

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Städtebaulicher Entwurf für die Weserinseln in Hameln

Bachelor-Thesis Stadtplanung

Impressum

Titel	ALTE MITTE NEU ERFUNDEN Städtebaulicher Entwurf für die Weserinseln in Hameln	Verfasser	Finja Callesen 6025912 Daniel Kauder 6021666
Arbeit	Bachelor-Thesis	Abgabe	08.09.2016
Betreuer	Prof. Dr. Michael Koch Dipl.-Ing. Florentine-Amelie Rost	Studiengang	Stadtplanung
Lehrstuhl	Prof. Dr. Michael Koch Städtebau und Quartierplanung	Semester	Sommersemester 2016

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichern wir, die vorliegende Arbeit eigenständig verfasst zu haben. Alle von uns verwendeten Hilfsmittel sind angegeben. Die Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinn anderer Werke entnommen sind, wurden unter Angabe der Quellen und nach den üblichen Regeln des wissenschaftlichen Zitierens kenntlich gemacht.

Hamburg, 08.September 2016

Hinweis im Sinne des Gleichbehandlungsgesetzes

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung für beide Geschlechter.

Danksagung

An dieser Stelle möchten wir uns bei all denjenigen bedanken, die durch ihre fachliche und persönliche Unterstützung zum Gelingen dieser Bachelorarbeit beigetragen haben.

Zuerst gebührt unser Dank Herrn Prof. Dr. Michael Koch, der unsere Bachelorarbeit betreut und begutachtet hat. Für die hilfreichen Anregungen und die konstruktive Kritik bei der Erstellung dieser Arbeit möchten wir uns herzlich bedanken.

Ebenfalls möchten wir uns besonders bei Florentine-Amelie Rost bedanken, die uns mit viel Interesse und Hilfsbereitschaft zur Seite stand. Bedanken möchten wir uns für die vielen Anregungen, Ideen und Ratschläge, die maßgeblich dazu beigetragen haben, dass diese Bachelorarbeit in dieser Form vorliegt.

Ein besonderer Dank gilt auch der Stadt Hameln, ohne die diese Arbeit nicht hätte entstehen können. Aufgrund ihrer Informationsbereitschaft und fachlichen Kompetenz hat insbesondere die Abteilung Stadtentwicklung und Planung sowie Herr Aden (Stadtbaurat) zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Abschließend möchten wir uns bei unseren Eltern bedanken, die uns während des gesamten Studiums zur Seite standen.

Daniel Kauder und Finja Callesen

Hamburg, 08. September 2016

Inhalt der Arbeit

Angesichts des Bedeutungsgewinns urbaner Wasserlagen, rücken Stadtquartiere und urbane Entwicklungsprojekte am Wasser in den Fokus der Stadtentwicklung. Zugleich haben urbane Gewässer und Stadträume am Wasser unterschiedliche Anforderungen, die in Einklang gebracht werden müssen. Dies sind sowohl bauliche und wasserwirtschaftliche Nutzungen als auch Umwelt, Klimaschutz oder der Erhalt von Freiräumen. Die Stadtplanung hat die Aufgabe, diese Nutzungsansprüche zu erfüllen und sie in die Entwicklung zu integrieren. (Vgl. BMVBS 2011: 7ff)

Im Mittelpunkt dieser Arbeit steht der erarbeitete städtebauliche Entwurf für die Mittelstadt Hameln. Die Arbeit bleibt daher in der Thematik um Stadtentwicklung am Wasser auf einer allgemeinen Ebene und befasst sich vorwiegend mit Erkenntnissen, die der späteren Aufstellung des Entwurfs dienen konnten. Die Themen dienen in dieser Arbeit daher vielmehr als inhaltlicher Zutritt zu der Transformation von Wasserlagen.

Die vorliegende Arbeit beruht dabei auf der Annahme, dass sich Werft-, Ufer-, und Hafensareale wegen ihrer häufig zentralen Lage in besonderer Weise für ein Revitalisierungsprojekt eignen. Zu diesen Flächen gehört auch das Entwurfsgebiet in Hameln.

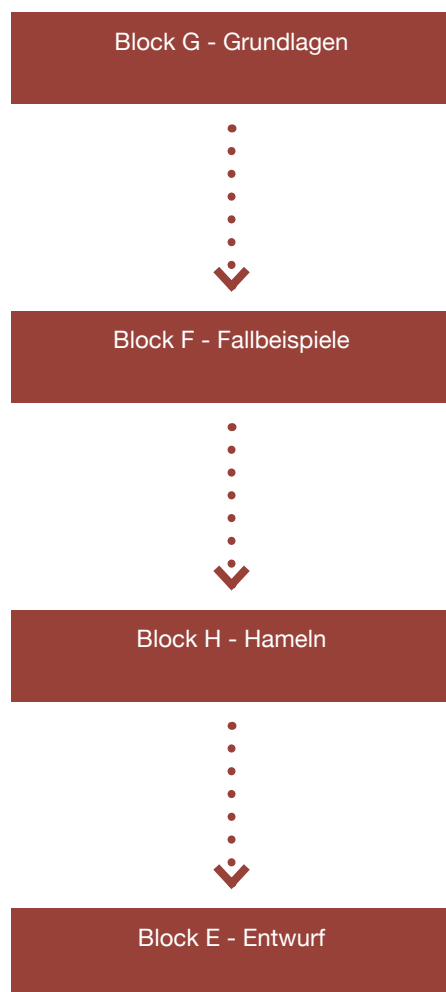
Für die Stadtentwicklung stellen diese Flächen wert-

volle Ressourcen dar, indem diese Wasserlagen und Hafensareale Potentiale zu Umnutzungen und Transformationen bieten. Durch die Revitalisierung dieser Bereiche, dem sogenannten Waterfront Development, werden die zuvor brachfallenden Areale städtisch neu genutzt.

Folglich werden in dieser Arbeit sowohl der Imagewandel und die historischen Etappen als auch die Transformationsprozesse an den Hafens- und Uferzonen beschrieben. Es werden Erklärungsansätze für das Brachfallen und die Revitalisierung sowie der heutige Stand und Erfahrungen mit der Umnutzung anhand von drei ausgewählten Fallbeispielen dargestellt. Dabei zeigen diese unterschiedlichen Ansätze auf, wie sich, trotz verschiedener Ausgangssituationen und Nutzungsansprüchen, gelungene städtebauliche Transformationen und Neuprogrammierungen von Brachflächen mit identitätsstiftenden Merkmalen entwickelt haben.

Ausgehend von dem zuvor beschriebenen Erklärungsansatz und dem historischen Hintergrund sowie einer Einordnung der Stadt Hameln, werden die unterschiedlichen Aspekte und Ansprüche durch einen städtebaulichen Entwurf auf die Weserinseln in Hameln projiziert. Der Entwurf und das zugrundeliegende Konzept werden, nach dem thematischen Zugang sowie den ersten Analyseerkenntnissen der Thematik in anderen Klein- und Mittelstädten, im hinteren Teil dieser Arbeit vorgestellt.

Struktur der Arbeit



Im Block G sollen die Grundlagen zum Thema Stadtentwicklung am Wasser in Klein- und Mittelstädten gegeben werden. Auf der theoretischen Grundlage wird in den folgenden Abschnitten aufgebaut. Dieser Teil ist ein erster Zugang zum Thema des späteren Entwurfes

Im Block F werden drei Fallbeispiele zum Thema Stadtentwicklung am Wasser in Klein- und Mittelstädten vorgestellt. Hierbei wird auf die Wirkung der Projekte auf die Stadt eingegangen. Die Fallbeispiele sind auch hier ein Zugang zum Thema und dienen bei der Arbeit zugleich als Ideengeber für den städtebaulichen Entwurf.

Um das räumliche Gefüge der Stadt Hameln verstehen zu können, wird im Abschnitt H die Stadt vorgestellt. Dabei werden vor allem die Thematiken um bestehende Projektideen am Wasser, die Wünsche der Stadt und die Beziehung zum Wasser aufgegriffen. Aufbauend auf den Erkenntnissen wird anschließend der Entwurf beschrieben.

Im Abschnitt E wird der städtebauliche Entwurf vorgestellt. Neben den Ergebnissen wird auch der Prozess der Entwurfsarbeit vorgestellt. Die Analyseergebnisse werden dabei als vertieft vorgestellt, sodass der thematische Hintergrund des Entwurfs deutlich wird.

Inhaltsverzeichnis

Block G - Grundlagen

G.1 Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten am Wasser.....3

- G.1.1 Einführung.....4
- G.1.2 Forschungslücke.....5
- G.1.3 Forschungszugang.....6
- G.1.4 Klein- und Mittelstädte.....6
- G.1.5 Geschichtlicher Hintergrund.....6
- G.1.6 Entwicklung von Uferzonen nach 1980.....9
- G.1.7 Zwischenfazit.....9
- G.1.8 Methodenprozess.....10
- G.1.9 Schritte der Entwurfsarbeit.....10

Block F - Fallbeispiele

F.1 Auswahl der Fallbeispiele.....15

- F.1.1 Auswahl der Fallbeispiele.....16

F.2 Bergkamen Marina Rünthe.....19

- F.2.1 Bergkamen Marina Rünthe.....20
- F.2.2 Räumliches Gefüge.....22

F.3 Celle Allerinsel.....23

- F.3.1 Celle Allerinsel – Wohnen am Stadthafen.....24
- F.3.2 Räumliches Gefüge.....25

F.4 Eberswalde Finowkanal.....27

- F.4.1 Eberswalde Finowkanal – Stadtpromenade zum Finowkanal.....28
- F.4.2 Räumliches Gefüge.....29

F.5 Zwischenfazit.....31

Block H - Hameln

H.1 Die Stadt Hameln.....35

- H.1.1 Vorstellung der Stadt.....36
- H.1.2 Aktuelle Themen der Stadtentwicklung.....43
- H.1.3 Entwicklung der Rolle des Wassers.....43

H.2 Entwurfsgebiet.....45

- H.2.1 Entwurfsgebiet.....46

H.2.2 Entwicklung des Raums auf den Weserinseln.....	47
H.2.3 Was bisher geschah.....	49
H.2.4 Was wünscht sich die Stadt für die Flächen.....	54
H.2.5 Zwischenfazit.....	55

Block E - Entwurf

E.1 Analyse.....

E.1.1 Methoden.....	60
E.1.2 Kriterien.....	60
E.1.3 Schwarzplan Versuchsreihe.....	61
E.1.4 Teilanalysen.....	63
E.1.5 Zusammenfassung der Analyseergebnisse.....	68

E.2 Konzeptentwicklung.....

E.2.1 Konzept.....	70
E.2.2 Methodik.....	70
E.2.3 Exkurs.....	70
E.2.4 Weiterentwicklung des Konzeptes.....	72
E.2.5 Modellfotos.....	74

E.3 Konzept & Entwurf.....

E.3.1 Konzeptvorstellung.....	76
E.3.2 Zusammenfassung des Entwurfsprozesses.....	81
E.3.3 Zwischenfazit.....	82
E.3.4 Sonstige Plandarstellungen.....	85
E.3.5 Referenzen.....	87
E.3.6 Modellfotos.....	89

Fazit & Reflexion

Reflexion.....94

Fazit.....95

Abbildungsverzeichnis.....97

Quellenverzeichnis.....101

GRUNDLAGEN

BLOCK G

G.1

KAPITEL

Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten am Wasser

G.1.1 Einführung - *Die Kleinen machen es den Großen nach*

„Rostock wächst ans Wasser: Neue Stadtviertel entstehen“ (SVZ 2009). Wie in Rostock entstehen schon seit vielen Jahren in immer mehr Städten neue Revitalisierungsprojekte für Häfen und Uferflächen. Diese sind in der Stadtplanung sowie Stadtentwicklung als Waterfront Development bekannt. Dieser erkennbare internationale Trend, der zuerst in Boston, New York und London aufgrund vorhandener Hafenbrachflächen vorgemacht wurde, hat in den letzten Jahren zunehmend auch in deutschen Städten Interesse erweckt. Gerade für am Wasser gelegene Städte nimmt der Begriff Waterfront Development an Bedeutung zu. Insbesondere Hafenstädte können die verändernden Ansprüche der Gesellschaft hinsichtlich Naherholung, Wohnumfeld und auch an das Stadtbild durch eine Erweiterung in Richtung Wasser realisieren und am Wasser ein attraktiveres Lebensumfeld schaffen. Dabei spielt die Transformation von alten Hafenstandorten und Industriebrachen am Wasser in neue Stadtquartiere eine zentrale Rolle. (Vgl. Schubert 2001: 15)

Diese Entwicklung findet aufgrund der internationalen, aber auch dank des derzeit meist national betrachteten Beispiels der HafenCity in Hamburg, vermehrt Einzug in die Medien. Infolgedessen entsteht eine komplexe Verflechtung, in der sich die verschiedensten Interessengruppen sowie Akteure, wie beispielsweise Stadtplaner, Politiker aber auch Bewohner und Touristen, begegnen und ihre Anforderungen an die Entwicklung von Wasserlagen stellen.

Die Vielzahl der historischen Standorte der Binnenhäfen entsprechen heute oftmals nicht mehr den Bedürfnissen einer modernen Güterlogistik auf dem Wasser, wodurch sich die - durch Abwanderung der Hafenbetriebe - entstandenen Brachflächen in Zentrumsnähe gut für eine städtebaulich qualitative Innenverdichtung eignen. Diese großen Gebietsentwicklungsprojekte in Wasserlage erlauben meist auch eine lukrative und gewinnbringende Vermarktung sowie eine Erweiterung der bevorzug-

ten innerstädtischen Lagen am Wasser. Gerade die Uferzonen sind heutzutage für Freizeit, Wohnen und Arbeiten besonders attraktiv und fördern dadurch auch die Stadt- und Regionalentwicklung. (Vgl. Schubert 2010: 7f) Somit sind „Wasserfront-Entwicklungen [...] in den Städten, die an Meeren, Flüssen oder anderen Gewässern liegen, zu Attraktionen geworden.“ (MBV 2010: 4) Folglich versucht fast jede am Wasser gelegene Stadt, dieses Potential durch Bauen am Wasser zu nutzen. Dies geschieht durch große Revitalisierungsvorhaben, wodurch das Wasser wieder vermehrt ins Stadtbild gerückt wird und als neuer Imagerträger fungiert. (Vgl. Schubert 2010: 7f)

Aufgrund des Bewusstseinswandels des Hafenaureals und der hierdurch entstandenen Revitalisierungsvorhaben können „soziale, ökologische, städtebauliche und arbeitsmarktpolitische Ziele erreicht werden“ (Schubert 2010: 23). Durch die brachliegenden Hafen- und Industrieareale am Wasser können historische Stadtzentren, Hafen und Wasser wieder in die Stadtentwicklung integriert werden. Der ursprünglich noch als Barriere verstandene Hafen kann dadurch eine verbindende Funktion im Stadtgefüge übernehmen und eine Verflechtung der Uferzone mit der Innenstadt fördern. Zudem können so ganze Stadtteile an den Uferzonen neu entstehen. (Vgl. Schubert 2010: 24)

Dieses Phänomen lässt sich insbesondere in Großstädten beobachten, wohingegen Klein- und mittelgroße Städte eine Imageverbesserung durch die Erweiterung der innerstädtischen Flächen hin zum Wasser erwarten. Hier spielt vor allem das Stadtmarketing eine entscheidende Rolle. Gerade kleinere Städte haben häufig eine schrumpfende Bevölkerung vorzuweisen und um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, versuchen viele Städte diesen

Prozess durch eine nachhaltige Aufwertung zu stoppen. Durch diese qualitative Entwicklung von Uferzonen als Schwerpunkt ihrer Stadtentwicklung können weitere städtebauliche Impulse resultieren und somit als Dominoeffekt dienen um schließlich auch andere Stadtviertel neu zu programmieren. Insbesondere der Sinneswandel um die Wahrnehmung des Wassers von einer nicht nutzbaren Fläche, hin zu einer Wahrnehmung als städtischer Raum spielt dabei eine entscheidende Rolle. Die Städte transformieren die Wasser- und Uferflächen von einem „nicht-Ort“ zu einem Stadtraum, was wiederum positive Impulse für das Stadtmarketing geben kann.

G.1.2 Forschungslücke *Auch Klein- und Mittelstädte suchen den Weg zum Wasser*

Bei Betrachtung bestehender Veröffentlichungen und Arbeiten zum Thema Stadtentwicklung am und mit dem Wasser wird schnell deutlich, dass diese in der Vergangenheit vordergründig Projekte in Großstädten behandelten. Projekte wie die HafenCity, der Duisburger Innenhafen oder das Rhein-Ufer in Köln werden thematisiert und als Aushängeschild für die Waterfront-Entwicklung in Deutschland präsentiert. Gleiches zeigt sich auch bei einer internationalen Betrachtung der Stadtentwicklungsprojekte am Wasser. Hier werden vor allem Projekte wie die Docklands in London oder die Entstehung der Hunter's Point South Waterfront in Queens, New York, genannt. Die aktuellen Entwicklungen in kleineren Städten und Kommunen werden dabei häufig außer Acht gelassen und die Betrachtung berücksichtigt lediglich die Entwicklung in den Großstädten.

Bei einem Blick auf die Stadtentwicklungsprojekte mit Wasserbezug am Beispiel des Landes Nordrhein-Westfalen zeigt sich jedoch, dass neben den Projekten in den Großstädten eine noch grö-

Bere Zahl an Projekten in Klein- und Mittelstädten vorzufinden sind. (Vgl. MBV 2010, S. 21) Kleinere Kommunen und Gemeinden entwickeln qualitativ hochwertige Wasserlagen zu neuen Lebens-, Arbeits- und Erholungsräumen und eifern den Großstädten nach.

Der deutliche Unterschied zwischen den Projekten in den Großstädten und in den Klein- und Mittelstädten ist dabei an der Größe der Projekte festzumachen. So sind es die Projekte in den Großstädten, die enorme Flächen entwickeln können und die marktgerecht entwickelt werden können. Aber auch die Projekte in den kleineren Städten zeigen, dass eine Entwicklung am Wasser auch für kleinere Kommunen lukrativ ist.

G.1.3 Forschungszugang *Stadtentwicklung am Wasser als Chance für Klein- und Mittelstädte*

Bei der Betrachtung dessen stellen sich jedoch die Fragen: Welche Beweggründe haben die klein- und mittelgroßen Städte zu einer Entwicklung von Wasserlagen? Welche Risiken gehen sie ein? Und welche Effekte versprechen sie sich davon?

All diese Fragen kommen auch bei der Betrachtung der Stadt Hameln und dem in dieser Arbeit vorgestellten städtebaulichen Entwurf auf. Der inhaltliche Zugang über den theoretischen Hintergrund sowie eine Betrachtung dreier Fallbeispiele dient dabei als Ausgangspunkt. Die daraus resultierenden Ergebnisse sollen dazu dienen, den parallel zu dieser Ausarbeitung entwickelten städtebaulichen Entwurf für die Mittelstadt Hameln auf theoretischer Basis zu untermauern. Darauf aufbauend sollen die Chancen und Möglichkeiten einer solchen Waterfront-Entwicklung - wie sie der Entwurf als Möglichkeit bietet - für die Stadt Hameln aufgezeigt werden.

G.1.4 Klein- und Mittelstädte *Die Kleinen unter den Städten*

Bei der Kategorisierung der Städte wird sich in dieser Arbeit auf die Definition des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bezogen. Das Institut hat für Deutschland drei allgemeingültige Kategorien für Städte gebildet, wobei sich die Kategorien jeweils in zwei Unterkategorien aufgliedern. Nach der Definition wird unterschieden zwischen: Großstadt, Mittelstadt, Kleinstadt und den jeweiligen Unterkategorien ‚Große‘ und ‚Kleine‘.

Die Großstadt weist eine Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde mit mindestens 100.000 Einwohnern auf und besitzt meist eine oberzentrale Funktion. Als darauffolgende Mittelstadt wird eine Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde mit 20.000 bis unter 100.000 Einwohnern bezeichnet. Diese haben überwiegend eine mittelzentrale Funktion. In dieser Kategorie wird in große Mittelstädte mit mindestens 50.000 Einwohnern oder in kleine Mittelstädte mit weniger als 50.000 Einwohnern unterschieden. Als Kleinstadt wird eine Gemeinde eines Gemeindeverbandes oder Einheitsgemeinde mit 5.000 bis unter 20.000 Einwohnern bezeichnet, welche zumindest eine grundzentrale Funktion aufweisen kann. (BBSR o.J.)

G.1.5 Geschichtlicher Hintergrund *Häfen verändern sich*

Die Probleme und Chancen einer Umnutzung von brachgefallenen Hafenumflächen hängen stark von der jeweiligen Stadt sowie deren Hafengeschichte und damaligen Nutzungen ab. Denn „Meer, Flüsse und Seen prägten [schon] immer in entscheidender Weise die Physiognomie von Städten“ (Schubert 1994: S.362).

Die Lage am Wasser war nicht nur militärisch bedeutsam, sondern brachte auch wirtschaftliche Vor-

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

teile mit sich. Die Nähe zum Wasser war für eine mittelalterliche Stadt entscheidend. Wasser bedeutete nicht nur Trinken und Säubern, sondern erleichterte zu der damaligen Zeit auch den Transport von Wirtschaftsgütern. Somit wurden in Städten, in denen der Fluss, der See oder das Meer es zuließ, Häfen entwickelt, sodass durch Handel die Städte rasant wachsen konnten. Dem Hafen wurde so im Handelsinteresse eine übergeordnete Rolle eingeräumt, weswegen das Leitmotiv „Was dem Hafen nützt, nützt auch der Stadt“ (Schubert 2010: 17) für alle wirtschafts- als auch stadtentwicklungspolitische Entscheidungen für den Hafen zur Anwendung kam.

Aufgrund der langzeitigen historischen Entwicklung haben viele Autoren, wie unter anderem auch Hoyle (1989), zwischen fünf Phasen der Entwicklung des Verhältnisses zwischen Stadt und Hafen unterschieden. (Vgl. Schubert 2010: 18)

Die erste Phase beschreibt den einfachen Stadthafen mit einer engen räumlichen sowie funktionalen Verflechtung von Stadt, Hafenumschlag, Lagerung, Handel und hafengebundenen Dienstleistungen. Der Stadthafen war integrierter Teil der Stadtstruktur. Eine stadtstrukturelle Differenzierung zwischen Hafen und Stadt war kaum möglich. Diese verflochtenen Strukturen sind auch heute noch in einer Vielzahl an historischen Altstädten zu erkennen. Straßenfluchten orientieren sich Richtung Wasser und verbinden Hafen und Stadtmitte. (Vgl. Schubert 2010: 18)

In der zweiten Phase des Modells wird der expandierende Stadthafen ab Mitte des 19. Jahrhunderts dargestellt. Diese Phase war insbesondere durch die Erfindung der Dampfmaschine geprägt. Mit dem Einsatz der Dampfschiffe vervielfachten sich die Schiffsgrößen, weswegen es zu einer Erweiterung und

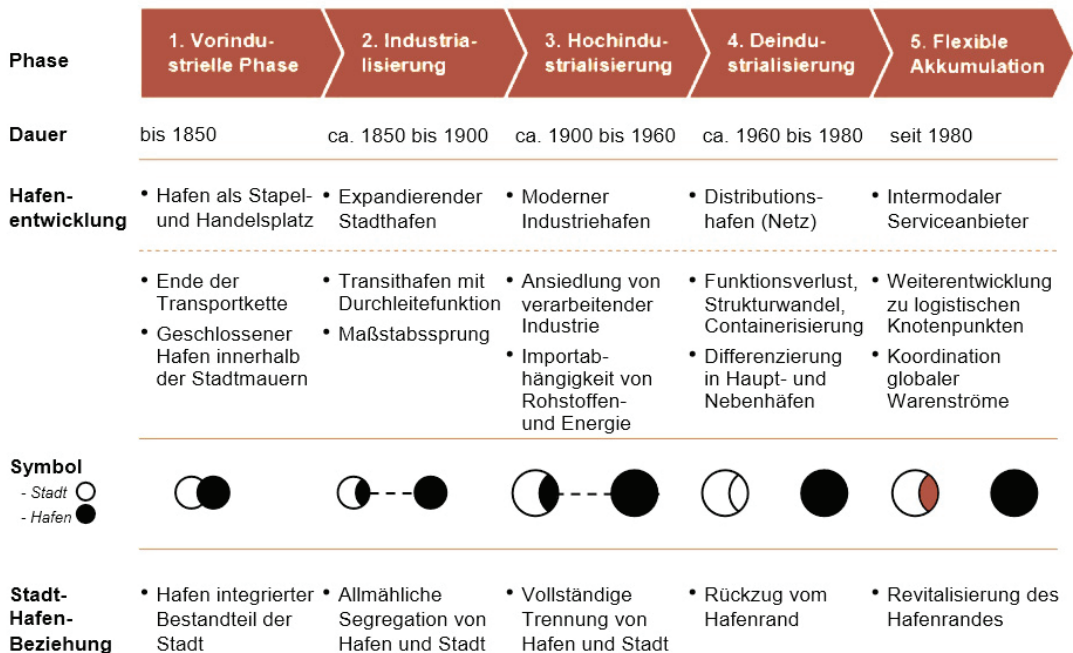


Abb. 01: Hafenentwicklungsphasen nach Hoyle (Schubert)

Vergrößerung der Hafenbecken, zu einer Vertiefung der Schifffahrtswege sowie zur Mechanisierung des Güterumschlags mit Hilfe von Kränen kam. Die in der ersten Phase beschriebene starke räumliche und funktionale Verflechtung von Hafen und Stadt wurde zunehmend gelockert. Büros und Wohnungen wurden verdrängt und durch immer größere Kaischuppen und Lagerhallen ersetzt und ließen sich am Rand des Hafengebietes nieder. Das Hafengebiet wuchs entsprechend weiter. (Vgl. Schubert 2010: 19f)

Die dritte Phase beginnt mit der fortschreitenden Industrieansiedlung und der zunehmenden Erweiterung der Häfen. Immer größere Schiffe wurden benötigt, weswegen in kürzester Zeit neue Schiffstypen entwickelt wurden. Als Folge dessen wurden weitere Vertiefungen der Schifffahrtswege und spezielle Umschlagseinrichtungen erforderlich. Zudem entstanden im modernen Seehafen vermehrt Schifffahrtsmuseen, weswegen immer mehr Touristen Interesse an den zuvor den Seeleuten vorbehaltenen Amüsierbezirken fanden. Eine vollständige Segregation von Hafen und Stadt wurde vollzogen. Im Zuge dieser Entwicklung begann eine langsame Wahrnehmungsveränderung. Wasser wurde nicht mehr nur als Infrastruktur verstanden, sondern dem Wasser wurden auch ästhetische Eigenschaften im Stadtbild zugesprochen. Das Wasser und Wasserlagen gewannen an Attraktivität. (Vgl. Schubert 2010: 20f)

Dominiert von der Erfindung des Containers setzt die vierte Phase ab den 1960er Jahren ein. Die Containerisierung des Güterverkehrs revolutionierte die Umschlagstechniken und verdrängte den traditionellen Stückgutumschlag. Es kam zu neuen Anforderungen an die Umschlagshäfen, wodurch neue, auch stadtf fernere Hafenanlagen, entstanden. An

Stelle der zuvor genutzten Speicher, Lagerhäuser und Kräne wurden nun großflächige Zonen zum beladen, entladen, stapeln und sortieren der Container benötigt. Die Schiffs Liegezeiten lagen nicht mehr bei Tagen beziehungsweise Wochen, sondern lediglich bei ein paar Stunden, daher wurden auch viele traditionelle Berufszweige im Hafen nicht mehr benötigt. (Vgl. Schubert 2010: 21)

Die fünfte und letzte Phase des Modells ist von brachliegenden sowie suboptimal genutzten innenstadtnahen Hafen- und Uferarealen geprägt. Durch den Bedeutungsverlust der Hafenwirtschaft in kleineren Städten und dem weiteren Bedeutungsanstieg der großen internationalen Seehäfen, wurde auch der ökonomische und stadtentwicklungspolitische Stellenwert in den betroffenen Städten in Frage gestellt. Diese neue Beziehung zwischen Stadt und Hafen ermöglicht es seitdem, Teile des innenstadtnahen Hafens und der Uferzone neuzudenken, zu überplanen und zu revitalisieren. Wasserflächen sind von nunher Teile der Stadt und werden als städtischer Raum wahrgenommen und wie dieser beplant. (Vgl. Schubert 2010: 22f).

Somit ergibt sich die Umstrukturierung und Revitalisierung vieler Hafen- und Uferzonen aus der Chance, diese oftmals letzten großen innenstadtnahen Freiflächen neu einzubringen und so auf eine nachhaltige Stadtentwicklung hinzuwirken. Da dies in vielen Städten mit oben beschriebenen Brachflächen erkannt wurde, werden weltweit – mit dem Wissenshintergrund der ersten Waterfront Development Entwicklung in Nordamerika – Revitalisierungsprojekte entwickelt. (Vgl. Hautz 2008: 51)

Für die Stadt-Hafen-Beziehung sind also nicht mehr die bis zur Phase vier genannten technologischen Strukturveränderungen maßgebend, sondern eine In-

nenentwicklung der Städte und das damit verbundene Interesse nach begehrten Uferzonen. Dazu kommen ökonomische Strukturveränderungen, die durch technologische beziehungsweise organisatorische Innovationen ausgelöst wurden. Weitere wichtige Aspekte, wie demographische und sozialstrukturelle Phänomene, die die Stadtentwicklung beeinflussen, kamen hinzu. Die Schnittstellen zwischen Stadt und Hafen verändern sich. Ein deutlicher Trend zu einer Re-Urbanisierung und stärkeren Innenstadtentwicklung ist spürbar und damit einher eine hohe Nachfrage nach ehemaligen, inzwischen brachliegenden Hafensarealen in Innenstadtlagen. (Vgl. ebd.)

Dem weiteren Niedergang der ursprünglichen Hafensareale an den Uferkanten wird durch diese neuen städtebaulichen Planungen entgegengewirkt. Es ist eine neue planerische Herausforderung, die Städte zum Wasser hin zu öffnen und so eine neue „Adresse“ zu entwickeln. (Vgl. Strauß 2002: 16)

G.1.6 Entwicklung von Uferzonen nach 1980 *Stadt zurück ans Wasser*

In den 1980er Jahren wurden die zumeist innenstadtnahen Flächen der Hafen- und Uferzonen alter Stadthäfen sowohl in Westeuropa als auch in Nordamerika insbesondere im Städtebau, der Stadtplanung und der Architektur „für die Entwicklung neuer städtischer Lebensräume an der Wasserkante“ (Schmidt 2002: 4f) entdeckt. Obwohl die jeweiligen Revitalisierungskonzepte sehr unterschiedlich sein können, geht es bei den Konzepten überwiegend darum, neue Nutzungen wie beispielsweise Dienstleistungs- und Wohnnutzungen für die brachliegenden Uferzonen zu entwickeln (Vgl. Schmidt 2002: 5). Zudem wird eine Qualitätssteigerung der neuen Uferquartiere durch die Umgestaltung der Uferwege und Plätze erreicht. Folglich können die geplanten

Baufelder besser vermarktet und so eine Vernetzung vor Ort geschaffen werden (Vgl. Strauß 2002: 157). Auch wird ermöglicht, die neuen öffentlichen Räume am Wasser miteinander zu verbinden und eine – durch die Entstehung neuer Uferquartiere – Innenstadtentwicklung zum Wasser hin anzustoßen (Vgl. Strauß 2002: 155). Dabei ist wichtig, zu Beginn der Planung die unterschiedlichen Nutzungsansprüche abzuwiegen und die für den Ort entscheidenden Faktoren zu betonen. Ebenfalls sollten freie zur Verfügung stehende Grünzonen gestärkt werden, welche einen hohen Erholungsfaktor für die Bevölkerung bieten. „Zu viele Ufergebiete sind durch schlechte Straßenplanung isoliert worden“ (Schubert 2010: 68), weswegen es gerade in diesen Städten entscheidend ist, bestehende Grünflächen zu behalten und neue Erholungsorte zu integrieren. Gerade Promenaden, Boulevards und öffentliche Räume eignen sich als Kommunikationsort und werden zudem von Fahrradfahrern und Fußgängern bevorzugt, die durch die Nutzung den Ort beleben. Dadurch hat die Erneuerung der Gebiete im übertragenen Sinne auch einen positiven Einfluss auf die Umwelt. Zudem können die Uferzonen aufgrund dieser neuen Nutzungen und der vor Ort häufig vorzufindenden Mischnutzung erfolgreich transformiert und dementsprechend wiederbelebt werden.

G.1.7 Zwischenfazit *Stadt am Wasser als neue Chance*

Die Entwicklungsphasen der Stadt- und Hafengeschichte stellen sich als sehr komplex dar. Dabei führt die Umnutzung der Uferzonen in vielen Städten zu einer Qualitätssteigerung der Gebiete, die sowohl ökonomische als auch stadtentwicklungspolitische Vorteile mit sich bringen. Bei der Betrachtung des Phasenmodells nach Hoyle wird deutlich, dass nicht mehr technologische Strukturveränderungen, wie in den früheren Phasen, den maßgeblichen Anstoß

für den Wandel der Stadt-Hafen-Beziehung geben. Viel mehr das steigende Transportaufkommen und schließlich auch die Tendenz einer Innenentwicklung der Städte sorgen dafür, dass die brachgefallenen Flächen neu programmiert werden. Auch aus diesem Grund ist eine Zuwendung von Stadt und Hafen unausweichlich. Die begehrten Uferzonen ziehen verstärkt das Interesse unterschiedlichster Akteure wie Architekten, Investoren und auch Stadtplaner auf sich, da die Flächenreserven vor allem in begehrten Städten, begrenzt sind. Folglich können die Zwischenräume von Stadt und Hafen nicht mehr eindeutig definiert werden und anstelle einer Verschiebung der Nutzungen in das Umland, wird versucht, diese Beziehung zweier stark unterschiedlicher Nutzungen zu vereinen. Auch ein gesellschaftlicher Trend um eine Rückgesinnung auf die Stadtzentren wird erkennbar. Aufgrund demographischer und sozialstruktureller Einflussfaktoren wird ein verstärkter Flächenbedarf in innerstädtischen Lagen benötigt. Vor allem Städte mit Nähe zum Wasser haben einen starken Vorteil bei der Bewältigung solcher Flächen. Oft sind diese Gebiete die letzten innenstadtnahen Flächenreserven und können einen positiven Impuls auf die städtebauliche Entwicklung und Qualität der Stadt mit sich bringen. Schließlich ermöglichen viele der Flächen am Wasser eine ganz neue Chance für die jeweilige Stadt. Eine Transformation der Brachflächen in neue, attraktive Quartiere sorgt auch für eine innerstädtische Aufwertung. Dieser positive Einfluss ist nicht nur in den Metropolregionen spürbar, sondern auch in den klein- und mittelgroßen Städten erkennbar.

G.1.8 Methodenprozess

Der Arbeitsprozess der Entwurfsarbeit gliedert sich in drei Teilbereiche, bestehend aus Analyse, Konzept und Entwurf. Somit begann der allgemeine Arbeitsprozess mit der Analyse des Raumes und den

daraus entwickelten Themenfeldern. Aus den gewonnenen Analyseergebnissen konnten erste Konzeptideen formuliert werden. Um diese für den Entwurf weiter ausarbeiten zu können, musste immer wieder zwischen der Konzept- und Analysephase gewechselt werden. (Vgl. Reinborn/Koch 1992: 24ff) Als Schlussfolgerung getroffene Annahmen zum Konzept konnten gefestigt und ein passend für den Entwurfsort und die Stadt Hameln zugeschnittener Entwurf aufgestellt werden.

Zuerst soll ein allgemeiner Überblick über den Prozess der Entwurfsarbeit gegeben werden. Anschließend werden die drei einzelnen Phasen detailliert vorgestellt. Dabei werden sowohl das methodische Vorgehen als auch die inhaltlichen Ergebnisse beschrieben. Anschließend wird der finale Entwurf aufgeschlüsselt vorgestellt.

G.1.9 Schritte der Entwurfsarbeit Analyse

Auch der bereits zuvor eingeführte theoretische Hintergrund über die Stadtentwicklung in Klein- und Mittelstädten am Wasser war Teil der Analyse des Entwurfs.

Durch diesen ersten Zugang konnten die Ursachen für eine solche Entwicklung gesammelt werden, um diese im späteren Teil auf die Stadt Hameln zu reflektieren. Auch der breite Zugang über eine Vielzahl an Fallbeispielen von Projekten am Wasser in Klein- und Mittelstädten zeigte die Vielfalt an Umsetzungsmöglichkeiten. Aus der Zahl der Fallbeispiele wurden drei, besonders gut in Größe, Bevölkerungszahl und ehemaliger Nutzung zu der Stadt Hameln passende Projekte ausgewählt, die in dieser Arbeit tiefer betrachtet wurden. Diese werden im folgenden kurz dargestellt. Die Ergebnisse brachten einen ersten Zugang an Ideen, die hinführend zu dem Hauptteil dieser Arbeit, dem Entwurf, auf die Stadt Hameln projiziert werden konnten.

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Neben der Bestandsaufnahme des Entwurfsgebietes und den räumlich sowie sozialen Gegebenheiten, bedurfte es einer vertieften Analyse einzelner gebietsspezifischer Aspekte. Dabei wurden bestimmte Teilaspekte des Planungsraums sichtbar und mithilfe von graphischen Mitteln dargestellt. Auch die Aufstellung von einer Schwarzplan-Versuchsreihe brachte weiteren Aufschluss über die Zugehörigkeit der Entwurfsflächen im Stadtumfeld. Bei der gesamten Analyse und Entwurfsarbeit halfen sowohl Karten und visuelle Darstellungen, als auch Skizzen und einfache Piktogramme dabei, die Inhalte verständlich darzustellen und sie inhaltlich zu vertiefen. (Vgl. Reicher 2012: 175)

Konzept

In der konzeptionellen Arbeitsphase wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die Raumwirkung sowie –gestaltung gelegt. Unter Berücksichtigung verschiedener Konzeptansätze wurden unterschiedliche Szenarien im Arbeitsmodell gestellt. Dabei wurde versucht, eine Veränderung der räumlichen Wahrnehmung zu erkennen, diese kenntlich zu machen und funktionierende Aspekte für den Raum festzuhalten. So konnten Gegenüberstellungen und verschiedene Punkte einer möglichen Problemlösung für das Entwurfsgebiet herausgearbeitet werden. (Vgl. Reinborn/ Koch 1992: 76ff)

Entwurf

In der Entwurfsphase sollte eine räumliche Situation erarbeitet werden, die sich in die Stadtstruktur einfügen kann. Diese erste räumliche Idee wurde anschließend durch eine Auswahl von Kriterien verschärft. In dem Prozess wurden viele verschiedene Ideen durchlaufen, bis die eigentliche Grundlage für eine finale Entwurfsidee gefunden wurde, denn schließlich heißt „Entwerfen auch wieder Wegwerfen“. (Reinborn/ Koch 1992: 10) Somit konnten Ide-

en erst gefestigt werden, nachdem innerhalb des Suchprozesses Alternativen und andere Varianten ausgeschlossen werden konnten. Erst durch diese einzelnen Entwurfsschritte konnte es zu einer zunehmenden Konkretisierung kommen.

In allen Arbeitsphasen wurden immer wieder Referenzen herbeigezogen. Aus einer zunächst thematisch angeordneten Sammlung ergab sich im späteren Verlauf der Arbeit eine genaue Zuordnung der Referenzen. Drei Fallbeispiele dienten dabei als erfolgreiches Beispiel für Revitalisierungsprojekte in klein- und mittelgroßen Städten. Weitere Fallbeispiele dienten als Referenz für prägende Bereiche im Entwurfsgebiet. Andere Referenzen, die im finalen Entwurf keine Berücksichtigung fanden, halfen dennoch bei der Ideenfindung und waren wichtige Teile des Arbeitsprozesses.

Der gesamte Prozess sowie die Erkenntnisse der Arbeit werden in den folgenden Teilen dieser Arbeit vorgestellt. Der Teil soll als begleitende Erklärung für den Entwurf dienen und dabei ergänzende Hintergrundinformationen vermitteln. Begonnen wird mit der Vorstellung der drei Fallbeispiele, die Teil der Analyse waren.

Entwurfsprozess

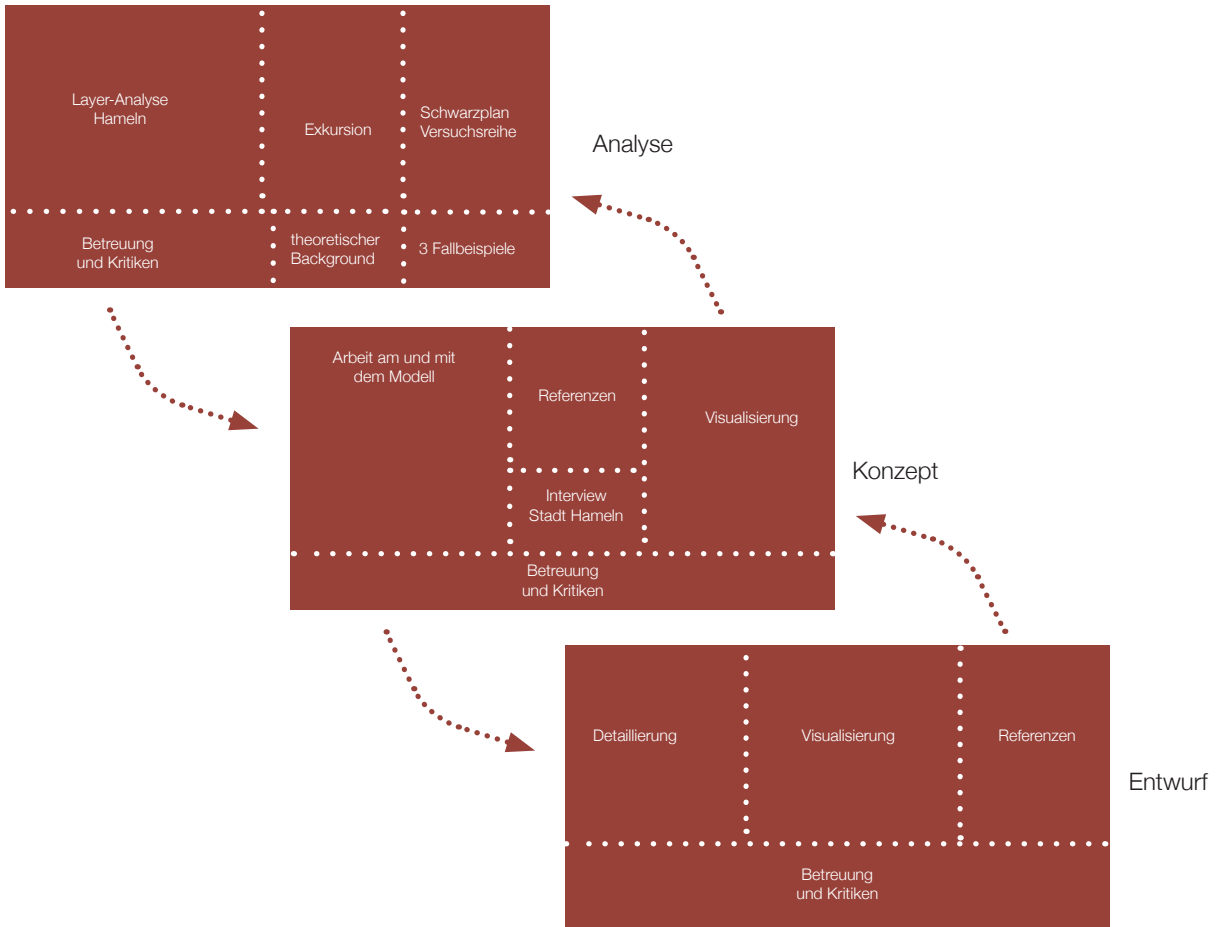


Abb. 02: Entwurfsprozess

FALLBEISPIELE

BLOCK F

F.1

KAPITEL
Auswahl der Fallbeispiele



Abb. 03: Auswahl an Waterfront-Projekten weltweit

F.1.1 Auswahl der Fallbeispiele

In Anbetracht dessen, dass in dieser Ausarbeitung nicht die Großstädte mit ihren in bereits zahlreichen Publikationen aufgezeigten Großprojekten betrachtet werden sollen, sondern die Projekte in den Klein- und Mittelstädten, wurden, aus einer Vielzahl an betrachteten Projekten, drei Fallbeispiele in Städten mit einer Bevölkerungszahl von bis zu 100.000 Einwohnern ausgewählt. Die drei Projekte werden im folgenden Teil vorgestellt. Bei der Auswahl der drei Fallbeispiele geht es insbesondere darum, die verschiedenen Potentiale sowie Herangehensweisen der Städte aufzeigen zu können und sich somit auch den Möglichkeiten, die an eine Entwicklung am Wasser angeknüpft sind, thematisch zu nähern. Die Auswahlkriterien waren dabei die Flächengröße, die Einwohnerzahl sowie in besonderem Maße die ehemalige Nutzung der Flächen. All diese Kriterien sollten möglichst zu der Situation in Hameln deckungsgleich sein.

Vieles, was in den Großstädten oder gar Metropol-

regionen realisiert wird, ist für Städte mit einer geringeren Bevölkerungsanzahl nicht deckungsgleich anwendbar, beziehungsweise würde aufgrund unterschiedlicher Faktoren nicht das gewünschte Ziel einer sinnvollen und nachhaltigen Stadtentwicklung erreichen. Hierbei sind andere Kriterien der Realisierung von Projekten zu beachten, die unter anderem für die gesamte Stadt eine Aufwertung mit sich bringen und auch die Lebensqualität vor Ort stärken können. Zudem spielt hier aufgrund geringerer Investitionsbereitschaften die finanzielle als auch politische Situation eine tragende Rolle bei der Realisierung von Stadtentwicklungsprojekten.

Denn dort, wo infolge komplexer Akteurskonstellationen unterschiedliche Interessenslagen und somit auch konkurrierende Nutzungsansprüche vorliegen, hängt es immer auch entscheidend vom politischen Willen ab, ob und wenn gewollt, auf welche Weise, die Belange der Stadtentwicklung und die Interessen des Hafens ausgeglichen werden. Dieser Aspekt, der insbesondere auch in Großstädten mit

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

internationalen Häfen relevant ist, bringt gerade kleinere Städte aufgrund anderer politischer Entscheidungskonstellationen und Gewichtungsschwerpunkte in Bedrängnis.

In dieser Arbeit wird zunächst die Stadt Bergkamen betrachtet. Diese hat in einem alten Kohleumschlaghafen einen modernen Yachthafen realisiert. Anschließend folgt die Behandlung der Stadt Celle, die eine noch vor kurzem gewerblich genutzte innerstädtische Insel mit neuem Wohnungsbau revitalisieren möchte. Abschließen wird die Stadt Eberswalde betrachtet, welche dem Finowkanal durch neue Elemente wie einer Promenade und neuen Freiräumen einen Naherholungscharakter verliehen hat. Bei der Auswahl der Beispiele wurde versucht, drei möglichst unterschiedliche Projekte mit unterschiedlichem Umgang mit Wasser, aber gleichen Rahmenbedingungen zu wählen. So sollten alle drei Projekte in Klein- und Mittelstädten geplant beziehungsweise umgesetzt sein. Eins der Projekte befindet sich aktuell in der Planung und Realisierung, die übrigen beiden wurden bereits realisiert. Die Wahl dreier unterschiedlicher Projekte soll demnach auch die Breite von Möglichkeiten aufzeigen, die Stadtentwicklungsprojekte in kleineren Städten haben. Ebenso sollen die unterschiedlichen Chancen, die für Städte dieser Größe bestehen, dargestellt werden.



Abb. 04: Marina Rünthe in Bergkamen



Abb. 05: Konzeptioneller Entwurf der Celler Allerinsel



Abb. 06: Entwurf für den Flnowkanal in Eberswalde

Stadt	Bergkamen	Celle	Eberswalde
Projektname	Marina Rünthe Yachthafen	Allerinsel Wohnen am Stadthafen	Stadtpromenade zum Finowkanal
Einwohnerzahl	51.000	69.000	41.000
Stadtfläche	15 ha	17 ha	21 ha
Projektvolumen	ca.44 Mio € (davon 9 Mio € öffentliche Fördermittel)	23,7 Mio. €	4 Mio. €
Ehemalige Nutzung	Kohleumschlaghafen	Gewerbliche Nutzung und Stadthafen	Schiffahrtsstraße mit gewerblich genutztem Ufer
Heutige Nutzung	Yachthafen (vorwiegend Freizeitnutzung)	Neues Wohnquartier am Stadthafen (vorwiegend Wohnen, Naherholung)	Stadtpromenade (Wohnen, Arbeiten, Naherholung)
Auslobungsverfahren	Planung durch Eigentümer (kein Hochbauwettbewerb)	Städtebaulicher Wettbewerb (Auslober: Stadt Celle)	Städtebaulich-landschaftsplanerischer Wettbewerb (Auslober: Stadt Eberswalde)
Ausführendes Büro und Bau-träger	Stadt Bergkamen, Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreis Unna und Eigentümer (Hafenbetreiber)	Los 1: PASD Feldmeier + Wrede Los 2: städtischer Wohnungsbau, Celle mit .ksw Architekten + Stadtplaner geteilt mit JA:3 Los 3: Helma Wohnungsbau mit Giesler Architekten	ATELIER LOIDL Landschaftsarchitekten und Wessendorf Architektur Städtebau

Abb. 07: Tabelle: Vergleich der drei Fallbeispiele für Stadtentwicklung zurück zum Wasser

„Es wird das Ziel verfolgt, durch Freizeitnutzung und gewerbliche Nutzung das Hafengelände städtebaulich aufzuwerten und stärker als attraktiven öffentlichen Raum, als Bootsfreizeitadresse und als Arbeitsumfeld in die Stadtlandschaft zu integrieren. Die funktionale und städtebauliche Aufwertung des Hafensbereiches soll zu einer erheblichen Verbesserung der Standortfaktoren Bergkamens im Sinne der Wirtschaftsförderung führen.“

(Vgl. MBV 2010: 41ff)

F.2

KAPITEL
Bergkamen Marina Rünthe

F.2.1 Bergkamen Marina Rünthe

Bergkamen befindet sich im mittleren Westen der Bundesrepublik Deutschland in Nordrhein-Westfalen am Ostrand des industriell geprägten Ruhrgebiets und in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Großstädten Hamm und Dortmund. Zurzeit leben in der kreisangehörigen Stadt rund 51.000 Einwohner [Stand 31.12.2015] auf einer Fläche von 45 Quadratkilometer. Die Marina Rünthe ist ein neu entstandener Yachthafen, der sich am Datteln-Hamm-Kanal in Bergkamen befindet. Der Bezirk Rünthe ist seit 1966 ein Stadtteil von Bergkamen und hat derzeit etwa 6.800 Einwohner. (Vgl. LWL o.J.)

Der sich vor Ort befindende Datteln-Hamm-Kanal ist eine künstliche Wasserstraße zwischen dem Wasserstraßenkreuz Datteln und der Stadt Hamm im östlichen Ruhrgebiet und wurde 1914 fertiggestellt. Der Kanal wird insbesondere von Binnenschiffen genutzt, die den Hafen Hamm anfahren. Zudem erhalten drei größere Kohlekraftwerke ihr Brennmaterial über den Kanal und haben eigene Häfen vor Ort. Seit den 1990er Jahren wird die Wasserstraße auch zunehmend vom privaten Freizeitschiffsverkehr genutzt, begünstigt durch den Bau von zwei Marinas wächst dieser Sektor weiter. Neben der hier vorgestellten Marina Rünthe ist die zweite Marina ein kleinerer Yachthafen bei Lünen. (ebd.)

Die Marina Rünthe ist ein geschichtsträchtiger Ort. Am heutigen Standort befand sich bis in die 1990er Jahre hinein eine große Kohlehalde mit Kohleumschlaghafen. Dieser wurde aufgrund von geringem Bedarf vor Ort und vermehrten Schließung der Industrien im Ruhrgebiet zu einem Yachthafen mit Promenade, großzügigen Grünflächen und Wohnungsbau entwickelt. (Vgl. Marina Rünthe 2010)



Abb. 08: Verortung Bergkamen

Im Jahre 1995 wurde durch einen privaten Betreiber begonnen, den Yachthafen zu entwickeln und zu einem ganzjährig geöffneten, modernen Liegeplatz für fast 300 Yachten aller Größen umzubauen. Die Wasserfläche des neuen Yachthafens beträgt 41.500 km² die Landfläche 13.000 km². Die alte Funktion des Hafens als reiner Kohleumschlagplatz ist nicht mehr erkennbar. Heute befindet sich hier eine moderne Marina mit besonderem maritimen Flair. (Vgl. Marina Rünthe 2010)

Für die Gestaltung der Uferpromenade wurde analog zum Südufer und durch Entsiegelung, Möblierung und Begrünung eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen. Außerdem wurde vor Ort eine Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten mit Hotel, Restaurants und Cafés sowie zahlreiche Wege zum Flanieren entlang des Kanals geschaffen. Zur Anbindung des Nordufers an den Sportboothafen wurde eine Brücke für den Rad- und Fußverkehr gebaut. Neben einer Verbindung der überregionalen Rad-

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN



Abb. 09: Vogelperspektive der Marina Rünthe



Abb. 10: Plaza der Marina



Abb. 11: Marina Rünthe bei Nacht

wegesysteme werden heute auch die vorhandenen Gastronomie- und Freizeitangebote in der Marina Rünthe besser erschlossen. Der neue Anschluss an den Rad- und Fußweg, der um das vorhandene Gelände des Campingplatzes und des Ferienhausgebietes herum führt, erschließt damit beide Seiten des Kanals. (Vgl. Stadt Bergkamen)

Entsprechend setzt die Marina Rünthe einen städtischen Impuls, weswegen in Bergkamen vermehrt eine Nutzung am Wasser gewünscht wird. Demnach entstanden in den letzten Jahren weitere Pläne, um die Lage am Wasser bestmöglich zu nutzen. Der Bereich Marina Nord spielt für den zukünftigen Natur- und Freizeitraum eine besondere Rolle. Die Fläche in Rünthe hat „die Funktion eines Eingangstors an der östlichen Seite“ (Wa/ Stadt 2006) zugesprochen bekommen.

Das nächste geplante Projekt am Datteln-Hamm-Kanal, der neu geschaffene Adensee, wird ein weiterer Baustein am Kanal werden. Es entstehen neue Sportbootanleger sowie ein Wasserwander-Rastplatz. „Mit der Marina Rünthe und der Aussichtshalde "Großes Holz" bildet die Wasserstadt Aden ein Kanalband für vielfältige Freizeitnutzungen“(Stadt Bergkamen).

Deutlich wird, dass aufgrund des Impulses der Marina Rünthe vermehrt Projekte in Bergkamen entstehen, welche sich an der Uferzone befinden. Eines dieser Projekte ist der oben genannte Adensee entlang des Kanals, welcher mit Wohnen am, auf und über dem Wasser auf sich aufmerksam macht. Das Stadtleben soll aufgrund einer Mischnutzung von Wohnen, Freizeit und Gewerbe attraktiver gestaltet werden und mit schwimmenden Häusern sowie innovativen Wohnformen, die in den neu entwickelten See hineinragen, einen besonderen Flair schaffen. Das Wasser selbst wird zum Baugrund und schafft

besondere Wohnformen, die nicht nur in Bergkamen für Interesse sorgen werden. Der Strukturwandel eröffnet demzufolge neue Chancen für den nachhaltigen Städtebau und trägt zur wachsenden Standort- und Lebensqualität in der Region um den Datteln-Hamm-Kanal bei. (Vgl. MBV 2010: 41ff)

F.2.2 Räumliches Gefüge

Die Marina Rünthe wird trotz ihrer eher industriellen Umgebung als eine Oase der Ruhe gesehen. Entsprechend wurde durch die Transformation des Areal ein attraktiver öffentlicher Raum geschaffen. Das eigenständige Areal weist dabei weder eine bewusste städtische Integrierung noch eine strukturelle Altstadtanbindung auf. Das Areal grenzt an das größte Naturschutzgebiet am östlichen Rand des Ruhrgebiets an und hat zudem in unmittelbarer Nähe die Altstadt von Werne vorzuweisen. Die zuvor lediglich wassergewerblich genutzte Fläche in Bergkamen besaß weder einen Freizeit- noch Erholungsaspekt. Erst durch die Modernisierung der Marina Rünthe entstand ein neuer selbständiger Raum, welcher ergänzend zum restlichen Stadtumfeld fungiert. Das Areal steht zwar alleine, hat jedoch – aufgrund der Schaffung eines neuen Yachthafens – einen Impuls für die Stadt Bergkamen gesetzt, weswegen zunehmend eine bauliche Nähe zur Uferzone geschaffen wird.

Die Marina Rünthe ist zu einem eigenständigen, gewerblichen Raum mit wasserbezogener Freizeitnutzung herangewachsen. Die Stadt, welche zuvor aufgrund der Entfernung keinen direkten Zugang zum Wasser hatte, hat erst durch die Marina Rünthe ihre zuvor vergessene Uferzone neu entdecken können. Es kam zu einer Transformation von einer bisher lediglich gewerblichen Nutzung, hin zu einer freizeitbezogenen Wassernutzung. Der ehemals industriell genutzte Ort wurde neu programmiert und der Stadt als neuer Freizeitraum zugeführt.

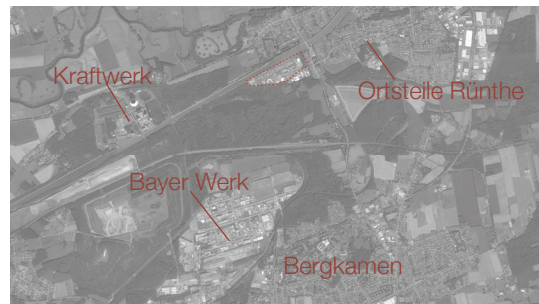


Abb. 12: Gebietseingrenzung Marina Rünthe



Abb. 13: Infrastrukturelle Anbindung



Abb. 14: Marina als verknüpfter Naherholungsort

Was haben wir für den Entwurf mitgenommen?

- Wasser kann neuen Freiraum darstellen
- Direkte Vernetzung von Wasser, Grün, Freizeit und Wohnen als Chance
- Ufer als Anziehungspunkt für Gastronomie und Einzelhandel

„Der Entwurf nimmt die besonderen Rahmenbedingungen des Hafens auf und entwickelt diese in einem städtebaulichen Konzept weiter. Hauptthema ist die Vernetzung der Themen Wasser, Grün und Wohnen. Der zentral gelegene neue Stadthafen wird zum attraktiven, unverwechselbaren Aufenthaltsort und transitorischem Raum für Bewohner und Besucher der Allerinsel und unter Wahrung wertvollen, identitätsstiftenden alten Baum- und Gebäudebestandes als einprägsame Mitte des neuen innenstadtnahen Hafenquartiers angelegt. Der besondere Wert dieses Entwurfes im Gesamtverfahren besteht darin, dass er die Chance zu einer eindeutigen städtebaulichen Akzentuierung im Hafenquartier aufzeigt, die ohne weiteres mit anderen Entwürfen für andere Lose kompatibel ist.“

(Vgl. Stadt Celle 2015: 19ff)

F.3

KAPITEL
Celle Allerinsel

F.3.1 Celle Allerinsel - Wohnen am Stadthafen

Die selbstständige Stadt Celle liegt im östlichen Teil Niedersachsens. Mit rund 70.000 Einwohnern [Stand 31.12.2011] auf einer Fläche von 176 Quadratkilometern ist sie, neben Lüneburg, die größte niedersächsische Stadt zwischen Hannover und Hamburg. Zudem gilt Celle auch als südliches Tor zur Lüneburger Heide. Sie ist Teil der Metropolregion Hannover–Braunschweig–Göttingen–Wolfsburg, deren Ziel es ist, sich als innovativer Wachstumspol zu entwickeln. Die Siedlungsstruktur der Residenz- und Garnisonsstadt ist geprägt von bedeutenden Bauwerken wie dem Schloss Celle und der historischen Altstadt. Die Stadt wurde vor über 700 Jahren gegründet. Das Kulturerbe prägt mit fast 500 aufwendig restaurierten Fachwerkhäusern noch heute das Gesicht der Altstadt. Aufgrund dessen und der Lage am Flusslauf der Aller hat die Stadt an überregionaler Bedeutung gewonnen. (Vgl. Stadt Celle: 4)

Seit dem Mittelalter wurde die Allerinsel - im Zusammenhang mit der Aller - als Liegeplatz an der Schifffahrtstraße genutzt. Durch den Gefälleverlauf der Aller wurden damals Mühlen im Verlauf des Flusses errichtet. Bis heute ist die im Jahre 1616 erbaute Herrenmühle am Nordufer zu besichtigen. Im 16. Jahrhundert wurden auf der Insel eine Schießanlage und ein Schützenhaus erbaut. Die Schützengesellschaft nutzt noch heute für das jährliche Schützenfest dieses Gebiet. Mitte des 19. Jahrhunderts entstand ein Schlachthof samt Verwaltungsgebäude auf der Insel. Das Verwaltungsgebäude wird heute als Garnisonmuseum genutzt. Zu Beginn der Industrialisierung und nach Ausbau des Stadthafens und dem Anschluss an das Schienennetz wuchs die Bedeutung der Allerinsel als Wirtschaftsstand-



Abb. 15: Verortung Celle

ort. Diese durchgehend positive Entwicklung ist seit den 1980er Jahren jedoch rückläufig, weswegen schließlich im Jahre 2004 der Bahnverkehr auf der Allerinsel vollständig eingestellt wurde und viele der Industrie- und Gewerbeanlagen brachgefallen sind. Heute werden nur noch wenige Teilflächen im Westen gewerblich genutzt. (Vgl. Stadt Celle 18ff)

Aus diesem Grund wurde unter der Themenstellung „Wohnen am Wasser, ein Heranrücken der Stadt an den Flusslauf der Aller“ das Ziel gesetzt, die bauliche Entwicklung der Celler Allerinsel voranzubringen. Die Stadt wird in den kommenden Jahren die rund 17 ha umfassende Allerinsel, die zuvor zum Teil gewerblich sowie als Veranstaltungs- und Parkfläche genutzt wurde, zu einem urbanen Quartier entwickeln. Durch diese Entwicklung soll auch die Attraktivität der Residenzstadt Celle als Wohnstandort gestärkt werden. Die Flächen werden in drei Losen mit Größen von rund 1.335 qm, 6.152 qm und 7.045 qm vergeben. Auf den Grundstücken soll überwiegend Wohnungsbau entwickelt werden. Durch die

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN



Abb. 16: Phasen der Entwicklung der Allerinsel



Abb. 17: Entwurf erster Bauabschnitt | PASD Feldmeier + Wrede Architekten BDA

Lagegünst der Grundstücke direkt angrenzend an den Celler Stadthafen und in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt sowie dem Celler Schloss, besitzen die Flächen besondere Entwicklungspotentiale. Diese besonderen Qualitäten zwischen den beiden Flussarmen sollen für eine hochwertige innenstadtnahe Wohnbebauung direkt am Wasser mit Blick ins Grüne genutzt werden. Dabei werden die vorhandenen Nutzungen wie der örtliche Yachtclub und der Anleger einer Schifffahrtslinie mit in die Planung eingeschlossen. (ebd.)

Dadurch eröffnen sich die Chancen auf ein neues und zukunftsfähiges Stadtquartier mit attraktiven Wohnflächen und einer zusätzlichen Mischung aus Dienstleistungs- sowie Freizeiteinrichtungen. Durch die Schwerpunkte Wohnen, Freizeit und Erholung wird die angrenzende Innenstadt in ihren Funktionen gestärkt und ihr keine Konkurrenz entgegengestellt. Die Projektfläche kann deshalb als Innenstadterweiterung verstanden werden. (ebd.)

F.3.2 Räumliches Gefüge

Das durch den Wettbewerb entstandene urbane Quartier weist ergänzende Funktionen zur Innenstadt auf. Aufgrund seiner Mischung aus Dienstleistungs-, Gemeinbedarfs- und Freizeiteinrichtungen und den gesetzten Schwerpunkten Wohnen, Freizeit und Erholung schafft das Projekt eine neue private Atmosphäre. Durch die Modernisierung wird vor allem auf Nachhaltigkeit und auf identitätsstiftende Freiraumelemente gesetzt. Insbesondere durch die Neugestaltung einer Promenade am Hafen soll die Allerinsel, neben der funktionalen Nutzung für den Schiffsverkehr, als neu gestalteter, öffentlicher Bereich zum Flanieren und Verweilen einladen.

Die Insel wurde lange Zeit lediglich gewerblich genutzt und besaß keine Naherholungsfunktion am Wasser. Zudem bestand kein direkter Zugang zum

Wasser und die Allerinsel selbst konnte aufgrund ihrer Position als Insel in der Aller als Barriere zwischen den beiden Allerseiten verstanden werden. Die Allerinsel galt lange Zeit als vergessener Ort, der erst jetzt neu entdeckt wurde.

Heute entsteht auf dem Areal jedoch ein eigenständiges urbanes Quartier, das aufgrund seiner vielfältigen Mischung zu neuem Leben erwacht. Die Insel wird aufgrund der städtebaulichen Verbindung wieder Teil der Stadt Celle, die zuvor erkannte räumliche Trennung zur Altstadt besteht jedoch, so im aktuellen Stadium absehbar, weiterhin. Das Gebiet wird daher vermutlich auch nach Abschluss der Arbeiten als eigenes Quartier deutlich von der Altstadt abgekoppelt sein. Eine zu vermutende Altstadterweiterung durch die neuen Flächen wird es so nicht geben.

Es lässt sich erkennen, dass der zuvor stark hafend industriell genutzte Raum immer mehr in Vergessenheit geriet. Handlungsbedarf bestand daher aus Sicht der Verwaltung schon seit längerer Zeit. Als Folge dessen wurde durch einen Wettbewerb ein neues Quartier geschaffen, das den in der Vergangenheit nur noch in Teilflächen genutzten gewerblichen Raum wiederbeleben soll. Mit der zu erwartenden Transformation entsteht ein eigenständiges Quartier, dieses wird sich weder in das naheliegende Umfeld städtebaulich integrieren noch als Altstadterweiterung zu verstehen sein.



Abb. 18: Eingrenzung Entwicklungsgebiet Allerinsel



Abb. 19: Infrastrukturelle Anbindung



Abb. 20: Insel bleibt isoliertes Quartier

Was haben wir für den Entwurf mitgenommen?

- Eine Insel bebauen heißt nicht gleich: Stadtteile werden miteinander verbunden
- Wohnen in „Wasser“-Quartieren stellt eine besondere Qualität dar
- Industrielle „Altlasten“ können mit einer solchen Entwicklung aus dem Stadtbild entfernt werden

„Ausgangspunkt ist der naturnahe Eindruck des Kanals im Stadtbild und die Klärung des Gegenübers von Landschafts- und Stadtraum. Der Landschaftsraum wird bis an die nördliche Altstadtkante herangeholt und von neuen baulichen Raumkanten gefasst. Die Bebauung reicht bis an den Kanal und markiert die Übergänge zur neuen linear ausgebildeten Stadtpromenade am Fluss, die in ihrem Richtungsverlauf mehrfach leicht verschwenkt wird und den Parkraum in abwechslungsreiche Teilabschnitte für Sport, Spiel und Aufenthalt gliedert. Der neue Stadtpark an der Schwärzermündung ist das großzügige Entree zur Altstadt, eine stadträumliche Übersetzung und Neuinterpretation des ehemaligen Mühlttores. Der neue Städtebau am Schwärzepark ist in Anlehnung an die ‘dichte’ Altstadt eine präzise und raumbildende Setzung, die den Landschaftsraum des Finowkanals um einen städtischen Abschnitt bereichert.“

(Vgl. Competitionline, Studio Wessendorf)

F.4

KAPITEL
Eberswalde Finowkanal

F.4.1 Eberswalde Finowkanal – Stadtpromenade zum Finowkanal

Eberswalde, auch Waldstadt genannt, ist die Kreisstadt des Landkreises Barnim und befindet sich im Nordosten des Landes Brandenburg. Zurzeit leben in Eberswalde rund 41.000 Einwohner [Stand 31.12.2008] auf einer Fläche von 94 Quadratkilometern. Der Stadt gehören seit dem 14. Jahrhundert rund 1.468 ha Waldflächen, wovon etwa 1.000 ha Erholungswald und 271 ha Naturschutzgebiete sind. Die Stadt ist daher unter anderem auch für die „grüne“ Lage bekannt. Bis zur Wende war die Stadt aufgrund des Kran- und Rohrleitungsbaus, der Walzwerke und anderen Großbetrieben von einem Industriecharakter geprägt. Dies wird auch durch die Bezeichnung vieler Ortsteile wie Eisenspalterei, Kupferhammer und Messingwerk deutlich. (Vgl. Stadt Eberswalde)

Der Finowkanal ist 32 km lang und wird als sonstige Binnenwasserstraße im Bundeswasserstraßenplan gekennzeichnet. Zuständig für die Verwaltung ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Eberswalde. Der Finowkanal ist die älteste noch in Betrieb stehende künstliche Wasserstraße in Deutschland. Der Kanal steht zudem unter Denkmalschutz und verbindet die Havel mit der Oder. Lange Zeit war der Kanal einer der wichtigsten infrastrukturellen Verkehrsverbindungen in Brandenburg. Der Finowkanal wurde Anfang des 17. Jahrhunderts unter Leitung des Kurfürsten Friedrich Wilhelm errichtet und im Jahre 1609 – nach einer nur vierjährigen Bauzeit – war eine Strecke von rund 23 km mit fünf Schleusen fertiggestellt. Aufgrund der damaligen politischen Situation und finanziellen Schwierigkeiten konnte erst im Jahre 1620 der Verkehr aufgenommen werden. Infolge des Dreißigjährigen Krieges wurde das Wasserbauwerk jedoch vollständig zerstört und



Abb. 21: Verortung Eberswalde

erst durch den königlichen Befehl von Friedrich dem II. wiedererrichtet. Im Jahre 1746 erfolgte die erste Probefahrt von der Havel in Richtung Oder und zurück. Fertiggestellt wurde der Kanal mitsamt aller Schleusen im Jahre 1749. Danach entwickelte sich der Finowkanal zu einer der wichtigsten deutschen Binnenwasserstraßen und beeinflusste stark die rasante wirtschaftliche Entwicklung der Region bis ins 20. Jahrhundert. (Vgl. Tourismus Eberswalde)

Als der Kanal jedoch an Kapazitäten erschöpft war, wurde der wirtschaftlich effektivere Oder-Havel-Kanal im Jahre 1914 erbaut, wodurch der Finowkanal an Bedeutung verlor und seitdem lediglich zur Regulierung des Wasserhaushaltes der umliegenden Gewässer genutzt wird. Erst Ende des 20. Jahrhunderts wurde die Wasserstraße für den Tourismus neu entdeckt. Im Zuge dessen kam es zu umfangreichen Sanierungsarbeiten und einer neuen Wasserstraßeninfrastruktur mit funktionsfähigen Schleusen- und Pegelanlagen. Heute wird der historische Finowkanal mit insgesamt 12 noch von handbetrie-

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN



Abb. 22: Gesamtplanung ATELIER LOIDL



Abb. 23: Städtebauliches Vertiefungsgebiet Schleuse

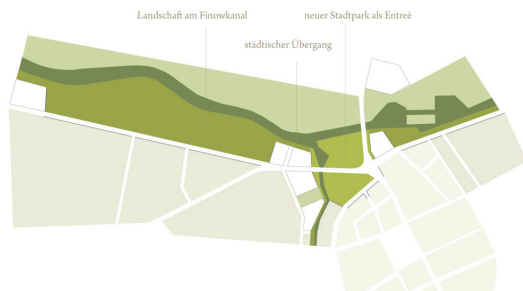


Abb. 24: Grünraumkonzept



Abb. 25: Perspektive - Neuer Kanalpark

benen Schleusen häufig aufgrund seiner Natur und dem hohen Erholungsfaktor von Touristen sowie Einheimischen als Naherholungsort besucht. (ebd.) Um diese Erholungspotenziale weiter zu stärken, will die Stadt eine Aufwertung ihrer städtebaulichen Potenziale schaffen und eine Verbesserung der Lebensqualitäten vor Ort ermöglichen. Am südlichen Ufer des Finowkanals ist entlang des ehemaligen Treidelweges zwischen Stadtschleuse und Wilhelmbrücke eine Stadtpromenade im Entstehen. Diese soll eine Öffnung der Stadt zum Wasser hin ermöglichen. Zudem soll die Aufenthaltsqualität insbesondere im innerstädtischen Raum gestärkt werden. Der Finowkanal mit der Stadtschleuse im Norden trägt eine entscheidende Rolle in der Transformation der Stadt Eberswalde. Der innerstädtische Bereich am Kanal wurde städtebaulich und vor allem landschaftlich neugestaltet. Neue Verbindungen und städtebaulich neu gefasste Räume sollten für eine bessere Anbindung an die Stadt sowie für neue Aufenthaltsräume sorgen. Am südlichen Ufer entstand eine neue grüne Uferpromenade samt kleinteiligen Grünaufenthaltsorten. (Vgl. Competitionline)

F.4.2 Räumliches Gefüge

Mit der Umgestaltung des Finowkanals wurde eine Stadtpromenade, als ein Beitrag zur stärkeren Öffnung der Stadt zum Wasser, entwickelt. Überdies wurde durch die Schaffung einer Parkanlage entlang des südlichen Kanalufers bis zur Stadtschleuse sowie beidseitig des in den Finowkanal einmündenden Flusses Schwärze eine Aufwertung geschaffen. Durch die denkmalgeschützten Anlagen des ehemaligen Schlachthofes und der stadträumlichen Neuordnung des Bereiches zwischen dem Finowkanal und dem Altstadttrand wurde eine funktionelle und gestalterische Aufwertung ermöglicht. Am östlichen Teil des Planungsgebietes formt sich das neue städteräumliche Eingangstor der Stadt Eberswalde

von Norden aus und bekommt eine besondere Bedeutung zugesprochen. Neue stadträumliche Qualitäten und eine landschaftsgestalterische Aufwertung schaffen neue Orte. Ziel ist es, den Stadtraum zu einer attraktiven Stadtlage mit funktionellen und gestalterischen standorttypischen Prägungen zu entwickeln.

Der Stadtraum war vor der Revitalisierung durch eine gewerbliche Nutzung bestimmt und besaß keinen direkten Zugang zum Wasser. Die Promenade am Finowkanal selbst war von zwei Straßenbrücken eingeschlossen und wurde durch Barrieren vom restlichen Raum abgegrenzt. Während das nördliche Ufer bereits hergerichtet wurde, wurde das südliche Ufer lange Zeit „vergessen“. Hier fanden sich vor der Überplanung weder öffentliche Ufer- noch Grünzonen und auch der südliche Stadtteil war städtebaulich von einer hohen Distanz zum Wasser geprägt.

Durch den durchgeführten Wettbewerb wurde die Promenade am Finowkanal transformiert und ermöglicht, nach der Fertigstellung, durch eine durchgehende Promenade an der Uferzone einen direkten Zugang von Seiten der Innenstadt aus. Weiterhin wird die Trennung des Kanals aufgelöst und ein direkter Zugang zur Uferzone aufgrund von Treppenanlagen ermöglicht. Durch den neuen Stadtpark an der südlichen Uferzone kann der gesamte Raum gestärkt werden und die Uferräume selbst werden durch die städtebauliche Neuordnung gefasst. Somit führt die Transformation des Finowkanals, welcher bisher rein wasserwirtschaftlich genutzt wurde und schließlich immer mehr in Vergessenheit geriet, zu einer Wiederentdeckung des städtischen Raums.



Abb. 26: Eingrenzung Entwicklungsgebiet Finowkanal



Abb. 27: Infrastrukturelle Anbindung



Abb. 28: Stadtgrenze verschiebt sich ans Wasser

Was haben wir für den Entwurf mitgenommen?

- direkter Zugang zum Wasser verbindet zwei Ufer miteinander
- Direkter Zugang von der Innenstadt aus macht den Raum zu einem städtischen Raum
- Promenaden als Chance, die Ästhetik von Wasser erlebbar zu machen

F.5

KAPITEL
Zwischenfazit

F.5.1 Zwischenfazit - *Aus Fallbeispielen lernen*

Aufgrund der vorgestellten Referenzen lässt sich erkennen, dass Revitalisierungsprojekte als Impuls für darauffolgende vergleichbare Projekte agieren können. Sie können Impulse für eine Umgesinnung von Planungszielen in den Kommunen bieten. Wie am Beispiel von der Stadt Bergkamen ist es auch in anderen Städten möglich, dass diese den neuen Weg – Stadtentwicklung am Wasser – auch weitergehen und die qualitative Entwicklung von Uferzonen als Schwerpunkt ihre Stadtentwicklung setzen. Transformationen von häufig brachliegenden innenstadtnahen Uferzonen können auch für kleinere Städte eine nachhaltige Aufwertung mit sich bringen. Durch diese städtebaulichen Impulse lassen sich ganze Stadtviertel neu programmieren. Zudem kann durch eine erfolgreiche Transformation das Interesse weiterer Investoren geweckt werden, sodass die städtebauliche Entwicklung als „Dominostein“ für weitere Projekte fungiert. Insbesondere die Präsenz in den Medien spielt hierbei eine große Rolle.

Bei einer Transformation können die Uferzonen jedoch sehr unterschiedlich genutzt werden und somit eine eigenständige oder ergänzende Aufgabe zum städtebaulichen Umfeld erfüllen. Allgemein kann durch die neue Zugänglichkeit der Uferzone eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Bei der Modernisierung wird häufig auf Nachhaltigkeit und auf identitätsstiftende Freiraumelemente

gesetzt, wodurch auch der urbane Raum gestärkt werden soll. Dabei haben häufig Nutzungen wie Wohnen, Freizeit oder Gewerbe in den Revitalisierungsprojekten, aufgrund der zunehmenden Dichte in den Innenstädten und des langfristigen demografischen Wandels, eine hervorzuhebende Bedeutung. Diese können sowohl am, auf und über dem Wasser funktionieren. Folglich eröffnet der Strukturwandel neue Chancen für den nachhaltigen Städtebau und trägt zur wachsenden Standort- und Lebensqualität bei.

Aufgrund dessen entstehen sowohl für die Anwohner als auch für zukünftige Touristen neue attraktive, öffentliche Räume. Dabei kann die Entscheidung für einen städtebaulichen Wettbewerb unterstützend wirken, da dadurch viele verschiedene Büros auf die Stadt aufmerksam werden. Häufig sind Bedenken und kleine Hindernisse Schuld daran, dass Entwicklungen am Wasser, insbesondere in kleineren Städten, nicht realisiert werden.

Die drei vorgestellten Fallbeispiele zeigen jedoch, dass auch Transformationsprozesse von Uferzonen in Klein- und Mittelstädten das Umfeld nachhaltig stärken können. Es ist daher auch anderen Städten zu raten, diesen neuen Weg der Stadtentwicklung zu gehen und somit den Großstädten nachzueifern.

HAMELN

BLOCK H

H.1

KAPITEL
Die Stadt Hameln

H.1.1 Vorstellung der Stadt

Im Rahmen dieser Arbeit wird auf Grundlage der theoretischen Betrachtung von einer Stadtentwicklung von Klein- und Mittelstädten am Wasser und der kurzen Vorstellung von drei unterschiedlichen Fall-, beziehungsweise Referenzbeispielen, ein städtebaulicher Entwurf für die, insbesondere durch die Rattenfänger-Sage bekannte, Stadt Hameln entwickelt. Um diesem Entwurf einen räumlichen Rahmen zu bieten, wird die Stadt Hameln sowie die Entwurfsflächen um die Weserinsel im Folgenden vorgestellt und thematisch eingeführt.

Geographie

Hameln im Weserbergland

Die Mittelstadt Hameln mit 56.310 Einwohnern (Stand: 31.12.2014) liegt im südöstlichen Teil Niedersachsens. Mit einer Entfernung von knapp 50 km in südwestlicher Richtung von Hannover und einer Entfernung von gut 15 km zur Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen, liegt Hameln zentral und nimmt als Mittelzentrum auch Teilfunktionen eines



Abb. 29: Verortung Stadt Hameln

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Oberzentrums ein. Die nächstgelegenen Großstädte sind neben Hannover, die Städte Hildesheim, Bielefeld und Paderborn. Als Teil des Weserberglands liegt Hameln in Mitten des Berg- und Hügellandes und ist selbst von kleineren Bergen umgeben. Die Weser trennt die Kern- und Kreisstadt Hameln in zwei Seiten. Auf der westlichen Weserseite liegt die Klütstadt, die insbesondere durch Wohnnutzung geprägt ist. Auf der gegenüberliegenden östlichen Weserseite liegt die historische Altstadt mit ihren Fachwerkbauten und der Fußgängerzone, sowie der restliche Großteil der Stadtfläche. Die Weser ist Teil der Bundeswasserstraßen, wird heute jedoch vorwiegend für touristische Zwecke sowie für Freizeitsport genutzt. (Vgl. Stadt Hameln o.J.)

An den Hauptstraßen der Altstadt bietet die Stadt ein geschlossenes historisches Stadtbild, das insbesondere durch die große Zahl von prachtvollen Fachwerkhäusern und Gebäuden der Renaissance bestimmt wird. Die Fußgängerzone ist der repräsentative Mittelpunkt der Stadt. Mit dem Pferdemarkt, dem Hochzeitshaus und der Marktkirche, sowie der Bäckerstraße, die südlich in Richtung der Veranstaltungshalle, der Rattenfängerhalle, verläuft, bildet sie den Mittelpunkt. Bis 2014 war Hameln Standort britischer Soldaten. Durch den Abzug dieser, finden sich aktuell im gesamten Stadtgebiet viele Konversionsflächen, die brachliegen. (Vgl. Stadt Hameln o.J.)



Abb. 30: Schwarzplan Stadt Hameln

Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt schrumpft

„Der demographische Wandel mit seinen Hauptmerkmalen einer Bevölkerungsabnahme, einer Alterung der Bevölkerung und einer Zunahme von Einwohnern mit Migrationshintergrund ist auch in Hameln und seinem Umland feststellbar.“ (Stadt Hameln 2015: 2) Wie in den meisten Kommunen in Deutschland ist auch Hameln vom demografischen Wandel betroffen und weist zurückgehende Einwohnerzahlen auf. Mit rund 56.000 Einwohnern liegt die Bevölkerungszahl heute um rund 7.000 Einwohner niedriger, als beim Bevölkerungsmaximum Anfang der 1970er Jahre. Durch einen positiven Wanderungssaldo schafft es die Stadt jedoch die Folgen des demografischen Wandels auszugleichen und somit die aktuelle Einwohnerzahl stabil zu halten.

Auch die Entwicklung der Altersstruktur zeigt eine fortschreitende Alterung der Hamelner Bevölkerung. Die Altersstruktur ist räumlich sehr unterschiedlich. In den Ortsteilen gibt es einen deutlich höheren Anteil an jungen Leuten, dem hingegen steht die Kernstadt, mit einem deutlich höheren Anteil an älteren, nicht mehr erwerbstätigen Menschen. Eine Bevölkerungsprognose des Landesbetriebs für Statistik

und Kommunikationstechnologie Niedersachsen prognostizierte auf Basis von Daten aus dem Jahr 2008 einen Bevölkerungsrückgang von rund 3.000 Einwohnern bis zum Jahr 2031. (Vgl. Stadt Hameln 2015)

Infrastruktur

Hameln ist angeschlossen

Verkehrsinfrastrukturell wird die Altstadt vom Innenstadtring durch die Bundesstraßen 1, 83 und 217, die in Hameln sternförmig aufeinandertreffen, umringt. Im Bundesverkehrswegeplan werden zusätzlich zwei mögliche Umgehungsstraßen mit hoher Wichtigkeit bedacht. Die geplanten Umgehungsstraßen sollen den stark belasteten Altstadtring und die gesamte Kernstadt verkehrlich entlasten. Hameln hat einen Regionalbahnhof, der die Stadt mit der S-Bahn an Hannover anbindet. Zusätzlich kreuzt die Weser-Bahn mit den Zielen Hildesheim und Löhne. Die Stadt Hameln und die umliegenden Gemeinden werden durch das Nahverkehrsunternehmen „Öffis“ verbunden. Für den Öffentlichen Personennahverkehr werden ausschließlich Busse eingesetzt. (Vgl. Stadt Hameln o.J.)

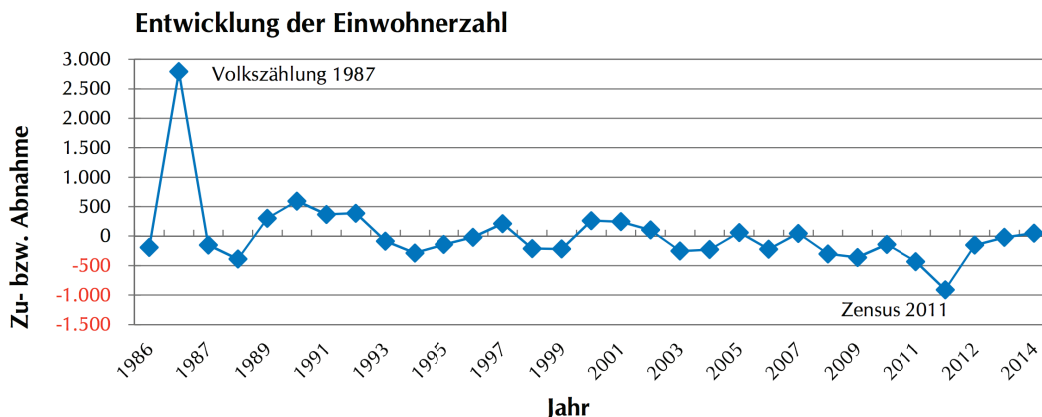


Abb. 31: Bevölkerungsentwicklung Stadt Hameln

Kultur, Tourismus und Naherholung *Rattenfänger als Tourismusmagnet*

Als eines der zentralen Kulturangebote gilt das Hamelner Theater. Daneben verortet sich der Hamelner Bürgergarten, in dem regelmäßig kulturelle Veranstaltungen stattfinden. Er dient ebenso als die zentrale Grün- und Naherholungsfläche in der Innenstadt. Dazu kommt der Hamelner Stadtwald mit dem Klüt. Neben diesen Naherholungsflächen ist auch die Weser als Freizeit- und Naherholungsraum, sowie die Grünfläche auf der Weserinsel zu nennen. Neben diesen Angeboten bietet auch die Rattenfängerhalle als Multifunktionshalle, Raum für Sport, Kultur und Veranstaltungen. (Vgl. Stadt Hameln 2012)

Als zentraler Kulturraum ist auch die Freilichtbühne in der Innenstadt auf der Hochzeitshauserasse zu nennen. Dort wird in den Sommermonaten regelmäßig das Rattenfänger Freilichtspiel und das „Musical Rats“ für Touristen angeboten. Diese locken gemeinsam mit der historischen Altstadt eine Vielzahl Touristen in die Stadt. Insbesondere die vielen Fachwerk- und Steinhäuser, zum großen Teil aus der Zeit der Weserrenaissance, gelten als touristisch anziehend. Das Rattenfängerhaus belegt bei den beliebtesten Sehenswürdigkeiten Deutschlands den 55. Rang. Gemeinsam mit der Rattenfänger-Sage versucht die Stadt dieses durch ein professionelles Stadtmarketing und einer Vielzahl an Veranstaltungen, zu vermarkten. Die Stadt lockt somit viele Touristen an und versucht, diesen Sektor ökonomisch nachhaltig weiter zu stärken. Zudem hat es die Stadt Hameln geschafft, die Rattengängersaga unter die Bewerber für das UNESCO Kulturerbe zu setzen. Weiterhin ist sie Teil des Weser-Radwegs, der Straße der Weserrenaissance, der Deutschen Fachwerkstraße und der Deutschen Märchenstraße. Mit ca. 259.000 Übernachtungen im Jahr 2014

rangiert die Stadt im oberen Bereich der Städte in Niedersachsen. (ebd.)

Wirtschaft

Die Stadt ist geprägt von Einzelhandel

Das größte privatwirtschaftliche Unternehmen, das in Hameln angesiedelt ist, ist das BHW mit rund 2.600 Beschäftigten, die vor Ort ihren Hauptsitz hat. Neben diesem Unternehmen finden sich eine Reihe weiterer Unternehmen, wie die Reintjes GmbH, Vorwerk Teppiche oder das Pharma Unternehmen Hameln Group. Dennoch wird deutlich, dass Hameln kein großer Unternehmensstandort ist.

So sind die wohl wichtigsten Wirtschaftsbereiche in Hameln der Einzelhandel und die Tourismus-Branche. „Den Schwerpunkt des Einzelhandels stellt die Hamelner Altstadt dar, wo gemeinsam mit Angeboten aus den Bereichen Gastronomie und endverbraucherbezogenen Dienstleistungen eine attraktive Nutzungsmischung vorhanden ist.“ (Stadt Hameln 2014: 4) Eine Gesamtverkaufsfläche von 188.289m², verteilt auf 660 Einzelhandelslokale (Stand 2012) und rund einem Viertel dieser Flächen in der Altstadt, zeigt die enorme Wichtigkeit der Hamelner Fußgängerzone für die Gesamtstadt. Dazu gehört auch das im Jahr 2008 eröffnete ECE Center, das einen großen Teil dieser Flächen ausmacht.

Um den Einzelhandel in Hameln weiter zu fördern, hat die Stadt Hameln ein Einzelhandelskonzept aufgestellt. Dieses wird unter Betrachtung der Entwicklung fortgeschrieben. Erzielte Umsätze von etwa 485 Mio. Euro können pro Jahr auf den Einzelhandelsflächen umgesetzt werden. Dieses „zeigt [...] den hohen Stellenwert, den Hameln als Einzelhandelsstandort besitzt, und [...] die wichtige Versorgungsfunktion, die die Stadt als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion im Bereich Einkaufen

für ihr Umland wahrnimmt.“ (Stadt Hameln 2014: 4)

Geschichtliche Entwicklung *Vom Dorf zur Stadt*

Bereits im 8. Jahrhundert befand sich im Bereich um die heutige Stubenstraße eine dörfliche Struktur. Die historische Entwicklung Hamelns begann jedoch erst mit der Gründung des Benediktinerkloster Hameln: Aufgrund des günstigen Weserüberganges in Hameln wurde dieses um 851 von der Reichsabtei Fulda in Hameln errichtet. Das Kloster befand sich am Standort der heutigen Münsterkirche und dem Münsterkirchhof. Um das später in ein Kollegialstift umgewandelte Kloster entstand eine Marktsiedlung. Die Marktsiedlung mit dem Stift und das alte Dorf wuchsen zusammen. Aus den zwei kleinen Strukturen wuchs eine Einheit, die sich als Stadt bezeichnen konnte. Durch die gute Handelslage und den direkten Anschluss an die Weser wurde Hameln Teil des Städtebundes Hanse und war von 1426 bis 1572 Teil dieses Handelsbündnisses. Die vielen Bauten der Weserrenaissance, die das heutige Altstadtbild prägen, stammen aus dem 16. Jahrhundert. Die reiche Kaufmannschaft konkurrierte mit dem Landadel und errichtete in diesem Wettstreit die prächtigen Bauten. (Vgl. Hameln o.J.)

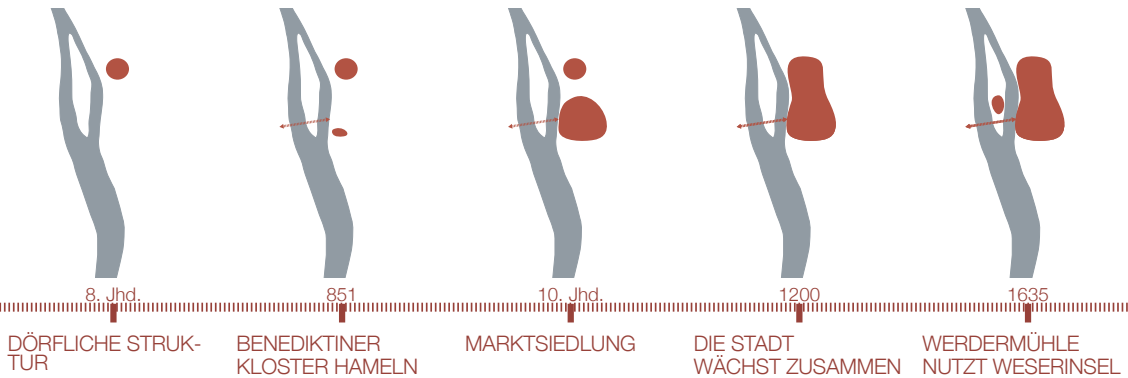
Um 1664 wurde Hameln zur Festung ausgebaut. Der Ausbau wurde im 18. Jahrhundert abgeschlossen. Da es sich bei der Festung um die stärkste Festung des Fürstentums Hannover handelte, wurde sie auch als „Gibraltar des Nordens bezeichnet“. Im Jahre 1808 wurde die Festung jedoch unter Befehl von Napoleon I. geschleift, sodass die Stadt anschließend über die bisherige Grenze der Stadtmauer hinauswachsen konnte. (ebd.)

Nachdem Hameln im Jahr 1867 preußisch wurde und die Stadt an das Eisenbahnnetz nach Hannover und Altenbeken im Jahr 1872 angeschlossen wurde, kam es auch zu einem wirtschaftlichen Wachs-

tum. Neben den Fabriken der traditionellen Mühlenindustrie entstand die erste Teppichfabrik. Hameln war von nun an nicht mehr nur Mühlenstadt, sondern auch die Teppichindustrie machte einen entscheidenden Teil aus. (ebd.)

Nach einer umfassenden Altstadtsanierung zwischen 1986 und 1992 wurde die Altstadt neben der Einzelhandelsfunktion mit der Rattenfängersage auch für touristische Zwecke entdeckt. Einen wichtigen Anteil nahm an dieser Entwicklung auch das Nutzen der Rattenfängersage für Stadtmarketing-Zwecke. So wurde 2009 das 725-jährige Jubiläum der Rattenfängersage im Rahmen des Tages der Niedersachsen gefeiert. (ebd.)

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN



Im Raum Hameln sind bereits in der Steinzeit dörfliche Strukturen entstanden. Dies zeigen archäologische Funde, die auf das 8. Jahrhundert zurückzuführen sind.

An einem günstigen Übergang der Weser wurde im Jahr 851 durch die Reichsabtei Fulda das Benediktinerkloster Hameln gegründet.

Vor dem in ein Kollegialstift umgewandelten Benediktinerkloster bildete sich im Laufe der Zeit eine Marktsiedlung.

Das ursprüngliche Dorf, das Kollegialstift und die entstandene Marktsiedlung wuchsen zu einer Einheit zusammen. Im Jahr 1200 wurde diese Einheit erstmalig schriftlich als „civitas“ - Stadt - benannt.

Im Jahr 1635 wurde auf den Weserinseln erstmals eine Werdermühle in Betrieb genommen.



Abb. 32: Stadtwappen



Abb. 33: Münsterkirche



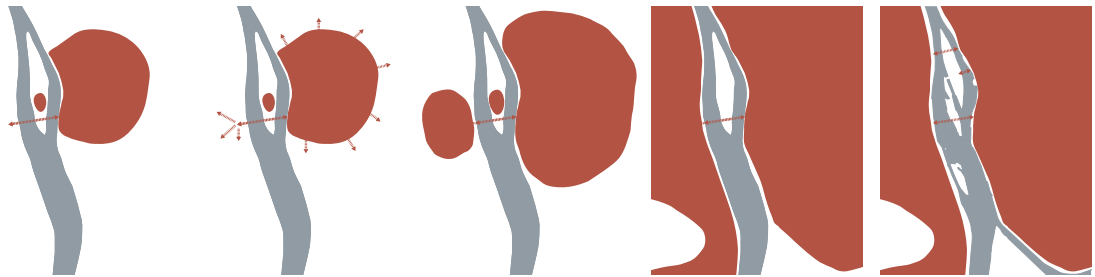
Abb. 34: Münsterkirche



Abb. 35: Historische Zeichnung



Abb. 36: Stadtgemälde



18. Jhd.

DIE FESTUNG
FORMT DIE ALTSTADT

1808

WACHSTUM

1887

NEUE MÜHLE
FÜRS WERDER

1980

DIE INSEL GERÄT
IN VERGESSENHEIT

ab 1988

FLUSSREGULIERUNG
UND NEUER HAFEN

1664 beginnt der Ausbau Hamelns zur stärksten Festung des Fürstentums Hannover, der Ende des 18. Jahrhunderts mit der Befestigung des Klütbergs abgeschlossen wird. Die ehemalige Form bildet die heutige Altstadt.

1808 wurde die Festung auf Befehl Napoleons I. geschleift. Dadurch entstand die Voraussetzung für eine Ausweitung der Stadt.

Die neue Werdermühle wurde 1887 gemeinsam mit einer ersten Schleuse fertiggestellt. Im Laufe der Zeit wurden erste Staustufen in Form eines Wehres errichtet. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs wurde die Mühle im April 1945 bei Kriegshandlungen vollständig zerstört.

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag die Insel zum Großteil brach, bis schließlich ein Wasserkraftwerk errichtet wurde. Eine industrielle Nutzung gibt es seit der letzten Mühle nicht mehr. Die Weserinseln als ursprünglicher Auslöser der Stadtgründung geraten in Vergessenheit.

Eine neue Schleuse, neue Wehre, die Thie-wallbrücke sowie eine Fußgängerbrücke auf die Werderinseln kamen in den folgenden Jahren hinzu. Die Inseln wurden geformt und die nördliche Insel wurde neu gestaltet.



Abb. 37: Festung



Abb. 38: Festung



Abb. 39: Wesermühle



Abb. 40: Turbinenhaus



Abb. 41: Weserinseln

H.1.2 Aktuelle Themen der Stadtentwicklung

Es tut sich etwas

Als ehemalige Garnisonsstadt der Britischen Armee, sind im gesamtem Stadtgebiet große Flächen brach gefallen, denen aktuell im Zuge von Konversionsmaßnahmen eine neue Nutzung zugeführt werden. Diese große Aufgabe bindet einen Großteil der Kapazitäten im Bereich Stadtentwicklung. So werden aktuell fünf große Konversionsflächen mit einer Gesamtfläche von rund 267ha, wovon rund 26ha innerstädtisch, sowie 75ha am direkten Siedlungsrand liegen, beplant. Neben diesen Projekten existieren jedoch noch weitere Projekte, die in den kommenden Jahren im Interesse der Stadtplanung in Hameln sind. Dazu gehören:

- Bebauung Werderinsel 2017/2018
- Bebauung Grundstück Wienerwald 2017/2018
- Ausweisung und Erschließung GE-/GI-Flächen zur Erweiterung des Gewerbegebietes Hottenbergfeld 2018/2019
- Ausweisung Wohnbaulandfläche im Bereich Ravelin Camp (nördlich Gundolph Park 2018/2019
- Überplanung/Umbau der ehemaligen Kampfmeyermühle 2018-2020
- Überplanung, Neubebauung der Altstandorte der Elisabeth-Selbert-Schule am Münsterkirchhof und am Langen Wall 2020-2022

Es wird deutlich, dass von den sechs Projekten, drei Projekte einen direkten Standort am Wasser aufweisen. Dazu gehört die Bebauung der Werderinsel, die Überplanung der ehemaligen Kampfmeyermühle, als auch die Überplanung der Altstandorte der Elisabeth-Selbert-Schule. (Vgl. Aden 2016)

Neben konkreten Projekten arbeitet die Stadt derzeit auch an einem partizipativem Projekt in dem,

gemeinsam mit der Bevölkerung, ein Leitbild für die Stadt Hameln im Jahr 2030 ausgearbeitet werden soll. Im Rahmen dieses „Diskussions- und Leitbildprojekt (ZEK2030) sollen weitere auch städtebauliche Ziele entwickelt werden, wobei die bessere Erlebbarkeit und Anbindung der Stadt an die Weser als gesetztes Thema angenommen werden.“ (Aden, 2016) Die Bedeutung der Uferlagen in der Stadtentwicklung zeigt deutlich, wie wichtig auch die Flächen der Weserinseln und die Fläche der Elisabeth-Selbert-Schule für Hameln sein werden. (ebd.)

H.1.3 Entwicklung der Rolle des Wassers

Vergessener städtischer Raum

Die Entwicklung der historischen Stadt ist stark mit der Verortung am Wasser verbunden. Eine besonders hohe Bedeutung hatte die Weser bereits zu Zeiten der Stadtgründung. Siedlungshistorisch war die Weser für die Stadt Hameln ein Schutzraum und Ursache für die Siedlungsbildung. Die Weser wurde damals vor allem für Transportzwecke genutzt. Die Weser diente als Handelsstraße und war ein wichtiger Transportweg für die Binnenschifffahrt. Einen entscheidenden Aspekt in der Stadtentwicklung am Wasser brachte die Industrialisierung mit sich. Die Beziehung von Hafen und Stadt war für die lokale Wirtschaft entscheidend. Die Stadt Hameln erweiterte das Hafenbecken, um so die Umschlaganlagen zu verbessern. Mit Entstehung der Wesermühlen, insbesondere der großen Wesermühle auf der Weserinsel, und anderen Wasserbauten sowie Wehren und Schleusen konnte ein Aufschwung verzeichnet und die Bedeutung Hamelns als Weserhafen und Umschlagplatz gestärkt werden. Im Laufe der Nachkriegsjahre verlor die Binnenschifffahrt in Hameln jedoch immer weiter an Bedeutung. Heute sind auf dem Wasserweg fast ausschließlich Ausflugs- und Sportschiffahrten zu sichten. So verloren

die Stadt, das Weserufer und der Hamelner Hafen seine industrielle und wirtschaftliche Bedeutung und der Hafen entwickelte sich zum reinen Schutzhafen für Passagierschiffe. Somit muss für die Rolle der Weser heute eine neue Nutzung gefunden werden. Die Stadt beginnt zunehmend mit einer Modernisierung des Hafens und setzt dabei verstärkt auf den Freizeit- und Erholungsaspekt. Die Freizeitgestaltung entlang des Wassers und auch auf der Weser rücken zunehmend in den Vordergrund. (Vgl. Niedersachsenbuch 2009: 28ff) Der im abschließenden Block dieser Arbeit vorgestellte städtebauliche Entwurf setzt an diese städtebauliche Entwicklung an.

H.2

KAPITEL
Entwurfsgebiet

H.2.1 Entwurfsgebiet: Weserinseln und Flächen Elisabeth-Selbert-Schule

Das Entwurfsgebiet befindet sich nördlich von der Rattenfängerhalle und schließt an das Zentrum und die Altstadt der Stadt Hameln an. Es umfasst die Flächen der Elisabeth-Selbert-Schule und die der Weserinseln. Nördlich des Plangebiets befindet sich die Thiewallbrücke (B83). Südlich überquert eine weitere Bundesstraße (B1) in West-Ost Richtung die Weser mit der Münsterbrücke. Beide Weserübergänge münden auf den Innenstadtring der Altstadt und grenzen das Entwurfsgebiet grob in Nord-Süd Richtung ein. Neben den zwei Weserinseln gehört die Fläche der Elisabeth-Selbert-Schule an der Papenstraße zum Plangebiet und schließt vor der historischen Pfortmühle im Norden, der heutigen Stadtbücherei mit Beginn der Sudetenstraße ab. Richtung westlicher Uferseite gehört lediglich die Grünfläche, die von der Thiewallbrücke direkt angrenzend an die Weser umgeben wird, zum Entwurfsgebiet. Erreichbar sind die Weserinseln von der südlichen Bundesstraße B1 und einer Fußgängerbrücke, die an der Sudetenstraße beziehungs-

weise angrenzend an das ECE-Einkaufszentrum liegt. Die Fußgängerbrücke ist Teil des Entwurfsgebiets und wurde im Jahr 1999 mit der Aufgabe einer leichteren Erreichbarkeit für Fußgänger sowie einer gleichzeitig guten Freizeit- und Erholungsmöglichkeit, modernisiert. Sie verbindet heute die Altstadt mit der Insel. Das Gelände der Weserinseln wurde durch die Errichtung der Brücke besser zugänglich gemacht und somit ein erster Schritt für die Integration der Insel in die Stadt getan.



Abb. 42: Entwurfsgebiet

H.2.2 Entwicklung des Raums auf den Weserinseln *Von den Wesermühlen zum vergessenen Ort*

Im Zentrum Hamelns liegen inmitten des Flusses die Weserinseln. Diese befinden sich in direkter Nähe zur historischen Pfortmühle und werden seit 1999 durch eine Brücke für Fußgänger und Radfahrer mit der Altstadt verbunden. Historisch hat das Areal eine wichtige Bedeutung und wurde lange wirtschaftlich genutzt. Die vielen Wesermühlen bestanden seit dem 15. Jahrhundert. Neben der Pfortmühle wurde vor allem die Werdermühle bis zum Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts zu Großanlagen entwickelt. Die Werdermühle auf den Weserinseln war lange Zeit eine der bedeutendsten Mühlen in der gesamten Region. Heute existiert nur noch die Pfortmühle, die östlich der Weserinseln zu finden ist. Als historisch bedeutender Ort stellte die Insel damals das wirtschaftliche Zentrum dar. (Vgl. Stadt Hameln 2012)

Damals wurde die Insel noch durch eine Kettenbrücke angebunden und auf dem Werder (Weserinseln) wurde zwischen 1732/34 die erste Hamelner Schleuse errichtet. Knapp ein Jahrhundert später wurde eine zweite Schleuse sowie eine Turbinenanlage erbaut. Auf dem Gelände siedelten sich über Jahrhunderte hinweg verschiedene Mühlenbetriebe an und der gesamte Komplex wurde im Jahr 1884/85 von dem Unternehmer Friedrich Wilhelm Meyer durch eine industrielle Großmühle überbaut (Vgl. Stadt Hameln 2012). Die Werdermühle, die 1887 fertiggestellt wurde, ging auf eine bereits seit 1635 vorhandene Mühle zurück. Die Werdermühle als Teil der Wesermühlen wurde durch den zweiten Weltkrieg im Jahr 1945 komplett zerstört. Die Trümmer der zerstörten Gebäude wurden anschließend entfernt und ein Wasserkraftwerk errichtet, das die

anderen Wesermühlen mit Strom versorgte. Das Wasserkraftwerk steht seit einigen Jahren jedoch still und wird aktuell zurückgebaut. (Vgl. Niedersachsenbuch 2009: 28ff)

Die Flächen der südlichen Weserinsel sind im Eigentum der Hamelner Stadtwerke, die das ehemalige Wasserkraftwerk betrieben haben und es nun zurückbauen. Eine Vermarktung der Flächen muss daher über den jetzigen Eigentümer erfolgen.

Seit der Stilllegung des Wasserkraftwerks werden die Weserinseln nicht mehr „gebraucht“ und Sondernutzungen haben sich angesiedelt. Neben einem kleinen alten Einfamilienhaus, weiteren zusammengewürfelten Büronutzungen und dem Wasser- und Schifffahrtsamt, gibt es lediglich ein Café mit Biergarten, das Anwohner sowie Touristen auf die Weserinseln zieht. Die große Grünfläche als potentielle Freizeit- und Erholungsmöglichkeit wird nicht ausreichend als solche verwendet. Auch die Flächen der heutigen Elisabeth-Selbert-Schule werden in näherer Zukunft überplant werden. Das Gebäude wird, wie die aktuelle Planung aussieht, nicht länger erhalten werden. Die Schule wird voraussichtlich verlagert werden, sodass die Flächen für neue Nutzungen zur Verfügung stehen.

Bei der Betrachtung des gesamten Entwurfsgebietes wird eines besonders schnell deutlich, die aktuelle Situation ist viel mehr als Zwischensituation zu verstehen und eine Entwicklung der Flächen wird als zu erwartender nächster Schritt folgen. Bevor es jedoch darum gehen wird, wie eine Entwicklung aus Sicht der Stadt aussehen kann, soll im Folgenden ein Überblick über das „bisher geschehene“ mit Hilfe einer Presseschau gegeben werden.



Abb. 43: Blick von der Münsterbrücke



Abb. 44: Thiewallbrücke über der Insel



Abb. 45: Grünfläche auf der Insel



Abb. 47: Blick Richtung Westen

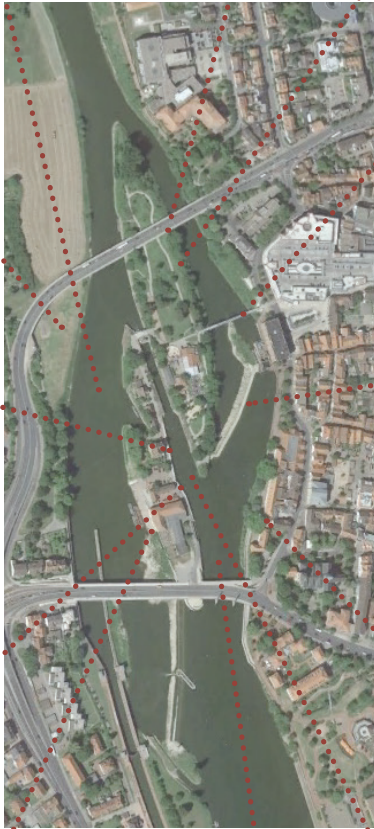


Abb. 51: Luftbild



Abb. 46: Fußgängerbrücke mit ECE



Abb. 48: Gründerzeitvilla



Abb. 49: Östliches Werder



Abb. 50: Wasser- und Schiffsamt



Abb. 52: Elisabeth-Selbert-Schule



Abb. 53: Altes Turbinenhaus



Abb. 54: Blick von der Münsterbrücke



Abb. 55: Alte Schleuse

H.2.3 Was bisher geschah *Eine Presseschau*

„Solch ein Werder, eine Binneninsel, ein grünes Stück Land im Fluss vor den Haustüren der Stadt, das gibt es nicht sehr oft in der deutschen und auch europäischen Landschaft“

(Vgl. Dewezet 2014b)

Um zu betrachten, was bereits in die Richtung einer Stadtentwicklung am Wasser in Hameln geschah und welche Ideen und Visionen bereits öffentlich wurden, bietet die lokale Tageszeitung „Dewezet“ mit ihren Artikeln eine gute Möglichkeit. Immer wieder finden sich Artikel, die eine städtebauliche Entwicklung der Wasserlagen in Hameln thematisieren. Einen Überblick über die Visionen und Ideen soll der folgende Abschnitt und der nachfolgende Zeitstrahl bieten. Der Zeitstrahl stellt dabei die Zeitungsveröffentlichungen chronologisch dar. Die Artikel werden inhaltlich zusammengefasst, sodass die Entwicklung, aber auch Entscheidungszusammenhänge, deutlich werden. Obwohl die Betrachtung von Presseartikeln nur eine eingeschränkte Sichtweise von Meinungen, Ideen und Aussagen bietet, gibt sie dennoch einen guten Überblick über das, was bereits in die Richtung einer Entwicklung der Entwurfsflächen passiert ist.

Schon länger gibt es Pläne, die Weserinseln umzugestalten. Den Anfang machte ein Zeitungsartikel aus dem Jahr 2009, der auf die Missstände aufmerksam machte. Laut dem Stadtrat und Baudezernenten sollen die maroden Häuser auf der Insel weichen, um so eine Neugestaltung des 2300 m² großen Areals zu ermöglichen. Als andere Idee wurde mit dem Gedanken gespielt, die alte Turbine gegen eine neue auszuwechseln und so die Insel in der Funktion als Wasserkraftwerk zu erhalten. Die Modernisierung wurde jedoch aufgrund von hohen

Investitionen und einer damit verbundenen Unrentabilität nicht realisiert. In den folgenden Jahren erschien das Thema längere Zeit nicht mehr in der Tageszeitung. Erst als der Hamelner Steuerberater Fritz-Eckhard Sticher zwei Jahre später einen Architekten für eine Realisierung eines viergeschossigen Wohn- und Geschäftshauses auf den Inseln beauftragte, wurde das Thema neu aufgerollt. Es entstanden umfangreiche Testentwürfe mit Visionen für die Weserinseln. Die Stadtpolitik entschied sich jedoch - trotz vorheriger Zustimmung des Bauprojektes - das Bauvorhaben nicht umzusetzen. Die Verwaltung stellte umfangreiche Forderungen an eine Realisierung. „Ohne Zugvögel-Gutachten und Evakuierungsplan kein Bau eines Wohn- und Bürokomplexes auf der Werder“ (Dewezet 2012). In Folge dessen zog sich der Steuerberater Fritz-Eckhard Sticher zurück und die Inseln blieben in ihrem ursprünglichen Bestandzustand erhalten. Auch ein weiterer Versuch der Architektengemeinschaft Scheidt & Kasprusch (Berlin), mit ihrer Studie „Ökologisches Wohnen und Arbeiten auf der Weserinsel Hameln“ etwas Neues zu entwickeln, blieb ohne Erfolg. In ihrer Vision wollten Sie eine „Neue Mitte“ für Hameln ermöglichen, die sich durch ihre moderne Architektur von der baulichen Typologie der Altstadt abgrenzt (Vgl. Dewezet 2014e).

Danach war es längere Zeit still um die Weserinseln und erst durch eine Ideenreihe in Form eines Thementossiers der Dewezet mit dem Aufruf „Weserufer: Zeit für Visionen“, wurden wieder Architekten und Investoren auf das Gebiet aufmerksam. Denn obwohl im Jahre 1999 durch eine neue Fußgängerbrücke erste Anfänge für eine Modernisierung der Uferzone stattfanden, wurde das Potenzial der Weserufer nicht weiter genutzt und es blieb bei möglichen Visionen. Durch die neue Fußgängerbrücke wurde lediglich für eine bessere Erreichbarkeit der

Flächen auf der Insel gesorgt. Aufgrund dessen versuchte die Zeitung durch ein erfolgreiches Fallbeispiel in Rinteln, das Projekt neu aufzuflammen. In Rinteln (Kleinstadt in der Nähe von Hameln) wurde innerhalb weniger Jahre ein Parkplatz in eine Promenade umgewandelt und die Halbinsel am alten Hafen durch eine Fußgängerbrücke erschlossen. Zudem finden sich in Rinteln neue Kanuanleger und eine Strandbar, die den Raum weiter beleben und qualitativ verschönern (Vgl. Dewezet 2014a). Das Themendossier sollte aus Sicht des Zeitungsverlags als Weckruf gesehen werden und die Potenziale erneut aufzeigen. Es entwickelten sich viele Fragen darum, wie sich die Weserinseln wieder attraktiver gestalten lassen und welche Nutzungen vor Ort vorstellbar wären.

Zudem steht erst seit kurzem ein zukünftiger Umzug der Elisabeth-Selbert-Schule auf die Linsingen Kaserne - ehemalige britische Kaserne - im Raum, wodurch eine weitere potentielle Fläche für eine Innenentwicklung am Wasser gefunden wurde. In einem Zeitungsartikel äußerte sich Herr Aden, Stadtbaurat von Hameln, zuversichtlich und ist der Meinung, dass Hameln durch eine Entwicklung der Promenaden und der Flächen am Wasser näher an die Weser rücken wird.

Geht es nach dem Professor Heiner Haass, Lehrstuhlinhaber für „wasserbezogene Stadtentwicklung“ an der Hochschule Anhalt bietet die Fläche neue Chancen und ein großes Potential: „Eine Stadt wird [...] attraktiver, private Investoren ziehen nach, am Ende stehen messbare Effekte bei der Gewerbesteuer [...]. Der Erfolgsschlüssel sei [es,] auf Freizeit und Gastronomie am Wasser zu setzen, ein Trend der sich weltweit durchgesetzt hat“ (Dewezet 2014a).

Aufgrund des Aufrufs der lokalen Tageszeitung entstanden im Sommer 2014 eine Vielzahl an po-

tentiellen Ideen für die Weserinsel, dem Raum der Elisabeth-Selbert-Schule und der allgemeinen Uferkante. Eine der ersten Visionen von dem Architekturbüro Dreibund aus Bochum nutzte den Raum der heutigen Elisabeth-Selbert-Schule. Der Entwurf sah anstelle des heutigen langen Riegels mehrere kleine Stadthäuser mit vereinzelt Durchgängen vor, die eine Wegeführung zwischen Weser und Innenstadt ermöglichen sollten. Die Verbindung zwischen Stadt und Wasser sollte geschaffen werden. Der Entwurf sah eine Mischnutzung mit Wohnen, Arbeiten und Freizeit vor. Zusätzlich stellte der Plan eine Promenade und eine Verlängerung der Wendenstraße vor, um so einen städtischen Platz an der Weser zu schaffen (Vgl. Dewezet 2014b).

Eine weitere Vision ist die des Berliner Architekten Fabian Lippert. Er möchte neue Zugänge schaffen, die Promenade am Langen Wall erneuern und die Weser wieder erlebbar machen. Zurzeit schottet sich die Weser aufgrund der hohen Kaimauern und Barrieren von der Stadt ab.

Das Erlebnispotenzial sollte sich durch Pontons mit Liegestühlen und ein Drive-in-Café für Paddler steigern und schließlich das Ansehen der Weser und ihre Funktion im Stadtraum stärken. Bereits ein Entwicklungskonzept von 2007 sah vor, neue Abgänge zwischen Thiewallbrücke und Pfortmühle zu schaffen. Diese sollten zu einem am Ufer laufenden Holzsteg führen. Laut Lippert müssten solche Visionen wieder aufgegriffen werden und es müsste auch gesponnen werden, denn selbst das Berliner Badeschiff in der Spree begann zunächst als reines Planspiel. Jetzt gehört es zu den spannendsten Orten der Hauptstadt und wird sogar für Fernsehaufnahmen verwendet (Vgl. Dewezet 2014a). Genau solche Ideen wollte die Zeitung sammeln und öffentlich präsentieren.

Im Rahmen der Weservisionen sprach sich Jörg Menze, der Geschäftsführer der „Flotte Weser“ zu

einem Entwurf mit kleinen Fischerbooten aus. In den Booten könnten Händler an der Promenade Souvenirs an die Touristen verkaufen. Zudem könnte er sich auch einen kleinen Imbisswagen oder Kiosk vorstellen. Der Wille, die Promenade wiederzubeleben, so zeigen es eine Vielzahl an Zeitungsartikeln in den vergangenen Jahren, ist da.

Insgesamt, so vermeldete es die Zeitung, fanden sich fünf Investoren und somit fünf unterschiedliche Visionen für die Weserinseln in Hameln, die sich aufgrund der Berichterstattung in der Dewezet gemeldet hatten. Deutlich wurde jedoch auch, dass die Stadt bei einer Umnutzung von Anfang an mitreden wird (Vgl. Dewezet 2014e). So wurden damals beispielsweise alle Ideen vom SPD-Fraktionschef Wilfried Binder als erfolgreiche Visionen beschrieben. Gleichwohl wurde jedoch betont, dass „der dringendste Punkt auf der SPD-Agenda nicht die Weser sei“ (Dewezet 2014f). So ist auch in der Stadtverwaltung kein Druck hinsichtlich einer dringenden Entwicklung zu finden. Dennoch wird die Weser im „Masterplan 2030“ eine entscheidende Rolle spielen. Die Landschaftsplanerin Irene Lohaus betonte im Zuge dessen, dass die größte Kritik an der aktuellen Situation die fehlenden Verbindungen zum Wasser ist. Denn auch „wer an der Weser steht, findet nicht so leicht in die Innenstadt“ (Dewezet 2016d). Sie findet zudem, dass die Stadt sich selbstständig den Weg zum Fluss verbaut hat, dadurch gibt es auch keine richtigen Blickbeziehungen zum Wasser – schließlich ist die Kaimauer zu hoch. Es muss sich daher etwas am Langen Wall ändern, damit dieser auch wieder für Fußgänger und Fahrradfahrer attraktiv wird. Um die Uferzone wieder neu zu entdecken, könnten zunächst auch ein temporäres Angebot geschaffen werden. Laut dem Architekten Lippert könnte dies durch eine Flussbühne für Veranstaltungen ermöglicht werden (Vgl. Dewezet 2014d). Eine weitere Vision, die im Masterplan

2030 erwähnt wird, ist die Entwicklung einer Marina oder sogar einer „HafenCity“. Ein attraktives Wohnviertel am Fluss muss entstehen. Durch die Aktion „Hameln 2030“ können in Vorträgen, Diskussionsrunden und Bürgerbeteiligungsverfahren, Ideen und Vorschläge zusammengetragen werden. Im Verfahren sollen gemeinsam mit den Bürgern bestimmte Teile der Stadt, wie unter anderem die Promenade und die Weserinseln, neu belebt werden (Vgl. Dewezet 2016b).

Es lassen sich somit viele vorhandene Ideen erkennen und auch der Stadt liegen schon seit längerem Pläne vor. Es zeigt sich, dass nicht fehlende Ideen das Hauptproblem darstellen, sondern andere Probleme Ursache dafür sind, dass es bisher keine Entwicklung der Flächen gegeben hat. Dennoch wird die Stadt Hameln auch weiterhin Anstöße in Form von Visionen brauchen. Genau einen Impuls wie diesen, soll der in dieser Arbeit folgend vorgestellte Entwurf darstellen und damit einer möglichen Entwicklung auf den Weserinseln bei helfen.

Ein Stück HafenCity an der Weser



Der Steuerberater Fritz-Eckhard Sticher plant gemeinsam mit dem Architekten Axel Hagemeyer ein viergeschossiges Wohn- und Geschäftshaus, das auf Südspitze der westlichen Insel stehen soll. Neben der eigenen Kanzlei sollen dort Wohnungen entstehen. Das Ziegelmauerwerk soll das historische Mühlen-thema des Standortes aufgreifen. Dazu kommt eine öffentliche Terrasse mit Gastronomie, die über das Wasser ragen soll.

01. Dezember 2011
Dewezet Online

Auch mal die Hand in den Fluss halten



Statt des langen „Riegels“ der Elisabeth-Selbert Schule, könnten am Langen Wall künftig mehrere kleine Stadthäuser entstehen – mit Durchgängen, die den Weg zwischen Weser und Innenstadt freimachen. So ergebe sich laut dem Architektenbüro Dreiband eine „einmalige Chance“, die Stadt näher ans Wasser zu rücken. Wohnen, Arbeiten und Freizeit auf engstem Raum, um das Weserufer zwischen Pfortmühle und Münsterbrücke zu beleben.

05. April 2014
Dewezet Online

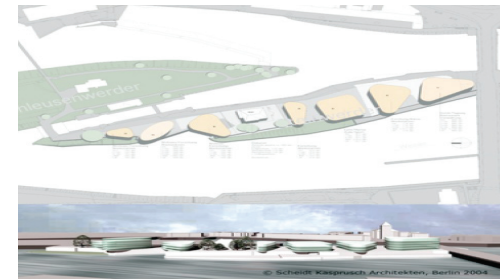
Das Hotel zur Pfortmühle



Ein städtebauliches Juwel – aufwendig saniert – als Heimat für Leserratten? Klingt versenkt. Wäre Hameln Hamburg, die Weser die Alster, es würde sich sicher sofort ein Investor für das Gebäude interessieren – und vielleicht ein Hotel daraus machen. Nostalgischer Charme, zentrale Lage, der Fluss nebenan – warum nicht? „Technisch gesehen geht das“, kommentiert Stadtbaurat Hermann Aden das Gedankenspiel, „aber unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten könnte es bedenklich sein“.

11. August 2014
Dewezet Online

Auf das Werder



So sieht das Berliner Architektenbüro Scheidt & Kasprusch das Werder: Bebaut zum Wohnen, Leben und Arbeiten. Die Architektur passt nicht ins gewohnte Altstadt-bild Hamelns. Es könnte auch jener Ort in der Rattenfängerstadt sein, wo ein frisches, modernes und mutiges Stadtprojekt entsteht

01. September 2014
Dewezet Online

Masterplan Hameln 2030



Im angekündigten „Masterplan 2030“, der – mit Bürgerbeteiligung – Ziele der Stadtentwicklung festlegen soll, wird die Weser eine entscheidende Rolle spielen, kündigt der gewählte Oberbürgermeister an. Das Interesse am Thema Weser in der Bevölkerung sei hoch: „Ich würde mit dem Bereich Weser beginnen wollen.“

Frühjahr 2016
Dewezet Online

Neues Leben für die Promenade



Stadtplanerin Irene Lohaus empfiehlt, den Blick auf die Weser wieder freizugeben: Zum Beispiel an der Sudetenstraße/Wendenstraße. Sie stellt der Stadt verschiedene Ideen vor, wie das Ufer innerhalb der Stadt wiederbelebt werden könnte und spricht von Badestellen, einem kleinen Rundwanderweg und einem Abenteuerspielplatz für Kinder. Dieser könnte einen direkten Bezug zum Wasser haben.

13. April 2016
Dewezet Online

18. Juli 2012
Dewezet Online

Will die Stadt das Bauprojekt auf dem Werder verhindern?



Der Steuerberater Fritz-Eckhard Sticher will auf dem Werder einen Wohn- und Bürokomplex bauen. Die Politik hat weitgehend Zustimmung zu dem Projekt signalisiert – die Verwaltung hat jedoch mit scheinbar überzeugenden Forderungen an den Investor für Irritationen gesorgt. Das Bauvorhaben wird nicht mehr realisiert.

Weserufer: Zeit für Visionen



Sieht so die Zukunft des Weserufers in Hameln aus? Pontons mit Liegestühlen, ein DrivelnCafé für Paddler. Die Ideenskizze stammt vom Berliner Architekten Fabian Lippert. In seinem Wassergarten finden sich zudem Hängematten und Loungebereich, Kinder planschen auf dem Wasserspielplatz. So futuristisch dies scheint: Auch das Berliner Badeschiff in der Spree begann einmal als Planspiel. Inzwischen gehört es zu den außergewöhnlichsten Orten der Hauptstadt.

01. August 2014
Dewezet Online

Auf zu neuen Ufern



Hameln hat sich den Weg zum Fluss selbst verbaut, meint der Architekt Lippert. Die Brücke zum Werder, die Insel selbst: gelungen. „Doch es gibt keine Blickbeziehung zum Wasser – die Kaimauer ist zu hoch.“ Schon das im Juni 2007 erschienene städtische Entwicklungskonzept befasste sich ausführlich mit dem Ziel, das „Ansehen der Weser und ihre Funktion im Stadtraum zu stärken“. Geschehen ist bisher jedoch nichts: Die Promenade ist zum Teil zugewuchert.

26. August 2014
Dewezet Online

Ozeanriese am Hafen



Die VK Mühlen AG hat Architekten Ideen entwickeln lassen. Engelkes Favorit ist das Konzept des Büros „Kleine + Assoziierte Architekten BDA“ aus Hannover. Deren Lösung für die Mühle ist eine Mischnutzung: Wohnungen, Büros, Hotel, Ateliers, Geschäfte, Gastronomie, ein Museum – alles unter dem einen großen Dach. Die 5000 m² Grundfläche wirkt im Entwurf wie ein Kreuzfahrtschiff. Platz genug für eine kleine Stadt in der Stadt.

08. September 2014
Dewezet Online

Großstadt-Flair an der Weser



Ein finanzstarkes Konsortium hat den KampfmeyerIndustriekomplex an der ehemaligen Wesermühle erworben. Jetzt wurden erste Pläne für das 21.000 m² große Areal vorgestellt. Im Erdgeschoss soll Raum für Gewerbe und Gastronomie geschaffen werden. Für das erste bis vierte Obergeschoss sind Seniorenwohnungen vorgesehen. Auf den darüberliegenden Etagen können Mietwohnungen angeboten werden. Das Dachgeschoss ist finanzkräftigen Interessenten vorbehalten.

11. Februar 2016
Dewezet Online

In der Stadt ist der Fluss eingemauert



Der erste Eindruck, den Hameln als Weserstadt macht, ist – steinig. Der Fluss ist eingemauert. In unterschiedlichen Höhen, aus unterschiedliche Materialien und wohl auch aus unterschiedlichen Gründen, aber im gesamten bleibt er: eingemauert. Am Langen Wall würde die Stadt an der vorzufindenden Distanz zum Wasser gern etwas ändern, erklärte vor kurzem das Rathaus. Treppen und Podeste könnten eines Tages ermöglichen, auch mal „eine Hand in den Fluss“ zu halten, sagte Stadtbaurat Hermann Aden.

10. Mai 2016
Dewezet Online

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

H.2.4 Was wünscht sich die Stadt für die Flächen

Das Ufer wieder integrieren

Um Erkenntnisse über die Wünsche der Stadt an eine Neuprogrammierung zu erhalten, wurde im Zuge dieser Arbeit, ein schriftliches Interview mit Hermann Aden, erster Stadtrat der Stadt Hameln und Stadtbaurat, geführt. Dabei sollten vor allem Erkenntnisse über mögliche Nutzungen für die Entwurfsflächen und städtebauliche Entwicklungen der Stadt Hameln gesammelt werden. Insbesondere Informationen über Planungen für eine Entwicklung der Flächen von Seiten der Stadt lagen dabei im Fokus.

Mit Blick auf potentielle Nutzungsmöglichkeiten und daher vor allem dem Bedarf an Flächen in der Stadt wird von der Verwaltung auf fehlende industrielle und gewerbliche Flächenreserven hingewiesen. Aufgrund fehlender Brachflächen und nicht geeigneter Grundstücke für eine entsprechende Umwandlung, werden in den kommenden Jahren geeignete Flächen an den Rändern der Stadt planerisch ausgewiesen und erschlossen. Zudem werden trotz erheblicher Verbesserungen hinsichtlich Nachverdichtung und Modernisierung im Bestand, insbesondere freistehende Einfamilienhäuser und Neubaugebiete angefragt. Hierbei wird versucht, weitere Flächen in der Kernstadt sowie in den Ortsteilen zu finden. Einer weiteren Tendenz zu kleineren und günstigeren Wohnungen muss auch in der Stadt Hameln nachgegangen werden. Gerade hier müssen neben der Entwicklung im baulichen Bestand auch Neubaufächen für den sozialen Wohnungsbau entwickelt werden. Dieser wird jedoch auf den Konversionsflächen des Bailey Parks und der Linsingenkaserne ausgewiesen und ist aus Sicht der Stadt keine geeignete Lösung für die Entwurfsflächen. (Vgl. Aden 2016)

Im Hinblick auf die Weserinsel und das Entwurfsgebiet, wäre das Areal aus Sicht der Stadt für eine verdichtete und urbane Bebauung mit beispielsweise Büro- und höherwertige Wohnnutzung prädestiniert. Eine Vermarktung der Flächen wird aus aktueller Sicht der Stadt von Seiten des Eigentümers, den Stadtwerke, erfolgen. Erste Bemühungen in diese Richtung soll es bereits gegeben haben. Bisherige Interessenten sehen auf der Insel eine größtenteils bürolastige Bebauung vor. Zusammenhängend mit einer Umplanung wird auch auf ein stärkeres Freizeitangebot sowohl zwischen Weserbrücke und Hafen als auch entlang der Fischbecker Landstraße gesetzt. Bezüglich der Grünfläche auf der Weserinsel, sieht die Stadt, anders als es selbst wahrgenommen wurde, keine konkreten Mängel in der Ästhetik sowie der Nutzbarkeit, sodass hier kein dringender Handlungsbedarf gesehen wird. Dennoch ist eine gemeinsame Überplanung und Modernisierung im Zuge der Neuprogrammierung der Flächen nicht undenkbar. (ebd.)

Der Gedanke, neue Hausbootliegeplätze in Zentrumslage für Wohnen und Arbeiten anzubieten, wurde von Herr Aden als positiv gesehen. Demnach gibt es auch schon seitens der Stadt einen Diskussionsprozess mit dem Hafenverein, um im Rahmen des Hochwasserschutzes, die Bedingungen für die bereits vorhandenen und auch zukünftigen schwimmende Häuser hinsichtlich Ver- und Entsorgung sowie Erreichbarkeit zu verbessern. Da der städtebauliche Entwurf eine Altstadterweiterung vorsieht, wurde das Interesse der Stadt, die Stadt wieder zurück ans Wasser zu holen, hinterfragt. Eine solche Erweiterung würde laut Herrn Aden im Bereich der Weserpromenade eine positive Auswirkung haben und könnte durch eine Bebauung der Weserinsel gestärkt werden. Somit wäre auch eine bessere Anbindung der Altstadt an die Weser möglich. (ebd.)

Eine potenzielle städtebauliche Entwicklung der Weserinseln könnte zudem neue Chancen für die Stadt Hameln mit sich bringen, die einen eventuellen Umzug mancher Unternehmen sowie Branchen mit sich bringen könnten. Da zurzeit auch das Rathaus einen neuen Standort sucht, wäre die Weserinsel als zukünftige neue Mitte Hamelns, eine mögliche attraktive Fläche. Dies ist jedoch aus Sicht der Stadt in den eigenen Planungen nicht realisierbar, da für den zukünftigen Neubau des Rathauses eine Bruttogeschossfläche von 10.000 bis 12.000 m² vorgesehen werden muss. Die südliche Weserinsel weist lediglich eine Fläche von etwa 3.200 m² auf. Da aus Sicht der Stadt die nördliche Grünfläche als gesamtheitliche Grünfläche erhalten bleiben sollten, sieht die Stadt andere Nutzungen für die südliche Insel vor. (ebd.)

Aufgrund der gesammelten Informationen konnten die vorgesehenen Nutzungen der Stadt als Orientierung für die Programmierung im städtebaulichen Entwurf dienen. Die momentane Situation zeigt auf, dass seitens der Stadt eine Büro- und auch Wohnnutzung gewünscht wird. Neue innovative Wohnformen wie Hausboote oder schwimmende Häuser können zukünftig leichter realisiert werden und entlang der Weser neue Impulse setzen. Auch eine Altstadterweiterung, zumindest entlang der Weserpromenade und eine bessere Anbindung der Weserinseln, werden erwünscht. (ebd.)

H.2.5 Zwischenfazit *Die Weserinseln bieten enormes Potential*

Lange Zeit prägten die Nähe zum Wasser und die Funktion als Wasserstraße die Stadt. Die lokale Wirtschaft wuchs und verlor erst im Laufe der Nachkriegsjahre aufgrund verändernder Bedingungen in der Binnenschifffahrt zunehmend seine Bedeutung. Danach gerieten die Weser und ihre Inseln länge-

re Zeit in Vergessenheit und die Stadt setzte ihren Schwerpunkt anderweitig. Erst seit den letzten Jahren werden wieder vermehrt Projekte am Wasser realisiert. Die Stadt findet langsam aber deutlich zurück ans Wasser, was auch der Aufruf nach möglichen Visionen für die Weser von Seiten der Dewezet verdeutlichen konnte. Die ersten vorsichtigen Schritte Richtung Wasser werden gemacht. Klar ist, eine Entwicklung am Wasser ist auch für kleinere Städte eine Chance, da auch andere Städte eine erfolgreiche Revitalisierung aufweisen können. Es ist somit Aufgabe der Stadt, diese möglichen Entwürfe zu realisieren und potentielle Investoren zu finden. Folglich kann der im nächsten Abschnitt thematisierte Entwurf als weitere Idee und Vision verstanden werden, der zeigen soll, dass eine städtebauliche Entwicklung durchaus möglich und vor allem sinnvoll ist.

Anders als die Annahme der Stadt, dass eine Bebauung der nördlichen Insel nicht geplant ist, wird in dieser Arbeit das gesamte Entwurfsgebiet als Planungsfläche verstanden. Mit diesem Ausgangspunkt wurde in die Entwurfsarbeit gestartet. Mit dem Ziel, ein neues qualitatives Quartier und eine sinnvolle Programmierung der Flächen zu erreichen, wurde auch die Annahme getroffen, dass durch eine sinnvolle Neuprogrammierung der Gesamtflächen, eine Reduzierung der Grünfläche zu rechtfertigen ist. Neue qualitative Räume sollen die Flächen ersetzen können. Der im Folgenden vorgestellte Entwurf soll daher neben der Funktion als Idee oder Vision zeigen, dass eine Neuprogrammierung der gesamten Flächen der Weserinseln und der Flächen des Elisabeth-Selber wäre.

ENTWURF

BLOCK E

E.1

KAPITEL
Analyse

E.1.1 Methoden

Neben den zuvor beschriebenen Teilen der Analyse soll es nun um die Ergebnisse der Analyse des Entwurfsgebiets in Hameln gehen. Um für den städtebaulichen Entwurf weitere Eindrücke des Ortes und auch subjektive Empfindungen des Orts zu sammeln, wurde eine Exkursion nach Hameln durchgeführt. In diesem Prozess wurde versucht, die Stadt Hameln besser kennenzulernen und die auf den Inseln vorhandenen Nutzungen zu analysieren. Zudem wurden Grün- und Freiflächen, bauliche Strukturen, Verkehrssituationen und Übergänge kartiert und untersucht. Dabei wurde sowohl das Verhalten der Anwohner, als auch die gut besuchten Plätze sowie „hidden places“ auf den Weserinseln festgehalten.

In der anschließenden Phase folgte die Sammlung und Auswertung der analytischen Ergebnisse. Dabei entstanden Karten zu den vor Ort analysierten Bereichen. Dazu zählten unter anderem folgende Themenbereiche: Barrieren, Nutzungen, Uferkante, Wegebeziehung sowie öffentlicher Raum und Blickachsen. Mit Hilfe des erstellten Kartenmaterials konnte der Unter-

suchungsraum fokussiert und Probleme sowie Herausforderungen, aber auch Chancen und Potentiale abgeleitet werden. In einem weiteren Schritt wurden die erstellten Karten mithilfe von Schlussfolgerungen auf deren Hauptaussage reduziert. Dabei ging es vor allem darum, die erarbeiteten Erkenntnisse aus der Analyse für den Entwurfsprozess zu verwenden.

Nach den ersten Visualisierungen für die einzelnen Quartiere konnten auch erste Skizzen und Schnitte erstellt werden, bei denen die Vorstellungen auf die einzelnen Vertiefungsbereiche im Entwurf in Hameln übertragen wurden.

E.1.2 Kriterien

Im Rahmen dieses Analyseprozesses wurden neben den Weserinseln sowohl die angrenzende Altstadt als auch die auf der westlichen Weserseite überwiegend vorzufindende Neubausiedlung hinsichtlich sozialer, demographischer und städtebaulicher Kriterien, untersucht. Des Weiteren wurden eine örtliche Bestandsaufnahme, vertiefende Teilanalysen sowie ein

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Expertengespräch zu folgenden Themenbereichen geführt:

- Bau- und Nutzungsstruktur
- Freiraumgestaltung
- Private und öffentliche Grünräume
- Verkehrs- und Wegebeziehungen
- Barrieren und Sichtbeziehungen

Ziel war es, die spezifischen Probleme und Hindernisse, aber auch erkennbare Potenziale und Entwicklungsräume der Stadt zu erkennen. Zusammen mit der Erfassung von Sozialdaten entstand damit eine städtebauliche Bewertung, die charakteristisch für die Stadt Hameln steht. Aufgrund dieser analysierenden Bewertung und Charakterisierung, wurden Ziele für die zukünftige Entwicklung formuliert und ein städtebaulicher Entwurf für die Weserinseln erstellt. Die Ergebnisse dieser Analyseschwerpunkte werden, nach einem Exkurs zur durchgeführten Schwarzplan Versuchsreihe, vorgestellt.

E.1.3 Schwarzplan Versuchsreihe *Die Inseln suchen den Weg zur Altstadt*

Um das Areal und die räumliche Zugehörigkeit besser zu verstehen, wurden im Prozess verschiedene Schwarzpläne erstellt. Dabei sollten insbesondere die städtebaulichen Beziehungen herausgearbeitet werden, um folglich eine mögliche, sich ins sonstige Stadtbild einfügende Bebauungstypologie der Weserinseln zu erkennen. Das innerstädtische Zentrum mit der Altstadt ist relativ dicht bebaut. Besonders die Altstadt fällt durch ihre eng bebaute Blockrandbebauung mit privaten Innenhöfen auf, während die Bebauung auf der westlichen Uferseite vom Stadtzentrum weg deutlich kleinteiliger und lockerer wird. Hier finden sich vermehrt Einfamilienhäuser. Diese Bebauung ist jedoch nicht als stadttypisch zu verstehen. Die historische Blockrandbebauung in der

Altstadt, die durch ein klares Straßenraster gegliedert ist, gilt als historisches Aushängeschild für die Stadt Hameln. Auffällig sind außerdem die nur sehr gering ausfallenden Grünflächen in der dichten Altstadt und das Wasser als trennende unbebaute Fläche. Demzufolge sind die in diesem Prozess die im Folgenden beschriebenen frei angenommenen Schwarzpläne zum besseren Verständnis der städtebaulichen Beziehungen entstanden.

Die Stadt ohne Inseln

Bei der Betrachtung der Situation unter der Annahme, dass die Inseln nicht existieren, wird deutlich, wie wenig Bedeutung die Inseln im Bestand aufweisen. Das räumliche Gefüge weicht nur minimal von der Bestandsituation ab. Als Rückschluss wird noch einmal die geringe Bedeutung der Insel als Verbindungspunkt der zwei Weserseiten deutlich. Die Inseln existieren viel mehr als vergessener Ort zwischen den beiden Uferseiten. Die Existenz der Inseln ist eine weitere räumliche Barriere zwischen den beiden Seiten.



Abb. 56: Schwarzplan - ohne Inseln

Inseln als Teil der Westseite (ohne Weser)

Bei dem Versuch, den Schwarzplan durch die bauliche Typologie der westlichen Weserseite weiterzuentwickeln, fehlte das Gefühl der Zugehörigkeit.

Eine Erweiterung der westlichen Stadtseite lässt sich kaum realisieren. Angesichts der eher neuen und häufig auf Einfamilienhäuser ausgerichteten Bebauungstypologie, bekam es den Anschein, dass wegen der meist offen gehaltenen Bebauungsstruktur eine Schließung beziehungsweise richtungsorientierte Bebauung und somit eine Verbindung der beiden Weserseiten auf diesem Wege kaum möglich sein.



Abb. 58: Schwarzplan - Inseln als Teil der Westseite

Inseln als Teil der Altstadt (ohne Weser)

Erst bei dem Versuch, die Inseln als städtebauliche Altstadterweiterung zu verstehen, konnte eine Zugehörigkeit festgestellt werden. Es macht im Schwarzplan fast den Anschein, als wäre die bauliche Typologie, Realität. Die entnommene Bebauungsstruktur nimmt die entstandene Freifläche auf und hat eine abgrenzende Wirkung auf die Weserseite, wodurch eine Verbindung der Inseln mit der Altstadt deutlich wird. Eine Zugehörigkeit der Flächen der Insel zur Altstadt ist zu erkennen. Das Schließen des historischen Altstadtrings als Geometrie stärkt dieses Raumgefühl und sorgt dafür, dass bei der Betrachtung der Situation im Schwarzplan, ein Gefühl der Abgeschlossenheit entsteht.



Abb. 57: Schwarzplan - Inseln als Teil der Altstadt

Inseln als Altstadterweiterung

Ein ähnliches Bild konnte dadurch erreicht werden, die Inseln städtebaulich mit einer Raumkante zur Weststadt zu versehen. Durch die klare Gliederung kann auch so der Altstadtring geschlossen werden und eine Zusammengehörigkeit wird erreicht. Die Inseln verschmelzen mit der Altstadt und fungieren als Altstadterweiterung. Ein räumlich stimmiges Bild kann über den Weg geschaffen werden.



Abb. 59: Schwarzplan - Inseln als Teil der Westseite

Schlussfolgerung

Im Rahmen dieser Auseinandersetzung wurde somit deutlich, dass die räumlichen Gegebenheiten für die darauf aufbauende Konzeptentwicklung eine Optimierung der Altstadterweiterung und demnach eine Gebietsabgrenzung der westlichen Weserseite vorsieht. Aus diesem Grund richtet sich der städtebauliche Entwurf hinsichtlich seiner Bebauungsstruktur nach den innerstädtisch vorzufindenden Wohnungsformen.

E.1.4 Teilanalysen

Die Analysen zu den einzelnen Analyseschwerpunkten soll im Folgenden vorgestellt werden. Zu den Schwerpunkten gehören die Themen:

- Nutzungsstruktur
- Orientierung
- Verkehrsinfrastruktur
- Sichtbeziehungen
- Öffentliche und private Räume
- Grünräume
- Bestandstypologien
- Freizeit- und Naherholung
- Verbindungen

E.1.4.1 Nutzungsstruktur *Einzelhandel und Wohnen*

Die Umgebung des Entwurfsgebiets stellt unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte dar. Während auf der westlichen Weserseite überwiegend Wohnbauungen mit großen privaten Grünflächen vorzufinden sind, weist die Altstadt eine dichtbebaute Mischnutzung auf. Die Altstadt ist größtenteils durch Einzelhandel geprägt. In den oberen Geschossen befinden sich jedoch auch Wohnungen. Auch außerhalb der Fußgängerzonen ist das Erdgeschoss durch Einzelhandel, aber ebenso durch Büronutzungen geprägt. Die sich mittig zwischen den beiden Seiten befindenden Weserinseln weisen größtenteils Sonder-

nutzungen auf. Die südliche Insel ist geprägt durch das Wasser- und Schiffsamt im Süden. Dazu kommen weitere kleinteilige gewerbliche Nutzungen. In der sich dort befindenden historischen Gründerzeitvilla sind zusätzlich eine Ferienwohnung sowie Büros einer Internet- und Marketingagentur ansässig. Die nördliche der beiden Inseln ist durch eine ganzflächige Grünfläche geprägt. Neben der Grünfläche ist außerdem ein Biergarten vorzufinden. Dieser verortet sich an der Verbindung der beiden Inseln und der zur Altstadt verbindenden Fußgängerbrücke im Osten. Bei Betrachtung der Nutzungen auf den Inseln wird die besondere Koexistenz der Inseln im Stadtkontext deutlich. Die Inseln verorten sich als eigenständiger Ort in die Mitte der beiden Weserseiten und bewahren durch ihre speziellen Nutzungen eine Eigenständigkeit und Sonderstellung im Stadtkontext.



Abb. 60: Nutzungen Hamelner Innenstadt

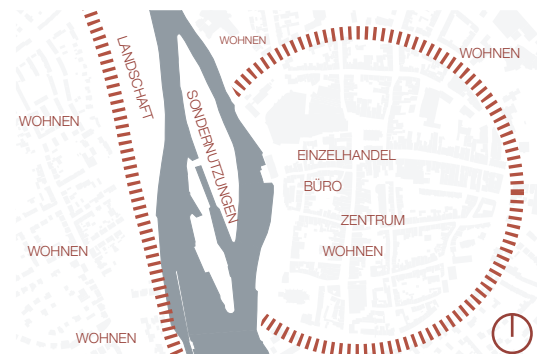


Abb. 61: Nutzungen Hamelner Innenstadt

E.1.4.2 Orientierung *Die Altstadt wendet sich ab*

Die Inseln wenden sich hinsichtlich ihrer baulichen Struktur von der westlichen Weserseite ab. Die bestehende Bebauung ist deutlich erkennbar in Richtung Altstadt geöffnet und schließt sich entlang der westlichen Inselkante. Bei der Betrachtung der Zugänglichkeit und Orientierung der umliegenden Bebauung wird deutlich, dass sich jedoch die historische Innenstadt von dem Wasser wegorientiert. Die Zugänglichkeit orientiert sich fast ausschließlich vom Wasser weg, sodass die Zugänge auf der vom Wasser abgewandten Seiten vorzufinden sind. Durch diese Situation lässt sich auch hier eine bauliche Barriere zu den Inseln erkennen. Die beiden Weserseiten orientieren sich baulich von den Inseln ab und lassen diese als vergessene Orte wirken. Eine städtebauliche Verbindung besteht in der Bestandsituation durch die Bebauungsstruktur nicht, sodass die Inseln im Bestandszustand auch nicht als Verbindungsglied fungieren können.

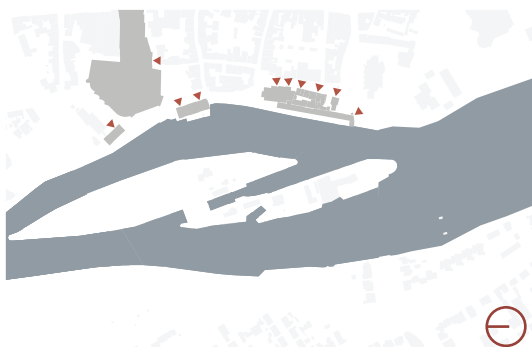


Abb. 62: Zugänge Bebauung Uferkante

E.1.4.3 Verkehrsinfrastruktur *Die Inseln sind eingeschlossen*

Bei Betrachtung der Wegbeziehungen wird schnell deutlich, dass die Inseln von Verkehrsinfrastrukturen umschlossen, beziehungsweise eingeschlossen werden und in gewisser Weise als „Verkehrinsel“

zu verstehen sind. Dabei spielen insbesondere die beiden Bundesstraßen, die die Weser mit Brücken queren, eine entscheidende Rolle. Die Hochbrücke der nördlichen Bundesstraße wirkt dabei wie eine räumliche Barriere und versperrt die direkte Verknüpfung der Wohnbebauung im Westen zu dem Uferbereich der Weser. In Bezug auf diese Barriere kann eine weitere Koexistenz in Richtung westliche Weserseite kenntlich gemacht werden, durch die Straßenbarrieren und der Situation mit der Hochbrücke, bieten sich keine direkten fußläufigen Zugänge zu den Inseln. Dieses wird dadurch begünstigt, dass die Inseln mit dem KFZ lediglich über die südliche Brücke erschlossen werden können. Der entlang der Ufer verlaufende Weserradweg umschließt die Inseln weiter. Erweitert gesehen, lässt sich aber auch die gesamte Altstadt als „Verkehrinsel“ bezeichnen. Aufgrund des Einschusses durch den Altstadttring, ist auch die Altstadt von Infrastruktur umschlossen und formt gemeinsam mit den Inseln eine innere Kreisfläche. Die Inseln können unter Betrachtung der Verkehrsinfrastrukturen, also insbesondere dem Altstadttring, als Teil der Altstadt verstanden werden.

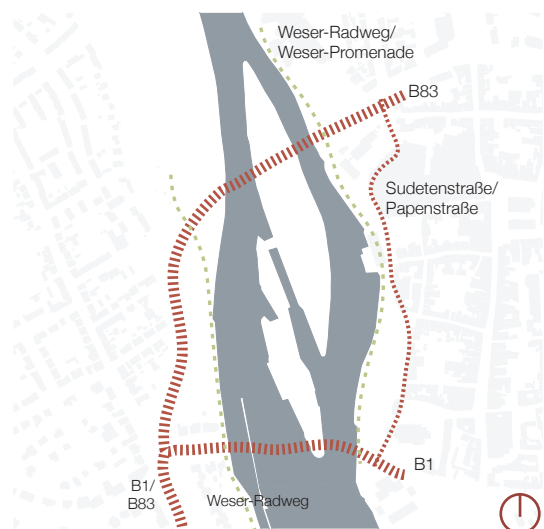


Abb. 63: Infrastrukturen umschließen die Inseln

E.1.4.4 Sichtbeziehungen – Achsen - Landmarks

Das Münster wurde vergessen

Die möglichen Sichtbeziehungen aus Richtung der Fußgängerzone und aus dem Zentrum in Richtung Weser werden angesichts der hohen Dichte der Altstadt und den gekrümmten Achsen gebrochen. Die bauliche Struktur wendet sich vom Wasser ab und auch die einzelnen Wegeführungen erlauben nur selten einen Blick auf die Inseln. Die Sicht wird zudem durch das im Jahr 2008 erbaute ECE-Einkaufszentrum erschwert und auch die Uferkante der Altstadt, die einen Ausblick ermöglichen würde, wird nur unzureichend genutzt. Sowohl das Wasser, die Uferkante, als auch die Inseln können als vergessene Elemente betrachtet werden, die bisher trotz ihrer Ausrichtung nur wenig in das angrenzende Umfeld der Altstadt integriert werden. Städtebauliche Strukturen setzen das Wasser beziehungsweise die umliegenden Gebiete nicht in den Fokus. Insbesondere die historische Münsterkirche als bedeutendes Landmark wird städtebaulich nicht durch Achsen betont und ist im Bestand durch den parallel der Weser verlaufenden Riegel der Elisabeth-Selbert-Schule verbaut. Gleiches gilt für die historischen Achsen, die von der Fußgängerzone orthogonal in Richtung Weser verlaufen. Hinzu kommt die starke Ufervegetation auf der Insel, die dafür sorgt, dass der Blick auf die Inseln beziehungsweise die Grünfläche auf der Insel versperrt ist. Dieses führt dazu, dass die Nutzbarkeit der Inseln weiter eingeschränkt wird.



Abb. 64: Sichtbeziehungen und Landmarks



Abb. 66: Hamelner Münster ist aus nur wenigen Perspektiven sichtbar



Abb. 65: Die Sichtachsen in Richtung Inseln werden gebrochen

E.1.4.5 Öffentliche und private Räume

Dank der Attraktivität der Innenstadt ist zwar reichlich öffentlicher Raum vorhanden, da die gesamte Fußgängerzone öffentlichen Raum bietet, es fehlt jedoch an qualitativen öffentlichen Räumen. Ebenso fehlt es bedingt durch die hohe Dichte der Altstadt an privaten Räumen.

Die zurzeit untergenutzte Uferkante könnte den öffentlichen Raum qualitativ erweitern und eine Nähe zum Wasser schaffen. Die Fläche weist nicht nur eine verbindende Funktion der beiden Seiten auf, sondern kann einen weiteren Freiraum schaffen. Öffentliche Räume am Ufer gibt es mit der durchlaufenden Uferpromenade entlang des Langen Walls, jedoch ist dieser Raum wenig einladend und wird daher auch kaum genutzt. Dennoch suchen die Hamelner den Zugang zum Wasser. Umlaufend auf der Insel finden sich „hidden-places“, die in Form von kleinen Aufenthaltsräumen unterhalb der Böschungskante am Wasser zu entdecken sind. Ins-

besondere bei jüngeren Leuten sind diese Plätze beliebt. Die Räume um die Inseln müssen so entwickelt werden, dass Sie in der Nutzbarkeit weiter gesteigert werden und somit einen Teil im öffentlichen und privaten Raumgefüge beisteuern können. Insbesondere die Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume, hin zu einer qualitativen Uferkante sollte Teil einer Entwicklung werden.



Abb. 67: Wenig einladende Uferpromenade im Bestand

E.1.4.6 Grünflächen *Grünfläche ist untergenutzt*

Eine Betrachtung der Raumstruktur macht deutlich, dass aufgrund der hohen Dichte der Altstadt und den vielen privaten Innenhöfen, wenig öffentlicher und privater Grünraum in der Innenstadt vorzufinden ist. Auf der westlichen Weserseite ist hingegen viel privater, aber kaum öffentlicher Grünraum vorhanden. Im Bestand weist die nördliche Weserinsel zwar eine Grünfläche auf, die jedoch als öffentlicher Raum nicht ausreichend genutzt wird. In der aktuellen Situation zeigt sich die Grünfläche auf der Weserinsel zudem als wenig ästhetisch und wenig gepflegt. Diese Tatsache verstärkt die Unternutzung der Flächen weiter. Die Grünfläche der Weserinsel stellt jedoch einen großen innerstädtischen Raum dar und weist ein enormes Flächenpotential auf.



Abb. 68: Öffentliches und privates Grün



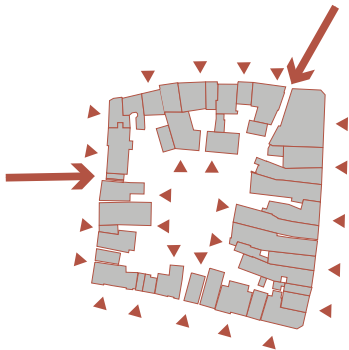
Abb. 69: Grünfläche auf den Weserinseln

E.1.4.7 Bestandstypologie *Der Altstadtblock prägt das Bild*

Bei der Betrachtung der Typologien im Bestand fällt schnell die altstadttypische dichte Blockstruktur aus historischen Einzelhäusern auf. Diese Typologie ist stadtbildprägend und ist in der gesamten Altstadt vorzufinden. Die Blöcke weisen sowohl eine Erschließung von außen, als auch von innen auf. Die öffentliche Erschließung erfolgt dabei über die Außenseite, die private Erschließung für die Wohnstockwerke erfolgt über den Innenhof, der bedingt durch diese Situation wenig Grün, sondern häufig als versiegelte Flächen in Form von Parkflächen vorzufinden ist. Auch die Typologie der westlichen Uferseite wird von einer Blockstruktur, die jedoch deutlich lockerer ist, bestimmt. Die Struktur lockert sich von der Altstadt weg fortlaufend auf und geht in

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

eine freistehende Einzelhausbebauung über. Die Bebauung in der Altstadt besteht in den meisten Fällen aus dreigeschossigen, sehr schmalen und tiefen Giebelhäusern in der Altstadt. Dem gegenüber steht die Bebauung der anderen Uferseite mit geringfügig höherer Bebauung mit vier Geschossen, jedoch deutlich flacheren Dächern. Insgesamt ist die Umgebung des Entwurfsgebiets also deutlich von Blockstrukturen geprägt.



**ALTSTADTBLOCKE SIND VON INNEN
PRIVAT (WOHNEN) UND VON AU-
SSEN ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICH**

Abb. 70: Bestandstypologien Altstadt

E.1.4.8 Freizeit- und Naherholung *Das Wasser wird nicht genutzt*

Auf den Weserinseln selbst findet keine direkte Freizeit- und Naherholung mit Bezug zum Wasser statt. In der näheren Umgebung finden sich jedoch bereits erste Versuche, die die Nähe zum Wasser für die Freizeitnutzung suchen. So gibt es zum einen Rundfahrten mit Ausflugsschiffen auf der Weser, die von der Flotte Weser angeboten werden. Zum anderen befinden sich weiter Richtung Süden sowohl der Hafenverein, als auch ein Kanuverleih und ein Motorbootclub. Zudem finden sich in der Nähe ein Kanuclub mit Ruderverein.

E.1.4.9 Verbindungen *Die Inseln sind schwer erreichbar*

Bestehende Verbindungen ermöglichen einen direkten, wenn auch nicht optimalen Zugang zu den Inseln sowie in entgegengesetzter Richtung in die Altstadt. Der Zugang von Seiten der westlichen Weserseite wird durch die Hochbrücke der nördlichen Bundesstraße erschwert. Die Fußgängerbrücke verbindet die Inseln mit der Altstadt. Die südliche Autobrücke verbindet zwar zusätzlich, durch die wenig offene Eingangssituation der Inseln im Süden ist diese Verbindung doch nur wenig als solche zu verstehen. Allgemein ist erkennbar, dass die potentiellen Nutzer der westlichen Weserseite von einer räumlichen Nutzung auf der Insel „ausgeschlossen“ werden und trotz der höheren Einwohnerzahl im Vergleich zu der Altstadt einen geringeren Bezug zu der Grünfläche auf den Weserinseln aufweisen.



Abb. 71: Fußgängerbrücke zwischen Inseln und Altstadt



Abb. 72: Aktuelle Eingangssituation Südspitze

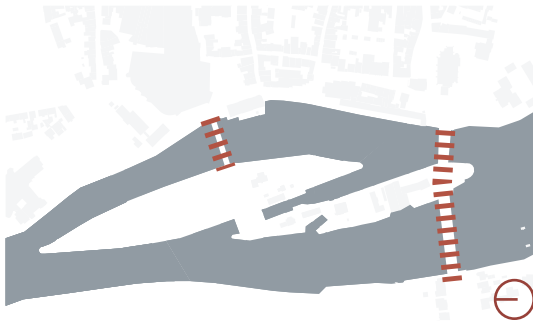


Abb. 73: Zugänge zu den Inseln

E.1.5 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Das Entwurfsgebiet hat angesichts seiner innerstädtischen Lage eine große Relevanz im Stadtbild. So konnten im Analyseprozess unter anderem wichtige Erkenntnisse hinsichtlich der Zugehörigkeit der Inseln zur Altstadt und der räumlichen Barrieren gemacht werden. Dabei wurde deutlich, dass eine Fokussierung des Entwurfes in Form einer Altstadterweiterung sinnvoll wäre. Die Analyse durch die Versuchsreihe in Form verschiedener Schwarzplankonzepte machte dies besonders deutlich. Die Inseln suchen die Zugehörigkeit zur Altstadt, ordnen sich in ihrer Struktur in den Altstadtring ein und können diesen mit einer neuen Bebauung schließen. Die momentane Bebauung sowie die bestehenden Sichtbeziehungen und Achsen stellen eine räumliche Barriere dar. Außerdem konnte vor Ort festgestellt werden, dass die Grünfläche als Freizeit- und Naherholungsort nur wenig genutzt werden und einen nur geringen Stellenwert im Stadtgefüge aufweisen.

Hinsichtlich der Nutzungen im Untersuchungsgebiet zeigt sich die deutliche Prägung der Weserinseln durch Gewerbe- und Sondernutzung. Diese Nutzungen, die wenig an einen innerstädtischen Standort gebunden sind, belegen die Inseln in der aktuellen Bestandssituation.

Im Zusammenhang mit der Attraktivität und Urbani-

tät des Quartiers muss zudem das Defizit hinsichtlich der Freiraumqualitäten angesprochen werden. Obwohl die vor Ort vorhandene Grünfläche einen großen Anteil der Inseln ausmacht, finden sich kaum qualitativ hochwertige und genutzte Räume. Zudem bestehen keine öffentlichen Zugänge ans Wasser. Lediglich vereinzelte „hidden-places“ an der Wasserkante suchen die Lage am Wasser. Auch das zeigt, dass die Bewohner den Kontakt zum Wasser suchen. Gerade dieser Punkt ist für den Entwurfsprozess aufzugreifen und in Teilbereichen zu entwickeln.

Dank der Innenstadtlage bildet die Fläche auf der Insel im Zusammenhang mit der großen Grünfläche einen topografisch sehr attraktiven Raum, der kaum genutzt wird. Hier gilt es somit, neue vielfältige Nutzungsangebote zu schaffen, um damit und durch neu entstehende qualitative öffentliche Räume, die Attraktivität und Urbanität des Quartiers zu stärken. Schnell wird klar, dass die Weserinseln auch als neue Mitte der Gesamtstadt funktionieren können und eine verbindende Funktion von westlicher Weserseite und Altstadt annehmen können.

E.2

KAPITEL
Konzeptentwicklung

E.2.1 Konzept

In diesem Abschnitt sollen der Entwurfsprozess sowie einzelne Teilbereiche erläutert werden. Dabei soll dargestellt werden, welche Rolle die Analyseergebnisse für den Entwurfsprozess spielten und wie diese gemeinsam mit dem Modell zu einem Konzept und letztendlich zu einem städtebaulichen Entwurf heranwachsen konnten.

E.2.2 Methodik

Aus der Analyse entwickelte sich ein Konzept, das den Grundstein für den nachfolgenden Entwurf legte. Ausgangspunkt war hierbei eine übergeordnete Konzeptidee, die aus den Informationen der Analyse hervorging. Neben der Entwurfsarbeit am Modell wurde mit Skizzen, visuellen Darstellungen und Nutzungsüberlegungen gearbeitet, um eine sinnvolle räumliche Gestaltung und Gebäudestellung zu erreichen.

Besondere Anregung bot die Referenz der Townhouses in Borneo-Sporenburg in den Niederlanden, die in einer ähnlichen räumlichen Situation den Um-

gang mit dem Wasser gesucht haben und somit spannende Aspekte und Ideen für den Entwurf für die Stadt Hameln liefern konnten.

E.2.3 Exkurs: Arbeiten am Modell

Für die Entwicklung des städtebaulichen Entwurfs, die räumliche Struktur und Anordnung von Baukörpern konnte das im Rahmen der Arbeit angefertigte Holzmodell zur Hilfe gezogen werden, um darin mögliche Konzepte und räumliche Ideen auszuprobieren. Dabei wurden verschiedenen Szenarien ausprobiert, um schließlich den eigentlichen Entwurf herauszuarbeiten. Durch die Suche nach einem geeigneten Konzept, entwickelten sich durch diese Szenarien unterschiedliche Varianten, die folglich ein wichtiger Bestandteil bei der Entscheidung für ein finales Konzept waren und als erste Ideen für eine mögliche bauliche Struktur fungieren konnten.

Das grundlegende Ausgangsszenario stellte dabei

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

die Weserinseln geschlossen dar. Dabei war die bauliche Dichte entscheidend, um keine erkennbare Öffnung zu ermöglichen. Die Inseln wurden mit Styrodur-Würfeln vollständig zu gestellt. Dies brachte den Start für das Konzept, da dabei Stück für Stück einzelne Bauteile (Styrodur-Klötzchen) von den Weserinseln entfernt wurden, um infolgedessen weitere Szenarien zu entwickeln. Diese Szenarien sollen folgend kurz dargestellt werden.



Abb. 74: Arbeitsmodell: Ausgangslage

Historisches Szenario

Hierbei wird unter anderem die neu zu bebauenden Flächen im Sinne der historischen Altstadt mit einer geschlossenen Blockbebauung bebaut. Diese wurde im Zuge der Entwicklung leicht geöffnet beziehungsweise modernisiert. Die städtebauliche Struktur, wie sie auch in der Altstadt zu finden ist, stellte sich als gute Möglichkeit dar, die Flächen auf der Inseln auch als städtebauliche Erweiterung der Altstadt zu verstehen. Dieser Baustein sollte einen wichtigen Teil im Entwurfskonzept einnehmen.



Abb. 75: Arbeitsmodell: Historisches Szenario

Szenario Uferkante

Durch die städtebauliche Struktur direkt an und auch über dem Wasser wird versucht, eine verbindende Funktion herzustellen. Dabei sollte auch die Barriere des Wassers aufgelöst werden. Bei diesem Szenario findet das öffentliche Leben in der Mitte, eingeschlossen von der städtebaulichen Bebauung statt, während die verschiedenen Nutzungen entlang der Uferkante vorzufinden sind.

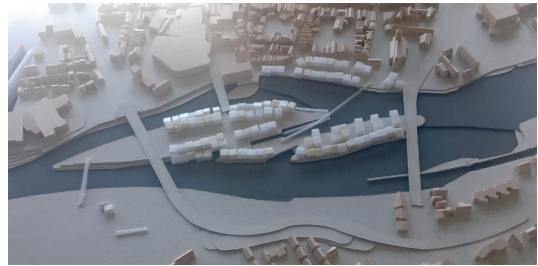


Abb. 77: Arbeitsmodell: Szenario Uferkante

Szenario Raum

Dieses Szenario stellt eine dichte Bebauung in mitten der Weserinseln dar. Dabei wurde mit unterschiedlichen Dichten und Aneinanderreihung der Baumasse variiert. Entsprechend entstand eine Wegeführung entlang des Wassers, die auch für den Entwurf als Lösung diente. Die öffentliche Wegeführung in Form von Promenaden wurde in die Erarbeitung des Entwurfes als Baustein übernommen.

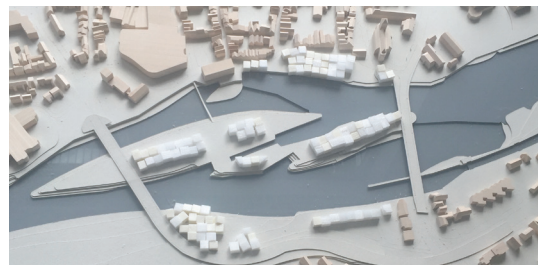


Abb. 76: Arbeitsmodell: Szenario Raum

Szenario Sichtachsen und Plätze

Hierbei wurde verstärkt auf die Sichtachsen der Altstadt gesetzt. Dadurch entwickelten sich potenzielle öffentliche Plätze. Hierbei wurde deutlich, dass diese Plätze nur mit einer baulichen Begrenzung funktionieren, da sich so auch erst mögliche Wegeführungen bilden können. Insbesondere die Sichtachsen und die sich daran orientierende Bebauung stärkte das Raumgefühl einer Altstadterweiterung. Die Sichtachsen der Altstadt und damit auch verbunden die Landmarks mit ihren Sichtbeziehungen machen einen wichtigen Teil im Entwurf aus, sie sollten daher eine wichtige Rolle im Konzept des Entwurfes ausmachen.



Abb. 78: Arbeitsmodell: Szenario Sichtachsen und Plätze

Szenario Proportionen

Es wurde durch unterschiedliche Szenarien versucht, die Vor- und Nachteile verschiedener Höhensituationen darzustellen. Dabei nimmt sich das erste Szenario der umliegenden Geschosshöhen an. Darauf aufbauend wurden Gebäude mit unterschiedlichen Höhen aneinander gereiht, um schließlich als letztes Szenario eine Mischung aus den vorangegangenen zu bilden. Schnell wurde deutlich, dass sich als Teil einer Altstadterweiterung auch die Gebäudehöhen des Entwurfes, den Höhen der Altstadt anpassen müssen.

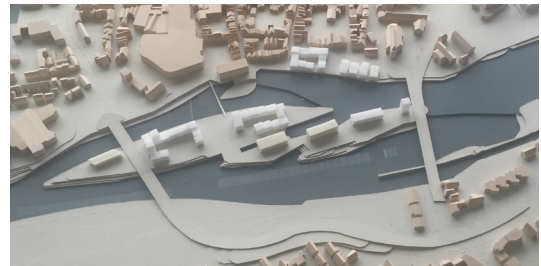


Abb. 79: Arbeitsmodell: Szenario Proportionen

Zusammenfassung

Dank dieser Versuche, konnten räumliche Prinzipien festgehalten werden und wichtige Merkmale sowie Erkenntnisse für die Grundkonzeption erstellt werden. Nachdem dies passiert war, konnten diese mithilfe einer Kartengrundlage für die Bereiche Bebauung, Grün- und Freiräume sowie Wegebeziehungen konzipiert werden. Wie beschrieben wurden aus den verschiedenen Szenarien die wichtigsten Erkenntnisse entnommen und für das eigentliche Konzept verwendet. Die Ideen konnten so aus den verschiedensten Situation zusammengesetzt werden und in ein Gesamtkonzept übertragen werden.

E.2.4 Weiterentwicklung des Konzeptes

Nachdem während des Entwurfsprozesses viele Varianten entwickelt, besprochen und teilweise verworfen wurden, kristallisierte sich schließlich ein Konzept heraus, dass zur weiteren Bearbeitung als Grundkonzept dienen konnte. So entwickelte sich ein Konzept, welches die bestehenden starken Sichtachsen und Sichtbeziehungen aufgreifen und stärken konnte sowie einen neuen Quartiersplatz als neuen städtischen Raum auf der Insel ermöglichen konnte. Das Konzept passt sich zugleich an die bauliche Strukturen und Proportionen der Altstadt an. Dabei wurde vor allem auf eine starke Nutzung der Uferkanten, in Form von Promenaden gesetzt. Neben diesen Öffentlichen Räumen an der

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Uferseite zur Stadt in Form von Promenaden sollte der Bebauung auch privater Raum gegeben werden. Hierbei ist insbesondere die angestrebte strikte Trennung von öffentlichen und privaten Räumen als Thema des Konzept in den Vordergrund zu stellen.

Infolge dieser grundlegenden Entscheidung und Themen für das Konzept konnten nun die Teilaspekte detaillierter behandelt werden. Das daraus entwickelte Konzept zeigt eine Möglichkeit auf, wie die Hamelner Innenstadt durch die Weserinseln erweitert werden kann und dabei die Altstadtgrenze näher an die westliche Weserseite mit dem Klütviertel geführt wird. Das neue urbane Quartier in zentraler Lage bildet einen wichtigen Baustein in der künftigen Entwicklung der Stadt – durch neue Verbindungselemente wird die Zugänglichkeit der Inseln erleichtert und sowohl in Richtung Altstadt als auch zur westlichen Weserseite angebunden. Dabei wird vor allem auf eine Altstadterweiterung gesetzt und durch Neubelebung der Uferkanten sowie Entstehung neuer öffentlicher Plätze, die Attraktivität der Inseln gestärkt. Dadurch sollen sich die Weserinseln als neue Mitte in die Stadtentwicklung einfügen. Zudem zeichnet sich das Quartier durch eine lebendige Mischung verschiedenster städtischer Nutzungen aus: Wohnen und Gewerbe, Einzelhandel und Büros sowie gastronomische Nutzungen. Folglich entsteht ein neues gemischtes urbanes Quartier mitten in Hameln.

Ein weiterer wichtiger Baustein, sind die Anforderungen, die entstehen, wenn Stadträume kompakter werden. Mit zunehmender Dichte und steigenden Nutzungsansprüchen, steigen auch die Ansprüche an die Planungsqualität. Aus diesem Grund müssen Grünflächen und Bewegungsfreiräume entstehen, damit die (zukünftigen) Bewohner und Nutzer davon profitieren können.

In der Auseinandersetzung mit dem Quartier wurden somit verschiedene Probleme, aber auch Potentiale des Quartiers deutlich. Um den Standort entsprechend weiter zu entwickeln und den vorhandenen und zukünftig erwarteten Herausforderungen anzupassen, stehen fünf Ziele im städtebaulichen Entwurf im Vordergrund:

- Verbindende Funktion
- Belebung des Quartiers
- Stärkung der Uferkante
- Stärkung der Wohnfunktion
- Erweiterung der historischen Altstadt

E.2.5 Modellfotos: Arbeitsprozess Konzeption und Programmierung



Abb. 80: Verschiedene Modellfotos - Prozess der Arbeit am Modell

E.3

KAPITEL
Konzept & Entwurf

ALTSTADT NÄHE SONNENUNTERGANG
 TREFFPUNKT FREIZEIT **AM WASSER**
KURZE WEGE FÜSSE IM WASSER
 GRÜN **ALTSTADTERWEITERUNG**
URBAN VIELFÄLTIG **FLANIEREN** TOURISMUS
 WOHNEN **WASSER ERLEBEN**
 GENIESSEN **KANU** **RUHE** ESSEN & TRINKEN KOMMUNIKATIV
 PRIVAT & ÖFFENTLICH **NEUER STADTRAUM**
ERHOLEN QUALITATIVER STADTRAUM
 ARBEITEN

E.3.1 Konzeptvorstellung

Die Ziele des städtebaulichen Entwurfs sind stark geprägt von einer Vision der neuen Mitte in Hameln. Dabei wird vor allem durch die baulich abstrahierte Typologie der Altstadt versucht, eine Innenstadt-erweiterung zu erreichen, die gleichzeitig für beide Stadtseiten ein neues Quartier bildet. Wichtig ist hierbei vor allem die Schaffung eines urbanen Raumes, der durch seine hohen Freiraumqualitäten einen Ort der Begegnungen schafft. Die Sichtachsen verknüpfen dabei die Gebäudestruktur und die benachbarten Quartiere. Durch die geplante Platzgestaltung und Orientierung zum öffentlichen Raum werden auch die umliegenden Stadträume davon profitieren und es werden unterschiedliche Möglichkeiten zur Kommunikation und Begegnung geschaffen. Dabei soll vor allem ein lebenswertes Stadtquartier entstehen, das trotz der Innenstadterverdichtung, ein grünes aufgelockertes Stadtbild erzeugt.

Sichtbeziehungen

Durch die Schaffung neuer Sichtachsen an strategisch wichtigen Punkten durch das Gebiet wird das neue Quartier eng mit seiner Umgebung verknüpft. Gleichzeitig werden die strukturellen Rahmenbedingungen für die Belebung des Quartiers und die Stärkung der Innenstadt geschaffen. Zudem wird durch die Planung von neuen Brücken als Verbindungen, eine attraktive Folge von Wegen und Plätzen ermöglicht, die auch die westliche Weserseite mit der Altstadt stärker verbindet. Die Brücken orientieren sich dabei an bestehenden Sichtbeziehungen und überführen diese in zusätzliche Verbindungen. So wird sowohl die Problematik der fehlenden Verbindung zwischen Weserseite und Innenstadt behoben, als auch die Insel - durch die Schaffung neuer Verbindungen - in einen Stadtrundweg eingebunden. Die Weserinseln dienen somit nicht nur der Verknüpfung zweier Seiten, sondern schaffen eine Verbindung, die in ein hochfrequentiertes, neues und belebtes Quartier hineinfließt.



Abb. 81: Sichtbeziehungen - Verbindungen - Räume

Plätze und Räume

Am Schnittpunkt der Achsen, im Mittelpunkt der Inseln, weitet sich der Raum zu einem neuen Quartiersplatz. Mit einem großen Angebot an Gastronomie und Einzelhandel sowie weiteren Nutzungen, wie Wohnen und Büros, bildet dieser zentrale Platz das Herz des neuen Quartiers. Der Platz mündet am Ende der Sichtbeziehungen.

Ergänzt wird dieser durch eine Vielzahl an kleineren Plätzen, Promenaden und Grünflächen von unterschiedlichem Charakter. Auch diese orientieren sich an den Sichtachsen und Sichtbeziehungen und verorten sich an deren Ende. So ergibt sich eine Reihe von attraktiven öffentlichen Plätzen mit unterschiedlicher Größe, die sich durch das neue Quartier ziehen und Bewohnern wie auch Besuchern eine neue Raumerfahrung bieten. Die neuen Räume bieten der Stadt neue qualitative Aufenthaltsorte, durch die das enorme Potential der Flächen genutzt wird. Es wird zwar ein großer Teil der im Bestand vorzufindenden Grünfläche bebaut und verdichtet, dieses soll jedoch durch die deutlich besser nutzbaren Räume, die durch den Entwurf entstehen, kompensiert werden. Viele kleine qualitative Aufenthaltsorte sollen die Inseln auch für die Erholung deutlich nutzbarer machen. Zusätzlich soll die Nordspitze der Insel als Grünfläche erhalten bleiben und in der Nutzbarkeit, Ästhetik und Naturnähe verbessert werden. Aber auch die Tatsache, dass die Promenaden näher

ans Wasser geführt werden und die Zugänglichkeit der Ufer verbessert wird, lässt sich auch das Wasser als "grüne" Fläche verstehen. Durch neue Nutzungsmöglichkeiten und die gute Zugänglichkeit wird die Wasserfläche zu einem Teil des städtischen Raum und vergrößert somit in gewisser Weise auch die Grün- und Erholungsflächen. Insgesamt steigt die Flächengröße von städtischen Räumen somit durch das Konzept und ersetzt die wenig genutzte Grünfläche auf den Inseln im Bestand.

Zudem werden auch zunehmend städtische Straßen und Wege für den Freiraum entdeckt und schließlich als Bewegungs- und Aufenthaltsraum genutzt. Darüber hinaus bringen diesen Flächen einen Ausgleich zur der sonst eher dicht bebauten Innenstadt und bringen folglich einen Erholungsfaktor mit sich. (Vgl. BGMR 2014: 5f) Aus dem vorherigen Durchgangsort soll ein Aufenthaltsort geschaffen werden.

Uferkanten

Die Uferkante soll durch den Entwurf wieder zugänglich gemacht werden und zur Identitätsbildung sowie zur Stärkung des Verhältnisses von westlicher Stadtseite (Klütviertel) und Altstadt beitragen. Es ist ein wichtiges Anliegen des Konzeptes, die Stadtstruktur an der Uferkante sichtbar zu machen und den Uferbereichen einen neuen Charakter zu geben, um diese auf unterschiedliche Weise nutz-

bar zu machen. Aber auch die Insel soll in diesem Gefüge einen wichtigen Baustein darstellen. Durch zwei unterschiedliche Vis-a-Vis zwischen den beiden Stadtuferseiten und den Inseln sollen sich diese ins Stadtbild einfügen. Auf der westlichen Inselseite steht die Insel mit einer klaren städtebaulichen Raumkante der landschaftlichen Raumkante gegenüber und verbindet so die beiden Seiten. Eine ähnliche Gegenüberstellung findet sich auch zwischen Altstadt und Insel. Hier wird jedoch damit gearbeitet, dem gegenüber ein ähnliches Bild zu geben und somit beide Seiten näher zu bringen. Mit Promenaden, die entlang der gesamten Ufersituation verlaufen und einer ähnlichen Silhouette, wie sie die Altstadt und die neuentworfenen Flächen der ehemaligen Elisabeth-Selbert-Schule aufweisen, wird der Altstadt ein "Spiegelbild" gegeben. Dieses hilft entscheidend dabei, die Inseln als Altstadterweiterung zu verstehen. Zudem hat es den zusätzlichen Effekt, die öffentlichen Räume am Wasser erweitern zu können und deutlich nutzbarer zu machen. Die Situation im Bestand mit der deutlich untergenutzten und wenig einladenden Uferpromenade kann dadurch egalisiert werden.

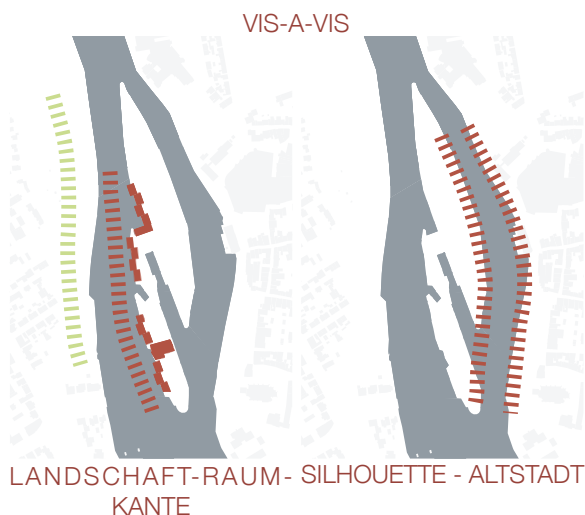


Abb. 82: Vis-a-Vis

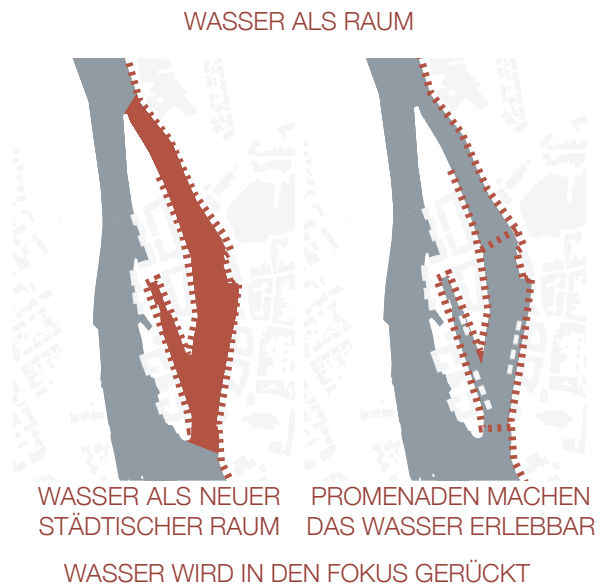


Abb. 83: Ufer der Wasserfläche zwischen Altstadt und den Inseln

Urbanes Wohnen

Eine Stärkung der Wohnfunktion in der Planung stellt eine weitere wichtige Herausforderung und einen wichtigen Bestandteil des Konzeptes dar. Dabei geht es nicht nur um die Bebauung selbst, sondern auch um die Gestaltung öffentlicher Räume und Grünflächen, Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier, Gestaltung des ruhenden Verkehrs und neue Parkstrukturen sowie die Gründung einer funktionierenden Nahversorgung mit Einzelhandel und Gastronomie. Demnach spielen viele verschiedene Aspekte eine wichtige Rolle, um die Wohnnutzung im Quartier und somit das Interesse neuer Anwohner für die Weserinseln zu stärken. Im Zentrum des Konzeptes steht die Entwicklung eines qualitativen Wohnortes. Eine wichtige Rolle dabei spielt die Zuordnung konkreter privater Räume. Alle Wohnblöcke bekommen einen privaten Innenhof, der als gemeinschaftlich genutzter privater Rückzugsort fungiert. Die Bebauung der westlichen Raumkante hat demhingegen keine

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

privaten Gärten oder Höfe. Dafür bietet sich der Wohnbebauung auf der Rückseite das relative breite Wasser und das landschaftliche Gegenüber als Vis-a-Vis. Durch den lockeren und freien Raum der Weser kann auch dieser als privater Rückzugsraum verstanden werden, sodass auch diese Bebauung einen klaren privaten Raum zugesprochen bekommt und die öffentliche Vorderseite zum Quartiersplatz beziehungsweise den öffentlichen Räumen verträgt.



Abb. 84: Gebäude

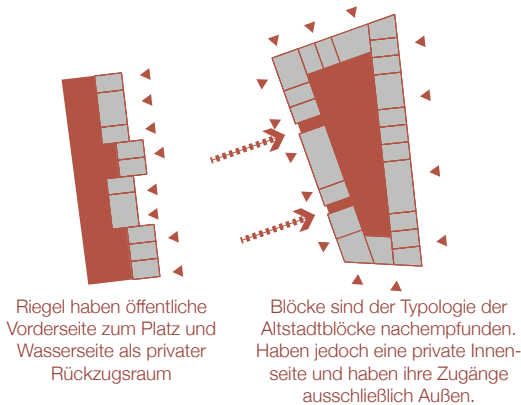


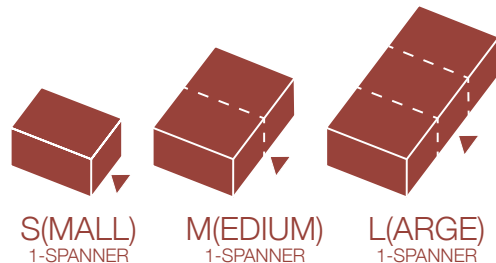
Abb. 85: Private Räume in den Typologien

Städtebauliche Struktur

Vorbild für die bauliche Struktur ist die angrenzende Altstadt Hameln. Durch abstrahierte Übernahme der kleinteiligen historischen Blockrandbebauung und der Gebäudehöhen werden Maßstab und Proportionen der Altstadt fortgeführt. Angesichts dessen führen kleine Abstufungen der Gebäudehöhen, bei gleichbleibender Geschosshöhe, zu einem hohen

Detailierungsgrad, der sowohl in der Höhe als auch in den Fassaden sichtbar wird. Zentrale Referenz dieser Idee stellt die "Townhouse" Bebauung in Borneo-Sporenberg von West 8 dar, sodass der Entwurf verstärkt auf diese baulichen Strukturen setzt. Durch diese Bebauung können sowohl die Vorteile des Lebens in der Stadt als auch der Wunsch von häuslicher Idylle und kleinen privaten Gärten erfüllt werden. Zudem verändern sich aufgrund des demographischen Wandels die Ansprüche der Bevölkerung. Es gibt vermehrt Singles und kinderlose Paare, diese wollen meist in der Innenstadt bleiben. So lässt sich zurzeit eine Renaissance der Innenstädte erleben. (Vgl. SZ 2010)

Anders als im Entwurf von West 8 soll nicht nur mit einer Gebäudebreite gearbeitet werden, sondern stattdessen mit einer Abstufung dreier Breiten gearbeitet werden. (siehe Grafik S,M,L) So wurden drei Breiten entwickelt, die jeweils als 1-Spanner konzipiert werden.



ALSTADTGEBÄUDE ALS NEUE TOWNHOUSE-TYPOLOGIE MIT VARIABLER HÖHE UND DREI VERSCHIEDENEN BREITEN

Abb. 86: S, M, L-Gebäudetypen

Als Fortführung der Altstadttypologie zieht sich die zuvor beschriebene Blockstruktur über die Flächen der ehemaligen Elisabeth-Selbert-Schule auf die Inseln und lockert sich dabei auf. Entlang der Uferkante zur Stadtwestseite öffnet sich die Blockstruktur soweit, dass sie in eine Art Riegel-Bebauung

entlang der Uferkante übergeht und so eine Raumkante bildet.



Abb. 87: Raumkante schließt Altstadt

Es soll eine Weiterführung der städtebaulichen Struktur der Altstadt und gleichzeitig eine hohe räumliche Qualität erreicht werden. Mit dieser Entwicklung kann der Stadtgrundriss gezielt ergänzt und die bisherige Lücke zwischen Altstadt und Klütseite (Westseite) geschlossen werden.

Als weiteren Ankerpunkt im Entwurf wird am Quartiersplatz sowie am anderen Ende der Sichtachse - an der Münsterkirche - mit zwei höheren Gebäuden gearbeitet, die diese Sichtbeziehung weiter stärken sollen und die Bebauung auflockern sollen.

Eine weitere Besonderheit sind die neu entstandenen schwimmenden Häuser im Planungsgebiet. Durch diese wird eine weitere Aufwertung des innerstädtischen Raums geschaffen, ohne dabei die wenigen Freiräume auf dem Land zu beeinträchtigen. Hier werden sowohl Büroflächen als auch Gastronomie vorzufinden sein. Folglich werden neue Impulse geschaffen und durch die in vielen kleineren Städten noch als unkonventionell angesehene Bauweise, ist es eine große Chance für die ganze Stadt, sich neu zu präsentieren.

Die Gastronomie-Lieger sind im Kanaleinzug veror-

det und schieben die öffentliche Nutzung über die Uferkante auf das Wasser. Die Dachterrassen liegen dabei auf Niveau der Insel und knüpfen dadurch direkt an die öffentlichen Räume an. Im UG - auf Wasserniveau - findet sich die Restaurantlokale. Eine andere Art an schwimmenden Häusern dient für Büronutzungen. Sie verorten sich vor den Uferpromenaden ziehen auch hier die Nutzung auf die Wasserflächen. Die Wasserfläche soll dadurch weiter nutzbar gemacht werden und in den städtischen Raum integriert werden.

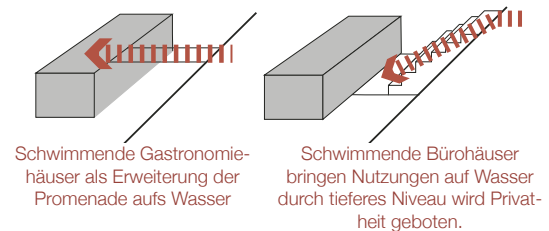


Abb. 88: Schwimmende Häuser

Umgang mit Hochwasser

Hochwasserereignisse stellen auch an den Binnenwasserstraßen in Niedersachsen eine potenzielle Gefährdung dar. Das Gebiet des städtebaulichen Entwurfs befindet sich an der Oberweser und liegt entsprechend im Hochwassergebiet. Laut des Maßnahmenplans zum Schutz vor Hochwasser, befinden sich die Fläche in der aktuellen Situation und der bestehenden Topografie sowie Geländehöhen jedoch größtenteils im nicht gefährdeten Überschwemmungsgebiet, sodass es keinen besonderen Schutz durch weitere Erhöhungen bedarf. Vor allem ist jedoch der Bereich im nördlichen Gebiet vom Hochwasser gefährdet.

Da dort aber lediglich eine Grünfläche vorzufinden ist, sind keine Schutzmaßnahmen notwendig. Bei der Errichtung dieser Grünfläche wird darauf geachtet, dem Wasser möglichst keine Barrieren zu bieten und die Flächen möglichst hochwasserresistent

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

zu gestalten. Diese Möglichkeit wird auch bei den sonstigen Flächen berücksichtigt. Insbesondere bei den Maisonette-Wohnungen ist die Hochwassersituation zu berücksichtigen. Die Wohnungen besitzen alle Flächen auf Erdgeschossniveau und werden über dieses Geschoss erschlossen. Durch wasserdichte Verglasung muss zusätzlich gewährleistet werden, dass im Fall eines Hochwassers, das Eintreten von Wasser ausgeschlossen werden kann.

Verkehr

Verkehrlich ist das Quartier gut angeschlossen. Durch die Erweiterung der bisher nur von Fußgängern sowie Fahrradfahrern genutzten Brücke im Nordosten, können Pkws nun auch von der Altstadtseite aus die Insel befahren. Diese neue Straße ist angesichts der direkt angrenzenden Wohnbebauung notwendig. Hierbei ist wichtig zu benennen, dass diese Straße lediglich eine Erschließungsstraße darstellt und somit überwiegend für die Anwohner der Weserinseln und der aufgrund dessen benötigten Tiefgarage errichtet wurde. Auch die sich südlich befindende Straße wird im städtebaulichen Entwurf lediglich als Erschließungsstraße gekennzeichnet. Für den ruhenden Verkehr ist auf beiden Inseln eine Tiefgarage für die Anwohner und Mitarbeiter vorgesehen. Oberirdisch werden nur wenige Stellplätze zur Verfügung gestellt. Durch diese Konstellation kann ein umweltfreundlicher und insbesondere verkehrsberuhigter Entwurf gesichert werden.

Eine vollständige Erschließung der Bereiche für den Fuß- und Radweg ist gegeben. Insbesondere die Promenade und Treppenstufen laden Fußgänger zum Verweilen ein. Auch aufgrund dessen wird versucht, möglichst viele autofreie Straßen und Wege zu errichten, um damit ein Flanieren entlang der Häuserfassaden zu ermöglichen. Das Quartier

selbst ist mit dem Standort direkt an dem zentralen innerstädtischen Busbahnhof gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, sodass ergänzend das Ziel eines möglichst autofreien Quartiers formuliert werden kann. Zudem ist das Quartier nur wenige Meter von der Innenstadt entfernt und bietet somit auch eine gute fußläufige Erreichbarkeit.

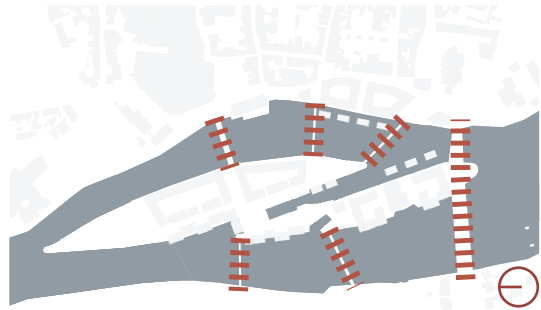


Abb. 89: Neue Verbindungen und Erschließung

E.3.2 Zusammenfassung des Entwurfsprozesses

Die Weserinseln westlich der Hamelner Altstadt dienen seit langem als Ausweichquartier insbesondere für Sondernutzungen, die in der Innenstadt keinen Platz finden. Es weckt den Anschein, dass die städtebaulichen Entwicklungen einen Sprung um die Inseln herumgemacht haben. Vor den Toren der Altstadt entstand eine überwiegend gewerbliche Nutzung, die ihre umliegenden Strukturen und somit Potentiale nicht ausübt. Daher liegt der Schwerpunkt des Konzeptes darauf, die Zentralität der Altstadt zu stärken und dabei die altstadttypischen Bebauungsstrukturen zu ergänzen. Es soll eine Altstadterweiterung stattfinden, die durch vielfältige Nutzungen auf den Inseln gestärkt wird. Zudem soll die Grünfläche der nördlichen Inseln erhalten bleiben und lediglich eine positive Aufwertung bekommen. So soll ein neuer Ort der Identifikation mit verbindender Funktion und zugleich ein weiterer attraktiver Zugang zur Altstadt, erreicht werden.

E.3.3 Zwischenfazit

Insgesamt lässt sich für die städtebauliche Entwicklung sagen, dass sich dank des vorliegenden Konzeptes ein neues, eigenständiges und doch integriertes Quartier für die Stadt Hameln bildet. Aufgrund der vor Ort vorzufindenden Vielfalt werden neue Impulse gesetzt, die für die Stadt Hameln eine steigende Attraktivität mit sich bringen. Zudem wird im Schwarzplan deutlich, wie sich das neue Quartier in die bestehende Stadtstruktur einfügt und wie die Innenstadt angesichts der neuen Bebauung vervollständigt wird. Auch wird eine neue Mitte sichtbar.

Nachfolgend werden noch einmal die sonstigen Plandarstellungen, Modellfotos und die Referenzen für die Gestaltung dargestellt. - Die Entwurfspläne sind im Anhang dargestellt - Abschließend in dieser Arbeit kommt es dann zu einem Fazit und einer Reflexion des Arbeitsprozesses. Wie kann Hameln von dem Entwurf profitieren und was kann Hameln vom Entwurf lernen?

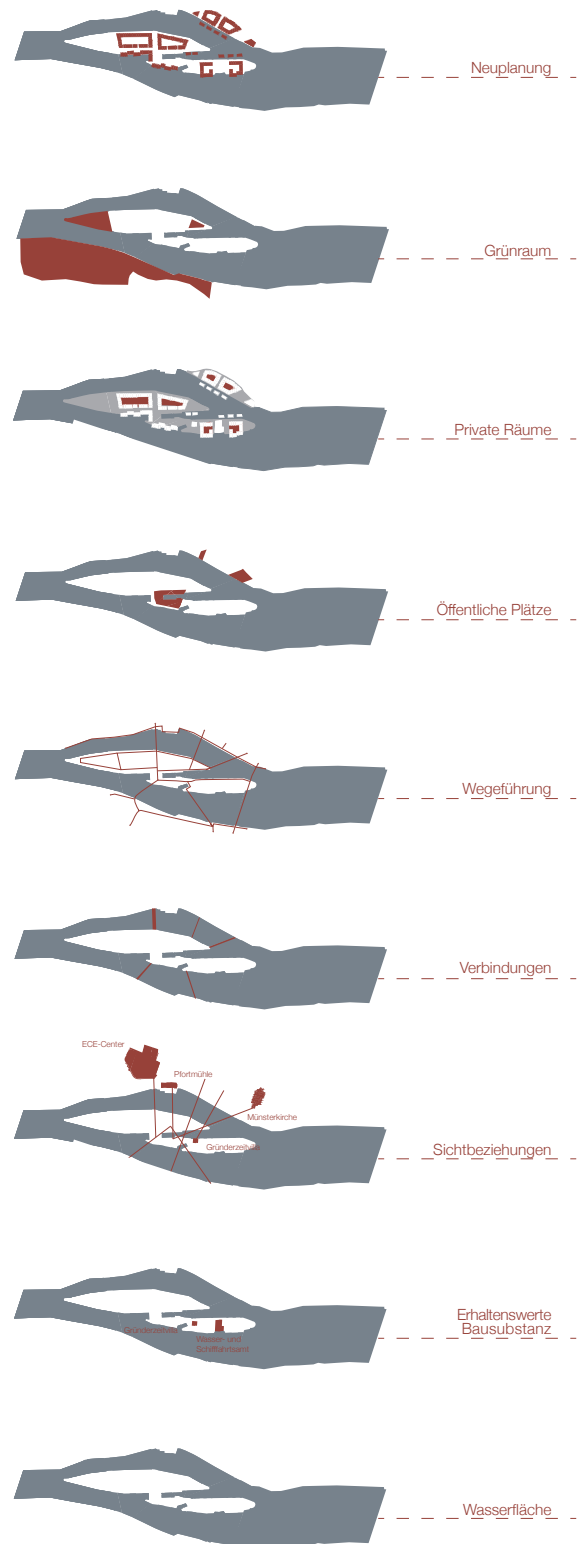
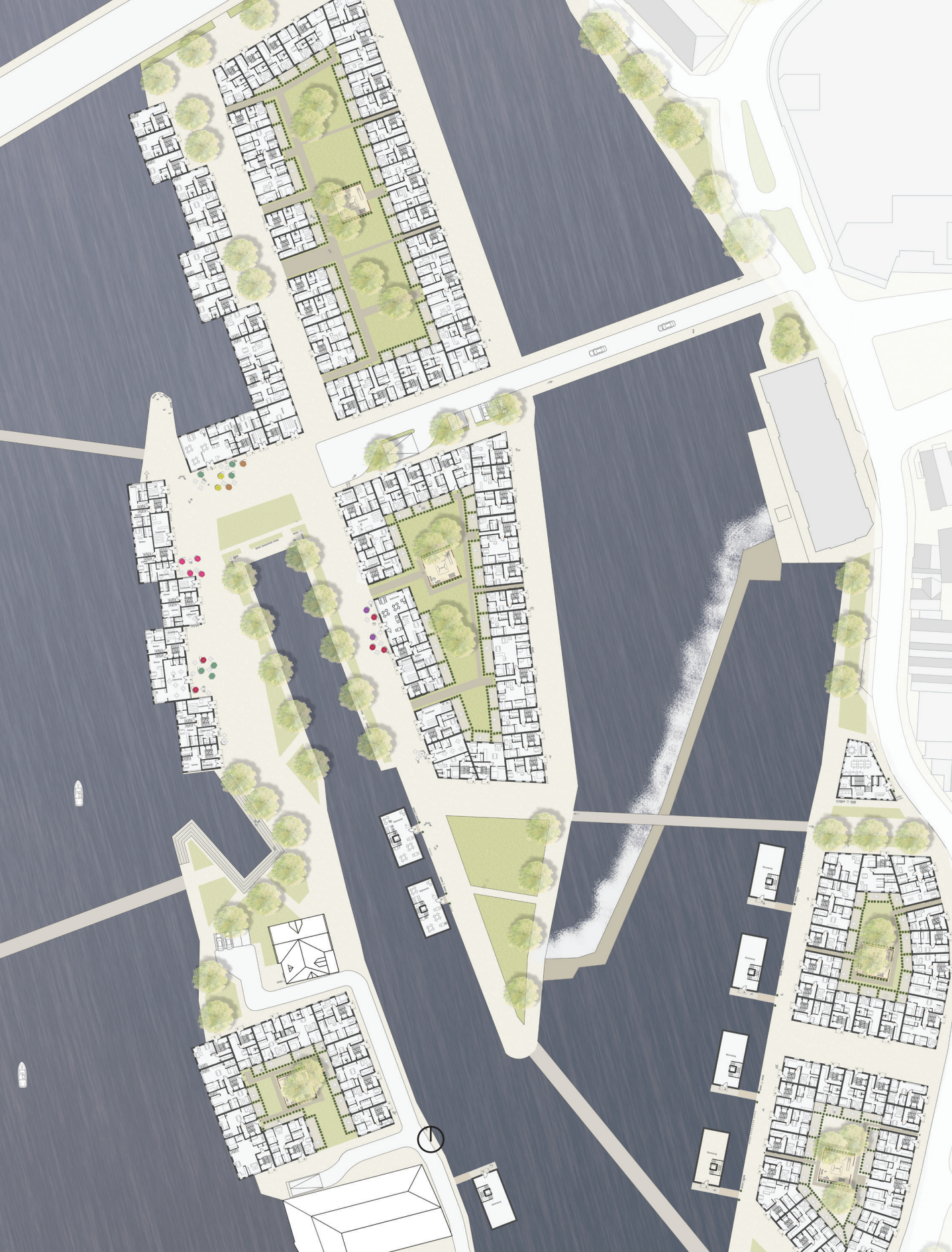
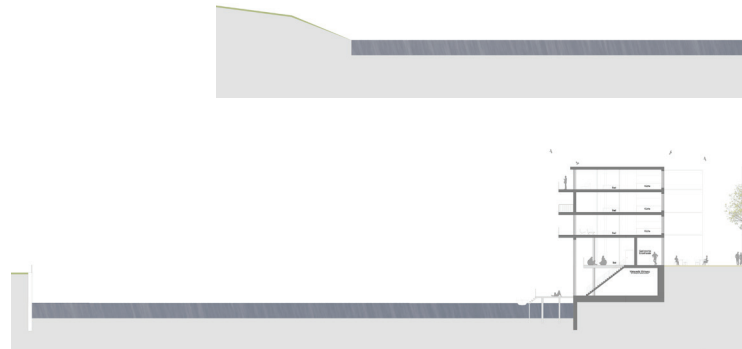
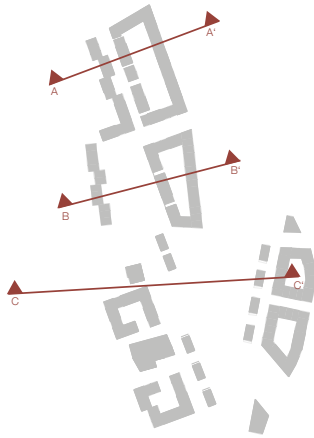


Abb. 90: Layerpläne

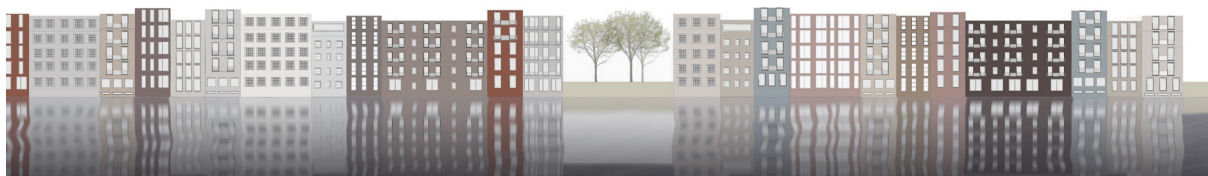




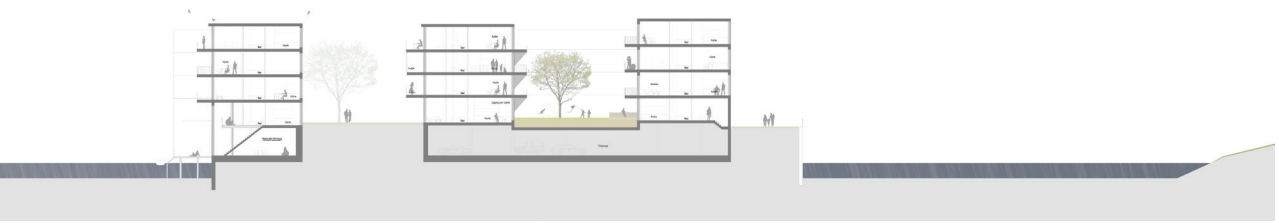
E.3.4 Sonstige Plandarstellungen



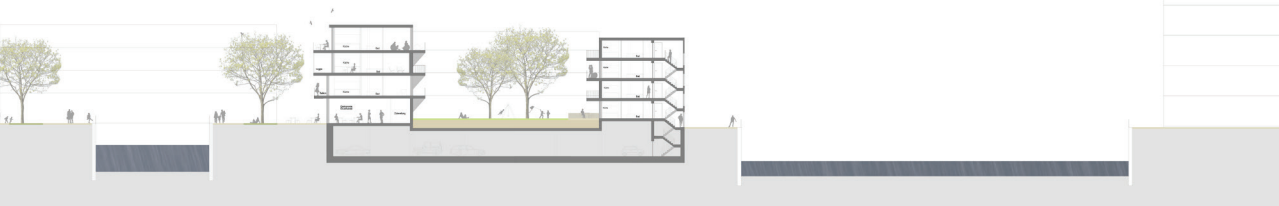
Silhouette Ostufer Insel | A-A' | Ansicht von der Altstadt | ohne Maßstab



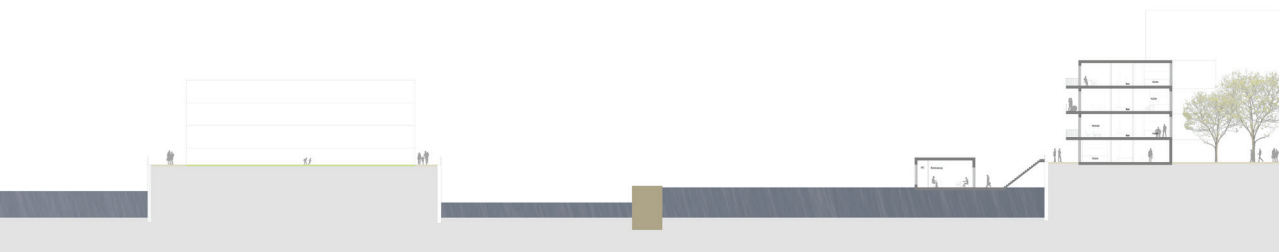
Silhouette Westufer Insel | B-B' | Ansicht von der westlichen Stadtseite | ohne Maßstab



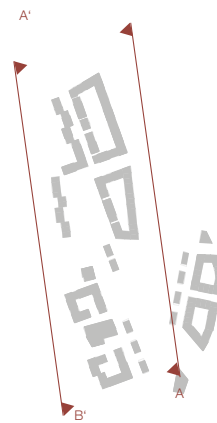
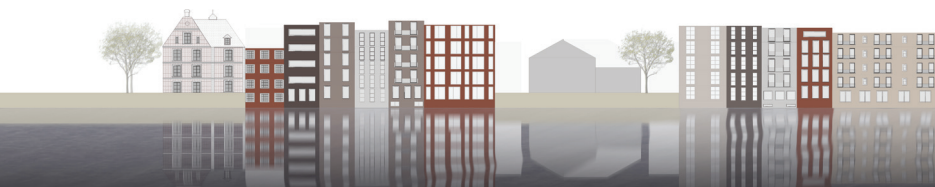
Schnitt A-A' - ohne Maßstab



Schnitt B-B' - ohne Maßstab



Schnitt C-C' - ohne Maßstab



Blicklinien

E.3.5 Referenzen

Townhouses mit individuellen Fassaden



Borneo-Sporenburg | Amsterdam | West 8 (Masterplan-Entwurf) | Foto: Florentine-Amelie Rost

Qualitative-private Innenhöfe



Hormiguero (Ant Hill) Playground | Spanien

Bianca Habib Wohnanlage Marthashof | Berlin |
Grüntuch Ernst Architekten

Innenhofblock 14 Desoloretto Areal | Frei Raum Con-
cept Sinz-Beerstecher + Böppele

Vielfältige Plätze am Wasser



Sandgrund Park | Schweden | Thorbjörn Andersson

Uferpromenade Nord Moorbietelerufer | Berlin | Land-
schaftsarchitekten Kienast Vogt & Partner

Wipkingerpark | Zürich | ASP-Architekten

Schwimmende Häuser für Büro und Gastronomie



IJburg | Amsterdam | Foto: Florentine-Amelie Rost



Restaurantschiff Patio an der Spree | Berlin



IJburg | Amsterdam | Foto: Florentine-Amelie Rost

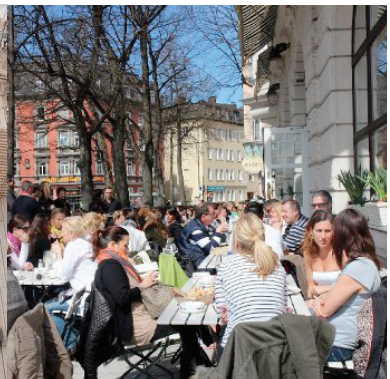
Urbane Platz als Mitte für ein urbanes Quartier



Altstadtquartier Büchel - Nikolausviertel | Aachen | Chapman Taylor



Wohnanlage Urbanstraße 11 (Außenanlagen) | München | el:ch Landschaftsarchitekten

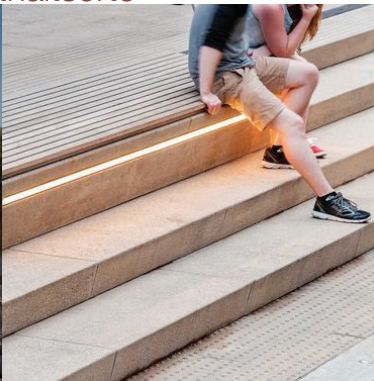


Café Schwabing | München

Viele verschiedene Aufenthaltsorte



Mangfallpark | Rosenheim | A24 Landschaftsarchitekten



Chicago Riverwalk | Chicago | Chicago Department of Transportation & Ross Barney Architects

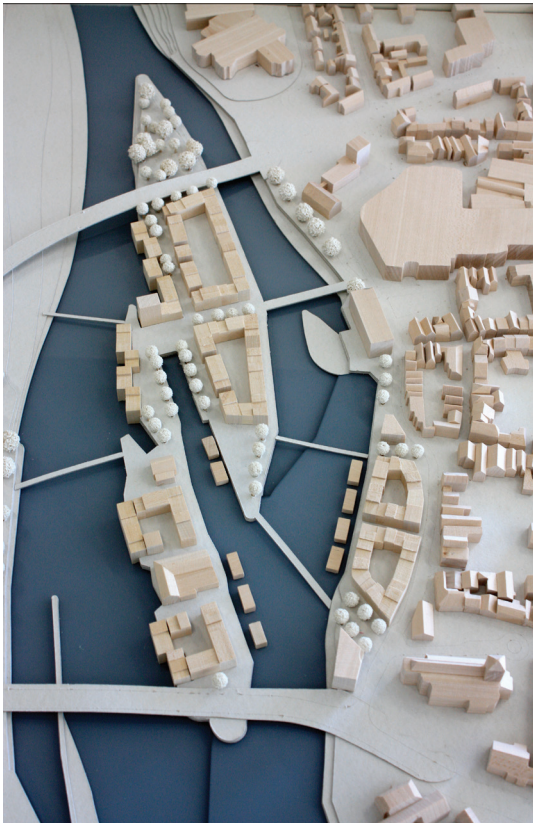


The Circle | Illinois | Hoerr Schaudt landscape architects | Foto: online

E.3.6 Modellfotos



Gesamtgebiet - Vogelperspektive



Gesamtgebiet - von Süden



Gesamtgebiet - von Norden

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN



Raumkante - Westufer



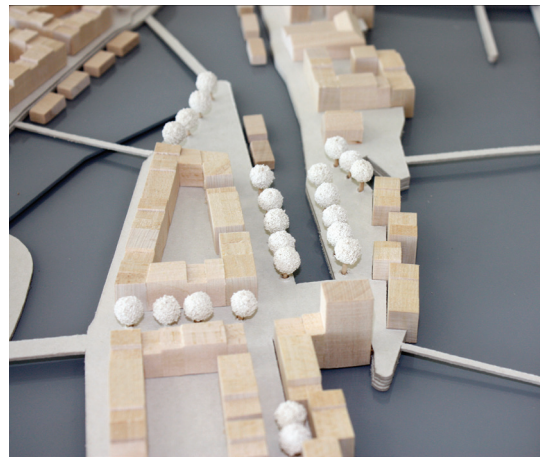
Raumkante - Westufer - Wohnblöcke bieten dem Bestand einen Rahmen



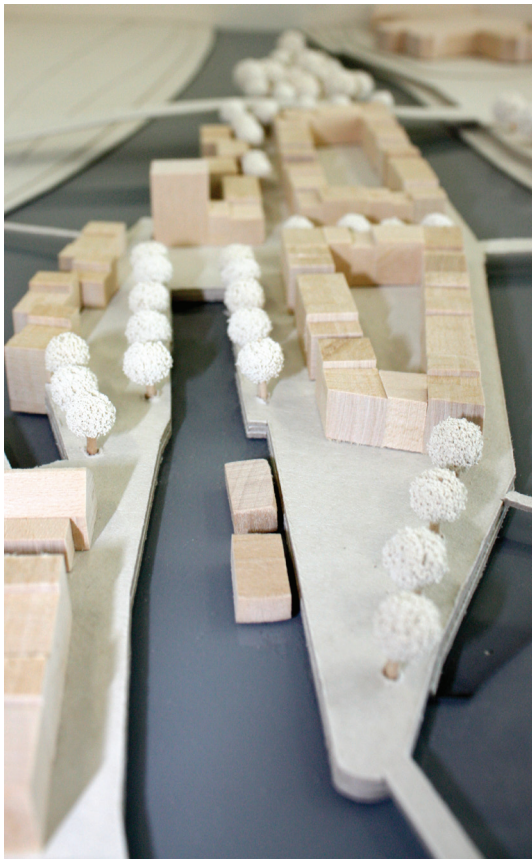
Blick von Süden



Vogelperspektive Quartiersplatz - Neue Mitte



Neue Mitte - von Norden



Kanal Einzug - Neue Mitte - mit schwimmenden Häusern



Blick von Süden



Wohnblöcke mit schwimmenden Häuser am Altstadtufer

FAZIT & REFLEXION

Reflexion

Der Arbeitsumfang beziehungsweise die abzugebenden Leistungen waren sowohl der städtebauliche Entwurf, als auch ergänzende Leistungen, wie beispielsweise der Modellbau und die Projektdokumentation, die den Teil des methodischen Vorgehens nach Absprache mit den Betreuern decken.

Die Herausforderung während des Entwurfsprozesses lag darin, aus einer großen Bandbreite von Entwurfsvarianten und den daraus folgenden Diskussionen sowie Abwägungen ein passendes Konzept zu entwickeln. Insbesondere durch die Ortsbegehung wurden manche Anforderung auch in Bezug auf die Nutzung und Atmosphäre deutlich. Schnell stellte sich heraus, dass die Weserinseln eine untergenutzte gewerbliche Fläche darstellen. Zudem konnten unterschiedliche und individuelle Problemdefinitionen aufgestellt werden. Dabei entstand eine Komplexität, die unterschiedliche Aspekte der Stadt-, Verkehrs- und auch Freiraumplanung benötigte.

Nach der Exkursion ergaben sich aufgrund der räumlichen Eindrücke ganz neue Ideen und Überlegungen, die weiterverfolgt wurden. Die Exkursion war zwingend notwendig, um einen räumlichen Überblick zu erhalten und eigene Eindrücke zu sammeln, woraus schließlich die ersten Ideen und Thesen formuliert wurden.

Insbesondere die Arbeit am Modell muss als zentrales Instrument des Entwurfsprozesses genannt werden. Während des gesamten Prozesses konnten so die konzeptionellen Gedanken festgehalten und eine räumliche Darstellung ermöglicht werden. Dadurch entstanden räumliche Zusammenhänge,

die zudem Lösungen für das eigene Konzept ableiteten. Für die weitere Entwicklung waren zudem Referenzen hilfreich, da diese eine Orientierung gaben und sich somit das eigene Konzept besser strukturieren ließ.

Durch die sehr breit gefächerte Analyse wurden viele Themenbereiche verfolgt. Die ersten Ergebnisse der Standortanalyse ermöglichten somit eine bessere Einschätzung der räumlichen Situation. So konnte zum Beispiel schon in der frühen Phase der Projektarbeit das Thema Freiraum und Wohnnutzung als ein Hauptziel des Entwurfes festgelegt werden.

Die thematische Wegweisung dieses städtebaulichen Entwurfes ergab sich durch den Herkunftsort eines Verfassers und das starke persönliche Interesse hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung Hamelns. Aufgrund dessen wurden vorherige Versuche der Neubelegung auf den Weserinseln genauestens verfolgt und die Problematiken sowie Herausforderungen erkannt. Um die Menge an gegebenen Anforderungen und möglichen Themenfeldern zu überblicken und eine spätere Problemdefinition und Forschungsfrage herzuleiten, mussten zunächst Informationen über die Stadt durch eigenständige Recherchearbeit gesammelt werden. Dabei ging es vor allem darum, mögliche Anforderungen, bisherige Versuche sowie die allgemeine städtebauliche Situation zu sichten.

Somit ergab sich das übergeordnete Thema aus der Analyseergebnis: „Alte Mitte neu Erfunden – städtebaulicher Entwurf für die Weserinseln in Hameln“.

Fazit

Abschließend wird der Frage nach den Chancen einer solchen Waterfront Entwicklung für die Mittelstadt Hameln im Zusammenhang mit bestehenden Revitalisierungsprojekten in ähnlichen Größenvorstellungen nachgegangen. Wird die aktuelle Situation der Revitalisierungsprojekte von Hafen- und Uferzonen in Deutschland im Vergleich zur aktuellen Situation in Hameln betrachtet, lassen sich Chancen und Potentiale für Hameln erkennen. Die Flächen in Hameln eignen sich für vielfältige Nutzungen, wie Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe. Bei der Betrachtung der Beweggründe anderer Städte zu einer Entwicklung von Wasserlagen lassen sich sowohl Übereinstimmungen, als auch Unterschiede, die sich aus den verschiedenen Flächenbedingungen und Wirtschaftslagen ergeben, erkennen.

Die Revitalisierung von altindustriellen Hafenkplexen hängt stark von den Besonderheiten der jeweiligen Hafen- und Stadtgeschichte und den vorherigen Nutzungen ab, da Städte schon immer von Seen, Flüssen sowie Häfen geprägt wurden und diese einen großen Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung hatten. Durch das Wachstum der häufig innerstadtnahen Wasserflächen profitieren viele unterschiedliche Gruppen von einem modernen, zukunftsweisenden Stadtteil. Bei den vorgestellten Fallbeispielen wurde bei den Revitalisierungen versucht, eine allgemein sehr verträgliche Nutzung zu wählen und somit eine Menge von Gruppen anzusprechen (Wohnen, Erholen, Urbanität und Arbeiten). Zudem ist die innenstadtnahe Lage gut, um eine Einheit der Stadtgebiete einzugehen. Auch wird durch eine Mischnutzung gewährleistet, dass diese in enger Nachbarschaft nutzungsverträglich organisiert werden.

Die unmittelbare Nähe von Stadtzentrum und Was-

ser kann für die Stadt Hameln wegweisende Rahmenbedingungen setzen und die Attraktivität vor Ort stärken. Durch die gegebenen Bedingungen kann Hameln sein Zentrum ausweiten und einen neuen qualitativ-wertvollen Raum neben der dichtbesiedelten Altstadt ermöglichen. Durch die Entwicklung der Uferzone werden die zuvor vergessenen Wasserflächen neu entdeckt und bieten durch ihre Vielfalt die Möglichkeit, interessante und einmalige Projekte zu realisieren. Insbesondere die mit dem Entwurf verbundene Wahrnehmung der Wasserflächen stellt einen Gewinn für die Stadt dar. Das Wasser wird Teil der Altstadt und bekommt die Rolle städtischer Räume aufgetragen. Das Wasser wird das neue städtische „Grün“, das der Stadt bisher fehlte. Durch ein aktives Stadtmarketing könnten das Image der Stadt sowie der überregionale Bekanntheitsgrad gesteigert werden. Dabei kann der Rattenfängerstadt Hameln, auch neben der Rattenfängersaga, ein neues Gesicht gegeben werden.

Zudem konnte in den zuvor vorgestellten Fallbeispielen ein Dominoeffekt festgestellt werden. Die Revitalisierung der Wasserfläche kann daher als Impuls für viele weitere aufwertende städtebauliche Projekte angesehen werden. So werden nicht nur die Bedingungen des Standortes gestärkt, sondern auch die finanziellen Handlungsräume für potentielle Investoren.

Durch diese Planung kann der vorherrschende Tourismus gestärkt und das enorme Potenzial der Weserinseln genutzt werden. Zukünftig soll die bisherige Zielgruppe erweitert und die überregionale Attraktivität und Einzigartigkeit der Stadt Hameln gestärkt werden. Des Weiteren kann eine solche Entwicklung neben der schon jetzt belebten Innenstadt, das andere Weserufer näher an die Altstadt heranführen. Ein erweitertes attraktives Angebot

aus Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistern sorgt für verstärkte Frequenz in der Innenstadt, wodurch auch die wirtschaftliche Situation profitieren kann. Insbesondere wird der Stadt jedoch neuer qualitativer Wohnraum gegeben. Wie das Interview mit Herr Aden zeigte, wird dieser, trotz sinkender Einwohnerzahlen in der Gesamtstadt, in Zentrumnähe weiter nachgefragt.

Aufgrund der tragfähigen städtebaulichen Grundstruktur und der geplanten Urbanität sowie Mischnutzung lässt sich hinsichtlich der schon zuvor entstehenden Revitalisierungsprojekte in anderen Städten, eine erfolgreiche Zukunft für die Stadt Hameln vermuten. Damit Hameln jedoch noch stärker als attraktiver Standort wahrgenommen wird, ist die Transformation der Weserinsel und die umliegenden städtebaulichen Veränderungen entscheidend. Hier soll Wohnen, Arbeiten und Freizeit neben Umwelt und Natur vereint werden, um so die Lebensqualität zu steigern. Diese Qualität soll sich in unterschiedlichen Facetten erkennbar machen und einen ansprechenden Lebensraum für alle Altersklassen und Haushalte bieten.

Der Entwurf soll ein Impuls für die zukünftige städtebauliche Entwicklung sein. Zum einen ermöglicht das neue Konzept eine Durchmischung, die viele Nutzergruppen anspricht. Somit wird das Gebiet nicht nur neu belebt, sondern es kommt zu einer Vernetzung untereinander. Zum anderen wird die Fläche wieder in die Stadt integriert und bringt durch die Vielfältigkeit neue Impulse für die Innenstadt. Durch die leicht variierenden Höhenunterschiede ergeben sich neue Qualitäten für das Quartier. Es entsteht die Möglichkeit, die Wasserlage, die zuvor nicht erreichbar war, zu nutzen und seine Freizeit am Wasser zu verbringen. Dies kommt vor allem den Anwohnern des Quartiers entgegen. Natürlich ist es aber auch eine attraktive Fläche für Touristen, da

neue Freiflächen, ein gastronomisches Angebot und Einzelhandel vorzufinden sind.

Insbesondere die Wasserräume entlang der Weser weisen Qualitäten für mögliche Bewohner auf und wirken stark imagebildend. Von großer Wichtigkeit für die Ansiedlung, gerade für die geplanten Unternehmen, ist die unmittelbare Nähe zum Stadtzentrum. Für den Entwurf sind eine möglichst hohe Wohnungsdichte und eine ausgeprägte Urbanität mit entsprechender abstrahierter Bautypologie der Altstadt vorgesehen. Dadurch soll das Stadtzentrum aus städtebaulicher Sicht mit dem neuen Quartier zusammenwachsen. Die Vielfältigkeit und Mischnutzung im neuen Quartier ist eine wichtige Voraussetzung und wesentliche Rahmenbedingung des gesamten Konzeptes.

Der untersuchte Standort weist aus städtebaulicher Sicht gute bis sehr gute Voraussetzungen auf. Sofern gewisse städtebauliche, freiraumplanerische und gestalterische Vorgaben bei der Entwicklung beachtet werden, kann sich das Vorhaben verträglich in den Stadt- und Landschaftsraum einfügen. Aufgrund des Flächenpotentials, der Nähe zur Hamelner Innenstadt und der attraktiven Wasserlage, bietet die Stadt gute Voraussetzungen für die Entstehung eines Nutzungsdurchmischten Quartiers. Es ist nun ein Handeln der Stadt von Nöten, da nicht nur dieser Entwurf zeigt, dass die Inseln einer Transformation unterzogen werden müssen. Wenn die Stadt dabei schlau vorgeht, könnte Sie das Gebiet als neuen Wachstumspol für Hameln entwickeln und dadurch wichtige Impulse für die Stadt geben.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Hafenentwicklungsphasen nach Hoyle (Schubert)

<http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2013/08/dissertation.pdf> (S. 23)

Abb. 02: Entwurfsprozess

Eigene Darstellung

Abb. 03: Auswahl an Waterfront-Projekten weltweit

Eigene Darstellung

Abb. 04: Marina Rünthe in Bergkamen

<https://www.bergkamen.de/westfaelisches-sportbootzentrum-marina-ruenthe-tourismus.html>

Abb. 05: Konzeptioneller Entwurf der Celler Allerinsel

<https://www.celle.de/Celle/Stadtumbau-West-Allerinsel-.php?object=tx|2092.1&ModID=7&FID=2092.843.1&NavID=2092.5.1>

Abb. 06: Entwurf für den Finowkanal in Eberswalde

<http://www.competitionline.com/de/beitraege/35848>

Abb. 07: Tabelle: Vergleich der drei Fallbeispiele für Stadtentwicklung zurück zum Wasser

Eigene Darstellung

Abb. 08: Verortung Bergkamen

Eigene Darstellung

Abb. 09: Vogelperspektive der Marina Rünthe

<https://www.bergkamen.de/westfaelisches-sportbootzentrum-marina-ruenthe-tourismus.html>

Abb. 10: Plaza der Marina

<http://www.bergkamen.de/trauzimmer-marina-ruenthe.html>

Abb. 11: Maria Rünthe bei Nacht

<http://www.panoramio.com/user/554866/tags/Marina%20R%C3%BCnthe>

Abb. 12: Gebietseingrenzung Marina Rünthe

Eigene Darstellung

Abb. 13: Infrastrukturelle Anbindung

Eigene Darstellung

Abb. 14: Marina als verknüpfter Naherholungsort

Eigene Darstellung

Abb. 15: Verortung Celle

Eigene Darstellung

Abb. 16: Phasen der Entwicklung der Allerinsel

<https://www.celle.de/Celle/Stadtumbau-West-Allerinsel-.php?object=tx|2092.1&ModID=7&FID=2092.843.1&NavID=2092.5.1>

Abb. 17: Entwurf erster Bauabschnitt | PASD Feldmeier + Wrede Architekten BDA

<https://www.competitionline.com/de/beitraege/113571>

Abb. 18: Eingrenzung Entwicklungsgebiet Allerinsel

Eigene Darstellung

Abb. 19: Infrastrukturelle Anbindung

Eigene Darstellung

Abb. 20: Insel bleibt isoliertes Quartier

Eigene Darstellung

Abb. 21: Verortung Eberswalde

Eigene Darstellung

Abb. 22: Gesamtplanung ATELIER LOIDL

<http://www.competitionline.com/de/beitraege/35848>

Abb. 23: Städtebauliches Vertiefungsgebiet Schleuse

<http://www.competitionline.com/de/beitraege/35848>

Abb. 24: Grünraumkonzept

<http://www.competitionline.com/de/beitraege/35848>

Abb. 25: Perspektive - Neuer Kanalpark

<http://www.competitionline.com/de/beitraege/35848>

Abb. 26: Eingrenzung Entwicklungsgebiet Finowkanal

Eigene Darstellung

Abb. 27: Infrastrukturelle Anbindung

Eigene Darstellung

Abb. 28: Stadtgrenze verschiebt sich ans Wasser

Eigene Darstellung

Abb. 29: Verortung Stadt Hameln

Eigene Darstellung

Abb. 30: Schwarzplan Stadt Hameln

Eigene Darstellung

Abb. 31: Bevölkerungsentwicklung Stadt Hameln

http://www.hameln.de/_mediafiles/1423-statistische-daten-heft.pdf (S.8)

Abb. 32: Stadtwappen

<http://www.hameln.de/stadtportal/stadtentwicklung/stadtgeschichte/stadtwappen.htm>

Abb. 33: Münsterkirche

<http://www.hamelner-geschichte.de/index.php?id=26>

Abb. 34: Münsterkirche

<http://www.myheimat.de/hameln/natur/muensterkirche-an-der-alten-weserbrueckem1253078,806997.html>

Abb. 35: Historische Zeichnung

<http://www.hameln.de/stadtportal/stadtentwicklung/stadtgeschichte/>

Abb. 36: Stadtgemälde

<http://www.hameln.de/stadtportal/stadtentwicklung/stadtgeschichte/>

Abb. 37: Festung

<http://www.hameln.de/stadtportal/stadtentwicklung/stadtgeschichte/>

Abb. 38: Festung

<http://www.hamelner-geschichte.de/index.php?id=30>

Abb. 39: Wesermühle

<http://www.hamelner-geschichte.de/index.php?id=24>

Abb. 40: Turbinenhaus

<http://www.hamelner-geschichte.de/index.php?id=24>

Abb. 41: Weserinseln

<http://www.hameln.de/tourismus/erlebnisfuehrungen/das-besondere-erlebnis/weser.htm>

Abb. 42: Entwurfsgebiet

Eigene Darstellung

Abb. 43: Blick von der Münsterbrücke

Eigene Aufnahme

Abb. 44: Thiewallbrücke über der Insel

Eigene Aufnahme

Abb. 45: Grünfläche auf der Insel

Eigene Aufnahme

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Abb. 46: Fußgängerbrücke mit ECE
Eigene Aufnahme

Abb. 47: Blick Richtung Westen
Eigene Aufnahme

Abb. 48: Gründerzeitvilla
Eigene Aufnahme

Abb. 49: Östliches Werder
Eigene Aufnahme

Abb. 50: Wasser- und Schifffahrtsamt
Eigene Aufnahme

Abb. 51: Luftbild
GoogleEarth

Abb. 52: Elisabeth-Selbert-Schule
Eigene Aufnahme

Abb. 53: Altes Turbinenhaus
Eigene Aufnahme

Abb. 54: Blick von der Münsterbrücke
Eigene Aufnahme

Abb. 55: Alte Schleuse
Eigene Aufnahme

Abb. 56: Schwarzplan - ohne Inseln
Eigene Darstellung

Abb. 57: Schwarzplan - Inseln als Teil der Altstadt
Eigene Darstellung

Abb. 58: Schwarzplan - Inseln als Teil der Westseite
Eigene Darstellung

Abb. 59: Schwarzplan - Inseln als Teil der Westseite
Eigene Darstellung

Abb. 60: Nutzungen Hamelner Innenstadt
Eigene Darstellung

Abb. 61: Nutzungen Hamelner Innenstadt
Eigene Darstellung

Abb. 62: Zugänge Bebauung Uferkante
Eigene Darstellung

Abb. 63: Infrastrukturen umschließen die Inseln
Eigene Darstellung

Abb. 64: Sichtbeziehungen und Landmarks
Eigene Darstellung

Abb. 65: Die Sichtachsen in Richtung Inseln werden gebrochen
Eigene Aufnahme

Abb. 66: Hamelner Münster ist aus nur wenigen Perspektiven sichtbar
Eigene Aufnahme

Abb. 67: Wenig einladende Uferpromenade im Bestand
Eigene Aufnahme

Abb. 68: Öffentliches und privates Grün
Eigene Darstellung

Abb. 69: Grünfläche auf den Weserinseln
Eigene Aufnahme

Abb. 70: Bestandstypologien Altstadt
Eigene Darstellung

Abb. 71: Fußgängerbrücke zwischen Inseln und Altstadt
Eigene Aufnahme

Abb. 72: Aktuelle Eingangssituation Südspitze
Eigene Aufnahme

Abb. 73: Zugänge zu den Inseln
Eigene Darstellung

Abb. 74: Arbeitsmodell: Ausgangslage
Eigene Aufnahme

Abb. 75: Arbeitsmodell: Historisches Szenario
Eigene Aufnahme

Abb. 76: Arbeitsmodell: Szenario Raum
Eigene Aufnahme

Abb. 77: Arbeitsmodell: Szenario Uferkante
Eigene Aufnahme

Abb. 78: Arbeitsmodell: Szenario Sichtachsen und Plätze
Eigene Aufnahme

Abb. 79: Arbeitsmodell: Szenario Proportionen
Eigene Aufnahme

Abb. 80: Verschiedene Modellfotos - Prozess der Arbeit am Modell
Eigene Aufnahme

Abb. 81: Sichtbeziehungen - Verbindungen – Räume
Eigene Darstellung

Abb. 82: Vis-a-Vis
Eigene Darstellung

Abb. 83: Ufer der Wasserfläche zwischen Altstadt und den Inseln
Eigene Darstellung

Abb. 84: Gebäude
Eigene Darstellung

Abb. 85: Innenhöfe
Eigene Darstellung

Abb. 86: S, M, L-Gebäudetypen
Eigene Darstellung

Abb. 87: Raumkante schließt Altstadtring
Eigene Darstellung

Abb. 88: Schwimmende Häuser
Eigene Darstellung

Abb. 89: Neue Verbindungen und Erschließung
Eigene Darstellung

Abb. 90: Layerpläne
Eigene Darstellung

Quellenverzeichnis

Bergkamen: Marina Rünthe Nord, In: Stadtentwicklung

In: <http://www.bergkamen.de/marina-ruenthe-nord.html> (abgerufen am 17.08.2016)

Bergkamen: Wasserstadt Aden, In: Stadtentwicklung

In: <http://www.bergkamen.de/wasserstadt-aden.html> (abgerufen am: 17.08.2016)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) : Laufende Stadtbeobachtungen – Raumabgrenzungen, in: BBSR

In:http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp_node.html (abgerufen am: 17.08.2016)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2011): Integrierte Stadtentwicklung am Wasser. Heft 77 , Berlin

Christiaanse, K. (2007): Neue Urbanität in alten Häfen

In: http://www.christiaanse.arch.ethz.ch/upload/Artikel_nuinah.pdf

Competitionline (2015): Allerinsel – Wohnen am Wasser

In: <https://www.competitionline.com/en/tenders/199173> (abgerufen am: 17.08.2016)

Competitionline (2010): Stadtpromenade zum Finowkanal. Beschränkter Ideen und Realisierungswettbewerb, Ergebnis

In: <http://www.competitionline.com/de/ergebnisse/33315> (abgerufen am: 17.08.2016)

Focus (2013): Alternative zum Wohnen im Grünen – Das Townhouse liegt im Trend

In: http://www.focus.de/immobilien/wohnen/bau-alternative-zum-wohnen-im-gruenen-das-townhouse-liegt-im-trend_aid_1037197.html (abgerufen am: 17.08.2016)

Grothues, R. (2010): Marina Rünthe – das maritime Zentrum Westfalens, In: LWL, Westfalen-Lippe

In: https://www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Wirtschaft/Marina_Ruenthe (abgerufen am: 17.08.2016)

Halfter, B. (2016): Gutachter: Marina-Nord als Eingangstor zum Kanalband, in: WA, Hamm

In: <http://www.wa.de/lokales/bergkamen/gutachter-marina-nord-eingangstor-kanalband-bergkamen-wasserstadt-6113469.html> (abgerufen am 17.08.2016)

Hautz, H. (2008): Stadt und Hafen – Entwicklungsperspektiven für eine verträgliche Nachbarschaft von Stadt(-entwicklung) und Hafen(-wirtschaft), Handlungsempfehlungen für den Umgang mit dem zentrumsfernen Stadt-Hafen-Übergang am Beispiel Hamburgs, Braunschweig

In: <http://zukunft-elbinsel.de/wp-content/uploads/2013/08/dissertation.pdf>

Hinz, T. (2009) Rostock wächst ans Wasser: Neue Stadtviertel entstehen, in: SVZ, Rostock

In: <http://www.svz.de/lokales/rostock-waechst-ans-wasser-neue-stadtviertel-entstehen-id4695411.html> (abgerufen am: 17.08.2016)

Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) (2010) : Stadtquartiere am Wasser. Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens

In: <https://broschueren.nordrheinwestfalendirekt.de/broschuerenservice/mbwsv/stadtquartiere-am-wasser/474> (abgerufen am 17.08.2016)

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. BGMR (2014): Urbanes Grün – Konzepte und Instrumente. Leitfaden für Planerinnen und Planer

In: http://www.bgmr.de/downloads/Urbanes_Gruen_NRW.pdf

Museum Eberswalde: Der Finowkanal, in: Tourismus In: http://www.tourismus_eberswalde.de/fileadmin/user_upload/Prospekte/Wasserwandern_Finowkanal.pdf?download (abgerufen am 17.08.2016)

Reicher, C. (2012): Städtebauliches Entwerfen. Vieweg+Teubner Verlag, 1. Auflage

Reinborn/Koch (1992): Entwurfstraining im Städtebau. Verlag W. Kohlhamme, Stuttgart

Schmidt, H. (2000): Revitalisierung brachgefallener Uferzonen des Seehafens von Victoria, British Columbia/Kanada (Diplomarbeiten Agentur), Hamburg

Schubert, D. (2010): Hafen-und Uferzonen im Wandel. Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten (Leue Verlag), Berlin

Schubert, D.(2001):Revitalisierung von brachgefallenen Hafen- und Uferzonen. Transformationsprozesse an der Waterfront. In: Raumforschung und Raumplanung H. 1/2001. (Springer-Verlag), Berlin

Stadt Celle (2015): Investorenwettbewerb Allerinsel. Wohnen am Stadthafen, Bekanntmachung

In: http://baubeconstadtsanierung.de/wp-content/uploads/2015/04/Bekanntmachung_Celle_Allerinsel_15-04-29.pdf

ALTE MITTE NEU ERFUNDEN

Stadtverwaltung Eberswalde: Eberswalde auf einen Blick In: <https://eberswalde.de/Stadt.1824.0.html> (abgerufen am: 17.08.2016)

Stadt Hameln (2012): Weser/Werder. In: <http://www.hameln.de/tourismus/sehenswuerdigkeiten/altstadtrundgang/05-fischpfortenstrasse/m-weser-werder.htm> (abgerufen am: 20.08.2015)

Niedersachsenbuch (2009): Geschichte der Stadt Hameln. In: http://www.hameln.de/_mediafiles/1264-stadtgeschichte-hamel.pdf, CW Niemeyer Druck GmbH (abgerufen am 20.08.2016)

Stadt Hameln (2015) Statistische Daten 2015. Schriften zur Stadtentwicklung, Hameln, Heft 21. In: http://www.hameln.de/_mediafiles/1423-statistische-daten-heft.pdf

Stadt Hameln (2014) Einzelhandelskonzepte. Schriften zur Stadtentwicklung, Hameln, Heft 16. In: http://www.hameln.de/_mediafiles/2746-einzelhandelskonzept-2014.pdf

Stadt Hameln. (o.J.) <http://www.hameln.de/kultur/kultur/> (abgerufen am 20.08.2016)

Strauß, C. (2002): Amphibische Stadtentwicklung – Wasser im Lebensraum Stadt. Zur Integration des Wassers in die Stadtentwicklung (Leue Verlag), Berlin

Süddeutsche Zeitung SZ (2010): Das Townhouse - Den Stadtgarten wiederentdeckt
In: <http://www.sueddeutsche.de/geld/das-townhouse-den-stadtgarten-wiederentdeckt-1.690101>
(abgerufen am: 17.08.2016)

Yachthafen Marina Rünthe GmbH & Co. KG In: <http://www.yachthafen-marina-ruenthe.de/v2/marina-ruenthe/marina-ruenthe/> (abgerufen am 17.08.2016)

Presseartikel Dewezet

Dewezet (01.12.2011): Ein Stück Hafen-City an der Weser, Hameln

Dewezet (18.07.2012): Will die Stadt das Bauprojekt auf dem Werder verhindern?, Hameln

Dewezet (01.08.2014a): Weserufer: Zeit für Visionen. Hamelns Promenade hat Potenzial – man sollte es nutzen / Dewezet startet Ideenserie

Dewezet (05.08.2014b): „Auch mal die Hand in den Fluss halten“. Wohnen, Arbeiten und Schlendern an der Promenade – so könnte der Lange Wall belebt werden, Hameln

Dewezet (11.08.2014c): Das Hotel zur Pfortmühle. Bücherei im städtebaulichen Juwel – Gedankenspiel über eine Alternative, Hameln

Dewezet (26.08.2014d): Auf zu neuen Ufern. Hameln nutzt das sehr hohe Potenzial der Promenade nicht – Ideen gibt es reichlich, Hameln

Dewezet (01.09.2014e): Auf das Werder!, Hameln

Dewezet (10.09.2014f) Wer investiert ins Flussufer?, Hameln

Dewezet (08.09.2014g): Ozeanriese am Hafen. Eine Perspektive für die Wesermühle, Hameln

Dewezet (11.02.2016a): Großstadt-Flair an der Weser. So könnte die Wesermühle aussehen, Hameln

Dewezet (13.03.2016b): Neues Leben für die Promenade? Die ersten kleinen Schritte sind gemacht, Hameln

Dewezet (10.05.2016c): In der Stadt ist der Fluss eingemauert. An den meisten Stellen ist das Weserufer eine steinige Angelegenheit, Hameln

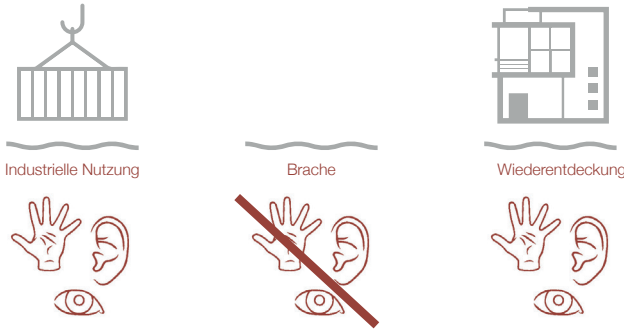
Dewezet (17.03.2016d): Hameln 2030: Der Stadt fehlt der Zugang zum Wasser, Hameln

ANHANG

ENTWURFSPLÄNE

WIE ALLES BEGANN?

STADTENTWICKLUNG AM WASSER



WANDEL DER SINNESWAHRNEHMUNG DES WASSERS IN DER STADT

REFERENZEN ZEIGEN, DASS ES FUNKTIONIEREN KANN

PRIMALL WATERFRONT, LÜBECK
 DARLING HARBOUR, SYDNEY MULHEIMER SUDEN, KÖLN
 MEDIAHAFEN, DÜSSELDORF GRAF BISMARCK, GELSENKIRCHEN
 HUNTER'S POINT SOUTH WATERFRONT, NEW YORK
 PHOENIX SEE, DORTMUND **ALLERINSEL, CELLE**
DOCKS, LIVERPOOL DOCKLANDS, DUBLIN
 ØRESTAD, KOPENHAGEN **MARINA, ESSEN** WATERFRONT RUHRORT, DUISBURG
MARINA RÜNTHE, BERGKAMEN
 DOCKLANDS, LONDON **WATERFRONT, VANCOUVER**
 HAFENSTADT, HAMBURG **WESTHAFEN, FRANKFURT** RHEINAUHAFEN, KÖLN
 SCHULAUER HAFEN, WEDEL **IJBURG, AMSTERDAM**
 RHEINUFER SÜD, LUDWIGSHAFEN **ÜBERSEESTADT, BREMEN**
 STADTHAFEN, MÜNSTER **ALTER STADTHAFEN, OLDENBURG** ZOLLHAFEN, MAINZ
HAFENRESIDENZ, BREMERHAVEN
FINOWKANAL, EBERSWALDE CHICAGO RIVERWALK, CHICAGO
 MAINVIERTEL, OFFENBACH



MARINA RÜNTHE, BERGKAMEN

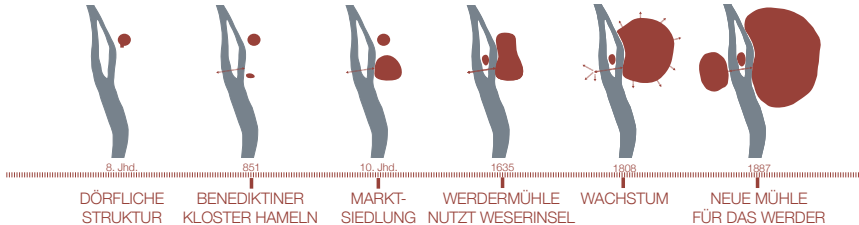


FINOWKANAL, EBERSWALDE



ALLERINSEL CELLE

DIE INSELN ALS HISTORISCHE MITTE



DIE INSELN IM BESTAND

Die Insel ist im Stadtraum kaum wahrnehmbar



Aufnahme | Blick auf die Insel

Der Bestand wirkt als räumliche Barriere auf der Weser



Aufnahme | Sicht auf die westliche Insel

Die Flächen der Elisabeth-Selbert-Schule sollen 2020 überplant werden



Aufnahme | Elisabeth-Selbert-Schule



Verortung | Stadt Hameln



Schwarzplan | Planungsgrundlage | M 1:10000



Historischer Altstadttring | M 1:10000



Unklare Raumkante der historischen Altstadt steht landschaftlicher Raumkante gegenüber - Bebauung wendet sich vom Wasser ab



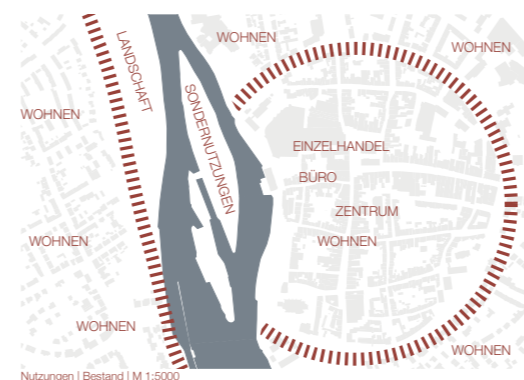
Inseln als Teil der Westseite
Die Grenzfunktion der Weser nimmt zu



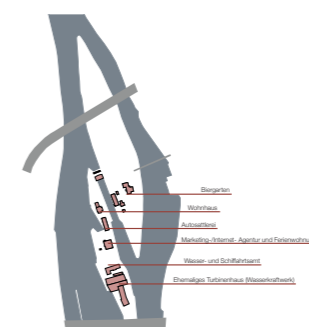
Schwarzplan | Gesamtstadt Bestand | M 1:50000



Erdgeschossnutzung | M 1:5000



Nutzungen | Bestand | M 1:5000



Sondernutzungen belagern die Weserinseln und passen sich nicht ins Stadtbild ein



Ohne Inseln
Die Grenzfunktion der Weser nimmt zu



Schwarzplan | Plangebiet Bestand | M 1:7500



Grünflächen | M 1:5000



Bewegungskarte | M 1:5000



Die Grünflächen sind untergenutzt, die Potentiale des Wassers und des Grüns werden nicht genutzt



Inseln voll bebaut
Die Flächen schließen den Altstadttring



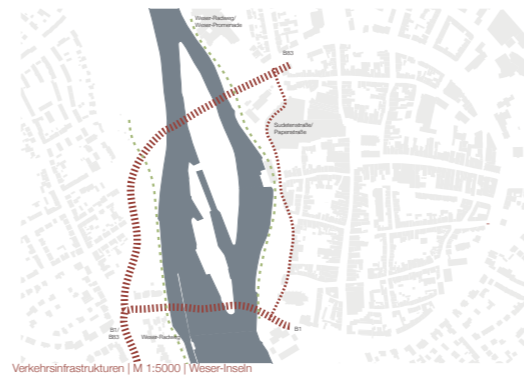
Luftbild | Plangebiet | M 1:7500

Die Mittelstadt Hameln mit rund 56.000 Einwohnern liegt im südöstlichen Teil Niedersachsens. Mit einer Entfernung von knapp 50 km in südwestlicher Richtung von Hannover und einer Entfernung von gut 15 km zur Landesgrenze von Nordrhein-Westfalen, liegt Hameln zentral und nimmt als Mittelzentrum auch Teilfunktionen eines Oberzentrums ein. Die nächstgelegenen Großstädte sind neben Hannover, die Städte Hildesheim, Bielefeld und Paderborn. Als Teil des Weserberglandes liegt Hameln im Mittel des Berg- und Hügellandes und ist selbst von kleineren Bergen umgeben. Die Weser trennt die Kern- und Kreisstadt Hameln in zwei Seiten. Auf der westlichen Weeseseite liegt die Kültstadt die insbesondere durch Wohnnutzung geprägt ist. Auf der gegenüberliegenden östlichen Weeseseite liegt die historische Altstadt mit ihrem Fachwerkbau und der Fußgängerzone, sowie der restliche Großteil der Stadtfäche. Die Weser ist Teil der Bundeswasserstraßen, wird heute jedoch vorwiegend für touristische Zwecke sowie für Freizeitsport genutzt. An den Hauptstraßen der Altstadt bietet die Stadt ein geschlossenes historisches Stadtbild, das insbesondere durch die große Zahl von prachtvollen Fachwerkhäusern und Häusern der Renaissance bestimmt wird. Die Fußgängerzone ist zugleich der repräsentative Mittelpunkt mit dem Plandemarkt mit dem Hochzeitsbrautraum und der Marktkirche, sowie der Osterstraße die südlich in Richtung der Veranstaltungshalle, der Rattenfängerhalle verläuft. Bis 2014 war Hameln Standort britischer Soldaten, somit finden sich aktuell im gesamten Stadtgebiet viele Konversionsflächen die trachtigen. Die Weeserinsel bieten gemeinsam mit der Fläche der Elisabeth-Selbert-Schule am Längen Wall ein Handlungsfeld für eine städtebauliche Entwicklung. Die Flächen sind heute von Sondernutzungen geprägt. Die Inseln selbst sind wenig einladend und liegen als vergessene Fläche in der Mitte der Stadt.

Entwurfsgebiet | Stadt Hameln



Verkehrsinfrastrukturen | M 1:5000



Verkehrsinfrastrukturen | M 1:5000 | Weser-Inseln



Trotz der Situation als Verkehrsinsel brechen die Achsen und machen das Wasser kaum zugänglich



Inseln als Teil der Altstadt
Die Flächen schließen den Altstadttring

DIE INSELN SUCHEN DEN KONTAKT ZUR ALTSTADT

Schwarzplan Versuchsreihe | ohne Maßstab

ALTSTADT NÄHE SONNENUNTERGANG
TREFFPUNKT FREIZEIT **AM WASSER**
KURZE WEGE FÜSSE IM WASSER
GRÜN **ALTSTADTERWEITERUNG**
URBAN VIELFÄLTIG **FLANIEREN** TOURISMUS
WOHNEN WASSER ERLEBEN
GENIEßEN **KANU RUHE** ESSEN & TRINKEN KOMMUNIKATIV
PRIVAT & ÖFFENTLICH **NEUER STADTRAUM**
ERHOLEN QUALITATIVER STADTRAUM
ARBEITEN



ALTE MITTE NEU ERFUNDEN
Hameln zurück ans Wasser

ZURÜCK ZU DEN ANFÄNGEN UND DIE
INSELN ZUR NEUEN MITTE MACHEN

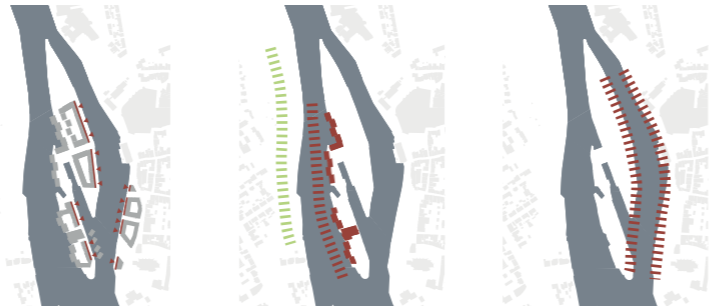


SICHTACHSEN UND LANDMARKS

SICHTACHSEN DEFINIEREN VERBINDUNGEN

ENDE DER SICHTACHSEN FORMEN STÄDTISCHE RÄUME

VIS-A-VIS

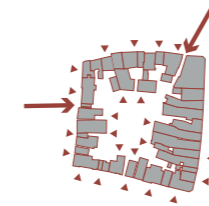


Uferkante als neue Vorderseite - Zugänge der Gebäude zu den Promenaden

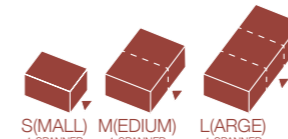
Raumkante der Altstadterweiterung steht Vis-a-Vis zu landschaftlicher Raumkante

Inselsilhouette steht Vis-a-Vis zu historischer Altstadt Promenade - Promenade

KLEINTEILIGE BEBAUUNG DER ALTSTADT ALS TYPOLOGIE FÜR DIE ALTSTADTERWEITERUNG



Altstadtblöcke sind von Innen privat (Wohnen) und von Außen öffentlich zugänglich



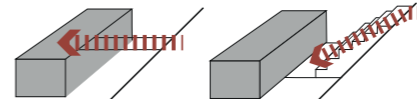
S(MALL) 1-SPANNER M(EDIUM) 1-SPANNER L(ARGE) 1-SPANNER

Altstadtgebäude als neue Townhouse-Typologie mit variabler Höhe und System dreier Breiten



Riegel haben öffentliche Vorderseite zum Platz und Wasserseite als privater Rückzugsraum

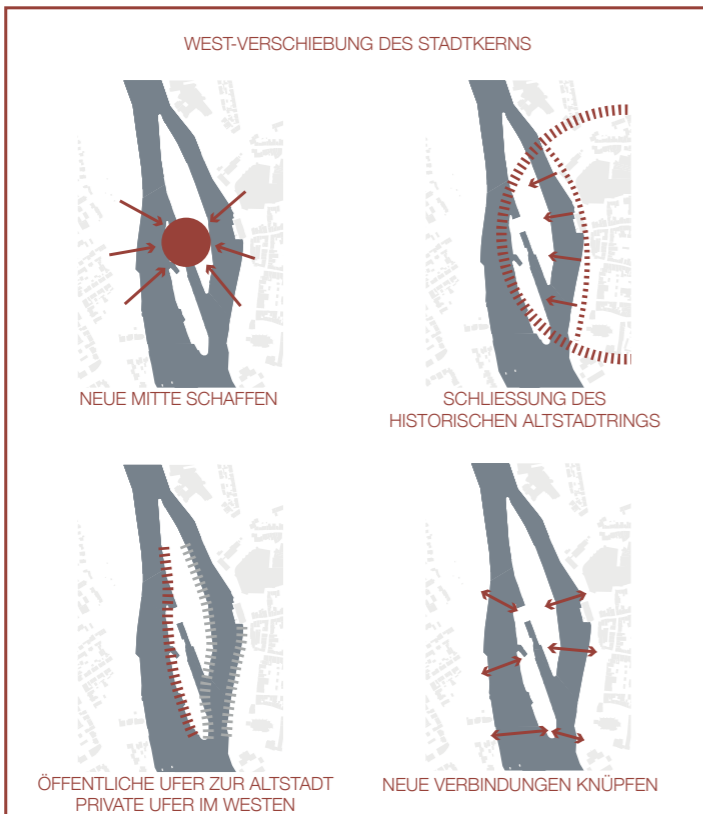
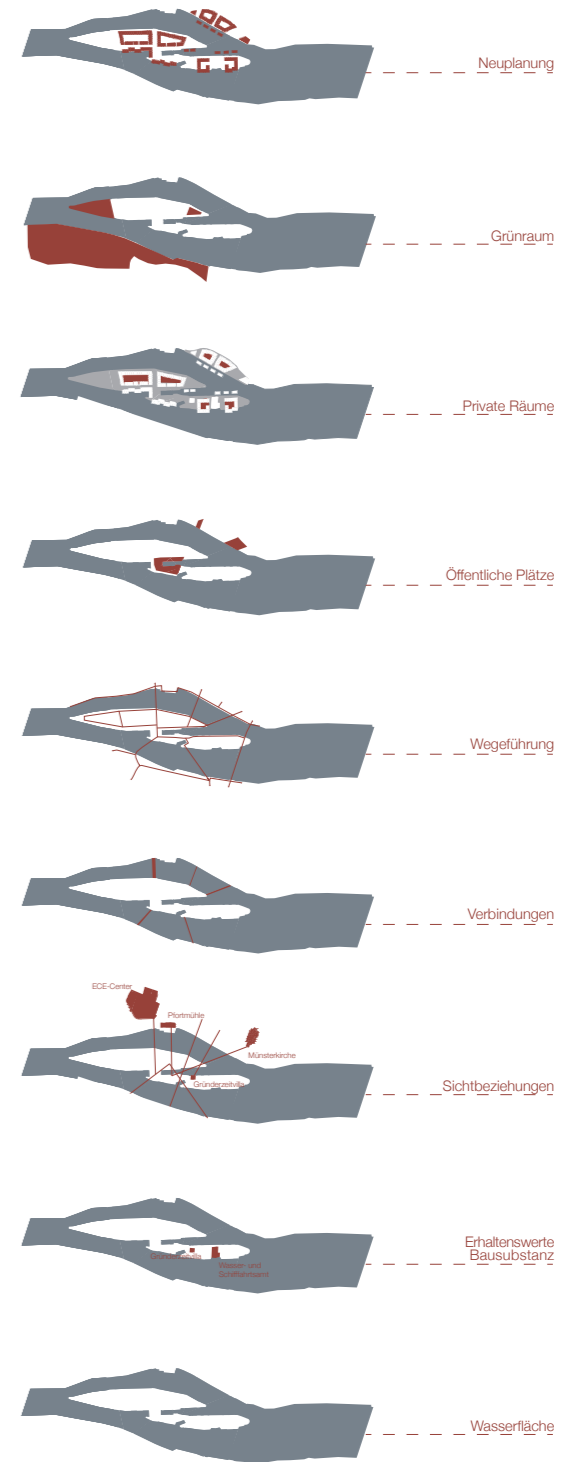
Blöcke sind der Typologie der Altstadtblöcke nachempfunden. Haben jedoch eine private Innenseite und ihre Zugänge ausschließlich Außen.



Schwimmende Gastronomiehäuser als Erweiterung der Promenade aufs Wasser

Schwimmende Bürohäuser bringen Nutzungen aufs Wasser, durch tieferes Niveau wird Privatheit geboten.

SCHWIMMENDE HÄUSER ALS MÖGLICHKEIT DIE WASSERFLÄCHEN ZU BESPIELEN



WEST-VERSCHIEBUNG DES STADTKERNS

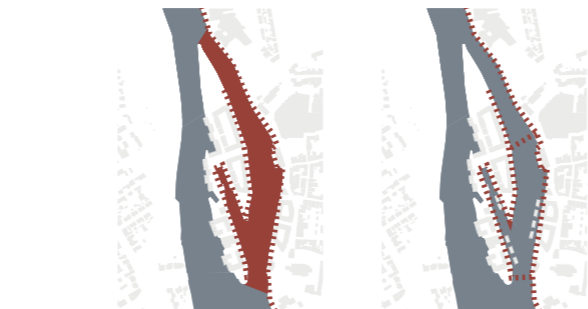
NEUE MITTE SCHAFFEN

SCHLISSUNG DES HISTORISCHEN ALTSTADTRINGS

ÖFFENTLICHE UFER ZUR ALTSTADT PRIVATE UFER IM WESTEN

NEUE VERBINDUNGEN KNÜPFEN

WASSER WIRD IN DEN FOKUS GERÜCKT



Wasser als neuer städtischer „Grün“-Raum

Promenaden machen das Wasser erlebbar



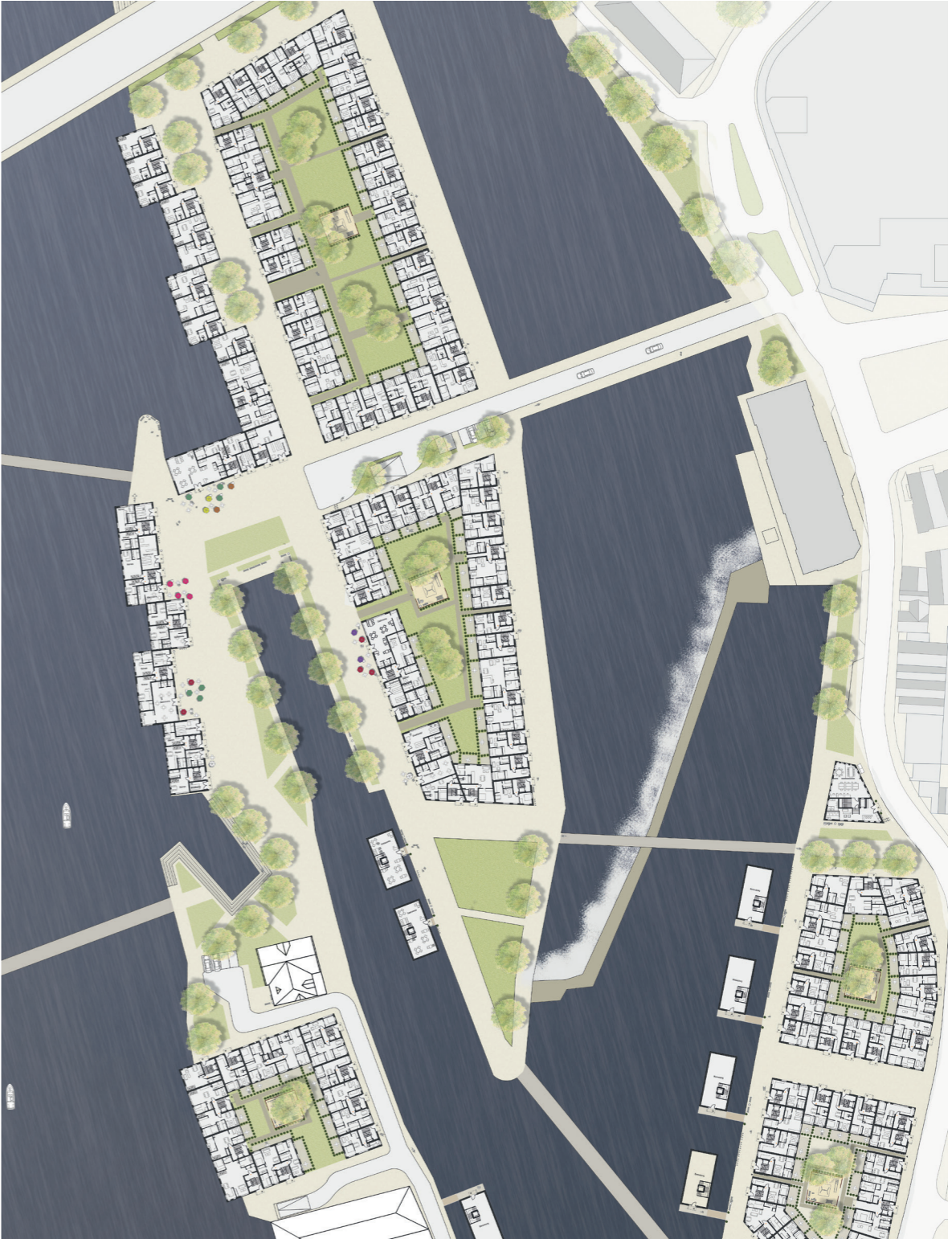
ALTE RAUMKANTE AUFBRECHEN UND ALTSTADTRING SCHLIESSEN

Die Raumkante der historischen Altstadt wird in Richtung der Inseln verschoben, um die Barriere zu brechen

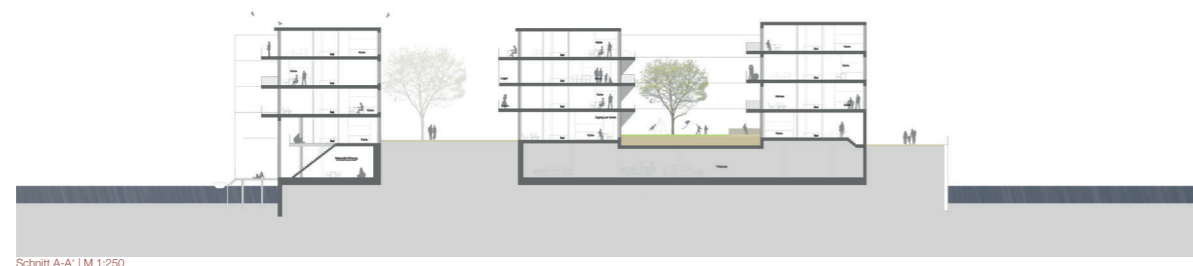
Die neue Bebauung formt eine neue Raumkante und schließt damit den historischen Altstadtring



Lageplan | M 1:1000 | ©



Vertiefung | M 1:500



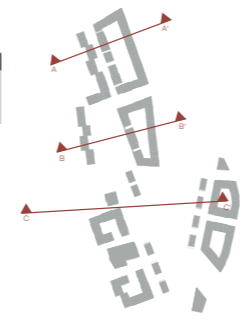
Schnitt A-A' | M 1:250



Schnitt B-B' | M 1:250



Schnitt C-C' | M 1:500



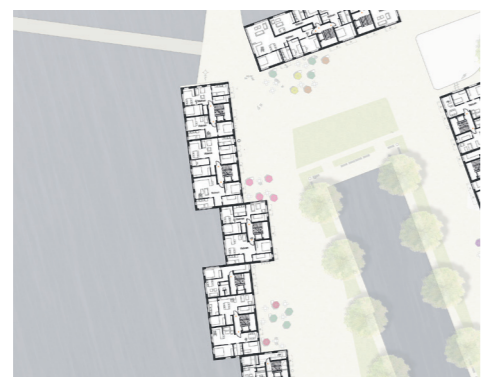
Schnittlinien



Urbane Mitte - Atmosphärische Darstellung

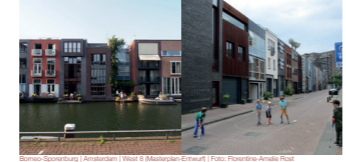


Auswahl Modellfotos



Ausschnitt Vertiefungsplan 1.OG | M 1:500

Townhouses mit individuellen Fassaden



Qualitative-private Innenhöfe



Schwimmende Häuser für Büro und Gastronomie



Urbane Platz als Mitte für ein urbanes Quartier



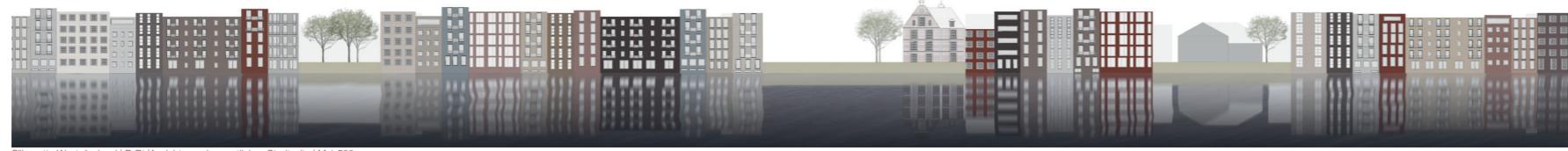
Vielfältige Aufenthaltsorte



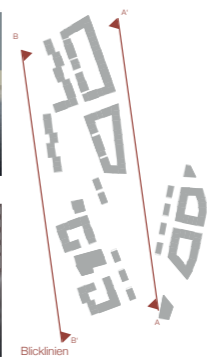
Vielfältige Plätze am Wasser



Silhouette Ostufer Insel | A-A' | Ansicht von der Altstadt | M 1:500



Silhouette Westufer Insel | B-B' | Ansicht von der westlichen Stadtseite | M 1:500



Blicklinien



Farbgebung der Fassaden nach Beispiel der Hamelner Altstadt