

Bundestransferstelle Stadtumbau



## Schwerpunktthema:

**„Neue Quartiere durch Stadtumbau und Schlussfolgerungen für das neue Programm ‘Wachstum und nachhaltige Erneuerung’“**  
- Erfahrungsbericht aus sechs Fallstudien

### Bearbeitung

FORUM Karsten Hesse Matthes Partnerschaft & B.B.S.M. mbH  
Martin Karsten, Josefin Weyer, Prof. Dr. Heike Liebmann, Ulrike Milstrey

### Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung  
Referat I2 Stadtentwicklung  
Evi Goderbauer

### Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI)  
Referat SW III 4 – Stadtumbau  
Anja Röding, Gina Siegel

### Stand

August 2020

## Inhalt

<b>1. Einführung und Fragestellungen .....</b>	<b>3</b>
1.1 Bedeutung und Merkmale „Neuer Quartiere durch Stadtumbau“ .....	3
1.2 Forschungsstand zur Entwicklung neuer Quartiere seit den 1990er Jahren .....	5
<b>2. Neue Quartiere – ausgewählte Beispiele aus dem Stadtumbau .....</b>	<b>7</b>
2.1 Tübingen (Baden-Württemberg): Alte Weberei (Lustnau-Süd) .....	7
2.2 Heidelberg (Baden-Württemberg): Bahnstadt.....	11
2.3 Würzburg (Bayern): Hubland.....	16
2.4 Varel (Niedersachsen): Waldviertel.....	21
2.5 Kaiserslautern (Rheinland-Pfalz): Pfaff-Quartier .....	26
2.6 Kamp-Lintfort (Nordrhein-Westfalen): Zeche Friedrich Heinrich .....	30
<b>3. Auswertungen der Erfahrungen der Quartiersentwicklung durch Stadtumbau .....</b>	<b>35</b>
3.1 Zur Bedeutung der Aufgabenstellung im Stadtumbau.....	35
3.2 Städtebauliche Charakteristika und Nutzungsstruktur .....	36
3.3 Bewohnerschaft und soziale Aspekte .....	36
3.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung .....	37
3.5 Mobilität .....	37
3.6 Bedeutung der Stadtumbauförderung.....	37
3.7 Bedeutung des Allgemeinen und Besonderen Städtebaurechts bei der Entwicklung neuer Quartiere .....	38
<b>4. Schlussfolgerungen für das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ .....</b>	<b>39</b>
<b>Quellen.....</b>	<b>41</b>

## 1. Einführung und Fragestellungen

Das Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau West wurde 2004 gestartet und beinhaltete bereits als Fördergegenstand die städtebauliche Neuordnung bzw. Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen. 2008 wurde dieser Fördergegenstand auch im Förderprogramm Stadtumbau Ost aufgenommen (vgl. VV Städtebauförderung 2004 und 2008). Erstmals hat die Bundestransferstelle Stadtumbau (BTS) – damals die BTS Stadtumbau West – Erfahrungen mit der Brachenrevitalisierung in einem Schwerpunktpapier 2010 ausgewertet<sup>1</sup>. 2018 folgte die Auseinandersetzung mit „Erfolgreicher Bürger- und Akteursbeteiligung bei der Revitalisierung von Brachen im Stadtumbau“<sup>2</sup>. Im Kontext der Bearbeitung dieser Schwerpunktpapiere fiel der hohe Anteil von Vorhaben auf, in deren Rahmen ganze Quartiere oder Stadtteile neu entwickelt wurden und werden.

2020 haben sich Bund und Länder auf eine Programmreform der Städtebauförderung verständigt, in deren Rahmen die ehemals sechs Städtebauförderungsprogramme auf drei konzentriert werden (vgl. VV Städtebauförderung 2020). Das Nachfolgeprogramm für den Stadtumbau lautet „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“. Wichtige Fördergegenstände dieses neuen Programms sind die städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- oder Militärbrachen einschließlich Nutzungsänderungen sowie die Brachenentwicklung, insbesondere zur Unterstützung des Wohnungsbaus. Um die Erfahrungen mit dieser Aufgabenstellung aus dem Stadtumbau zu sichern und für die Umsetzung des neuen Programms zur Verfügung zu stellen, hat sich die BTS Stadtumbau 2020 intensiv mit „Neuen Quartieren durch Stadtumbau“ beschäftigt und das vorliegende Schwerpunktpapier erarbeitet.

Die Auswertungen konzentrieren sich dabei auf Stadtumbaumaßnahmen in den westlichen Bundesländern. Hintergrund ist, dass die Brachenrevitalisierung im Stadtumbau ein Thema des Stadtumbaus in den alten Ländern geblieben ist: Rund 25 % der Fördergebiete im Stadtumbau West beschäftigen sich mit der Aufgabe, während dies im Stadtumbau Ost nur auf 2 % aller Gebiete zutrifft (BBSR/BMUB 2017, S. 123<sup>3</sup>).

### 1.1 Bedeutung und Merkmale „Neuer Quartiere durch Stadtumbau“

Die Bundestransferstelle Stadtumbau (BTS) hat insgesamt 80 Stadtumbaumaßnahmen identifiziert, die als Entwicklung „Neuer Quartiere“ interpretiert werden können. Quelle dieser Erhebung ist das so genannte eMonitoring, bei dem die Maßnahmenverantwortlichen in den Stadtumbaukommunen dem BBSR auf elektronischem Wege Informationen über die Maßnahmen liefern. Die dort identifizierten Maßnahmen wurden von der BTS Stadtumbau nach Ländern geordnet den für die Städtebauförderung zuständigen Referaten in den westlichen Ländern zur Überprüfung gesandt. Das Ergebnis dieses iterativen Erhebungsprozesses bildete die Datengrundlage. Bei der Recherche wurden solche Quartiere in die Auswertung einbezogen, die auf verkehrlichen, militärischen oder gewerblichen Brachen entstehen, zu wesentlichen Anteilen neue Wohnnutzung aufweisen und einer einheitlichen Städtebaukonzeption folgen. Der Beginn der städtebaulichen Neuentwicklung ist meist mit der Aufnahme in das Stadtumbauprogramm verbunden. Im Vergleich zu aktuellen Erfassungen „Neuer Stadtquartiere“ im BBSR<sup>4</sup> werden geringere Größen in Fläche und Umfang zu Grunde gelegt,

<sup>1</sup> Bundestransferstelle Stadtumbau West (2010): Schwerpunktthema Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen im Stadtumbau

<sup>2</sup> Bundestransferstelle Stadtumbau (2018): Schwerpunktpapier Erfolgreiche Bürger- und Akteursbeteiligung bei der Revitalisierung von Brachen im Stadtumbau

<sup>3</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung / Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017): Gemeinsame Evaluierung der Programme Stadtumbau Ost und Stadtumbau West, S. 123

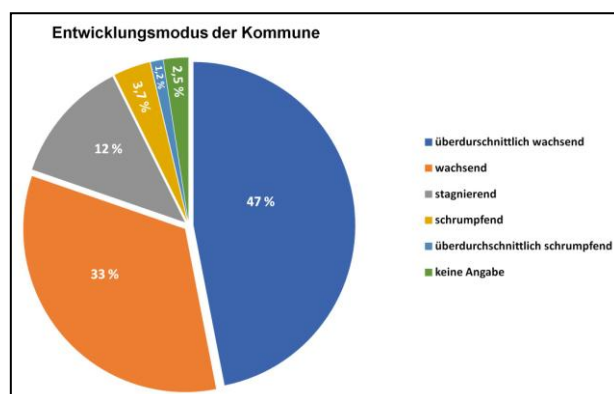
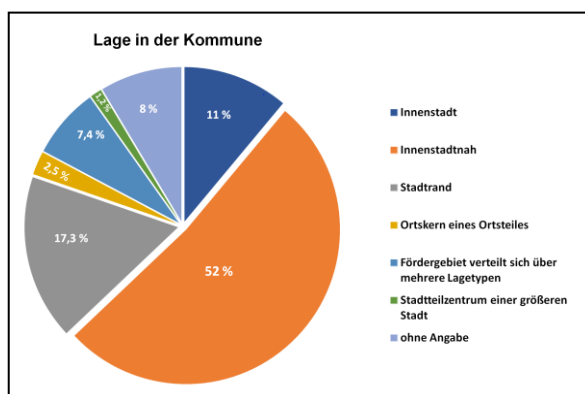
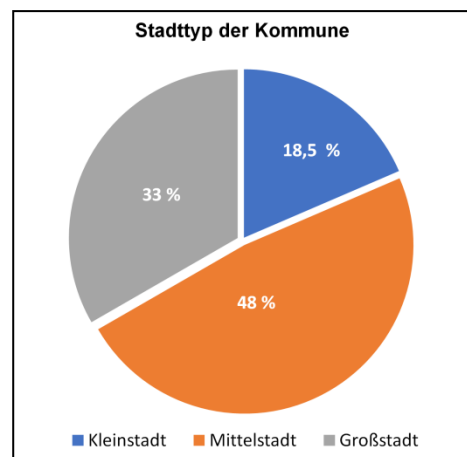
<sup>4</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung / Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. Die noch in Bearbeitung befindliche Erfassung bezieht neue Stadtquartiere nach 1990 mit einer Flächengröße von 10 ha oder 500 Wohneinheiten oder 1.000 Einwohnern ein

um auch die mit Stadtumbau realisierten Quartiersentwicklungen in Klein- und Mittelstädten zu erfassen.

Von den 80 identifizierten Stadtumbaumaßnahmen, in denen neue Quartiere entwickelt werden, liegen 27, und damit mit Abstand die meisten, in Baden-Württemberg, gefolgt von 20 in Niedersachsen, 10 in Bayern, 8 in Nordrhein-Westfalen und 7 in Schleswig-Holstein. Alle anderen Bundesländer weisen drei oder weniger dieser Maßnahmentypen auf.

Die 80 Stadtumbaumaßnahmen bzw. „ihre“ Kommunen weisen folgende Merkmale auf:

- Stadttyp der Kommunen mit neuen Quartieren im Stadtumbau: Mit 48 % liegen die meisten dieser neuen Quartiere in Mittelstädten (20.000 bis unter 100.000 Einwohner), 33 % in Großstädten (über 100.000 Einwohner) und 18 % in Kleinstädten (zwischen 5.000 und unter 20.000 Einwohnern).
- Entwicklungsmodus der Kommunen mit neuen Quartieren im Stadtumbau: Neue Quartiere entstehen mehrheitlich in Westdeutschland in wachsenden Regionen. Ca. 80 % der Kommunen, in denen die Quartiere mit Stadtumbau entwickelt werden, können nach dem BBSR-Indikator<sup>5</sup> als wachsende oder überdurchschnittlich wachsende Kommunen eingestuft werden. 12 % sind stagnierend, nur wenige schrumpfend.
- Lage der neuen Quartiere in den Kommunen: 63 % der neuen Quartiere, die im Stadtumbau entwickelt werden, liegen in der Innenstadt oder innenstadtnah, nur 17,3 % am Stadtrand.
- Größe der neuen Quartiere in den Kommunen: Die Größe der Flächen, auf denen neue Quartiere entstehen, variiert zwischen 1,4 ha und 500 ha bei einem Mittelwert von 47 ha. Nach Berechnungen der BTS Stadtumbau umfassen die 80 neuen Quartiere im Stadtumbau eine Fläche von insgesamt über 3.400 ha.
- Wohneinheiten und Einwohner der neuen Quartiere in den Kommunen: Wohneinheiten und Einwohner der neuen Quartiere konnten nur für wenige der nicht näher untersuchten Stadtumbaumaßnahmen ermittelt werden. Bei den ausgewählten sechs Fallstudien reichen die Wohneinheiten von 100 Wohneinheiten mit zukünftig ca. 300 Einwohnern (Kleinstadt Varel) bis zu 3.300 Wohneinheiten mit ca. 6.800 Einwohnern (Großstadt Heidelberg).



Stadttyp, Entwicklungsmodus und Lage neuer Quartiere durch Stadtumbau, Datenbasis: BBSR (Stand 2017), Darstellung & Berechnung: BTS Stadtumbau

<sup>5</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): [Interaktive Karte: Wachsen und Schrumpfen von Städten und Gemeinden](#)

## 1.2 Forschungsstand zur Entwicklung neuer Quartiere seit den 1990er Jahren

Das erste Jahrzehnt dieses Jahrtausends war in Deutschland vielerorts durch stagnierende oder auch schrumpfende Bevölkerungsentwicklung geprägt. Im Fokus der Stadtforschung stand daher tendenziell die Bewältigung von Folgen des wirtschaftlichen und demografischen Wandels und weniger die Analyse neuer Stadtquartiere.

Das BBSR hat 2007 eine erste Bestandsaufnahme von seit 1990 entwickelter Stadtquartiere veröffentlicht<sup>6</sup>. Basis war die Analyse von Sekundärliteratur, Veranstaltungen des BBSR, Internetrecherche etc. Diese Grundlage wurde als Datenbank angelegt und bis 2012 fortgeschrieben<sup>7</sup>. 2017 startete eine weitere Fortschreibung im Rahmen des bereits erwähnten BBSR-Projekts „Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität“ (siehe Fußnote 4). Methodisch handelt es sich um eine schriftliche Befragung von Kommunen, die einen quantitativen Überblick über neue Quartiere in Deutschland liefert. Die Ergebnisse dieser Erhebung waren zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses Schwerpunktpapiers noch nicht veröffentlicht. Die Datenbank umfasst mittlerweile rund 750 Stadtquartiere, von denen 660 eine Fläche über 10 ha und mindestens 500 Wohneinheiten aufweisen.

Die Veröffentlichung von 2012 arbeitete folgende Merkmale der damals über 300 identifizierten neuen Quartiere heraus:

- Mehr als ein Viertel der Quartiere lag in Nordrhein-Westfalen, im Ranking folgten Bayern und Baden-Württemberg. Die drei Länder zusammen bildeten mehr als die Hälfte aller neuen Gebiete ab. In den neuen Ländern konnten zusammen nur 25 derartige Quartiere identifiziert werden.
- Die neuen Stadtquartiere lagen mehrheitlich in wirtschaftlich dynamischen Regionen, dort wiederum hauptsächlich in Großstädten (Mittelstädte 29,9 %, Kleinstädte 3,3 %). Es waren häufig städtebauliche Großprojekte mit durchschnittlich 900 Wohneinheiten und durchschnittlich 1.200 Arbeitsplätzen.
- Die neuen Stadtquartiere entstanden mehrheitlich auf innerstädtischen Konversionsflächen mit vormaliger Militär-, Bahn- oder Industrienutzung. Jedes fünfte Neubauquartier war ein Stadterweiterungsprojekt.
- Die Auswertung arbeitete eine zunehmende Bedeutung der Nutzungsmischung bei den neuen Quartieren seit 1990 heraus. In drei Viertel der neuen Quartiere wurden Wohnen und störungsarme Arbeitsstätten mit einander verbunden.

Eine Dissertation von 2018<sup>8</sup> hat die Datenbasis des BBSR von 2012 mit eigenen Recherchen fortgeschrieben und 435 neue Quartiere identifiziert. Sie enthält weitere ergänzende Erkenntnisse:

- Von allen Quartieren machen die auf Brachflächen 63,4 % aus.
- Eine Auswertung der Angaben zu Planungsverfahren verdeutlicht, dass fast 80 % der Kommunen, die dazu Angaben gemacht haben, ein Wettbewerbs- oder ein Mehrfachbeauftragungsverfahren zur Konzeptfindung eingesetzt haben.
- Beim Einsatz des Besonderen Städtebaurechts kommt die Auswertung zu dem Ergebnis, dass neue Quartiere als Stadterneuerungsmaßnahmen (nicht Stadterweiterung) mit großer Mehrheit die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB einsetzen, gefolgt von einer Sanierungsmaßnahme nach § 142 BauGB, jeweils kombiniert mit Städtebaulichen Verträgen.
- Es dominiert bei den Stadterneuerungsmaßnahmen das Developermodell, bei dem ein privater Grundstückseigentümer die Entwicklung und damit auch das vollständige finanzielle Risiko

---

<sup>6</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2007): [Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten](#) - Vorgehen und Ergebnisse der laufenden Bestandserhebung des BBR zu neuen Stadtquartieren

<sup>7</sup> Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2012): [BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2012](#)

<sup>8</sup> Guhl, P. (2018): Die Entwicklung neuer Stadtquartiere aus städtebaulicher Sicht – Analyse der Projekte seit 1990.

übernimmt. Es folgt an Bedeutung das Treuhändermodell, bei dem ein privates Treuhandunternehmen für die Kommune wichtige Entwicklungsaufgaben übernimmt.

### 1.3 Ziele und Fragestellungen für das Schwerpunktpapier

Die BTS Stadtumbau hat u. a. die Aufgabe des Informationstransfers zwischen Kommunen, Ländern und Bund. Vor diesem Hintergrund wurde es als wichtig erachtet, im Rahmen dieses Schwerpunktpapiers konkretes kommunales Erfahrungswissen zu erheben und weiterzugeben. Aus diesem Grund wurde die Erarbeitung von sechs Fallstudien neuer Quartiere einer schriftlichen Befragung der 80 Kommunen vorgezogen. Diese Entscheidung basiert auf der Annahme, dass durch Interviews mit den Verantwortlichen, Auswertung von Konzepten sowie Untersuchungen und teilweise auch vor Ort-Bereisungen ein Maximum an Informationen zu den komplexen Prozessen der Entwicklung eines neuen Quartiers zu generieren ist.

Die Fallstudienauswahl folgte der Überlegung, als wichtig erachtete Aspekte für die Entwicklung von Quartieren möglichst gut repräsentieren zu können. In die Auswahl wurden einbezogen: Bundesland, Stadtgröße, Entwicklungsmodus der Kommune (wachsend / schrumpfend), Flächengröße, Vornutzung, erwarteter Erkenntnisgewinn.

Folgende Fallstudien wurden einbezogen:

Land	Kommune – neues Quartier	Stadtgröße	schrumpfend/wachsend	Fläche	Vornutzung
Baden-Württemberg	<b>Tübingen – Alte Weberei</b>	Große Mittelstadt	überdurchschnittlich wachsend	7,18 ha	Industrie
Baden-Württemberg	<b>Heidelberg – Bahnstadt</b>	Großstadt	überdurchschnittlich wachsend	100,4 ha	Bahn und Militär
Bayern	<b>Würzburg – Hubland</b>	Großstadt	wachsend	135,0 ha	Militär
Niedersachsen	<b>Varel – Friesland-Kaserne</b>	Kleine Mittelstadt	stagnierend	23,95 ha	Militär
Nordrhein-Westfalen	<b>Kamp-Lintfort – Zeche Friedrich Heinrich</b>	Kleine Mittelstadt	stagnierend	40,0 ha	Industrie
Rheinland-Pfalz	<b>Kaiserslautern – Pfaff-Quartier</b>	Große Mittelstadt	wachsend	19,2 ha	Industrie

Die unten aufgeführten Fragestellungen wurden mit den Interviewpartnern erörtert. Sie bilden das Gerüst für die Dokumentation der sechs Fallstudien auf den folgenden Seiten und für die Schlussfolgerungen, die die BTS Stadtumbau aus den Erhebungen ziehen kann. Wie oben beschrieben dient das Schwerpunktpapier zur Sicherung der Erkenntnisse aus dem Stadtumbau für die Weiternutzung im Folgeprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“. Mit einem diesbezüglichen kurzen Fazit schließt das Papier ab.

Fragestellungen:

- Wer ist / war mit der Projektentwicklung des neuen Quartiers beauftragt? Wie ist die Projektentwicklung organisiert?
- Wie war der Planungsprozess organisiert? Welche planungsrechtlichen Instrumente spielten eine Rolle?
- Wie unterstützte Städtebauförderung die Gebietsentwicklung?

- Welche städtebaulichen aber auch sozialen und ökologischen Qualitäten weist das Quartier auf?
- Wie setzt sich die Bewohnerschaft zusammen?
- Wie ist das Freiraumsystem konzipiert?
- Welche Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassungen wurden ergriffen?
- Welches Mobilitätskonzept wird verfolgt?

## 2. Neue Quartiere – ausgewählte Beispiele aus dem Stadtumbau

### 2.1 Tübingen (Baden-Württemberg): Alte Weberei (Lustnau-Süd)

**Stadttyp:** Mittelstadt (überdurchschnittlich wachsend)

**Größe:** 7,18 ha

**Vornutzung:** Industrie

**Stand:** Planung und Umsetzung abgeschlossen, Bauzeit 2011-2015

**Förderbeginn:** 2009

**Stadtumbauförderung des Bundes:** 1 Mio. € bis einschl. 2019

**Weitere Informationen:**

<https://www.tuebingen.de/alteweberie>



Luftbild des neuen Quartiers „Alte Weberei“  
Quelle: Manfred Grohe

#### Anlass und Hintergrund:

Der Stadtteil Lustnau liegt östlich der Innenstadt von Tübingen (ca. 87.500 Einwohner) an der Mündung der Ammer in den Neckar. Hier entstand nach Aufgabe der Produktion der ehemaligen Frottierweberei Lustnau GmbH in den 1990er Jahren eine ca. sieben Hektar große Industriebrache. Die Fläche wurde 2009 als Stadtumbaugebiet festgelegt und in die Stadtumbauförderung aufgenommen. Nach informellen und formellen Planungsverfahren sowie nach der Durchführung einer Konzeptvergabe konnte das Quartier 2014 mit ca. 300 Wohneinheiten für ca. 750 Bewohner weitgehend fertiggestellt und bezogen werden.



Städtebaulicher Entwurf Hähning + Gemmeke, Stefan Fromm  
Landschaftsarchitekten

#### Organisation:

2009 erwarb die städtische Wirtschaftsförderungsgesellschaft (WIT) mit ihrem Geschäftsbereich „Projektentwicklung“ die Grundstücke des ehemaligen Textilunternehmens. Mit diesem Geschäftsbereich arbeitet die WIT als kommunale Grundstücksgesellschaft, in der der Baubürgermeister von Tübingen als Geschäftsführer fungiert. Die WIT verfügt über kein eigenes Personal. In einem Städtebaulichen Vertrag mit der Stadt Tübingen wurden alle Regelungen im

Hinblick auf die Kostenübernahme u. a. für Wettbewerbe, Durchführung eines Konzeptvergabeverfahrens und Ausgleichszahlungen bei sanierungsbedingter Wertsteigerung getroffen.

**Planung:**

Der Planungsprozess startete mit einem Städtebaulichen Wettbewerb in 2009. Eine großflächige Altlast im Zentrum des Geländes, die auf eine frühere Aufschüttung im Rahmen der Verlagerung des Neckar-Flussbettes zurückgeht, stellte für die Wettbewerbsteilnehmer eine große Herausforderung dar. Es galt eine geeignete Nutzungsaufteilung unter Berücksichtigung dieser Altlast zu finden. Im Wettbewerb spielten darüber hinaus die Einbindung von ausgewählten Industriegebäuden sowie die Flexibilität und die Offenheit für individuelle Lösungen durch Baugruppen eine entscheidende Rolle. Aus dem Siegerentwurf wurde ein Rahmenplan entwickelt, der in einen Bebauungsplan übersetzt wurde. Weitere Ziele des Rahmenplans wurden über Grundstücksverträge festgeschrieben. Die Gestaltungsvielfalt der privaten Innenhöfe gelang beispielsweise durch Festlegungen im Grundbuch.

**Grundstücksvergabe:**

Besonderheit der Grundstücksvergabe war ein Konzeptvergabeverfahren. Bei derartigen Verfahren verzichtet die Kommune auf die Erzielung eines maximalen Grundstückserlöses zugunsten städtebaulicher und wohnungswirtschaftlicher Ziele. Ausschlaggebend für die Vergabe des städtischen Grundstücks ist die Qualität des eingereichten Konzepts. Das Tübinger Verfahren verlief zweiphasig: In Phase 1 wurden so genannte Ankernutzer gesucht, die neben Gebäuden auch gemeinschaftliche Infrastruktur (wie z. B. Tiefgaragen) erstellen. In Phase 2 – der allgemeinen Grundstücksvergabe – bewarben sich 80 Baugruppen, 40 Bauträger und 50 Einzelbauherren um die verbliebenen Grundstücke. 42 dieser Bewerber erhielten eine Kaufoption und mussten sich innerhalb eines halben Jahres entscheiden, ob sie die Optionen annehmen oder das Grundstück zurückgeben wollten. 19 Grundstücke wurden privaten Baugruppen zugesprochen. Optionen für 21 Doppel- und Reihenhausgrundstücke wurden vorwiegend für Familien reserviert. Für die Vergabe der Grundstücke waren Qualität und Nachvollziehbarkeit des Konzepts sowie die Plausibilität der Realisierbarkeit des Projekts ausschlaggebend. Auf der Grundlage einer Vorbewertung entschied eine Optionskommission im Sinne einer Jury über die Optionsvergaben.

**Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

Der Stadtrat der Stadt Tübingen hat ein Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren festgelegt, da sanierungsbedingte Wertsteigerungen erwartet wurden. Da das Grundstück bereits im Eigentum der Stadt war, kamen keine Genehmigungsvorbehalte oder ähnliche Eingriffsregelungen zum Einsatz. Den Ausgleichsbeitrag leistete die WIT, womit die neuen Eigentümer, die von der WIT das Grundstück nach Konzeptvergabe erwarben, keine Ausgleichsforderungen mehr zu erwarten hatten. Die Stadtumbauförderung in Höhe von einer Million Euro (Bundesanteil) wurde für Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, Gestaltung öffentlicher Räume und die Umnutzung eines Bestandgebäudes eingesetzt. Die Einrichtung eines Jugendzentrums wurde mit dem Investitionspakt „Soziale Integration im Quartier“ gefördert.

**Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:**

Den Mittelpunkt der Alten Weberei bildet der Egeriaplatz mit dem ehemaligen Firmenhauptgebäude. Um diesen Platz sind sechs Baufelder, in denen private Investoren einzeln oder in Gruppen im Hinblick auf Wohnungstypen und Fassaden vielfältige Gebäude errichtet haben. Das Städtebauliche Konzept berücksichtigt Blick- und Wegebezüge, die das Quartier räumlich an den Neckar anbinden. Offene Höfe schaffen einen Übergang zum Neckar und dreigeschossige Einzelgebäude den zur angrenzenden Bebauung. Auf Flächen, die wegen Altlasten oder Hochwasserschutz nicht überbaut



werden konnten, entstanden große Freibereiche. Durch die Blockstrukturen ist es gelungen, den öffentlichen Raum von geschützten privaten Innenhöfen abzugrenzen.

Das neue Quartier ist kleinteilig, abwechslungsreich und durchgrünt. Diese Wirkung ist u. a. auf Tübinger Besonderheiten der Quartiersentwicklung zurück zu führen, die auch bereits an anderen Standorten in Tübingen (zuerst Französisches Viertel) zum Einsatz kamen. Die kleinteilige Wirkung der auch in anderen Siedlungen eingesetzten Blockstruktur liegt u. a. daran, dass der individuelle Anspruch der Baugruppen an die Architektur und Fassadengestalt ihrer Gebäude die Kleinteiligkeit betont. Abwechslung erzeugen nicht nur die Ladenlokale und die Gastronomie- und Kulturnutzung in



Individuelle Fassaden- und Innenhofgestaltung durch Baugruppen in der Alten Weberei

den zentralen Bereichen zum Egeriaplatz hin, die eine Vorgabe im Bebauungsplan sind und für die Konzepte bei der Bewerbung eingefordert wurden. Abwechslung schafft auch, dass die Blockinnenhöfe mehreren Anrainern gehören und durch Grundbucheintrag die Verpflichtung besteht, die Gestaltung der innenliegenden Bereiche gemeinschaftlich zu organisieren. So sind Innenhöfe mit Schwerpunkt auf Kinderspiel, aber auch grüne Oasen oder grüne Wildnis entstanden. Diese Konzepte führen dann auch zum hohen Maß an Durchgrünung, die durch die Lage am Neckar noch betont wird. Erkennbar ist die Philosophie, architektonische und Nutzungsvielfalt zuzulassen. Zu dieser Philosophie gehört, dass kein Gestaltungshandbuch Vorgaben macht. Das kann dann auch mal zu gestalterisch weniger gelungenen Nachbarschaften führen. Das prägende, nun kulturell genutzte Bestandgebäude auf dem Egeriaplatz steht nicht in der Flucht der Baublöcke, was dem ganzen Gebiet weitere Abwechslung verschafft.

### **Bewohnerschaft und soziale Aspekte:**

In der oben beschriebenen Konzeptvergabe der Grundstücke – mehrheitlich an Baugruppen – findet der Anspruch an eine soziale Mischung im Quartier seinen Niederschlag. Eine Vorgabe zum Anteil des geförderten Wohnungsbaus gab es nicht. Zwei Grundstücke gingen an Bauträger mit der Auflage, geförderte Mietwohnungen zu erstellen. In einem weiteren Fall, in der eine Baugruppe eine solche Förderung beantragt hat, stellte sich das Förderprogramm als hinderlich dar, weil alle Mitglieder der Wohneigentumsgemeinschaft Finanzierungsnachweise erbringen mussten. Eine gewisse Steuerung der Mischung erfolgt über Kaufverträge, in denen die Miethöhe fixiert ist. In dem Quartier leben – dem Ergebnis einer Umfrage aus dem Jahr 2015 zufolge – mehrheitlich Familien mit Kindern, die durchschnittliche Kinderzahl beträgt 1,9 und liegt damit über dem städtischen Durchschnitt. Bewohner mit hoher formaler Bildung bilden die Mehrheit im Quartier, Menschen mit Migrationshintergrund sind dagegen unterrepräsentiert.<sup>9</sup>

Lebendige Nachbarschaften zu initiieren, ist ein wichtiges Motiv des Konzeptvergabeverfahrens in Tübingen, das prioritär Baugruppen berücksichtigt. Mitglieder von Baugruppen dokumentieren durch ihre Mitgliedschaft bereits das Interesse an Nachbarschaft. Die Notwendigkeit, interessante Bau- und Nutzungskonzepte vorzulegen, um überhaupt Grundstückseigentümer zu werden, bietet einen

---

<sup>9</sup> Ergebnisbericht Das Quartier „Alte Weberei“- Umfrage vom März 2015, Institut Schreier, S. 2

weiteren Anreiz, Qualitäten für Nachbarschaften zu schaffen. Die Tatsache, dass es neben einem Lebensmittelladen und klassischen Nutzern auch ein Ladenlokal gibt, in dem die Bewohner des Hauses zugesichert haben, ein Quartierscafé für die Nachbarschaft anzubieten, belegt, dass die Konzeptvergabe zu einem Mehrwert für das Quartier führen kann.

#### **Freiraumsysteme:**

Die Alte Weberei verfügt durch die ansprechende Verteilung öffentlicher und privater Außenräume über eine hohe und vielfältige Freiraumqualität. Nicht nur der Egeriaplatz übernimmt die Funktion eines zentralen Begegnungsortes mit hoher Aufenthaltsqualität, sondern auch die privaten Grünräume in den Innenhöfen bieten eine hohe qualitative Vielfalt. Zwischen Neckar und Wohnbebauung verläuft ein attraktiver Fußweg, der trotz der städtebaulichen Dichte den Eindruck eines durchgrüneten Quartiers noch verstärkt.



Neu angelegter Egeriaplatz mit saniertem Bestandsgebäude in der Alten Weberei

#### **Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen:**

Die Neubauten in der Alten Weberei verfügen über KfW70-Standard. Mit der Anbindung des Quartiers an die Fernwärme, deren System die Abwärme einer Kläranlage nutzt, gelingt es, das Quartier CO<sub>2</sub>-neutral zu konzipieren. Die Alte Weberei liegt in unmittelbarer Nähe der Mündung der Ammer in den Neckar und ist damit hochwassergefährdet. Voraussetzungen dafür, an dieser Stelle ein Stadtquartier zu errichten, war eine Städtebauliche Konzeption, die dem Hochwasserschutz Rechnung trägt. Eine große Stellplatzanlage im Überschwemmungsbereich bietet den geforderten Schutz der Wohngebäude. Die Konzeption der Tiefgaragen folgt spezifischen Auflagen, die dem Hochwasserschutz geschuldet sind.

#### **Mobilität:**

Weil Stellplatzbedarfe zum Teil auf der wegen Hochwasserschutz angelegten Stellplatzanlage nachgewiesen werden, konnte der Stellplatzschlüssel auf 0,9 pro Wohneinheit gesenkt werden. Dieser zwischen Neckar und Wohnsiedlung platzierte Parkplatz verhindert zusätzlich Parken im Quartier. Der weitere Stellplatzbedarf wird ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht. Eine Anfahrt zu den Wohngebäuden ist größtenteils möglich, ein Parken nicht. Wenige Kurzzeitparkplätze stehen rund um den Egeriaplatz zur Verfügung. Eine Stadtbuslinie führt über den Egeriaplatz. Für ein am Stadtrand gelegenes Quartier ist die Alte Weberei erstaunlich autoarm.

#### **Fazit:**

- Der Verkauf der Grundstücke als Konzeptvergabe führte über individuelle Bau- und Nutzungskonzepte zu einem vielfältigen und abwechslungsreichen Neubauquartier. Diese Vielfalt an Wohnungskonzepten, Fassaden, Erdgeschossnutzungen und Begrünungen von Innenhöfen macht einen großen Unterschied zu anderen Neubauquartieren aus.

- Die Freiraumqualität ist bei den öffentlichen Räumen hoch und setzt sich im privaten Wohnumfeld fort. Diese Wirkung ist nicht selbstverständlich, weil Altlasten und Hochwasserschutz die Nutzung einschränken.
- Baugruppen schaffen Nachbarschaften. Durch die Konzeptvergabe, die bei der Grundstücksvergabe Mehrwerte für das Quartier berücksichtigt, werden Angebote wie ein Nahversorger oder ein ehrenamtlich betriebenes Nachbarschaftscafé geschaffen, die es ansonsten in so kleinen Neubauvierteln nicht gibt.
- Die Kombination von Bauleitplanung, Konzeptvergabe und Grundstückverträgen zwingt an wichtigen Standorten zu gewerblichen Erdgeschossnutzungen, die das Quartier beleben.
- Wegen großflächiger Altlasten und herausforderndem Hochwasserschutz schien eine Revitalisierung der Industriebranche trotz eines Hochpreismarktes lange Zeit nicht machbar. Der Erwerb durch die Kommune und der Einsatz von Städtebauförderung ermöglichte die Projektentwicklung.
- Letztendlich kam es zu einer sanierungsbedingten Wertsteigerung, die im Sanierungsverfahren abgeschöpft wurde. Der Ausgleich erfolgte mit der städtischen Gesellschaft als Erwerberin des gesamten Areals, die das in den Preisen der Einzelgrundstücke berücksichtigte. So hatten die Erwerber, in der Mehrheit in Baugruppen zusammen geschlossener privater Haushalte, Kostensicherheit.

## 2.2 Heidelberg (Baden-Württemberg): Bahnstadt

**Stadttyp:** Großstadt (überdurchschnittlich wachsend)

**Größe:** 100,4 ha

**Vornutzung:** Bahn und Militär

**Stand:** 28 Baumaßnahmen realisiert, 15 in Planung und Umsetzung, Bau 2007-2022

**Förderbeginn:** 2005

**Stadtumbauförderung des Bundes:** 8.833 Mio. € bis einschl. 2019

**Weitere Informationen:** <https://www.heidelberg-bahnstadt.de/953958>



Luftbild der Heidelberger Bahnstadt  
Quelle: Stadt Heidelberg

### Anlass und Hintergrund:

Bereits 2001 starteten die Stadt Heidelberg und die Deutsche Bahn AG einen internationalen Städtebaulichen Realisierungswettbewerb zur Umnutzung von ehemaligen Güterbahnflächen südwestlich des Heidelberger Hauptbahnhofes zu einem nutzungsgemischten, am Leitbild der europäischen Stadt orientierten Stadtteil. Die schrittweise Qualifizierung der Rahmenplanung bis zu Bebauungsplänen führte zum Baustart 2009. Voraussichtlich bis 2025 sollen über 6.800 Einwohner und über 6.000 Beschäftigte in der Bahnstadt



Fortschreibung Rahmenplan 2020  
Quelle: Stadt Heidelberg

wohnen und arbeiten. Damit ist das Vorhaben eines der größten Stadtentwicklungsprojekte in Europa und wird als die weltgrößte Passivhaussiedlung bezeichnet.

**Organisation:**

Der größte Teil der Konversionsfläche gehörte der Aurelis GmbH, der Immobilientochter der Deutschen Bahn AG, die den Güterbahnhof 1997 aufgegeben hat. Ein kleinerer Teil war ehemals militärisch genutzt. 2008 gründeten die kommunale Wohnungsbaugesellschaft GGH mit der Sparkasse und der Landesbank LBBW die Entwicklungsgesellschaft Heidelberg (EGH), die 60 ha Fläche für 45 Millionen Euro von Aurelis erwarb. Die Stadt kaufte für 4,5 Millionen Euro zeitgleich weitere 15 ha für öffentliche Straßen-, Grün- und Freiflächen.

Die EGH fungierte schwerpunktmäßig als Grundstücksgesellschaft mit drei Geschäftsführern. Die Planung, die damit verbundenen Verfahren und die Abstimmung der einzelnen Bau- und Nutzungskonzepte privater Entwickler wurden von der Verwaltung – federführend vom Stadtplanungsamt – übernommen. Zur Abwicklung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB (siehe unten) bediente sich die Stadt eines treuhänderisch tätigen Sanierungsträgers. Für die verwaltungsinterne Steuerung und Koordination wurde eine Geschäftsstelle eingerichtet. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft realisierte einige Wohnungsbauten und unterstützte beim Bau von Gemeinbedarfseinrichtungen wie z. B. beim Infrastrukturprojekt B<sup>3</sup>, das Grundschule, Kindertagesstätte und Begegnungszentrum in einem Gebäude integriert.

**Planung:**

Der Siegerentwurf des 2001 durchgeführten internationalen Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs wurde in eine Städtebauliche Rahmenplanung überführt, die 2003 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Darauf aufbauend erfolgte eine Qualifizierung einzelner themenbezogener Konzepte für Freiraum, Verkehr, Energie, Regenwasserbewirtschaftung, technische sowie soziale Infrastruktur, die eng verknüpft bearbeitet und im Konzept für den öffentlichen Raum zusammengefasst wurden. Diese Gutachten führten zur Konkretisierung, modifizierten den ursprünglichen Rahmen aber nur in wenigen Bereichen. Es folgten darauf aufbauend für die einzelnen Teilbereiche Planungswettbewerbe und die Aufstellung von Bebauungsplänen. Die Rahmenplanung wird permanent fortgeschrieben.

**Grundstücksvergabe:**

Die EGH war nach dem Erwerb von der Aurelis GmbH Grundstückseigentümerin von über 60 ha Fläche. Sie bot Investoren baureife Baufelder zum Verkauf an und vermittelte zwischen Investoren und Stadtplanung. In der Folge handelte die Stadt mit den ausgewählten Investoren die vorab festgelegten Ansprüche an die Bebauung des Baufeldes aus. Die ehemals militärisch genutzte Teilfläche von knapp 20 ha erwarb die Stadt Heidelberg selbst und ließ sie durch die Sparkasse Heidelberg vermarkten.

**Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

2007 wurden Vorbereitende Untersuchungen mit dem Ergebnis durchgeführt, eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB zu beschließen. Die Begründung des Einsatzes dieses Instruments anstelle eines Sanierungsverfahrens war, dass es sich bei den städtebaulichen Missständen nicht um eine Substanz-, sondern um eine Funktionsschwäche handele. Eine Funktionsschwächensanierung käme aber „gemäß § 136 ff BauGB nicht in Betracht, da die städtebauliche Neuordnung ohne die grundlegende Neustrukturierung der Grundstücke, einschließlich der fast vollständigen Änderung der derzeitigen Erschließung und der hierzu

erforderliche flächenhafte Grunderwerb mit dem Instrument des Sanierungsrechts nicht gewährleistet wäre“ (VU 2007, S. 44f).

Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ermöglicht der Stadt, Genehmigungsvorbehalte geltend zu machen, um Entwicklungsziele abzusichern. So wurden Zielvorgagen für alle Baufelder formuliert und Genehmigungen nur erteilt, wenn diese erfüllt waren. Die Entwicklungsmaßnahme diente damit erfolgreich als Steuerungs- und Qualifizierungsinstrument. Auf diesem Weg ist es beispielsweise gelungen, den wohl ersten Baumarkt und das erste Großkino im Passivhausstandard durchzusetzen. Grundlage der Grundstücksverkäufe war ein Städtebaulicher Vertrag mit der EGH.

### **Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:**

Die Bahnstadt Heidelberg entsteht auf dem ehemaligen Güterbahnareal, das von Bahnanlagen des 20. Jahrhunderts geprägt war. Die ehemaligen Gleistrassen, die die Sicht auf den Odenwald einerseits und die Ebene des Oberrheingrabs andererseits freihalten, sind auch in der neuen Stadtstruktur erkennbar. Erhaltenswerte Bestandsgebäude (z. B. Stellwerke, zwei Wassertürme, Güterhallen, Bahnbetriebswerk) wurden in die Planung integriert und teilweise bereits einer neuen Nutzung zugeführt. An den Schnittpunkten der ehemaligen Gleistrassen mit Wegeverbindungen in die Innenstadt Heidelbergs und ins südlich angrenzende Pfaffengrunder Feld liegen Stadtplätze unterschiedlicher Größe, Funktion und Gestalt.

Das Nutzungskonzept des Areals folgt einer Dreiteilung: Eine Gewerbezone dient dem Schallschutz an den Bahngleisen, es folgt eine Mischzone, die von einer Wohnzone abgelöst wird, die an die freie Landschaft des Pfaffengrunds grenzt. Die Größe der Fläche und ihre Lagequalitäten ermöglichen im Bereich der Gewerbe- und Mischzone vielfältige Nutzungen: Neben einem zentral gelegenen Versorgungszentrum mit ca. 8.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche gibt es u. a. ein Großkino, einen Baumarkt, ein Konferenzzentrum sowie vielfältige Büronutzungen für mehrheitlich forschungsintensive Unternehmen. Zukünftig sollen in diesen Arealen bis zu 6.000 Menschen arbeiten.

Die bislang hergestellten öffentlichen Plätze an den oben genannten Achsenschnittpunkten, wirken großzügig und klar. Als Grünanlagen stechen die so genannte Promenade, die im Südwesten nach der Wohnzone die Raumkante zur freien Landschaft bildet, und der Zollhofgarten als kleiner Park mit erhaltenem „Zollhof“-Gebäude im Inneren des Stadtteils hervor. In der Wohn- und Mischzone sind unterschiedliche Wohnangebote entstanden, die in großer Vielfalt vom Studierendenwohnheim mit Einzelappartement bis zum 5-Zimmer-Penthouse reichen.



Blick in einen Wohninnenhof



Bürgerhaus B<sup>3</sup> mit Vorplatz in der Bahnstadt

### **Bewohnerschaft und soziale Aspekte:**

Mit der Bahnstadt verfolgte die Stadt Heidelberg von Beginn an das Ziel, vielfältigen, insbesondere bezahlbaren Wohnraum für junge Familien zu schaffen. Im Endzustand werden ca. 3.300 Wohneinheiten in der Bahnstadt entstanden sein. Im Hinblick auf das Ziel, junge Familien zu gewinnen bzw. zu halten, hat die Stadt Heidelberg einen ungewöhnlichen Weg beschritten. Sie hat im Städtebaulichen Vertrag mit der EGH festgeschrieben, dass diese 6 Millionen Euro reserviert, um

Mieterhaushalte mit einer kommunalen Förderung zu unterstützen. So kann eine vierköpfige Familie, die eine 100 m<sup>2</sup>-Wohnung nutzt, bei einem Haushaltseinkommen von bis zu 65.600 Euro jährlich einen monatlichen Mietzuschuss von maximal 4,00 €/m<sup>2</sup> Wohnfläche erhalten. Der Mietzuschuss ist abhängig vom Haushaltseinkommen, der Größe der Wohnung und der Anzahl der Mitglieder des Haushaltes. Eine Förderung ist für maximal 10 Jahre möglich und wird jeweils auf Antrag in der Regel gesplittet in 2-Jahres-Zeiträumen bewilligt. Im Ergebnis dieser Bemühungen weist der Stadtteil einen hohen Anteil junger Familien auf: Die Ende 2018 in der Bahnstadt wohnende Bevölkerung war mit einem Durchschnittsalter von 29 Jahren sehr jung (Durchschnittsalter der Stadt Heidelberg liegt bei fast 40 Jahren) und kinderreich, während nur 2,9 % der Bevölkerung über 65 Jahre alt war. Die Heidelberger Bahnstadt trug 2018 außerdem rund ein Drittel zum natürlichen Bevölkerungswachstum der Stadt bei, obwohl der Bevölkerungsanteil nur ca. 3 % betrug.

Dem gewünschten Ziel, mit der Bahnstadt jungen Familien einen attraktiven Wohnort zu bieten, entspricht auch die Infrastrukturausstattung. Alleine acht Kindertagesstätten unterschiedlicher Größe wurden bislang in der Bahnstadt errichtet. Mit dem B<sup>3</sup> wurde darüber hinaus nicht nur eine Grundschule geschaffen, sondern auch ein Stück Stadtteilcampus konzipiert, in dem neben Schule und Kindergarten auch noch ein Bürgerzentrum untergebracht ist.

Gerade auch dieser Stadtteilcampus ist ein Ergebnis der intensiven Bürgerbeteiligung. Wie bei vielen Revitalisierungsprojekten wurden in Heidelberg die Bürgerinnen und Bürger bei den Planverfahren beteiligt. In der Bahnstadt wurde dieser Prozess intensiviert, sobald die ersten Einwohner die Bahnstadt bezogen hatten. Ein Ladenlokal im Gebiet diente als Begegnungsort. Aus diesen Treffen ist bald ein Bürgerverein Bahnstadt mit heute mehr als 350 Mitgliedern hervorgegangen, der nicht nur das Bürgerzentrum betreibt, sondern auch viele Anregungen in den Umsetzungsprozess einbringt. Er befördert die Identifikation der Bewohnerschaft mit dem Stadtteil erheblich.

### **Freiraumsysteme:**

Grundlage der Freiraumsysteme war der auf dem Wettbewerb von 2001 fußende Rahmenplan, der allerdings 2005 durch ein Konzept für den öffentlichen Raum, das sich mit 24 ha der rund 100 ha großen Gesamtfläche beschäftigt, qualifiziert wurde. In diesem Konzept wurden neben den Freiflächen auch Lichtaspekte, soziale Infrastruktur, Verkehr, Energie, Regenwasser und technische Infrastruktur thematisiert. Der Titel dieses Konzepts: „Plätze, Parks und Promenade – der öffentliche Raum in der Bahnstadt“ verweist auf die Vielfalt der Freiraumtypologien, deren konkrete Gestaltung durch konkurrierende Verfahren gefunden wurde.

Zugrundeliegende Annahmen des Konzeptes für den öffentlichen Raum sind, einerseits den „genius loci“ des ehemaligen Güterbahnhofs erkennbar zu machen, andererseits den Stadtteil mit der historischen Altstadt zu verbinden. Der Lange Anger nimmt als durchgehende Erschließungsstraße eine ursprüngliche Gleistrasse auf und wird um öffentliche Gärten mit großen Wasserbecken ergänzt. Der ehemalige Zollhof wurde im Bestand erhalten und zum Zollhofgarten entwickelt. Eine historische Gleisanlage wurde zur Promenade, die die Stadtkante zur freien Landschaft ausbildet. Als Oberflächenmaterial werden Bezüge zu Pflastern und Gleisen der Vornutzung geschaffen, Spielplätze nehmen das als thematische Schwerpunkte auf.

In der Wohnzone finden sich viele private Aufenthaltsräume, die eine hohe Gestaltungsvielfalt aufweisen, allerdings teilweise die Grundlogik geringen Pflegeaufwands dokumentieren. Öffentliche und private Räume sind so konzipiert, dass sie informelle Wege durch die Bahnstadt zulassen.



Wasserbecken entlang des Langen Anger



Promenade als Stadtkante in der Bahnstadt

### **Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen:**

Klimaschutz spielte bei der Konzeption der Bahnstadt eine besonders wichtige Rolle. Passivhausstandard war Voraussetzung für eine Baugenehmigung. Jedes Gebäude weist einen derart geringen Heizwärmebedarf auf, dass eine separate Heizung überflüssig wird. Die Wärme wird über das Zuluftsystem zugeführt. Der verbleibende Energiebedarf wird über ein Fernwärmenetz mit 100 % erneuerbarer Energie aus einem Holzheizkraftwerk im angrenzenden Stadtteil Pfaffengrund gedeckt. Zusätzlich hat die Stadt heute eine Vorgabe für Photovoltaik-Anlagen auf Dächern (25 % der Dachfläche). Die Ergebnisse dieser Bemühungen werden durch ein Monitoring regelmäßig erhoben. Die großzügigen Wasserbecken am Langen Anger sind nicht nur Gestaltungselement und im Hinblick auf das Mikroklima förderlich, sondern bieten auch Schutz vor Starkregenereignissen, indem sie als Dauerstaubecken anfallenden Niederschlag aufnehmen. Um Hitzeinseln vorzubeugen, ist Dachbegrünung bei 60 % der Fläche Pflicht.

### **Mobilität:**

Die Anbindung an die Stadt erfolgt mittels Straßenbahn über zwei Linien und mit drei Haltestellen im Quartier sowie einer Buslinie. Neue Brücken schaffen wiederum Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Eine der ersten Maßnahmen war die provisorische Erschließung des Bahnhofszugangs von der Bahnstadtseite, die durch die Stadt finanziert wurde.

Die Organisation des Verkehrs innerhalb der Bahnstadt ist vergleichsweise klassisch, wobei ein attraktives Rad- und Fußwegesystem den Umstieg auf ökologisch verträgliche Mobilität innerhalb des Gebiets und zur Innenstadt stärkt. Die Stellplatzanzahl orientiert sich an den Vorgaben der Landesbauordnung. In den mischgenutzten Bereichen, wo u. a. Einzelhandel oder ein Konferenzzentrum vorgesehen sind, verhandelt die Stadt mit den Investoren über eine Mehrfachnutzung der Tiefgaragen. Die Grundidee dabei ist, dass sich die Stellplatzbedarfe dieser Nutzungen zeitlich von denen der Wohnnutzung so unterscheiden, dass sich durch Mehrfachnutzung eines Stellplatzes der Gesamt-Stellplatzbedarf reduzieren lässt. Bislang sind derartige Lösungen aber noch in Verhandlung. Mobilitätskonzepte als Grundlage für den Einsatz von Stellplatzabläse für ökologische Mobilität sind nicht vorgesehen. Die beidseits der Straßen angelegten Längsparkstände werden größtenteils als Kurzzeitparkstände bewirtschaftet und auch hoch frequentiert.

Dem Erschließungskonzept liegt der Anspruch der Barrierefreiheit zugrunde. Das durchgehende Stadtbodenkonzept mit einheitlichen Oberflächenmaterialien wurde mit dem kommunalen Behindertenbeauftragten und den Verbänden entwickelt. Außer im Bahnhofsbereich verzichtet das Konzept auf taktile Leitsysteme, weil es in der Grundkonstruktion von Bordsteinkanten, Kontrasten und Materialwahl die Sicherheits- und Navigationsbedarfe von Gruppen mit unterschiedlichen Handicaps berücksichtigt.

**Fazit:**

- Die mit der Festlegung als Städtebaulicher Entwicklungsbereich nach § 165 Absatz 3 BauGB verbundenen Genehmigungsvorbehalte ermöglichten u. a. die Durchsetzung anspruchsvoller Klimaschutzziele wie Passivhausstandard für 3.300 Wohneinheiten sowie aller gewerblichen und Gemeinbedarfsnutzungen. Dabei berichtet die Verwaltung, dass das Verfahren – bei Unterstützung durch einen Treuhänder – mit geringem Personaleinsatz administrierbar war.
- Der Passivhausstandard ist ein immenser Anspruch. Der städtebauliche Gesamteindruck lässt vermuten, dass dieser Standard die Fassadenlösungen so einschränkt, dass das „Gebaute“ teilweise zu einheitlich wirkt.
- Das Ziel, jungen Familien Wohnangebote zu unterbreiten, konnte erreicht werden, weil die kommunale Subjektförderung mit befristeter Subvention des Mietpreises das Quartier für Familien erschwinglich machte. Die für junge Familien angebotene Infrastruktur ist beispielhaft.
- Von Anfang an wurde die Bildung von Nachbarschaften gefördert, indem frühzeitig Begegnungsorte geschaffen wurden. Auch die Gründung eines heute sehr aktiven Bürgervereins begünstigte die Nachbarschaftsbildung.
- Frühzeitig wurden große Anstrengungen unternommen, um die Besonderheiten der Vornutzung bei der Konzeption der Freiräume zu integrieren. Mit Grundstrukturen, ausgewählten Gebäudebeständen und Oberflächenmaterial ist dies gelungen.

### 2.3 Würzburg (Bayern): Hubland

**Stadttyp:** Großstadt (wachsend)

**Größe:** 135 ha

**Vornutzung:** Militär

**Stand:** Bauvorhaben gestartet, B-Planverfahren noch nicht abgeschlossen

**Förderbeginn:** 2009

**Stadtumbauförderung des Bundes:** 2.831 Mio € bis einschl. 2019 für alle Militärareale

**Weitere Informationen:** <https://www.wuerzburg-hubland.de/>



Luftbild Würzburg „Hubland“ (2018)  
Quelle: Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz

**Anlass und Hintergrund:**

2009 verließ die US-Armee die „Leighton Barracks“, ein Areal, in dem über 9.000 US-Amerikaner gewohnt haben mit Schulen für 2.000 Kinder aus der Region, sozialen Einrichtungen und Europas größter Mall für Armeeangehörige. Schon in den 1930er Jahren war das auf einem Hochplateau oberhalb von Würzburg gelegene Gelände als Luftwaffen- und Wehrmachtstützpunkt mit einer vorher zivil entstandenen Landebahn genutzt worden. 2004 gab es erste Meldungen über einen



Rahmenplan Hubland, Fortschreibung 2019, Quelle: Stadt Würzburg



Rückzug der US-Armee, weshalb schon ab da erste Konversionsstudien angestellt wurden. Eine konsistente Planung mit einer 2018 integrierten Landesgartenschau hat zur zügigen Umsetzung geführt, die 2020 zu zwei Drittel abgeschlossen ist. Im 2025 zu erwartenden Endausbau wird das Areal wahrscheinlich über 5.000 Einwohner beherbergen, zusätzlich eine große Anzahl von Büroarbeitsplätzen und Universitätsnutzungen.

#### **Organisation:**

Mit Abzug der amerikanischen Streitkräfte drohten insgesamt vier Areale in Würzburg brach zu fallen, die Leighton Barracks waren davon der mit Abstand größte Standort. Um auf diese Herausforderung reagieren zu können, hat der Würzburger Stadtrat 2007 einen „Konversionsausschuss“ gegründet, der Ziele und Verfahren formulierte und bis heute die Umsetzung begleitet. Eine Lenkungsgruppe unter Vorsitz des Oberbürgermeisters koordinierte auf strategischer Ebene, das operative Geschäft erfolgte durch das Fachamt Stadtumbau im Stadtplanungsamt. Die Stadt bedient sich zur Unterstützung eines Sanierungsträgers, der mit eigenem Büro in Würzburg ansässig ist und zeitweise mit bis zu vier Vollzeitkräften vielfältige Aufgaben übernommen hat. Zur Koordinierung der ämterübergreifenden Zusammenarbeit wurde frühzeitig ein zweiwöchentlich tagender Jour fixe eingerichtet.

#### **Planung:**

Noch vor dem Abzug der US-Amerikaner hat die Stadt Würzburg ab 2007 ein durch Stadtumbau-Mittel gefördertes Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten lassen, das die vier Konversionsstandorte, insbesondere aber die Leighton Barracks untersuchte. Für die Leighton Barracks wurde die Einleitung einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (gemäß § 165 Absatz 3 BauGB) vorgeschlagen. Teil der ISEK-Erarbeitung waren Bürgerwerkstätten, deren Ergebnisse u. a. in den darauffolgenden internationalen offenen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb (2009) einfließen. Das Wettbewerbsverfahren bezog sich auf das gesamte Areal einschließlich der für die Universitäterweiterung erworbenen Flächen. Der 2010 beschlossene Rahmenplan war auch Grundlage der erfolgreichen Bewerbung für die Landesgartenschau 2018 und musste bis 2020 in nur wenigen Aspekten fortgeschrieben werden. Aufbauend auf dem Rahmenplan wurden insgesamt 13 Bebauungsplanverfahren (drei vorhabenbezogene und zehn qualifizierte mit integrierter Grünordnung) rechtsverbindlich beschlossen, sieben weitere Bebauungspläne sind noch im Verfahren. Mit der Kombination von Wettbewerben, Bauleitplänen und einem Gestaltungshandbuch wurde der Versuch unternommen, auch bei den privaten Bauvorhaben eine hohe baukulturelle Qualität zu gewährleisten. Dies ist in weiten Teilen gelungen, erforderte aber insbesondere in den kleinteiligeren Vorhaben wie z. B. bei den 60 Einfamilienhäusern einen höheren Beratungsaufwand.

#### **Grundstücksverkauf:**

Das gesamte Areal der Leighton Barracks ist 135 ha groß. Der südliche Teilbereich grenzt an das in den 1970er Jahren entstandene Universitätsgelände am Hubland. Das Land Bayern hatte großes Interesse an Erweiterungsmöglichkeiten für die Universität und sich bereits 2009 eine Teilfläche von rund 40 ha gesichert. Die verbliebenen 95 ha Fläche hat die Stadt Würzburg 2012 von der BImA gekauft. Nach Fertigstellung des Rahmenplans wurden Baufelder definiert, für die das kommunale Immobilienmanagement jeweils spezifische Vermarktungskonzepte erarbeitet hat. Bedingung des Verkaufs waren konkurrierende Verfahren: Dabei kamen Wettbewerbe nach RPW, Mehrfachbeauftragungungsverfahren, VOF-Verfahren mit Planung oder Bauträger-Anbieterverfahren mit Projektangeboten zum Einsatz. Grundlage der Ausschreibungen in den unterschiedlichen konkurrierenden Verfahren waren Beschreibungen der gewünschten Charakteristika des jeweiligen

Baufeldes. In drei Fällen kamen Baugemeinschaften oder Genossenschaften zum Zug. Die bislang vermarkteten 60 Einfamilienhausgrundstücke wurden aus 600 Interessenten per Los vergeben.

#### **Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

Wie oben beschrieben erfolgte ein Einleitungsbeschluss für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 3 BauGB. Dieser Einleitungsbeschluss scheint die Verhandlungen mit der BImA vereinfacht zu haben, obwohl die Entwicklungsmaßnahme niemals festgelegt wurde. Stattdessen hat die Stadt es bei einem Beschluss von 2009 über ein Stadtumbau-Gebiet nach § 171b Abs. 1 BauGB belassen. Ausnahme stellte ein 2016 beschlossenes Sanierungsgebiet „Am Elferweg“ (§ 142 Abs. 4 BauGB) im vereinfachten Verfahren dar, das zum Ziel hatte, städtebauliche Missstände in einem kleinen Teilgebiet mit fünf städtebaulich prägenden ehemaligen Mannschaftsgebäuden und einem alten Baumstand zu beheben. Die Festlegung als Sanierungsgebiet mit der entsprechend erhöhten steuerlichen Abschreibung erleichterte die mittlerweile abgeschlossene hochwertige Sanierung.

Stadtumbauförderung wurde eingesetzt für investitionsvorbereitende Maßnahmen wie Wettbewerbsdurchführung und Rahmenplanerarbeitung, unterstützt wurden auch die Anlage von Freiflächen sowie die Sanierung des Towers, der zu einer Gemeinbedarfseinrichtung umgenutzt wurde. Ein großer Teil der Grünanlagen wurde mithilfe von Fördermitteln zur Durchführung der Landesgartenschau 2018 finanziert.



Sanierte Bestandsgebäude: ehem. Mannschaftshäuser



ehem. Tower als Gemeinbedarfseinrichtung im Hubland

#### **Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:**

Der Rahmenplan unterscheidet zwei Teilräume, die durch den Hubland-Park als langgestreckten Grünzug getrennt sind. Neben diesem Ost-West-Grünzug gliedert ein weiterer schmalerer Grünkorrridor das Gebiet in Nord-Süd-Richtung. Der Nordteil umfasst mehrere Wohnquartiere und ein Stadtteilzentrum und integriert erhaltenswerte Gebäude und Freiraumstrukturen. Die Quartiere verzahnen sich mit der umgebenden Landschaft. Im Zentrum des Südteils (Sondergebiet Universität) befindet sich der Uni Campus auf dem vom Freistaat Bayern erworbenen Gelände. Östlich des Campus schließen sich Büronutzungen an, westlich des Campus sind weitere Wohneinheiten vorgesehen.

Das Nutzungskonzept folgt dem Grundsatz, Nutzungen so anzuordnen, dass unerwünschte Störungen vermieden werden. Universitäre, Forschungs- und Büronutzung konzentrieren sich im Südteil, das Wohnen im Nordteil, ein zentraler Versorgungsbereich im Nordwesten. Nutzungsmischung ist horizontal konzipiert, nur in wenigen Gebäuden auch vertikal. Die Lage der zentralen Einrichtungen im Nordwesten fördert die erwünschte Vernetzung der verschiedenen Teilbereiche. Neben einem Versorgungsstandort von 10.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, der auch der Versorgung des benachbarten Stadtteils Frauenland dient, umfasst das Stadtteilzentrum eine

Kinderbetreuungseinrichtung, ein kulturelles Zentrum mit Stadtbibliothek und einen Mehrzweckraum sowie auch Sport- und Bewegungsangebote. Hier wurden und werden Bestandsgebäude wie ein Hangar aus den 1930er Jahren, der ehemalige Tower und eine Sporthalle integriert. Da genügend Schulplätze in der Grundschule im Stadtteil Frauenland zur Verfügung stehen, wurde im ersten Schritt auf einen Schulneubau verzichtet.

Der Würzburger Wohnungsmarkt ist in allen Segmenten angespannt. Daher ist auf dem Hubland eine Vielfalt an Wohnungsbau vorgesehen und zu ca. zwei Dritteln schon realisiert. Grundsätzlich reicht das Angebot vom Studierendenwohnen über Seniorenwohnen, Inklusivwohnen bis zu privaten Einzel-, Reihen- und Kettenhäusern. Auch Baugruppen und Genossenschaften kamen und kommen zum Zuge. Durch die 2018 durchgeführte Landesgartenschau konnten die Grünanlagen in hoher Gestaltungsqualität umgesetzt werden. Der gesamte Stadtteil wirkt durch die Materialwahl bei Erschließungsanlagen und Stadtmobiliar hochwertig und durch den hohen Anteil und die prominente Lage der Freiflächen sehr durchgrünt.



Neu entstandene Einfamilienhäuser und Geschosswohnungen im Nordteil des Hublands

### **Bewohnerschaft und soziale Aspekte:**

Der neue Stadtteil Hubland ist von Anfang an mit intensiver Bürgerbeteiligung entwickelt worden. So wurden die ersten Ideen und Konzepte in Bürgerplanwerkstätten 2008 erarbeitet, die dann 2009 im städtebaulich-landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb von Architekten, Stadtplanern und Landschaftsplanern in räumliche Konzepte umgesetzt wurden. Auch im Wettbewerb fand eine Rückkoppelung mit der interessierten Bürgerschaft statt. Im zweiphasig durchgeführten Verfahren konnten Interessierte die Ergebnisse der ersten Phase umfassend kommentieren. Rundgänge mit den Wettbewerbsteilnehmern bildeten wichtige Beteiligungselemente zur Anregung und Prüfung.

Schon bei den Teilnehmungsformaten spielten die Themen Vernetzung, soziales Leben und Heimat eine wichtige Rolle und haben in die Planung Eingang gefunden. Der Vernetzungsgedanke spiegelt sich u. a. im großzügig dimensionierten Wegesystem für Fußgänger und Radfahrer wider, das von allen Teilräumen des Quartiers das Stadtteilzentrum gut erreichbar macht. Hier konzentrieren sich die Versorgungs-, aber auch kulturellen und sozialen Angebote. Als wichtiger Beitrag zur Begegnung dient der ehemalige Tower mit moderner Stadtteilbibliothek und Mehrzweckraum. Hier treffen sich auch heute noch in regelmäßigen Abständen Hubland-Bürger mit den Stadtplanern der Stadt und des Sanierungsträgers, um Probleme und Entwicklungen zu diskutieren.

Eine Auswertung des Einwohnermelderegisters mit Analyse von u. a. Altersstruktur liegt für den Stadtteil Hubland noch nicht vor. Grundsätzlich ist auf der Grundlage der bereits realisierten Wohngebäude- und Wohnungstypen aber davon auszugehen, dass viele junge Familien mit Kindern und Studierende im Stadtteil wohnen. In der Planungsphase hatte der Stadtrat einen Beschluss gefasst, 15 % der Wohneinheiten als geförderten Wohnungsbau zu berücksichtigen. Nach einem Beschluss im Jahr 2018 zur Schaffung von 30 % geförderten Wohnraums in allen neuen

Wohnquartieren, gilt dies auch im Hubland. Nach aktuellen Planungen wird in Summe aller Quartiere der Anteil von gefördertem Wohnraum auf über 25 % steigen. Wegen des hohen Anteils barrierefreier Wohnungen und einem Seniorenstift zählen auch zahlreiche ältere Menschen zur Bewohnerschaft.

#### **Freiraumsysteme:**

Der Stadtteil Hubland umfasst Freiflächen von 49 ha. An den Schnittpunkten der Grünflächenachsen sind zwei Quartiersplätze entstanden. Die ehemalige Landebahn wurde als Park ausgebildet, die von einem so genannten Belvedere überblickt werden kann. In die große Rasenfläche sind Spielplätze und Bewegungsangebote (u. a. ein Beachvolleyballfeld) integriert. Terrassengärten, Generationsgärten und Wissensgärten bieten eine große Vielfalt von Erholungsmöglichkeiten.



Blick vom Aussichtspunkt Belvedere: Grünfläche auf der ehem. Landebahn im Hubland

#### **Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen:**

Der Stadtteil Hubland steht beispielhaft für die Klimaschutz-Bemühungen der Stadt Würzburg. Ein verbindlicher Anschluss an die Fernwärme der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH sichert niedrige CO<sub>2</sub>-Emissionen. Voraussetzung für die Baugenehmigung ist im Neubau KfW 55-Standard, in der Sanierung KfW 100. Im Hubland sind nur Flachdächer oder gering geneigte Pultdächer zugelassen, auf denen entweder Dachbegrünung oder Photovoltaikanlagen (oder beides) vorgeschrieben sind. Grundlage aller Planungen war ein integriertes Klimaschutzkonzept, das Klimafolgen-Anpassungsmaßnahmen miteinschloss. Die Anlage der Freiflächen ist so konzipiert, dass klimatisch wirksame Ausgleichsflächen (Cold Spots) und eine verbesserte Durchlüftung gesichert sind. Regenwasser wird im Hubland bewirtschaftet und nur verzögert in das bestehende Kanalnetz abgegeben. Wo technisch und wirtschaftlich angemessen, wird Niederschlagswasser über ein offenes Regenwassersystem geführt und offenen Regenwasserrückhaltebecken zugeleitet. 350 Bäume wurden angepflanzt und im Rahmen eines Forschungsprojektes auf Teilflächen die Klimaresilienz von sechs Baumarten untersucht.

#### **Mobilität:**

Für den Stadtteil Hubland wurde aufgrund des Mobilitätskonzeptes und der Vorhaltung der Mobilstationen für den Wohnungsbau die Stellplatzsatzung in der Hinsicht geändert, dass eine lagebedingte Ablöse von bis zu 30 % der erforderlichen PKW-Stellplätze vereinfacht möglich ist. Darüber hinaus können kooperierende Bauträger die Umsetzung der Carsharing-Dienstleistung mittels Kooperationsverträgen mit den Anbietern und die Verpflichtung der Stadt gegenüber mittels Städtebaulichen Verträgen sichern. Rahmenbedingung dafür war u. a., dass bisher drei von geplanten vier Mobilstationen mit Fahrradabstellanlagen, Carsharing-PKW's und Auflademöglichkeit für E-Bikes eingerichtet wurden. Mithilfe eines Wettbewerbs wurde auch hier ein hoher Gestaltungsanspruch eingelöst. Von dem Instrument der Stellplatzablöse zugunsten der Förderung ökologisch verträglicher Mobilität haben einige Investoren Gebrauch gemacht. Bei den privaten Eigenheimen sind zwar gemäß Satzung zwei Stellplätze vorgeschrieben, durch die Nähe




Mobilstation am Eingang zum Hubland

zum Car-Sharing werden aber Anreize geschaffen den Zweit-PKW zunehmend abzulösen. Insgesamt gibt es im neuen Stadtteil eine gute Fuß- und Radwege-Infrastruktur. Ein Grundsatzbeschluss für die Anbindung des Hublands durch eine Straßenbahnlinie liegt vor und wurde planerisch berücksichtigt, die Umsetzung wird aber noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.

**Fazit:**

- Die politische Steuerung durch Gründung eines Konversionsausschusses dürfte ein wichtiger Garant für die stringente Entwicklung des Hublands sein. Die „klassische“ Kombination der operativen Steuerung durch ein Fachamt mit Unterstützung eines Sanierungsträgers hat sich in Würzburg bewährt.
- Der Einleitungsbeschluss für eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 3 BauGB scheint die Verhandlungen mit der BImA vereinfacht zu haben, ohne dass die Festlegung Rechtskraft erhalten hat. Die Steuerung städtebaulicher und baukultureller Qualität erfolgte erfolgreich durch bauleitplanerische Vorgaben, Einsatz von konkurrierenden Planungs- und Verkaufsverfahren sowie Beratung auf der Basis eines Gestaltungshandbuchs.
- Bürgerbeteiligung wurde von Anfang an ein hoher Stellenwert eingeräumt. Ein zweiphasiges Wettbewerbsverfahren hat das beispielhaft umgesetzt, indem Anregungen aus Bürgerwerkstätten in die Ausschreibung des Wettbewerbs einfließen, aber auch im Wettbewerbsverfahren selbst Hinweise der Bürgerschaft u. a. bei Rundgängen aufgenommen wurden.
- In der Planung und Umsetzung fanden Begegnungsorte zur Förderung des sozialen Miteinanders der Stadtteilbewohner umfassend Berücksichtigung. Dies gilt für die vielen Aufenthaltsräume in den Grünanlagen. Aber auch die Etablierung eines Stadtteilzentrums zum Einkaufen, für Kultur und Bildung, Sport und Bewegung befördert das Miteinander.
- Die Durchführung der Landesgartenschau 2018 war nicht nur Prozessbeschleuniger, sondern hat auch maßgeblich zur Qualitätssteigerung beigetragen. Der hohe ökologische und gestalterische Anspruch einer Landesgartenschau hat Qualitäten geschaffen, die dann zum Maßstab auch für die privaten Investoren wurden.
- Die Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung sind beispielhaft: Dies gilt für die Berücksichtigung von Kaltluftschneisen bei der Konzipierung der Grünanlagen, für die Regenwasserbewirtschaftung und für die Gestaltung von Dachflächen mit Photovoltaik und Grün.

2.4 Varel (Niedersachsen): Waldviertel

<p><b>Stadttyp:</b> kleine Mittelstadt (stagnierend)</p> <p><b>Größe:</b> 23,95 ha</p> <p><b>Vornutzung:</b> Militär</p> <p><b>Stand:</b> Planungen abgeschlossen, Umsetzung fast vollständig abgeschlossen</p> <p><b>Förderbeginn:</b> 2009</p> <p><b>Stadtumbauförderung des Bundes:</b> 2,647 Mio € bis einschl. 2019</p>	 <p>Luftbild Varel „Waldviertel“ (2017) Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, © 2017 LGLN</p>
--	--

### Anlass und Hintergrund:

2006 wurde die über 30 ha große Friesland-Kaserne (davon 23,95 ha als Sanierungsgebiet, s. u.) am Rand von Varel, in unmittelbarer Nähe zur BAB 29 und in einem Kilometer Entfernung zur Innenstadt von der Bundeswehr an die BlmA zurückgegeben. Nach vergeblichen Versuchen der Vermarktung des Gesamtgeländes an einen Investor durch die BlmA haben sich BlmA und Stadt Varel 2009 auf eine gemeinsame Entwicklungsstrategie verständigt. Diese Strategie fußt auf einem Rahmenplan, der Nutzungsräume festlegt und – der geringen Flächennachfrage folgend – flexibel auf sich ergebende Verkaufsgelegenheiten eingeht.



Rahmenplan Waldviertel, Fortschreibung 2017, Quelle: Stadt Varel

### Organisation:

Die Stadt Varel und die BlmA haben 2010 jeweils hälftig die Erstellung eines Rahmenplans finanziert. Auf der Basis dieses Rahmenplans erfolgte schrittweise die Bauleitplanung. Die BlmA hat Teilflächen an private Investoren und an die Stadt verkauft. Die Stadt hat aus ihrem Flächenpaket wiederum Teilflächen weiterveräußert. Zur Unterstützung im Sanierungsprozess hat sich die Stadtverwaltung Varel eines Sanierungsträgers und Treuhänders bedient. Der Erwerb der Flächen für die Kommune erfolgte über ein Treuhandkonto.

### Planung:

Der Prozess der städtebaulichen Planung kann als ein schrittweises Ergreifen von Gelegenheiten interpretiert werden. Anfangs verfolgte die BlmA ohne Erfolg die Intention des Verkaufs des Geländes in seiner Gesamtheit an Private. Die Stadt hat mit einem 2007 erstellten Entwicklungs- und Wachstumskonzept ihre Zielvorgaben für die Integration des ehemaligen Militärareals in den Stadtkörper von Varel formuliert. Zum damaligen Zeitpunkt wurden als Nutzungen ein Qualifizierungscluster mit Gründerzentrum, Jobcenter und berufsbildender Schule sowie ein Wohngebiet und ein Festplatz angestrebt. Das Konzept beschrieb die städtebaulichen Missstände, die Ziele und die Maßnahmen zur Erreichung der Ziele. Es bot die Grundlage für die Beantragung der Aufnahme des Gebietes in das Bund-Länder-Programm Stadtumbau West 2009.

2010 einigten sich BlmA und Stadt auf die Erarbeitung eines gemeinsamen finanzierten Rahmenplans, der die Verteilung von Nutzungen über das aufgelassene Kasernenareal beschrieb. Der Rahmenplan stellte die Grundlage für Vorbereitende Untersuchungen im Sinne des § 141 BauGB dar. Diese wiederum schafften die Voraussetzung für die Festlegung des gesamten Areals als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, das 2011 vom Rat beschlossen wurde.

Bauleitplanverfahren wurden entsprechend der Entwicklungsfortschritte vorangetrieben: So erfolgte die Bauleitplanung für die Gebietserschließung und die Ansiedlung eines Gewerbebetriebs 2016, es schlossen sich 2017 Bauleitverfahren für die Ansiedlung des Stadtbetriebs und eines kommunalen Kindergartens sowie für das Wohngebiet an. 2020 wurde die Bauleitplanung für die Ansiedlung einer Tagespflegeeinrichtung abgeschlossen.

### Grundstücksvergabe:

Die BlmA hat Teilflächen direkt an Interessenten verkauft. Dabei handelt es sich um ein bauleitplanerisch festgesetztes Mischgebiet, in dem bereits ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet

wurde und wo noch Wohngebäude entstehen sollen. Eine weitere Fläche wurde von der BlmA an ein Unternehmen verkauft, das dort die Errichtung einer Tagespflegeeinrichtung für Senioren/Demenzerkrankte plant. Weiterhin hat ein örtliches Kreditinstitut eine ca. 5,4 ha große Fläche direkt für die Entwicklung eines Wohnangebots mit Einfamilienhäusern und kleineren Geschosswohnungsbauten erworben. Von der Stadt zwischenerworbene Grundstücke wurden an gewerbliche Nutzer verkauft bzw. per Erbbaurecht an einen Hospiz-Verein weitergegeben. Auf kommunal erworbenen Grundstücken sind neben Erschließungsstraßen und Grünanlagen ein Kindergarten sowie der städtische Bauhof entstanden.

#### **Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

Vorbereitende Untersuchungen empfahlen die Festlegung des gesamten Kasernengeländes als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB im vereinfachten Verfahren. Die Sanierungssatzung wurde als umfassendes Verfahren 2011 beschlossen. Nach Konkretisierung der Nutzungen und Verkauf an private Investoren wurden Anfang 2015 knapp 10 ha im Osten des Gebietes, die schwerpunktmäßig für Wohnentwicklung und die Seniorenpflegeeinrichtung vorgesehen waren, aus dem Sanierungsgebiet wieder ausgegliedert. Land, betreuende N-Bank und Stadt hatten dieser Ausgliederung zugestimmt. Hintergrund war, dass das umfassende Verfahren zum Einsatz kam, weil die BlmA bereit gewesen war, die Flächen günstig an die Stadt zu verkaufen, wenn sie zusichert alle Restflächen von knapp 24 ha zu erwerben. Hier waren sanierungsbedingte Bodenwertzuwächse zu erwarten. Die ausgegliederten 10 ha wurden aber zu anderen Konditionen direkt an private Investoren verkauft. Eine Notwendigkeit zur Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertzuwächse war nicht zu erwarten. Fördermittel des Stadtumbaus wurden für Investitionsvorbereitende Maßnahmen (Rahmenplan, weitere Untersuchungen), Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, den Umbau eines ehemaligen Mannschaftshauses zum Kreisdienstleistungszentrum (KDLZ), den Neubau des Kindergartens und für die Anlage eines Regenrückhaltebeckens eingesetzt.

#### **Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:**

Auf dem Gelände der Friesland-Kaserne befanden sich zum Zeitpunkt der Rückgabe neben den Unterkunftsgebäuden diverse Schulungs-, Wirtschafts-, Wach- und Stabsgebäude. Weiterhin prägten Lager- und Werkstatthallen, eine Sporthalle und ein Sportplatz, ein Hubschrauberlandeplatz und Parkplätze das Areal, das über erheblichen gewachsenen Baumbestand verfügte. Die Substanz der Gebäude war weitgehend sanierungsbedürftig.

Der Rahmenplan beschränkte sich auf die Formulierung einer Nutzungsstruktur in drei Zonen:

- Die der Autobahn zugewandte Westseite wurde als Schallschutz zur gewerblichen Nutzung vorgesehen. Hier wurden seit 2016 großflächige Lager einer Kartonage-Fabrik errichtet sowie der städtische Bauhof und das Gartenamt zusammen mit einem sozialen Betrieb angesiedelt. Letztere nutzen teilweise Bestandshallen, die ehemals zur Stationierung von Panzern und schweren Militärfahrzeugen dienten. Der damit verbundene hohe Versiegelungsgrad stellt für die heutige Nutzung als Bauhof einen Vorteil dar.
- Der Mittelbereich stellt einen Puffer zwischen gewerblicher und Wohnnutzung dar. Ein ehemaliges Mannschaftsgebäude in H-Form wurde aufwändig saniert und vom Landkreis als neues Kreisdienstleistungszentrum mit Angeboten der Kreisverwaltung, Jobcenter und Kreismusikschule in Nutzung genommen. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit aus der Innenstadt und aus der Region begünstigte diese Umnutzung ebenso wie der bereits bestehende Parkplatz. Weitere Ansiedlungen in dieser Pufferzone sind ein kommunaler Neubau einer Kindertagesstätte sowie ein von einem gemeinnützigen Verein getragenes Hospiz, das ebenfalls neu erbaut wurde.

- Im Südosten und Osten der ehemaligen Kaserne wird derzeit ein Wohngebiet mit ca. 60 Einfamilienhäusern und 40 Wohneinheiten in Geschosswohnungsbau vom Tochterunternehmen des lokalen Kreditinstituts entwickelt. Daran schließen Bestandswohngebiete der Stadt Varel unmittelbar an. Der Rückbau der Gebäudebestände sowie die Anlage der Erschließung erfolgt durch den Projektentwickler.



ehem. Mannschaftshaus zum KDLZ umgebaut



Neubau eines Kindergartens

Dieses Zonierungskonzept beinhaltet eine horizontale Nutzungsmischung. Das im Osten in Entwicklung befindliche Wohngebiet wird sich in Zukunft wahrscheinlich relativ harmonisch in die bestehende Wohnbebauung einbetten. Das Gesamtareal, für das sich heute der Begriff „Waldviertel“ durchgesetzt hat, vermittelt einen durchgrüneten Eindruck, was wesentlich an dem alten Baumbestand und den anliegenden Waldgebieten und Feldern liegt.

#### **Bewohnerschaft und soziale Aspekte:**

Es ist davon auszugehen, dass das Waldviertel im Endausbau ca. 350 bis 400 Einwohner zählt. Derzeit ist noch nicht absehbar, wie sich die Bewohnerschaft zusammensetzen wird. Aus Vor Ort-Gesprächen war zu ermitteln, dass es sich um Neubauten im mittleren Preissegment handelt und dass die verkehrsgünstige Lage zum boomenden Oberzentrum Oldenburg auch zahlreiche Pendler auf den neuen Wohnstandort aufmerksam gemacht hat. Mehrheitlich werden Familien mit Kindern die Bewohnerschaft ausmachen. Für diese Zielgruppe spielt die räumliche Nähe zum neu erbauten Kindergarten und zur Musikschule eine wichtige Rolle. Geförderter Wohnungsbau ist im Wohnquartier nicht vorgesehen, jedoch besteht die Absicht eines Investors, preisgünstigen Wohnungsbau zu entwickeln.

#### **Freiraumsysteme:**

Die ursprüngliche Nutzung als Kaserne beinhaltete einen hohen Versiegelungsgrad der Flächen. Insofern ist der Anteil an öffentlichen Grünflächen mit 1,4 ha als Qualität zu werten. Östlich des Kreisdienstleistungszentrums wurde beispielsweise als Puffer zum Wohngebiet eine von der Stadt erworbene Fläche nach Rückbau der Mannschaftsgebäude als Wildblumenwiese angelegt. Angesichts der unmittelbaren Nachbarschaft zum Naherholungsgebiet Vareler Wald sind darüber hinaus keine weiteren Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten im Gebiet selbst vorgesehen.

#### **Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen:**

Bei der Konversion des Kasernengeländes spielten Ziele im Hinblick auf Klimaschutz eine untergeordnete Rolle. Vorgaben im Hinblick auf den Primärenergiebedarf der Gebäude oder zur Energieerzeugung gab es nicht. Der Rahmenplan formuliert nicht ausdrücklich Aspekte der Klimafolgeanpassung bei der Quartiersentwicklung. Allerdings stellte der erste Trittstein der Vermarktung des Geländes den Erwerb einer 5,8 ha großen Fläche mit Sportplatz im Westen dar, der



an den Landesbetrieb für Forsten als Ausgleichsmaßnahme zur Aufforstung weiterveräußert wurde. Im Westen wurde ein Regenrückhaltebecken angelegt. Die oben genannte 0,5 ha große Wildblumenwiese ist die Nachnutzung einer entsiegelten Fläche.



Regenrückhaltebecken im Nordosten des Waldviertels

#### **Mobilität:**

Die Mobilität im ländlichen Raum von Varel ist PKW-affin. Um das neue Wohnquartier nicht zu belasten, erfolgt die Haupterschließung von der Autobahn im Westen her. Verkehre, die durch die Gewerbebetriebe verursacht werden, führen damit nicht in das Wohnareal. Im Osten wurde die Waldstraße so verlängert, dass die neue Bewohnerschaft eine zügige Verbindung zur Vareler Innenstadt erhält. Neue Fuß- und Radwege wurden angelegt, um den Erholungsraum Vareler Wald komfortabel erreichen zu können.

#### **Fazit:**

- Ein über 30 ha großes Areal stellt in einem tendenziell stagnierenden ländlichen Raum wie Varel grundsätzlich ein Flächenpotenzial dar, das eigentlich nicht vermarktbar erscheint, zumal die in großen Teilen nicht nutzbaren Gebäudebestände und der hohe Grad der Versiegelung die Vermarktung zusätzlich erschweren. Diese Flächenreserve lässt sich nur durch schrittweise aufkommende Gelegenheiten entwickeln. Ein flexibler Rahmen ist Voraussetzung für das Gelegenheitsmanagement. Hierin liegt die Begründung für die Beschränkung des Rahmenplans auf eine Nutzungszonierung.
- Städtebaufördermittel sind dringend notwendig, um einerseits mit Förderung von Planungskosten einen Anschub zu geben. Andererseits stellt die Förderung des Rückbaus von nicht sanierungsfähigen Gebäudebeständen sowie die Finanzierungshilfe zur Schaffung von Erschließungsanlagen und Gemeinbedarfseinrichtungen eine notwendige Unterstützung zur Revitalisierung der Fläche dar.



Noch keine Nachnutzung gefunden: Realisierbarkeit einer Veranstaltungsfläche unklar

## 2.5 Kaiserslautern (Rheinland-Pfalz): Pfaff-Quartier

**Stadttyp:** große Mittelstadt (wachsend)

**Größe:** 19,2 ha

**Vornutzung:** Industrie

**Stand:** Ordnungsmaßnahmen durchgeführt,  
Planung weitgehend abgeschlossen

**Förderbeginn:** 2014

**Stadtumbauförderung des Bundes:**

6,283 Mio. € bis einschl. 2019

**Weitere Informationen:** <https://www.pfaff-quartier.de/index.php/de/>



Luftbild Kaiserslautern „Pfaff-Quartier“ (2012)

Datengrundlage: Stadtverwaltung Kaiserslautern; Referat 61 –  
Abt. Stadtvermessung – Herbst 2012

Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geobasis

### Anlass und Hintergrund:

1862 stellte der gelernte Blechblasinstrumentenmacher Georg Michael Pfaff seine erste Nähmaschine her und gründete die Nähmaschinenfabrik „G. M. PFAFF“ in Kaiserslautern. Die Erfolgsgeschichte währte fast 150 Jahre und führte zur Hochzeit in den 1950er Jahren zu einer Beschäftigtenzahl von 7.000 am Hauptstandort in Kaiserslautern. 2009 musste der Betrieb eingestellt werden und ein innenstadtnah gelegenes, 19,2 ha großes Industrieareal fiel brach. Die Stadt Kaiserslautern hat den größten Teil des Geländes 2015 erworben und entwickelt seitdem das Pfaff-Quartier als nachhaltigen Wohn-, Dienstleistungs-, Forschungs- und Kreativstandort.



Rahmenplan Pfaff-Areal 2017,

Quelle: ASTOC architects and planners

### Organisation:

2015 hat die Stadt Kaiserslautern den größten Teil (16,5 ha) des Pfaff-Geländes von einem Insolvenzverwalter für einen symbolischen Euro erworben. Das Areal galt wegen hoher Kontamination als schwer revitalisierbar. Ein kleinerer Grundstücksanteil war vorher bereits von einem Investor aus der Insolvenzmasse herausgelöst worden, der auf dem erworbenen Grundstück Wohn- und Geschäftsgebäude erstellt hat. Die Stadt ist bis heute Eigentümerin und hat zur Projektsteuerung die PFAFF-Areal-Entwicklungsgesellschaft (PEG) als hundertprozentige Tochter der Stadt gegründet, in der heute 10 Personen beschäftigt sind. Die PEG übernimmt die Koordination von Untersuchungen sowie der Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, hat die Verkehrssicherungspflicht und verantwortet die Vermarktung. Das Stadtplanungsamt steuert die informelle und formelle Planung.

Die Stadt hat zusätzlich zu Stadtumbaumitteln (bis einschl. 2019 6,283 Mio. Euro Bundesmittel) rund 23 Mio. Euro Fördermittel der ressortübergreifenden Förder- und Forschungsinitiative des Bundes „Solares Bauen / Energieeffiziente Stadt“ für das Verbundprojekt EnStadt: Pfaff eingeworben.

An diesem Forschungsvorhaben sind neben der Stadt die PEG, die Stadtwerke, ein Wohnungsunternehmen und eine Vielzahl von Forschungsinstituten beteiligt. Ziel ist, in einem Reallabor Lösungen für einen nachhaltigen Stadtteil zu erproben und auszuwerten.

#### **Planung:**

Nach einer ersten, erfolgreich überwundenen Insolvenz der Pfaff-Werke 1999 wurde die endgültige Aufgabe der industriellen Nutzung im Pfaff-Areal 2007 erkennbar. Zu diesem Zeitpunkt waren nur noch 200 Mitarbeiter dort beschäftigt. Die Stadt hat frühzeitig einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst und damit eine Veränderungssperre erwirkt. Erste Ideen für einen Rahmenplan wurden angestellt. 2013 hat sich die Stadt mit dem Pfaff-Gelände am European-Wettbewerb für junge Planer und Architekten beteiligt und daraus weitere Ideen erhalten. 2014 hat das Stadtplanungsamt einen ersten Entwurf eines Rahmenplans erstellt und bis 2018 fortgeschrieben. Dieser Rahmenplan war Grundlage für den Bebauungsplan, der im Mai 2020 beschlossen wurde. Die BauNVO-Novellierung von 2017 schaffte die Voraussetzung, größere Teile des Pfaff-Areals als „Urbanes Gebiet“ festzusetzen, um damit die gewünschte Nutzungsmischung und städtebauliche Dichte zu erreichen. Als Beratungsinstrument wurde ein Gestaltungshandbuch erarbeitet, das einerseits die Festsetzungen im Bebauungsplan verdeutlicht und andererseits eine große Anzahl von gestalterischen Empfehlungen unterbreitet. Sie beziehen sich beispielsweise auf alternative Vorschläge für Fassadengliederung, Farbe und Materialwahl. Das Gestaltungshandbuch ist für die kommunalen Investitionen verbindlich, für private Investoren hat es Empfehlungscharakter. In Verbindung mit einem Gestaltungsbeirat wird das Gestaltungshandbuch voraussichtlich eine nicht unerhebliche Steuerungskraft entfalten können.

Auf ein Städtebauliches Wettbewerbsverfahren für das Gesamtareal hat die Stadt verzichtet. 2016/17 wurde ein Realisierungswettbewerb für die Eingangssituation „Pforte und Lohnbüro“ durchgeführt. Für die Investoren auf dem Gelände ist die Durchführung eines Wettbewerbs zu ihren Bauvorhaben verpflichtend. Ein Wettbewerb für eine wichtige öffentliche Platzgestaltung ist in Vorbereitung.

Die Planung von technischer Infrastruktur, Gebäudetechnik und Energieerzeugung erfolgt in enger Abstimmung mit dem bereits genannten Forschungsprojekt EnStadt: Pfaff.

#### **Grundstücksverkauf:**

Die Stadt Kaiserslautern ist Eigentümerin der Fläche und ihr Tochterunternehmen PEG vermarktet die Grundstücke. Der Grundstücksverkauf erfolgt voraussichtlich nach Höchstgebot (ggf. auch bei ausgewählten Grundstücken nach Konzeptvergabe) entsprechend der vorgeschlagenen Baukonzepte und in Abstimmung mit PEG, Stadtplanung und Gestaltungsbeirat sowie unter Bezugnahme auf das Gestaltungshandbuch.

#### **Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

Im Rahmen einer ersten Insolvenz von Pfaff 1999 hat die Stadt Kaiserslautern einen Einleitungsbeschluss für Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB gefasst und mit den Untersuchungen begonnen. 2014 wurden auf der Basis der fortgeschriebenen Untersuchungen ein Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB im vereinfachten Verfahren über 19,2 ha beschlossen. Genehmigungsvorbehalte kamen nicht zur Anwendung, weil die Stadt selbst Flächeneigentümerin ist. Ggf. können diese Instrumente noch nach Veräußerung an private Investoren zum Einsatz kommen. Städtebauliche Verträge werden die Grundlage für die Zusammenarbeit mit den Investoren bilden.

### Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:

Das Pfaff-Areal liegt an einem wichtigen Eingang in die Innenstadt von Kaiserslautern und ist gleichzeitig im Norden und Osten von qualitativem Siedlungsbestand aus den 1920 und 1930 Jahren umgeben. Adressbildung und Einbettung in das Siedlungsgefüge spielten daher für das Städtebauliche Konzept eine wichtige Rolle.



Bestandsgebäude, die erhalten werden: Neues und Altes Verwaltungsgebäude, Quelle: PEG

Konzeptionelle Grundlage war der Erhalt des historischen Gebäudebestands der Pfaff-Ära mit Altem und Neuem Verwaltungsgebäude, Altem Kesselhaus, ehemaliger Kantine und der Pforte als Entrée. Aus deren Lage wurde die Grundstruktur einer „Pfaffachse“ als kommunikativem und kulturellem Hotspot und einer „Stadtachse“ als Durchwegung vom Bahnhof im Westen und Innenstadt im Osten entwickelt. Die Stadtachse stellt dabei zusammen mit dem neu anzulegenden „Rückhaltepark“ (s. u.) das zentrale Grün in dem verdichteten Areal dar, das damit seinen ursprünglich hoch versiegelten Eindruck – in Zukunft aber mit hoher Gestaltungsqualität – behält.

Die Nutzungsstruktur, die in der Festsetzung des Urbanen Gebiets seine Entsprechung findet, strebt ein enges Neben- und Miteinander von Wohnen und Arbeiten als Voraussetzung für einen lebendigen Stadtteil an (25-35 % der

Bruttogeschossflächen Büro / Dienstleistung, 25-35 % Wohnen, 20-30 % Forschung / Technologie, 5-10 % Gewerbe, 5-10 % kulturelle, soziale, sonstige Einrichtungen). Eine trotz urbaner Dichte moderate Korngröße dient der Ausbildung von überschaubaren Nachbarschaften. Ein zentrales, gestaltprägendes Quartier als Herz des Pfaff-Geländes wird ergänzt durch Sondergebiete für Forschung und Entwicklung, Kreativwirtschaft, nicht störendes Gewerbe sowie Dienstleistungen mit der Option für Wohnen und ein mischgenutztes, urbanes Wohnquartier im Osten. Belebende Erdgeschossnutzungen werden mindestens in der „Pfaffachse“ und am „Rückhaltepark“ bei den Neubauten erwartet.



Die Eingangssituation des Pfaff-Geländes bleibt, Quelle: PEG

### Bewohnerschaft und soziale Aspekte:

Viele Einwohner von Kaiserslautern sind mit der Geschichte von Pfaff verbunden. Die Einstellung der Produktion und die Aufgabe des Industrieareals und der daraufhin startende Revitalisierungsprozess haben daher zu intensiven, teilweise kontroversen Diskussionen in der Bürgerschaft geführt. Diese Diskussionen wurden 2016 von fünf Kaiserslauterner Initiativen in einer Diskussionsplattform „Pfaff erhalten – Stadt gestalten“ (PESG) gebündelt. Der Erhalt großer Teile des baulichen Erbes auf dem Gelände war wesentlicher Anspruch von PESG. Um das zu erreichen und einen transparenten Planungsprozess einzufordern, wurde eine Petition initiiert, die fast 1.700 Kaiserslauterner Bürger

unterstützten, die aber dann letztendlich nicht eingereicht wurde. Die Initiatoren hatten wiederum 2016 auch zu einer großen öffentlichen Planungswerkstatt eingeladen, eine zweite Werkstatt war geplant, kam aber nicht zur Umsetzung. Für die Stadt waren die Veranstaltungen Anlass, zum Bürgerdialog Pfaff einzuladen. Die PSEG hat anschließend den Fortschritt der Planungen mit Rahmenplan und Fortschreibung des Rahmenplans begleitet, seit 2018 aber keine weiteren öffentlich wirksamen Aktivitäten entfaltet. Diese bürgerschaftliche Initiative dürfte wesentlich dazu beigetragen haben, dem Gebäudebestand im Rahmen des Städtebaulichen Konzeptes eine wichtige Rolle beizumessen.

Die Zusammensetzung der Bewohnerschaft spielte in den oben genannten Beteiligungsveranstaltungen eine untergeordnete Rolle. Im Rahmenplan wurden dann als grundsätzliches Ziel die Schaffung von Wohnraum für Menschen jeden Alters und unterschiedlicher Lebensstile formuliert. Eine Vorgabe für einen Anteil sozialen Wohnungsbaus von 20 % wurde im Bebauungsplan festgeschrieben. Die Zusammensetzung der zukünftigen Bewohnerschaft kann derzeit aber noch nicht eingeschätzt werden. Es wird davon ausgegangen, dass nach vollständiger Umsetzung ca. 1.500 Bewohner in den Neubauten auf dem Pfaff-Areal Platz finden.

#### **Freiraumsysteme:**

Die Freiraumentwicklung im Pfaff-Quartier ist durch die hohe Kontamination eingeschränkt. 80 % der Fläche muss versiegelt bleiben, die Randlagen eignen sich am besten für Grünräume. Ein zwei Hektar großer Pfaff-Park ist am Nordrand geplant und kann damit auch den nördlich gelegenen Wohnquartieren als Erholungsraum dienen. Hier liegt darüber hinaus eine Hanglage vor, die eine Bebauung schwierig macht. Ansonsten dienen Grünräume rund um das Pfaff-Areal zur Adressbildung und ein zentraler „Rückhaltepark“ als Aufenthaltsraum im Quartier. Die von historischen Bestandsgebäuden geprägte „Pfaff-Achse“ wird ebenfalls als qualitativvoller Aufenthaltsbereich ausgestaltet.

#### **Klimaschutz und Klimafolgenanpassung:**

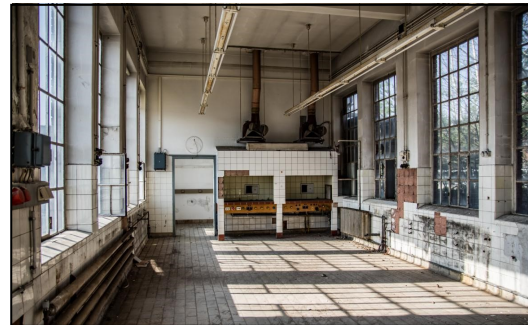
Mit dem oben benannten Forschungsverbund-Projekt EnStadt:Paff ist der Anspruch an die Umsetzung eines klimaneutralen Modellquartiers verbunden. Finale Entscheidungen über Erfolg versprechende Ansätze werden als „Reallabor“ erst im Entwicklungsprozess getroffen. Ein gesichertes Element sind Photovoltaikanlagen auf dem Dach oder an der Fassade, hier sieht der Bebauungsplan eine „Solarpflicht“ vor. In Bezug auf die energetische Optimierung der Bestandsgebäude sind für die einzelnen Objekte individuelle Lösungen in Planung. Zur Energieerzeugung ist ein Fernwärmeanschluss gesetzt. Derzeit wird aber noch geprüft, ob ggf. die Abwärmenutzung einer benachbarten Gießerei eine noch energieeffizientere Lösung darstellen kann. Zur Verbesserung des Stadtklimas sind bei allen Neubauten als Dachform Flachdächer mit Dachbegrünung vorgesehen. Um Starkregenereignisse bewältigen zu können, wird eine Regenrückhalteanlage von ca. 5.000 m<sup>3</sup> Rückstauvolumen als Kaverne angelegt, auf der der „Rückhaltepark“ entsteht.

#### **Mobilität:**

Die verkehrliche Erschließung des Pfaff-Quartiers erfolgt über eine innere Ringstraße, von der wenige Stichstraßen abgehen. Der Anspruch zielt auf ein autoarmes Quartier, was durch einen eigenen Bahnhofsteilpunkt „Pfaffwerk“ unterstützt wird. Der private, ruhende Verkehr soll zu Gunsten der Aufenthalts- und Gestaltqualität im öffentlichen Raum zu großen Teilen in Tief- und Quartiersgaragen untergebracht werden. Das Parken im öffentlichen Raum wird für das gesamte Quartier auf 30 Stellplätze begrenzt. Ein attraktives Fahrrad- und Fußwegenetz sowie das Angebot von E-Mobilität, Fahrrad- und Car-Sharing an Mobilitätsstationen flankiert die autoarme Strategie.

**Fazit:**

- Wegen des hohen Versiegelungsgrades und der Kontaminationen durch die Vornutzung galt die Revitalisierung des Pfaff-Geländes als besonders schwierig. Die Stadtumbauförderung hat die Stadt ermutigt, die notwendigen Planungen anzugehen.
- Die Stadt hat zur Erarbeitung des Rahmenplans auf den Einsatz konkurrierender Verfahren verzichtet. Für die Gestaltung des Pfaff-Parks und weiterer Platzgestaltungen nutzt sie die Förderung, um Wettbewerbsverfahren zu finanzieren.
- Identifikationsstarke Bestandsgebäude und Altlasten schränken den Handlungsspielraum ein und bilden den Rahmen für das Städtebauliche Konzept. Aus diesem Rahmen wurde ein spannender Städtebau für ein Nutzungsgemischtes Quartier entwickelt.
- Die Qualitätssicherung bei Neubauten erfolgt über die Kombination von Städtebaulichem Vertrag, bauleitplanerischen Vorgaben, einem Gestaltungshandbuch und einem Gestaltungsbeirat. Ob dieses Instrumentenset erfolgreich sein wird, kann heute noch nicht bewertet werden.
- Wichtige Voraussetzung für die Vorgehensweise mit stadteigener PEG in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt war der Erwerb der Grundstücke.
- Mit einem Forschungsvorhaben werden aktuell noch die Konzepte für u. a. Klimaschutz und Mobilität entwickelt. Die Begrenzung auf 30 Stellplätze im öffentlichen Raum im gesamten Quartier und die Prüfung einer Abwärmelösung aus einer benachbarten Gießerei lassen auf interessante Ergebnisse hoffen.
- Um das gewünschte Maß an Nutzungsmischung und städtebaulicher Dichte zu erreichen, kommt im Bebauungsplan die Gebietskategorie „Urbanes Gebiet“ zum Einsatz.



Innenansicht eines Bestandsgebäudes auf dem Pfaff-Gelände heute, Quelle: PEG

## 2.6 Kamp-Lintfort (Nordrhein-Westfalen): Zeche Friedrich Heinrich

**Stadttyp:** kleine Mittelstadt (stagnierend)

**Größe:** 14 ha Quartier/ 40 ha LAGA<sup>10</sup>

**Vornutzung:** Industrie

**Stand:** Teilbereich LAGA umgesetzt, Planung Quartier im Verfahren

**Förderbeginn:** 2017

**Stadtumbauförderung des Bundes:** 6,7130 Mio. € bis einschl. 2019

**Weitere Informationen:**

[https://stadtumbaurw.de/mitglieder\\_projekte/neues-stadtquartier-friedrich-heinrich/](https://stadtumbaurw.de/mitglieder_projekte/neues-stadtquartier-friedrich-heinrich/)



Luftbild Kamp-Lintfort „Zeche Friedrich Heinrich“  
Quelle: Stadt Kamp-Lintfort

<sup>10</sup> Daten aus dem Bundesprogramm Stadtumbau 2018, nach Angabe der Stadt beträgt die Fläche der Landesgartenschau (LAGA) 56 ha, die des neuen Quartiers 16 ha

### Anlass und Hintergrund:



Rahmenplan Zeche Friedrich Heinrich 2020, Quelle: Stadt Kamp-Lintfort

Ab 1906 wurde – damals in freier Landschaft, heute am Übergang von Ruhrgebiet und Niederrhein – die Steinkohlezeche Friedrich Heinrich mit westlich angrenzender „Beamstensiedlung“ und östlich angrenzender „Altsiedlung“ erbaut. 2008 deutete sich die Aufgabe des Förderbetriebs an, die 2012 zur Umsetzung kam.

Die Stadt hat sich bereits 2009 in dem Stadtentwicklungsplan

2020 mit der Integration der Zeche in den Stadtkörper von Kamp-Lintfort beschäftigt. Auf der Basis weiterer gesamtstädtischer Konzepte sowie des für das Zechengelände erarbeiteten Masterplans bewarb sich die Stadt Kamp-Lintfort um die Ausrichtung der Landesgartenschau 2020 und erhielt 2015 den Zuschlag. Die Landesgartenschau (LAGA) ist seither wichtiger Motor für die Stadtentwicklung Kamp-Lintforts. Mit weiteren Gutachten und Konzepten liegen für den Planungsraum Voraussetzungen vor, um – in enger Zusammenarbeit mit der Eigentümerin der Flächen, der RAG Montan Immobilien GmbH – in die Vermarktung des Gesamtgeländes einzusteigen. Im Ergebnis soll das Quartier ca. 1.000 Wohneinheiten, soziale und kulturelle Einrichtungen und nicht-störendes Gewerbe umfassen.

### Organisation:

Die Revitalisierung des Zechenareals erfolgt in enger Abstimmung der Stadt Kamp-Lintfort mit der Flächeneigentümerin RAG Montan Immobilien GmbH auf der Basis eines Städtebaulichen Vertrags. Organisationsaspekte betreffen daher die Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung und mit der RAG:

- Abstimmung innerhalb der Stadt: Federführend ist das Planungsamt, das sich bedarfsorientiert mit dem Tiefbauamt und der Wirtschaftsförderung bespricht. Ein regelmäßiger Turnus existiert nicht. Die Einbindung der Politik erfolgt über regelmäßige Befassung von Ausschuss und Rat. städtebauliche und architektonische Aspekte werden mit einem Gestaltungsbeirat abgestimmt, der sich aus externen Fachplanern sowie Vertretern der politischen Gremien zusammensetzt.
- Abstimmung mit RAG und Land: Das federführende Planungsamt führt regelmäßig Koordinierungsgespräche mit der RAG, teilweise unter Hinzuziehung anderer Fachämter. Die RAG übernimmt die Vermarktung und führt interessierte Investoren in die Abstimmung mit der Stadt. Die Koordination mit den für die Städtebauförderung zuständigen Landesstellen erfolgte schwerpunktmäßig im Rahmen der Erarbeitung und Abstimmung des Integrierten Handlungskonzeptes bis 2017 durch das Planungsamt.

### Planung:

Der Planungsprozess startete mit dem Stadtentwicklungsplan 2020, der 2009 vom Rat der Stadt beschlossen wurde. In diesem informellen Konzept wurden die Grundlagen für eine städtebauliche Verbindung von Innenstadt und neuem Quartier gelegt, die unmittelbar aneinandergrenzen. Wichtiges neues Element wurde eine Freiraumachse durch Innenstadt und Zechenareal, die später Grundlage für die Bewerbung um die Landesgartenschau wurde. Es folgte 2012 ein

Mehrfachbeauftragungsverfahren „Bergwerk-West“, in dem die städtebaulichen Grundstrukturen für das neue Quartier gelegt wurden und aus dem heraus 2013 der Masterplan „Bergwerk West“ entwickelt und beschlossen wurde. Nach Zuschlag für die Landesgartenschau kam 2016/17 ein freiraumplanerischer Wettbewerb nach RPW zur Durchführung, der sich maßgeblich mit der zu gestaltenden Geländetopographie auseinandersetzte und eine wichtige von Nord nach Süd verlaufende Promenade und einen zentralen Quartiersplatz verortete. Es folgte ein Wettbewerb nach RPW 2018, der die städtebauliche Figur konkretisierte und der zu einem Rahmenplan 2020 weiterentwickelt wurde. Dieser Rahmenplan ist Grundlage für die Vermarktung der Bauflächen. Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne liegen vor, zur Konkretisierung der Bauleitpläne erfolgten die Gespräche mit interessierten Investoren. Die Bauleitplanung für die Freiraumareale der Landesgartenschau wurde 2019 abgeschlossen.

#### **Grundstücksverkauf:**

Grundstücksverkäufe erfolgen durch die RAG auf der Basis des Städtebaulichen Vertrags und in Abstimmung mit der Stadt Kamp-Lintfort. Für die Ansiedlung von Teilen der Hochschule Rhein-Waal im Eingangsbereich des neuen Quartiers wurden schon 2014 Grundstücke an das Land Nordrhein-Westfalen verkauft. Ebenso konnten einige Bestandsgebäude des Zechenareals zur Umnutzung veräußert werden. Die Vermarktung der Bauflächen für Wohnungsneubau ist 2020 gestartet.

#### **Einsatz des Besonderen Städtebaurechts und Förderung:**

Auf Grundlage des Integrierten Handlungskonzeptes von 2017 wurde ein Stadtumbaugebiet von 54 ha nach § 171b BauGB förmlich festgelegt. Dieses Gebiet umfasst das Areal des neuen Zechenparks auf dem Gelände der Landesgartenschau und des in Planung befindlichen neuen Quartiers von ca. 14 ha. Es bildet die Basis für den Städtebaulichen Vertrag mit der RAG. Zur Umsetzung des Quartiers „Friedrich Heinrich“ konnten vielfältige Förderprogramme für Verkehrsanlagen und ÖPNV, Tourismus und für die Landesgartenschau mit der Städtebauförderung gebündelt werden. Bei der Städtebauförderung kommen neben Mitteln aus dem Programm Stadtumbau auch der Investitionspakt „Soziale Integration im Quartier“ zum Einsatz. Stadtumbaumittel dienen der Förderung von Planungskosten, der Anlage von Grünflächen, Quartiersplatz und Promenade sowie der Sanierung von Fördertürmen und der Herstellung eines Aussichtsturms.

#### **Städtebaulicher Charakter und Nutzungsschwerpunkte:**

Die Aufgabenstellung für das Mehrfachbeauftragungsverfahren „Bergwerk West“ als Basis für den Masterplan umfasste prägende Bedingungen: Das Zechenareal sollte an die Innenstadt Kamp-Lintforts und an die östlich und westlich angrenzenden Zechensiedlungen angebunden werden. Die Friedrich-Heinrich-Allee mit prägnanten Bestandgebäuden galt es zu einem Standort mit Wohnen, hochwertigem Arbeiten, Bildung, Freizeit und Kultur weiterzuentwickeln und gleichzeitig sollte eine



Bestandsgebäude auf dem ehem. Zechen-Gelände,  
Quelle: Arno Ingenlath

Grünverbindung von Nord nach Süd zur Vervollständigung des städtischen Freiraumsystems geschaffen werden. Im östlichen Teil des Plangebiets bestand die Absicht eine Zechenbahn zur Niederrheinbahn zu revitalisieren, die Kamp-Lintfort in Zukunft mit Duisburg verbindet. Große Teile des östlichen Bereichs der ehemaligen Zeche waren so kontaminiert, dass sie nur durch ein abdeckendes Landschaftsbauwerk in



Nachnutzung gebracht werden konnten.

Im Ergebnis konnte ein Städtebauliches Konzept gefunden werden, das das Nord-Süd-ausgerichtete Gelände zweiteilt in ein Parkgelände im Osten und eine bauliche Entwicklung im Westen. Die bauliche Entwicklung integriert im Westen einen denkmalgeschützten Gebäudebestand und bildet ein Band von vier städtebaulichen Clustern entlang der Friedrich-Heinrich-Allee. Ein Cluster mit Gebäuden der Hochschule und einem Parkplatz ist bereits realisiert. Das Parkgelände wird durch eine attraktive Promenade vom baulich genutzten Bereich getrennt, der zentrale Quartiersplatz ragt als attraktiver Freiraum aus dem Park in das neue Quartier hinein. Im westlichen Teil des Areal entstehen 800 bis 1.000 Wohneinheiten in differenzierten Wohntypen vom Reihenhaus bis zu größeren Geschosswohnungsbauten. Wichtiger Leitgedanke des Städtebaus ist die Durchlässigkeit zu den benachbarten Zechensiedlungen, zur Innenstadt und zum Zechenpark. In wenigen Bestandsgebäuden entsteht ebenfalls Wohnen. Weiterhin sieht der Plan vor, ein Familien-, Kultur- und Bildungszentrum mit Kinderbetreuung und Industriemuseum in einem ehemaligen Schirrhof der Zeche unterzubringen. Ein Großkino wurde bereits im Norden in der Nähe zur Hochschule errichtet und 2018 eröffnet.

#### **Bewohnerschaft und soziale Aspekte:**

Angesichts der großen Bedeutung der Zechenschließung und des Flächenpotenzials war es für die Stadt Kamp-Lintfort selbstverständlich, den Planungsprozess durch einen strukturierten Bürgerdialog begleiten zu lassen. Schon bei der Erarbeitung des Masterplans Bergwerk West kamen öffentliche Bürger-Arenen zum Einsatz, es folgten bis 2019 sechs Bürger-Arenen zur Begleitung der Entwicklung und Durchführung der Landesgartenschau. Dieses Mitwirkungsangebot und die hohe Transparenz während des gesamten Prozesses haben bislang zu einer hohen Akzeptanz der Planungen geführt. Dabei kamen auch Aspekte der sozialen Mischung zur Sprache, für die die Stadt einen Grundsatzbeschluss auf gesamtstädtischer Ebene gefasst hat. Es ist Absicht der Stadt, in Teilbereichen des Gebietes geförderten bzw. kostengünstigen Wohnraum zu schaffen. Das Städtebauliche Konzept legt eine Differenzierung von Wohntypen nahe, der eine entsprechende Mischung folgen könnte. Allerdings führt der Imagegewinn durch die Landesgartenschau schon 2020 zu einer Wertsteigerung der Grundstücke. Wie letztendlich die Zusammensetzung der Bewohnerschaft aussehen wird, ist auch wesentlich vom Ergebnis der gerade anstehenden Investorensuche abhängig.

#### **Freiraumsysteme:**

Die Landesgartenschau 2020 war Motor der Quartiersentwicklung, mit ihren Mitteln erschloss sich die Möglichkeit ein hochwertiges Parkgelände von fast 40 ha anzulegen. Folgende Elemente sind charakteristisch:

- Prägend ist ein modelliertes Landschaftsbauwerk, das große Teile des Parks durchzieht, in der Notwendigkeit der Abdeckung kontaminierter Flächen begründet ist und auch als Sicherheitsbauwerk dient.
- Eine Promenade bildet über das gesamte Gelände in Nord-Süd-Richtung einen Übergang zwischen dem baulichen Teil und dem Park.
- Der Park ragt in das Quartier an dem Ort, an dem mit zwei Fördertürmen identitätsstiftende Landmarken stehen.
- Ein Wiesenkorridor, ein Gehölzsaum und der renaturierte Bachlauf der „Großen Goorley“ runden das abwechslungsreiche Bild des Parks ab.



Landesgartenschau-Gelände aus unterschiedlichen Perspektiven, Quelle: Arno Ingenlath

### **Klimaschutz und Klimafolgeanpassungen:**

Im neuen Quartier wird ein Fernwärmeanschlusszwang vorliegen. Grundsätzlich besteht auch der Anspruch, angesichts der „Energie-Geschichte“ des Standortes weitere zukunftsweisende Klimaschutzstrategien zu erproben. Mögliche Festlegungen hierzu werden im Zuge der weiteren Plankonkretisierung auf Basis des 2016 beschlossenen Klimaschutzkonzeptes der Stadt geprüft. Der angelegte Zechenpark ist Teil einer gesamtstädtischen Freiraumachse, die insbesondere auch der Belüftung der Stadt dient. Im Park wurde das verrohrte Gewässer Große Goorley renaturiert. Die großen Grünflächen sind grundsätzlich geeignet, das Mikroklima in der Stadt zu verbessern. Die Prüfung einer bauleitplanerischen Vorgabe für Gründächer belegt den hohen Klimaschutz-Anspruch für das Quartier.

### **Mobilität:**

Die Gestaltung des Zechenparks ermöglicht, die ehemalige Zechenbahn als regionalen Schienenpersonennahverkehr (Niederrheinbahn) zu reaktivieren. 2026 soll dieses Vorhaben realisiert sein. Damit erhält die Stadt Kamp-Lintfort erstmals Anschluss an den Schienenverkehr und eine deutlich verbesserte Anbindung an das Ruhrgebiet. Hauptsächlich wird das Quartier von der Friedrich-Heinrich-Allee durch drei Straßen angebunden. Innerhalb des neuen Stadtquartiers erfolgt die Haupteerschließung in baulicher Trennung von Motorisiertem, Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Die untergeordneten Verkehrswege werden voraussichtlich als Mischverkehrsflächen mit begleitendem Parken ausgeführt. Tiefgaragen kommen aufgrund der zahlreichen nutzungsbedingten Fundamente im Boden nicht in Betracht. Deshalb wird die Förderung von Mobilitätskonzepten ein wichtiger Bestandteil der weiteren Planung und Umsetzung des Quartiers sein. Der Rad- und Fußverkehr spielte bei der Umgestaltung des Geländes eine große Rolle. Für Radfahrer und Fußgänger ist das Gebiet in alle Richtungen durch vielfältige Wegebeziehungen gut erschlossen.

### **Fazit:**

- Die finanzielle Förderung von konkurrierenden Verfahren und Untersuchungen hat wesentlich zur Planungsqualität der Quartiersentwicklung beigetragen.
- Mit der RAG Montan Immobilien GmbH liegt ein Grundstückseigentümer vor, mit dem ein Kooperationsmodell unter Einsatz eines Städtebaulichen Vertrags ausreicht, um hohe Stadtqualitäten zu schaffen. Letztendlich steht die gemeinsame Auswahl von Investoren durch Stadt und RAG aber größtenteils noch aus. Der Gestaltungsbeirat, der in Kamp-Lintfort eine große Bedeutung besitzt und u. a. mit Stadtpolitik besetzt ist, wird bei der Einhaltung von Qualitätsansprüchen eine große Hilfestellung sein.
- Die Durchführung der Landesgartenschau hat die Aufmerksamkeit auf ein Gelände gelenkt, das sich viele Bürger wegen der Vornutzung als Wohnstandort nicht haben vorstellen können. Das

spürbare Interesse von Investoren am Wohnungsneubau ist wesentlich auf die qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung sowie das zukunftsweisende Städtebauliche Konzept zurückzuführen.

- Kamp-Lintfort hat bislang keine Schienenanbindung. Die Quartiersentwicklung bietet die Chance, die Zechenbahntrasse zu reaktivieren und für den Personenverkehr umzunutzen. Zur Landesgartenschau gibt es einen Pendelverkehr bis zum Süden des Geländes. Ab 2026 soll der Regelbetrieb aufgenommen werden und die Stadt über einen neuen Bahnhofpunkt mit dem Ruhrgebiet verbinden.

### 3. Auswertungen der Erfahrungen der Quartiersentwicklung durch Stadtumbau

Grundlage der im Folgenden formulierten Auswertungen sind die Informationen, die die Bundestransferstelle Stadtumbau aus den Merkmalen der 80 identifizierten neuen Quartiere im Stadtumbau-Programm der elf westlichen Bundesländer ableiten konnte, sowie die vertieften Untersuchungen von sechs Fallbeispielen. Weiterhin haben Gespräche mit Bearbeitern des BBSR Forschungsprojekts „Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität“, sowie Informationen der Vertreter der Städtebauförderung aus den Ländern mit Fallstudienvertiefung wichtige Anregungen gegeben.

#### 3.1 Zur Bedeutung der Aufgabenstellung im Stadtumbau

Immerhin 80 Maßnahmen werden in Westdeutschland gefördert, in deren Rahmen neue Stadtquartiere entstehen. Dabei handelt es sich vielfach um von der Fläche her besonders große und vom Mitteleinsatz besonders umfangreiche Maßnahmen, die in der Regel eine hohe Aufmerksamkeit auf sich ziehen. In der Wahrnehmung des Stadtumbau-Programms spielten neue Quartiere daher in nahezu allen westdeutschen Bundesländern eine gewichtige Rolle.

Bedeutsam sind diese neuen Quartiere durch Stadtumbau auch bei der Gesamtbetrachtung aller neuen Stadtquartiere in Deutschland. In seiner Dissertation hat P. Guhl (Guhl 2018) die Gesamtfläche der von ihm betrachteten neuen Quartiere im Rahmen von Stadterneuerung mit 6.431 ha angegeben. Die 80 im Stadtumbau identifizierten neuen Quartiere umfassen ca. 3.400 ha. Auch wenn die Datenbasis der beiden Untersuchungen unterschiedlich ist, kann aus der Gegenüberstellung abgeschätzt werden, dass der Stadtumbau eine erhebliche Bedeutung als Förderinstrument zur Entwicklung neuer Quartiere auf ehemaligen Brachen besitzt.

Dieser Befund belegt auch, dass der Stadtumbau gerade mit seinen Maßnahmen, bei denen Brachflächen revitalisiert werden, einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Flächenverbrauchs, also der reduzierten Inanspruchnahme neuer, noch unbebauter Flächen für die Siedlungsentwicklung leistet. Parallel dazu gilt es nicht zu vernachlässigen, dass es sich bei all diesen Vorhaben um wichtige Elemente von Stadtreparatur handelt. Teilräume, die in ihren Städten häufig als Barrieren wirkten, werden mit Nutzungen wieder – oder teilweise auch erstmals – in den Stadtkörper integriert.

Für das Bund-Länder-Programm Stadtumbau, das nun mit der VV Städtebauförderung 2020 in das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ überführt wurde, waren die Maßnahmen zur Entwicklung neuer Quartiere in vielerlei Hinsicht profilbildend: Sie weisen in der Regel eine weit überdurchschnittliche Qualität von Planungs- und Baukultur auf, sie stechen durch qualitätsvolle

Integration von ortsbildprägender Bausubstanz hervor, sie erproben viel Neues und leisten einen wichtigen Beitrag zur Wohnraumversorgung.

### 3.2 Städtebauliche Charakteristika und Nutzungsstruktur

Neue Quartiere im Stadtumbau entstehen auf Industrie-, Bahn- und Militärbrachen. Die Optionen für Städtebauliche Konzepte sind oft gegenüber neuen Quartieren auf der grünen Wiese eingeschränkt. In der Regel sind es die Kontaminationen, die zu Einschränkungen zwingen und charakterstarke Bestandsgebäude mit Vorgeschichte, deren Erhalt als Chance für Besonderheiten eines Quartiers gewertet wird. Im Ergebnis können vielfach einmalige Quartierskonzepte besichtigt werden, die durch ihre auf den jeweiligen Ort mit den jeweiligen Bestandsbedingungen besonders gut passende Lösungen bestechen. Die Berücksichtigung markanter Bestandsgebäude von Industrie, Bahn oder Militär prägt den Charakter der Quartiere. Die Städtebauförderung versetzt die Kommunen in die Lage, mit Ideenkonkurrenzen individuelle Ansätze zu identifizieren. Die Förderung ermöglicht schwierige Entwicklungshindernisse zu überwinden und eine hohe gestalterische Qualität umzusetzen.

Die Schaffung von Wohnraum spielt bei den Quartiersentwicklungen im Stadtumbau eine wichtige, manchmal auch eine dominante Rolle. Trotzdem verfolgen alle den Anspruch der Nutzungsmischung, in der Regel horizontal, vielfach aber auch – zur Belebung des Viertels – im Gebäude durch geeignete Erdgeschossnutzung. Für Nahversorgung reicht bei manchen Quartieren die Nachfrage nicht aus, Kinderbetreuung (manchmal auch Bildung) wird aber immer mitgedacht. Nicht selten werden auch Bürger- oder Kulturzentren integriert.

Während Nutzungsmischung durchgehend Berücksichtigung findet, wird soziale Mischung unterschiedlich verfolgt. Sozialer Wohnungsbau spielt bei den sechs vertieft untersuchten Beispielen eine Rolle, wobei die Anteile variieren. Nur in Würzburg wird ein Anteil von 25 % übertroffen, bei den anderen Standorten liegt er unter bzw. bei 20 %. Die Städte gehen teilweise neue Wege, um soziale Differenzierung zu erreichen: Tübingen versucht es mit seinen Baugruppen und Genossenschaften, Heidelberg hat ein eigenes Förderprogramm zur Mietsubventionierung aufgelegt, von dem besonders junge Familien profitieren.

Auffallend ist die hohe Bedeutung und Qualität von Grün- und Freiräumen bei den neuen Quartieren durch Stadtumbau. Anspruchsvolle Parkanlagen mit attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsangeboten für Jung und Alt sind die Regel. Diese hochwertigen Begegnungsorte verfolgen nicht zuletzt das Ziel, Nachbarschaften zu initiieren.

### 3.3 Bewohnerschaft und soziale Aspekte

Eine intensive Bürgerbeteiligung ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal der neuen Quartiere durch Stadtumbau. Diese Bürgerbeteiligung zielt einerseits auf Qualitätsgewinne in der Planung, andererseits aber auch auf frühzeitige Einbindung der Bewohnerschaft, um ein hohes Maß an Identifikation mit dem neuen Quartier zu erreichen. Manche Städte schaffen ergänzend frühzeitig Möglichkeiten zur Begegnung und zur Mitwirkung für Neubewohner. Das erfolgt dann über die Bereitstellung von Räumen, finanzielle Förderung von Bürgervereinen oder Hilfe bei der Selbstorganisation der neuen Bürger im Quartier. Bei den bereits weitgehend realisierten Quartieren „Alte Weberei“ in Tübingen, „Bahnstadt“ in Heidelberg und „Hubland“ in Würzburg ist erkennbar, dass damit lebendige Nachbarschaften entstehen können und Engagement der Bürgerschaft für ihr Quartier befördert wird.

Die neuen Quartiere in den Großstädten zeigen, dass hoch verdichtetes Wohnen in zentralen städtischen Lagen auch für Familien mit Kindern attraktiv sein kann. Diese Anziehungskraft ist eng verbunden mit den geschaffenen Qualitäten: Einkaufsmöglichkeiten liegen vor, Kinderbetreuung ist in guter Qualität vorhanden, Schule im Nahraum erreichbar und attraktive Grünräume stehen mit

Spiel- und Begegnungsmöglichkeiten in fußläufiger Nähe zur Verfügung. Damit lässt sich ein Leben mit Kindern gut organisieren. Geförderter Wohnungsbau oder andere Vorgehensweisen (siehe oben) sichern zusätzlich soziale Mischung.

### 3.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Mit Ausnahme des ländlich geprägten und tendenziell von Stagnation gekennzeichneten Standorts in der kleinen niedersächsischen Stadt Varel verfolgen alle Kommunen anspruchsvolle Klimaschutz-Ziele bei ihren neuen Quartieren: Die auch hinsichtlich der Größe bedeutsame Passivhaussiedlung in Heidelberg Bahnstadt ragt dabei besonders heraus, aber auch das klimaneutrale Pfaff-Quartier in Kaiserslautern und der geforderte Gebäudeenergiestandard in Würzburg sind anspruchsvoll. Geradezu selbstverständlich scheinen ein Fernwärme-Anschluss und Photovoltaik- sowie Gründächer auf Flachdachflächen der Neubauten.

Die Bemühungen, notwendige Anpassungen an die Klimafolgen vorzunehmen, sind den individuellen Rahmenbedingungen an den Standorten und in den Städten geschuldet. Eine individuelle Hochwasserschutzlösung war nur in der Alten Weberei in Tübingen notwendig, Frischluftschneisen bestechen in Kamp-Lintfort und Würzburg, Regenwasser-Rückhalteanlagen sind durchgehend zum Schutz vor Starkregenereignissen vorgesehen. Besonders anregend für ein verdichtetes Quartier ist dabei der „Rückhaltepark“ im Pfaff-Quartier, unter dem ein Rückhaltebecken als Kaverne von 5.000 m<sup>3</sup> liegt.

### 3.5 Mobilität

Alle Kommunen berichten von der hohen Bedeutung, neue Mobilitätslösungen für neue Quartiere zu entwickeln. Im Mittelpunkt der Diskussionen steht der Konflikt zwischen dem Anspruch an ein autoarmes Quartier und guter Erreichbarkeit für den Motorisierten Individualverkehr. Abgesehen davon, dass wenn möglich schienengebundener Nahverkehr zur Erschließung neuer Quartiere mitgedacht wird, fallen die in den vorgestellten Vorhaben gewählten Lösungen noch relativ konventionell aus. Der Wunsch, ein autoarmes Quartier zu etablieren, wird voraussichtlich am besten in Kaiserslautern eingelöst, indem im öffentlichen Raum nur 30 Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Der Rest entsteht in Tief- und Quartiersgaragen. An einigen Standorten wird mit Mobilitätsstationen mit Carsharing und Fahrradverleih experimentiert, in Würzburg kombiniert mit der Möglichkeit einer Verrechnung mit der Stellplatzablösesumme. Radfahren und zu Fuß gehen wird in allen neuen Quartieren gefördert und kann an der guten Vernetzung und der Dimensionierung der Rad- und Fußwege abgelesen werden. Insgesamt zeigt die vorliegende Bestandsaufnahme, dass die Planungen durchaus Ansätze von autoarmen Quartieren verfolgen und dafür Angebote schaffen, die Bewohner der neuen Quartiere aber die PKW-Nutzung als wichtiges Element ihres Mobilitätsverhaltens ansehen.

### 3.6 Bedeutung der Stadtumbauförderung

Stadtumbauförderung besitzt bei der Entwicklung neuer Quartiere auf ehemaligen Brachen eine große Bedeutung:

- **Stadtumbauförderung ermutigt:** Viele Kommunen würden das Risiko der Kontamination und anderer Hindernisse scheuen, wenn nicht die Stadtumbauförderung zur Verfügung stünde. Dies gilt für ländliche Räume wie in Varel, wo die Nachfrage für eine solch große Konversionsfläche nicht abschätzbar ist und die Kommunalpolitik das Risiko einer jahrzehntelangen Vorfinanzierung nicht übernehmen würde. In der Folge würde die Neuinanspruchnahme von un bebauter Fläche der Konversion einer Militärbrache vorgezogen. Ähnliches gilt für Großstädte in solchen Fällen, wo Kontaminationen, Versiegelung oder bauliche Altlasten eine rentierliche Revitalisierung einer

Fläche nicht erwarten lässt. Stadtumbau hilft damit deutlich, die Neuinanspruchnahme von Flächen zu reduzieren.

- Stadtumbauförderung sichert frühzeitige und intensive Beteiligung: In den analysierten Vorhaben wurde die Bürgerschaft bereits bei der Konzeption der Quartiere einbezogen, später vielfach dann auch bei der Konkretisierung von u. a. Maßnahmen im öffentlichen Raum. Die anteilige Finanzierung durch die Städtebauförderung erleichtert den Kommunen die Entscheidung für informative, transparente, teilweise auch sehr innovative Beteiligungsverfahren.
- Stadtumbauförderung schafft planerische Qualität: Nahezu alle Kommunen, die neue Quartiere entwickeln, führen Planungswettbewerbe durch, um bestmögliche Ideen zu erhalten. Die Stadtumbauförderung hilft maßgeblich dabei, den häufig in der Kommunalpolitik wahrzunehmenden Widerstand gegen die Finanzierung von Wettbewerben zu reduzieren. Ebenso können notwendige und teure Untersuchungen von Bestandsgebäuden und Altlasten unterstützt werden.
- Stadtumbauförderung erlaubt den Erhalt historischer Bausubstanz: Die Städtebauförderung ist auf den Erhalt und die Sanierung ortsbildprägender Bausubstanz fokussiert, Neubau kann nur in Ausnahmefällen finanziell gefördert werden. Diese Philosophie hilft, um die kostenintensiven Umnutzungen von Industrie-, Bahn- und Militärgebäuden für Kommunen denkbar zu machen. Ein großer Teil der Einzigartigkeit der Städtebaulichen Konzepte von neuen Quartieren durch Stadtumbau liegt an der Förderung der Sanierung. Nur die Rendite betrachtenden Investoren-Geschäftsmodelle müssten auf den Erhalt dieser Bestände verzichten. Mit der Förderung können aber auch hier Investoren gefunden werden, die rentable und auch nachhaltige Vorhaben umsetzen.
- Stadtumbauförderung schafft hohe Freiraum- und Gestaltqualitäten in den neuen Quartieren: Die Stadtumbauförderung unterstützt die Kommunen, eine hohe Freiraum- und Gestaltqualität umzusetzen. Die große Bedeutung abwechslungsreicher Grünräume und Nachbarschaftsplätze mit hoher Aufenthaltsqualität in den neuen Quartieren durch Stadtumbau liegt an dieser finanziellen Hilfe.
- Stadtumbauförderung ermöglicht Gemeinbedarfseinrichtungen: Vielen neuen Quartieren fehlen Begegnungsorte für die Bürgerschaft und kulturelle Angebote. Mit der Städtebauförderung besteht die Möglichkeit, derartige Einrichtungen zu schaffen und häufig damit auch Nutzungen für bedeutsame Gebäudebestände zu ermöglichen.
- Stadtumbauförderung regt zur Bündelung an: Städtebauförderung kann nur komplementär eingesetzt werden, benötigt aber als Grundlage ein integriertes Entwicklungskonzept. Durch diesen Mechanismus gelingt es häufig, zahlreiche Förderprogramme zur Entwicklung eines neuen Quartiers zu bündeln.

### 3.7 Bedeutung des Allgemeinen und Besonderen Städtebaurechts bei der Entwicklung neuer Quartiere

Die vertiefenden Untersuchungen von sechs neuen Quartieren im Stadtumbau belegen die Vielseitigkeit der Einsatzmöglichkeiten des Allgemeinen, aber auch des Besonderen Städtebaurechts zur Entwicklung der Quartiere. Die Ausgangssituation an jedem dieser Standorte war unterschiedlich. Für jede Ausgangsbedingung konnte ein geeigneter Instrumentenmix gefunden werden.

- Im Hinblick auf die Verbindung von informeller Planung und Bauleitplanung gehen die meisten Kommunen die selben Wege: Nach einem Wettbewerb wird ein Rahmenplan erarbeitet, der die

Grundlage für die Bauleitplanung darstellt. Zur Flankierung der Qualitätssicherung wird mancherorts noch ein Gestaltungshandbuch erarbeitet oder ein Gestaltungsbeirat eingeschaltet.

- Bei den vorgestellten Vorhaben fällt auf, dass die Kommunen zunehmend von bauleitplanerischen Festsetzungen Gebrauch machen, um Klima- und weitere Umweltbelange angemessen zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Vorgaben von Dachformen in Verbindung mit Gründächern und Photovoltaik-Anlagen.
- 2017 wurde im BauGB die neue Baugebietskategorie „Urbanes Gebiet“ (MU) aufgenommen, die zum Ziel hat, die Zulassung von Nutzungsmischung in zentralen Lagen zu erleichtern. Für die meisten Bauleitplanungen der vorgestellten neuen Quartiere kam diese Baurechtsnovelle zu spät. Für das noch in Entwicklung befindliche Pfaff-Quartier in Kaiserslautern wird dieses neue Instrument zur Etablierung von Nutzungsmischung in höherer Dichte genutzt.
- Beim Einsatz des Besonderen Städtebaurechts variieren die Vorgehensweisen: Sie reichen von der Festlegung eines Städtebaulichen Entwicklungsbereichs nach § 165 BauGB als Instrument mit den weitgehendsten Eingriffsrechten über die Festlegung eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB im vereinfachten oder umfassenden Verfahren bis zum Stadtumbaugebiet nach § 171 b BauGB. In den meisten Fällen kommen Städtebauliche Verträge zum Einsatz, um die Ziele mit Investoren verbindlich zu regeln. Nach den Auswertungen scheint eine Blaupause zum Einsatz des Besonderen Städtebaurechts bei der Entwicklung neuer Quartiere nicht auf. Keines der beschriebenen Verfahren in den sechs Fallstudien hat bislang seine Ziele verfehlt. In der Schlussfolgerung heißt das als Empfehlung: Offensichtlich liegt ein breites Spektrum für individuelle Lösungen vor, das geeignete Verfahren muss jede Kommune selbst auf der Basis von Vorbereitenden Untersuchungen identifizieren. Es zeichnet sich ab: Wenn eine Kommune eine Fläche erwerben kann, sollte sie es machen, weil damit die Zielerreichung besonders gesichert scheint.

#### **4. Schlussfolgerungen für das neue Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“**

Das Bund-Länder-Programm Stadtumbau West wurde mit der VV Städtebauförderung 2004 in der Städtebauförderung eingeführt und sollte „die Gemeinden in die Lage versetzen, sich frühzeitig auf Strukturveränderungen vor allem in Demographie und Wirtschaft und auf die damit verbundenen städtebaulichen Auswirkungen einzustellen“ (VV Städtebauförderung 2004, Ergänzung, S. 4). Die Einführung des Stadtumbau West-Programms erfolgte vor dem Hintergrund damals zunehmend zu beobachtender Stagnations- und Schrumpfungsprozesse auch in Regionen in Westdeutschland. Eine bedeutsame Folge dieser Prozesse war eine steigende Anzahl von Militär-, Bahn- und Industriebrachen. Zur Revitalisierung dieser Brachflächen wurde den Kommunen im Stadtumbau West die Förderung der städtebaulichen Neuordnung sowie der Wieder- und Zwischennutzung von Industrie-, Verkehrs- oder Militärbrachen sowie für Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen angeboten. In zahlreichen Regionen besonders in Ostdeutschland, aber auch in Westdeutschland hält ein Stagnations- und Schrumpfungspfad an, weshalb die Zielsetzung von 2004 nach wie vor Bestand hat. Gleichzeitig gibt es aber auch vielerorts Wachstumsräume mit Wohnraumpengpässen, die eine zügige Revitalisierung von Brachflächen zur Schaffung von Wohnraum in neuen Quartieren erforderlich machen. Die mit der Programmreform der Städtebauförderung von 2020 neu geschaffene Programmsäule „Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“ wurde u. a. geschaffen, um zusätzlich auch diese neuen Bedarfe zu decken. Angesichts der oben beschriebenen Erfahrungen erscheint es sehr lohnenswert, den

Erkenntnisgewinn zu neuen Quartieren durch Stadtumbau in die neue Programmsäule zu transferieren. Wichtige Aspekte des Transfers könnten sein:

- Die Städtebauförderung als besonders geeignetes Instrument zur Entwicklung neuer Quartiere auf Brachen „bewerben“: Die Auswertungen haben gezeigt, dass gerade bei der Entwicklung neuer Quartiere die Städtebauförderung ihre Stärke ausspielen kann, differenzierte Verfahren, Fördergegenstände und Instrumente zur Verfügung zu stellen, die individuelle, auf die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasste Umsetzungswege ermöglichen. Reformbedarf im Hinblick auf die Architektur des Förderprogramms oder die Regelungen im BauGB ergaben sich bei der Untersuchung nicht.
- Die Länder im Einfordern von hohen Qualitätsansprüchen bei neuen Quartieren bestärken: Die Besonderheit der vorgestellten neuen Quartiere ist vielfach auf hohe Planungs- und Umsetzungsansprüche zurückzuführen. Dies gilt für das jeweils identifizierte Städtebauliche Konzept ebenso wie für den Erhalt ortsbildprägender Gebäude. Die Förderbedingungen der Länder – u. a. Verpflichtung zu Planungswettbewerben – und ihre Beratung nehmen wesentlichen Einfluss auf die Qualität der Ergebnisse. Die Länder sollten diese Qualitätsansprüche beibehalten oder sogar weiterentwickeln, um auch im neuen Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ eine hohe Qualität bei der Entwicklung neuer Quartiere zu sichern.
- Den Einsatz der Städtebauförderung für die Entwicklung neuer Quartiere auch in den neuen Ländern verstärkt in den Blick nehmen: Im Stadtumbau spielte die Förderung von Kommunen in Ostdeutschland bei der Entwicklung neuer Quartiere auf Brachen eine untergeordnete Rolle. Das liegt in der Hauptsache daran, dass dort neue Quartiere lange Zeit mit anderen Förderinstrumenten umgesetzt wurden. Die Förderlandschaft hat sich mittlerweile verändert, die Bedeutung der Städtebauförderung für diese Aufgabenstellung nimmt zu. Die Erfahrungen belegen, dass es sich für Länder wie Kommunen in Ostdeutschland lohnt, den Einsatz des neuen Programms für die Entwicklung neuer Stadtquartiere zu prüfen.
- Den Bedarf für neue Quartiere in schrumpfenden, stagnierenden und wachsenden Groß-, Mittel- und Kleinstädten in den Blick nehmen: Die große Nachfrage nach Wohnraum in wachsenden Großstädten lässt vermuten, dass sich der Bedarf neuer Quartiere auf diesen Stadttyp konzentriert. Die Auswertungen zeigen, dass der Bedarf auch bei Mittel- und Kleinstädten vorliegt und dies ebenfalls stagnierende oder sogar schrumpfende Kommunen umfasst. Stagnierende und schrumpfende Städte verfolgen mit der Entwicklung neuer Quartiere das Ziel, ergänzende Wohnformen zu schaffen, die Bewohner halten oder neue Einwohner anziehen können.
- Weiter Veranstaltungen zum Erfahrungsaustausch organisieren: Ursprünglich war im Mai 2020 eine Transferwerkstatt zu neuen Quartieren durch Stadtumbau in der Bahnstadt in Heidelberg geplant, die Corona-bedingt abgesagt werden musste. Die kurze Zeit der Anmeldemöglichkeit hat aber bereits gezeigt, dass auf Seiten der Programmkommunen ein sehr großes Interesse am Austausch zu dem Thema besteht. Es ist zu empfehlen, das vorliegende Veranstaltungskonzept weiter umzusetzen. Ggf. bietet sich auch das Format einer zweitägigen Busexkursion an, um anhand mehrerer neuer Quartiere durch Vor Ort-Anschauung deren Erfahrungen gemeinsam mit Interessierten auszuwerten.

Die Bundestransferstelle Stadtumbau würde sich freuen, wenn dieses Schwerpunktpapier den Erfahrungsaustausch befördern und weitere Kommunen anregen würde, mit Unterstützung aus dem Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ Brachflächen in attraktive neue Stadtquartiere umzuwandeln.



## Quellen

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2007): Neue Stadtquartiere.

Bestand und städtebauliche Qualitäten - Vorgehen und Ergebnisse der laufenden Bestandserhebung des BBR zu neuen Stadtquartieren, online unter:

[https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2007/DL\\_NeueStadtquartiere.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2007/DL_NeueStadtquartiere.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2012): Neue Stadtquartiere, online unter:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/AnalysenKompakt/2012/AK082012.html?nn=415476>

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung / BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.) (2017): Gemeinsame Evaluierung der Programme Stadtumbau Ost und Stadtumbau West, online unter:

[https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/stadtumbau-gesamtevaluation.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/stadtumbau-gesamtevaluation.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung / BMUB - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. Projektbeschreibung unter:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwest/Studien/2017/neue-stadtquartiere/01-start.html>

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2017): Interaktive Karte: Wachsen und Schrumpfen von Städten und Gemeinden, online unter:

<https://gis.uba.de/maps/resources/apps/bbsr/index.html?lang=de>

Institut Schreier (Hrsg.) (2015): Ergebnisbericht Das Quartier „Alte Weberei“ – Erfahrungen und Meinungen der Mieter/-innen und Eigentümer/-innen – Umfrage vom März 2015

Guhl, P. (2018): Die Entwicklung neuer Stadtquartiere aus städtebaulicher Sicht – Analyse der Projekte seit 1990. Blaue Reihe, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, Band 148. Klartextverlag. Essen

Ergänzungs-Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung (2004), online unter:

[https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/Staedtebaufoerderung\\_Ergaenzung2004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/Staedtebaufoerderung_Ergaenzung2004.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung (2008), online unter:

[https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/VVStaedtebaufoerderung2008.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/VVStaedtebaufoerderung2008.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung (2020), online unter:

[https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/VVStaedtebaufoerderung2020\\_Liste.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/VVStaedtebaufoerderung2020_Liste.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

Vor-Ort-Bereisungen und Telefongespräche:

- Heidelberg, Bahnstadt am 9. Juni 2020, Gespräch und Rundgang mit Frau Friedrich und Herrn Czolbe (Stadtplanungsamt Heidelberg)
- Tübingen, Alte Weberei am 10. Juni 2020, Gespräch und Rundgang mit Herrn Söhlke (Baubürgermeister Stadt Tübingen)
- Varel, Waldviertel am 7. Juli 2020, Gespräch und Rundgang mit Herrn Freitag (Stadtplanungsamt Varel) und Kai Greiner (BauBeCon Sanierungsträger GmbH)
- Würzburg, Hubland am 8. Juli 2020, Gespräch und Rundgang mit Herrn Wismath (Stadtplanungsamt Würzburg)
- Kaiserslautern, Pfaff-Quartier am 16. Juli 2020, Telefoninterview mit Herrn Dr. Kremer (Geschäftsführer der PEG Entwicklungsgesellschaft) und Herrn Wilhelm (Stadtplanungsamt Kaiserslautern)
- Kamp-Lintfort, Zeche Friedrich Heinrich am 21. Juli 2020, Telefoninterview mit Frau Fraling (Stadtplanungsamt Kamp-Lintfort)

---

Fotos und Abbildungen:

Sofern Fotos und Abbildungen nicht anders gekennzeichnet sind, ist die Quelle die Bundestransferstelle Stadtumbau, 2020