige „Insel“ wird sich in das Gesamtgewebe einfügen, wenn auch die angrenzende Umgebung der ehemaligen Bahnfläche umstrukturiert wird. Dazu zählt die zukünftige Entwicklung des Holsten-Areals oder des Post-Areals.

3. Bebauungsstruktur

Das Güterbahnhofareal Altona ist Mitte des 19. Jahrhunderts am Rande der Stadt Hamburgs entstanden. Zu dieser Zeit waren die Bahnflächen nur im Süden durch die dichten Bebauungsstrukturen von Ottensen und Altona begrenzt. Die nördlich angrenzenden Bereiche wurden erst im Laufe des 20. Jahrhunderts durch großmaßstäbliche gewerbliche Nutzungen aufgefüllt

Heute ist die städtebauliche Körnung im direkten Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofs sehr heterogen, was auf die verschiedenen Nutzungs- und Eigentümerstrukturen, aber auch auf die Barrieren der Bahn, zurückzuführen ist. Sowohl das Güterbahnhofareal als auch die daran angrenzenden und in sich abgeschlossenen, monofunktionalen Cluster, wie das Post- oder Holsten-Areal, sind durch große Bebauungsstrukturen geprägt. Es kann ein Maßstabssprung zwischen den kleinmaßstäblichen südlichen Randbereichen und den durch eine geringe bauliche Dichte geformten, großmaßstäblichen nördlichen Randbereichen festgestellt werden. Die Bebauungsstruktur löst sich zu den Bahngleisen hin auf.
Durch die Grenzlinien der Bahn und der Stresemannstraße lassen sich heute vier verschiedene Gewebestrukturen identifizieren:

- die kleinteiligen, ehemals funktionsgemischten Strukturen Ottensens im Süd-Westen
- die Blockstrukturen des im Süden angrenzenden Altona-Nords, welche durch die Stadterweiterungen der 1920er Jahre gewachsen sind
- die gewerblich geprägten, monofunktionalen Großstrukturen Bahrenfelds im Nord-Westen
- die Patchwork-Struktur des nördlich der Stresemannstraße gelegenen Altona-Nords, geprägt durch das großflächige Post-Areal

Durch die aktuellen Transformationsprozesse wird die Bebauungsstruktur homogener und die großmaßstäblichen Strukturen reduziert.

Gewebestruktur – Altona



1900



1980



2016

Abb. 47: Gewebestrukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

4. Nutzungen

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war das Gebiet südlich des Güterbahnhofs Altona durch die kleinteilige, nutzungsgemischte Bebauungsstruktur von Ottensen und Altona geprägt. Demgegenüber standen die großen Bahn- und Infrastrukturnutzungen der Güter- und Postbahnhofsflächen. Durch die Funktionstrennung von Wohnen und Gewerbe in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelten sich die ersten großen Fabriken im nördlichen Bereich, wie die Standorte der Firma Kühne, der Elida Seifenfabrik und der Holsten-Brauerei. Nach der Zerstörung durch den Zweiten Weltkrieg entstanden besonders auf der Altonaer Seite monofunktionale Wohnbauten. Auf den Flächen des ehemaligen Postbahnhofs wurde eines der größten Briefverteilungszentren Deutschlands errichtet. Das Gelände der Holsten-Brauerei expandierte und bildete ein in sich abgeschlossenes Areal. In den 1970er Jahren entstanden außerdem die großflächigen Industriegebiete nördlich des Diebesteiches, die durch funktionale Hallenstrukturen geprägt sind. Auf den extensiv genutzten Bahnflächen siedelten sich kleingewerbliche Zwischennutzungen an, wie Kfz-Werkstätten und Handwerksbetriebe.

Heute entsteht auf den Güterbahnhofsflächen ein neues, dem Anspruch nach gemischtes Stadtquartier. Es besteht jedoch zu 90 % aus Wohnnutzungen, Gewerbe und Handwerk spielen nur eine untergeordnete Rolle. Das Projekt integriert nur wenige der ehemals ansässigen kleingewerblichen Betriebe, so zum Beispiel ein Unternehmen für Veranstaltungstechnik. Sein Standort ist jedoch durch die städtebaulichen Verträge auch nur für die nächsten 10 Jahre gesichert.

Die typischen Gewerbehöfe in Ottensen werden nicht mehr von Handwerkern, sondern überwiegend von Dienstleistungsbetrieben genutzt. Viele im Flächennutzungsplan als gewerblich ausgezeichnete Flächen setzen sich heute aus gewerbefremden Nutzungen, wie Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen etc., zusammen. Auf dem ehemals gewerblichen Gelände der Kühne-Fabrik sind die „Kühne-Höfe“ mit Büro-, Hotel- und Wohnnutzungen entstanden. Nach und nach wurden traditionelle gewerbliche Nutzungen durch im Trend liegende hochwertigere Nutzungen ersetzt.

Bebauungsstruktur – Altona



1900



1980



2016

Abb. 48: Bebauungsstrukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

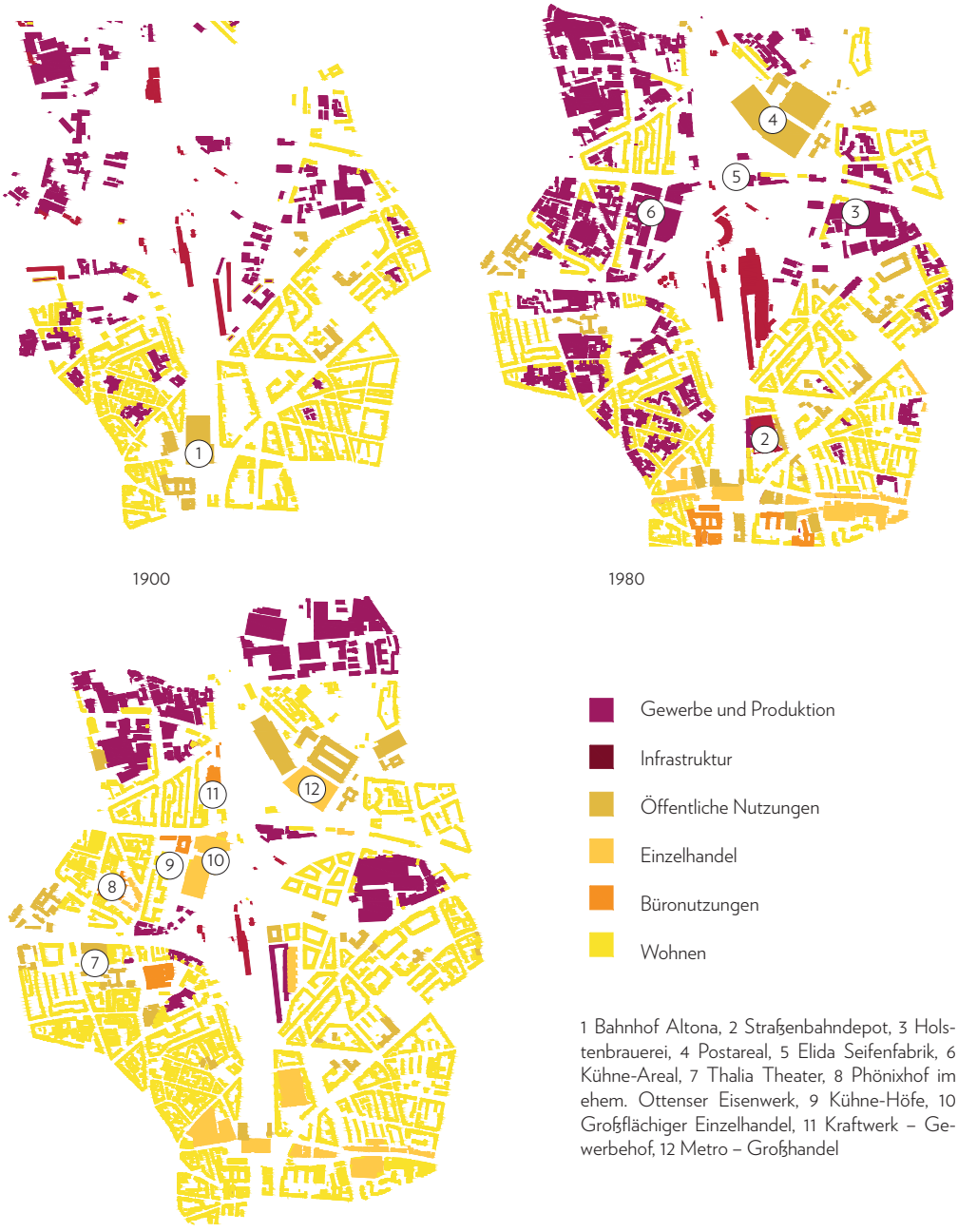
5. Sozialstruktur

Der gesamte Bezirk Altona befindet sich in einem baulichen und städtebaulichen Aufwertungsprozess, der einen sozialen Umbruch verursacht. Besonders der Stadtteil Ottensen hat sich seit Beginn des 21. Jahrhunderts sehr stark verändert. Aus dem ehemaligen Arbeiter- und Handwerksbezirk ist eine der teuersten Lagen in der Stadt geworden. Viele ehemalig gewerblich genutzte Flächen sind bereits zu Wohnbauflächen umgewidmet worden. Bei den ehemaligen Handwerker- und Gewerbehöfen handelt es sich heute meist um Dienstleistungs- und Kreativstandorte. Zu den aktuellen Transformationsprojekten in der näheren Umgebung gehören das Kolbenschmidt-Areal und das Euler-Hermes-Gelände. Der gewerblich geprägte Stadtteil Bahrenfeld hat sich besonders an den Rändern des ehemaligen Güterbahnhofareals verändert. Der Stadtteil Altona-Nord, der direkt an das ehemalige Güterbahnhofgebiet angrenzt, weist bis jetzt keine große räumliche Veränderung auf. Es gibt aber bereits mehrere Planungen, die einen massiven Veränderungsdruck auf die gesamte Gegend ausüben werden. Teil davon sind die Planungen für das „Holsten-Areal" auf dem Gelände der Holsten-Brauerei. Das Brauereigelände ist bereits verkauft worden, und im Juni 2017 wurde der städtebauliche Wettbewerb für das Areal entschieden. Die Planung wurde an das Büro André Portier Architekten vergeben, das auch für den Masterplan der Neuen Mitte Altona verantwortlich ist. Somit werden im unmittelbaren Umfeld des ehemaligen Güterbahnhofareals 2000 weitere Wohnungen entstehen. Diese sollen sich nach dem Prinzip des Hamburger Drittel-Mix zu je einem Drittel aus Sozial-, Miet- und Eigentumswohnungen zusammensetzen.

6. Politischer Kontext und Planungsrecht

Das Betrachtungsgebiet befindet sich an der Schnittstelle der drei Stadtteile Altona-Nord, Bahrenfeld und Ottensen. Die Zollgrenze zwischen Ottensen und Altona verlief in Nord-Süd-Richtung entlang der Schienen. 2012 erklärte der Hamburger Senat das Gebiet um den ehemaligen Güterbahnhof Altona zu einem Vorbehaltsgebiet. Dies bedeutet, dass der Senat anstelle des Bezirks für die Bebauungsplanung und Baugenehmigungen zuständig ist. Die Landesregierung begründete die Veränderung damit, dass die Gebiete nun von gesamtstädtischem Interesse sind und vom Senat besser berücksichtigt werden können.

Nutzungen – Altona



1 Bahnhof Altona, 2 Straßenbahndepot, 3 Holstenbrauerei, 4 Postareal, 5 Elida Seifenfabrik, 6 Kühne-Areal, 7 Thalia Theater, 8 Phönixhof im ehem. Ottenser Eisenwerk, 9 Kühne-Höfe, 10 Großflächiger Einzelhandel, 11 Kraftwerk – Gewerbehof, 12 Metro – Großhandel

Abb. 49: Nutzungen, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

Die Besonderheit bei dieser Gebietsentwicklung besteht darin, dass es sich um ein kooperatives Verfahren[3] zwischen den Senatsbehörden und dem Bezirksamt Altona handelt. Das Vorbehaltsgebiet umfasst neben den Bahnflächen auch die angrenzenden Bereiche des Post-Areals und der Stresemannstraße sowie die Randbereiche von Ottensen, jedoch nicht das Holsten-Areal. Für den ersten Bauabschnitt der Neuen Mitte wurde der Bebauungsplan Altona-Nord 26 aufgestellt.

7. Eigentumsstruktur

Die Bahnflächen für den ersten Bauabschnitt wurden bereits 2012 von der Deutschen Bahn AG und der Holsten-Brauerei an die Investoren ECE, Aurelis und Behrend Wohnungsbau verkauft. Die Bahnflächen des zweiten Bauabschnittes hat die Stadt Hamburg im Juni 2015 für 38,8 Millionen Euro erworben (BSU 2016:2). Bis jetzt sind diese Flächen noch nicht weiterverkauft worden. Das bedeutet, dass die Stadt Hamburg immer noch in Besitz der Flächen ist und somit die genauere Entwicklung des Gebietes stark mitbestimmen kann. Das ehemalige Gebiet der Holsten-Brauerei wurde 2016 an einen privaten Investor verkauft. Da es sich hierbei um gewerbliche Flächen handelt und das geplante Holstenquartier aber aus Wohnungsbau besteht, soll nun ein Bebauungsplan aufgestellt werden und eine Flächenumwidmung stattfinden. Das Post-Areal befindet sich mit Ausnahme der Metroflächen in den Händen der Deutsche Post DHL Group. Im Flächennutzungsplan handelt es sich bei dem Post-Areal um ein für besondere Zwecke vorbehaltenes Gebiet.

[3] Durch ein kooperatives Verfahren zwischen den Senatsbehörden und dem Bezirksamt Altona soll bei der Entwicklung des neuen Stadtteils den gesamtstädtischen wie auch den bezirklichen Belangen Rechnung getragen werden.

Eigentumsstruktur – Altona

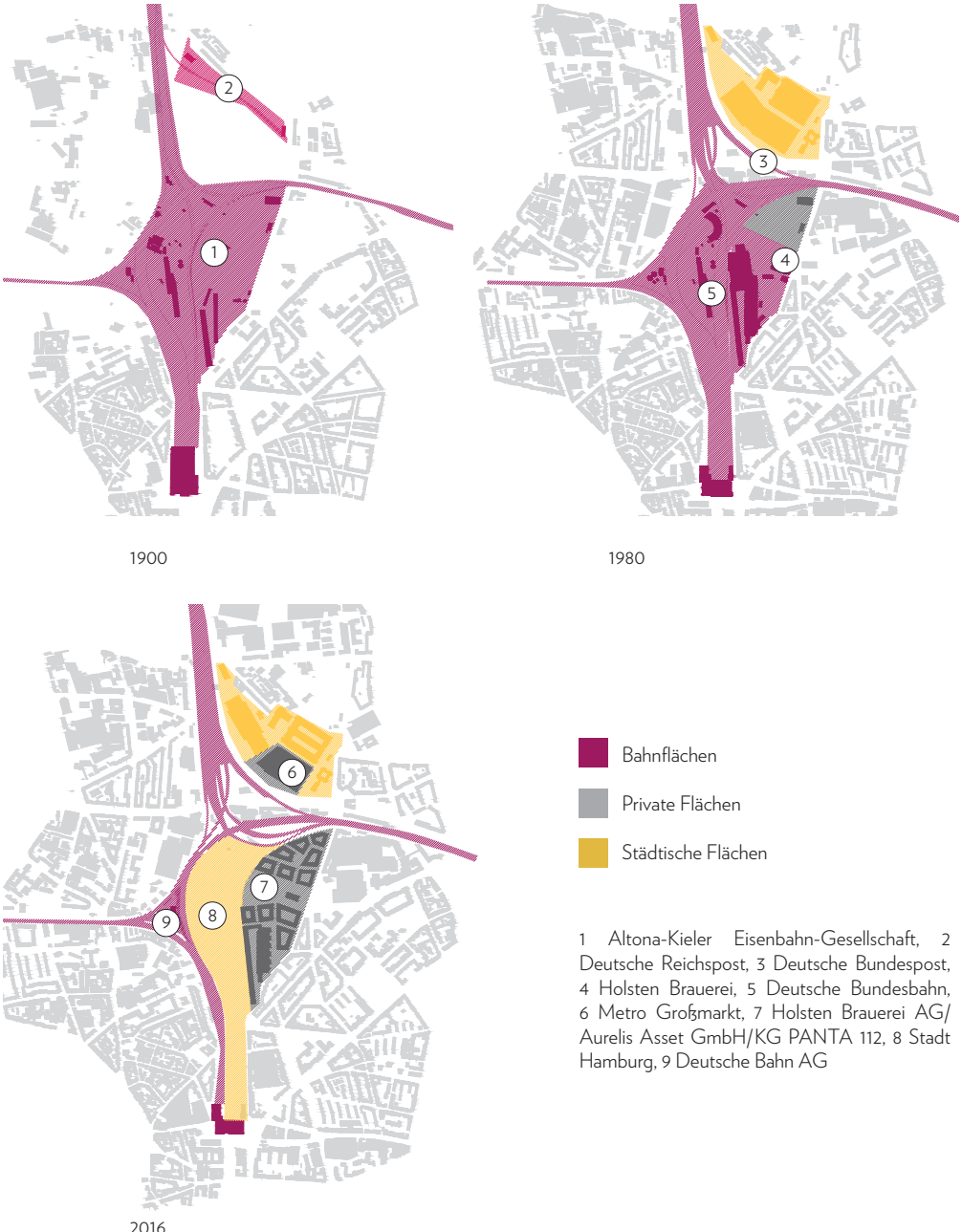


Abb. 50: Eigentumsstruktur, Altona (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 51:
Gewerbebetriebe
entlang der
Stresemannstraße
(Quelle: eigene
Aufnahme)

Altona

Vertiefungsgebiet Stresemannstraße



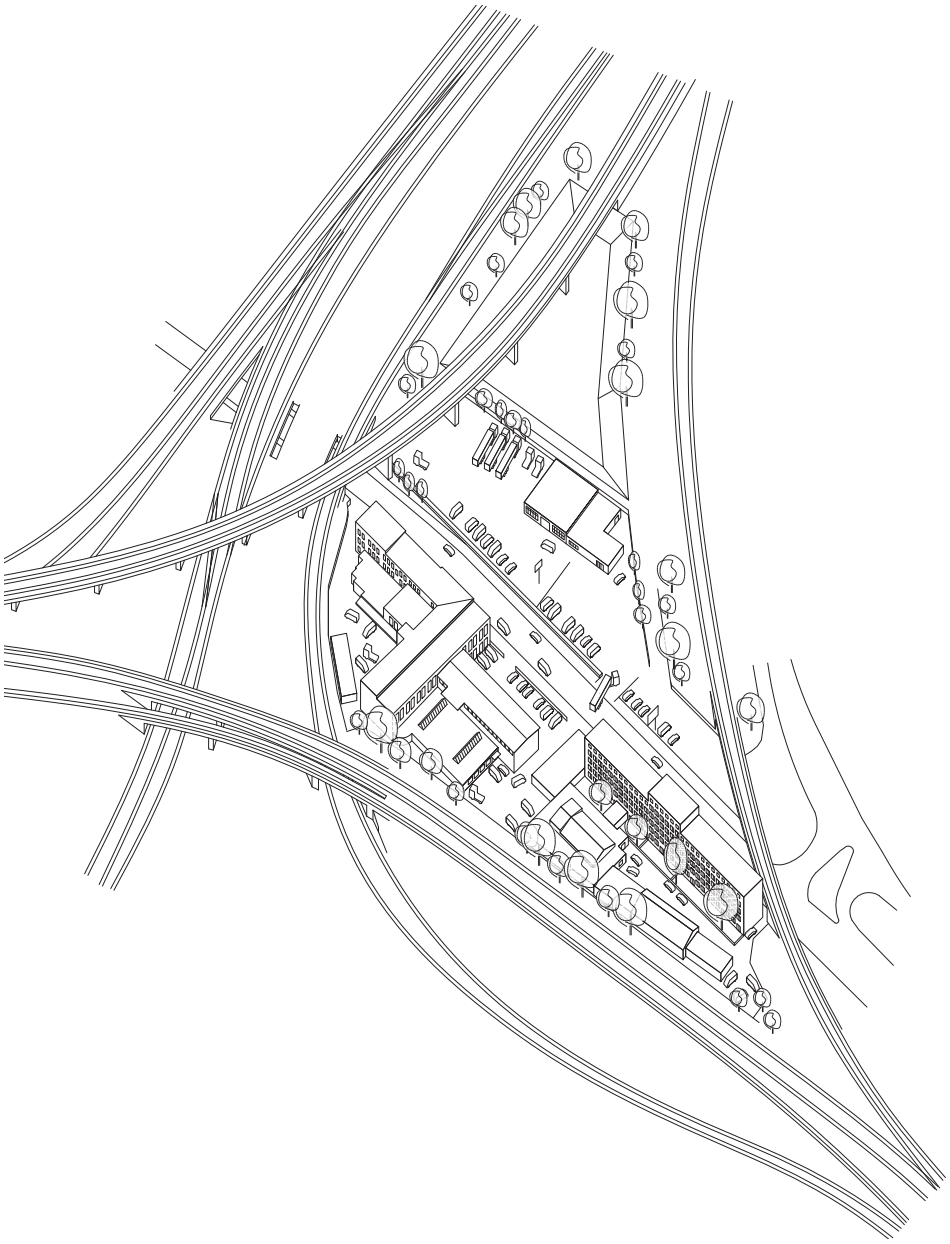


Abb. 52: Axonometrie Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung)

AL.5 Vertiefungsgebiet – Stresemannstraße

Als Vertiefungsgebiet wurde eine Rückseite nördlich des ehemaligen Güterbahnhofareals ausgewählt. Es handelt sich dabei um eine typische Rückseite, da sie sich zum einen direkt neben einem Transformationsgebiet befindet und von begrenzenden Strukturen dominiert wird. Zum anderen handelt es sich um eine gewerbliche Fläche, geprägt durch funktionierendes Kleingewerbe und Handwerksbetriebe. Das dreieckig zugeschnittene Gebiet entlang der Stresemannstraße ist durch die unmittelbare Lage an den Bahntrassen durch Lärm beeinträchtigt. Das Vertiefungsgebiet liegt wie eine Insel im städtischen Gewebe.

Steckbrief Stresemannstraße

Name:	Gewerbegebiet Stresemannstraße
Adresse:	Stresemannstraße 232 - 280
Größe:	4,5 ha
Lage:	Altona-Nord (Bezirk Altona)
Bauliche Struktur:	Fabrikgebäude, Wohnbauten
Eigentümer:	Privat und Stadt (Hermann van Hautem GmbH)
Ursprüngliche Nutzung:	Teutonia Brauerei (1912)/Seifenfabrik Elida (1921-1978)
Zeitliche Entwicklung:	seit den 1980er Jahren Kleingewerbe
Neue Nutzung:	gewerbliche Nutzungen
FNP Ausweisung:	gewerbliche Flächen
Anzahl der Nutzungen:	25 Einheiten in der ehem. Seifenfabrik
Branchen:	Kfz-Werkstätten/Handwerksbetriebe/Autovermietung/ Tonstudios/Künstler
Durchschnittsmieten:	4 Euro/m^2
Länge der Mieten:	längster Mietvertrag 5 Jahre/gekündigte Mietverträge
Planungsaktivität:	die Fläche gehört zum Vorbehaltsgebiet Neue Mitte Altona

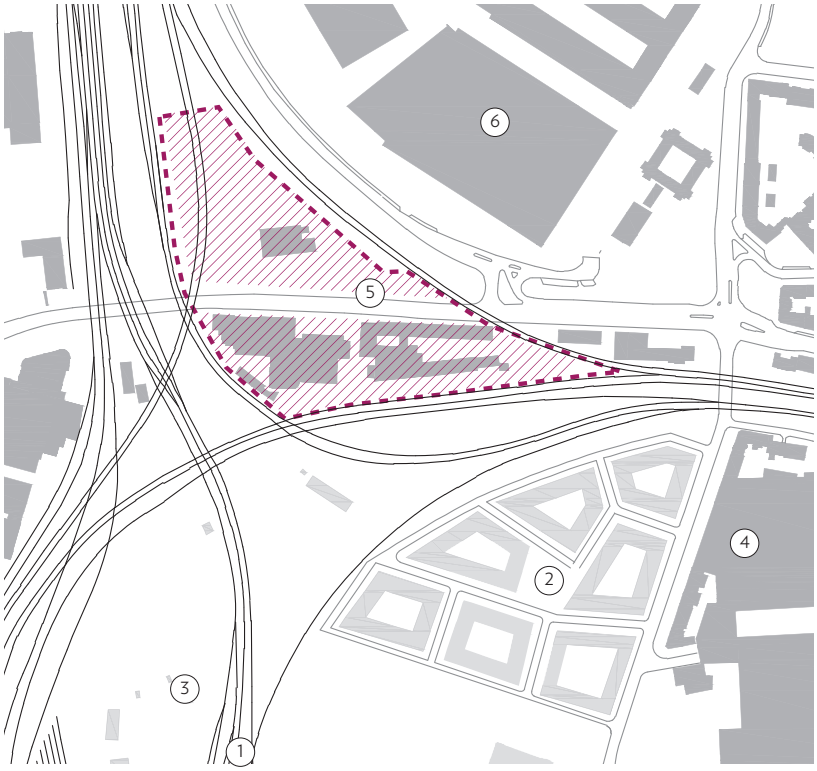


Abb. 53:
Lageplan
Vertiefungsgebiet
Stresemannstraße
(Quelle: eigene
Darstellung)

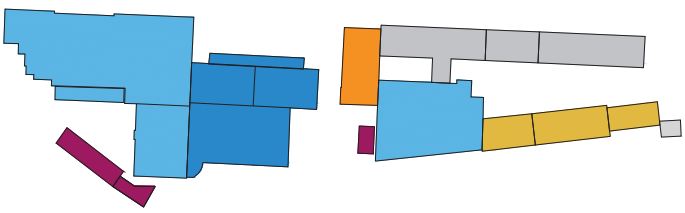
1. Fernbahnhof Altona, 2. Neue Mitte Altona (1. Bauabschnitt), 3. Neue Mitte Altona (2 Bauabschnitt), 4. Holstenbrauerei, 5. Stresemannstraße, 6. Metro Großmarkt

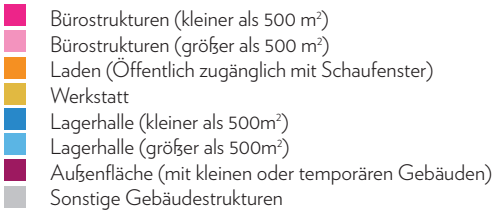
1. Lage und bauliche Struktur

Das ausgewählte Vertiefungsgebiet im Stadtteil Altona-Nord grenzt im Norden unmittelbar an das Transformationsgebiet der Neuen Mitte Altona und im Süden an das Post- und Metro-Areal an. Das 4,5 ha große, dreieckige Gebiet wird auf allen Seiten von den Bahntrassen begrenzt. Zusätzlich teilt die Stresemannstraße das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Teilbereich. Der nördliche Bereich ist ca. 2,5 ha groß. Hier befinden sich ein funktionales Gebäude (Autovermietungen) mit einem großen Parkplatz sowie ein Regenrückhaltebecken im hinteren Bereich des Gebietes. Der südliche Bereich zeichnet sich durch eine dichtere Bebauung aus, insbesondere mit der ehemaligen Elida Seifenfabrik, die seit den 1980er Jahre von verschiedenem Kleingewerbe genutzt wird und mit einem Wohnungsbauriegel entlang der Stresemannstraße mit rückwärtigen

Gewerbeeinheiten. Besonders im südlichen Bereich grenzt die Bebauungsstruktur unmittelbar an den Bahndamm an. Obwohl sich die Gebäude im südlichen Bereich direkt an der Straße befinden, gibt es separate Vorbereiche oder Hinterhöfe, die zum einen als Parkplatz und zum anderen der An- und Ablieferung dienen. Das Gebäude der ehemaligen Seifenfabrik wird von zwei Seiten ebenerdig erschlossen, wobei die rückwärtige Erschließung ein Stockwerk höher liegt und durch Laderampen und Rolltore geprägt ist. Die insgesamt 25 Nutzungseinheiten variieren stark in ihrer Größe und reichen von großflächigen Einheiten von mehr als 1500 qm bis zu kleinen Einheiten von 100 qm. Die gewerblichen Einheiten hinter der Wohnbebauung werden durch einzelne Tordurchfahrten erschlossen.

Abb. 54:
Bauliche Struktur Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung)





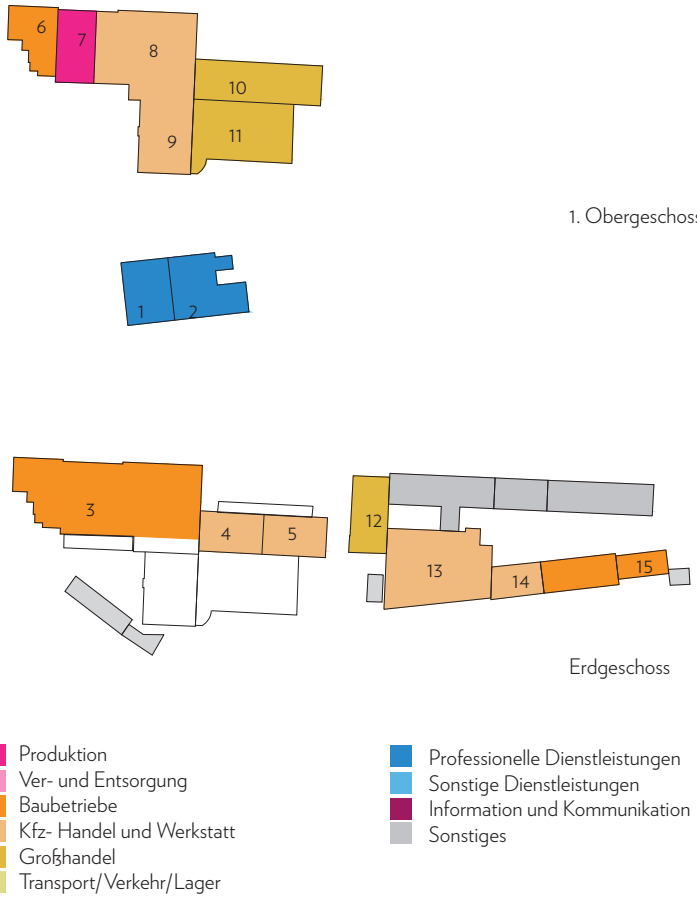
2. Nutzungen

Durch Vor-Ort-Begehungen konnte herausgefunden werden, dass auf dem Vertiefungsgebiet mehr als 20 Nutzer mit ca. 250 Angestellten ansässig sind. Der nördliche Bereich der Rückseite ist geprägt durch die beiden Autovermietungen Avis-Wucherpfennig und Herz, die auch Eigentümer der Flächen sind. Avis existiert an diesem Standort bereits seit den 1960er Jahren und Herz seit 2013. Das nördlich gelegene Regenrückhaltebecken befindet sich in städtischer Hand. Der südliche Bereich zeichnet sich durch die Wohnbebauung mit rückwärtiger gewerblicher Nutzung sowie durch die ehemalige Seifenfabrik aus. Letztere gehört einem Immobilienunternehmen, welches die Flächen an die Betriebe vermietet.

Ansässige Betriebe – Stand 05/2016:

1.	Hertz	Autovermietung
2.	Avis	Autovermietung
3.	Andreas Northe GmbH	Möbeltischlerei
4.	ASH Team Meisterbetrieb	Kfz-Werkstatt
5.	ASO Team e.K.	Freie Werkstatt
6.	SBR Haustechnik GmbH	Installateur, Heizungsbauer
7.	Ahmet Sener	Polsterei
8.	Rollerambulanz	Zweiradmechaniker
9.	Autoaufbereitung Baller	Kfz-Betrieb
10.	Azuro	Kaffee-Importeur
11.	Ferdinand Detmer GmbH	Ledergroßhandel
12.	Blickfang Unikate in Weiß	Möbelhändler
13.	M.M. Autowerkstatt K.	Hatipoglu
14.	Werner Leibküchler	Freie Werkstatt für Kfz, PKW
15.	Basic Trockenbau Ltd	Innenausbau
	PSP Swinger Club	Swinger Club
	Michael Pfisterer	Künstler
	Beizbusters	Abbeizbetrieb
	Reckmann GmbH	Markisen, Rolläden

Abb. 55:
Nutzungen Stresemannstraße
(Quelle: eigene Darstellung)



Zu den Betrieben gehören Kfz- und Zweiradwerkstätten, eine Möbeltischlerei, ein Heizungsbauer, ein Ledergroßhandel, eine Polsterei sowie ein Swinger Club, Musikstudios und Künstlerateliers in dem oberen Stockwerk. Die Mieten für die 100 bis 1500 qm großen Einheiten liegen zwischen 4,00 und 7,50 €/qm. Die längsten Mietverträge laufen noch bis 2020.

Die Hinterhofbebauungen des Wohnriegels werden von zwei Kfz-Betrieben und einem Innenausbauunternehmen gewerblich genutzt. Die Wohnungen selbst weisen einen schlechten Zustand auf. Wohnungen und gewerbliche Einheiten befinden sich in privatem Eigentum. Die Mietverträge für die gewerblichen Unternehmen sind bereits abgelaufen und werden nach Aussagen der Nutzer nicht weiter verlängert.

3. Transformationsprozess

Da das Vertiefungsgebiet in unmittelbarer Nachbarschaft zu der Neuen Mitte Altona liegt, gehört es mit zu dem Vorbehaltsgebiet, welches das ehemalige Güterbahnhofareal sowie einige Randbereiche miteinschließt und unter den Zuständigkeitsbereich des Senats fällt. Im Moment ist in diesem Bereich der Stresemannstraße noch kein Veränderungsprozess sichtbar. Bei genauerem Nachfragen wird aber deutlich, dass einigen gewerblichen Mietern bereits gekündigt wurde und andere in spätestens drei Jahren ihren Standort verlassen müssen. Für die Betriebe gibt es momentan keine langfristige Sicherheit, an ihrem Standort zu bleiben. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Arbeit (2017) konnten jedoch noch keine konkreten Pläne zur Veränderung des Gebietes gefunden werden. Trotzdem sind den Mietern die Auswirkungen ihrer unmittelbaren Lage neben dem für 2023 geplanten Fernbahnhof Altona bewusst. Für das Gebiet liegen alte Baustufenpläne aus der Nachkriegszeit, aber keine modernen Bebauungspläne vor, die das Gewerbe an ihrem Standort dauerhaft sichern könnten. Nach der Vision Altona 2030 soll das gesamte Post-Areal mit einer dichten Bebauung versehen werden. Dieser Plan enthält aber keine Aussagen zu den Flächen des Vertiefungsgebietes.

In einem aktuellen Masterplan „Bahnhofsquartier Altona“ der Handelskammer Hamburg soll das gesamte Gleisdreieck und die Stresemannstraße mit dem „Stadtpark-Deck Altona“ überdeckelt werden. Es soll ein 4 Hektar großer Park entstehen in 20 Meter Höhe, um die fehlende Verbindung zwischen der Neuen Mitte Altona und dem neuen Fernbahnhof zu ermöglichen. Oberhalb der Plattform sollen zwei Hochhäuser mit je 25 Stockwerken und einer Höhe von 100 m entstehen (Handelskammer Hamburg 2017). Außerdem sind ein großes Convention Centre, ein Tagungshotel und eine Konzerthalle Bestandteil des Masterplans. Das Briefverteilungszentrum der Deutschen Post und die beiden Autovermietungen sollen im Sockel Platz finden. Bis jetzt handelt es sich bei diesem Projekt jedoch nur um eine Vision.

4. Die Nutzer

Im Folgenden werden Inhalte aus den Interviews mit zwei Nutzern des Gebietes vorgestellt. Dabei handelt es sich zum einen um die Motorradwerkstatt „Rollerambulanz“ und zum andern um den Polstereibetrieb „Ahmed Sener“. Als Grundlage für die am 18.05.2016 durchgeführten Gespräche diente ein Interviewleitfaden.

Rollerambulanz – Motorradwerkstatt



Abb. 56: Roller Ambulanz (Quelle: eigene Aufnahme)

Rollerambulanz – Motorradwerkstatt
Stresemannstraße 268-280, 22769 Hamburg
www.rollerambulanz.de

Inhaber:	Hauke Mensching
Mitarbeiter:	5-10
Unternehmenssektor:	Zweiradmechanikerbetrieb (Handwerksbetrieb)
Unternehmensgründung:	2005 (letzter Standort Lerchenstraße 16)
Am Standort seit:	2015 (aus St. Pauli verdrängt)
Größe:	50 0m²
Vermieter:	Herrmann von Houtem Grundstücks- und Wohnungsgesellschaft
Miete:	7,50 € (5-Jahres-Vertrag mit 6-monatiger Kündigungsfrist)

Die Unternehmensstruktur

Die Motorrollerwerkstatt Rollerambulanz ist erst 2015 an den Standort an der Stresemannstraße gezogen, nachdem sie ihren Standort im Hamburger Schanzenviertel verlassen musste. Das Unternehmen war aufgrund der zentralen Lage, der guten Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der günstigen Miete zufrieden, diesen Standort gefunden zu haben. Der Betrieb besteht nicht nur aus einer Werkstatt, in der Inspektionen, Reparaturen und Restaurierung durchgeführt werden, sondern verkauft auch Ersatzteile und Zubehör. Reparaturbedürftige Roller werden von der Rollerambulanz abgeholt und dann in der Werkstatt repariert.

Die Räumlichkeiten

Die Rollerambulanz erstreckt sich über eine große ebenerdige Fläche in der alten Seifenfabrik. Die Zufahrt erfolgt über einen Hinterhof, der direkt an die Schienen angrenzt. Die Deckenträger sind frei sichtbar, wodurch die Fläche einen Industriecharakter hat. Die Fläche ist gefüllt mit Rollern, die repariert werden, und Regalen mit Ersatzteilen. Die Fläche hat 500 qm und die monatliche Miete beträgt 7,50 €/qm. Bei der Neuvermietung 2015 wurde einen 5-Jahresvertrag abgeschlossen.

Das lokale Netzwerk

Das lokale Netzwerk ist vor allem durch die Kunden geprägt, die meist im Bezirk Altona wohnen, aber auch aus anderen Stadtteilen zu der Rollerwerkstatt kommen. Die zentrale Lage spielt eine wichtige Rolle, da hier die meisten Rollerbesitzer wohnen. Ein weiterer Teil des Netzwerks sind die Mitarbeiter, die meist auch in der Gegend wohnen. Sollte das Unternehmen weiter hinausziehen müssen, wäre es problematisch, geeignete Mitarbeiter zu finden.

Der Veränderungsprozess

Aus dem Gespräch[1] ging hervor, dass das Unternehmen im Moment noch nicht um seinen Standort besorgt ist. Es ist jedoch nicht sicher, ob der Mietvertrag ein weiteres Mal verlängert wird. Ohne diese Verlängerung würde der Mietvertrag 2020 auslaufen. Die Kündigungsfrist liegt bei nur sechs Monaten, da es sich um einen gewerblichen Mietvertrag handelt.

[1] Interview d. Verf. mit einer Mitarbeiterin von Roller Ambulanz, am 18.05.2016 in Hamburg

Ahmet Sener – Polsterei



Abb. 57: Polsterei Sener (Quelle: eigene Aufnahme)

Ahmet Sener – Polsterei und Autosattlerei
Stresemannstraße 268 – 280, 22769 Hamburg
www.polsterei-sener.de

Inhaber:	Ahmet Sener (Polstereimeister und Innenausstatter)
Mitarbeiter:	keine
Unternehmenssektor:	Möbel- und Autorestauration
Unternehmensgründung:	2004
Am Standort seit:	2004 (vorher am gleichen Standort angestellt)
Größe:	ca. 100 m²
Vermieter:	Hermann von Houtem
Miete:	weniger als 5,00 € kalt

Die Unternehmensstruktur

Die Polsterei Sener ist ein Ein-Mann-Unternehmen und wird von Ahmet Sener geführt. Bevor Sener sich 2004 selbständig machte, hatte er an diesem Standort als angestellter Polsterer gearbeitet. Sein Geschäftsmodell besteht hauptsächlich aus der Aufarbeitung von Auto- und Zweiradsitzen sowie der Restauration von Polstermöbeln.

Die Räumlichkeiten

Die Polsterei Sener hat eine kleine Einheit mit ca. 100 qm in der ehemaligen Seifenfabrik gemietet. Die Miete beträgt weniger als 5,00 €/qm. Zum Zeitpunkt des Interviews war dem Inhaber die Dauer des Mietvertrags unklar. Der Raum steht voll mit alten Sesseln. Hier steht ein Roller, dort eine Autobank, und an den Wänden kann man Regale mit Stoffen und sonstigem Zubehör entdecken. Wichtig als Standortanforderung für den Betrieb ist die städtische Lage, aber auch die Möglichkeit der Anlieferung, da die Kunden ihre Möbel etc. selber vorbeibringen und abholen. Ein weiterer Punkt ist die günstige Miete, da Sener nicht viel mehr bezahlen könnte.

Das lokale Netzwerk

Sowohl Sener als auch seine Kunden wohnen in der Nähe. Es gibt Synergien mit einer benachbarten Piaggo-Werkstatt, der Rollerambulanz und dem Ledergroßhandel. Außerdem befinden sich die meisten Kunden in der Umgebung.

Der Veränderungsprozess

Bisher wurde von dem Inhaber kein Verdrängungsdruck wahrgenommen. Wenn Ahmet Sener diese Räumlichkeiten verlassen müsste, würde er seinen Betrieb schließen (Sener 2016)[1]. Da er in absehbarer Zeit in Rente geht, macht er sich darüber jedoch wenig Sorgen.

[1] Interview d. Verf. mit Ahmed Sener, Geschäftsführer von Polsterei Sener, am 18.04.2016 in Hamburg

AL.6 Zwischenfazit Altona

- Durch den Masterplan und die Verlegung des Fernbahnhofs verändert sich die ehemals periphere Lage des Betrachtungsgebietes zu einem Ort von gesamtstädtischer Bedeutung.
- In Ottensen und Altona-Stadt hat bereits ein Aufwertungsprozess stattgefunden, den man an der Nachverdichtung und den steigenden Mieten ablesen kann. In Bahrenfeld zeigt sich dieser Transformationsprozess in Form einer Nutzungsintensivierung, in Altona-Nord durch die Umnutzung ehemals gewerblicher Flächen.
- Während die Veränderung der Bahnflächen durch einen Masterplan gesteuert wird, gibt es zum jetzigen Zeitpunkt (2017) keine zusammenhängende Planung oder Strategie für den Umgang mit den Randbereichen.
- Die kleinteiligen Städtischen Rückseiten, besonders im Süden und Westen des Betrachtungsgebiet, sind bereits beseitigt worden. Durch die bevorstehende Transformation des Holsten- und Post-Areals stehen auch die nördlichen Rückseiten unter einem starken Verdrängungsdruck.
- Durch die Verlegung des Fernbahnhofs wird zwar die Barrierewirkung der Bahnschienen deutlich verringert, jedoch werden die verbleibenden S-Bahn-Trassen weiterhin eine trennende Wirkung erzeugen.
- Das Betrachtungsgebiet befindet sich in einer heterogenen Gewebestruktur, die besonders im Norden und Westen durch in sich abgeschlossene, monofunktionale Inseln bestimmt ist. Nach der Fertigstellung des Masterplans, der Umgestaltung des Holsten-Areals und der voraussichtlichen Neugestaltung des Post-Areals wird eine zusammenhängende Gewebestruktur entstehen.

Abb. 58:
Park am Gleisdreieck (Quelle: Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, HGEsch)

GL

Fallbeispiel: Gleisdreieck, Berlin (DE)



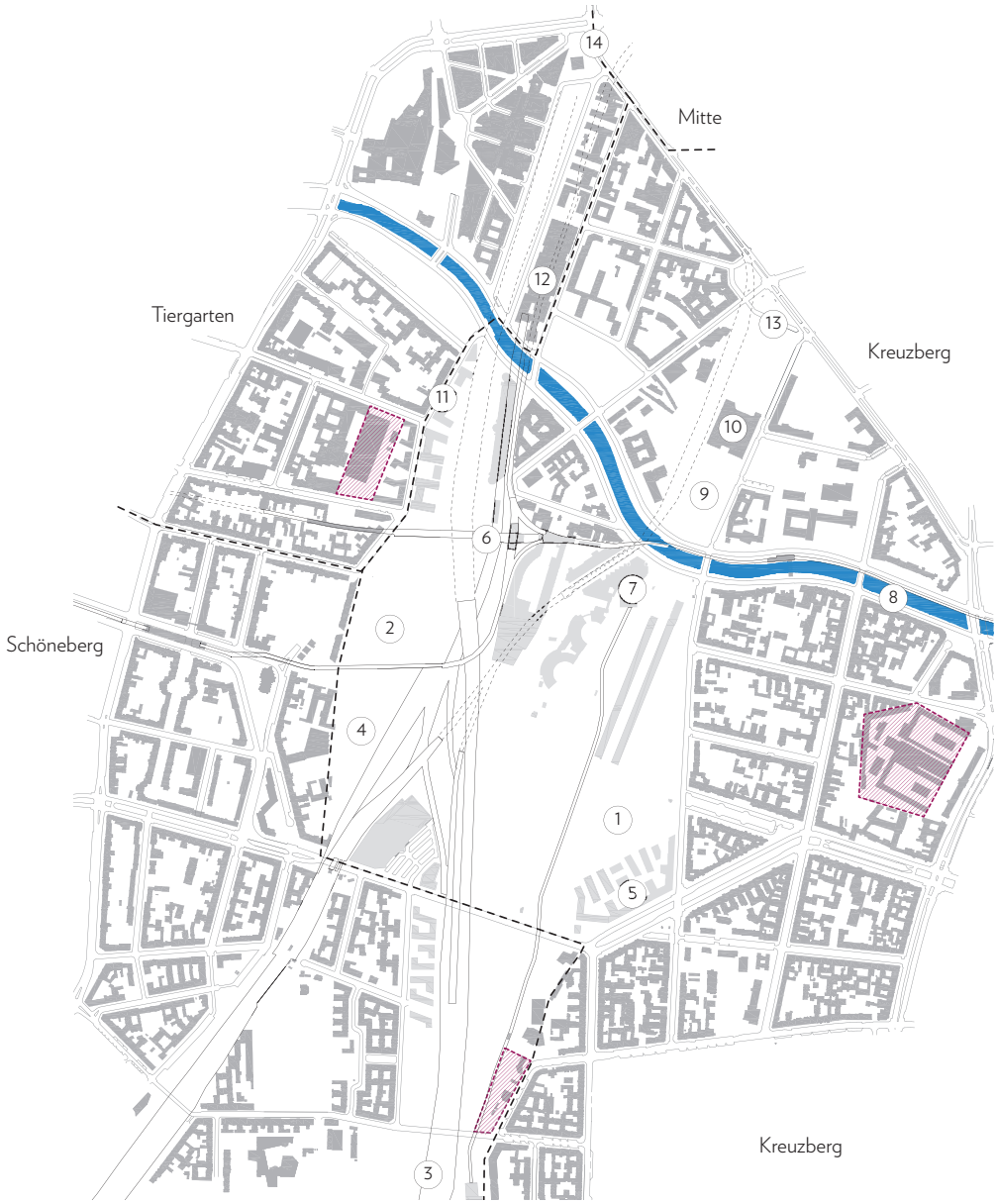
GL.1 Verortung und Kontext

Das Betrachtungsgebiet in zentraler Innenstadtlage umfasst die Randbereiche des neu gestalteten „Park am Gleisdreieck“, einem der größten Parks Berlins. Durch den Fall der Berliner Mauer wurde das Gebiet von einer Randlage zu einem zentralen Baustein des städtischen Gefüges. Westlich grenzen die Stadtteile Tiergarten-Nord und Schöneberg-Süd unmittelbar an die Bahnflächen, östlich der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Der nördliche Bereich ist geprägt durch die Neuplanung des Potsdamer Platzes. Das Gebiet wird im Norden von dem Landwehrkanal mit seinen Uferstraßen und der Yorkstraße im Süden durchquert. Die Möckernstraße begrenzt das ehemalige Bahngelände im Osten und die Flottwellstraße im Westen.



Abb. 59:
Lage in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung)

Der Norden des Gebietes besteht aus einer patchwork-artigen Struktur, die durch die ehemaligen Bahnhöfe und deren Gleisanlagen geprägt ist. Die Flächen des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs sind bereits umgestaltet wurden. Auf den ehemaligen Güterbahnhofsflächen der beiden Bahnhöfe, die lange Zeit abgeschlossen und nicht zugänglich waren, ist seit 2011 ein 16 ha großer Park entstanden.



1. Gleisdreieck Ost-Park, 2. Gleisdreieck West-Park, 3. Flaschenhalspark, 4. Kleingartenkolonie POGi, 5. Möckernkiez, 6. U-Bahnhof Gleisdreieck, 7. Technikmuseum, 8. Landwehrkanal, 9. Elise-Tilse-Park, 10. Tempodrom, 11. Flottwellstraße, 12. Mendelssohn-Bartholdy-Park, 13. Anhalter Bahnhof, 14. Potsdamer Platz

Abb. 60: Der Betrachtungsraum Gleisdreieck 2016 (Quelle: eigene Darstellung)

Dieser Park besteht aus einem Ost- und einem West-Teil, wobei beide durch die Bahnschienen der neuen Nord-Süd-Fernverbindung voneinander getrennt und nur über ein Nadelöhr miteinander verbunden sind. Der Kernbereich der Bahnflächen wird durch eine gründerzeitliche und von großen Zerstörungen verschont gebliebene Bebauung auf der Kreuzberger Seite begrenzt. Auf der westlichen Seite entlang der Flottwellstraße wurde die gründerzeitliche Bebauung zum Teil zerstört und in den Nachkriegsjahren durch sozialen Wohnungsbau und gewerbliche Nutzungen aufgefüllt. Hier findet momentan ein sehr starker Nachverdichtungsprozess statt. Die Städtischen Rückseiten werden in luxuriöse, an den Park angrenzende Wohnlagen umgewandelt.

GL.2 Historische Entwicklung

Phase 1 – Industrialisierung

1838 wurde die preußische Eisenbahnlinie zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. Wenige Jahre später folgte die Anhalter Bahn. Beide Linien erhielten Kopfbahnhöfe, die nur 650 m voneinander entfernt unmittelbar vor der barocken Stadtmauer lagen. Die ersten Güterbahnhöfe entstanden direkt südlich der Personenbahnhöfe. Die Anfänge der Eisenbahnplanungen liefen parallel mit den Planungen von Peter Joseph Lenné, der 1840 den Plan „Schmuck- und Grenzzüge für die Stadt Berlin“ entwickelte. Darin erarbeitete er nicht nur Planungen für das Gebiet zwischen den beiden Bahnhöfen, sondern plante 1845 auch den Landwehrkanal für den Warentransport.

Südlich des Landwehrkanals sollte ursprünglich ein neuer Stadtteil entwickelt werden, dessen breiter, mit zahlreichen Schmuckplätzen ausgestatteter Boulevard eine gradlinige Verbindung zwischen Charlottenburg und Kreuzberg hergestellt hätte. Zwar wurden sowohl der Stadtteil als auch der Boulevard an dieser Stelle nicht realisiert, jedoch die Gedanken von dem damaligen Regierungsbaumeisters James Hobrecht in seinem Stadterweiterungsplan von 1862 als Generalszug übernommen. Durch die Planungen von James Hobrecht entstand die für Berlin typische, funktional und sozial durchmischte Blockrandbebauung. Es handelte sich dabei um eine sehr dichte Bebauung mit Wohnungen in den Vorderhäusern und Manufakturen und Werkstätten in den Hinterhöfen.

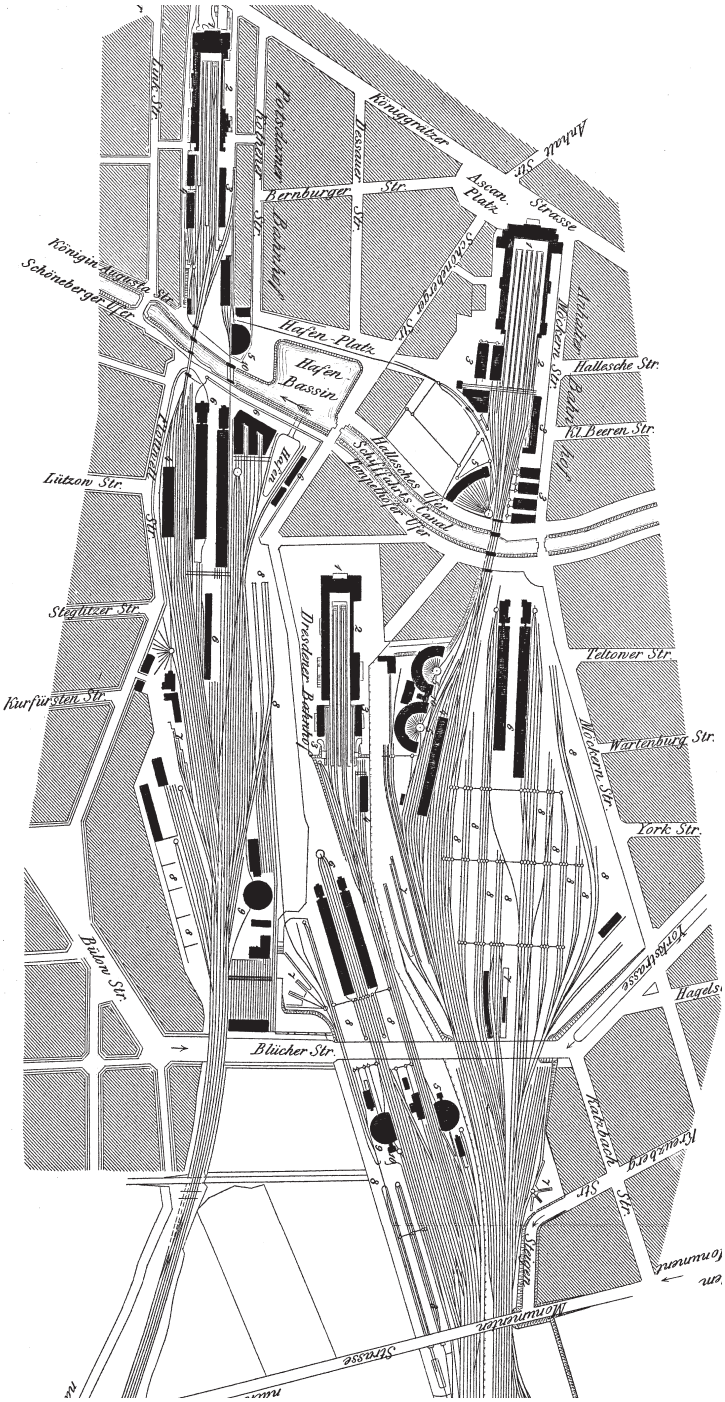


Abb. 61:
Das Güterbahnhofsareal um 1877 (Berlin und seine Bauten, Beilage 5)

Nachdem Berlin durch die Reichsgründung von 1871 zur Hauptstadt des Deutschen Reichs wurde, erhielt der Eisenbahnausbau die volle wirtschaftliche und politische Unterstützung. So entstanden ab 1872 auf den Flächen südlich des Landwehrkanals riesige Rangier- und Güteranlagen der Potsdamer und Anhalter Bahn sowie ein Hafenbecken für den Güterumschlag. Zudem entstand 1875 zwischen den beiden Personenbahnhöfen der Dresdener Bahnhof, der jedoch nach nur wenigen Jahren wieder geschlossen wurde. Zwischen 1877 und 1885 wurde das Bahngelände bis auf fünf Meter über dem Straßenniveau aufgefüllt, damit die Uferstraßen am Landwehrkanal und die Yorktraße von der Bahn überquert werden konnten. Dies hatte zur Folge, dass der geplante Generalszug an dieser Stelle unterbrochen werden musste. „Die repräsentative Hauptstadtplanung konnte sich gegenüber den ökonomischen Notwendigkeiten und Interessen der beiden Eisenbahngesellschaften nicht behaupten, und so entstand die im Wesentlichen bis heute erhaltene räumliche Struktur." (SenStadt 2005:16)

Die gründerzeitliche Blockrandbebauung aus dem Hobrechtplan, die sich im Osten und Westen des Gebietes entwickelte, konnte aufgrund der Eisenbahnplanungen nicht direkt miteinander verbunden werden. Um 1900 befanden sich Bahnanlagen nicht mehr vor den Toren der Stadt, sondern waren nun Bestandteil des kompakten Gefüges der rasant wachsenden Stadt. 1902 wurde in Berlin die erste Hoch- und Untergrundbahn Deutschlands eingeweiht, die mit dem U-Bahnhof Gleisdreieck auch durch das Güterbahnhofsareal verlief. Später wurde das von den Gleisen erzeugte Dreieck durch eine Kreuzung ersetzt. Zwischen 1907 und 1915 entstand auf den ehemaligen Flächen des Dresdener Bahnhofs der Postbahnhof Luckenwalder Straße und das Paketamt SW 77. Der Bahnhof war notwendig geworden, da die Personenbahnhöfe den Paketumschlag nicht mehr bewältigen konnten. Zwischen den Weltkriegen wurde der öffentliche Nahverkehr weiter ausgebaut und modernisiert. „In dieser Gestalt waren die Güteranlagen bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs wichtiger Bestandteil der Industrie- und Eisenbahnmetropole Berlin." (SenStadt 2005:12)

Phase 2 – Deindustrialisierung

Der Betrieb der Bahnanlagen wurde durch die Bombardierung Berlins im Zweiten Weltkriegs stark eingeschränkt. Der nördlich gelegene Potsdamer Platz, der in den 1920er Jahren zu den belebtesten Plätzen Europas gehörte, wurde fast vollständig zerstört.

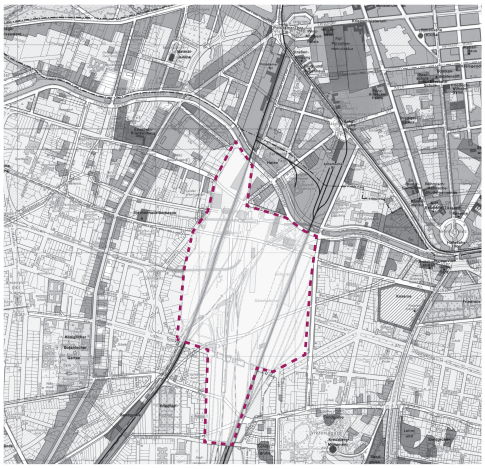


Abb. 62: Berlin um 1850 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin)



Abb. 63: Berlin um 1880 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin)

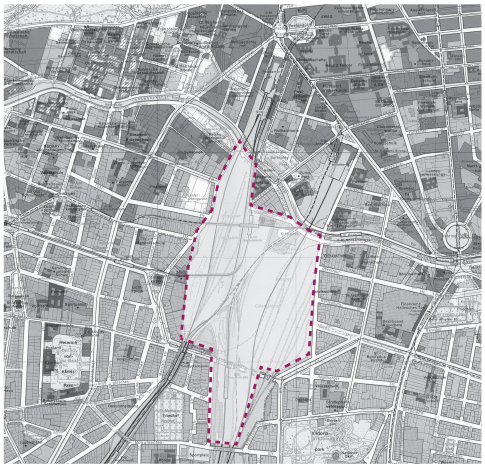


Abb. 64: Berlin um 1940 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin)

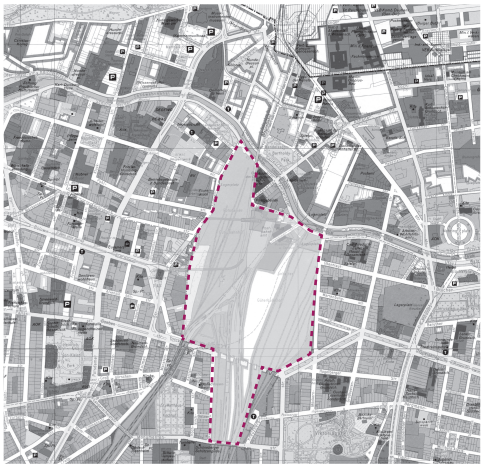


Abb. 65: Berlin um 1986 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin)

Die gründerzeitliche Bebauung entlang der Bahnflächen wurde besonders auf der westlichen Seite beschädigt, die Kreuzberger Seite im Osten des Areals blieb verschont. Die Bahnanlagen konnten provisorisch wiederhergestellt werden, der Potsdamer Personenbahnhof wurde jedoch bereits 1945 und der Anhalter Personenbahnhof 1952 geschlossen. Auch das Hafenbecken am Landwehrkanal wurde mit Trümmerschutt gefüllt und als Grünanlage gestaltet. Zu dieser Zeit waren die Güterbahnhöfe noch voll in Betrieb. Obwohl sich die Bahnflächen auf der West-Berliner Hälfte befanden, hatte die in Ost-Berlin sitzende Deutsche Reichsbahn aufgrund von Anordnungen der Alliierten die Betriebsrechte auf den Anlagen. Durch die Teilung Berlins und den Bau der Mauer 1961 befanden sich die Flächen nicht nur in einem politischen Sonderstatus, sondern rückten durch die Mauer auch in eine gesamtstädtische Randlage.

Auf den Trümmern des Potsdamer Güterbahnhofs entstand am südwestlichen Rand der Bahnflächen die Kleingartenanlage Potsdamer Güterbahnhof (POG). In den 1960er Jahren bedrohte die Planung einer neuen Stadtautobahn nicht nur die Zukunft des Güterbahnhofsareals, sondern besonders auch das durch Altbau, sozialen Wohnungsbau und gewerbliche Nutzungen dominierte Gebiet im Westen des Areals. Im Rahmen der Planungen der „autogerechten Stadt" sollte eine Westtangente über das Gleisdreieck verlaufen und sich mit einer Südtangente auf dem westlich angrenzenden Schöneberger Gebiet kreuzen. Der Mittelpunkt des mindestens 8 ha großen Autobahnkreuzes war zwischen der Pohl- und Lützowstraße geplant (siehe Vertiefungsgebiet) und hätte für die angrenzenden Bereiche auf der Schöneberger Seite eine sehr starke Zerstörung bedeutet. Durch den regen Widerstand der Bürgerinitiative Westtangente und anderer Gruppen wurden die Pläne jedoch 1980 fallengelassen.

Die Bahnnutzungen der Güterbahnhofsareale nahmen immer weiter ab, bis 1980 dann der Verkehr zum Potsdamer Güterbahnhof eingestellt und wenige Jahre später auch der Anhalter Güterbahnhof komplett geschlossen wurde. Danach lag das Gelände brach und verwilderte. Die Gebäude wurden besonders von kleinen Gewerbetreibenden genutzt. Auch auf den Randbereichen der Bahnflächen, entlang der südlich angrenzenden Yorkstraße und der westlich verlaufenden Bülowstraße bzw. Flottwellstraße, entstanden gewerbliche Zwischennutzungen. Im nördlichen Teil des Anhalter Güterbahnhofsgeländes und auf den Flächen einer ehemaligen Eisfabrik eröffnete 1982 das heutige Technikmuseum, wobei das ehemalige Bahnbetriebswerk in einen Museumspark umgewandelt wurde. Auf der Brachfläche des früheren Potsdamer Personenbahnhofs siedelte sich in der zwei-

ten Hälfte der 1980er Jahre ein Schwarzmarkt, der sogenannte Polenmarkt an. Zu dieser Zeit handelt es sich besonders bei den Randbereichen des Gleisdreiecks um ärmere Wohnlagen. Besonders die Schöneberger Seite war in den 1980er Jahren stark durch den Bau von Sozialwohnungen geprägt. In den 1980er Jahren befanden sich zahlreiche, überwiegend stark verfallene eisenbahntechnische Anlagen, wie Gleiskörper, Lokomotivschuppen, ein Wasserturm und Viadukte, auf dem Bahngelände. 1997 wurde auch der Betrieb des Postbahnhofs eingestellt. Obwohl die ehemaligen Bahnareale offiziell nicht betreten werden durften, wurde das Gebiet inoffiziell genutzt.



Abb. 66: U-Bahnhof Gleisdreieck 1987 (Quelle: Roehrensee)

Phase 3 –Transformation

Durch die Wiedervereinigung Deutschlands und die Aufhebung der Teilung Berlins veränderte sich die Planungssituation um das Gleisdreieck. Aufgrund der Maueröffnung befand sich das Gebiet nicht mehr am Rande der Stadt, sondern in zentraler Lage. Ab 1992 entstand auf dem Potsdamer Platz eine der größten innerstädtischen Baustellen Europas, und der Mauerstreifen und die ehemaligen Flächen des Potsdamer Personenbahnhofs wurden zu einem großen Büro- und Entertainment-Zentrum umgestaltet. Die Güterbahnhofsflächen des Potsdamer

Güterbahnhofs dienten der Baulogistik des Potsdamer Platzes und dem Bau des Straßen- und Fernbahntunnels unter dem Tiergarten. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Potsdamer und Leipziger Platz legten städtebauliche Verträge 1993 fest, dass auf den ehemaligen Bahnflächen ein 16 ha großer Park als Ausgleichsfläche entstehen musste. Die veranschlagten Kosten in Höhe von 18 Millionen Euro mussten von Investoren des Potsdamer Platzes als Ersatzmaßnahme zur Verfügung gestellt werden. Die Deutsche Reichsbahn wurde 1993 mit der Deutschen Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG zusammengeführt. Das neue Unternehmen übernahm damit auch die Bahnflächen. Das Land Berlin verhandelte mit der Deutschen Bahn AG, genauer mit ihrem Tochterunternehmen Vivico, über die Überlassung ehemaliger Bahnflächen an das Land. Im Gegenzug bot das Land Berlin der Deutschen Bahn AG an, Teile des Geländes als hochpreisiges Bauland zu verkaufen. Bei diesen Gebieten handelte es sich um die Bauflächen Möckernkiez, Yorkdreieck, Flottwellpromenade und Urbane Mitte Gleisdreieck, auf denen sich zu dieser Zeit vielfältige kleingewerbliche Betriebe befanden.

1997 beschlossen das Land Berlin und die Vivico den Bau des Parks auf den Bahnflächen. Zur selben Zeit wurde das Planwerk Innenstadt herausgebracht, welches nicht nur die Parkplanung, sondern auch eine dichte Bebauung der Randgebiete und des Bereichs um den U-Bahnhof Gleisdreieck vorsah. Das Parkgelände durfte zwar offiziell immer noch nicht betreten werden, der Besuch wurde aber nun geduldet. Dies führte wiederum zu vielfältigen Zwischennutzungen. 2001 residierte auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs der Zirkus Pomp Duck und Circumstances für 16 Monate. Zwischen 2004 und 2007 wurden 4,4 ha der Fläche von Golfern als Driving Range genutzt. Die vielfältigen Zwischennutzungen sind darauf zurückzuführen, dass es in den 2000er Jahren in Berlin so gut wie keinen wirtschaftlichen Verwertungsdruck von freien Flächen gab. Nach der Schließung des Postbahnhofs 1997 entstand dort ein Messe- und Veranstaltungsort.

2005 übergab die Vivico dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bereits einen kleinen Teil des Parks zur öffentlichen Nutzung. Im selben Jahr wurde ein internationaler Wettbewerb für das Gleisdreieck ausgeschrieben, den 2006 das Berliner Landschaftsarchitekturbüro Atelier Loidl gewann (siehe Abb. 67). 2008 begannen die Arbeiten mit der Freimachung des Geländes für den Ost-Park. 2009 eröffnete die Beachvolleyball-Anlage Beach 61 mit Sandmengen aus dem Aushub der Alexa Baustelle. 2011 wurde dann der 17 ha große Ost-Park eröffnet, zwei Jahre später folgte der 9 ha große Westpark.



Abb. 67:
Masterplan – Park am Gleisdreieck (Quelle: Atelier Loidl)

Die Kleingartenanlage POG wurde im Süd-Westen des Potsdamer Güterbahnhofs mit in den Park integriert und konnte somit erhalten werden. 2014 wurde der südliche Teil des Parks, der Flaschenhalspark, mit Verbindung über die Yorkstraße fertiggestellt.



Abb. 68: Park am Gleisdreieck, 2016 (Quelle: Atelier Loidl)

Seit 2010 hat sich die wirtschaftliche Situation in Berlin stark gewandelt. Starke Zuwächse des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum haben sich direkt auf die Bautätigkeit in der Stadt ausgewirkt. Neben der Parkbebauung wurden auch die Baufelder an den Randflächen des Parks bebaut. Auf der Kreuzberger Seite der Flottwellstraße entstanden zwischen 2013 und 2016 die Flottwellpromenaden mit einem Hotel, 122 Miet- und 148 Eigentumswohnungen. Entlang der Dennewitzstraße wird auf dem südlichen Bereich der ehemaligen Bahnflächen 2017 mit dem Bau von Wohnungen und eines weiteren Hotels begonnen. Auf der westlichen Seite der Flottwellstraße sind bereits mehrere Wohnprojekte fertiggestellt worden. Dabei handelt es sich um einige Baugruppenprojekte, wie beispielsweise die Projekte Flottwell 2 und MetroPolis. Auf dem Yorkdreieck wurden 2013 ein großflächiger Baumarkt sowie 2017 ein Nahversorger eröffnet. Ehemalige Pläne für eine Wohnbebauung konnten nicht umgesetzt werden. Das genossenschaftliche

Projekt Möckernkiez soll mit 14 Gebäuden und insgesamt 471 Wohnungen bis 2018 auf den Flächen Möckernstraße Ecke Yorkstraße fertiggestellt werden.

Bei dem vierten Baufeld handelt es sich um die Urbane Mitte Gleisdreieck. Im Süden und direkten Umfeld des U-Bahnhofs Gleisdreieck ist der Bau von bis zu sieben Bürohochhäusern für 350 bis 400 Millionen Euro geplant (Loy 2015).
Diese Entwicklung wird den Park am Gleisdreieck weiter stark verändern. Das Projekt soll auch einen Bahnhof für die neue S-Bahnlinie 21 beinhalten, die über das Gleisdreieck zum Hauptbahnhof verlaufen wird. Nördlich des Gebietes der Urbanen Mitte wurde 2017 das von Renzo Piano Ende der 1990er Jahre geplante Parkhaus abgerissen, um Platz für neuen Wohnungsbau zu schaffen. Die Veränderungen reichen jedoch über die ehemaligen Bahnflächen und deren direkte Randgebiete hinaus. Im Süden des Gebietes ist bereits der Großteil des Projektes Lokdepot auf der östlichen Seite der Schienen fertiggestellt worden. Auf westlicher Seite entsteht südlich der Yorkstraße das in Planung befindliche Wohnquartier Bautzener Straße mit 250 Wohnungen.

GL.3 Der Transformationsprozess Gleisdreieck

Als sich die Bahnflächen noch in Betrieb befanden, konnten sich am Gleisdreieck aufgrund der dicht angrenzenden kompakten Bebauungsstruktur fast keine Rückseiten bilden. Die angrenzende Bebauungsstruktur setzte sich aus funktional und sozial gemischten Blockstrukturen zusammen, die auch gewerbliche Nutzungen beinhaltete. Erst durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs und die kontinuierliche Aufgabe der Bahnnutzungen konnten sich kleinteilige Städtische Rückseiten bilden. Besonders um die U-Bahn-Station Gleisdreieck ließen sich in den ehemaligen Bahngebäuden und unter den U-Bahnbögen kleingewerbliche Betriebe nieder. An den Rändern der ehemaligen Bahnflächen, entlang der Flottwellstraße, Yorkstraße und Möckernstraße, entstanden temporäre Rückseiten, die durch Nutzungen, wie Lagerbetriebe, Kfz-Werkstätten und einen Schrotthandel geprägt, waren. Im Westen der Bahnflächen bildeten sich kleinteilige Städtische Rückseiten auf den durch Kriegszerstörung geprägten Grundstücken.

Durch die Umgestaltung der Bahnflächen zu dem heutigen Park und besonders durch die Bebauung der Randgebiete wurden die Städtischen Rückseiten der

Bahnflächen beseitigt. Diese wurden durch hochwertige Wohnbauprojekte, wie beispielsweise entlang der Flottwellstraße, oder durch großflächigen Einzelhandel auf dem ehemaligen Yorckdreieck ersetzt. Zum heutigen Zeitpunkt (2017) sind nur noch sehr wenige Rückseiten erhalten geblieben, so zum Beispiel das Gebiet an der Lützowstraße (siehe Vertiefungsgebiet). Doch auch dort steht bereits fest, dass auf dieser heute noch gewerblich genutzten Fläche bis spätestens 2019 ein hochrentables Wohnungsbauprojekt entstehen wird.

GL.4 Thematische Betrachtung

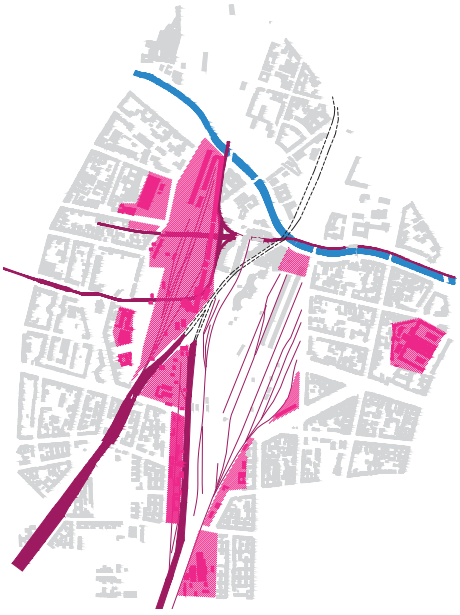
1. Begrenzende Strukturen

Die größte Barriere in dem Betrachtungsgebiet stellten mit einem Ausmaß von 60 ha die ehemaligen Güterbahnhofsflächen dar. Es handelte sich dabei um die nicht miteinander verbundenen Flächen des Potsdamer und Anhalter Bahnhofs sowie die Flächen des Postbahnhofs (ehemaliger Dresdener Bahnhof). Sie waren nicht nur durch eine Mauer umgeben und somit unzugänglich für die angrenzende Bevölkerung, sondern befanden sich auch im Durchschnitt drei Meter über dem Straßenniveau. Das gesamte Gebiet war dadurch nicht einsehbar und lag wie eine Fehlstelle im städtischen Gewebe. Das bis zu 1,5 km lange und 900 m breite Areal war durch Lärm und Schmutz geprägt und führte zu einer Teilung der beiden West-Berliner Stadtteile Schöneberg und Kreuzberg. Dies wurde dadurch verstärkt, dass der von James Hobrecht geplante Generalszug an dieser Stelle unterbrochen war und über die Yorkstraße umgeleitet werden musste. Neben den Güterbahnhofsarealen stellten die bis zu 600 m langen Gleisanlagen der Potsdamer und Anhalter Personenbahnhöfe nördlich des Landwehrkanals eine unüberwindbare Barriere dar. Entlang des Landwehrkanals entwickelten sich vielbefahrene Uferstraßen, die den Verkehr des nicht realisierten Autobahnrings aufnahmen und gemeinsam mit dem Kanal eine Barriere in Ost-West Richtung darstellten. Auch der Bereich südlich der Yorkstraße war durch die Eisenbahntrassen aus dem Potsdamer- und Anhalter Bahnhof sowie dem Postbahnhof geprägt. Zwischen den Bahntrassen entstand die sogenannte „Rote Insel“ im Stadtteil Schöneberg.

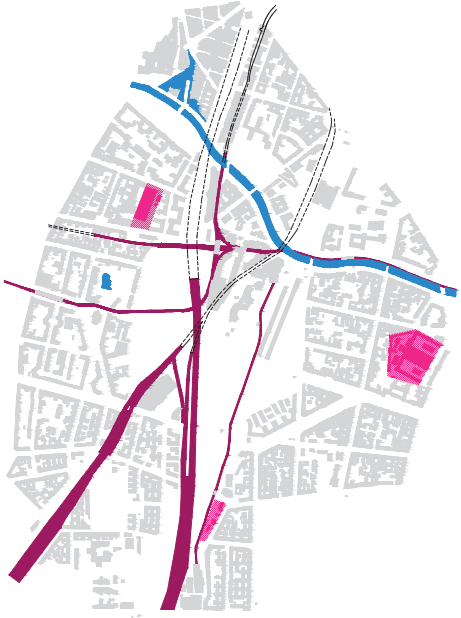
Transformation der Rückseiten – Gleisdreieck



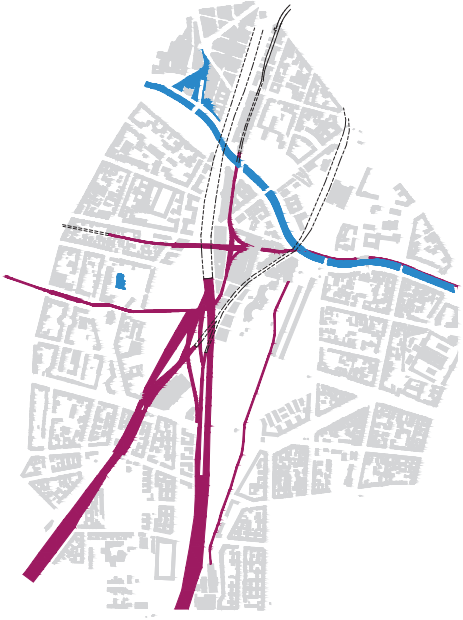
1900



1980



2016



Rückseiten 2025 (vorraussichtlich)

Abb. 69: Rückseiten, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

Neben diesen großflächigen Begrenzungen wurde das Gebiet zusätzlich durch lineare Zäsuren durchkreuzt. Die Hochbahnen der U-Bahn-Linien U1 und U2 treffen sich in dem U-Bahnhof Gleisdreieck und verlaufen seit Beginn des 20. Jahrhunderts über dem Gebiet. Neben der Straßen- und Bahnebene stellen sie die dritte Ebene an Trennungselementen dar. Die Barrieren erreichten ihr Maximum während des Zweiten Weltkriegs und nahmen danach kontinuierlich ab. Infolge der Schließung der Personenbahnhöfe fielen zunächst die südlich angrenzenden Gleisanlagen brach. Durch die Verlagerung des Güterverkehrs konnte das ehemals abgeschlossene Gebiet zu einem Park umgestaltet und wieder geöffnet werden. Heute sind die beiden Parkhälften jedoch durch die 2006 eröffnete, viergleisige Nord-Süd-Fernverkehrstrasse voneinander getrennt und nur über ein Nadelöhr miteinander verbunden. Die im Planwerk Innenstadt (2005) vorgeschlagene Brückenverbindung entlang des Generalszugs konnte nicht realisiert werden. Noch heute wird das Gebiet durch mit Lärm verbundene S- und U-Bahnen unter- bzw. überquert. Langfristig sollen die Trassen durch die S-Bahn-Linie S21 und die Potsdamer Stammbahn ergänzt werden. Obwohl viele Grenzen in dem Betrachtungsgebiet bereits aufgehoben wurden, gibt es keine direkten Querverbindungen über das Gebiet. Die südlich verlaufende Yorkstraße stellt weiterhin eine Barriere dar.

2. Gewebestrukturen

Durch die Transformation des Bahngeländes zu dem Park am Gleisdreieck sind neue Wegeverbindungen im städtischen Gewebe entstanden. Besonders für Fußgänger und Radfahrer steht eine neue Ost-West-Verbindung sowie eine Nord-Süd-Verbindung zur Verfügung. Der Park stellt ein verbindendes Element zwischen den angrenzenden Quartieren dar. Besonders die Parkeingänge symbolisieren die Schnittstellen mit der begrenzenden Struktur. Gefühlt sind die beiden Stadtteile Schöneberg und Kreuzberg durch die Eröffnung des Parks näher aneinandergerückt. Durch die Parköffnungen wurde die Mauer des Bahngeländes perforiert, sodass Sichtverbindungen entstehen konnten. Gleichzeitig wird durch den Park aber auch die großmaßstäbliche Grünverbindung vom Potsdamer Platz bis zum Schöneberger Südgelände vervollständigt. Somit ist eine überregionale Grünverbindung entstanden.

Begrenzende Strukturen – Gleisdreieck

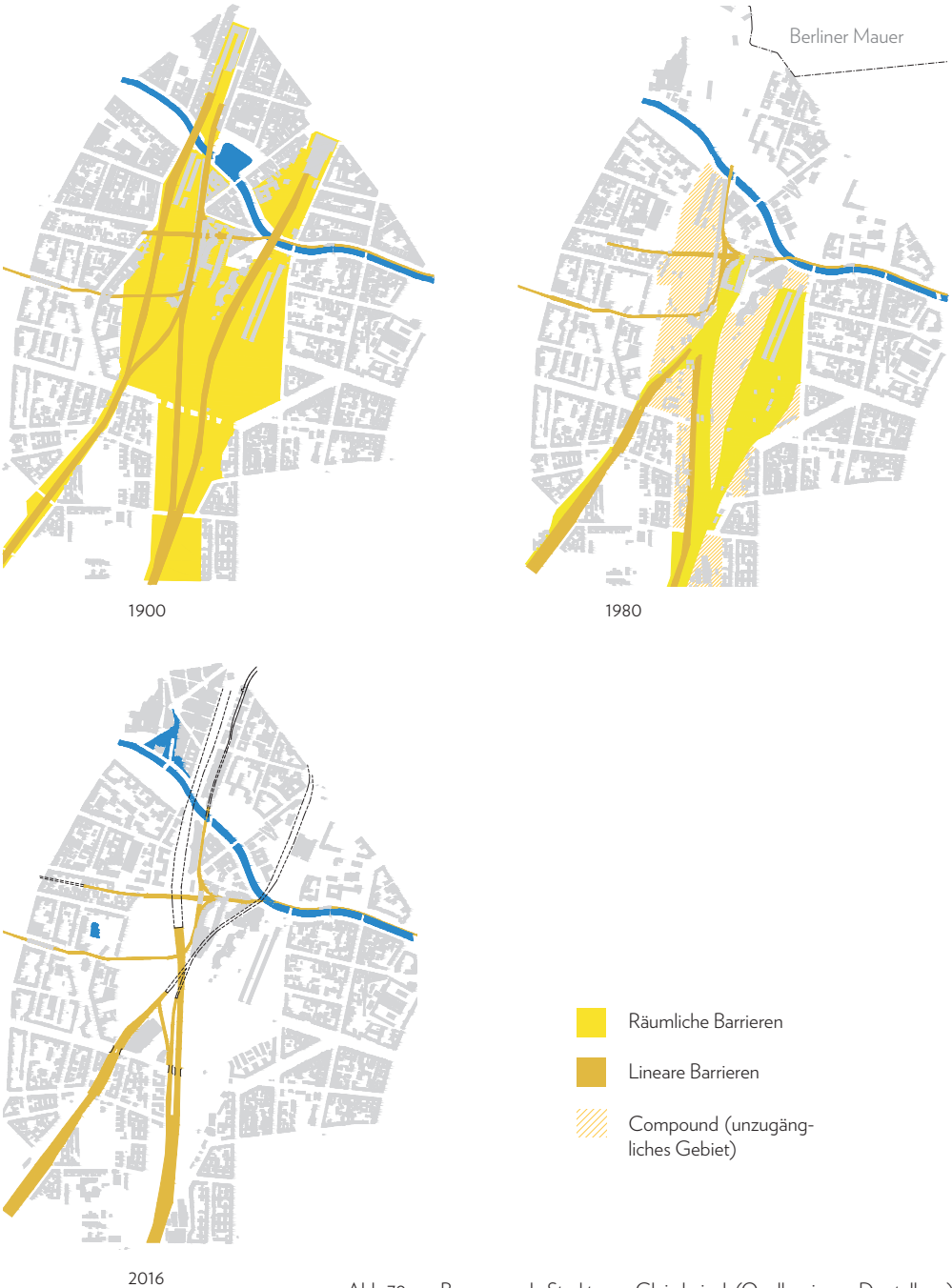


Abb. 70: Begrenzende Strukturen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

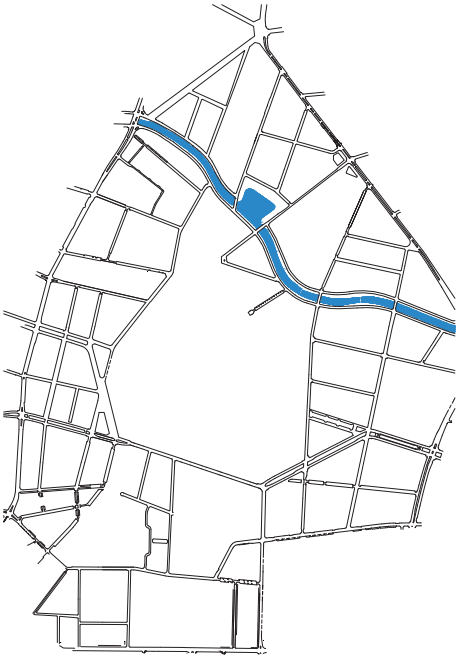
Das Straßenraster hat sich nicht entscheidend verändert und weist immer noch die Struktur des Hobrechtplans auf, der durch das einheitliche Straßenraster mit der Blockrandbebauung geprägt war. Den einzigen Unterschied stellt die Belebtheit der angrenzenden und sich nun nicht mehr in einer Randlage befindlichen Straßen wie der Flottwellstraße dar. Durch die Umplanungen konnten keine neuen Straßenverbindungen über das Gleisdreieck geschaffen und somit auch der Generalszug nicht geflickt werden. Nach der Wiedervereinigung 1990 gewann das Gleisdreieck wieder eine zentrale Lage im Gesamtgefüge der Stadt und Verbindungen über das Gebiet wurden wichtiger. Aus diesem Grund entstand die neue Nord-Süd-Verbindung, die unter dem Tiergarten verläuft.

3. Bebauungsstruktur

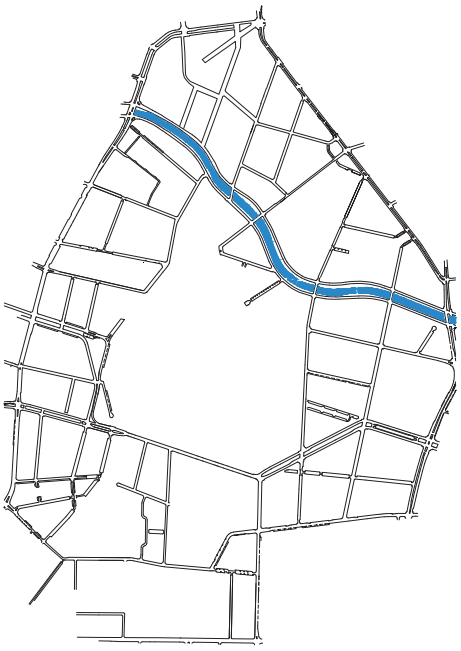
Zu ihrer Entstehung befanden sich die beiden Bahnhöfe am südlichen Stadtrand, doch nur wenige Jahre später waren sie von einer kompakten Bebauungsstruktur umgeben. Bis zum Zweiten Weltkrieg grenzte die gründerzeitliche Struktur unmittelbar an die Bahnflächen, sowohl an das Güterbahnhofsareal als auch an die Gleisflächen der nördlich gelegenen Personenbahnhöfe. Von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs waren besonders die Bereiche nördlich des Landwehrkanals betroffen. Der ehemals dicht bebaute Potsdamer Platz wurde fast komplett zerstört. Da die Flächen nach der Teilung Berlins zum Grenzgebiet wurden, lag der gesamte Potsdamer Platz für mehr als 30 Jahre lang brach. Zudem wurden die westlichen Randbereiche des Güterbahnhofsareals durch die Bombardierung getroffen. Die dort entstandenen Lücken wurden zwar geschlossen, jedoch mit einer weitaus niedrigeren Bebauungsdichte.

Der Wiederaufbau war geprägt durch die Architektur der Moderne. Diese wendete sich mit einer aufgelockerten Bauweise von der dichten, gründerzeitlichen Blockstruktur ab. Beispiele dafür sind die Bebauung des Umfelds des ehemaligen Anhalter Bahnhofs, insbesondere das zwischen 1965 und 1971 gebaute Posthochhaus mit einer Höhe von 89 m. Auch im südlichen Tiergarten wurden die Ränder mit monofunktionalen Gebäudestrukturen aufgefüllt. Dies zeigt sich besonders in ein- bis zweistöckigen Gewerbebauten und aufgelockerten Sozialbausiedlungen. Seit der Umgestaltung des Parks nimmt die bauliche Dichte wieder zu. Dies illustrieren die siebenstöckigen Neubauten an den Parkrändern in der Flottwellpromenade oder dem Möckernkiez, aber vor allem auch die Pläne für die Urbane Mitte.

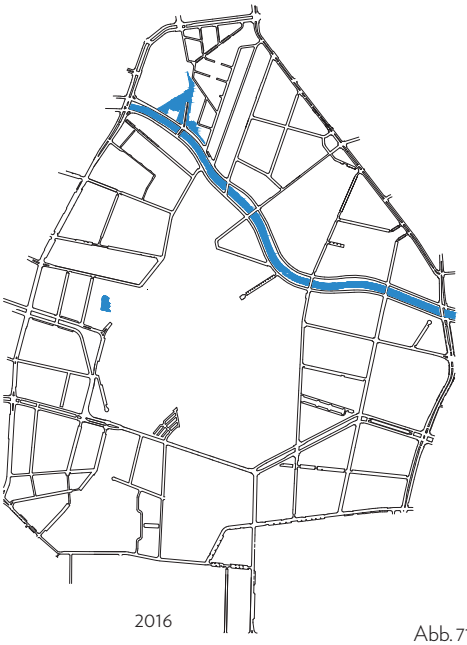
Gewebestruktur – Gleisdreieck



1900



1980



2016

Abb. 71: Gewebestrukturen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

Ab 2018 sollen diese Pläne mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,51 auf den letzten freien Flächen des Gleisdreiecks realisiert werden (SenStadt et al. 2005)[1]. Nach der Durchführung eines internationalen Wettbewerbs fiel die Entscheidung auf das Projekt von Ortner und Ortner, welches sieben 60 m hohe Hochhäuser für das Gebiet beinhaltet.

4. Nutzungen

Durch die Industrialisierung war das Gebiet lange Zeit durch die großflächigen, monofunktionalen Bahnnutzungen geprägt. Dazu zählten nicht nur die Bahnhöfe und Bahntrassen, sondern auch die dazugehörigen Güter- und Betriebsbahnhofsflächen. Angrenzend daran befanden sich die Gründerzeitquartiere Schönebergs und Kreuzbergs mit ihren sozial und funktional gemischten Blockstrukturen, in denen zur Straße hin gewohnt und im Hinterhof gearbeitet wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Bedeutung der Bahn langsam ab, und spätestens nach der Wiedervereinigung war das Bahngelände durch den Widerspruch der optimalen innerstädtischen Lage und der nur extensiven Nutzung geprägt. Nach der Aufgabe der Güterbahnhofsnutzungen haben sich flächenextensive Nutzungen, wie Lagerbetriebe, Speditionen und Kfz-Reparaturwerkstätten, in den Randbereichen des Güterbahnhofsareals angesiedelt. Hinzu kamen Zwischennutzungen auf den brachliegenden Bahnflächen selbst, wie eine Driving Range, ein Zirkus oder eine Beachvolleyball-Anlage.

Auch in den kriegszerstörten Blockstrukturen, besonders entlang der Flottwellstraße, ließen sich gewerbliche Nutzungen in funktionalen Gebäudestrukturen nieder. Die Nutzungsintensität wurde, je weiter man sich dem Gleisdreieck näherte, immer geringer. In den 1980er Jahren entstand besonders auf der Schöneberger Seite staatlich geförderter Wohnungsbau in großen Anlagen.

Durch die aktuelle Transformation des ehemaligen Güterbahnhofs in einen öffentlichen Park hat sich die Umgebung stark verändert. Dies kann man nicht nur an den steigenden Miet- und Kaufpreisen, sondern auch an der Veränderung der Nutzungsmischung feststellen.

[1] Dabei handelt es sich um eine relativ hohe bauliche Dichte, die über dem Höchstwert von 3,0 für Kerngebiete liegt.

Bebauungsstruktur – Gleisdreieck



1900



1980



2016

Abb. 72: Bebauungsstruktur, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

Viele ehemals gewerblich genutzte Flächen, wie die Randflächen an der Flottwell- und Möckernstraße, sind nun mit einer neuen, hochpreisigen Wohnbebauung versehen worden. Auf den ehemals kleingewerblich genutzten Flächen des Yorkdreiecks sind ein Baumarkt und ein Nahversorger entstanden. Zu den wenigen noch vorhandenen flächenextensiven Nutzungen gehören Restflächen an der Flottwellstraße sowie die Flächen der Kleingartenkolonie POG, die sich am südwestlichen Rand des Güterbahnhofsareals befanden, nun aber mit in den Park integriert wurden. Die meisten flächenextensiven Nutzungen wurden bereits durch flächenintensive Nutzungen ausgetauscht. Besonders das Projekt Urbane Mitte Gleisdreieck und die damit einhergehende Intensivierung des Gebietes rings um den U-Bahnhof Gleisdreieck wird diesen Prozess verstärken. Im Gegensatz zu den anderen Projekten handelt es sich hierbei aufgrund der Emissionen der Hochbahnlinie nicht um hochwertigen Wohnungsbau, sondern um Büro- und Gewerbeflächen für die Kreativszene.

5. Sozialstruktur

Die Kreuzberger Seite hat sich bereits sehr stark in ihrer sozialen Mischung verändert. Kreuzberg befand sich zu Zeiten der Mauer in einer städtischen Randlage und war durch Studenten, einer kreativen Szene und einem sehr hohen migrantischen Arbeiteranteil geprägt. Heute ist der Bezirk durch fortgeschrittene Gentrifizierungsprozesse und den Zuzug der akademischen Mittelschicht geprägt. Die Mieten steigen in dem beliebten Gründerzeitviertel fast am schnellsten. Der westlich gelegene Stadtteil Schöneberg-Nord hat sich im Gegensatz zu Kreuzberg nicht so schnell verändert und ist deshalb zum Beispiel noch immer durch ein Milieu von Prostitution und Drogenhandel beeinflusst, das sich langsam von der Kurfürstenstraße Richtung Yorkstraße verlagert. Die Bevölkerung dieses Stadtteils setzt sich vor allem aus den Bewohnern des in den 1980er Jahren entstandenen sozialen Wohnungsbaus zusammen. Entlang des Parks werden nun sehr teure Wohnlagen, wie die Flottwellpromenade, errichtet. Schon 2013 wurden Wohnungen hier für 12 bis 13 €/m² vermietet und für 3.500 bis 5.000 €/m² verkauft (GSW 2014). Bis heute (2017) sind die Preise weiter drastisch angestiegen. Zusammenfassend kann man sagen, dass es sich in der Umgebung des Parks noch immer um unterschiedliche Sozialstrukturen handelt. Es gilt abzuwarten, welchen Einfluss die Fertigstellung des letzten Bauabschnitts der Urbanen Mitte Gleisdreieck haben wird.

Nutzungen – Gleisdreieck



1900



1980



2016

Gewerbe und Produktion
Infrastruktur
Öffentliche Nutzungen
Einzelhandel
Büronutzungen
Wohnen

1 Anhalter Bahnhof, 2 Potsdamer Bahnhof, 3 Kaserne, 4 Post-Paketamt, 5 Technikmuseum, 6 Staatsbibliothek, 7 Potsdamer Platz, 8 Tempodrom

Abb. 73: Nutzungen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

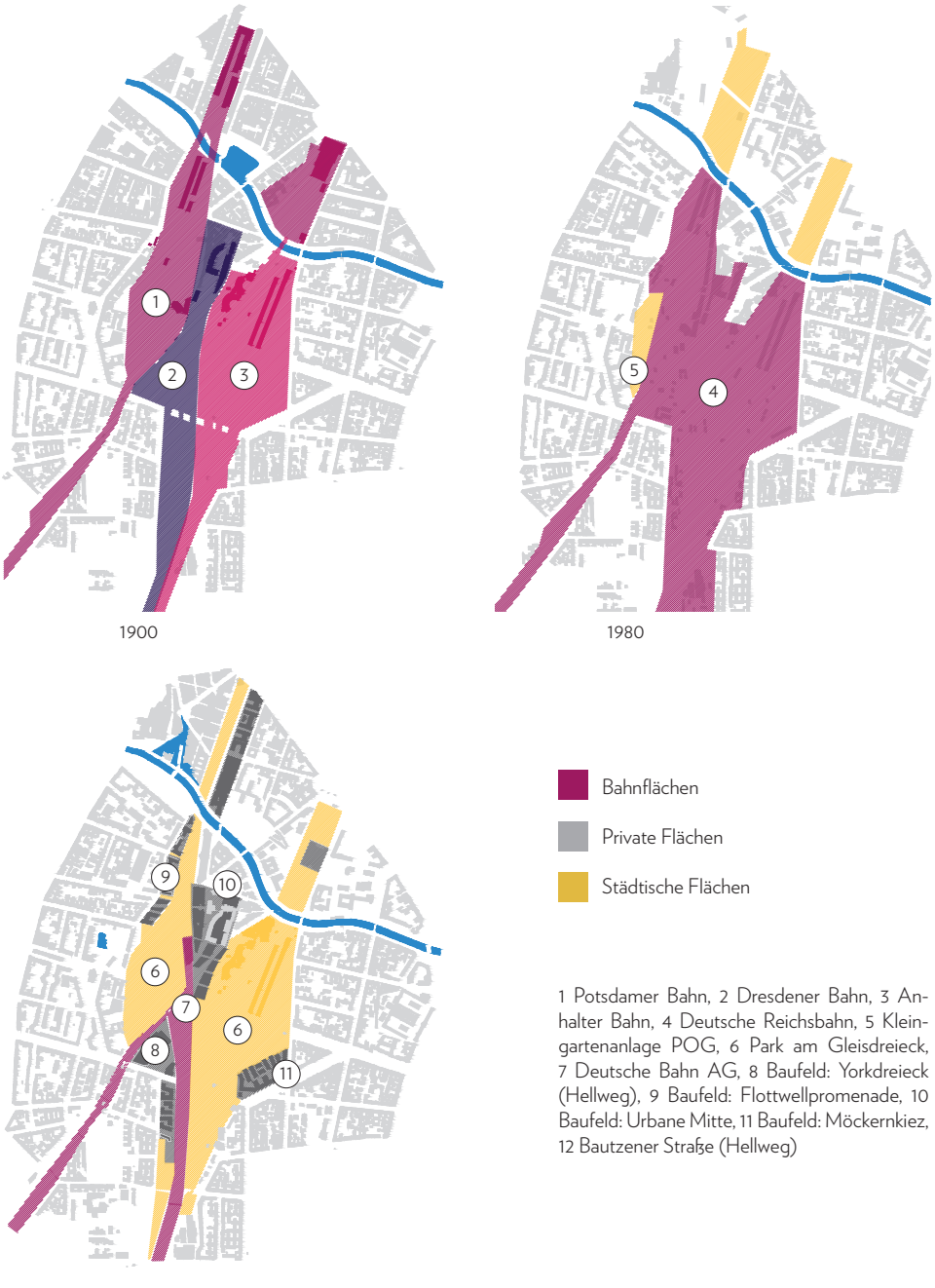
6. Politische Struktur

Das Betrachtungsgebiet zeichnet sich durch seine besondere Lage zwischen den drei Bezirken Mitte, Schöneberg-Tempelhof und Friedrichshain-Kreuzberg aus. Das Gebiet war lange Zeit durch die politische Teilung Berlins geprägt, da es sich in direkter Nähe der Berliner Mauer befand. Nicht nur die stadträumlichen, sondern auch die ökonomischen Faktoren hatten Auswirkungen auf das Gebiet. Aufgrund der Abgetrenntheit gab es zu Zeiten der Teilung nur wenige Großbetriebe in West-Berlin, da die meisten nach West-Deutschland abwanderten. Der Park entstand in einer zusammenhängenden Planung, die sich in eine größere Nord-Süd-Verbindung eingliedert. Die Randbereiche, für die es keine zusammenhängende Planung gibt, wurden und werden noch stückweise von den einzelnen Bezirken entwickelt.

7. Eigentumsstrukturen

Die Eigentumsstrukturen im Betrachtungsgebiet haben sich im Laufe der Zeit mehrfach verändert. Seit der Eröffnung des Potsdamer- und Anhalter Bahnhofs befanden sich die Bahnflächen im Eigentum der beiden Eisenbahngesellschaften. Die Deutsche Reichsbahn, die erst 1945 gegründet wurde, übernahm die Flächen, die 1993 an die Deutsche Bahn AG übergingen. Die Flächen am Potsdamer Platz wurden nach der Wiedervereinigung zu einem günstigen Preis an Investoren verkauft. Die wirtschaftliche Lage war bis 2010 in Berlin stagnierend, sodass es keine große Nachfrage nach den Flächen des Gleisdreiecks gab, obwohl es sich in unmittelbarer Lage zum Potsdamer Platz befand. Mit der verbesserten wirtschaftlichen Situation konnte die Bahntochtergesellschaft Vivico vier Baufelder 2012 mit mehr als 60 Millionen Euro Gewinn an private Investoren verkaufen. Der Park befindet sich in städtischem Eigentum und wird über die landeseigene Gesellschaft Grün Berlin verwaltet. Die angrenzenden Bereiche befinden sich hauptsächlich in privatem Besitz.

Eigentumsstruktur – Gleisdreieck



1 Potsdamer Bahn, 2 Dresdener Bahn, 3 Anhalter Bahn, 4 Deutsche Reichsbahn, 5 Kleingartenanlage POG, 6 Park am Gleisdreieck, 7 Deutsche Bahn AG, 8 Baufeld: Yorkdreieck (Hellweg), 9 Baufeld: Flottwellpromenade, 10 Baufeld: Urbane Mitte, 11 Baufeld: Möckernkiez, 12 Bautzener Straße (Hellweg)

Abb. 74: Eigentumsstruktur, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 75:
Gewerbliche
Betriebe an der
Lützowstraße 107-
112 (Quelle: Bergis
Schmidt-Ehry)

Gleisdreieck

Vertiefungsgebiet Lützowstraße



GL.5 Vertiefungsgebiet: Lützowstraße

Das zu untersuchende Vertiefungsgebiet ist 2,3 ha groß und liegt am Rande des ehemaligen Güterbahnhofsareals, auf der westlichen Seite der Flottwellstraße. Das Gebiet, das sich in einer südöstlichen Randlage des Bezirks Mitte im Stadtteil Tiergarten-Süd befindet, wird begrenzt durch die Flottwellstraße im Westen, die Pohlstraße im Süden und die Lützowstraße im Norden. Das Vertiefungsgebiet bezieht sich auf die östliche Hälfte eines ehemals typischen, gründerzeitlichen Berliner Blocks mit den Abmessungen 230 m x 180 m. Vor 1945 handelte es sich um einen dicht bebauten Block, der aus den typischen Mietshäusern der Gründerzeit und somit aus einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten bestand. Die Bomben des Zweiten Weltkriegs und großflächige Nachkriegsabrisse zerstörten fast die gesamte östliche Hälfte des Blocks, nur die westliche Bebauung entlang der Körnerstraße und das Maggi-Haus blieben verschont.

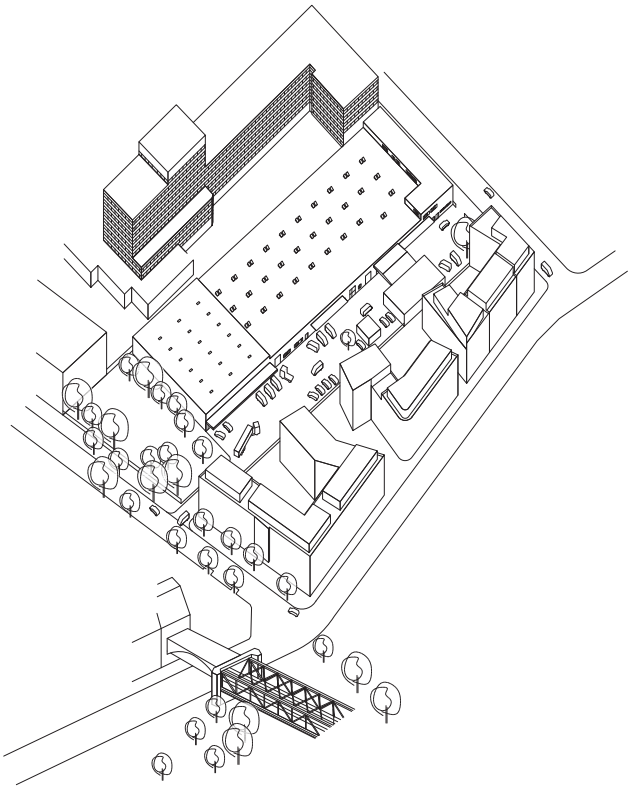


Abb. 76:
Axonometrie
Lützowstraße
(Quelle: eigene
Darstellung)

Steckbrief Lützowstraße/Flottwellstraße

Name:	Gewerbeblock Lützowstraße
Adresse:	Lützowstraße 107-112
Größe:	2 ha
Lage:	Tiergarten (Bezirk Mitte)
Bauliche Struktur:	Ehemalige Blockrandbebauung durch den Zweiten Weltkrieg zerstört, dann mit zweckmässigen Gewerbebauten aufgefüllt
Eigentümer:	seit 09/16 Quantum Immobilien GmbH und Richard Ditting GmbH, 2006 – 2016 englischer Investor, davor Elsner Druck (Vermietung an Bertelsmann)
Ursprüngliche Nutzung:	1880 Gärtnerei und Wohnen, 1940 Landesarbeitsgericht, 1986 Elsner Druck (bis 2003), jetzt kleine Gewerbebe triebe
Zeitliche Entwicklung:	Erst handelte sich um einen ganz typischen Berliner Block, nach der Zerstörung durch den Zweiten Welt krieg entstanden gewerbliche Nutzungen
Neue Nutzung:	Druckereien, Fahrradkurierunternehmen, Kfz-Werkstatt, Nahrungsmittelproduktion, Veranstaltungs- und Veredelungstechnik
FNP Ausweisung:	Gemischte Baufläche M2 (mit 20 % Gewerbe)
Bebauungsplan:	1-42 B von 2009
Anzahl der Betriebe:	ca. 10
Durchschnittsmieten:	5,25 € kalt + MwSt
Planungsaktivität:	Baugruppenprojekt Metropolis an der Flottwellstraße (fertiggestellt 2012). Der Rest des Grundstücks wurde an die Quantum Immobilien AG. und Richard Ditting GmbH verkauft (16.09.16), die dort die Lützowhöfe mit 36.500 BGF planen.

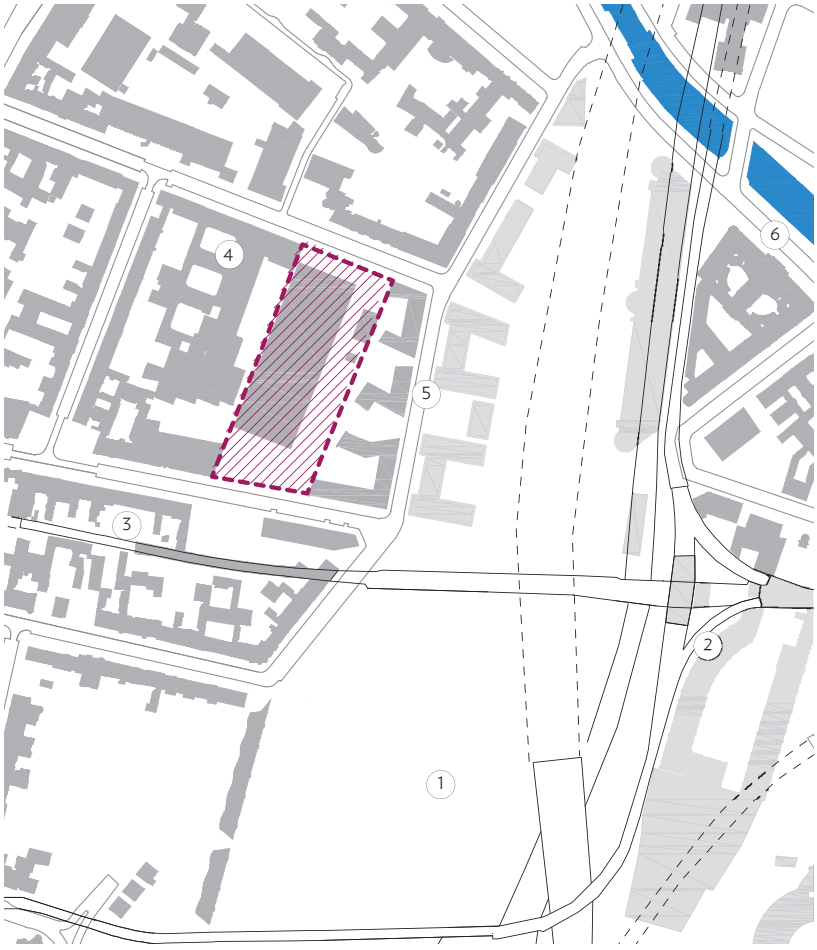


Abb. 77:
Lageplan
Vertiefungsgebiet
Lützowstraße
(Quelle: eigene
Darstellung)

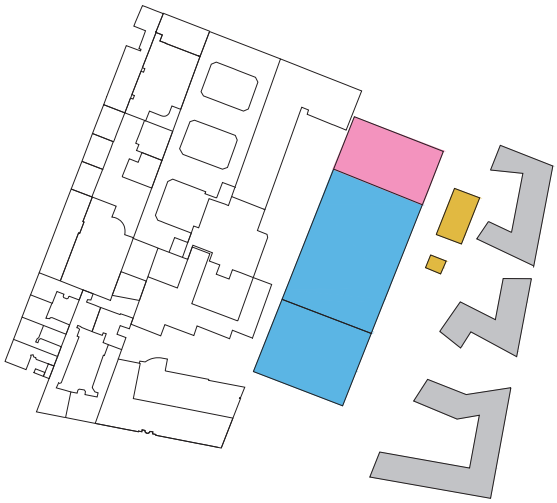
1. Park am Gleisdreieck, 2. U-Bahnhof Gleisdreieck, 3. Pohlstraße, 4. Lützowstraße, 5. Flottwellstraße, 6. Landwehrkanal

1. Lage und bauliche Struktur

Nach 1945 standen die Leitbilder der funktionalen und autogerechten Stadt im Vordergrund der Planungen. Auf dem Gebiet der Kreuzung zwischen Pohlstraße und Flottwellstraße war in den 1960er Jahren ein Autobahnkreuz einer Süd- und Westtangente geplant. Die Südtangente wäre entlang der Pohlstraße verlaufen und die Westtangente über den westlichen Bereich des Gleisdreiecks. Dies führte dazu, dass das Vertiefungsgebiet fast 30 Jahre lang wegen der möglichen

Umsetzung des Autobahnkreuzes freigehalten wurde. Als Ende der 1970er Jahre deutlich wurde, dass die Verkehrsplanungen nicht realisiert werden konnten, entstanden auf dem Gebiet funktionale, gewerbliche Bauten. Ein mehrgeschossiger Bürokomplex und eine eingeschossige, großflächige Lagerhalle wurden von 1975 bis 2003 durch die Druckerei Elsnerdruck verwendet. Zudem entstanden mehrere Kleinststrukturen für Kleingewerbe, bei denen es sich um unterschiedliche Eigentümer handelte. 2012 entstand im Zuge der Aufwertung der Flottwellstraße auf dem östlichen Streifen des Vertiefungsgebiets das Baugruppenprojekt Metropolis mit insgesamt 173 Wohnungen und 13 Gewerbeeinheiten. Der Komplex besteht aus drei sechsstöckigen Gebäuden in U-Form und setzt sich insgesamt aus 11 verschiedenen Hauseinheiten zusammen. Der städtebauliche Entwurf war eine Neuinterpretation der klassischen Berliner Blockrandbebauung mit drei gemeinschaftlichen Innenhöfen und einem Quartiersplatz.

Abb. 78:
Bauliche Struktur Lützowstraße (Quelle: eigene Darstellung)



- Bürostrukturen (kleiner als 500 m²)
- Bürostrukturen (größer als 500 m²)
- Laden (Öffentlich zugänglich mit Schaufenster)
- Werkstatt
- Lagerhalle (kleiner als 500m²)
- Lagerhalle (größer als 500m²)
- Außenfläche (mit kleinen oder temporären Gebäuden)
- Sonstige Gebäudestrukturen

2. Nutzungen

Lange Zeit war das Gebiet durch den Elsnerdruck geprägt. Der Druckereibetrieb befand sich seit 1975 auf der gesamten gewerblichen Fläche. Nach dem Verkauf des Betriebs wurden die Hallen an Bertelsmann vermietet. Seit 2006 ließen sich mehrere kleinere Unternehmen an dem Standort nieder. Das Vertiefungsgebiet ist zweigeteilt. Die östliche Seite ist heute durch das Baugruppenprojekt Metropolis geprägt und beinhaltet neben Wohn- auch Hotelnutzungen. In dem Erdgeschoss des Komplexes befinden sich kleine gewerbliche Nutzungen, wie ein Eiscafé, ein Planungsbüro und diverse Dienstleister und Gastronomie. Auf der westlichen Seite befinden sich ca. zehn gewerbliche Nutzungen. Dazu gehören druckerverwandte Betriebe, ein Kurierunternehmen, eine Kfz-Werkstatt, ein Betrieb für Eisbedarf und eine Veranstaltungstechnik. Die Unternehmen in dem Vertiefungsgebiet sind in lokale Netzwerke eingebunden. Der Kurierdienst hat viele Kunden direkt in der Innenstadt und auch sehr viele Mitarbeiter, die auf die direkte Lage in der Innenstadt angewiesen sind und meist Fahrradkuriere sind. Auf dem südlichen gewerblichen Grundstück an der Pohlstraße befindet sich ein Getränkegroßhandel, der kleine sogenannte „Spätis“ in Berlin beliefert.



Abb. 79: Bebauung Lützowstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Ansässige Betriebe – Stand 08/2017:

1.	Messenger Transport und Logistik GmbH	Kurierdienst
2.	Brisch Lindepower GmbH	Kfz-Werkstatt
3.	Hacksound Licht- und Tontechnik	Veranstaltungstechnik
4.	Friebel Eisbedarf Berlin	Lebensmittel großhandel
5.	X-Press Graphik und Druck	Druckgewerbe
6.	Gallery Print	Druckgewerbe
7.	Edelmacher	Veredelungstechnik
8.	GGLT	Spätibedarf

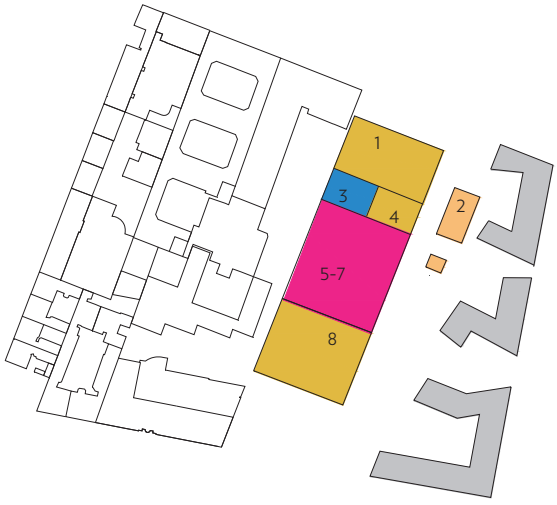


Abb. 80:
Nutzungen
Lützowstraße
(Quelle: eigene
Darstellung)

3. Transformation

Seit der Öffnung des Parks am Gleisdreieck hat sich die Flottwellstraße sehr stark verändert. In nur wenigen Jahren ist sie von einer Randlage zu einer hochpreisigen Wohnadresse geworden. Im Zuge dessen hat sich auch das Vertiefungsgebiet stark verändert. Der östliche Blockrand wurde mit der Wohnbebauung des Metropolis-Komplexes geschlossen, der nun direkt auf die gewerblichen Gebäude in der zweiten Reihe trifft. Nach dem Verkauf von Elsnerdruck wollte Bertelsmann auf dem Brachstreifen entlang der Flottwellstraße expandieren. Da die Stadt dies jedoch nicht erlaubte, verlagerte Bertelsmann den Standort der Druckerei. 2006 erwarb ein britischer Privatinvestor das gesamte Grundstück für 6 Millionen Euro. Dieser verkaufte das Grundstück 10 Jahre später für über 40 Millionen Euro an die derzeitigen (2017) Besitzer Quantum Immobilien und Richard Detting GmbH. Nun soll das gesamte Grundstück mit luxuriösen Miet- und Eigentumswohnungen sowie Mikroapartments bebaut werden. Eine Bauvoranfrage liegt für das 140 Millionen Euro teure Projekt bereits vor. Wenn möglich soll bereits 2018 mit dem Bau begonnen werden. Jedoch laufen die gewerblichen Mietverträge teilweise noch bis Frühjahr 2019.



Abb. 81: Abrisstätigkeiten Lützowstraße (Quelle: eigene Abbildung)

Der Druckbetrieb X-Press hat sich schon nach Alternativstandorten umgesehen und plant im Moment einen Umzug in die nicht weit entfernte Großbeerenstraße. Der Kurierdienst Messenger kümmert sich nach Angaben des Unternehmens bisher noch nicht um einen neuen Standort, da sein Mietvertrag bis April 2019 und somit am längsten läuft. Die Kfz-Werkstatt muss jedoch ihren Betrieb schließen, da es unmöglich ist, einen geeigneten Standort in der Umgebung zu finden.
Im Flächennutzungsplan ist das Gebiet als Mischgebiet mit 20 % ausgewiesenem Gewerbe ausgezeichnet. Das südlich anschließende Grundstück gehört dem Liegenschaftsfond der Stadt Berlin. Hier ist der Getränkegroßhandel ansässig, dessen Mietverträge bis 2020 bzw. 2023 reichen.

4. Die Nutzer

Im Folgenden werden Inhalte aus einem Interview mit einem Nutzer des Gebietes vorgestellt. Dabei handelt es sich um die Kfz-Werkstatt Brisch Lindepower. Als Grundlage für das am 30.11.2016 durchgeführte Gespräch diente ein Interviewleitfaden.

Brisch Lindepower – Kfz-Werkstatt



Abb. 82: Brisch Lindepower (Quelle: eigene Aufnahme)

Brisch Lindepower GmbH
Kfz-Werkstatt
Lützowstraße 107, 10785 Berlin

Inhaber:	Peer-Nicolai Brisch (Meisterbetrieb)
Unternehmenssektor:	Kfz-Reparaturbetrieb
Mitarbeiter:	1,5
Gründung:	1976
An diesem Standort:	seit 2007 (davor Kurmärkische Straße 11)
Größe:	350 m² Werkstattfläche im EG
Vermieter:	Quantum Immobilien GmbH und Richard Ditting GmbH
Miete:	5,2€ + MwSt + Nebenkosten (insgesamt ca. 7,00 €)

Die Unternehmensstruktur

Die Autowerkstatt Brisch Lindepower wurde in den 1970ern von dem Vater des jetzigen Eigentümers in Schöneberg gegründet. 2007 zog das Unternehmen an den Standort an der Lützowstraße. Heute führt der Sohn Peer-Nicolai Brisch das Unternehmen mit ein bis zwei Angestellten.

Die Räumlichkeiten

Die Werkstatt befindet sich in einer 350 qm großen, ebenerdigen Halle mit einer unbeheizten Werkstatt und einem kleinen abgetrennten Büro. Zu den Räumlichkeiten gehören außerdem außenliegende Stellplätze. Der erste Mietvertrag wurde um weitere fünf Jahre verlängert und läuft nun im April 2018 aus. Die Miete beträgt 5,25 €/qm zuzüglich Mehrwertsteuer und Nebenkosten und beläuft sich insgesamt auf ca. 7 €/qm.

Lokales Netzwerk

Der Eigentümer des Betriebes ist in der Gegend aufgewachsen und wohnt selbst nicht weit von dem Betrieb entfernt am Rathaus Schöneberg. Seine Kunden kommen aus der südwestlichen Innenstadt, hauptsächlich aus den Stadtteilen Schöneberg und Wilmersdorf. Es gibt Synergien zwischen den Unternehmen auf dem Gewebehof. So repariert die Werkstatt auch die Autos des Kurierdienstes Messenger.

Veränderungsprozess

Nach Aussagen von Brisch (2016)[1] würde er seine Selbständigkeit als Kfz-Mechaniker aufgeben, wenn kein geeigneter Standort in der Umgebung zur Verfügung stünde. Im Moment ist es sehr schwierig, bezahlbaren Arbeitsraum in diesem Teil Berlins zu finden. Obwohl es zwar noch möglich wäre, Richtung Lichtenberg zu ziehen, müsste er sich dann einen ganz neuen Kundenstamm aufbauen und eigentlich noch einmal von vorne anfangen. Dies ist für den Vater von zwei Kindern jedoch aufgrund seiner Familie keine Option.

„Früher wäre ich auch nach Lichtenberg rausgezogen und hätte mir dort eine neue Existenz aufgebaut, doch heute mit zwei Kindern ist dies nicht mehr so einfach möglich. Sollte ich keinen geeigneten Standort finden, würde ich meinen Betrieb aufgeben und in ein Angestelltenverhältnis wechseln."

„Keiner möchte Kleingewerbe wie unseres mit in neue Bauvorhaben integrieren aus Angst vor Lärm, Schmutz und Öl. Jedoch gehören wir mit zu dem leisesten und saubersten Betriebe, denn der Anlieferungsverkehr der anderen Betriebe ist viel lauter."

„Vor zehn Jahren hätten wir uns zusammenschließen und das Grundstück für 6 Millionen kaufen sollen, das haben wir uns damals aber leider nicht zugetraut. Heute ist es zu spät, bezahlbarer Arbeitsraum ist in Berlin nur noch sehr schwer zu finden."

[1] Interview d. Verf. mit Peer-Nicolai Brisch, Eigentümer von Brisch Lindeposer, am 30.11.2016 in Berlin

GL.6 Zwischenfazit Gleisdreieck

- Das Betrachtungsgebiet befindet sich in einem homogenen städtischen Kontext, der durch die Blockrandbebauungen der Hobrechtplanungen geprägt ist.
- Das Gebiet um das Gleisdreieck veränderte sich durch die aktuelle Transformation der Bahnflächen von einer ehemaligen Randlage zu einem zentralen und bedeutsamen Ort in Berlin.
- Durch Ausgleichszahlungen von Investoren des Potsdamer Platzes entstand auf den ehemaligen Bahnflächen in nur wenigen Jahren ein attraktiver öffentlicher Park. Die vier Baufelder an den Rändern der Bahnflächen durften demgegenüber sehr dicht bebaut werden.
- Durch die Aufgabe der beiden ehemaligen Personenbahnhöfe und ihren dazugehörigen Güterbahnhofsflächen konnten die Barrieren überwiegend aufgehoben werden. Die Bebauung grenzt nun unmittelbar an die Parkflächen.
- Die Eröffnung des Parks führte zu einer starken Aufwertung der angrenzenden Umgebung. Der schon bestehende Aufwertungsprozess wurde auf der östlichen Seite beschleunigt und auf der westlichen Seite durch die Entwicklung angestoßen.
- Die angrenzenden Randgebiete Schönebergs und Kreuzbergs bildeten Rückseiten zu dem Gleisdreieck und wandeln sich nun zu Vorderseiten um den neuen attraktiven Park. Die massive Aufwertung der Lage spiegelt sich besonders im Preis der Immobilien wider.
- Die geplante Struktur des städtischen Kontexts hat dazu geführt, dass sich nur wenige Städtische Rückseiten in den Randbereichen bilden konnten. Durch die aktuelle Reparatur der Ränder wird der Verdrängungsdruck auf diese Rückseiten massiv steigen.

3.2 Quervergleiche und Auswertung

Nach der ausführlichen Untersuchung der Fallbeispiele werden nun die Ergebnisse zusammengefasst und gegenübergestellt. Es werden Parallelen und Unterschiede zwischen den Fallbeispielen aufgezeigt, um eine Vergleichbarkeit und Übertragbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse sicherzustellen.

Bevor mit der Gegenüberstellung der Fallbeispiele begonnen wird, soll darauf hingewiesen werden, dass sich die aktuelle Transformation der Kernbereiche in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befindet. Dies spielt vor allem für die Beurteilungen der Auswirkungen des Transformationsprozesses auf die angrenzenden Randbereiche eine entscheidende Rolle. Die Baumaßnahmen „King's Cross Central" sind bereits zum Großteil fertiggestellt und die letzten Gebäude sollen bis 2020 bezogen werden. Der „Park am Gleisdreieck" wurde bereits 2013 eröffnet, jedoch sind die angrenzenden Baufelder noch nicht komplett fertiggestellt. Die „Neue Mitte Altona" befindet sich noch am Anfang ihres Entwicklungsprozesses: der erste Bauabschnitt soll bis 2020 fertiggestellt werden, und mit dem zweiten Bauabschnitt wird nach der Verlegung des Fernbahnhofs, frühestens 2023, begonnen. Für die Quervergleiche und Auswertung sind die folgenden Fragen von großer Bedeutung:

I. Sind die drei Fallbeispiele miteinander vergleichbar? Handelt es sich um die gleichen städtebaulichen Phänome?

II. Wie lassen sich die Eigenschaften der Rückseiten in den Fallbeispielen miteinander vergleichen? Haben sich die Städtischen Rückseiten in ihrem jeweiligen Kontext in der gleichen Weise entwickelt?

III. Wie wirkt sich der aktuelle Transformationsprozess auf die Städtischen Rückseiten aus?

3.2.1 Die Vergleichbarkeit der Städtischen Rückseiten

Gegenwärtige Lage im Städtischen Kontext

Im gesamtstädtischen Kontext befinden sich die drei Fallbeispiele in teilweise sehr zentralen Lagen. Die Fallbeispiele King's Cross und das Gleisdreieck liegen direkt im Stadtzentrum, während sich das Fallbeispiel Altona am westlichen Rand des Hamburger Zentrums befindet. Alle Betrachtungsgebiete sind gut an das öffentliche Nahverkehrssystem angeschlossen, King's Cross und Altona zusätzlich auch an das Fernverkehrssystem. Trotz ihrer zentralen Lage in der Gesamtstadt befinden sich die Betrachtungsgebiete an der Schnittstelle von Bezirks- und Stadtteilgrenzen. King's Cross liegt auf der Grenze von den zwei Bezirken Camden und Islington, und das Gleisdreieck bildet die Schnittstelle der drei Berliner Bezirke Kreuzberg-Friedrichshain, Schöneberg-Tempelhof und Mitte. Das Betrachtungsgebiet Altona befindet sich zwar vollständig in dem heutigen Bezirk Altona, jedoch an der Schnittstelle dreier verschiedener Stadtteile.

Begrenzende Strukturen und Kernbereiche

Die Betrachtungsgebiete weisen große Ähnlichkeiten in Bezug auf die begrenzenden Strukturen auf. Sie wurden alle drei von ehemaligen Güterbahnhofsarealen und den dazugehörigen Bahntrassen dominiert. Die Form der Rückseiten wurde bei den Beispielen stark durch die Barrieren der Bahngleise bestimmt, die die Gebiete gliederten und zonierten. Die Form und Maßstäblichkeit der Gebiete weisen große Parallelen auf, da diese durch die Funktionsabläufe der Bahn und nicht durch den städtischen Kontext beeinflusst waren. Die Kernbereiche der drei Fallbeispiele unterscheiden sich in ihrer Größe nur minimal. Das Gleisdreieck hat eine Größe von 26 ha, King's Cross von 27 ha und Altona von 25,9 ha. Am Gleisdreieck und in King's Cross handelte es sich um die Flächen von drei beziehungsweise zwei nebeneinanderliegenden Bahnhofsarealen, in Altona um die Fläche eines Güterbahnhofsareals.

Als sich die Güterbahnhöfe noch in Betrieb befanden, waren sie durch ihre monofunktionale Nutzung, ihre Abgeschlossenheit und ihre Unzugänglichkeit gekennzeichnet. Die Güterbahnhofsareale waren nicht nur von Mauern umgeben und Bahntrassen begrenzt, sondern verursachten auch Emissionen in Form von Lärm, Schmutz und Gestank. Nach der Stilllegung des Bahnbetriebs befinden sich heute alle drei Güterbahnhofsareale in einem umfangreichen Transformationsprozess.

Historische Entwicklung

Bei allen drei Fallbeispielen haben sich die Kernbereiche und die angrenzenden Rückseiten nach einem sehr ähnlichen Prozess entwickelt. Dieser Prozess, der fast zur gleichen Zeit in allen Betrachtungsgebieten ablief, setzt sich aus den folgenden drei Phasen zusammen:

1. Schnelle Ausdehnung der Kernbereiche der Güterbahnhofsflächen (ca. 1850-1900)
2. Schrumpfungsprozess der Kernbereiche mit gleichzeitigem Wachstum der Städtischen Rückseiten (ca. 1945-1990)
3. Transformation des Kernbereichs und Verdrängung der Städtischen Rückseiten (ca. seit 2000)

In einer ersten Phase entstanden die Güterbahnhofsareale im Zuge der Industrialisierung, die sich flächenmäßig sehr schnell ausbreiteten. Anfang des 20. Jahrhunderts erreichten alle drei Areale ihr größtes Ausmaß und blieben bis zum Zweiten Weltkrieg in dieser Form erhalten.

Die Umstellung auf Containerlogistik und die Optimierung des Güterverkehrs führten in der darauffolgenden Phase in allen drei Beispielen zu einer kontinuierlichen Abnahme des Bahnbetriebs. In den 1980er und 1990er Jahren wurde bei allen drei Arealen die ehemalige Nutzung komplett aufgegeben. Auf den freigewordenen Flächen, besonders auf den Randbereichen der Bahnflächen, entwickelte sich eine sehr heterogene Nutzungsmischung, die die Städtischen Rückseiten hervorbrachte. Ende des 20. Jahrhunderts erreichten die Städtischen Rückseiten ihr größtes Ausmaß.

Die dritte Phase ist bestimmt durch die aktuelle großflächige Nutzungsänderung, welche in allen drei Fallbeispielen mit dem Anfang des 21. Jahrhunderts begann. Auf den ehemaligen Güterbahnhofsarealen in Altona entstehen neue Wohnquartiere, in King's Cross neue Bürostandorte und am Gleisdreieck neue Parkanlagen. Alle drei Projekte gehören zu den größten Stadtumbauprojekten ihrer jeweiligen Stadt. Die großflächige Veränderung und Aufwertung der Kernbereiche führt nun zu einem drastischen Rückgang der angrenzenden Städtischen Rückseiten.

I. Zwischenauswertung

Sind die drei Fallbeispiele miteinander vergleichbar?
Die drei Fallbeispiele weisen starke Ähnlichkeiten in Bezug auf ihre zentrale Lage im gesamtstädtischen Kontext sowie ihren Anschluss an das öffentliche Nahverkehrssystem auf. Außerdem bestehen klare Parallelen hinsichtlich Maßstab und Form der begrenzenden Strukturen. Besonders große Überschneidungen gibt es dabei bei den Kernbereichen, die alle aus ehemaligen Güterbahnhofsarealen bestehen. **Auf Grundlage dieser Ähnlichkeiten kann gefolgert werden, dass die drei Fallbeispiele gut miteinander vergleichbar sind.** Alle drei Fallbeispiele haben die gleichen zeitlichen Phasen in der historischen Entwicklung durchlaufen, welche auf ähnliche Ursachen in den drei Städten zurückzuführen sind. Heute befinden sich alle drei Kernbereiche in einem umfangreichen Transformationsprozess. **Abschließend kann festgestellt werden, dass es sich bei allen drei Fallbeispielen um das gleiche städtebauliche Phänomen handelt.**

3.2.2 Die Entwicklung der Städtischen Rückseiten

Städtischer Kontext
Die bauliche Struktur der Randbereiche ist bei allen drei Fallbeispielen unterschiedlich ausgeformt. Dies hängt zum einen mit ihrer Lage in der Gesamtstadt und zum anderen mit den jeweiligen Bebauungstypologien der Stadterweiterungen des späten 19. Jahrhunderts zusammen. Dabei kann unterschieden werden zwischen den geplanten Stadterweiterungen in Berlin und den gewachsenen Strukturen in London.

Zu Zeiten ihrer Entstehung befanden sich die Bahnhöfe mit ihren Güterbahnhofsarealen in allen drei Fallbeispielen in einer ähnlichen gesamtstädtischen Lage. Jedoch schon wenige Jahre nach ihrem Entstehen wurden die Güterbahnhofareale King's Cross und Gleisdreieck von einer kompakte Bebauung umschlossen, die sich um die Bahnhofsflächen legte. Am Gleisdreieck grenzte diese homogene Bebauungsstruktur, geprägt durch die zusammenhängende Blockrandbebauung des Hobrechtplans, unmittelbar an die Bahnflächen an. Es gab fast keine Restflächen, die sich zu produktiven Zonen entwickeln konnten. In King's Cross entstand eine heterogene, gewachsene Struktur, die durch dreigeschossige Reihenhausstrukturen geprägt war. Später legten sich abgeschlossene Wohnsiedlungen

in aufgelockerter Bauweise um den Kernbereich. Hier gab es mehr Restflächen, die sich zu produktiven Zonen entwickeln konnten. In Altona verlief der Prozess anders. Da sich das Fallbeispiel etwas weiter außerhalb des Stadtzentrums befand, wurde das Gebiet nur im Südosten und Südwesten von einer kompakten Bebauung begrenzt. Der nördliche Bereich entwickelte sich erst Anfang des 20. Jahrhunderts. Hier entstanden großflächige, gewerbliche und industrielle Strukturen und Resträume.

Bebauungsstruktur

Der stadtspezifische städtische Kontext bildete unterschiedliche Voraussetzungen für das Entstehen der Städtischen Rückseiten, sodass sich diese in den drei Fallbeispielen unterschiedlich ausbreiten konnten. Die modernen Rückseiten sind in allen drei Fallbeispielen zum gleichen Zeitpunkt, und zwar mit dem Rückgang der Bahnnutzungen, entstanden. Auf den schrittweise freigewordenen Flächen entwickelten sich Städtische Rückseiten. Form und Zuschnitt dieser Flächen war zum einen durch die ehemalige Nutzung und zum anderen durch die begrenzenden Strukturen bestimmt. Das Ausmaß der Rückseiten unterscheidet sich in den Fallbeispielen und ist abhängig von der Ausprägung des städtischen Kontexts. Die Rückseiten stellten durch ihre Inselsituation selbst auch oft eine Barieresituation für die angrenzenden Quartiere dar und verstärken somit die trennende Wirkung der ehemaligen Güterbahnhofareale.

In allen drei Beispielen hatten die Rückseiten ihr größtes Ausmaß zum Zeitpunkt der Schließung der Güterbahnhofareale, da ab diesem Zeitpunkt auch der Großteil der Bahnflächen und -gebäude durch eine kulturelle und gewerbliche Zwischennutzung geprägt war.

Am Gleisdreieck grenzte die kompakte Bebauung direkt an die Bahnflächen an, sodass sich keine Zwischenschicht bilden konnte. Es entstanden temporäre, gewerbliche Nutzungen auf den nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnflächen. Nutzungen wie Kfz-Werkstätten, Lagerbetriebe, Schrottplätze etc. konnten mit wenig Investitionen an dem Standort entwickelt werden. Permanente gewerbliche Nutzungen entstanden auf den kriegszerstörten Grundstücken entlang der Flottwellstraße im westlichen Randgebiet.

In King's Cross wurden die Flächen der Midland Railway bereits in den 1960er außer Betrieb genommen und schrittweise zu Wohn- und Gewerbenutzungen umgenutzt. Es entstand eine bauliche Struktur aus nicht miteinander verbunde-

nen Inseln. Die einzelnen Teilflächen wurden in einer aufgelockerten Bauweise bebaut. Dies wird deutlich durch das gewerbliche Cedar Way Estate an der Camley Street (siehe Vertiefungsgebiet) oder die Wohnsiedlungen Agar Grove und Maiden Lane im nördlichen Randbereich.

In Altona waren die Bahnflächen lange Zeit nur durch das südlich angrenzende Ottensen und Altona-Stadt begrenzt. Im Norden war bis Ende des 19. Jahrhunderts keine Bebauung vorhanden. Das Bahnareal markierte den Stadtrand. Auf diesen freien Flächen entstanden Anfang des 20. Jahrhunderts großflächige Fabriken und gewerbliche Areale. In den 1970er Jahren konnten sich auf diesen Arealen und in ihren Zwischenräumen kleinere Rückseiten bilden. In Altona ist es teilweise nicht eindeutig, ob die angrenzenden Nutzungscluster als weitere Kernbereiche zählen oder Städtische Rückseiten darstellen.

Eigenschaften der Rückseiten

Die Eigenschaften der einzelnen Städtischen Rückseiten ähneln sich trotz des unterschiedlichen städtischen Kontexts sehr stark. Besonders hinsichtlich ihrer Größe, ihres Zuschnitts und ihrer Nutzungsmischung sind sich die Rückseiten in allen drei Fallbeispielen sehr ähnlich. Die bauliche Struktur der drei Vertiefungsgebiete ist durch eine funktionale aufgelockerte Bauweise mit zweckmäßigen Gewerbehallen und Werkstätten geprägt. An der Stresemannstraße handelt es sich um ein ehemaliges Fabrikgebäude, welches in den 1970er Jahren umgenutzt wurde. Alle Vertiefungsgebiete sind geprägt durch einen regen Betrieb, der sich durch die ständige Bewegung von Mitarbeitern und Lieferwagen im Außenraum, aber auch durch den Betrieb im Innenraum zeigt.

Bei den Nutzern, die sich in allen Rückseiten sehr ähnlich sind, handelt es sich um eine schwer kategorisierbare Mischung. Neben kleinen Produktionsbetrieben, Handwerksunternehmen und städtischen Ver- und Entsorgungseinrichtungen in den Erdgeschosseinheiten befinden sich an der Camley Street und in der Stresemannstraße auch Künstler, Photographen und Musiker in den oberen Geschossen. Alle drei Rückseiten weisen eine Spannbreite von unterschiedlichen Einheiten mit einer Größe von 100 bis 1000 qm auf, die teilweise auch kombiniert und zusammengelegt wurden. Bei allen drei Rückseiten handelt es sich jeweils um nur einen Eigentümer. An der Lützowstraße und der Stresemannstraße ist das Gebiet in Privatbesitz und an der Camley Street ist das Gebiet in Besitz des lokalen Bezirks. Die Mieten liegen in allen drei Rückseiten unter dem Durchschnitt der Umgebung.

II. Zwischenauswertung

Wie haben sich die Städtischen Rückseiten in ihrem jeweiligen Kontext entwickelt?
Der direkt angrenzende städtische Kontext hat eine große Auswirkung auf die Entwicklung der Städtischen Rückseiten. **Im Gegensatz zu den Kernbereichen unterscheidet sich dieser städtische Kontext in allen drei Fallbeispielen stark voneinander. Die Randbereiche sind stadttypisch, d. h. sie sind von der individuellen Stadtstruktur geprägt. Obwohl sich alle drei Betrachtungsgebiete zu Zeiten ihrer Entstehung in einer ähnlichen gesamtstädtischen Lage befanden, entwickelte sich die angrenzende Gewebestruktur auf unterschiedliche Weise.** Am Gleisdreieck und in King's Cross waren die Kernbereiche zu allen Seiten mit einer kompakten Bebauung versehen. Erst durch das schrittweise Freiwerden der Bahnflächen entstanden die modernen Städtischen Rückseiten in einer Zwischenschicht. In Altona handelte es sich wegen der eher peripheren Lage um eine Randlage. Der Kernbereich befand sich an der Schnittstelle zwischen der kompakten Bebauung im Süden und der aufgelockerten gewerblichen Bebauung im Norden.

Wie lassen sich die Eigenschaften der modernen Rückseiten miteinander vergleichen?
Bei den drei untersuchten Rückseiten handelt es sich um klar ablesbare räumliche Inseln, die entlang der begrenzenden Strukturen zu finden sind. Diese begrenzenden Strukturen haben nicht nur die Rückseiten hervorgebracht, sondern auch ihre Form und ihren Zuschnitt bestimmt. **Die einzelnen Rückseiten sind sich hinsichtlich ihrer Bebauung, Nutzung und Atmosphäre in allen drei Beispielen sehr ähnlich.** Bei allen handelt es sich um funktionale Gewerbehallen und Werkstätten mit einer kleinteiligen Mischung von verschiedenen gewerblichen Nutzern, **die in ein lokales Netzwerk eingebunden sind und im direktem Verhältnis zu ihrem Quartier oder der Innenstadt stehen.**

3.2.3 Die Auswirkungen des Transformationsprozesses auf die Städtischen Rückseiten

Einbettung in den sozialen und politischen Kontext
Bei allen drei Fallbeispielen sind die Transformationsgebiete so groß, dass die Entwicklung von gesamtstädtischer Bedeutung ist. Daher wurden die Gebiete von der Stadtverwaltung und nicht von den Bezirken entwickelt. In King's Cross befindet sich die Planungszugehörigkeit bei der Greater London Authority, der städti-

schen Verwaltung, da es sich um eine Opportunity Area handelt. Auch in Altona wurde ein Vorbehaltsgebiet eingerichtet, was bedeutet, dass die Planungsentscheidungen überwiegend bei den Senatsbehörden liegen. Das erschwert den Umgang mit den Randbereichen, da sich diese in einer anderen Zuständigkeit, nämlich in der Zuständigkeit der Bezirke befinden.

Der aktuelle Transformationsprozess der Kernbereiche
Alle drei Kernbereiche befinden sich in einem aktuellen Transformationsprozess. Es wurden Masterpläne erstellt, nach denen nun die ehemaligen Güterbahnhofareale zu neuen Quartieren bzw. einem Park umgewandelt werden. Alle drei Masterpläne haben den Anspruch, nutzungsgemischte Quartiere zu schaffen. Jedoch ähneln sich die Nutzungen dabei stark. Es handelt sich nämlich mit Ausnahme des Gleisdreiecks um Wohnungsbau, Büroflächen, Einzelhandel und Gastronomie. Produzierendes Kleingewerbe und Handwerk sind nicht Teil der Masterpläne.

Die Bebauungsstruktur von King's Cross Central und der Neuen Mitte Altona ähnelt sich in ihrer Dichte und Gebäudetypologie. Bei beiden Quartieren handelt es sich um eine dichte Bebauungsstruktur, die sich an der gründerzeitlichen Blockbebauung orientiert. Es gibt ein feines Straßennetz, welches jedoch nur innerhalb des Gebietes verläuft. Obwohl Regelmäßigkeiten in der Bebauungsstruktur festzustellen sind, unterscheiden sich die Masterpläne hinsichtlich ihrer Nutzungsmischung. Die Neue Mitte Altona besteht zu 90 % aus Wohnnutzungen, während das Wohnen bei King's Cross Central mit nur 25 % eine eher untergeordnete Rolle spielt, da hier eindeutig die Büronutzungen dominieren.

Beim Park am Gleisdreieck handelt es sich nicht nur um die Entwicklung eines neuen Parks, sondern auch um die Entwicklung von vier Randbereichen der ehemaligen Bahnflächen. Dort entstand bereits auf zwei Baufeldern verdichteter Wohnungsbau und auf einem weiteren ein großflächiger Baumarkt. Auf dem letzten soll nun die „Urbane Mitte", ein dichter Bürostandort, realisiert werden.

Neue Verbindungen
Durch die Transformation der Kernbereiche konnten die ehemals abgeschlossenen Gebiete wieder zugänglich gemacht werden. Es sind neue Stadtquartiere bzw. ein Park entstanden. Die Barrierewirkung der ehemals abgeschlossenen Güterbahnhofareale konnte somit zwar aufgehoben werden, jedoch bleiben die Barrieren der Bahnschienen in den Fallbeispielen King's Cross und Altona weiterhin bestehen.

In King's Cross konnte durch die Neuplanungen eine neue Nord-Süd-Durchwegung hinzugefügt werden, aber keine bedeutende, neue Querverbindung entstehen. Ähnliches gilt für das Fallbeispiel Altona. Hier werden, besonders durch den zweiten Bauabschnitt, die Grenzwirkungen der Schienen stark abgemildert, die Stadtteile aber trotzdem weiterhin von Bahntrassen durchquert. Am Gleisdreieck wurden die meisten Bahnflächen aufgegeben, da sich die beiden Bahnhöfe nicht mehr in Betrieb befinden. Der Park trifft nun wieder unmittelbar auf die angrenzende Bebauung. Dabei ist eine neue Bahnstrecke in Nord-Süd-Richtung hinzugekommen, die den neu entstandenen Park in zwei Hälften teilt. Eine Brücke als Vervollständigung des Generalszug konnte nicht realisiert werden.

Prognose für die Städtischen Rückseiten

Seit dem Beginn des Transformationsprozesses haben sich bereits viele Rückseiten im unmittelbaren Umfeld der Kernbereiche verändert. Meist wurde nicht nur die Bebauungsstruktur, sondern auch die Nutzerstruktur komplett ausgetauscht. Die Ränder gleichen sich an die Nutzung der Kernbereiche an. Je weiter fortgeschritten der Transformationsprozess ist, desto weniger Städtische Rückseiten sind vorhanden. Dieser Zusammenhang ist vor allem auf den Rück- und Umbau der ehemaligen Barrieren zurückzuführen.

Das Ausmaß der Veränderung ist zu diesem Zeitpunkt bei den drei Fallbeispielen noch unterschiedlich. Am Gleisdreieck sind bereits fast alle Rückseiten verschwunden, was auf den Wegfall der Barrieren sowie die homogene Bebauungsstruktur des angrenzenden Kontexts zurückzuführen ist.

In King's Cross sind vor allem die Rückseiten im Osten und entlang des Regent's Canal bereits transformiert worden, da diese Flächen nun direkt an den Kernbereich grenzen. Im Westen und Norden konnten jedoch noch einige Rückseiten bestehen bleiben, da sie durch die Bahnschienen von dem Transformationsgebiet abgegrenzt sind. Die heterogene, patchwork-artige Struktur führt dazu, dass zum heutigen Zeitpunkt (2017) noch Rückseiten vorhanden sind.

In Altona hat sich stadträumlich noch nicht viel verändert. Jedoch stehen bereits die Neuplanungen für das Holsten-Areal fest, und die Transformation des Post-Areals ist absehbar. Durch die Pläne werden die monofunktionalen Cluster aufgebrochen, sodass die Gegend besser erschlossen wird. Dies wird direkte Auswirkungen auf die noch vorhandenen Rückseiten haben. In Altona wird durch die

Verlegung des Fernbahnhofs und der Umgestaltung der Randbereiche die größte Veränderung der Rückseiten stattfinden, die jedoch zum heutigen Zeitpunkt baulich noch nicht begonnen hat.

III Zwischenauswertung

Hat der Transformationsprozess ähnliche Auswirkungen auf die Rückseiten?
Bei dem aktuellen Transformationsprozess der ehemaligen Güterbahnhofareale handelt es sich bei allen drei Fallbeispielen um einen Aufwertungsprozess, der auch den angrenzenden städtischen Kontext mit beeinflusst. Je weiter fortgeschritten der Transformationsprozess ist, umso größer sind auch die Veränderungen der Städtischen Rückseiten. Dies kann anhand der drei Fallbeispiele beobachtet werden. Bei der Transformation des Kernbereiches handelt es sich in allen drei Fällen um einen durch einen Masterplan gesteuerten Prozess. **Bei den Rückseiten handelt es sich hingegen um eine ungesteuerte, punktuelle Veränderung,** die jedoch teilweise in einem schnelleren Tempo abläuft.

Die Zukunft der unmittelbaren Umgebung steht in einem direkten Verhältnis mit den noch vorhandenen Barrieren. Bleiben die Barrieren erhalten, wie in King's Cross und Altona, haben auch die Rückseiten eine Chance zu überleben. Werden die Barrieren, wie beim Gleisdreieck, jedoch fast komplett beseitigt, wird der Verdrängungsdruck sehr stark, was zu einem Verschwinden der Rückseiten führt.

4

Lösungsansätze

4.1 Einleitung

Die Untersuchung der Fallbeispiele im dritten Kapitel konnte den Charakter der Städtischen Rückseiten und deren Entwicklung weiter herausarbeiten. Zwischen den einzelnen Transformationsprozessen wurden Parallelen und Unterschiede festgestellt. Das folgende Kapitel befasst sich nun mit der zukünftigen Entwicklung der Rückseiten. Obwohl die Stadtverwaltungen der großen europäischen Metropolen stadtplanerische Instrumente zur Verfügung haben, ist die derzeitige Stadtentwicklung durch eine kapitalistische, marktwirtschaftliche Herangehensweise geprägt. Oft setzen die Stadtverwaltungen ihre planungsrechtlichen Instrumente nur so ein, dass sie sich im Einklang mit den einflussreichen Interessen von Investoren und Immobilienentwickler befinden. Da mit Wohn- und Büroflächen mehr Profit gemacht werden kann, würde eine Fortführung dieser Politik langfristig zu einer Abnahme der gewerblichen und industriellen Flächen in der Stadt führen.

Die folgenden Fragen leiten die Untersuchung der möglichen Entwicklungen der städtischen Rückseiten:

1. Was sind die Visionen der Akteure, die den aktuellen Transformationsprozess dominieren?
2. Wie sehen alternative Herangehensweisen aus?
3. Wie können ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Visionen für die Städtischen Rückseiten durchgesetzt werden?

4.2 Zukunftsszenarien

Die Zukunft der Städtischen Rückseiten wird durch das spezifische Verhältnis von markt- und planwirtschaftlichen Herangehensweisen bestimmt werden. Eine marktwirtschaftlich geprägte Stadtentwicklung würde dabei die Planung der



Abb. 83: Übersicht Zukunftsszenarien (Quelle: eigene Darstellung)

Rückseiten weiter deregulieren und den aktuellen Transformationsprozess beschleunigen. Die Durchsetzung einer planwirtschaftlichen Stadtentwicklung hingegen würde die planungsrechtlichen Interventionen der Stadt bekräftigen und verschärfen. Wobei sich in dem ersten Szenario die mächtigsten wirtschaftlichen Akteure und profitabelsten Projekte durchsetzen würden, wären die Ziele in dem zweiten Szenario von den politischen Prioritäten der Stadtverwaltung bestimmt.

Im Folgenden werden drei Zukunftsszenarien entwickelt, die sich zwischen diesen beiden Extremen befinden. In einer idealisierten Form der freien Marktwirtschaft wäre die Stadtentwicklung allein durch den Markt bestimmt. Es gäbe keine stadtplanerischen Interventionen, und die Veränderung von Städtischen Rückseiten wäre allein durch ihr Potential für profitablere Nutzungen bestimmt. Auch wenn in der Stadt weiterhin ein Bedarf nach beispielsweise gewerblichen und industriellen Flächen bestünde, könnten sie in Konkurrenz mit profitableren und ökonomisch stärkeren Akteuren, wie beispielsweise der Immobilienwirtschaft, an diesen Standorten nicht bestehen bleiben. Neue Nutzungen entwickelten sich allein, weil sie profitabler und nicht weil sie nützlicher, wichtiger oder notwendiger für das städtische Ökosystem sind. Da sich die Stadtplanung immer mehr in diese allein marktwirtschaftlich dominierte Richtung entwickelt hat, kann es zu einem Ungleichgewicht zwischen den treibenden Kräften des Marktes und den internen Kräften des städtischen Ökosystems führen.

In der idealisierten Form der Planwirtschaft wird davon ausgegangen, dass der Staat einschätzen kann, welche Funktionen in der Stadt notwendig sind. Veränderung geschieht ausschließlich durch den Staat bzw. den Einfluss der Lobby und nicht durch die ökonomischen Interessen von privatwirtschaftlichen Akteuren. Die noch bestehenden planwirtschaftlichen Elemente in der derzeitigen Stadtentwicklung bestehen oft aus langfristigen Planungen, die meistens sehr statisch

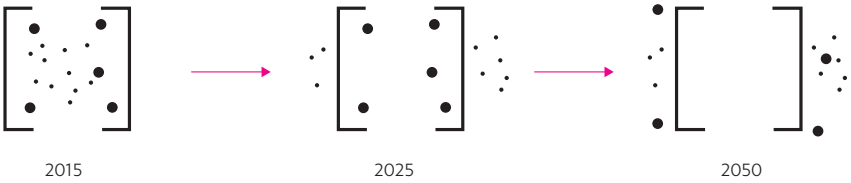
sind und nur langsam auf kurzfristige Veränderungen reagieren können. Auf die Verdrängung von einfachen gewerblichen Funktionen durch die hochwertigere Kreativindustrie oder den profitableren Bau von Wohnhäusern und Bürogebäuden reagiert die Stadt somit meist nicht.

Drei Zukunftsszenarien zeigen eine Spannbreite auf, wie die mögliche Zukunft der Städtischen Rückseiten in der Stadt aussehen kann. Bei den Szenarien handelt es sich um:

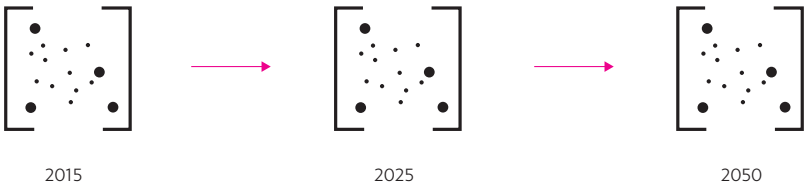
Szenario 1: Vollständige Umwidmung
Szenario 2: Komplette Sicherung
Szenario 3: Gesteuerte Verlagerung

Dabei stellen die ersten beiden Szenarien die extremen Fälle der marktwirtschaftlichen bzw. der planwirtschaftlichen Herangehensweise dar. Das dritte Szenario befindet sich zwischen diesen beiden Polen und bildet einen Hybrid, es entstehen planwirtschaftliche Inseln in einem marktwirtschaftlichen Gesamtsystem. Bei dem dritten Szenario, der gesteuerten Verlagerung der gewerblichen Standorte, gibt es zwei verschiedene Entwicklungsverläufe: erstens die Verlagerung in größere Gewerbegebiete, zweitens die innerstädtische Verdichtung in Form von gestapeltem Gewerbe. Alle Szenarien beziehen sich auf den Zeitraum zwischen 2015 und 2050.

Szenario 1: Vollständige Umwidmung

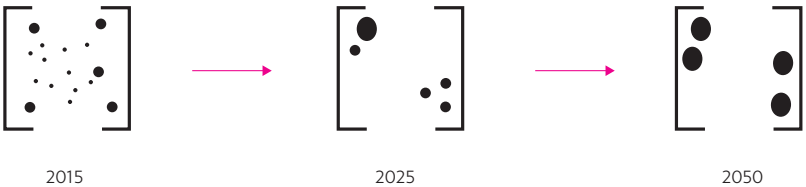


Szenario 2: Komplette Sicherung



Szenario 3: Gesteuerte Verlagerung

Szenario 3a: Ausbau der großen Gewerbe- und Industriegebiete



Szenario 3b: Verdichtung des Gewerbes

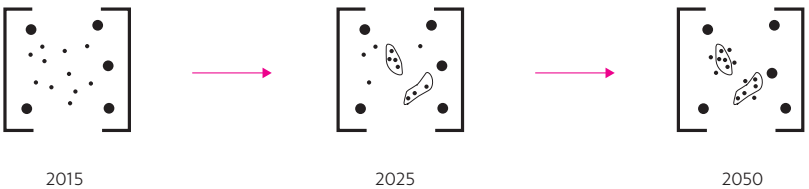


Abb. 84: Zukunftsszenarien (Quelle: eigene Darstellung)

4.2.1 Szenario 1: Vollständige Umwidmung

Ausgangslage

- Maximale Deregulierung des Marktes/Schwächung der Rolle des Staates
- Planungsprozesse laufen mit einer minimalen Beteiligung von Staat und Zivilgesellschaft ab
- Das Wirtschaftswachstum nimmt weiter zu und die Bevölkerung steigt weiter an
- Die politischen Prioritäten liegen auf der Steigerung des Profits und daher auf der Schaffung von neuen Wohn- und Büroflächen
- Es findet keine Sicherung der gewerblichen und industriellen Flächen statt
- Gewerbe- und Industrieflächen werden für profitablere Nutzungen umgewidmet

Das Szenario 1 geht davon aus, dass durch eine ausschließlich marktwirtschaftliche Stadtentwicklung keine Rückseiten in der Stadt erhalten blieben. Es fände eine Intensivierung der Flächen mit höherwertigeren Nutzungen statt.

Transformationsprozess

1. Die innerstädtischen Rückseiten in Gemengelagen und Mischgebieten verschwinden
2. Die Flächenressourcen werden knapp, und die Nachfrage nach Wohn- und Bürostandorten ist weiterhin groß
3. Auch die Rückseiten auf innerstädtischen und großflächigen Gewerbe- und Industrieflächen werden zu höherwertigeren Nutzungen umgewidmet
4. Es kommt zu einer Neuansiedlung auf freien Flächen außerhalb der Stadt

Auswirkungen

Das Szenario hat schwerwiegende ökonomische, ökologische und soziale Folgen. Durch den Wegzug der Rückseitennutzungen aus der Stadt wird nicht nur das räumliche Nebeneinander vom Produktions- und Dienstleistungssektor unterbrochen, sondern auch eine Zusammenarbeit erschwert. Die Ausgangsbedingungen für Innovationen und Start-ups in der Stadt verschlechtern sich. Es findet eine Selektion und Monopolisierung von gewerblichen Betrieben statt. Nur die Betriebe, die es sich leisten können, haben die Möglichkeit, ihren Standort in der Innen-

stadt zu halten. Die meisten Unternehmen müssen die Stadt jedoch verlassen. Dies führt zu einem erhöhten Güterverkehrsaufkommen, wirkt sich negativ auf die Nachhaltigkeitsbilanz der Stadt aus und verursacht Nachteile in den Quartieren durch längere Wege. Außerdem werden durch die Außenentwicklung wertvolle Flächen verbraucht. Bei Betrachtung der sozialen Folgen wird sichtbar, dass das Arbeitsmarktangebot in der Stadt minimiert und eine soziale Segregation verstärkt wird. Die Stadt wird monofunktionaler und die Diversität und Urbanität gehen verloren.

Beispiele
Opportunity Areas – London
Wohnbauflächenpotentiale – Berlin

4.2.2 Szenario 2: Komplette Sicherung

Ausgangslage
- Die Sicherung der Rückseiten hat politische Priorität für die Stadtverwaltung
- Verschärfung planungsrechtlicher Instrumente
- Umwidmungsstopp von gewerblichen Flächen
- Aufstellen von Bebauungsplänen für mischgenutzte Flächen zur Sicherung von eingestreuten Gewerbelagen Spezifizierung des geschützten Gewerbes und Ausschluss von höherwertigerem Gewerbe

Im Szenario 2 werden die Städtischen Rückseiten durch eine Verstärkung der planungsrechtlichen Instrumente in der Stadt gesichert, so dass keine weiteren Umwidmungen von gewerblichen Flächen stattfinden können. Die heutige Situation würde sozusagen „eingefroren" werden.

Transformationsprozess
1. Die Städte beschließen einen Umwidmungsstopp für gewerbliche Flächen
2. Bebauungspläne werden besonders für gefährdete Gebiete aufgestellt
3. Gewerbeflächenkonzepte und gewerbliche Monitoringsysteme werden den Großstädten durch die nationalen Regierungen vorgeschrieben

4. Die Situation der Gewerbebetriebe entspannt sich, da der Verdrängungsdruck nachlässt
5. Die Stadt wird für Investoren und Projektentwickler unattraktiver, da nur noch wenige Flächen zur Verfügung stehen

Auswirkungen

Um die genaue Belegung der einzelnen Flächen steuern zu können, ist ein gewerbliches Monitoringsystem notwendig, das Auskunft über das Flächenangebot und die Nachfrage gibt. Die Aktualisierung der bestehenden Flächennutzungspläne und das Erstellen von Bebauungsplänen ist sehr aufwendig und dauert meist mehrere Jahre. Deswegen wird es schwierig sein, den Verdrängungsprozess der Rückseitennutzungen durch hochwertigere, gewerbliche Nutzungen aufzuhalten. Bei der Sicherung der gewerblichen Standorte durch eine Verstärkung der Planungsgesetze handelt es sich wegen des aufwendigen Entstehungsprozesses dieser Gesetze um ein starres System. Dieses kann sich nur langsam den aktuellen Bedürfnissen anpassen, und die Umsetzung einer kleinteiligen Nutzungsmischung ist nur selten erreichbar. Außerdem trifft die stadtplanerische Sicherung der Rückseiten auf großen politischen Widerstand der Immobilienwirtschaft, deren Gewinne und Wachstumsmöglichkeiten durch diese Politik massiv eingeschränkt werden. Diese Akteure können durch massiven politischen Druck die Planungsabsichten beträchtlich verändern.

Beispiele

Flächennutzungsplanung in Deutschland
Policy of Strategic Industrial Land, London
Production, Distribution and Repair Districts, San Francisco

4.2.3 Szenario 3: Gesteuerte Verlagerung

Ausgangslage

- Ein starkes Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum führt zu einer anhaltenden Nachfrage an innerstädtischen Standorten für Wohn- und Büroflächen
- Die Flächenreserven schrumpfen, sodass innerstädtische Rückseiten zu höherwertigeren Nutzungen umgewidmet werden
- Durch die Nachverdichtung und den Anstieg der Bodenpreise entsteht ein Verdrängungsprozess
- Die Stadt unterstützt die Unternehmen bei der Verlagerung und bietet alternative Standorte an
- Die Stadt stellt innerstädtische Grundstücke für verdichtetes Gewerbe zum Verkehrswert bereit

Das dritte Szenario geht davon aus, dass die Rückseiten, besonders in den innerstädtischen Lagen, von höherwertigeren Nutzungen verdrängt werden. Von Seiten der Stadt wird in diesem Szenario die Verlagerung der Betriebe jedoch gesteuert. Dabei gibt es zwei unterschiedliche Varianten: a) die gesteuerte Verlagerung in größere Gewerbe- und Industriegebiete und b) die Verdichtung des Gewerbes, z. B. in Form von Gewerbehöfen. Bei diesem Szenario handelt es sich um eine Zwischenform der markt- und planwirtschaftlichen Herangehensweise. Es findet eine isolierte Stadtplanung in der sonst marktwirtschaftlich geprägten Stadtentwicklung statt.

Szenario 3a: Schutz und Ausbau der großen Gewerbe- und Industriegebiete

In diesem Szenario liegt der strategische Fokus auf der gesteuerten Verlagerung des gestreuten, innerstädtischen Gewerbes in große Gewerbegebiete, welche langfristig geschützt und weiter ausgebaut werden.

Transformationsprozess

1. Eingestreutes Gewerbe in Gemengelagen wird durch höherwertigeres Gewerbe ersetzt

2. Verlagerung des Gewerbes aus der Innenstadt in die größeren Gewerbegebiete
3. Großflächige Industrie- und Gewerbegebiete werden durch die Flächennutzungsplanung von der Stadt geschützt
4. Die Flächenpotentiale in den Gewerbegebieten werden kleiner, aber der Bedarf steigt
5. Dies führt zu ansteigenden Preisen und letztendlich zu einer weiteren Verdrängung der ertragsschwachen Nutzungen

Auswirkungen
Durch die Verlagerung der produktiven Nutzungen an den Rand der Stadt bleibt die Produktion auf dem gesamtstädtischen Maßstab erhalten. Im lokalen Umfeld geht das Kleingewerbe jedoch verloren. Die Betriebe müssen ihr lokales Netzwerk verlassen. Es entstehen weitere Anfahrtswege für Betriebe und Bewohner, da sich viele Kunden weiterhin in der Innenstadt befinden. Die kleinteilige Nutzungsmischung geht verloren und die Funktionstrennung wird verstärkt.

Beispiele
Planned relocation strategy – Olympic site, London

Szenario 3b: Verdichtung des Gewerbes

Der Schwerpunkt dieses Szenarios ist die punktuelle Nachverdichtung des Gewerbes in der Innenstadt. Auf verfügbaren Flächen entstehen neue Gewerbehöfe, die die verdrängten Unternehmen aus der Umgebung aufnehmen können.

Transformationsprozess
1. Die Betriebe müssen ihren ehemaligen Standort verlassen
2. Von der Stadt wird den Betrieben ein Ausweichstandort in der unmittelbaren Umgebung angeboten
3. Die Betriebe verlagern ihren Standort und können ihr lokales Netzwerk aufrechterhalten
4. Bedingt durch eine Standortsicherheit können die Betriebe expandieren

Auswirkungen
Das kleinteilige Gewerbe kann durch die Entwicklung einer verdichteten Bauweise in der Innenstadt bleiben. Dies hat nicht nur Vorteile für die Betriebe selbst, son-

dern auch für die Bewohner. Dieses Szenario funktioniert nur, wenn die Grundstücke von der Stadt bereitgestellt werden. Durch innovative Finanzierungsmodelle muss sichergestellt werden, dass trotz des Neubaus und der Emissionsschutzmaßnahmen die Mieten bezahlbar bleiben.

Außerdem muss langfristig festgelegt werden, um welche Nutzungsmischung es sich handelt, so dass die kleingewerblichen Nutzungen nicht in ein paar Jahren durch die Kreativwirtschaft ersetzt werden. Dies könnte zum Beispiel durch die Festlegung eines Anteils für ertragsschwaches Gewerbe entstehen. Dieses Szenario funktioniert nur, solange verfügbare Flächen vorhanden sind.

Beispiele
Gewerbehofkonzept in München und Hamburg

4.2.4 Zwischenfazit

Eine weitere Deregulierung des Marktes würde die Verdrängung der Städtischen Rückseiten aus den Innenstädten verstärken. Investoren sind darauf bedacht, den größtmöglichen Gewinn zu erwirtschaften. Dies ist jedoch mit flächenextensiven, gewerblichen Flächen nur bedingt möglich.

Bei dem Einsatz planungsrechtlicher Instrumente durch die Städte handelt es sich um sehr langsame Prozesse, welche die schnelle Transformation der gewerblichen Flächen erst sehr spät beeinflussen können. Außerdem können wichtige politische Prioritäten, wie die aktuelle Wohnungsbaufrage, für die demokratisch gewählten Politiker dazwischenkommen.
Bei dem dritten Szenario handelt es sich um eine Mischung zwischen markt- und planwirtschaftlichen Herangehensweisen. Durch eine gesteuerte Verlagerung wird versucht, die gewerblichen Funktionen in der Stadt zu halten. Doch auch dieses Szenario stößt an seine Grenzen. Unternehmen, die sich die weiter ansteigenden Mieten in den innerstädtischen Gewerbestandorten nicht mehr leisten können, werden trotz der gesteuerten Verlagerung die Stadt verlassen müssen. Außerdem wird es durch die Verknappung der innerstädtischen Gewerbeflächen nur noch eine Frage der Zeit sein, bis eine gewerbliche Nachverdichtung in der Innenstadt nicht mehr möglich sein wird. Somit werden auch die neuen Gewerbehöfe eher am Rande der Stadt liegen, was bereits bei der Entwicklung der Münchener Gewerbehöfen beobachtet werden.

4.3 Räumliches Alternativszenario: Der Erhalt begrenzender Strukturen

Aus der Betrachtung der drei vorangegangenen Szenarien wird deutlich, dass der Erhalt von Städtischen Rückseiten in der Stadt nicht einfach ist. Es herrscht ein starker ökonomischer und politischer Verwertungsdruck auf den letzten innerstädtischen Potentialflächen. Im dritten Kapitel wurde deutlich, dass der Druck auf die Rückseiten am stärksten ist, wenn die Barrieren aufgehoben werden. Durch den Erhalt der Barrieren kann dieser Druck abgemindert werden und eine Nischensituation erhalten bleiben. Rückseiten stehen in einem direkten Verhältnis mit ihren begrenzenden Strukturen. Diese tragen nicht nur zum Entstehen der Rückseiten bei, sondern auch zu ihrem Erhalt der Rückseiten. Durch strukturelle Barrieren werden die letzten innerstädtischen Rückseiten am Leben erhalten. Werden diese Barrieren aufgehoben, kann in den meisten Fällen ein schneller räumlicher und funktionaler Verwandlungsprozess von einer Rückseite zu einer Vorderseite festgestellt werden.

Das im Folgenden beschriebene Alternativszenario geht der Frage nach, was mit den Rückseiten passieren würde, wenn sich die Stadt explizit für den Erhalt bestimmter Barrieren entschlösse. Durch das „Offenhalten von Räumen“ und dem expliziten Ausklammern von Flächen aus dem Verwertungsprozess können bestehende räumliche und funktionale Strukturen in der Stadt erhalten bleiben. Es entstehen Nischen, auf denen ein geringer ökonomischer Druck lastet. Die Flächenpolitik des „Offenhaltens von Räumen“ kann als Katalysator für alternative, nutzergetragene Entwicklungsmodelle dienen und ermöglicht einzelnen Nutzern, sich zusammenzuschließen und selbst die Veränderung der Flächen zu gestalten. Die Flächen stellen außerdem innerstädtische Reserveflächen dar und sind anpassungsfähig an zukünftige Veränderungen.

Beispiel: Oberhafenquartier Hamburg
Anhand des Oberhafenquartiers in Hamburg, einer typischen Städtischen Rückseite, soll dieses Alternativszenario weiter verdeutlicht werden. Bei dem Oberhafenquartier handelt es sich um ein abgeschlossenes, ehemaliges Güterbahnhofsareal am nordöstlichen Rand des Hamburger Stadtentwicklungsprojekts HafenCity. Die angrenzende Umgebung wird seit längerer Zeit nicht mehr als Hafen genutzt und befindet sich nun im Rahmen der HafenCity in einem Transformationsprozess. Obwohl das durch Güterhallen geprägte Gebiet sehr zentral

liegt, ist es nur über ein Nadelöhr erschlossen. Im Westen wird es durch eine vielbefahrene Bahntrasse und im Osten durch einen Ausläufer der Elbe begrenzt. Bis 2010 war das Gebiet Bestandteil der Masterplanung für die HafenCity. Die Stadt Hamburg hat sich jedoch dazu entschlossen, das Gebiet aus der Masterplanung herauszunehmen und in seiner bestehenden Form zu erhalten. Hohe Quadratmeterpreise, die durch die Kosten für Hochwasserschutz und die Erschließung des Gebiets beim Verkauf des Grundstücks entstanden wären, konnten somit verhindert werden. Die Stadt Hamburg hat sich als Eigentümerin des Gebietes dazu entschieden, die Flächen nicht weiterzuverkaufen und entwickelt nun ein Kreativquartier auf den ehemaligen Flächen des Güterbahnhofs (vgl. HafenCity Hamburg 2011). Ein Großteil der vorher auf dem Gebiet ansässigen Logistiknutzungen hat seinen Standort verlassen. Nun ziehen kleinere, kreative Nutzungen in die Güterhallen ein.

Steckbrief

Ort:	Oberhafenquartier, Hamburg
Größe:	6,7 ha
Begrenzung:	Bahntrassen der ICE-Verbindung Hamburg-Hannover im Nord-Westen und Wasser im Osten
Erschließung:	momentan nur über eine Verbindung im Norden; der Bau eines Fußgänger- und Radfahrertunnels unter dem Bahndamm ist geplant
Bebauungsstruktur:	überwiegend eingeschossige Güterhallen
Ehemalige Nutzungen:	Güterbahnhofs- und Logistiknutzungen bis 2014
Heutige Nutzungen:	Kreativquartier seit 2017
Eigentümer:	Sondervermögen Stadt und Hafen, vertreten durch die HafenCity AG Hamburg
Nutzer:	erst Logistikbetriebe, nun Kreativwirtschaft
Planungsprozess:	seit 2014 Umwidmung der Bahnflächen; seit 2016 Sanierung der Gebäude für insgesamt 3,9 Millionen Euro
Vermietung:	durch die Kreativgesellschaft Hamburg für 4,05 und 4,80 €/m² Nettokaltmiete; insgesamt 6000 m² Hallenflächen wurden in Einheiten zwischen 300 und 700 m² unterteilt
Zukünftige Entwicklung:	mögliche Erweiterung auf dem Großmarktareal ab 2034, mit angedachter Brückenverbindung

Nicht alle Aspekte des Oberhafenquartiers sind relevant für das Alternativszenario, aber besonders der Umgang mit den Barrieren ist sehr aufschlussreich. Das Gebiet wurde nicht mit einem hohen Kostenaufwand an das umgebende städtische Gewebe angeschlossen, sondern die abgeschlossene Lage wurde bewusst bewahrt. Es konnte somit eine Nische und ein Nährboden für ertragsschwächere Funktionen in der Innenstadt erhalten bleiben.

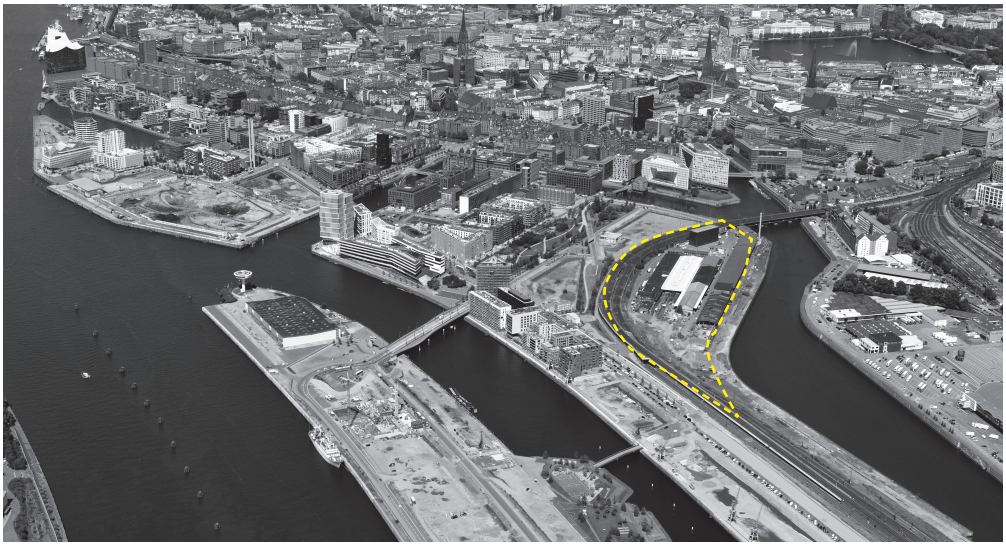


Abb. 85: Oberhafenquartier Hamburg (Quelle: Foto Frizz, Hafen City Hamburg GmbH)

In funktionaler Hinsicht ist das Beispiel nur bedingt relevant, da das Entwicklungskonzept nicht auf der Integration der ansässigen Nutzer beruht. In dem Fall des Oberhafenquartiers entwickelt die Stadt Hamburg nun ein Kreativquartier mit günstigen Mieten. Jedoch ist es fraglich, ob sich das Projekt selbst trägt, zumal die Stadt mehr als drei Millionen Euro in die Sanierung der Güterhallen investiert. Die Stadt Hamburg sieht das Kreativquartier aber auch als ein Aushängeschild, das ihr im interstädtischen Wettlauf um die Kreativindustrie helfen soll. Es bleibt noch unklar, ob sich die Nutzungsmischung und die günstigen Mieten auch in Zukunft an diesem Standort halten können.

Die strukturelle Herangehensweise, gekennzeichnet durch den expliziten Erhalt der Barrieren, zeigt einerseits große Potentiale für den Umgang mit Städtischen Rückseiten auf. Andererseits muss jedoch für die Umsetzung dieses Alternativszenarios der Wert der Städtischen Rückseiten für das Quartier und die Gesamtstadt

erkannt werden. Denn nur so können die Orte langfristig aus der Entwicklung ausgeklammert werden. Heute handelt es sich um einen mutigen Schritt in der Stadtentwicklung, denn die momentane Entwicklung geht derzeitig von einer sehr schnellen Verwertung der Flächen aus. Besonders auf langfristige Sicht kann das Offenhalten von Räumen in zentralen Lagen von großer Bedeutung sein, da die Flexibilität erhalten bleibt und auf zukünftige Entwicklungstendenzen reagiert werden kann. Die für Städtische Rückseiten notwendigen räumlichen Bedingungen können somit bewahrt werden.



Abb. 86: Oberhafenquartier Hamburg (Quelle: eigene Aufnahme)

4.4 Wirtschaftliches Alternativszenario: Die nutzergetragene Entwicklung

Die Zukunftsszenarien für die Entwicklung der Städtischen Rückseiten zeigen auf, dass die städtischen Verwaltungen die Verdrängung des innerstädtischen Gewerbes nur schwer aufhalten können. Neben dem gezielten Umgang mit den Barrieren, spielt der Umgang mit den bestehenden Nutzern eine entscheidende Rolle für den Erhalt der Rückseiten in der Stadt. In der heutigen marktwirtschaftlich geprägten Stadtentwicklung liegt der Schwerpunkt auf einer Nutzungsintensivierung. Das bedeutet, dass die Eigentümer der Flächen bestehende Nutzer durch

hochwertigere Nutzungen ersetzen, um den Gewinn zu optimieren. Demgegenüber steht die nutzergetragene Entwicklung, deren Ziel nicht eine Gewinnoptimierung ist, sondern die Entwicklung von nutzerspezifischen Räumen in der Stadt.

Eine alternative Herangehensweise wird benötigt, die sich nach den Bedürfnissen der Nutzer und der Gemeinschaft richtet und bei der der Gebrauchswert höher ist als der Tauschwert (Logan et al. 1987). Alternative Formen der Immobilienentwicklung und eine kooperative Stadtentwicklung könnten dazu beisteuern, dass mehr gewerbliche Flächen und insbesondere die Rückseiten der Stadt geschützt und gleichzeitig auch neu gebaut werden.

4.4.1 Gebrauchs- und Tauschwert von Grund und Boden

Die baulichen Komponenten der Stadt, wie Gebäude und Grundstücke, können auf unterschiedliche Weise bewertet werden. Nach der marxistischen Wirtschaftstheorie besitzt jede Ware auf der einen Seite einen besonderen Gebrauchswert (use value), der sich nicht durch Geld ausdrücken lässt. Der Gebrauchswert einer Wohnung hängt so zum Beispiel von ihren für die wohnliche Nutzung relevanten Eigenschaften ab. Auf der anderen Seite gibt es den Tauschwert (exchange value), der sich in dem Preis ausdrückt, für den die Wohnung gehandelt wird. Gebrauchs- und Tauschwert beeinflussen sich gegenseitig, hängen jedoch nicht direkt miteinander zusammen. Der Tauschwert neigt dazu, mit einer Nutzungsintensivierung anzusteigen, aber die Beziehung zwischen den beiden Werten kann auch durch andere Faktoren verzerrt werden. "When land is allocated by a market system, its exchange value often is emphasized at the expense of its use value" (Pivo 1984: 41). Durch den Eintritt von Hedgefonds in den Immobilienmarkt wurde die Kommerzialisierung von Immobilien vorangetrieben (Heineberg 2014). Dies führte dazu, dass der Tauschwert im Verhältnis zum Gebrauchswert immer stärker wurde und eine Entkopplung der beiden Werte stattfand.

Der Gebrauchswert einer Immobilie ist mit einem spezifischen Nutzer oder einer Nutzergruppe verbunden. Der Anstieg des Gebrauchswerts für einen Nutzer kann den Gebrauchswert für einen anderen Nutzer zerstören und gleichzeitig den Tauschwert vergrößern oder verringern. Im Falle der Städtischen Rückseiten würde dies bedeuten, dass der Gebrauchswert der bestehenden Betriebe durch den Gebrauchswert neuer Bewohner ersetzt wird. Für den Vermieter führt dies, durch den Anstieg der Mieteinnahmen, zu einem höheren Tauschwert.

Die Frage ist jedoch, wie der Gebrauchswert wieder gestärkt werden könnte (vgl. Logan/Molotch 1987; Harvey 2003) Das Verhältnis zwischen der markt- und planwirtschaftlichen Herangehensweise spielt dabei eine wichtige Rolle zur Beantwortung dieser Frage. Eine weitaus wichtigere Bedeutung kommt jedoch den einzelnen Nutzern zu, da sie die individuellen Gebrauchswerte erzielen. Wenn Nutzer ohne die Beteiligung von Externen selbst die Entwicklung der Städtischen Rückseiten planen, können sie anstelle des Profits die Nützlichkeit der Fläche ins Zentrum der Entwicklung rücken. Nutzergetragene Entwicklungen sind jedoch auf die Unterstützung staatlicher Institutionen angewiesen. Die Unterstützung dieser Art von Nutzergruppen im Planungsprozess erfordert eine Priorisierung des Gebrauchswerts innerhalb der Stadtplanung. Dieses Priorisieren des Gebrauchswertes könnte im Namen der Diversität, sozialen Gerechtigkeit und der Nachhaltigkeit verteidigt werden.

4.4.2 Profit- vs. nutzergetragene Projektentwicklung

Die Immobilienentwicklung hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Aus lokalen Immobilienmärkten sind globale Immobilienmärkte entstanden, wobei das Kapital zwischen den Städten und Regionen verschoben wird. Das hat zum einen mit dem Umbau des Sozialstaates zu tun und zum anderen mit den Finanzmarktliberalisierungen, durch die der Zugang für ausländische Investoren erst ermöglicht wurde. „Die gebaute Umwelt in Städten ist in Finanzprodukte verwandelt worden, deren Bestand von den Bewegungen auf internationalen Finanzmärkten abhängt." (Heineberg 2014: 147)

Klassische Immobilienentwicklung

Bei der professionellen immobilienwirtschaftlichen Projektentwicklung handelt es sich um ein Geschäftsmodell, das sich auf eine rationale und gewinnorientierte Entwicklung von Liegenschaften bezieht. Die Motivation dieser klassischen Immobilienentwicklung ist das Abschöpfen des Profits, der sich aus der Aufwertung und der wirtschaftlich effizienten (Aus-) Nutzung des Grundstücks ergibt (Buttenberg/Spars 2014: 122). Die immobilienwirtschaftlichen Projekte sind in ein professionelles Netzwerk von Akteuren und Dienstleistern eingebunden. Im Zentrum des Entwicklungsprozesses stehen die Projektentwickler und die Kapitalgeber. Die Nutzer kommen in der klassischen Immobilienentwicklung erst an letzter Stelle. Die Räumlichkeiten, die meist aus hochwertigen Wohn- und Büronutzungen bestehen, werden nach der Fertigstellung der Projekte gewinnbringend verkauft

oder vermietet. Da gewerbliche Nutzungen nicht rentabel genug für Investoren sind, werden sie meist nicht mit in die Projekte integriert.

In dem folgenden Zitat weist die Stadtplanerin Lisa Buttenberg vor allem auf die Bedeutung der lokalen Verankerung und der Nutzungsmischung in der nutzergetragenen Entwicklung hin. „Der Ortsbezug und die besondere Auswahl und Mischung der Nutzungen zeichnen sich gegenüber Projekten von externen, professionellen Projektentwicklern und Immobilienbetreibern aus." (Buttenberg et al. 2014: 121)

Nutzergetragene Entwicklung

Die nutzergetragene Stadt- und Projektentwicklung, die der klassischen Immobilienentwicklung gegenübergestellt werden kann (siehe Abb. 82), zeichnet sich dadurch aus, dass die Nutzer selbst zu Projektentwicklern werden und somit ihre eigenen Bedürfnisse umsetzen. Klaus Overmeyer spricht dabei von Raumunternehmern (Overmeyer/Buttenberg/Spars 2014). Es handelt sich dabei um lokale Akteure, die an der Schnittstelle zwischen Zivilgesellschaft und Stadtplanung einzuordnen sind und oft viele Stunden ihrer Freizeit in das Projekt investieren. Im Verlauf eines Projektes verändert sich der Status der Akteure. Sie werden vom Nutzer zum Eigentümer, Entwickler, Verwalter und Betreiber. Die Projekte werden aus einer Innenperspektive und mit einem lokalen Ortsbezug entwickelt. Der Erfolg der Projekte hängt oft von dem Engagement einzelner Beteiligter ab. Zu den Zielen der nutzergetragenen Entwicklung gehört die langfristige Sicherstellung von kostengünstigen Mieten und eine nachhaltige Nutzungsmischung, in der auch das Gewerbe und die Produktion mitberücksichtigt werden.

Vorteile der nutzergetragenen Entwicklung

Die nutzergetragene Entwicklung hat einige Vorteile gegenüber der klassischen Entwicklung. Dazu gehört die Sicherstellung von niedrigeren Mieten und einer vielfältigeren Nutzungsmischung, da die Spekulation mit Immobilien verhindert wird. Außerdem können zivilgesellschaftliche Projekte und kapitalärmere Akteure in den Entwicklungsprozess integriert werden. Es wird Raum geschaffen für eine vielfältige Nutzungsmischung und für neue Wertschöpfungsmodelle. Es ist möglich, eine offenere Planung durchzuführen, die zu Beginn noch nicht den Endzustand festlegt, sondern Entwicklungsspielräume hat und sich an zukünftige Situationen anpassen kann. Die Nutzer selbst stehen bei dieser Art der Projektentwicklung an erster Stelle und können schon von Beginn an den Prozess mit steuern. Zudem profitieren die Stadtbewohner und insbesondere die Bewohner

des Viertels durch eine Verbesserung der Quartiersversorgung und eine damit einhergehende Verbesserung der Lebensqualität. Die existierende soziale Mischung kann ohne die Ausgrenzung einzelner Gruppen erhalten bleiben.

4.5 Beispiele von nutzergetragener Entwicklung

ExRotaprint, Berlin (gemeinnützige GmbH + Erbbaurecht)

Das Projekt ExRotaprint (vgl. 4.5.1) im Berliner Stadtteil Wedding stellt ein gelungenes Beispiel dar, wie bezahlbare Mieten und eine Nutzungsmischung aus Arbeit, Kunst und Sozialem langfristig in der Stadt gesichert werden können (Crone 2016). Das Projekt wurde von den zwei Künstlern, Daniela Brahms und Les Schliesser, initiiert, die beide ihre Ateliers seit 1990 in der ehemaligen Druckmaschinenfabrik hatten (Schliesser 2017). 2005 gründeten sie zuerst einen Verein und zwei Jahre später zusammen mit den Mietern vor Ort eine gemeinnützige GmbH (gGmbH), um den Gebäudekomplex 2007 mit den beiden Stiftungen Edith Mayron und Trias für 640.000 € (Montag Stiftung 2017a) von der Stadt zu erwerben. Die beiden Stiftungen und die gGmbH schlossen einen 99-jährigen Erbbaurechtsvertrag. Dieser legt fest, dass die Gebäude für die Zahlung eines jährlichen Erbbauzinses von 10 % der Mieteinnahmen der gGmbH gehören und der Boden im Besitz der Stiftungen bleibt. Auf diese Weise wurde das Projekt langfristig dem Immobilienmarkt entzogen, da während der 99-jährigen Laufzeit des Erbbaurechtvertrags sowohl das Grundstück als auch die Gebäude nicht verkauft werden können.

Die ExRotaprint gGmbH ist verantwortlich für die Instandhaltung des Baudenkmals und finanziert die Sanierungskosten durch einen 2,3 Millionen Euro Kredit. Diesen erhielt die gGmbH von der Schweizer Pensionskasse CoOpera, die ausschließlich in nachhaltige Projekte investiert. Kredit und Zinsen werden über die nächsten 30 Jahre durch die Mieteinnahmen abgezahlt, die derzeitig 380.000 € jährlich betragen. Die Mieten sind abhängig von dem Gebäudezustand und der Nutzung und liegen mit 3,00 - 5,00 €/qm unter dem Durchschnitt vergleichbarer Gewerbemieten in Berlin. Die Umsetzung und Realisierung dieses Projektes wäre ohne den Einsatz und die Ausdauer von Brahms und Schliesser nicht möglich gewesen. Außerdem wurde das Areal 2007 noch vor dem wirtschaftlichen Auf-

schwung des Berliner Immobilienmarktes gekauft. Bei den derzeitigen Quadratmeterpreisen wäre der Kauf eines solchen Gebietes um ein Vielfaches teurer.



Abb. 87: ExRotaprint (Quelle: eigene Aufnahme)

Handwerkerhof Ottensen, Hamburg (Mietshäuser Syndikat)

Beim Handwerkerhof Ottensen (vgl. 4.5.2) handelt es sich um ein nutzergetragenes Projekt, welches mit dem Ziel entwickelt wurde, günstige Arbeitsräume für Handwerker aus dem Quartier zu schaffen (Montag Stiftung 2017b). Das Gebäude setzt sich aus vier Stockwerken zusammen. Drei Stockwerke werden von Handwerksbetrieben und das Obergeschoss als Büro genutzt. Außerdem gibt es einen Lastenaufzug, verstärkte Geschossdecken und einen außenliegenden Anlieferungsbereich. Die heutigen Nutzer des Gebäudes initiierten das Projekt, weil ihre alten Standorte einem Verdrängungsdruck ausgesetzt waren. 2011 haben sie sich zu einem Verein zusammengeschlossen und mit dem Mietshäuser Syndikat[1] die Trägergesellschaft Handwerkerhof Ottensen GmbH gegründet, um das

[1] Das Mietshäuser Syndikat ist eine nicht-kommerzielle Beteiligungsgesellschaft zum gemeinschaftlichen Erwerb von Häusern. Siehe https://www.syndikat.org/de/

brachliegende Eckgrundstück von der Stadt Hamburg für insgesamt 266.800 € zu erwerben. Mit Hilfe des Mietshäuser Syndikats konnten die Handwerker einen Kredit über 2 Millionen Euro bei der GLS Bank aufnehmen. Große Teile des Eigenkapitalanteils wurden aus Direktkrediten finanziert.



Abb. 88: Handwerkerhof Ottensen (Quelle: eigene Aufnahmen)

Durch den Zusammenschluss mit dem Mietshäuser Syndikat konnte das Projekt dem Immobilienmarkt entzogen werden, weil keiner der beiden Parteien das Recht hat, sich an der Wertsteigerung des Projektes zu bereichern. Der Verein zahlt einen jährlichen Solidarbeitrag an das Mietshäuser Syndikat, der jährlich um 0,5 % der Mieteinnahmen des vergangenen Jahres erhöht wird. Durch die Mieten, die zwischen 8,61 €/qm für die Werkstätten und 13,62 €/qm für die Büroflächen liegen, wird der Kredit über einen Zeitraum von 30 Jahren zurückgezahlt. Die Mieten sind nicht besonders günstig, dafür ist die Lage jedoch sehr gut und es gibt eine langfristige Standortsicherheit. Die Betriebe haben Synergien untereinander entwickelt und teilen sich Werkstätten, den Lastenaufzug, die Toiletten, eine Küche und einen Aufenthaltsraum. Dadurch konnten nicht nur die Gesamtkosten gesenkt werden, sondern sich zudem aus der Gruppe von Handwerkern eine richtige Gemeinschaft entwickeln.

Kolbenschmidt Areal, Hamburg (Gewerbliche Genossenschaft)

Das Kolbenschmidt Areal (vgl. 4.5.3) ist ein 8,4 ha großes, ehemals industriell genutztes Grundstück, auf dem sich seit der Schließung des Autozulieferbetriebs im Jahr 2009 kulturelle, kreative und gewerbliche Zwischennutzungen in den großflächigen, ehemaligen Produktionshallen befinden. Der Plan des Grundstücksbesitzers Rheinmetall, bis zu 450 Wohnungen auf dem Grundstück zu entwickeln, stieß auf großen Widerstand von Seiten der gewerblichen Zwischennutzer. Diese fühlten sich in ihrer Existenz bedroht, da sie meist schon von anderen Standorten vertrieben worden waren. Sie formten den Verein Kolbenhof e.V. und gründeten daraufhin die Genossenschaft Kolbenhof e.G..

Ziel der Genossenschaft war es, Arbeitsräume für Kleingewerbe und Handwerksbetriebe aus dem Quartier langfristig für günstige Mieten bereitzustellen. Der Bezirk Altona hat dem Investor nun durch städtebauliche Verträge auferlegt, eine Halle im Nordwesten des Gebietes zu einem subventionierten Preis an die gewerbliche Genossenschaft zu verkaufen. Der neue Bebauungsplan sieht vor, dass dort ohne Einschränkungen gewerbliche Nutzungen sowie störendes Gewerbe weiterhin zulässig sind (vgl. Bebauungsplan Ottensen-66). Im Gegenzug werden die restlichen Flächen zu Wohnbauflächen umgewidmet. Das Projekt stellt durch sein direktes Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe eine planerische und juristische Herausforderung dar, besonders bezüglich der Emissionen des Lieferverkehrs. Der Bau der Wohnungen ist daran gekoppelt, dass die Gewerbetreibenden



Abb. 89: Halle 7 Kolbenschmidt-Areal (Quelle: Belinda Sauer)

in die Halle 7 umziehen. Die Halle wird momentan (2017) von Rheinmetall saniert und der Boden dekontaminiert.

Camley Street, London (Community Land Trust)

Das gewerblich geprägte Gebiet entlang der Camley Street (vgl. 4.5.4), welches im dritten Kapitel bereits als Vertiefungsgebiet des Fallbeispiels King's Cross vorgestellt wurde, wird nun im Kontext der nutzergetragenen Entwicklung untersucht. Das Gebiet gehört dem Bezirk Camden und ist bereits in den lokalen Entwicklungsplänen als Opportunity Area ausgezeichnet. Da sich das Gebiet seit der Transformation des ehemaligen Güterbahnhofs King's Cross nun in bester Lage befindet, würden auf dem Gebiet bei Verkauf an einen Investor profitable Eigentums- oder Studentenwohnungen entstehen.

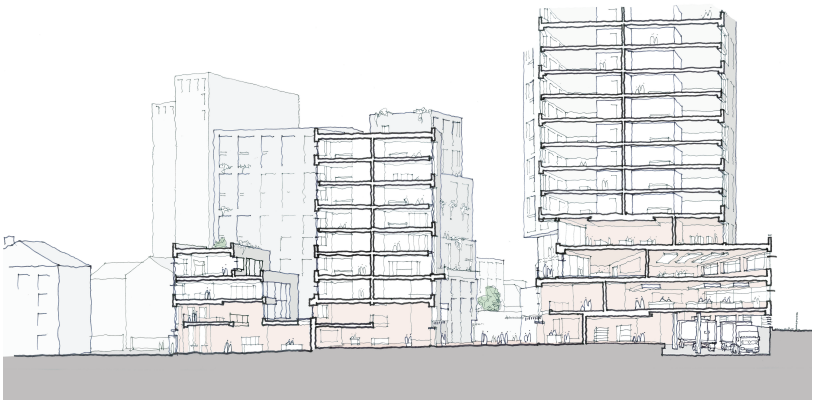


Abb. 90:
Entwurfsskizze
Camley Street
(Quelle: Karakusevic
Carson Architects)

Die bestehenden Betriebe haben sich 2013 zu einem Neighbourhood Forum zusammengeschlossen, um die Entscheidungen über das Gebiet mit beeinflussen zu können. 2015 wurde ihr Neighbourhood Plan offiziell von der Bezirksverwaltung als bindendes Dokument für die Stadtplanung anerkannt. Die Betriebe und Bewohner des angrenzenden Elm Village haben einen Community Land Trust gegründet. Nun wollen sie das Grundstück selbst vom Bezirk erwerben, um ein verdichtetes und nutzungsgemischtes Quartier zu entwickeln. Dabei stellen die Betriebe und Bewohner in Form des Trusts den Projektentwickler dar. Gewinnabsichten bestehen keine, jedoch sollen niedrige Mieten (ein Drittel der durch-

schnittlichen Miete in Camden), bezahlbare Wohnungen und das bestehende Gewerbe, somit auch die 500 existierenden Arbeitsplätze, langfristig sicherstellen.

Der Community Land Trust setzt sich bereits aus einem sehr professionellen Planungsteam von Architekten, Ingenieuren, Projektmanagern, Finanzexperten und Juristen zusammen. Das Ziel besteht darin, die Projektkosten von über 300 Millionen Pfund über den ungewöhnlich langen Zeitraum von 200 Jahren durch die Mieteinnahmen zurückzuzahlen. Für den Erwerb des Grundstücks und das Startkapital für den Bau des Projektes soll ein Kredit bei einer Pensionskasse aufgenommen werden, dessen Zurückzahlung erst nach Fertigstellung des Projektes beginnt. Das Projektziel ist die Entwicklung eines nutzungsgemischten Quartiers, das besonders die gewerblichen und industriellen Nutzungen integriert. Außerdem soll durch den Erwerb des wertvollen Grundstücks durch den gemeinnützigen Community Land Trust sichergestellt werden, dass sich langfristig keiner an dem Grundstück und den Gebäuden bereichern kann. Die politische Ausrichtung des 2011 implementierten Localism Act[2] und des 2016 gewählten Bürgermeisters weisen darauf hin, dass nutzergetragene Projekte für die Stadt an Bedeutung gewonnen haben. Der Camley Street Community Land Trust könnte ein Vorzeigebeispiel für London sein.

[2] Der 2011 eingeführte Localism Act ermöglicht die Bildung von sogenannten Nachbarschaftsforen, die planungsrelevante Nachbarschaftspläne entwickeln können.

Abb. 91:
Kantine ExRotaprint
(Quelle: eigene
Aufnahme)

Beispiel 01

ExRotaprint, Berlin



4.5.1 ExRotaprint, Berlin

	Ort:	Berlin - Wedding, Gottschedstr.4, 13357 Berlin
	Kontakt:	Les Schliesser
	Webstige:	www.exrotaprint.de
	Initiatoren:	Daniela Brahm und Les Schliesser (Künstler)
	Organisationsform:	gemeinnützige GmbH durch Mieter vor Ort
	Fläche:	Grundstück 8400 m²
		Vermietbare Fläche 10.000 m²
Akteure	Projektentwickler:	ExRotaprint gGmbH
	Grundstücksbesitzer:	Stiftung trias und Edith Mayron
	Mieterverein:	RotaClub e.V.
	Geldgeber:	Schweizer Pensionskasse CoOpera
	Architekten:	Oliver Clemens und Berhard Hummel
Entwicklung	Ehemalige Nutzung:	Druckmaschinenfabrik Rotaprint
	Laufzeit:	1990 - 2002 Vermietung durch den Bezirk
		2002 - 2007 Vermietung durch Liegenschaften Fonds
	Raumverfügbarkeit:	99-jähriger Erbaurechtvertrag zur Sicherung der Projektziele (seit 2007)
Nutzer	(je 1/3 für soziale, kreative und produzierende Nutzungen, insgesamt 100 Mieter)	
	Soziales:	Schwänzerschule, Sprachschule, berufliche Orientierung, Formularhilfe
	Gewerbe:	Tischlerei, Neoprenwerkstatt, Gebäudereinigung, Bauunternehmen
	Kreatives:	Künstler, Musiker, Fotographie, Design, Siebdruck

Finanzierung	Kosten:	Grundstückspreis 680.000 Euro (von den Stiftungen gezahlt) Zahlung des Erbbaurechtzins (10 % der jährlichen Mieteinnahmen 38.000 €) Sanierungskosten ca. 4,2 Mio Euro (Fördermittel 680.000 €)
	Mietpreise:	zurzeit 3,00 Euro - 5,00 Euro/m² Nettokaltmiete
	Finanzierung:	durch Mieteinnahmen und Kredit über 2,3 Mio Euro bei dem Schweizer Pensionsfond CoOpera (mit einer Laufzeit von 30 Jahren und 4 % Zinsen) Rückzahlung durch die Mieteinnahmen (jährlich ca. 380.000€)

Projektziele

- Verhinderung des Weiterverkaufs und der Bodenspekulation
- Vermeidung von privaten Gewinnen aus dem Projekt und Partikularinteressen
- Erhalt und Entwicklung einer Nutzungsmischung durch das Vermietungskonzept: „Arbeit, Kunst, Soziales“
- Erhalt des Baudenkmals durch Investition des Mietüberschusses in die Sanierung des Gebäudes

Organisations- und Finanzierungsmodell Ex Rotaprint

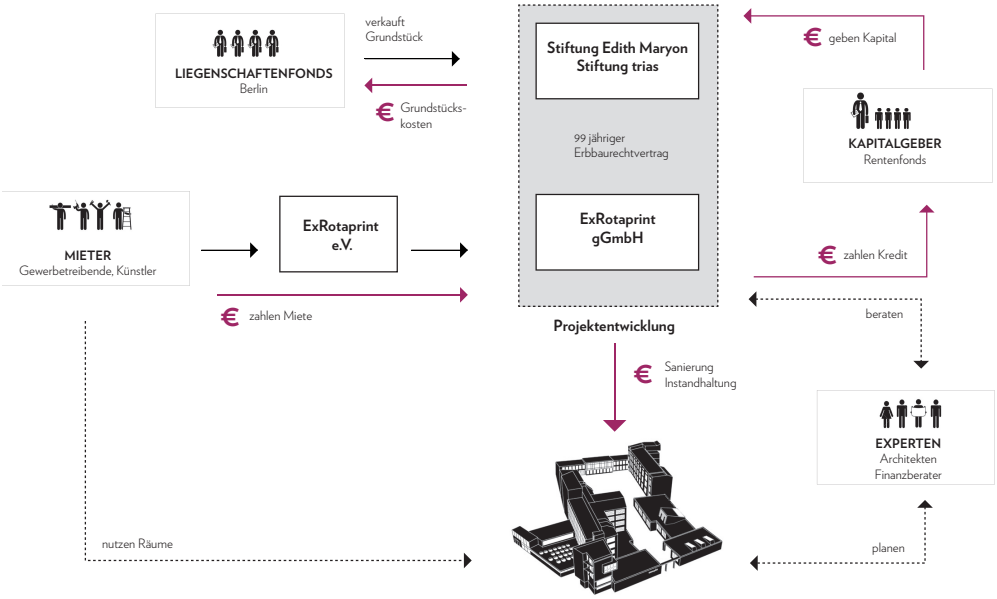


Abb. 92: Organisations- und Finanzierungsmodell, ExRotaprint (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 93: ExRotaprint Außenansicht (Quelle: eigene Aufnahme)


ENDLICH

IM GESPRÄCH...

Mit dem ExRotaprint Projekt ist ein ganz besonderer Ort im Wedding entstanden. Wie ist es gelungen, den Kiez mit in das Projekt einzubeziehen?

Uns war von Anfang an klar, dass wir einen Ort schaffen wollten, der sich öffnet zu seiner Umgebung. Wir wollten keine reine Künstlerkolonie, denn die hätte zur Gentrifizierung der Umgebung beigetragen. Durch den Drittelmix ist nun ein Ort entstanden, an dem sich ganz unterschiedliche Menschen treffen, arbeiten oder zusammen lernen. Durch die diversen Nutzungen, die voneinander profitieren, entstehen Synergien. Besonders die Kantine ist ein Ort, wo die unterschiedlichen Nutzer des Areals, aber auch die Bewohner der Umgebung aufeinandertreffen.

Wie werden die Mieter ausgewählt?

Erstens müssen sie in den Nutzungsmix passen und zweitens müssen sie auf kostengünstige Mieten angewiesen sein, denn diese Betriebe möchten wir besonders unterstützen. Durch die niedrigen Mieten von 3,00 – 5,00 € netto kalt ermöglichen wir es unterschiedlichsten Betrieben, sich im ExRotaprint einzumieten. Im Moment sind wir mit fast 100 Betrieben voll ausgelastet. Es handelt sich um einen betriebsamen Ort. Die Künstler haben ihre Ateliers und Arbeitsräume in den Gebäuden, aber sie werden nicht zur Schau gestellt. Deswegen sollte auch keine Kunstgalerie mit in das Projekt integriert werden.

Wie genau funktioniert die Finanzierung des Projektes?

Wir als Projektentwickler handeln auch nach marktwirtschaftlichen Prinzipien, jedoch machen wir dabei keinen Profit. „The profit is in the use and not in the ownership." Wir als ExRotaprint gGmbH sind für den Erhalt des denkmalgeschützten Gebäudeensembles verantwortlich. Dafür haben wir einen Kredit über 2,3 Millionen Euro bei einer Schweizer Pensionskasse CoOpera mit einer Laufzeit über 30 Jahre und 4 % Zinsen erhalten. Mit dem Geld können wir die Sanierungsarbeiten, die 2019 abgeschlossen sein sollen, finanzieren. Zurückgezahlt wird der Kredit über die Mieteinnahmen, die im Moment jährlich bei ungefähr 380.000 Euro liegen.

Warum seid ihr eine Verbindung mit den Stiftungen eingegangen?
Zu dem damaligen Preis von 680.000 Euro (unter dem Verkehrswert) hätten wir das Gebäude auch selbst kaufen können. Jedoch hätten wir es nicht gegen eine Immobilienspekulation absichern können, deswegen sind wir das Konstrukt mit den Stiftungen trias und Edith Mayron eingegangen. Die Stiftungen haben das Grundstück samt Gebäude gekauft. Durch einen Erbpachtvertrag haben sie uns das Gebäude zur Verfügung gestellt, d. h. wir sind nun die Besitzer des Gebäudes und müssen einen jährlichen Erbpachtzins von 10 % der Mieteinnahmen (ca. 38.000 Euro) an die Stiftungen zahlen. Bedingt durch die langfristige Trennung von Grund und Boden kann eine Bereicherung einzelner Personen an dem Projekt völlig ausgeschlossenen werden. Der Wert des Projektes liegt heute bei ungefähr 12 Millionen Euro. Hätten wir diesen Pakt nicht abgeschlossen, gäbe es das Projekt in dieser Form heute nicht mehr.

Wieviel Zeit bleibt Ihnen noch im täglichen Alltag für die Kunst?
Das Projekt ist meine Kunst. Ich war noch nie ein „Atelierkünstler", deswegen bin ich sehr zufrieden über die Arbeit, die sich aus dem Projekt ergeben hat. Mit der Instandhaltung, Vermietung und dem Umbau ist immer etwas zu tun.

Wie müsste man ein Projekt heute bei einem starken Immobilienmarkt angehen?
Viel Spielraum für vergleichbare Projekte gibt es nicht mehr. Dadurch, dass die Bodenpreise so immens gestiegen sind, wird es immer schwieriger, an Grundstücke zu kommen. Die Preise sind so hoch, dass es sich auch für die Stiftungen schon fast nicht mehr lohnt. Die Städte, besonders Berlin, haben ihre Grundstücke bereits fast alle veräußert und können somit keine besonders starke Rolle einnehmen. Eigentlich müsste man selbst das Grundstück kaufen und dann einen Teil mit teureren Eigentumswohnungen bebauen, die dann den Rest des Projektes, welches dem Immobilienmarkt entzogen würde, in Form von Initialkapital finanzieren. Es müsste also eine Zweiteilung stattfinden.

Les Schliesser
Künstler und Geschäftsführer der ExRotaprint gGmbH
Auszüge aus dem Gespräch vom 08.03.2017

Abb. 94:
Instrumentenbauer
im Handwerkerhof
Ottensen (Quelle:
eigene Aufnahme)

Beispiel 02

Handwerkerhof Ottensen, Hamburg



4.5.2 Handwerkerhof Ottensen, Hamburg

	Ort:	Hamburg-Ottensen, Bahrenfelder Straße 321, 22765 Hamburg
	Kontakt:	Hans von Bülow
	Website:	www.handwerkerhof-ottensen.de
	Initiatoren:	Gewerbetreibende
	Organisationsform:	Trägergesellschaft die Handwerkerhof Ottensen GmbH (bestehend aus den zwei Gesellschaftern: Verein Handwerkerhof Ottensen e.V. und dem Miet shäuser Syndikat MHS)
	Fläche:	Grundstücksfläche 1080 m² Nutzfläche 1410 m²
Akteure	Eigentümer:	Handwerkerhof Ottensen GmbH (51 % Verein/ 49 % MietshäuserSyndikat)
	Mieter:	Handwerkerhof Ottensen e.V. (Verwaltung und Tagesbetrieb)
	Mietshäuser Syndikat:	Wächterfunktion mit Vetorecht bei Verkauf, Zukauf, Erbpachtverträgen
	Geldgeber:	GLS Bank/Direktkredite
	Architekten:	Neustadtarchitekten
Entwicklung	Ehemalige Nutzung:	brachliegendes städtisches Grundstück
	Laufzeit:	Projektgründung 2011, Kauf nach „Anhandgabe“ 2013, Fertigstellung 2015
	Raumverfügbarkeit:	langfristig

Nutzer		(insgesamt 16 Betriebe)
	Handwerksbetriebe:	1000 m² für Zimmerei, Tischlerei, Instrumentenbau, Polsterei, Sanitärinstallation, Glaserei, Reparaturservice für Haushaltsgeräte
	Büronutzer:	400 m² für Architekturbüro, Anwaltskanzelei, Coaching, Projektentwicklung)
Finanzierung	Kosten:	Grundstückspreis: 266.800 € (210 € pro m²) Baukosten: 2,6 Mio. Euro (KG 300 +400)
	Mietpreise:	8,60€ Gewerbemieten, 13,60€ Büromieten
	Finanzierung:	2,2 Mio Bankkredit von der GLS Bank/Eigenkapital aus Direktkrediten und Bürgschaftsgemeinschaft Hamburg
Projektziele	• Stabile und kalkulierbare Mieten, Nutzerbeteiligung in der Planung, Eigenverantwortung und Vernetzung der einzelnen Betriebe • In Anlehnung an das Genossenschaftsprinzip gibt es keine Gewinnerzielungsabsichten, jedoch werden Rücklagen gebildet für Sanierung und Mietausfall • Keine Spekulation, kein Weiterverkauf	

Organisations- und Finanzierungsmodell – Handwerkerhof Ottensen

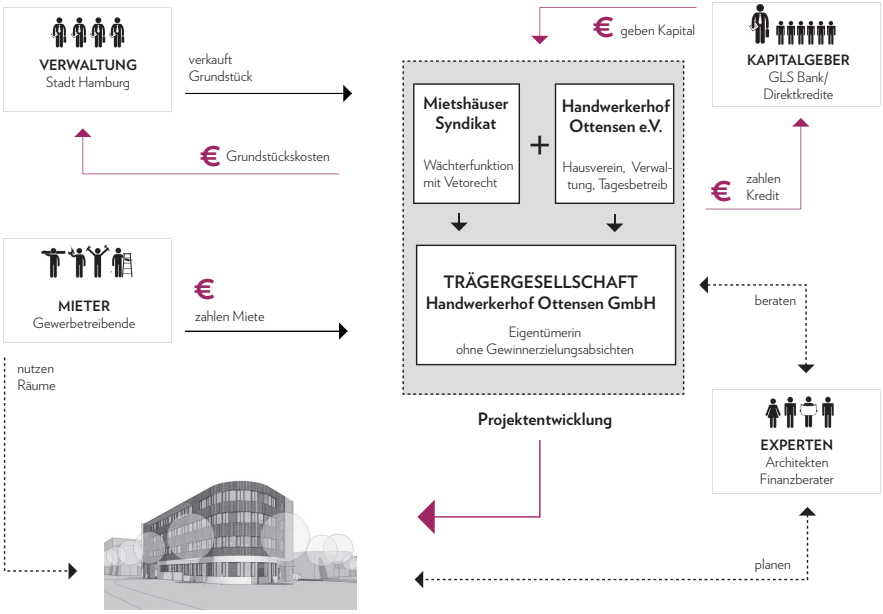


Abb. 95: Organisations- und Finanzierungsmodell, Handwerkerhof Ottensen (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 96: Handwerkerhof Ottensen Außenansicht (Quelle: eigene Aufnahme)


30
ZONE
Wohngebiet
GLASEREI
Gaußstraße
THALIA Gaußstraße
Bahrenfelder Straße

IM GESPRÄCH...

Wie sind Sie an das Grundstück gekommen?
Das Grundstück, auf dem sich ein Kfz-Handel befand, lag mehr oder weniger 30 Jahre brach. Die Stadt hat unsere Initiative aus mehreren Handwerksunternehmen mit unterstützt und das Grundstück nicht den Investoren, sondern uns Betrieben zu einem fairen Preis von 210 €/qm (insgesamt 266.800 €) überlassen. Investoren hätten locker das Doppelte gezahlt.

Wie ist die Idee des „Gestapelten Gewerbes" zustande gekommen?
Der Bebauungsplan aus dem Jahr 1952 hat eine Randbebauung und Mindestgeschossflächenzahl vorgesehen, so dass wir „stapeln" mussten. Aber aufgrund des Lastenaufzugs, des Krans und der außenliegenden Laubengänge stellt dies nun kein Problem dar, außer dass die Baukosten etwas höher geworden sind.

Könnten Sie Ihr Finanzierungsmodell kurz erläutern?
Um das Grundstück zu kaufen und die Baukosten von insgesamt 2,6 Millionen Euro für das Gebäude zu finanzieren, mussten wir einen Kredit, mit 3,5 % Zinsen anstatt 1 % aufgrund fehlender Gewinnabsichten, aufnehmen. Für den Eigenkapitalanteil konnten wir Direktkredite aus unserem sozialen Umfeld über 800.000 € sammeln, die bei der GLS Bank als Eigenkapital angerechnet werden. Da dieser Betrag jedoch nicht ausreichte, musste die Bürggemeinschaft Hamburg mit einschreiten. Durch die Mieteinnahmen, die im Moment 8,60 € für das Gewerbe und 13,60 € für Büroräume betragen, zahlen wir den Kredit über eine Laufzeit von ca. 30 Jahren zurück. Die Mieten sind für einige Betriebe sehr sportlich. Wir hatten niedriger angefangen, aber die Baukosten für gestapeltes Gewerbe waren relativ hoch. Nachdem der Kredit abgezahlt ist, bleiben die Mieten stabil (Fixmieten) und es werden Sanierungsrücklagen gebildet.

Erläutern Sie bitte kurz die Rolle des Mietshäuser Syndikats.
Das Mietshäuser Syndikat ist zu 49 % Teil der GmbH, unser Hausverein stellt die anderen 51 % dar. Wir haben uns mit dem Mietshäuser Syndikat zusammengeschlossen, um sicherzustellen, dass auch langfristig sich niemand mit dem Projekt bereichern kann. Außerdem kann so sichergestellt werden, dass nach Ablauf der Nutzungsbindung nach 10 Jahren der Nutzungsmix aus Handwerksbetrieben gesichert ist, denn dann könnten von Seiten der Stadt andere Nutzungen, wie

Atelierwohnungen, zugelassen werden. Das Mietshäuser Syndikat hat eine Wächterfunktion, deswegen müssen wir 0,10 €/qm Solidarbeitrag bezahlen. Dadurch konnten wir unser Projektziel von einer langfristigen Standortsicherheit und festgesetzten Miete realisieren. Wir als Verein haben unsere eigenen Statuten und sind unabhängig vom Mietshäuser Syndikat verantwortlich für die Verwaltung und den Tagesbetrieb.

Gibt es Synergien zwischen den Unternehmen?
In dem Gebäude gibt es insgesamt 16 unterschiedliche Unternehmen, welche sich nicht nur das Gebäude teilen, sondern auch einen Gemeinschaftsraum mit Küche und die Waschanlagen. So konnte der Sozialraumbedarf zusammengefasst werden. Der Gemeinschaftraum mit Tischfußball wird von allen Betrieben stark genutzt, jeden Tag kocht jemand anderes für die Gemeinschaft. Die Tatsache, dass man sich kennt, hat auch Vorteile für wirtschaftliche Synergien. Alle 14 Tage gibt es regelmäßige Treffen des Vereins.

Worin liegen die Hürden für vergleichbare Projekte?
Verfügbarkeit von Boden sowie zinsgünstige und langfristige Kredite.

Hans von Bülow
Tischler und Initiator des Handwerkerhofs Ottensen
Auszug aus dem Gespräch vom 18.05.2016

Abb. 97:
Visualisierung
Kolbenschmidt
Areal (Quelle: coido
architects)

Beispiel 03

Kolbenschmidt Areal, Hamburg



4.5.3 Kolbenschmidt Areal, Hamburg

	Ort:	Hamburg - Ottensen, Friedensallee 128, 22763 Hamburg
	Kontakt:	Tobias Trapp
	Website:	www.kolbenhof.org
	Initiatoren:	Gewerbettreibende (Tobias Trapp)
	Organisationsform:	Kolbenhof e.V. Gründung 2012/ Kolbenhof e.G. Gründung 2015
	Fläche:	Grundstück ca. 3,6 ha 41.700 m² Wohnfläche/18.500 m² Gewerbefläche
Akteure	Eigentümer:	Rheinmetall Immobilien GmbH und Kolbenhof e.G.
	Architekt:	Coido, Hamburg
	Projektentwickler (Halle 7):	Kolbenhof e.G.
	Gewerbliche Mieter:	Kolbenhof e.V.
Entwicklung	Ehemalige Nutzung:	bis 2009 Fabrik für PKW- und Kolbenbolzen, seit 2010 Zwischennutzungen
	Laufzeit:	2013 Auslobung zweistufiger städtebaulicher Wettbewerb vom Bezirk und Rheinmetall/Dialog-werkstatt Friedensallee/2016 Aufstellung eines Bebauungsplan/städtebaulicher Vertrag/Einzug Betriebe 2017/geplante Fertigstellung des Gesamtprojekts 2019
	Raumverfügbarkeit:	langfristige Bereitstellung der Halle 7 420 Wohneinheiten (140 Sozialwohnungen)/ Gewerbeflächen für 26 Betriebe (Halle 7)

Nutzer	Tischlerei, Kaffeerösterei, Filmausstatter, Sportwagenservice, Motorradwerkstatt, Fotoatelier, Spezialist für französische Oldtimer, Tonstudio, Plattenlabel, Getränkehandel, alternativer Reiseveranstalter mit Busbetrieb, Motorradhandel, Schiffs- und Industrietechnik, City Climbers, Co-working spaces	
Finanzierung	Kosten:	Kaufpreis Halle 7: 6,6 Mio Euro Sanierung Halle 7: 12 Mio Euro (gezahlt durch Investor) Gesamtprojekt: 150 Mio Euro
	Mietpreise:	Festgesetzte Mieten 3,5 Euro für Lager/5,0 Euro für Produktion/7,0 Euro für Büro netto kalt
	Finanzierung:	Kredit/Genossenschaftsanteile zum Kauf und Herrichtung der Halle 7
Projektziele	• Langfristige Bereitstellung von Arbeitsräumen für Kleingewerbe und Handwerk im Quartier • Sicherstellung von günstigen Mieten • Entkopplung der gewerblich genutzten Flächen vom Immobilienmarkt • Gewerbe und Wohnen innerhalb eines Quartieres	

Organisations- und Finanzierungsmodell Kolbenschmidt Areal

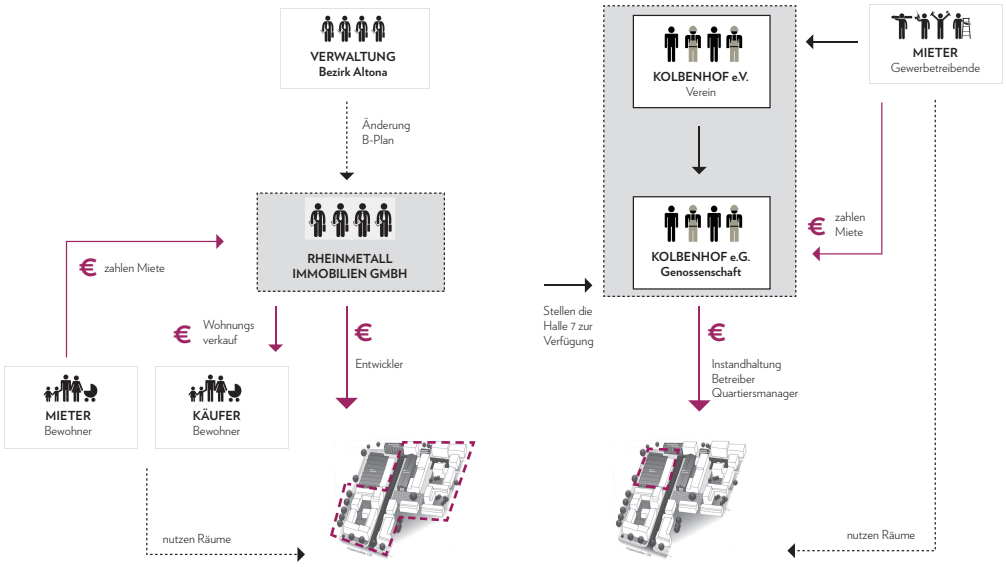


Abb. 98: Organisations- und Finanzierungsmodell, Kolbenschmidt-Areal (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 99:
Tobias Trapp
MS Altona (Quelle:
eigene Aufnahme)


HH
PH 87
MONTAGE-LIFT

IM GESPRÄCH...

Wie gestaltet sich das Verhältnis zwischen den ansässigen Betrieben und dem Investor der Rheinmetall Immobilien GmbH?
Da die Politik fraktionsübergreifend beschlossen hat, dass die ansässigen Gewerbetreibenden am Standort bleiben können, musste sich der Investor darauf einlassen, eine der ehemaligen Industriehallen an die Gewerbetreibende zu einem subventionierten Preis zu übergeben. Dies wird vor der Fertigstellung des B-Plans Ottensen-66 in Form eines städtebaulichen Vertrags oder Kaufvertrags festgehalten. Es handelt sich um einen relativ komplexen und aufwendigen B-Plan, da das direkte Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe juristisch abgesichert werden muss.

Wie sieht das Konzept ihrer Genossenschaft aus?
Die Genossenschaft Kolbenhof e.G. ist aus dem Verein Kolbenhof e.V. entstanden mit dem Ziel, das bereit zu stellen, was der Markt nicht mehr kann: Flächen im Stadtteil für Kleingewerbe und Handwerk langfristig und zu einem kleinen Preis zur Verfügung zu stellen. Wir entkoppeln ein Stück Gelände in Hamburg Ottensen vom Immobilienmarkt. Hier an der Friedensallee fangen wir an, aber die Bedarfslisten sind lang, sodass ähnliche Projekte folgen sollen. Als nutzender Genosse muss man 6 Anteile à 500 € kaufen. Als Fördergenosse kann man einen Anteil à 500 € kaufen, mit einer Verzinsung von 2 - 3,75 %. Bis jetzt sind dadurch schon 80.000 € zusammengekommen.

Könnten Sie mir kurz das Finanzierungsmodell erläutern?
Die Halle 7 wird erst von der Rheinmetall Immobilen GmbH für ca. 12 Millionen Euro komplett hergestellt mit allem Drum und Dran, bevor wir als Genossenschaft die Halle inklusiv Grund und Boden für einen politischen Preis von 6,6 Millionen Euro (exkl. Mehrwertsteuer) kaufen. Der Betrag soll über einen Zeitraum von 15 Jahren an die Rheinmetall gezahlt werden. Der Verkauf steht unter der Bedingung einer Andienung, das heißt, dass der Investor das Gebäude zurückkaufen muss, sollten die Gewerbebetriebe es veräußern müssen. Diese Andienung stellt sicher, dass wir überhaupt einen Kredit bekommen, denn somit wäre die Rheinmetall eine Absicherung und ein Bürge für die Bank im Falle eines wirtschaftlichen Niedergangs. Der Geldgeber steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest. Im Gespräch ist die Deutsche Umweltbank. Als Eigenkapital dienen die Genossenschaftsanteile und zur Rückzahlung des Kredites die Mieteinnahmen.

Wie entwickelt sich das Verhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe im Moment in Ottensen?

Zur Stadt gehören Leben und Arbeiten, die Stadt darf nicht zu einer Schlafstadt für Millionäre werden. In der Politik liegt die Priorität auf dem Wohnungsbau, aber es wird immer klarer, dass das Gewerbe notwendig ist. Nur durch die Erstellung eines B-Plans kann die Stadt die Mischung sicherstellen. Oft jedoch dauert die Erstellung sehr lange, sodass es währenddessen politische Wechsel gibt.

Wie sehen ihre nächsten Schritte aus?

Im Moment wird der Boden dekontaminiert und die Halle saniert. Die Gewerbetreibenden müssen in die Halle 7 umziehen, damit mit dem Wohnungsbau begonnen werden kann. Dann werden wir die Halle nutzergerecht anpassen. Die Nutzer stehen zum Großteil fest. Sie sind alle Mitglieder des Vereins und der Genossenschaft. Neue Mieter müssten auch Teil der Genossenschaft werden. Die Genossenschaft nimmt nur prekäre Betriebe auf, die sich in einer misslichen, schwierigen und bedenklichen Situation befinden. Zu den Aufnahmekriterien gehört außerdem, dass die Betriebe im Stadtteil ansässig sein müssen, gebunden an Mietpreise sind und dass ihr Gewerbe emittiert und nirgendwo anders unterkommt.

Tobias Trapp

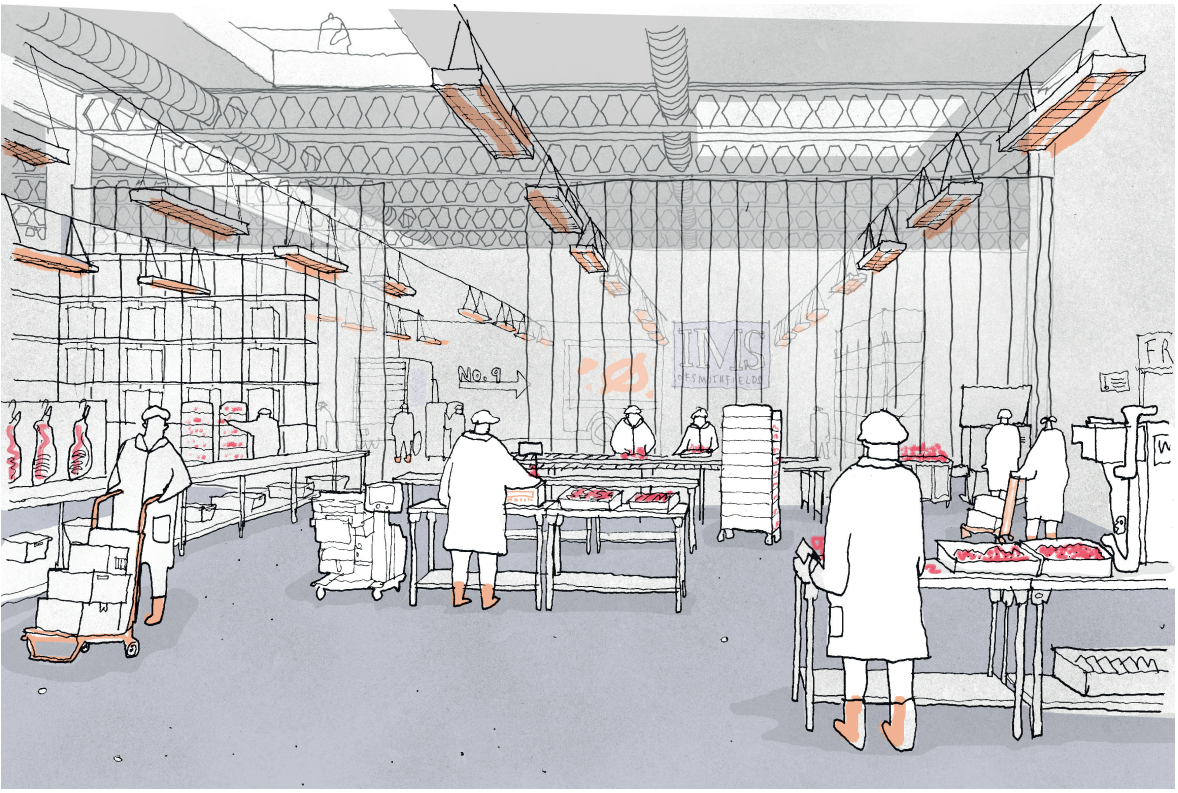
Zweiradmechaniker und Gründer des Kolbenhof e.V.

Auszug aus dem Gespräch vom 18.05.2016

Abb. 100:
Skizze Camley
Street CLT (Quelle:
Karakusevic Carson
Architects)

Beispiel 04

Camley Street CLT, London



4.5.4 Camley Street CLT, London

	Ort:	LB of Camden, Camley Street, London N1C 4PD
	Kontakt:	Christian Spencer-Davies
	Website:	http://cssz.london
	Initiatoren:	Camley Street Neighbourhood Forum
	Organisationsform:	Community Land Trust (CLT)- Camley Street Sustainability Zone Ltd
	Fläche:	Grundstück ca. 2 ha ca. 50 Betriebe mit ca. 1000 Arbeitsplätzen/ 750 Wohnungen für 2000 Bewohner
Akteure	Grundstückseigentümer:	Local Borough of Camden
	Projektentwickler:	Camley Street Sustainability Zone Limited
	Architekten:	Karakusevic Carson Architects, London
	Projektmanagement:	CBRE
	Planning Consultant:	Tibbalds Planning and Urban Design Ltd.
	Rechtsberatung/ Finanzierung:	Minverva Smart Cities Ltd.
Entwicklung	Ehemalige Nutzung:	Güterbahnhofsareal bis in die 1960er Jahre, seit den 1980er Jahren gewerbliche Fläche
	Laufzeit:	1980 - heute Vermietung durch den Bezirk/ Gründung Neighbourhood Forum 2014/Gründung Camley Street Sustainability Zone Ltd 2015
	Raumverfügbarkeit:	die Höhe der Mieten und die Nutzungsmischung werden langfristig festgelegt, Sicherheit für die Betriebe

Nutzer	Produzierendes Gewerbe (ca. 50 Betriebe) und Kostengünstiges Wohnen (ca. 750 Wohnungen)	
	Gewerbebetriebe:	Industriewäscherei, Fleisch und Fischverarbeitung, Modellbauer, Lebensmittelproduktion, Künstler, Musikproduktion
Finanzierung	Kosten:	Grundstückspreis ca. 60 Mio. Pfund Projektentwicklung ca. 350 Mio. Pfund (Gewinn über 200 Jahre 700 Mio. Pfund)
	Mietpreise:	1/3 der durchschnittlichen Miete in Camden/ die gewerblichen Mieten sollen auf dem jetzigen Stand bleiben (ca. 10€/m²)
	Finanzierung:	Langfristige Finanzierung über einen Kredit bei einem insitutuionellen Geldgeber über einen Zeitraum von 200 Jahren, Rückzahlung des Kredits über die Mieteinnahmen
Projektziele	• nutzerbasierte statt profitorientierte Entwicklung • langfristige Bereitstellung von kostengünstigem Wohn- und Arbeitsraum • Schutz der gewerblichen Betriebe/zusätzliche gewerbliche Fläche • langfristiges Gemeinschaftseigentum der wertvollen Fläche • Rückführung des Gewinns an die Gemeinschaft	

Organisations- und Finanzierungsmodell Camley Street Clt

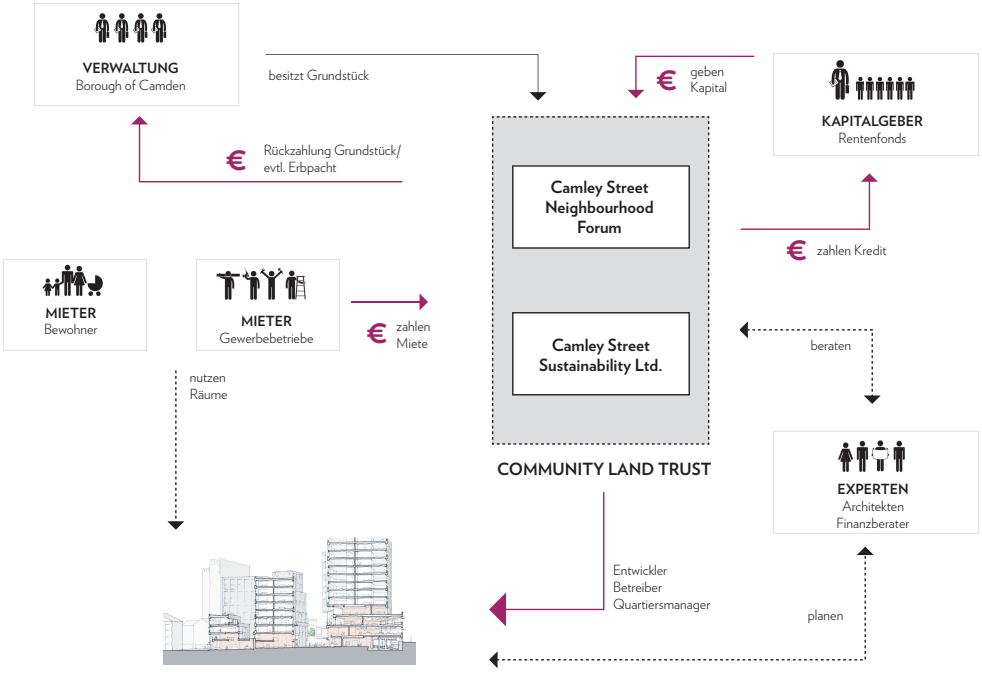


Abb. 101: Organisations- und Finanzierungsmodell, Camley Street CLT (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 102:
A Models Modell-
bauunternehmen
(Quelle: eigene
Aufnahme)



IM GESPRÄCH...

Wie hat sich Ihre Initiative gegründet?
Nachdem wir erfahren haben, dass der London Borough of Camden unser Gelände gewinnbringend verkaufen will, haben wir in einem ersten Schritt 2014 ein Neighbourhood Forum gegründet. Dafür haben sich die Bewohner des angrenzenden Elm Village und die ansässigen Gewerbebetriebe zusammengeschlossen. Aus diesem Zusammenschluss kam die Idee des Community Land Trusts (CLT) zustande.

Erzählen Sie mehr über den geplanten Community Land Trust...
Um uns gegen die Verdrängung zu engagieren, haben wir uns zu einem CLT zusammengeschlossen. Das bedeutet, dass wir als Gemeinschaft die Besitzer des Grundstücks werden und das Projekt selbst entwickeln wollen. Dadurch können wir nicht nur langfristig die Nutzungsmischung, sondern auch die Höhe der Mieten festlegen. Das Projekt wird dem Immobilienmarkt entzogen, und der Gewinn soll in die Gemeinschaft investiert werden. Der CLT wird bereits jetzt von einem sehr professionellen Team von Architekten, Planern, Ingenieuren, Juristen, Kostenplanern und Projektentwicklern unterstützt. Unter ihnen ist Roger Madelin, der zuvor Vorstandsmitglied des King's Cross Entwicklers Argent war. Viele der Kontakte sind auf der jährlichen Radtour zur MIPIM, der größten Immobilienmesse in Cannes, entstanden.

Was genau möchten Sie entwickeln?
Wir haben vor, ein dichtes, mischgenutztes Quartier zu entwickeln. Es soll eine verdoppelte gewerbliche Fläche mit ca. 1000 Arbeitsplätzen entstehen, und zusätzlich werden 750 kostengünstige Wohnungen für 2000 Menschen geschaffen. Die Mieten sollen langfristig auf ein Drittel der aktuellen Durchschnittsmieten in der Gegend begrenzt und bis auf Inflationsraten über den Projektzeitraum von 200 Jahre nicht erhöht werden. Der Betrieb der Unternehmen soll während der 10-jährigen Bauphase weitergehen. Die Unternehmen werden dann nach und nach ihren Standort wechseln und ihre verbesserten Arbeitsräume beziehen.

Wie sieht das Finanzierungsmodell aus?
Die Gesamtkosten für das Projekt liegen bei 300 Millionen Pfund. Über einen Zeitraum von 200 Jahren werden jedoch 750 Millionen Pfund eingenommen werden. Für den Kredit kommen institutionelle Geldgeber in Frage, wie Pensions-

kassen, die ihr Geld nicht nur über einen kurzen Zeitraum von 30 Jahren, sondern langfristig anlegen. Wir würden dann erst nach 30 Jahren anfangen, den Kredit mit 10 % Zinsen und über einen Zeitraum von 170 Jahren zurückzuzahlen. Wir würden das Grundstück, mit Absicherung der Pensionskasse, kaufen. Der Wert des Grundstücks im heutigen Zustand würde 39 Millionen Pfund betragen. Der CLT würde jedoch über einen Zeitraum von 30 Jahren 59 Millionen Pfund für das Grundstück bezahlen. Das Geld könnte der Bezirk für seine Community Investment Programme benutzen. Die Baukosten sind ca. 30 % höher als bei normalen Projekten, da die Gebäude robuster sein müssen, um 200 Jahre standzuhalten. Für einen Investor würde sich diese Rechnung nicht lohnen.

Noch haben Sie das Grundstück nicht bekommen.
Was könnte der Bezirk gegen ihre Pläne haben?
Die Sorge des Bezirks ist es, dass wir nicht genügend Erfahrung haben, da es das erste Projekt dieser Art ist. Deswegen würden sie lieber zu dem bekannten Entwickler-Projekt tendieren und ein weiteres exklusives, „mischgenutztes" Stück Stadt entwickeln. Da hätten wir als Gewerbetreibende dann aber keinen Platz mehr. Nun hängt es auch von dem neuen Bürgermeister in London ab, denn es könnte auch ein Vorzeigeprojekt für den Bezirk werden.

Was ist das Besondere an Ihrem Projekt?
Unser Projekt ist nicht profit-, sondern nutzerbasiert. Trotzdem können wir nachweisen, dass es finanziell genauso erfolgreich ist. Das Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen hat direkte Vorteile, z. B. kann man das Auto reparieren lassen etc.. Ich habe keine Bedenken, dass sich Betriebe und Bewohner in die Quere kommen könnten. Das Gewerbe wird nämlich im Inneren der Gebäude stattfinden, sodass die neuen Bewohner davon gar nichts hören werden. Außerdem ist durch das Projekt eine Gemeinschaft zwischen den ansässigen Betrieben und den angrenzenden Bewohnern entstanden.

Christian Spencer-Davies
Initiator des Neighbourhood Forums
Vorstand des Community Land Trusts
Auszüge aus dem Gespräch vom 05.04.2016

4.6 Auswertung

4.6.1 Relevante Aspekte der nutzergetragenen Entwicklung

a. Engagierte Initiatoren

Der Erfolg nutzergetragener Projekte hängt sehr stark vom Engagement und dem Durchhaltevermögen einzelner Beteiligter ab. Sie müssen bereit sein, wertvolle Zeit in ihre Projekte zu investieren. Zumal es sich bei den Initiatoren meist nicht um professionelle Projektentwickler handelt, müssen sie es auf sich nehmen, während des Prozesses hinzuzulernen. Außerdem spielt das optimistische Verfolgen einer Projektvision eine große Rolle, da es bei vielen Projekten lange Zeit ungewiss ist, ob eine Realisierung gelingt, wie bei dem ExRotaprint Projekt und der Camley Street. Eine gute Vernetzung ist notwendig, um ein professionelles Team aufzubauen und gemeinsam die komplexen Probleme des Projektes meistern zu können.

b. Organisationsform der Nutzer

Für die erfolgreiche Realisierung der nutzergetragenen Projekte ist eine alternative Organisationsform wichtig. Durch einen formalen Zusammenschluss bekommen die Projekte einen rechtlichen Rahmen, was nicht nur für die Finanzierung, sondern auch für die Festlegung von gemeinsamen Projektzielen wichtig ist. Es müssen Spielregeln aufgestellt werden, damit es weder mit internen noch externen Kaufinteressen gelingen kann, das Projekt auf eine Profitgenerierung auszurichten. Die Nutzer schließen sich zu unterschiedlichen Eigentümer-Nutzer-Konstellationen, wie Genossenschaften, Baugruppen oder aber auch Projekten, die auf Erbpachtverträgen beruhen oder durch das Mietshäuser Syndikat abgesichert sind, zusammen. Bei den Nutzergruppen handelt es sich oft, wie bei dem Projektbeispielen ExRotaprint, Kolbenschmidt-Areal und Camley Street, um schon ansässige Unternehmen. Durch den Zusammenschluss der Nutzer entsteht eine Gemeinschaft und eine Vernetzung der einzelnen Betriebe. Es können sich, wie im Handwerkerhof Ottensen, wirtschaftliche Synergien zwischen den Unternehmen bilden. Bei dem ExRotaprint Projekt und dem Kolbenschmidt Areal spielt auch der Erhalt der bestehenden, baulichen Strukturen eine wichtige Rolle in dem Projekt.

c. Langfristige Finanzierungsmodelle

Nutzergetragene Projekte sind auf alternative Finanzierungsmechanismen angewiesen. Dabei sind vor allem lange Laufzeiten der Kredite notwendig, die nicht bereits nach 30 Jahren abbezahlt sein müssen. Die Banken und Kreditgeber müssen bereit sein, in Projekte zu investieren, die nicht darauf ausgelegt sind, Gewinne zu erwirtschaften. Außerdem müssen sie auf das Risiko der Nutzergruppen eingehen und Kredite vergeben, wenn nur wenig Eigenkapital vorhanden ist und die Sicherheit auf langfristige Mieteinnahmen begründen. In manchen Fällen kann der Rückhalt des Investors den Nutzergruppen helfen, einen Kredit für das Projekt zu bekommen, da der Investor im Falle eines wirtschaftlichen Niedergangs durch eine Anbietung dazu gezwungen ist, das Projekt zurückzukaufen, wie das beim Beispiel des Kolbenschmidt-Areals der Fall ist.

d. Entkopplung der Projekte vom Immobilienmarkt

Durch langfristige Finanzierungsmodelle und den Zusammenschluss der Nutzergruppen mit Stiftungen oder dem Mietshäuser Syndikat in Form von Genossenschafts- und Erbpachtmodellen wird das langfristige Entziehen der Projekte vom Immobilienmarkt abgesichert. Durch die Herauslösung der Projekte aus der Profitmaximierung können Spielräume für weniger rentable Nutzungen geschaffen werden. Dabei spielt die Langfristigkeit der Projekte eine entscheidende Rolle, denn so kann sichergestellt werden, dass sich auch nach einem Generationenwechsel keiner an den Projekten bereichern kann. Durch Erbbaurechtverträge, wie in dem ExRotaprint Beispiel, wo Boden und Gebäude zwei verschiedenen Parteien gehören, kann meist über einen Zeitraum von 99 Jahren sichergestellt werden, dass das Projekt nicht verkauft werden bzw. keine Nutzungsänderung stattfinden kann.

e. Gemeinwohlorientierte Projektziele

Die Gemeinnützigkeit und nicht die Gewinnmaximierung sowie individuelle Gewinnausschüttung stehen bei nutzergetragenen Projekten an erster Stelle. Trotzdem ist es wichtig, die Projekte so zu organisieren, dass sie sich selbst tragen. Die Initiatoren der Projekte profitieren davon, dass sie die preiswerten Räumlichkeiten zum Arbeiten nutzen und zum Teil auch ein Einkommen aus dem Betreiben der Immobilie generieren können. Durch ihre lokale Verankerung bilden die Projekte einen Zugewinn für das Quartier, wie man an dem ExRotaprint Beispiel beobachten kann. Es entstehen Arbeitsplätze, und die kleinräumliche Versorgung wird sichergestellt. Zu den Projektzielen gehören günstige Mieten, eine langfristige Standortsicherheit und eine nachhaltige Nutzungsmischung. Oft werden beson-

ders die Nutzungen mit integriert, die in den üblichen Projekten keinen Platz finden oder stören. Besonders die Integration der bestehenden Nutzer spielt eine entscheidende Rolle für die Projektentwickler.

f. Die Rolle der Stadt

Finanzielle Unterstützung von Seiten der Stadt ist nicht notwendig, jedoch ist es wichtig, dass die Städte hinter den nutzergetragenen Entwicklungen stehen. Besonders bei der Vergabe von städtischen Grundstücken kommt den Städten eine besondere Rolle zu, durch alternative Vergabeverfahren auch finanzschwachen Nutzern eine Möglichkeit zu geben, aufgrund der Qualität des Konzeptes ein Grundstück zu erwerben. Eine weitere Bedeutung kommt der Stadt bei der Umwidmung von Flächen zu, denn die Städte können den Investoren durch städtebauliche Verträge auferlegen, dass sie sich finanziell oder durch die Bereitstellung von Teilflächen an der Integration der bestehenden, produktiven Nutzungen beteiligen.

4.6.2 Ein Vergleich mit den Städtischen Rückseiten

Wie unterscheiden sich die Beispiele der nutzergetragenen Entwicklung von den untersuchten Städtischen Rückseiten? Bei den nutzergetragenen Projekten ist erkennbar, dass es sich nicht mehr um ein ungeplantes bauliches und funktionales Nebeneinander der einzelnen Betriebe handelt, sondern um eine geplante Struktur. Die Integration bestehender baulicher und funktionaler Strukturen in den nutzergetragenen Projekten sind orts- und projektabhängig. Zum einen hängt es mit der vorhandenen Qualität der Gebäude, wie bei dem ExRotaprint Projekt in Berlin, und zum anderen mit der Bereitschaft und dem Willen der Nutzer zusammen.

Im Vergleich zu den Städtischen Rückseiten zeichnen sich die nutzergetragenen Projekte durch eine höhere bauliche Dichte aus. Im Gegensatz zu den ein- bis zweistöckigen Strukturen der Rückseiten handelt es sich bei den nutzergetragenen Projekten um mehrgeschossige, vertikal erschlossene Gebäude mit einer kleinteiligen, vielfältigen und spezifischen Nutzungsmischung, die teilweise auch störendes Gewerbe integriert. Im Vergleich zu den Städtischen Rückseiten geht es um eine ähnliche Anzahl von Betrieben in ähnlich großen Gewerbeeinheiten. Neben den gewerblichen und produktiven Betrieben kann eine Nutzungsergänzung festgestellt werden, durch soziale und künstlerische Nutzungen (ExRotaprint), kostengünstige Mietwohnungen (Camley Street) oder Büronutzungen

(Handwerkerhof Ottensen). Diese Nutzungsergänzungen wurden strategisch eingesetzt, um eine Querfinanzierung der ertragsschwächeren Nutzungen zu ermöglichen, eine soziale Durchmischung sowie eine Belebtheit zu verschiedenen Tageszeiten zu erreichen.

Durch langfristige Finanzierungsmodelle können die Mieten für die Gewerbeeinheiten in den nutzergetragenen Projekten langfristig auf einem ähnlich niedrigen Niveau wie die Städtischen Rückseiten gehalten werden. Außerdem kann durch die innovativen Organisationsformen ein Austausch durch höherwertigere Nutzungen vermieden werden. Im Gegensatz zu den Städtischen Rückseiten sind die einzelnen gewerblichen Nutzer Miteigentümer des Projektes. Durch den Zusammenschluss der Betriebe entsteht eine starke Gemeinschaft zwischen den einzelnen Nutzern, die teilweise zu wirtschaftlichen Synergien führt. Außerdem können die Baukosten durch die gemeinsame Nutzung von gemeinschaftlichen Einrichtungen, wie Aufenthaltsräumen, Gemeinschaftsküchen, WC-Anlagen, Werkstätten etc., wie in dem Handwerkerhof Ottensen, gesenkt und die Räumlichkeiten effizienter ausgenutzt werden.

4.6.3 Einbindung der nutzergetragenen Projekte in die städtische Planungspraxis

Bei der Einbindung von nutzergetragenen Entwicklungen in die formalen Planungsprozesse spielt die Stadt eine bedeutende Rolle. Dabei ist es wichtig, dass die Stadtplanung den Gebrauchswert einer Fläche und ihrer Bebauung über dessen Tauschwert priorisiert. Die Stadt muss bereit sein, sich auf unbekannte Prozesse einzulassen und diese aktiv mit zu steuern. Entscheidend für den Erfolg der nutzergetragenen Projekte ist, dass die Nutzergruppen von den Städten als Projektentwickler ernst genommen werden. In England wurde durch die Einführung des Localism Act 2011 die Bedeutung der Nutzergruppen in den Planungsprozessen erhöht und durch ein Gesetz planungsrechtlich verankert.

Da es sich bei den Nutzergruppen um keine professionellen Projektentwickler handelt, ist der Aufbau von unterstützenden Strukturen von Seiten der Stadt und die Prozessbegleitung der Initiatoren umso wichtiger. Eine Anlaufstelle könnte individuelle Beratungen und Lehrgänge für interessierte Gruppen durchführen und Kontakte vermitteln. Ähnlich der Abteilung für Zwischennutzungen in der Wiener Stadtplanung oder der Kreativgesellschaft in Hamburg könnten städtische Abtei-

lungen gegründet werden, die sich ausschließlich mit der Förderung einer nutzergetragenen Entwicklung befassen.

4.6.4 Zugang zu Boden als Hürde

Die größte Hürde für die nutzergetragene Entwicklung in wachsenden Städten stellt, besonders in wirtschaftsstarken Zeiten, der Zugang zu geeignetem Boden dar. Die Nutzer können meist finanziell nicht mit den Investoren konkurrieren und sind somit auf ein alternatives Liegenschaftsverfahren angewiesen. Die Stadt könnte durch die Anhandgabe[1] von Grundstücken und die Bereitstellung von städtischen Flächen unterstützend tätig werden und ein solches alternatives Vergabeverfahren kreieren. Die Initiative ‚Stadt Neu Denken' in Berlin setzt sich genau dafür ein. Dabei wird das Grundstück nicht an den Höchstbietenden vergeben, sondern an das Konzept, welches am erfolgreichsten die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung erfüllt. Somit wird eine Balance zwischen normativen und ökonomischen Werten in der Stadtentwicklung sichergestellt. Das Konzeptverfahren könnte als alternatives Vergabeverfahren dazu beitragen, dass das fehlende Eigenkapital durch gute Ideen ersetzt werden kann und Projekte mit nur wenig finanziellem Spielraum eine Chance auf Grundstückserwerb bekommen. Des Weiteren müssen sich die Städte, besonders in Zeiten hoher Grundstückspreise, bei der Grundstücksvergabe auf Verfahren wie das Erbbaurecht einlassen. Jedoch bevorzugen die meisten Städte immer noch die bekannte, risikoärmere Variante des Verkaufs an finanzstarke Investoren.

Außerdem könnte ein bestimmter Anteil der gewerblichen Flächen für nutzergetragene Entwicklungen vorbehalten werden. Da sich nur noch wenige Flächen in städtischem Eigentum befinden, kann die Stadt besonders durch Auflagen an Investoren eine Teilhabe von Nutzergruppen ermöglichen. Das Beispiel des Kolbenschmidt-Areals in Hamburg zeigt, dass die Stadt in Verhandlungen mit dem Investor einfordern kann, bestehende Nutzer mit in die Planungen zu integrieren. Die Stadt kann durch das Aufstellen von neuen Bebauungsplänen entscheiden, welche Nutzungen auf einem Grundstück zugelassen werden. Wie in dem Beispiel des Kolbenschmidt-Areals in Hamburg sichtbar wurde, kann die Stadt den

[1] Dem Anhandgabeverfahren eines städtischen Grundstücks geht ein Auswahl- und Vergabeverfahren voraus. Dem Bauwilligen wird dabei ausreichend Zeit gegeben, das Projekt zu optimieren und weitere Nutzer anzuwerben, bevor der Kauf stattfindet.

privaten Eigentümern spezifische Nutzungen von Grundstücken durch Auflagen vorschreiben.

4.6.5 Die Verbindung von nutzergetragener und profitorientierter Projektentwicklung

„Die nutzergetragenen Projekte der Raumunternehmen spielen zunehmend eine Rolle für die zeitgemäße Stadtentwicklung, gerade dort, wo die klassischen Projektentwicklungs- und Vermarktungsstrategien nicht greifen; aber auch dort, wo jenseits von monofunktional ausgerichteten Büro- und Wohnquartieren urbane Orte mit offenen Entwicklungsspielräumen, gemischten Nutzungen und unterschiedlichen Wertschöpfungsmodellen entstehen sollen." (Overmeyer, Buttenberg, Spars 2014: 5)

Bei der Einbettung einer nutzergetragenen Entwicklung in klassische, städtebauliche Projekte handelt es sich um einen komplizierten Prozess. Die Masterpläne sind meist auf einen genau festgelegten Endzustand ausgerichtet, wogegen die Nutzerinitiativen einen weitaus offeneren und unschärferen Plan verfolgen (Overmeyer 2014: 155). Sie nutzen bestehende räumliche und funktionale Strukturen und wollen diese weiterentwickeln. Ihre Entwicklung findet vor Ort statt und ist Teil des Ortes (Overmeyer 2014: 156). Die konventionelle Immobilienentwicklung stößt oft an ihre Grenzen, wenn sich bestehende Nutzer auf den zu entwickelnden Flächen befinden, denn die Bestandsnutzungen entsprechen nicht der vorgesehenen Dichte und kalkulierten Rendite der Projektentwickler. Dies führt in den meisten Fällen dazu, dass die Nutzer ihren Standort verlassen müssen und alle Bestandsbauten abgerissen werden. Jedoch stößt dies auf zunehmenden Widerstand von Seiten der Nutzer und der angrenzenden Nachbarschaft. Ein Beispiel dafür ist das Dragoner-Areal[2] in Berlin-Kreuzberg.

Durch die Organisierung der Nutzer und Anwohner kann die Stadt dazu gebracht werden, einen Kompromiss durchzusetzen, der durch das räumliche Nebeneinander von profit- und bedürfnisorientierten Herangehensweisen geprägt ist.

[2] Bei dem Dragoner-Areal handelt es sich um ein 4,7 ha großes, ehemaliges Kasernen-Areal in Berlin-Kreuzberg. Nachdem ein Verkauf zum dreifachen Verkehrswert des bundeseigenen Grundstücks nach großen Protesten der Bürgerschaft 2015 vom Finanzausschuss im Bundestag gestoppt wurde, befindet sich das Grundstück nun im Besitz des Landes Berlin. Und es sollen nach Plänen des Senats 200 bis 250 Sozialwohnungen entstehen.

Bestimmte Flächen können hochpreisig an Investoren verkauft werden, während andere Flächen zu günstigen Konditionen an Nutzergruppen vergeben und von diesen durch Stiftungsmodelle abgesichert werden. Diese Strategie führt dazu, unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte und Eigentumskonstellationen auf einem Grundstück zu ermöglichen. Das Beispiel des Kreativquartiers in München zeigt, dass dieser Prozess funktionieren kann. Dort werden auf einem ehemaligen städtischen Betriebshof Teile des Gesamtareals zügig erschlossen und mit Wohnungen in hoher Dichte bebaut. Auf einem anderen Teil soll ein Kreativlabor entstehen, welches durch die ansässigen Nutzer in einem längeren Zeitraum entwickelt wird. Die meisten dieser hybriden Projekte befinden sich noch in den Anfangsstadien, so auch das Kolbenschmidt-Areal in Hamburg. Dabei bleibt noch unklar, in welcher Form sich die Projekte langfristig entwickeln werden.

4.7 Die Rolle der Stadt bei der Sicherung Städtischer Rückseiten am Beispiel der Camley Street

Für den Erhalt der gewerblich geprägten Rückseiten in der Stadt spielt die nutzergetragene Entwicklung eine wichtige Rolle. Die zentrale Rolle des Bezirks am Beispiel der Camley Street in London verdeutlicht die notwendigen Voraussetzungen für eine nutzergetragene Entwicklung der Rückseiten. Das Gebiet der Camley Street befindet sich zwar in der direkten Nachbarschaft des großen Transformationsgebietes, ist jedoch durch die Barriere der Bahntrasse davon abgetrennt. Eine Brückenverbindung über die Schienen war geplant, konnte jedoch aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden. Diese strukturelle Abgeschlossenheit gehört mit zu den Hauptgründen, warum die Rückseite überhaupt noch in dieser Art an diesem Ort vorhanden ist. Durch eine Aufhebung der Barriere wäre die Rückseite wahrscheinlich schon verschwunden. Der zukünftige Entwicklungsweg für dieses Gebiet und insbesondere die Entscheidung des Bezirks stehen jedoch noch nicht fest.

Ein Szenario wäre, dass der Eigentümer – der Bezirk Camden – kein finanzielles Risiko eingeht und das gesamte Gebiet hochpreisig an einen Investor verkauft. Das Ergebnis dieser Entscheidung wäre schon jetzt absehbar. Genau wie in der angrenzenden Umgebung würden hochpreisige Wohnungen und eine kleine Anzahl gewerblicher Räume entstehen. Letztere würden sich jedoch aufgrund der

hohen Mieten und ihres Zuschnitts nicht für die ansässigen Betriebe eignen. Eine komplette Veränderung würde stattfinden. Bebauung und ansässige Nutzer würden komplett ausgetauscht werden.

Ein anderes Szenario wäre, dass der Bezirk Camden sich dazu entschließt, die Städtischen Rückseiten zu sichern und die nutzergetragene Entwicklung durch den Verkauf des Grundstücks an die Nutzer zu unterstützen. Durch die nutzergetragene Entwicklung wäre es möglich, die ansässigen Betriebe an ihrem jetzigen Standort zu erhalten. Durch eine Verdichtung des Gewerbes wäre gleichzeitig Platz für mehr als 750 Wohnungen, die die politischen Forderungen nach mehr Wohnraum erfüllten. Das Grundstück könnte durch den Community Land Trust langfristig der Spekulation entzogen werden, sodass die Mieten und die Nutzungsmischung auf lange Sicht festgelegt werden könnten. Für den Bezirk würde dies bedeuten, dass nicht nur kostengünstige Wohnungen entstehen, sondern auch Arbeitsorte in der Innenstadt geschützt würden.

Die Unterstützung nutzergetragener Projektentwicklung von Seiten der Stadt ist ein möglicher Lösungsweg für den Umgang mit den Städtischen Rückseiten. Die Städte können großräumigere Entwicklungspläne für die Transformationsgebiete aufstellen, die auch die Randbereiche miteinschließen. Dabei muss festgelegt werden, dass die Kerngebiete von den Investoren entwickelt und profitabel verkauft werden können, die Ränder jedoch als Möglichkeitsräume für alternative Herangehensweisen und produktive Nutzungen ausgewiesen werden. Diese planerische Intervention in den Immobilienmarkt verhindert, dass sich die Rückseiten ohne einen zusammenhängenden Plan weiterhin zu Vorderseiten wandeln und für die Stadt notwendige Funktionen verdrängt werden. Unter welchen Bedingungen sind Städte und Bezirke jedoch bereit, diesen neuen Weg zu gehen?

5

Fazit

5.1 Zusammenfassung

5.1.1 Die Verdrängung der produktiven Nutzungen

Der aktuelle Aufwertungs- und Intensivierungsprozess, der in den europäischen Metropolen festgestellt werden kann, bildet den Ausgangspunkt dieser Arbeit. Aufgrund von abnehmenden Flächenpotentialen entstehen Nutzungskonflikte, in denen ertragsschwächere Nutzungen durch gewinnbringendere Nutzungen ersetzt werden. Kostengünstige Arbeits- und Produktionsräume müssen rentablen Wohn- und Büroflächen weichen, da mit diesen mehr Gewinn erwirtschaftet werden kann. Von der Verdrängung betroffen sind besonders lokale Handwerksunternehmen, produzierendes Kleingewerbe sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die auf eine zentrale Lage in der Kernstadt angewiesen sind, da sie in lokale Netzwerk eingebunden sind und in einem direkten Zusammenhang mit der Innenstadt stehen. Diese vielfältigen und kleinteiligen produktiven Nutzungen sind jedoch ein wichtiger Bestandteil sowohl des Stadtkreislaufes als auch der Urbanen Mischung, die eine Voraussetzung für die Europäische Stadt ist.

Das Thema der „Produktiven Stadt" hat in den letzten Jahren deutlich an Aufmerksamkeit gewonnen. Jedoch handelt es sich in dieser Diskussion meist ausschließlich um neue, im Trend liegende Betriebe, wie Brauereien, Kaffeeröstereien etc., und nicht um die traditionellen Gewerbe- und Handwerksbetriebe, die bereits in der Stadt ansässig sind. Viele dieser Betriebe sind aufgrund von Flächenumwidmungen, Anstieg der Mieten oder Emissionskonflikten gezwungen, ihren Standort zu verlassen. Sie müssen an den Rand oder aus der Stadt ziehen, da in den meisten Städten nur noch dort kostengünstiger und nutzungsspezifischer Arbeitsraum angeboten wird. Findet eine vermehrte Verdrängung der Betriebe aus den innerstädtischen Quartieren an den Stadtrand statt, ist dies mit schwerwiegenden wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen sowohl für die Bewohner des Quartiers als auch für die Gesamtstadt verbunden.

Hieraus resultiert die Tatsache, dass die quartiersbezogene Versorgung mit gewerblichen Leistungen langfristig nicht mehr sichergestellt werden kann. Außerdem wird das räumliche Nebeneinander des Produktions- und Dienstleistungssektors (Service-Manufacturing-Link) in der Kernstadt unterbrochen. Dies führt in Zukunft dazu, dass sich die wirtschaftlichen Ausgangsbedingungen für Innovationen und Start-ups sowie die gesellschaftlichen Aufstiegschancen in der Stadt



Abb. 103: Verdrängungsdruck durch höherwertigere Nutzungen (Quelle: eigene Aufnahme)

verschlechtern. Langfristig gehen vielfältige und wohnungsnahe Arbeitsplatzangebote für weniger ausgebildete Menschen verloren, wodurch es zu einer sozialen Segregation in unseren Städten kommen kann.

In ökologischer Hinsicht führt die Ansiedlung von gewerblichen Betrieben sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen am Rande der Stadt nicht nur zu längeren Anfahrtswegen für Mitarbeiter und Kunden, sondern auch zu einer Zunahme des täglichen Lieferverkehrs. Dieses Vorgehen hat einen erhöhten CO_2 –Ausstoß zur Folge, der mit einer negativen Nachhaltigkeitsbilanz und einer stärkeren Umweltverschmutzung, die wiederum zu Gesundheitsproblemen der Stadtbevölkerung führt, verbunden ist. Darüber hinaus kann die Verdrängung der gewerblichen und produktiven Nutzungen zu einer Abnahme der sozialen und funktionalen Diversität der Stadt führen.

Besonders in den großen, erfolgreichen europäischen Metropolen ist die Verdrängung der produktiven Nutzungen nur schwierig zu steuern. Meist lastet der größte Verdrängungsdruck auf den innerstädtischen Gemengelagen, welche jedoch planungsrechtlich nur schwer zu schützen sind. Sowohl die Sicherung dieser eingestreuten Gewerbelagen als auch das Schaffen von innerstädtischen Alternativstandorten ist für die Städte nur selten möglich, da die aktuellen, politischen Prioritäten auf der Schaffung neuen Wohnraums liegen (vgl. Kapitel 1.2).

5.1.2 Einführung des Begriffes der Städtischen Rückseiten

Die kleinteiligen gewerblichen Flächen mit ihren vielfältigen Nutzungen sind nur sehr schwer einer bestehenden Nutzungskategorie zuzuordnen und fallen oft durch das Raster des Planungssystems. Diese Flächen, die keine politische Priorität und keine starke Lobby haben, erhalten von den Planern nur wenig Aufmerksamkeit, da es sich aufgrund ihrer geringen Anzahl um vereinzelte, kleinteilige und für die Stadt scheinbar unbedeutende Flächen handelt. Im Gegensatz zu den großen Gewerbe- und Industriegebieten, die planungsrechtlich gesichert sind, werden die innerstädtischen Gemengelagen oft als Restflächen behandelt.

Durch Literaturrecherchen und Experteninterviews wurde deutlich, dass es bis jetzt keinen geeigneten Begriff gibt, der die vielfältigen räumlichen und funktionalen Bedingungen dieser innerstädtischen Arbeits- und Produktionsräume ausreichend erfasst. Durch die Einführung des Raumtypus der ‚Städtischen Rückseiten' sollen diese Orte besser erfasst und Regelmäßigkeiten festgestellt werden können, um den aktuellen Verdrängungsprozess beeinflussen zu können (vgl. Kapitel 2.1).



Abb. 104: Rückseite entlang der Camley Street in London (Quelle: eigene Aufnahme)

Definition:
Städtische Rückseiten sind innerstädtische Orte, welche sich aufgrund ihrer Nähe zu begrenzenden Strukturen gebildet haben. Sie befinden sich in Nischen und Resträumen entlang dieser Infrastrukturgrenzen und waren oder sind noch beeinflusst durch die Emissionen, die von diesen Grenzen ausgehen. Städtische Rückseiten beherbergen eine Vielzahl von ertragsschwachen, gewerblichen und produktiven Aktivitäten, die der städtischen Wirtschaft dienen und zum Funktionieren der Stadt beitragen.

Früher waren es eher vergessene Orte, Nischen und Spielräume für verschiedene Nutzungen. Heute wecken die oft zentral gelegenen Grundstücke Begehrlichkeiten nach maximaler Ausnutzung und Rendite. Durch den fortschreitenden Nachverdichtungsprozess der Innenstädte und die Abnahme der Flächenpotentiale stehen viele der Rückseiten heute (2017) unter einem zunehmenden wirtschaftlichen Druck. Viele der noch vorhandenen innerstädtischen Rückseiten befinden sich entlang ehemaliger Industrie- und Infrastrukturflächen, die durch einen starken Aufwertungs- und Intensivierungsprozess gekennzeichnet sind. Aus diesem Grund werden in dieser Arbeit besonders die Randbereiche großer Transformationsprojekte untersucht, die den Veränderungsprozess der Städtischen Rückseiten besonders deutlich machen.

5.1.3 Zusammenstellung der wichtigsten Erkenntnisse

1. Bei den Städtischen Rückseiten handelt es sich um einen Raumtypus, der in vielen europäischen Städten in sehr ähnlicher Form zu finden ist.

- Viele Städtische Rückseiten sind zur gleichen Zeit entstanden und haben sich in einer ähnlichen Art und Weise entwickelt, was auf vergleichbare Ursachen zurückzuführen ist.
- Die Städtischen Rückseiten ähneln sich besonders hinsichtlich ihrer räumlichen Struktur. Es handelt sich um ähnlich große, in sich abgeschlossene Gebiete, die durch dieselbe städtische Körnung, Bebauungsdichte und funktionale Bebauungstypologie geprägt sind.
- Die ansässigen Betriebe sind sich aufgrund ihrer Tätigkeit und Rolle in der Gesamtstadt und ihrer Stadtaffinität sehr ähnlich. Sie bedienen die gleiche Art von Kunden und sind in ein vergleichbares lokales und wirtschaftliches Netzwerk eingebunden.

- Die Städtischen Rückseiten ähneln sich in ihrer Architektursprache und Atmosphäre sehr stark und bilden einen neuen städtebaulichen Typus, der durch gleiche städtebauliche Phänomene geprägt ist.

2. Der Verdrängungsdruck der Städtischen Rückseiten steht in einem direkten Zusammenhang mit der Transformation des angrenzenden Kerngebietes

- Die Transformation der Städtischen Rückseiten ähnelt sich besonders hinsichtlich ihrer Geschwindigkeit, ihrem vollständigen Austausch von bestehenden baulichen und funktionalen Strukturen sowie ihren wirtschaftlichen Gewinnabsichten.
- Die Transformation der Rückseiten ist in der Regel in kein übergeordnetes Entwicklungskonzept eingebunden. Es handelt sich um voneinander unabhängige Eingriffe, die schrittweise in den Randbereichen der Kerngebiete stattfinden.
- Bei der Transformation der Rückseiten erfolgt ein Austausch der Bestandsnutzungen. Bestehende bauliche und funktionale Strukturen werden nicht mit in die neuen Pläne integriert.
- Je weiter fortgeschritten der Transformationsprozess der Kerngebiete ist, desto größer ist der wirtschaftliche Druck, der auf den Städtischen Rückseiten lastet. Die Rückseiten werden jedoch meist bereits vor der Fertigstellung der Masterpläne umgewandelt.
- Das Verschwinden der Städtischen Rückseiten steht in einem direkten Zusammenhang mit dem Rück- und Umbau der ehemaligen Barrieren.

3. Der Verdrängungsprozess der Städtischen Rückseiten kann durch die herkömmlichen Planungsinstrumente nicht aufgehalten werden

- Der politische Fokus liegt besonders in innerstädtischen Bereichen nicht auf der Sicherung von gewerblichen Flächen, sondern auf der Schaffung von neuen Wohn- und Büroflächen.
- Der Wert der Städtischen Rückseiten für die Gesamtstadt wird erst durch die schwerwiegenden Folgen ihres aktuellen Verdrängungsprozesses deutlich sichtbar. In der aktuellen Planung und den städtischen Planungsdokumenten ist dies noch nicht ausreichend erkannt und berücksichtigt worden.

- Die Transformation der Städtischen Rückseiten läuft in einem sehr schnellen Tempo ab. Aufgrund unzureichender Monitoring-Systeme können die Nutzungsänderungen teilweise nicht ausreichend aufgenommen werden.
- Städtische Rückseiten befinden sich in vielen Fällen an der Schnittstelle verschiedener Zuständigkeiten, und zwar entweder zwischen den Bezirken oder zwischen dem Bezirk und der Stadt. Diese Tatsache erschwert und verlangsamt eine übergreifende Planung.
- Bis zum heutigen Zeitpunkt (2017) sind noch keine ausreichenden Lösungen gefunden worden, um ertragsschwächere Nutzungen in aufgewerteten Gebieten zu erhalten.
- Planungsrechtliche Instrumente, wie der Flächennutzungsplan, berücksichtigen keine Flächen, die kleiner als 3 ha sind. Daher fließen Nutzungsänderungen im Bereich der kleinteiligen Städtischen Rückseiten nicht mit in die Flächennutzungsplanung ein.
- Die Komplexität der Nutzungsmischung der Städtischen Rückseiten kann oft bestehenden Nutzungskategorien nicht eindeutig zugeordnet werden. Die herkömmlichen Planungsinstrumente können zum Beispiel den Austausch von ertragsschwächerem, traditionellem Gewerbe gegen die ertragsstärkere Kreativwirtschaft oft nicht verhindern, da beide Teil der gleichen Nutzungskategorie sind.

5.2 Schlussfolgerung

Städte befinden sich in einem ständigen Transformationsprozess. Es wäre fatal zu glauben, dass die Städtischen Rückseiten nach der Transformation der begrenzenden Strukturen in ihrer jetzigen Form erhalten blieben. Auch wird sich die heutige Stadt, besonders aufgrund der verkehrstechnischen Anforderungen, nicht wieder zu einer kleinteiligen und mischgenutzten vormodernen Stadt zurück entwickeln. Die aktuelle Planungspraxis ist auf der einen Seite marktwirtschaftlich geprägt, was dazu führt, dass der aktuelle Transformationsprozess der Städtischen Rückseiten beschleunigt wird und die Bestandsnutzer ihren Betrieb an den Stadtrand verlegen müssen. Auf der anderen Seite gibt es schon bestehende planungsrechtliche Instrumente, die aufgrund von fehlendem politischen Interesse nicht verstärkt werden und für eine Sicherung der produktiven Nutzungen oftmals nicht ausreichen (vgl. 4.1). Deswegen kommt der Entwicklung von neuen Methoden

eine besondere Bedeutung zu. Die Herausforderung liegt darin, wie bestimmte Gebiete in ihrem Bestand, einschließlich ihrer Nutzungen, weiterentwickelt werden können. Die Arbeit richtet sich dabei besonders an städtische Verwaltungen und an ihre Planungsprozesse. Im Folgenden soll aufgezeigt werden, welche Konsequenzen diese Arbeit für die Planungspraxis einer Kommune hat.

5.2.1 Integration der nutzergetragenen Projektentwicklung in die Planungspraxis

In der heutigen marktwirtschaftlich geprägten Stadtentwicklung liegt der Schwerpunkt auf einer Nutzungsintensivierung und Gewinnoptimierung. Um die vielfältigen Nutzungen der Städtischen Rückseiten langfristig in der Stadt erhalten zu können, ist eine alternative Herangehensweise notwendig, die sich nach den Bedürfnissen der Nutzer und der Gemeinschaft richtet und bei der der Gebrauchswert höher als der Tauschwert ist. Alternative Formen der Projektentwicklung und eine kooperative Stadtentwicklung können dazu beitragen, dass mehr gewerbliche und produktive Arbeits- und Produktionsräume in der Stadt erhalten und weiterentwickelt werden können. Die Bedürfnisse der Nutzer stehen bei dieser Projektentwicklung im Vordergrund und nicht der zu erwirtschaftende Gewinn. Durch einen aktiven Zusammenschluss der ansässigen Betriebe als Projektentwickler können die Städtischen Rückseiten baulich verdichtet und gleichzeitig die bestehende Nutzungsmischung erhalten und ausgebaut werden (vgl. Kapitel 4.5).

Man sollte davon ausgehen, dass eine demokratische Regierung ein Verbündeter dieser Art der Projektentwicklung ist. Dies ist aber meist nicht der Fall, denn oft wird das Ziel der Risikominimierung und Profitoptimierung durch Investorenprojekte verfolgt. Für den nachhaltigen Erfolg einer nutzergetragenen Entwicklung müssen Strukturen in den städtischen Verwaltungen geschaffen werden, die diese in die aktuelle Planungspraxis integrieren. Die Verfügbarkeit von Boden stellt für die nutzergetragene Entwicklung eine zentrale Rolle. Die Nutzer müssen eine realistische Chance bekommen, auch in wirtschaftlich starken Zeiten ein Grundstück gemeinschaftlich erwerben zu können. Es muss ein Umdenken der Städte und Kreditgeber stattfinden und der Mehrwert der nutzergetragenen Entwicklung erkannt werden.

5.2.2 Gezielter Erhalt von räumlichen Barrieren in der Stadt

Durch den gezielten Erhalt bestimmter Infrastrukturgrenzen wäre es in Einzelfällen möglich, geeignete Flächen aus dem Verwertungsprozess der aktuellen Stadtplanung auszuklammern, um Spielräume in der Stadt zu bewahren. Somit können Nischen erhalten bleiben, auf denen ein geringer ökonomischer Druck lastet und die einen Nährboden für die vielfältige Nutzungsmischung der Städtischen Rückseiten bieten. Diese strukturelle Herangehensweise zeigt große Potentiale für den zukünftigen Umgang mit den Städtischen Rückseiten auf und könnte mit einem minimalen finanziellen Aufwand von Seiten der Stadt funktionieren.
Für diese Herangehensweise ist ein deutlicher Wandel der Planungsabsichten notwendig. Es bedarf der Einsicht, dass eine komplett erschlossene Stadtstruktur nicht immer die beste Lösung ist. Besonders auf langfristige Sicht kann dieses alternative Szenario für die Stadt von großer Bedeutung sein. Neben dem Erhalt von kostengünstigen und nutzungsgemischten Arbeits- und Produktionsflächen kann so nämlich durch das Offenhalten von Räumen auf zukünftige Entwicklungstendenzen reagiert werden (vgl. Kapitel 4.2).

5.2.3 Planungsrechtliche Absicherung

Für den Umgang mit bestehenden Strukturen in der Stadt gibt es bereits vorhandene Instrumente, wie die Ausweisung von Sanierungs- und Erhaltungsgebieten, den städtebaulichen Denkmalschutz oder den Milieuschutz. Zu den Zielen dieser Maßnahmen gehören das Beheben von städtebaulichen Missständen oder funktionalen Schwächen, die Sicherung von historischen Baustrukturen oder der Erhalt des Ist-Zustandes. Meist beziehen sich diese Maßnahmen auf erhaltenswerte, bauliche Strukturen oder Stadtkerne.

Jedoch können so die Nutzungen der Städtischen Rückseiten oft nicht geschützt werden, denn diese befinden sich vielfach in nicht erhaltenswerten baulichen Strukturen. Trotzdem kommt den einzelnen Nutzungen eine wichtige Bedeutung zu. Um diese bestehenden Nutzungen an ihrem lokalen Standort sichern zu können, bedarf es einer neuen Kategorie in der Planungspraxis, die besonders auf erhaltenswerte Nutzungen in der Stadt eingeht. Es handelt sich dabei um eine Ausweisung von Potential- und Möglichkeitsräumen, bei denen der Fokus nicht auf einer gewinnbringenden Entwicklung liegt, sondern auf einer Vielfalt und Diversität von unterschiedlichen Nutzern. Diese Strategie würde, wenn man sie separat

anwendet, nur als Entwicklungsbremse dienen. In Verbindung mit den vorher genannten Strategien, wie der nutzergetragenen Entwicklung oder dem Erhalt von begrenzenden Strukturen, könnten sich neue Entwicklungsmöglichkeiten auftun. Für den Erfolg dieser Strategie ist entscheidend, dass der politische Wille vorhanden ist, auch ertragsschwache Funktionen in der Innenstadt zu erhalten.

5.3 Weiterer Forschungsbedarf

5.3.1 Interdisziplinäre Untersuchung der nutzergetragenen Entwicklung

Neben der Einführung neuer planungsrechtlicher Instrumente ist die nutzergetragene Projektentwicklung für den Erhalt bestehender funktionaler Strukturen von großer Bedeutung. Die praktische Umsetzung der nutzergetragenen Entwicklung in Bezug auf die Städtischen Rückseiten muss interdisziplinär betrachtet werden, wobei besonders den ökonomischen Aspekten eine entscheidende Bedeutung zukommt. Deswegen muss dieser Ansatz von Ökonomen, Geographen, Soziologen und Stadtplanern gemeinsam untersucht werden, um nachhaltige Lösungsansätze zu generieren und diese auf ihre Realisierbarkeit zu testen.

5.3.2 Einführung einer neuen Planungskategorie

Die Einführung einer neuen Planungskategorie der Möglichkeitsräume bedarf weiterer Forschung, bis sie einsetzbar für die Entwicklung in den Städten ist. Dabei ist in einem ersten Schritt die Kategorie genauer zu definieren und es muss festgelegt werden, welche Gebiete in der Stadt für eine Anwendung in Frage kommen. In einem zweiten Schritt müssen detaillierte Planungsregeln aufgestellt werden, die die bestehenden Nutzer langfristig schützen können, aber trotzdem eine Verdichtung zulassen. Des Weiteren muss diese neue Kategorie, die einer politischen Zustimmung bedarf, nicht nur in unterschiedlichen Stadttypen (Metropole oder Kleinstadt etc.), sondern auch in unterschiedlichen Stadtlagen (z. B. Innenstadt oder Stadtrand) getestet und planungsrechtlich verankert werden.

5.3.3 Die Integration von produktiven Nutzungen in innerstädtische Masterpläne

Die Integration von gewerblich geprägter, nutzergetragener Projektentwicklung in und entlang neuer Masterpläne wird in Zukunft von großer Bedeutung sein. Dabei stellt sich zum einen die Frage, ob und wie vorhandene Nutzungen und bauliche Strukturen mit in die neuen Pläne integriert werden können oder ob eine Neuplanung von produktiven Nutzungen Erfolg hätte. Dies ist ortsabhängig und spezifisch für jedes Beispiel. Bis jetzt gibt es besonders auf dem städtebaulichen Maßstab recht wenig erfolgreiche Beispiele von echten Nutzungsmischungen, die nicht nur die herkömmliche Mischung von Wohnen, Büros, Einzelhandel und Gastronomie beinhalten. Projekte, wie das Werksviertel in München und die Werkstadt in Zürich, befinden sich noch im Anfangsstadium, wobei ihr langfristiger Erfolg noch nicht absehbar ist.

5.3.4 Entwicklung von innovativen, mischgenutzten Typologien

Die Herausforderung liegt in der Entwicklung von innovativen, mischgenutzten Typologien, die die vielfältigen Nutzungen der Städtischen Rückseiten aufnehmen können. Insbesondere müssen flexible Gebäudetypologien entwickelt werden, die das Nebeneinander der vielfältigen Nutzungen sicherstellen. In den innerstädtischen Quartieren kommt der baulichen Dichte in Form von gestapeltem Gewerbe eine besondere Bedeutung zu. Eine Herausforderung besteht darin, die Baukosten trotz der erhöhten Anforderungen bezüglich des Emissionsschutzes oder der Erschließung gering zu halten, um kostengünstige Mieten sicherstellen zu können.

5.3.5 Internationaler Vergleich der Städtischen Rückseiten

In dieser Arbeit liegt der Schwerpunkt auf der Untersuchung von Städtischen Rückseiten in europäischen Metropolen. Es konnten erstaunlich viele Regelmäßigkeiten und Überschneidungen zwischen diesen Rückseiten in den unterschiedlichen Städten aufgezeigt werden. In einem weiteren Schritt könnte nun ein internationaler Vergleich aufgestellt werden, um herauszufinden, ob trotz unterschiedlicher geographischer und wirtschaftlicher Voraussetzungen ähnliche städtebauliche Phänomene vorhanden sind. Der Blick in die USA wäre dabei be-

sonders lohnenswert, da sich die Städte San Francisco und New York schon seit mehr als zehn Jahren ausgiebig mit dem Thema der gewerblichen Verdrängung beschäftigen (siehe 1.3.4). Die Untersuchung der angewandten Planungsinstrumente und deren Übertragbarkeit auf europäische Städte ist für die weitere Erforschung der Städtischen Rückseiten von großer Bedeutung.

Nachspann

Durchgeführte Interviews

London

GLA Greater London Authority - Planning Department - 05.04.2016
Gerard Burgess – London Plan Team - Senior Strategic Planner
Nathalie Gentry – Planning applications – Senior Strategic Planner
Camden Council – Property services division – 05.04.2016
Peter High – Asset Strategy & Valuation Team Officer
The Bartlett School of Planning, UCL – 04.04.2016
Elena Besussi – Teaching fellow in plan making

Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg/Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen – 23.09.2015
Veronika Hilbermann – Projektgruppe Planung Mitte Altona
Bezirksamt Altona/Zentrum für Wirtschaftsförderung und Umwelt – 27.01.2016
Andree Schattauer, Referent für Wirtschaftsförderung
Bezirksamt Altona/Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung – 27.01.2016
Ulrike Frauenlob – Bebauungsplanung
Gabriele Göller-Meier – Übergeordnete Planung
Handwerkskammer Hamburg – 27.01.2016
Niels Weidner – Referatsleiter Standortberatung

Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt/Abteilung Stadt- und Freiraumplanung Referat Stadtentwicklungsplanung – 28.01.2016
Axel Grünberg – StEP Industrie und Gewerbe

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung/ Referat IV A – 20.04.2016

Norbert Alscher – StEP Industrie und Gewerbe
Kathrin Kanzler-Tullio – Referatsleiterin IV A
Corinna Huge - Zukunftsorte

Handwerkskammer Berlin – 28.04.2016

Svend Liebscher – Referatsleiter Planung – Bau – Verkehr

Nutzergetragene Projekte

ExRotaprint, Berlin – 08.03.2017

Les Schliesser - Künstler und Geschäftsführer der ExRotaprint gGmbH

Kolbenschmidt-Areal, Hamburg – 18.05.2016

Tobias Trapp - Zweiradmechaniker und Gründer des Kolbenhof e.V.

Handwerkerhof Ottensen, Hamburg – 18.05.2016

Hans von Bülow - Tischler und Initiator des Handwerkerhofs Ottensen

Camley Street Community Land Trust, London – 05.04.2016

Christian Spencer-Davies - Initiator des Neighbourhood Forums/ Vorstand des Community Land Trusts

Abkürzungsverzeichnis

ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung
BA	Bezirksamt
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau- und Reaktorsicherheit
B-Plan	Bebauungsplan
BSU	Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
CLT	Community Land Trust
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DIFU	Deutsches Institut für Urbanistik
e.G.	eingetragene Genossenschaft
e.V.	eingetragener Verein
ExWoSt	Experimenteller Wohn- und Städtebau
FHH	Freie Hansestadt Hamburg
FNP	Flächennutzungsplan
GE	Gewerbegebiet
GFZ	Geschossflächenzahl
gGmbH	gemeinnützige GmbH
GI	Industriegebiet
GLA	Greater London Authority
GLC	Greater London Council
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GSG	Gewerbesiedlungsgesellschaft
HCU	Hafen City Universität
HS1	High Speed 1
HWWI	Hamburgisches WeltWirtschafts-Institut
IABR	International Architecture Biennale Rotterdam
IBA	Internationale Bauausstellung
IHK	Industrie- und Handelskammer
KCCLP	King's Cross Central Limited Partnership
LB	London Borough
LCC	London County Council
LSIS	Locally Significant Industrial Sites
MA	Magistratsabteilung
MGH	Münchner Gewerbehöfe

PDR	Production Distribution Repair
POG	Potsdamer Güterbahnhof Kleingartenanlage
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
SF	San Francisco
SIL	Strategic Industrial Location
StEP	Stadtentwicklungsplan
UCL	University College London
WoFIS	Wohnflächeninformationssystem

Literatur- und Quellenverzeichnis

Argent St. George/London and Continental Railway/Excel (2004):
King's Cross Central – Regeneration Strategy, London.

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (2015):
Handwörterbuch der Raumplanung, Hannover.

Bezirksamt Altona (2011):
Zukunftsplan Altona, Hamburg.

Bezirksamt Altona (2014):
Gewerbeflächenkonzept Altona, Hamburg.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2015):
Handlungskonzept für den Wirtschaftsstandort Friedrichshain-Kreuzberg – Strategien für die bezirkliche Wirtschaftsförderung, Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2017):
Gewerbeflächenkonzept, Berlin.

Bezirksamt Lichtenberg (2014):
Gewerbegebiet Herzbergstraße: Produktiv und Kreativ, Berlin.

Bezirksamt Pankow (2016):
Gewerbeflächenkonzept, Berlin.

Benevolo, Leonardo (1983):
Die Geschichte der Stadt, Campus Verlag, Frankfurt.

BMVBS/BBR (2000):
Nutzungsmischung im Städtebau – Endbericht, Bonn.

Bodenschatz, Harald (2005):
Renaissance der Mitte – Zentrumsumbau in London und Berlin.
Verlagshaus Braun, Salenstein.

Böhm, Diana (2011):
Stadtrandzonen. In: Löw, Martina / Terizakis, Georgios (Hrsg.): Städte und ihre Eigenlogik. Ein Handbuch für Stadtplanung und Stadtentwicklung, Campus Verlag, Frankfurt am Main, S. 153-162.

Bormann, Oliver/Koch, Michael (2010):
Von der Zwischenstadt zur Metrozone. In: Hamm, Oliver /Koch, Michael (Hrsg.): Metropole: Metrozonen, Band 4 der IBA Schriftenreihe Metropole, Jovis Verlag, Berlin, S. 46-53.

Borret, Kristiaan (2016):
Den Klempner brauchen wir immer – Ideen für die produktive Stadt Brüssel.
In: Bauwelt 35/2016, S. 40-45.

Borsdorf, Axel/Mayer, Vera (2004):

Konvergenz und Divergenz der Kulturen in den Randzonen der Städte – Eine notwendige Einleitung. In: Trans – Internet Zeitschrift für Kulturwissenschaften, 15/2004. Online unter: http://www.inst.at/trans/15Nr/03_7/borsdorf_mayer15.htm (14.11.2017).

Brake, Klaus/Herfert, Günter (Hrsg.) (2012):

Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Brearly, Mark (2017):

A good city needs industry. Online unter: https://www.youtube.com/watch?v=XzM3AERvM70 (06.11.2017).

Brisch, Peer-Nicolai (2016):

Gespräch durchgeführt am 30.11.2016 in Berlin.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg/Aurelis Asset GmbH/DB Netz AG/ Holsten-Brauerei AG (2010):

Städtebaulicher und landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen Mitte Altona – Auslobung zum kooperativen Verfahren, Hamburg.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (2012):

Vorbereitende Untersuchungen Mitte Altona, Hamburg.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (2013):

Masterplan Mitte Altona – Fundamente für ein neues Stück Stadt, Hamburg.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (2016):

Wer, wo, was, wie? So wird's in Mitte Altona, Mitte Altona Aktuell 12/März 2016, Zeitung zum Entstehen eines neuen Stadtteils, Hamburg.

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Hamburg (2017):

Holstenareal neu denken – Magazin zur Entwicklung des Holstenareals, 2/2017, Hamburg.

Buttenberg, Lisa/Spars, Guido (2014):

DIY Projektentwicklung – Wie sich Raumunternehmen von klassischer Immobilienentwicklung unterscheiden. In: Buttenberg, Lisa/Overmeyer, Klaus/Spars, Guido (Hrsg.): Raumunternehmen – Wie Nutzer selbst Räume entwickeln, Jovis Verlag, Berlin, S.121-132.

Buttenberg, Lisa/Overmeyer, Klaus/Spars, Guido (Hrsg.) (2014):

Raumunternehmen – Wie Nutzer selbst Räume entwickeln, Jovis Verlag, Berlin.

Crone, Benedikt (2016):

ExRotaprint in Berlin. In: StadtBauwelt 24/2016, S. 24-29.

Curran, Winifred/Hanson, Susan (2005):

Getting globalized: Urban policy and industrial displacement in Williamsburg, Brooklyn. In: Urban Geography 6/2005, S. 461-482.

Curran, Winifred (2007):
From the frying pan to the oven: Gentrification and the experience of industrial displacement in Williamsburg, Brooklyn. In: Urban Studies 8/2007, S. 1427-1440.

Deutsches Institut für Urbanistik (2015):
Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf. Studie im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Berlin.

Edwards, Michel (2009):
King's Cross – Renaissance for whom? In: Punter, John (Hrsg.): Urban Design, Urban Renaissance and British Cities, Routledge, London, S. 189-205.

Erbstößer, Anne-Caroline (2016):
Produktion in der Stadt – Berliner Mischung 2.0, Technologiestiftung Berlin, Berlin.

Ferm, Jessica (2016):
London's loss of industrial land. In: Urban Design 138/2016, S. 18-20.

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen Hamburg (2015):
Stromaufwärts an Elbe und Bille – Wohnen und Urbane Produktion in Hamburg Ost, Hamburg.

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg (2014):
Masterplan Industrie – Fortschreibung 2014, Hamburg.

Frey, Oliver (2009):
Die Amalgame Stadt: Orte. Netze. Milieus, VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Greater London Authority (2011):
The London Plan. The spatial development strategy for London, London.

Greater London Authority (2014):
The Park Royal Atlas, London.

Greater London Authority (2016):
London Industrial land supply and economy study 2015, London.

Greater London Authority (2017):
London Industrial Land Demand, London.

GSW Immobilien AG (2014):
Wohnmarktreport Berlin 2014, Berlin.

HafenCity Hamburg GmbH (2011):
Transformationsraum Oberhafen – Informationen zum neuen Kultur- und Kreativquatier, Hamburg.

Handelskammer Hamburg (2017):
Bahnhofsquartier Altona, Hamburg.

Handwerkskammer Hamburg (2016):
Masterplan Handwerk 2020 – Fortschreibung 2016, Hamburg.

Handwerkskammer Berlin (2015):
Aktionsprogramm Handwerk 2015-2017, Hamburg.

Harvey, David (2003):
The Right to the City. In: International Journal of Urban and Regional Research, 4/2003, S. 939-941.

Häußermann, Hartmut/Läpple, Dieter/Siebel, Walter (2008):
Stadtpolitik, Suhrkamp Verlag, Berlin.

Hays, John (2016):
Gespräch durchgeführt am 04.05.2016 in London.

Heineberg, Heinz (2014):
Stadtgeographie, Ferdinand Schöningh Verlag, Paderborn.

Hellweg, Ulli (2010):
Metrozonen – auf der anderen Seite der Stadt. In: Hamm, Oliver/Koch, Michael (Hrsg.): Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA Schriftenreihe Metropole, Jovis Verlag, Berlin, S. 8-33.

Hoffman-Axthelm, Dieter (1990):
Die Geschichte der Kreuzberger Mischung. In: Kohlmeyer, Agnes/Zwoch, Felix (Hrsg.): Idee, Prozess, Ergebnis. Die Reparatur und Rekonstruktion der Stadt. Internationale Bauausstellung Berlin 1987, Frölich und Kaufmann, Berlin, S. 88-91.

Hunter, Michael/Thorne, Robert (1990):
Change at King's Cross. From 1800 to present, Historical Publications Ltd., Whitstable.

Hutter, Dominik (2017):
Wohnraum vs. Gewerbeflächen. Unternehmen leiden in München unter Platzmangel. In: Süddeutsche Online, 23.01.2017.

Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut (2013):
Spezifikation und Typologie der Gewerbeflächennachfrage bis 2025 in Hamburg, Hamburg.

Industrie und Handelskammer Berlin (2016):
Gewerbemieten – Aktuelle Entwicklungen 2016. Online unter: https://www.ihk-berlin.de/produktmarken/branchen/bauwirt/Brancheninformationen/Orientierungsrahmen (04.08.2017).

Jacobs, Jane (1963):
Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt Fundamente Band 4. Ullstein, Berlin.

Just Space (2015): London for all! A handbook for community and small business groups fighting to retain workspace for London's diverse economies, London. Online unter: https://justspacelondon.files.wordpress.com/2015/09/workspacehandbook_lowres.pdf (07.11.17).

King's Cross (2017):

The history of King's Cross. Online unter: https://www.kingscross.co.uk/history-kings-cross-area (30.10.17).

Kohler, Martin (2010): Metrozonenbeschreibung. In: Hamm, Oliver/Koch, Michael (Hrsg.): Metropole: Metrozonen. Band 4 der IBA Schriftenreihe Metropole, Jovis Verlag, Berlin, S. 146.

Lab xx (2016):

Lab_xx_work. A consolidation of the research, Antwerp.

Läpple, Dieter (2016):

Produktion zurück in die Stadt. Ein Plädoyer. In: Bauwelt 35/2016, S. 23-29.

Läpple, Dieter; Walter, Gerd (2013):

Lokale Ökonomie – Arbeiten und produzieren im Stadtteil. Bauwelt 12/2003, S. 24-33.

Landeshauptstadt München (2017):

Standortperspektiven für die Wirtschaft, München.

London Borough of Islington (2016):

Islington Employment land study 2016, London.

London Borough of Camden (2014):

Camden Employement Land Study 2014, London.

Logan, John R./Molotch, Harvey L. (1987):

Urban fortunes – The political economy of place, University of California Press, Berkeley.

Loy, Thomas (2015):

Konzepte für „Urbane Mitte" – Am Gleisdreieck soll in die Höhe gebaut werden. In: Tagesspiegel, 26.11.2015.

Lynch, Kevin (1989):

Das Bild der Stadt. Bauwelt Fundamente, Band 16, Birkhäuser Verlag, Basel.

Mensching, Hauke (2016):

Gespräch durchgeführt am 18.05.2016 in Hamburg.

Münchner Gewerbehöfe (2011):

Die Münchner Gewerbehöfe – eine starke Gemeinschaft, München.

Montag Stiftung (2017a):

Neue Nachbarschaft für Immovielienmacher – ExRotaprint Berlin. Online unter: http://neue-nachbarschaft.de/immovielien/exrotaprint-berlin/(30.01.2017).

Montag Stiftung (2017b):
Neue Nachbarschaft für Immovielienmacher – Handwerkerhof Ottensen Hamburg.
Online unter: http://neue-nachbarschaft.de/immovielien/exrotaprint-berlin/(30.01.2017).

Moore, Rowan (2014):
All hail the new King's Cross – but can other developers repeat the trick?
In: The Guardian, 12.10.2014.

Moore, Rowan (2015):
London: The city that ate itself. In: The Guardian, 28.06.2015.

Overmeyer, Klaus (2014):
Stadt der Raumunternehmen – Wege für einen nutzergetragenen Städtebau.
In: Buttenberg, Lisa/Overmeyer, Klaus/Spars, Guido (Hrsg.): Raumunternehmen –
Wie Nutzer selbst Räume entwickeln, Jovis, Berlin, S. 152-163.

Pivo, Gary E. (1984):
Use value, exchange value, and the need for public land-use planning.
In: Berkely Planning Journal, 1/1984, S. 40-50.

Pratt Center (2016 a):
Creating an innovative mix – what we can learn from San Francisco, New York.

Pratt Center (2016 b):
What makes the city run – preserving space for critical economic activities, New York.

Pratt Center (2017):
Under the Hood: A look into New Yorks Auto repair industry, New York.

Priebs, Axel (2001):
Postsuburbia – Herausforderungen für stadtregionales Management. Einführung zur
Tagung. In: AG der Regionalverbände in Ballungsräumen und Kommunalverband
Großraum Hannover (Hrsg.): Postsuburbia – Herausforderungen für stadtregionales
Management, Hannover, S. 7–11.

Roskamm, Nikolai (2013):
Das Leitbild der Urbanen Mischung. Geschichte, Stand der Forschung,
Ein- und Ausblicke, Berlin.

Schliesser, Les (2017):
Gespräch durchgeführt am 08.03.2017 in Berlin.

Sener, Ahmet (2016):
Gespräch durchgeführt am 18.05.2016 in Hamburg.

Sennett, Richard (2013):
Open City. Festrede anlässlich der Eröffnung des Präsentationsjahre der Internationalen
Bauausstellung Hamburg am 23.03.2013 im Bürgerhaus Wilhelmsburg.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin (1994):
Entwicklungskonzept Gleisdreieck, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin/Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg/ Vivico (2005):

Städtebaulicher Rahmenvertrag „Gleisdreieck", Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2017):

Senat beschließt Aktualisierung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe zur Entschärfung von Nutzungskonflikten. Pressemitteilung StEP Industrie und Gewerbe. Online unter: http://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.576755.php (28.03.2017).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2014):

Überprüfung des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe . Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2013):

Der Park am Gleisdreieck – Idee, Geschichte, Entwicklung und Umsetzung, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011):

Stadtentwicklungsplan Industrie und Gewerbe – Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich, Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2005):

Park auf dem Gleisdreieck – Offener landschaftsplanerischer Ideen-und Realisierungswettbewerb, Berlin.

San Francisco Planning Department (2014):

Production, Distribution and Repair in San Francisco.

Sieverts, Thomas (1997):

Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Birkhäuser, Basel/Boston/Berlin.

Spencer-Davies, Christian (2016):

Gespräch durchgeführt am 04.05.2016 in London.

Statistica (2015):

Annual Primary rent costs for warehouses in the occupier logistics market for leading cities in Germany from the 4th quarter of 2014 to the 4th quarter of 2015.

Stadt Wien (2017):

Fachkonzept Produktive Stadt. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien.

Stamp, Gavin (1990):

From Battle Bridge to King's Cross – Urban fabric and change. In: Hunter, Michael/ Thorne, Robert (Hrsg.): Change at King's Cross. From 1800 to present, London.

Tucker, Malcolm (2012):

The industrial legacy of Battle Bridge. Regent Quarter's earlier history. In: Inglis, Angela/Buckner, Nigel (Hrsg.): King's Cross: A sense of place. London. S. 134-159.

Urban Design (2016):

Industry and Urban Design, Urban Design 138 /2016.

Urban Land Institute (2014):

ULI Case Studies: King's Cross. Online unter:http://casestudies.uli.org/wp-content/uploads/sites/98/2016/01/kingscross_16pgs_v11.pdf (14.11.2017).

Walter, Jörn (2016):

Bau und Überbau – Kommentar zur Ergänzung der BauNVO. In: Bauwelt 35/2016, S. 30-33.

Abbildungsverzeichnis

1. Ausgangslage

Abb. 1:
Bevölkerungsentwicklung London (Quelle: eigene Darstellung basierend auf Daten der GLA) 5
Abb. 2:
Cedar Way Industrial Estate, London (Quelle: eigene Aufnahme) 7
Abb. 3:
Motorrad Selbsthilfewerkstatt, Hamburg (Quelle: eigene Aufnahme) 8
Abb. 4:
London is eating itself. Ausstellung in London (Quelle: Mark Brearly) 11

2. Begriffsannäherung

Abb. 5:
Raumeigenschaften (Quelle: eigene Aufnahme) 35
Abb. 6:
Nutzungen und Atmosphäre (Quelle: eigene Aufnahme) 36
Abb. 7:
Begrenzende Strukturen (Quelle: eigene Darstellung) 39
Abb. 8:
Einordnung in bestehende Begriffe (Quelle: eigene Darstellung) 41
Abb. 9:
Berlin im Jahre 1688, gezeichnet von J.M.F. Schmidt (Quelle: Historischer Atlas von Berlin) 44
Abb. 10:
London – Social and functional plan 1941 (Quelle: Patrick Abercrombie) 46
Abb. 11:
London Docklands in the 1980s (Bill Pearson) 48
Abb. 12:
Hafen City Hamburg (Quelle: Ebbe und Flut, HafenCity Hamburg GmbH) 49

3. Fallbeispiele

Fallbeispiel King's Cross – London

Abb. 13:
Vogelperspektive King's Cross (Quelle: John Sturrock) 57
Abb. 14:
Lage von King's Cross in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung) 58

Abb. 15:
Der Betrachtungsraum King's Cross 2016 (Quelle: eigene Darstellung) 59
Abb. 16:
King's Cross 1843, gezeichnet von B.H. Davies (Quelle: Royal Geographical Society) 61
Abb. 17:
King's Cross 1862, gezeichnet von J. Reynolds (Quelle: Reynolds Pocket map of London 1862) 61
Abb. 18:
King's Cross 1894 (Quelle: Ordnance Survey Maps 1893-96) 61
Abb. 19:
Albion Yard fromentrance in Balfe Street (Quelle: Angela Inglis) 63
Abb. 20:
King's Cross Central Masterplan (Quelle: Allies and Morrion Architects) 65
Abb. 21:
Transformation der Rückseiten King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 67
Abb. 22:
Begrenzende Strukturen, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 69
Abb. 23:
Gewebestruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 71
Abb. 24:
Bebauungsstruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 73
Abb. 25:
Nutzungen, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 75
Abb. 26:
Charles Booth Map, 1898 (Quelle: London School of Economics https://booth.lse.ac.uk/map) 77
Abb. 27:
Eigentumsstruktur, King's Cross (Quelle: eigene Darstellung) 79
Abb. 28:
Betriebe an der Camley Street (Quelle: eigene Aufnahme) 81
Abb. 29:
Axonometrie Camley Street (Quelle: eigene Darstellung) 82
Abb. 30:
Lageplan Vertiefungsgebiet Camley Street (Quelle: eigene Darstellung) 84
Abb. 31:
Bauliche Struktur Camley Street (Quelle: eigene Darstellung) 85
Abb. 32:
Nutzungen Camley Street (Quelle: eigene Darstellung) 87
Abb. 33:
Entwurf Camley Stret 102 (Quelle: Glen Howells Architects) 89

Abb. 34:
Daily Fish Supply (Quelle: John Hayes) 90
Abb. 35:
A Models (Quelle: Eigene Aufnahme) 92

Fallbeispiel Altona – Hamburg

Abb. 36:
Blick über das Projektgebiet (Quelle: www.luftbilder.de, M. Friedel/FHH) 97
Abb. 37:
Lage in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung) 98
Abb. 38:
Der Betrachtungsraum Altona 2016, (Quelle: eigene Darstellung) 99
Abb. 39:
Altona 1880 (Quelle: Vermessungsamt Kiel) 101
Abb. 41:
Altona 1984 (Quelle: Vermessungsamt Kiel) 101
Abb. 40:
Altona 1927 (Quelle: Vermessungsamt Kiel) 101
Abb. 42:
Altona 2004 (Quelle: Vermessungsamt Kiel) 101
Abb. 43:
Masterplan Neue Mitte Altona 2011 (Quelle: André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA) 104
Abb. 44:
Masterplan Holstenquartier (Quelle: André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA) 105
Abb. 45:
Rückseiten, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 107
Abb. 46:
Begrenzende Strukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 109
Abb. 47:
Gewebestrukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 111
Abb. 48:
Bebauungsstrukturen, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 113
Abb. 49:
Nutzungen, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 115
Abb. 50:
Eigentumsstruktur, Altona (Quelle: eigene Darstellung) 117
Abb. 51:
Gewerbebetriebe entlang der Stresemannstraße (Quelle: eigene Aufnahme) 119

Abb. 52:
Axonometrie Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung) 120
Abb. 53:
Lageplan Vertiefungsgebiet Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung) 122
Abb. 54:
Bauliche Struktur Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung) 123
Abb. 55:
Nutzungen Stresemannstraße (Quelle: eigene Darstellung) 125
Abb. 56:
Roller Ambulanz (Quelle: eigene Aufnahme) 128
Abb. 57:
Polsterei Sener (Quelle: eigene Aufnahme) 130

Fallbeispiel Gleisdreieck – Berlin

Abb. 58:
Park am Gleisdreieck (Quelle: Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, HGEsch) 135
Abb. 59:
Lage in der Gesamtstadt (Quelle: eigene Darstellung) 136
Abb. 60:
Der Betrachtungsraum Gleisdreieck 2016 (Quelle: eigene Darstellung) 137
Abb. 61:
Das Güterbahnhofsareal um 1877 (Berlin und seine Bauten, Beilage 5) 139
Abb. 62:
Berlin um 1850 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin) 141
Abb. 63:
Berlin um 1940 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin) 141
Abb. 64:
Berlin um 1880 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin) 141
Abb. 65:
Berlin um 1986 (Quelle: Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten, Geoportal Berlin) 141
Abb. 66:
U-Bahnhof Gleisdreieck 1987 (Quelle: Roehrensee) 143
Abb. 67:
Masterplan – Park am Gleisdreieck (Quelle: Atelier Loidl) 145

Abb. 68:
Park am Gleisdreieck, 2016 (Quelle: Atelier Loidl) 146
Abb. 69:
Rückseiten, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 149
Abb. 70:
Begrenzende Strukturen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 151
Abb. 71:
Gewebestrukturen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 153
Abb. 72:
Bebauungsstruktur, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 155
Abb. 73:
Nutzungen, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 157
Abb. 74:
Eigentumsstruktur, Gleisdreieck (Quelle: eigene Darstellung) 159
Abb. 75:
Gewerbliche Betriebe an der Lützowstraße 107 - 112 (Quelle: Bergis Schmidt-Ehry) 161
Abb. 76:
Axonometrie Lützowstraße (Quelle: eigene Darstellung) 162
Abb. 77:
Lageplan Vertiefungsgebiet Lützowstraße (Quelle: eigene Darstellung) 164
Abb. 78:
Bauliche Struktur Lützowstraße (Quelle: eigene Darstellung) 165
Abb. 79:
Bebauung Lützowstraße (Quelle: eigene Aufnahme) 167
Abb. 80:
Nutzungen Lützowstraße (Quelle: eigene Darstellung) 167
Abb. 81:
Abrisstätigkeiten Lützowstraße (Quelle: eigene Abbildung) 168
Abb. 82:
Brisch Lindepower (Quelle: eigene Aufnahme) 170

4. Lösungsansätze

Abb. 83:
Übersicht Zukunftsszenarien (Quelle: eigene Darstellung) 188
Abb. 84:
Zukunftsszenarien (Quelle: eigene Darstellung) 190
Abb. 85:
Oberhafenquartier Hamburg (Quelle: eigene Aufnahme) 199

Abb. 86:
Oberhafenquartier Hamburg (Quelle: Foto Frizz, Hafen City Hamburg GmbH) 200
Abb. 87:
ExRotaprint (Quelle: eigene Aufnahme) 205
Abb. 88:
Handwerkerhof Ottensen (Quelle: eigene Aufnahmen) 206
Abb. 89:
Halle 7 Kolbenschmidt-Areal (Quelle: Belinda Sauer) 207
Abb. 90:
Entwurfsskizze Camley Street (Quelle: Karakusevic Carson Architects) 208
Abb. 91:
Kantine ExRotaprint (Quelle: eigene Aufnahme) 210
Abb. 92:
Organisations- und Finanzierungsmodell, ExRotaprint (Quelle: eigene Darstellung) 214
Abb. 93:
ExRotaprint Außenansicht(Quelle: eigene Aufnahme) 215
Abb. 94:
Instrumentenbauer im Handwerkerhof Ottensen (Quelle: eigene Aufnahme) 219
Abb. 95:
Organisations- und Finanzierungsmodell, Handwerkerhof Ottensen
(Quelle: eigene Darstellung) 223
Abb. 96:
Handwerkerhof Ottensen Außenansicht (Quelle: eigene Aufnahme) 227
Abb. 97:
Visualisierung Kolbenschmidt Areal (Quelle: coido architects) 226
Abb. 98:
Organisations- und Finanzierungsmodell, Kolbenschmidt-Areal (Quelle: eigene Darstellung) 230
Abb. 99:
Tobias Trapp MS Altona (Quelle: eigene Aufnahme) 231
Abb. 100:
Skizze Camley Street CLT (Quelle: Karakusevic Carson Architects) 235
Abb. 101:
Organisations- und Finanzierungsmodell, Camley Street CLT (Quelle: eigene Darstellung) 238
Abb. 102:
A Models Modelbauunternehmen (Quelle: eigene Aufnahme) 239

5. Fazit

Abb. 103:
Verdrängungsdruck durch höherwertigere Nutzungen (Quelle: eigene Aufnahme) 254
Abb. 104:
Rückseite entlang der Camley Street in London (Quelle: eigene Aufnahme) 255

Sollten mir trotz intensiver Recherchen darüberhinaus weitere Bildrechte entgangen sein, bitte ich freundlich um Hinweise. jannahohn@gmail.com

Städtische Rückseiten

„Jede Stadt muss sich heute intensiv mit ihrer räumlichen Weiterentwicklung beschäftigen. Die Konkurrenz um die „Fläche“ wird immer härter und verändert deutlich wahrnehmbar die städtischen Strukturen. Die scheinbar unausweichliche Notwendigkeit zur Innenentwicklung führt zu einem immer stärker spürbaren Verdrängungswettbewerb der vermeintlich „schwächeren“ Nutzungen. Janna Hohn widmet sich diesem schwer greifbaren Phänomen. Es geht um ein neues Verständnis und eine entsprechende Wertschätzung der kleinmaßstäblichen Gewerbeentwicklung in sich stark verändernden urbanen Gefügen. Durch die Einführung des Begriffs „Städtische Rückseiten“ wird dieses Thema in den Fokus gerückt, welches sich normalerweise in Gewerbeflächenstudien und schwer nachvollziehbaren Statistiken verbirgt.“

Prof. Markus Neppl

ISBN 978-3-7315-0824-3

9 783731 508243 >

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier