

Züst | Joanelly | Westermann Hrsg.

waiting lands:

Strategien für Industriebranchen

Niggli

Susanne Leutenegger Oberholzer, Pierre-Alain Rumley : Vorworte	8
Reto Westermann : 20 Jahre Erfahrung	11
Hans-Peter Bärtschi : Geschichte und Typologie industrieller Bauten	13
Roger Frei : Industrial silence	16
Martin Vinzens : Die Brachenlandschaft Schweiz	33
Angelus Eisinger : Zwischen Strukturwandel und urbaner Aktivierung	39
Andrea Junesjö und Florian Kuprecht : Vom Wert brachliegender Industrieareale	45
Matthias Bürgin : Zwischennutzung als Standortentwicklung	51
Andreas Hänsenberger : Die Strategie der Immobilienentwickler	57
Piero Ruprecht : Umnutzung schafft Mehrwert	67
Michael Meier : Günstige Mietlofts – eine Chance für periphere Areale	73
Roman Züst und Tibor Joanelly : Die räumlichen Strategien	79
Heiner Plüer : Die Sicht des Vermarkters	91
Reto Westermann : «Die kooperative Planung kann vieles, aber nicht alles.»	97
Maria Luise Hilber : Rohstoff Stadtraum	103
Rolf Kettler : Die Last mit den Altlasten	107
Heinrich Eberhard : Sanierungsverfahren für Altlasten	113
Georg Mörsch : Die Sicht der Denkmalpflege	119
Reto Westermann : Die Brachen von morgen	125
Die Arealbenutzer : Sechs Porträts	129
Autoren, Fotografen und Sponsoren	147
Abbildungsnachweis	153

Konzept und Redaktion: Roman Züst, Tibor Joanelly, Zürich
und Reto Westermann, Winterthur
Lektorat: Regula Walser, Zürich
Bildredaktion: Karin Arzethauser, Meilen
Gestaltung: Urs Stuber, Frauenfeld
Satz: Daniela Bieri-Mäder, Niederbüren
Litho und Druck: Heer Druck AG, Sulgen
Bindearbeit: Schumacher AG, Schmitten



© 2008 by Verlag Niggli AG, Sulgen | Zürich, www.niggli.ch
sowie bei den Autoren und Fotografen

ISBN 978-3-7212-0664-7

Als Folge der radikalen Veränderung der Industrielandschaft liegen in der Schweiz einige Hundert Industrie- und Gewerbeareale brach oder sind nur teilweise genutzt. Trotzdem weichen die meisten Investoren lieber auf die «grüne Wiese» aus. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sie befürchten, dass die Nutzung der verwaisten und oftmals kontaminierten Areale mit hohen Kosten für die Altlastensanierung und für den Abbruch alter Gebäude verbunden sein könnte.

Altlasten müssen aber kein Hinderungsgrund für eine erfolgreiche Umnutzung sein. Sind die Belastungen im Detail abgeklärt, lassen sich auch die Kosten für die Sanierung ziemlich genau eingrenzen. Das Risiko wird kalkulierbar und die Umnutzung in vielen Fällen letztlich wieder attraktiv. Dies zeigen einige der Beispiele im vorliegenden Buch.

Die Nutzung von Industriebrachen schont nicht nur unsere Bodenreserven. Sie stärkt auch die Bauwirtschaft und bietet Chancen für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Alte Industriezentren werden wiederbelebt und aufgewertet, neues Gewerbe siedelt sich an und schafft wertvolle Arbeitsplätze und generiert Steuereinnahmen. Der haushälterische Umgang mit bereits erschlossenem Boden verringert den Anreiz zur Besiedlung intakter Landschaften. Dies ist auch aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll, weil sich dadurch kostspielige Infrastrukturbauten in neuen Ballungsräumen erübrigen. All dies sind gute Gründe, dass ich mich als Politikerin für eine beschleunigte Revitalisierung von Industriebrachen einsetze.

Susanne Leutenegger Oberholzer
Nationalrätin

Der Konzentrations- und Wandlungsprozess in der Industrie hat in vielen Orten der Schweiz ausgediente Industriegebiete zurückgelassen. Diese teils sehr schmerzliche Entwicklung hat vielen Städten und Regionen zu schaffen gemacht – da sie auch mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und dem Niedergang von ganzen Stadtquartieren einherging. Doch schon bald war von neuen Chancen die Rede. Wie ein Phönix aus der Asche sind in Kombination von Alt und Neu Projekte mit einem einzigartigen Ambiente entstanden. Die umgenutzten Industrieareale sind zum Symbol einer modernen und vitalen Stadt- und Agglomerationsentwicklung geworden. Für die Raumentwicklung sind diese Projekte interessant, da sie zu einer Infrastrukturkosten sparenden Siedlungsentwicklung, zu höherer Siedlungsqualität und zu einer haushälterischen Nutzung des Bodens beitragen. Es ist unsere Absicht, dass diese ausgedienten Industriegebiete – dazu gehören auch Areale der Bahn und des Militärs – in Zukunft vermehrt und rascher wieder genutzt werden. In der heutigen Zeit, in der Bauland in guten Lagen zu einem knappen Gut geworden ist, ist das Wissen um die Bedeutung dieser Areale für eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie das Aufzeigen von guten Projektentwicklungen sehr wichtig.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich eine anregende Lektüre und dem Buch ein breites Echo in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit.

Pierre-Alain Rumley
Direktor Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

- 1 Allen Zwischennutzungsprojekten auf dem Areal gemeinsam ist das Label nt = non territorial. Es unterstreicht den Verzicht auf eine dauerhafte Bestimmung von Flächen. Im Mittelpunkt steht der Mensch: Handeln ist flexibler als bauen.
- 2 Matthias Bürgin/Philippe Cabane: *Akupunktur für Basel. Zwischennutzung als Standortentwicklung*, Basel 1999.
Download: http://www.areal.org/areal_alt/download/zn_mb.pdf



Zwischennutzungen gibt es, seit die ersten Brachflächen entstanden sind. Bisher war die Aufmerksamkeit vorwiegend nach innen gerichtet, doch seit 2000 zeigt das Projekt nt/Areal Basel erfolgreich, dass eine Zwischennutzung auch als informelles Instrument der Stadtentwicklung dienen kann und einen Standort nachhaltig aufwertet.

Stellen Sie sich vor, in einer europäischen Stadt befindet sich ein Entwicklungsgebiet für mehrere hundert Wohnungen und viele Arbeitsplätze. Alles ist neu, das Design ist mehr oder weniger ansprechend, die Versorgung einermassen gewährleistet. Nur: Wie lange dauert es, bis sich städtisches Leben an einem solchen Ort einstellt? Wer zieht in ein Quartier, das noch gar keines ist? Wo bleibt die Urbanität?

Urbane Impulse

Entwicklungen, welche nur der ökonomischen Verwertungslogik und den formellen Planungsmethoden folgen, sind an der Tagesordnung. In Basel, wo das brachfallende Areal des DB-Güterbahnhofes eines der letzten Stadterweiterungsgebiete darstellte, sollte es ähnlich sein. Doch hier richtete der kleine Verein k.e.i.m. unter dem Label nt/Areal¹ ab 2000 im Zentrum des 19 Hektaren grossen Areals eine Zwischennutzung in der ehemaligen Betriebskantine und der benachbarten Wagenmeisterei ein. Ausgangspunkt für die Initianten war die selbstverfasste Fachstudie *Akupunktur für Basel*², die das Transformationspotenzial des Areals akribisch analysierte. Die Autoren hatten die These aufgestellt, dass eine Zwischennutzung, wenn richtig gesteuert, dem bisherigen Unort frühzeitig eine eigene Identität und urbane Impulse vermitteln kann, die im Stadtgefüge positive Spuren hinterlassen. Eine Zwischennutzung wird also als informelles Planungsinstrument verstanden, das einen Vorbezug von Urbanität ermöglicht und sich sukzessive mit der formellen Planung verbindet. Das neue Quartier profitiert damit von Anfang an von einer städtischen Atmosphäre.

Phase I: Gastro- und Kulturoase

Die ehemalige Kantine für das Bahnpersonal wandelte sich schnell zum weitherum beliebten Restaurant Erlkönig, in der dazugehörenden Lounge entstand

Matthias Bürgin : **Zwischennutzung
als Standortentwicklung**



ein Clubbetrieb mit Bar, DJ-Events, Konzerten und anderen kulturellen Veranstaltungen. Die Wagenmeisterei wurde als programmfreies Labor für Kultur und Stadtentwicklung betrieben, später als eigenständige Kulturbar. Noch wichtiger für die öffentliche Wahrnehmung war der Aussenraum: Ein zuvor unzugängliches, riesiges Areal stand plötzlich der ganzen Bevölkerung offen. Knapp 1,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, erzeugten die stillgelegten Eisenbahngleise, die schützenswerte Ruderalvegetation und die Weite des Stadthimmels eine befreiende und anregende Stimmung, sodass der Ort zu einem Umschlagplatz von Ideen wurde. Eine Vielzahl von Performances und Installationen zeugen von der grossen Nachfrage nach derartigen Freiräumen. KünstlerInnen generierten aus den Qualitäten des Ortes neue Werke. Die Wirkung war so gross, dass der Schriftsteller Martin R. Dean schrieb: «Hier kulminiert der Zeitgeist.» Und der Projektverantwortliche der Grundeigentümerin attestierte: «Bei mir schleicht sich allmählich die Ahnung ein, dass das Konzept aufgehen könnte.»

Phase II: Expansionsgelüste

Nach kurzer Zeit war das Projekt nt/Areal so attraktiv, dass die Grundeigentümerin Vivico im geschützten Verwaltungsgebäude mit ca. 5000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche einen Leerstand von 60 Prozent wettmachen konnte, indem sie in eigener Regie und zu günstigen Konditionen Räume an Kulturschaffende und Startup-Betriebe vermietete. Die Autoren von *Akunktur für Basel* erhielten von der Vivico zudem den Auftrag, Empfehlungen für eine

Intensivierung der Zwischennutzung in diesem Gebäude und in den 20000 Quadratmeter grossen Umschlagshallen zu entwickeln. Im Verwaltungsgebäude sollte ein Quartier- und Kreativzentrum entstehen, und am Rande der Hallen wurden auf 400 Laufmetern kleinteilige Nutzungen und ein gedeckter Marktplatz vorgeschlagen. Jedoch setzte die Akquisition der Swiss International School und der Messe CH als neue ertragssteigernde Mieter einer solch belebenden Expansion ein rasches Ende.

Phase III: Aussenräume im Visier

Objekt der Begierde bei Zwischennutzungen sind in der Regel Innenräume. Da im angrenzenden Matthäus-Quartier aber ein drastischer Mangel an Freiraum herrscht, wurde 2003 der Verein V.i.P. (Verein interessierter Personen) reanimiert. Er setzte sich zum Ziel, die grossen Freiflächen des nt/Areals für die Bevölkerung zu öffnen und aufzuwerten, um das Entwicklungsgebiet Erlentamm – wie das Areal des ehemaligen DB-Güterbahnhofes für die Vermarktung genannt wird – einzubinden. Entstanden sind in der Zwischenzeit Trendsportanlagen (Kletterwand, Dirt-Jump-Strecke, Skatepark, Basketball, Bike-Polo), ein Kinderprojekt, der Talentschuppen Funambolo sowie der Sonntagsmarkt, ein äusserst beliebter und niederschwelliger Flohmarkt mit rund 120 Ständen. In den später zugemieteten Räumen einer ehemaligen Logistikfirma kamen kürzlich ein Quartierlabor und zwei weitere Bars hinzu.





Phase IV: Transformation

Mit dem Rückbau der Infrastruktur und dem Baubeginn der ersten Wohneinheiten stellte sich seit 2006 eine erste Überlagerung von Zwischennutzung und finaler Nutzung ein. Diese bedeutet letztlich eine allmähliche Einschränkung der Freiheiten und der Nutzungsintensität für das nt/Areal.

Ansatz mit Zukunft

Das nt/Areal hat mit seinen publikumsorientierten Angeboten und den hohen Aufenthaltsqualitäten dem bislang unbekanntem Areal zum Label einer «guten Adresse» verholfen, wie ein Zitat des Kantonsbaumeisters belegt: «Sie leisten der zukünftigen Wertschöpfung des Areals unschätzbare Dienste.» Auch die Grundeigentümerin ist zufrieden: «Wir sind dankbar, dass wir bei der Erstvermarktung von Baufeldern bereits eine gewisse Art von Urbanität haben.»³ Auch in der akademischen Welt ist das nt/Areal angekommen: Das Projekt wurde international in Dutzenden von Diplomarbeiten, Dissertationen und Publikationen als Musterbeispiel aufgenommen. Ebenso viele Führungen von Delegationen aus halb Europa beschäftigten die Zwischennutzer. Noch ist unklar, wo die kritische Masse von Zwischennutzungen liegt, damit die bereits erreichte Urbanität auch in der neuen Bebauung gelebt werden kann. Sollte das Modell nt/Areal auf andere Brachflächen angewendet werden, sind drei Faktoren von entscheidender Bedeutung: Eine Zwischennutzung hat keine Chance auf Erfolg, wenn sie als Top-down-Vorhaben geplant wird. Zweitens bedarf es einer institutionalisierten, aber offenen Kooperation zwischen allen Akteuren, und drittens muss das Management einer solch informellen Planung budgetiert werden.

Keine Zwischennutzung ohne Formalitäten

Zwischennutzungen werfen immer auch rechtliche und finanzielle Fragen auf. Solange das Gelände als Bahnareal eingezont war, erteilte der Kanton Basel-Stadt ungeachtet der Zonenkonformität befristete, aber erneuerbare (Ausnahme-)Bewilligungen. Nach der Genehmigung des Teilzonenplans erfolgte eine definitive Bewilligung. Der zwischen dem Verein k.e.i.m. und der Grundeigentümerin Vivico GmbH geschlossene Mietvertrag wurde nach drei Jahren gekündigt und durch eine Erstreckungsvereinbarung ersetzt. Die Räume und Freiflächen des Vereins V.i.P. sind durch einen bis 2011 befristeten Mietvertrag geregelt. Dann sollen der Abbruch der Gebäude und die definitive Umgestaltung erfolgen.

Mit der Grundeigentümerin wurden folgende Mietpreise ausgehandelt (ohne NK):

- 8000 m² Freiflächen (3/4 asphaltiert): ca. CHF 0.25/m²/J.
- 500 m² Gastronomieflächen: ca. CHF 22/m²/J.
- 850 m² Büros/Ateliers/Gastro: CHF 39/m²/J.

Die beiden Vereine funktionieren als Key-Agents: Sie verwalten, verhandeln, vermitteln, initiieren, sichern und steuern die Zwischennutzung mit professionellem Know-how. Dieser Aufwand wird teilweise abgegolten. Nötig sind auch Mittel für Infrastruktur, Kulturprojekte und Öffentlichkeitsarbeit.

Diese generiert der Verein k.e.i.m. mittels der Verpachtung der Gastrobetriebe, der Verein V.i.P. vor allem durch die Vermietung von permanenten und temporären Parkplätzen. Zusätzlich haben zehn Stiftungen und weitere Geldgeber ca. 280 000 Franken Unterstützungsbeiträge an die Projekte ausgerichtet.

Areal DB-Güterbahnhof Basel

Standort: Basel BS
Fläche: 190 000 m ²
Ursprüngliche Nutzung: Güterbahnhof
Neue Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit, Park
Beginn der Umnutzung: 2006
Ursprünglicher Arealbesitzer: Vivico Real Estate, Frankfurt am Main

Um den Anfang der Neunzigerjahre brachfallenden Güterbahnhof der Deutschen Bahn mit einer Fläche von rund 19 Hektaren in ein neues, gemischtes Stadtquartier zu überführen, einigten sich der Kanton Basel-Stadt und die Grundeigentümerin auf ein partnerschaftliches Vorgehen. Aus den beiden planerisch-städtebaulichen Wettbewerben ging das Büro Ernst Niklaus Fausch (Aarau/Zürich) als Sieger hervor. Nach einem Referendum erteilte das Basler Stimmvolk 2005 dem Zonen- und Bebauungsplan die Zustimmung. Dieser gliedert das Areal in fünf grosse Schollenbebauungen und in acht

Hektaren mit städtischen Plätzen und Grünflächen, wobei für die Erstellung der insgesamt 212 000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche (700 Wohnungen, 2000 Arbeitsplätze plus Schulhaus und Einkaufszentrum) mit einer Realisierungszeit von 15 bis 20 Jahren gerechnet wird. Nach dem Rückbau der Geleise- und anderer Infrastrukturanlagen begannen im Sommer 2007 die Bauarbeiten am ersten Baufeld, für das die Publica (Pensionskasse des Bundespersonals) als Investor auftritt; sie erstellt hier 240 Wohnungen inklusive einiger publikumsorientierter EG-Nutzungen.