

# Waterfront Development



Dokumentation der internationalen Städtekonferenz  
im Juni 2007 in Wien

# Waterfront Development

Werkstattbericht

anlässlich der internationalen Städtekonferenz

„Waterfront Development“

am 3./4. Juni 2007

Urania/TechGate Wien

Konzept und Konferenzorganisation:

Europaforum Wien - Zentrum für Städtedialog und Europapolitik

Im Auftrag der Stadt Wien

Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Auslandsbeziehungen

Magistratsabteilung 21A - Stadtteilplanung und Flächennutzung





# INHALT

Die Lehren für das rechte Donauufer <i>Rudolf Schicker, Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr</i> .....	5
Die Waterfront Wien – Planungskonzepte aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft <i>Peter Klopff, Stadt Wien, MA 21A - Dezernat Stadtteilplanung</i> .....	7
Stadt und Fluss verbinden – Wien und die Donau <i>Ein Projekt des Department of Urban Planning and Design der Harvard Graduate School of Design</i> .....	15
Gegenwart und Zukunft der Vienna Donau City <i>Thomas Jakoubek, Geschäftsführer der Wiener Entwicklungs- gesellschaft für den Donauraum AG (WED)</i> .....	21
<b>Schwerpunkt 1: Investment und Management</b> .....	25
Dynamik und Management von Waterfront Development <i>Alex Krieger, Harvard Graduate School of Design, Cambridge MA</i> .....	27
HafenCity auf dem Weg zur Urbanität – Strategie und Transformations- management <i>Jürgen Bruns-Berentelg, HafenCity Hamburg GmbH</i> .....	33
Reflexion und Diskussion – Runde 1 .....	39
Infrastrukturentwicklung und Freiraumgestaltung – Eurovea Inter- national Trade Centre <i>Marek Varga, A1 ResPect Architects, Bratislava</i> .....	41
Die Waterfront-Entwicklung als Public Private Partnership <i>Peter Kearns, Executive Director Clyde Waterfront, Glasgow</i> .....	45
Reflexion und Diskussion – Runde 2 .....	53
<b>Schwerpunkt 2: Image und Marketing</b> .....	57
Image und Marketing für die Waterfront – Was es braucht, damit Linz und die Donau zusammenfinden <i>Martin Heller, Intendant der europäischen Kulturhauptstadt 2009, Linz</i> .....	59
Kulturelle Interventionen und Öffentlichkeit <i>Victoria Mason-Alley, Institut für Government und Community Affairs, Columbia Universität, New York</i> .....	65
Die Waterfront als Tourismusdestination <i>Stein Kolstø, Head of Office, Oslo Waterfront Planning Office</i> .....	69
Reflexion und Diskussion – Runde 3 .....	75
Waterfront Development – ExpertInnengespräch <i>Zentrale Aspekte für die künftige Entwicklung des rechten Wiener Donauufers</i> .....	79



# Die Lehren für das rechte Donauufer

Rudolf Schicker,  
Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr



Foto: Petra Spiola

## Spannungsfeld Erholung – Entwicklung

Die diskutierten internationalen Beispiele zeigen deutlich, dass es bestimmte Triebkräfte braucht, um Waterfront-Entwicklungen in Gang zu bringen. Oftmals ist eine Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Auslöser. Wir können das auch in Wien feststellen.

Die Donau hatte in der jüngeren Geschichte Wiens unterschiedliche Bedeutung für die Stadt. Vor 1914 fungierte die Donau als Achse in den Vielvölkerstaat. Sie war die symbolische und faktische Verbindung der Stadt mit Osteuropa. Nach dem Ersten Weltkrieg bricht diese Tradition. Wien hört auf, sich nach Mittel- und Osteuropa zu orientieren. Heute kann man, unter geänderten Rahmenbedingungen, wieder an diese Tradition anknüpfen. Dass das nicht nur eine politische Schimäre ist, beweist das Interesse vieler UnternehmerInnen an einer neuen Nutzung des Flusses und seiner Neudefinition im Gefüge der Stadt.

Nach den Neuerungen durch die Hochwassersicherheit wurden der Donauraum und die neugeschaffenen Donauufer in erster Linie als Erholungs- und Freizeitraum mit hohem Grünanteil wahrgenommen und propagiert. Diese Sichtweise spießt sich ein wenig mit den Bemühungen, am rechten Donauufer einen Entwicklungsprozess in Gang zu bekommen, der die urbanen Qualitäten der Stadt stärken soll. Es ist daher notwendig, die einzelnen Schritte behutsam zu setzen, um das nötige Verständnis dafür in der Bevölkerung zu erreichen. Wir sind auf einem guten Weg, zu vermitteln, dass die Donau in wirtschaftlicher, politischer und sozialer Hinsicht wieder eine verbindende Achse geworden ist. Mit der Hochwassersicherheit und seiner geografischen Lage hat Wien die besten Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung des rechten Donauufers.

## **Planung und Beteiligung**

*Wien hat in den letzten Jahren einen bedeutenden Veränderungsprozess erlebt und gestaltet. Um weiter erfolgreich zu bleiben, braucht die Stadt neue Attraktionspunkte. Daher muss auch die Gestaltung der Waterfront rechtes Donauufer spannend sein und eine kreative Vielfalt aufweisen. Die Uferzone selbst lebt von den Straßen- und Schienenquerungen über die Donau. Es sind diese „Brückenköpfe“, die den Ausgangspunkt für eine Entwicklung am rechten Donauufer bilden. In diesem Prozess ist es entscheidend, dass es gelingt, die lokale Bevölkerung, ansässige Wirtschaftstreibende, sowie potenzielle Investoren in eine Diskussion über die Gestaltung einzelner Bereiche des Donauufers zu involvieren.*

## **Effizienter Planungsprozess**

Um eine Entwicklungsdynamik in Gang zu setzen und Investoren zu überzeugen, ist eine Beschleunigung des Planungsprozesses wünschenswert. Wien musste seine Bauordnung an das EU-Recht anpassen und sowohl die Strategische Umweltprüfung berücksichtigen als auch deutliche Veränderungen im Raumordnungsverfahren sowie eine Verschärfung bei der Umweltverträglichkeitsprüfung beschließen. Mit größter Aufmerksamkeit werden wir die angekündigten Änderungen im Planungsrecht in England und Schottland verfolgen.

Von besonderer Bedeutung ist auch, die erarbeitete Entwicklungsstrategie immer vor Augen zu haben, wenn man in konkreten Verhandlungen mit Investoren steht. Nur so kann verhindert werden, dass man Projekte an den Ersten vergibt und damit möglicherweise Entwicklungen zulässt, die nicht intendiert waren. Trotz dieser Vorsicht spricht vieles dafür, einen engagierten Zeitplan zu verfolgen.

# Die Waterfront Wien – Planungskonzepte aus Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft



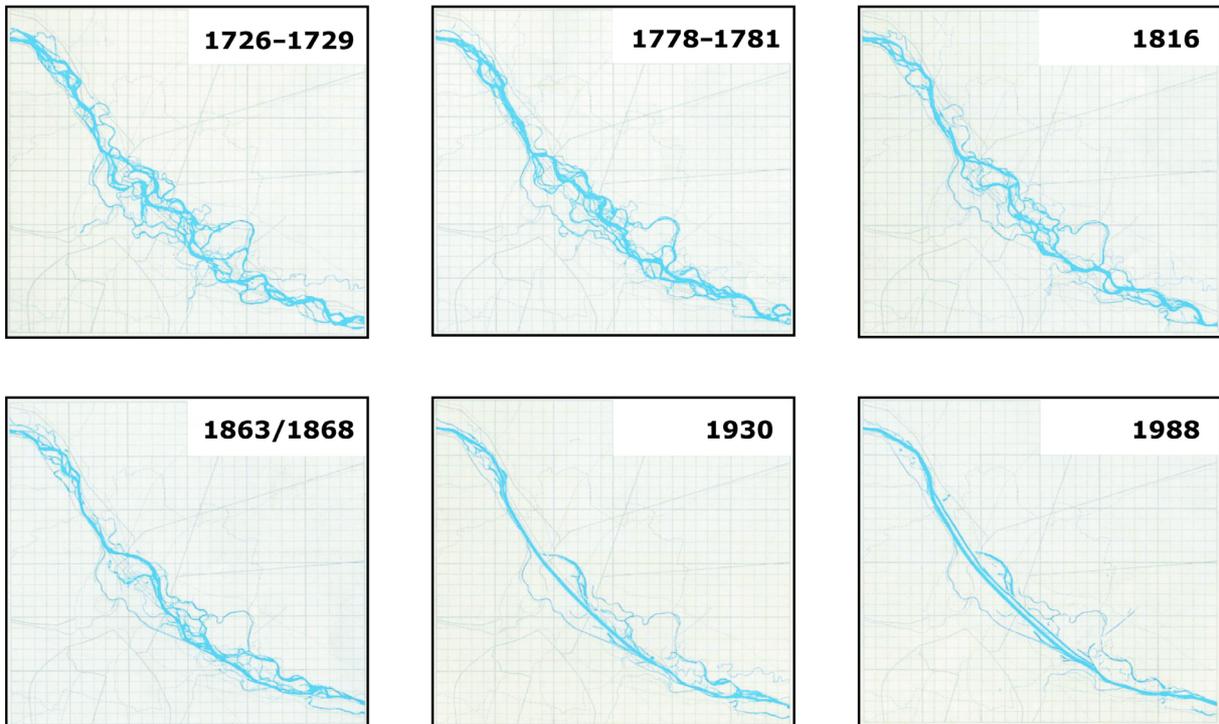
Peter Klopf, Stadt Wien, MA 21A  
Zielgebietskoordinator Waterfront

Trotz der im Donauwalzer und im allgemeinen Wienbild vermittelten Affinität der Stadt zu „ihrem“ Fluss war in der Realität das Verhältnis Wiens zur Donau über Jahrhunderte sehr ambivalent. Erst durch das Stapelrecht 1221 und den damit verbundenen Aufstieg Wiens zu einem bedeutenden Handels- und Umschlagsplatz rückte die Schiffbarkeit der Donau und damit auch Regulierung des Flusssystems in den Vordergrund. Das bedrohliche Element verlor die Donau freilich auch in Folge nicht. Im Gegenteil, durch die stärkere ökonomische Nutzung wurde auch das Gefahrenpotenzial des Flusses spürbarer.

## **Der Donaudurchstich und städtebauliche Erwartungen**

Mit der großen Donauregulierung 1869–1875 waren nicht nur hohe Erwartungen, was den Hochwasserschutz betrifft, verbunden, sondern auch große städtebauliche Hoffnungen. Die Regulierung war eines jener Mammutprojekte, mit Hilfe derer die Regierung Franz Joseph, vor dem Hintergrund der 1873 stattfindenden Weltausstellung die Stadt als aufstrebende europäische Metropole positionieren wollte. Die Donauregulierung sollte demnach nicht nur einen Hochwasserschutz für das Ausstellungsgelände im Prater bieten, sondern auch die Voraussetzungen schaffen um Wien tatsächlich zu einer Stadt an der Donau zu machen. Diese Erwartungen konnten nicht erfüllt werden. So wurde bereits wenige Jahre später an weiteren Schutzkonzepten gearbeitet, da sich herausstellte, dass der Hochwasserschutz nicht ausreichend war. Der Börsenkrach 1873, der die durch die Weltausstellung entstandenen Immobilienblase zum Platzen brachte, und die darauf folgenden ökonomischen Turbulenzen, trugen das Ihre dazu bei, die städtebauliche Annäherung an den Fluss zu

verhindern. Was blieb, war die Errichtung einer „Rückseite“ der Stadt am Handelskai in Form von Fabriken und Bahnanlagen. Erst rund 100 Jahre später wurde mit dem Bau des Entlastungsgerinnes tatsächlich ein nachhaltiger Hochwasserschutz geschaffen, der die Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung entlang der Wiener Waterfront schaffte.



Regulierungen 1726-1988

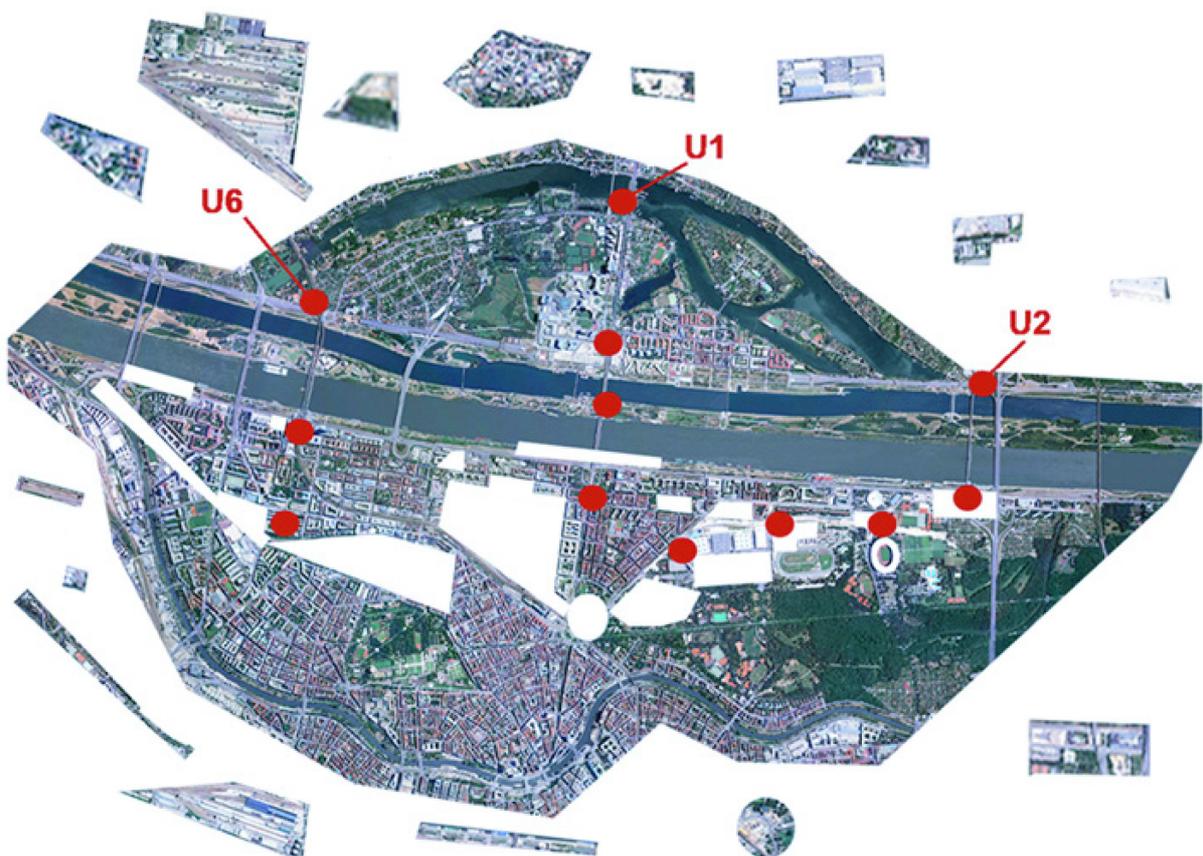
## Urbanisierung durch Regulierung

Durch die Regulierungen wurde das ursprüngliche Flusssystem sukzessive und in weiten Teilen urbanisiert und gleichzeitig unterschiedliche Nutzungsstrukturen ermöglicht. Am Donaukanal, der den höchsten touristischen Gebrauchswert hat und der von vielen BesucherInnen fälschlicherweise als die eigentliche Donau angesehen wird, am rechten Donauufer und abschnittsweise entlang der Alten Donau dominieren geschlossene Bebauungskanten mit punktuellen Aufhöhungen. Der ursprüngliche Gesamttraum des Flusses zerfällt heute in zwei Teilbereiche. Einerseits in den Flussraum Donaukanal mit seinen angelagerten Bereichen und andererseits in den unmittelbaren Donauroaum und den angrenzenden Gebieten. Die Grenze zwischen diesen beiden „Einzugsbereichen“ bildet das rechte Donauufer am Handelskai durch additiv gelagerte Barrieren in Form von spezifischen Bebauungsstrukturen, Straßen und Gleisanlagen. Am Donaukanal und am linken Donauufer ist es in den letzten Jahren und Jahrzehnten gelungen, eine städtebauliche Entwicklung in

Gang zu setzen, die Wien tatsächlich ein gutes Stück näher an die Donau gebracht hat. Charakteristisch für die neuen Nutzungsstrukturen entlang des Flusses ist eine Mischung aus hochwertigen Erholungsräumen und urbanen Wohn- und Arbeitsstrukturen, wobei die Donauinsel als zentrale Freizeitachse in der Stadt von baulichen Entwicklungen weitgehend freigehalten wurde. Der Zugang und der Bezug zum Wasser wurde in all diesen Bereichen signifikant aufgewertet und positiv verändert.

## Das rechte Donauufer

Das rechte Donauufer leidet nach wie vor sehr stark unter seiner Historie als Betriebsstandort, der der Donau baulich sehr stark den Rücken zuwendet. Die Barrierewirkung von Straße und Bahngleisen führt dazu, dass sich Wohnnutzungen, die sich im Laufe der Jahre ebenfalls am Handelskai etabliert haben, nicht durch eine Hinwendung, sondern vielmehr durch eine Abkehr vom Wasser auszeichnen. Diese bauliche Struktur und die vorhandenen Barrieren führen dazu, dass das rechte Donauufer trotz hohen Bevölkerungszahlen im Hinterland kaum genutzt wird. So gaben bei einer BesucherInnenbefragung im Bereich der Donauinsel nur 4% der Befragten an, das rechte Donauufer als Ort für Freizeitaktivitäten und Erholung zu nutzen.



Entwicklungspotenziale im Hinterland des rechten Donauufers

Mit den anstehenden städtebaulichen Veränderungen im Hinterland (Verlängerung der U2, Errichtung Viertel 2 und Stadioncenter, Erweiterung Messe Wien) des rechten Donauufers, ergeben sich heute ganz neue Potenziale und Möglichkeiten für eine funktionale Verbindung zwischen dem Donauufer – Handelskai – 2./20. Bezirk und den „dahinterliegenden“ innerstädtischen Bereichen. Die Hauptaufgabe besteht daher zunächst darin, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und das „Andocken“ an die Stadt zu ermöglichen. Neben den Entwicklungen im Hinterland bietet die Uferzone weitere Rahmenbedingungen, die eine städtebauliche Entwicklung begünstigen bzw. notwendig machen.

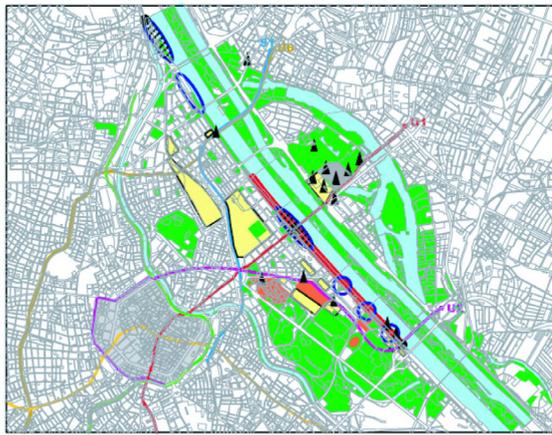
1. Das rechte Donauufer bildet eine Schauseite der Stadt, die sich heute in suboptimalem Zustand präsentiert. Dabei gewinnt der Bereich Handelskai, angesichts rund 280.000 KreuzfahrerInnen jährlich, als Eingangstor zur Stadt zunehmend an Bedeutung.
2. Durch den Bau der U2 wird das rechte Donauufer über einen dritten (neben den bereits vorhandenen Stationen der U1 und der U6) attraktiven ÖV-Anschluss verfügen.
3. Das rechte Donauufer bietet aufgrund der Nähe zu hochwertigen Natur- und Erholungsräumen sowie zum Stadtzentrum die Voraussetzung für eine Verbindung von Freizeit- und Kulturtourismus und damit für eine Verlängerung der Aufenthaltsdauer von WienbesucherInnen.

### **Leitprinzipien für die Entwicklung des rechten Donauufers**

Vor diesem Hintergrund fokussieren die nun eingeleiteten Planungsüberlegungen einerseits auf eine Reduktion bestehender Barrieren und andererseits auf eine gezielte Verknüpfung mit den Potenzialen im Hinterland. Daraus ergeben sich folgende Zielsetzungen:

#### ***Schaffung einer neuen Schauseite von Wien***

Dazu ist es notwendig, vorhandene funktionale Schwächen zu beseitigen, die Nutzbarkeit sowie die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und, im Sinne der touristischen Nutzung, die Anlegestellen der weißen und schwarzen Schifffahrt besser zu ordnen.



- Entwicklungspotenziale
- Wichtige übergeordnete Einrichtungen
- Einrichtungen mit starker Bevölkerungsfrequenz  
Prater, Messe, Sportstätten, Einkaufszentrum
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit
- Landmark, Aufhöhung
- Entwicklungsbereiche Beseitigung funktionaler Schwächen
- Mögliche bauliche Entwicklungsbereiche
- Markanter Punkt- Stadttor



## Aufrechterhaltung der öffentlichen Durchgängigkeit

Zielsetzung ist die Entwicklung eines gestalterischen und nutzungsmäßigen Zusammenhangs über die gesamte Länge des rechten Donauufers sowie eine Verknüpfung mit wesentlichen Grünelementen.



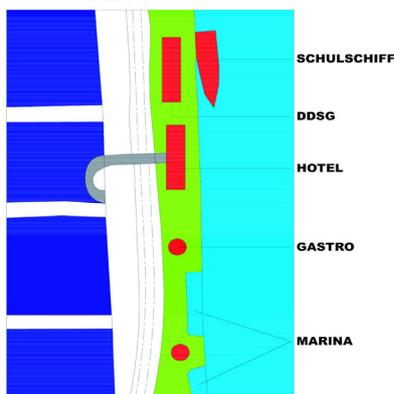
- Entwicklungspotenziale
- Wichtige übergeordnete Einrichtungen
- Einrichtungen mit starker Bevölkerungsfrequenz  
Prater, Messe, Sportstätten, Einkaufszentrum
- Grünzüge, Grünverbindungen



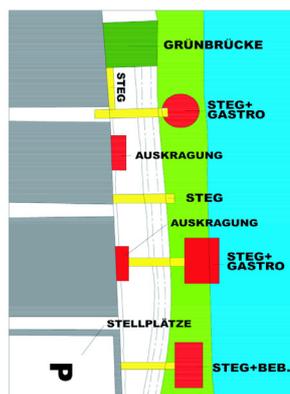
## Keine „one trick pony“ Lösung

Vielmehr geht es um eine schichtweise Betrachtung (Wasserbezug, Ufer, Randbebauung, Erschließung und Verknüpfung mit dem Hinterland) mit für die einzelnen Typologien maßgeschneiderten Lösungen.

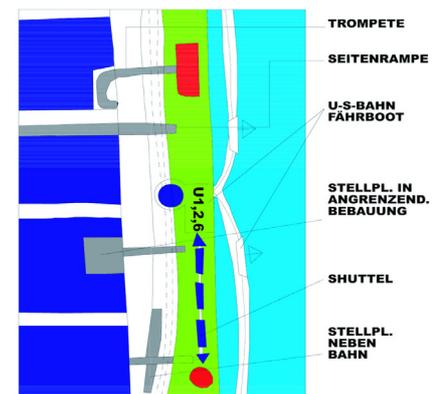
### TYPLOGIE WASSERBEZUG



### TYPLOGIE BEZUG BEBAUUNGSRAND

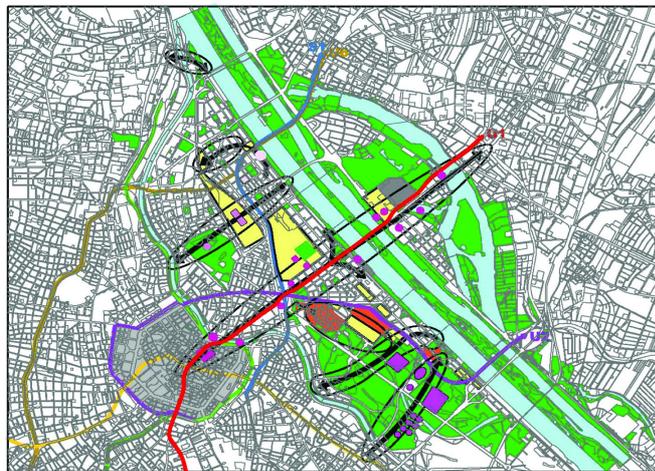


### TYPLOGIE ERSCHLIESSUNG



## Schaffung eines Aktivitätsverbundes

Durch die funktionale Verbindung mit den bestehenden und geplanten Einrichtungen im unmittelbaren Hinterland bzw. der weiteren Umgebung soll ein Aktivitätsverbund mit hohem Freizeitwert entstehen.

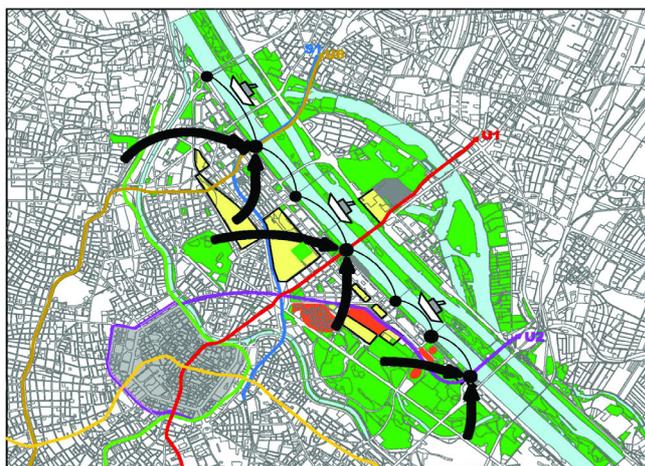


- Entwicklungspotenziale
- Wichtige übergeordnete Einrichtungen
- Einrichtungen mit starker Bevölkerungsfrequenz Prater, Messe, Sportstätten, Einkaufszentren
- verschiedene Attraktoren
- Bereich mit möglichem Aktivitätsverbund



## Ausformung strategischer Punkte am Ufer

Die zentralen Bewegungslinien für Fuß- und Radwege sollen an wichtige Punkte angebunden bzw. hingeführt werden. Die Bedeutung dieser Knotenpunkte soll darüber hinaus durch die Nutzung der Donau als Transportweg für Fährverkehr bzw. als Verbindungslinie zwischen den U- und S-Bahn-Stationen und der Donauinsel weiter erhöht werden.

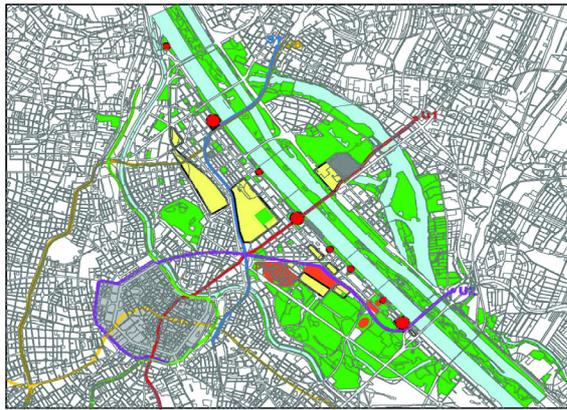


- Entwicklungspotenziale
- Wichtige übergeordnete Einrichtungen
- Einrichtungen mit starker Bevölkerungsfrequenz Prater, Messe, Sportstätten, Einkaufszentren
- Strategische Punkte U/S-Stationen
- Strategische Punkte Erreichbarkeit Ufer
- Anlenkung Fuß+ Radwege
- Fährverkehr



## Förderung von Signalarchitektur

Durch die Ermöglichung von Signalarchitektur und städtebaulichen Landmarks an zentralen Punkten der Uferkante sollen hochwertige Nutzungen ermöglicht und ein hoher Wiedererkennungswert gesichert werden.



- Entwicklungspotenziale
- Wichtige übergeordnete Einrichtungen
- Einrichtungen mit starker Bevölkerungsfrequenz: Prater, Messe, Sportstätten, Einkaufszentren
- Mögliche Standorte für unterschiedliche Nutzungen bzw. Funktionen



R. Meier NYC Hudson River



Boston MOA / Scofidio/ Diller 2006

### ***Kooperation Öffentlich-Privat***

Im Hinterland und an der Waterfront selbst gibt es bereits eine rege private Investitionstätigkeit. Umso wichtiger ist es, durch die effiziente Organisation und Abstimmung von privaten und öffentlichen Investments, die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Implementierung der Entwicklungsziele zu schaffen.



# Stadt und Fluss verbinden – Wien und die Donau

Ein Projekt des Department of Urban Planning  
and Design der Harvard Graduate School of  
Design

Alex Krieger, Professor für Urban  
Design in Harvard,  
Christoph Lechner, Architekt und  
Geschäftsführer des Architekturbüros  
Peichl und Partner



Der Stadt Wien ist es wichtig, bei den Überlegungen zur Gestaltung des rechten Donauufers auch Ideen von außerhalb einzubeziehen. So gab es bereits eine Zusammenarbeit mit StudentInnen aus der „Twin City“ Bratislava. 2006/2007 entwickelten 11 StudentInnen des Department of Urban Planning and Design der Harvard Graduate School of Design ebenso viele Entwürfe für das Donauufer am Handelskai. Unter der wissenschaftlichen Leitung von Alex Krieger, Professor für Urban Design in Harvard, sowie von Christoph Lechner, Architekt und Geschäftsführer des Architekturbüros Peichl und Partner in Wien, gelang es den StudentInnen, städtebauliche und architektonische Ideen für das Gebiet zu entwickeln, die den urbanen Kontext akzeptieren, darauf aufbauend aber unkonventionelle und spannende Lösungsvorschläge formulierten.

## Beziehung zur Stadt und Verknüpfung der Entwürfe

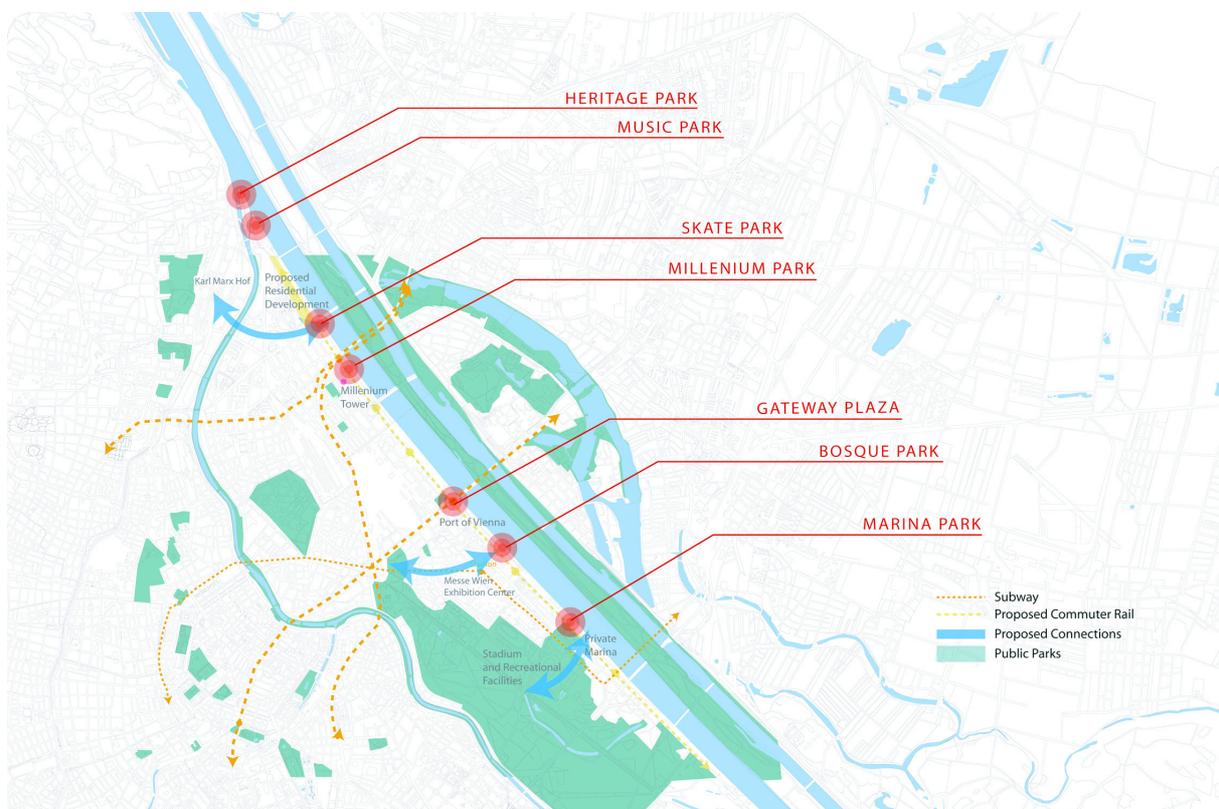
Als Vorgabe bzw. Rahmen für die Entwürfe wurden drei zentrale Punkte, die drei Brückenköpfe der Nord-, Reichs- und Praterbrücke, vorgegeben. Was das eigentliche Planungsgebiet betrifft, gab es keinerlei Vorgaben. Die StudentInnen konnten also den städtebaulichen Rahmen für ihre Ideen selbst wählen. Ein Leitmotiv sollte sich aber in allen Entwürfen widerspiegeln – die Beplanung der Uferkante des rechten Donauufers macht nur Sinn, wenn sie mit den Entwicklungen im Hinterland verwoben ist. Gleich-

zeitig wurde eine Verbindung der einzelnen Vorschläge angestrebt, was zu einer regen Zusammenarbeit zwischen den StudentInnen führte und dazu, dass die einzelnen Projekte nicht nur mit der Stadt, sondern auch miteinander verknüpft wurden.

## Basis und Anstoß für weitere Überlegungen

Ergebnis der Kooperation sind 11 städtebauliche Entwürfe, die erste Antworten auf die Frage nach dem Potenzial des rechten Donauufers geben. Die Entwürfe nehmen, der Auftragstellung gemäß, Bezug zueinander und bilden solcherart in ihrer Gesamtheit ein erstes loses Leitbild für die Waterfront rechtes Donauufer. Die reale Umsetzbarkeit variiert von Entwurf zu Entwurf erheblich. Letztlich war es aber auch nicht Aufgabe der StudentInnen, unmittelbar umsetzungsfähige Projekte zu konzipieren, sondern vielmehr mit einem durch Sachzwänge unverstellten Blick Potenziale aufzuzeigen sowie Impulse und Ideen für die weiteren Überlegungen zur Neupositionierung der Donau im städtischen Gefüge zu liefern.

Die folgenden Grafiken geben einen Einblick in die Vielfältigkeit der studentischen Entwürfe:



Sieben Parks entlang der Donau

Wileen Kao

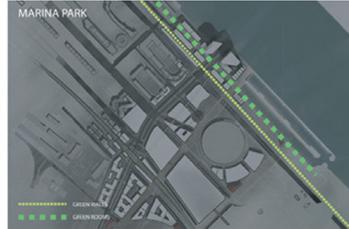
BOARDWALKS AT BOSQUE PARK



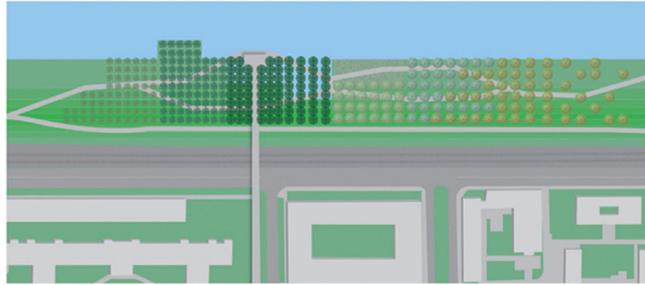
MUSIC PARK



HERITAGE PARK



LIGHTING CONCEPT: ACTIVATING THE PORT



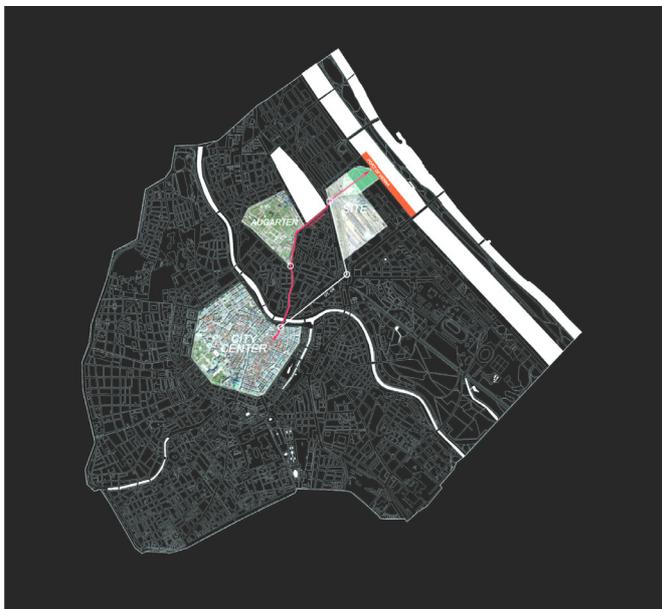
Sieben Parks entlang der Donau

Wileen Kao

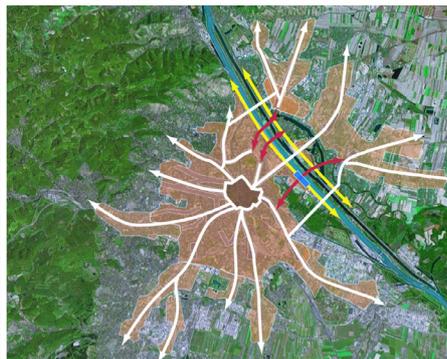
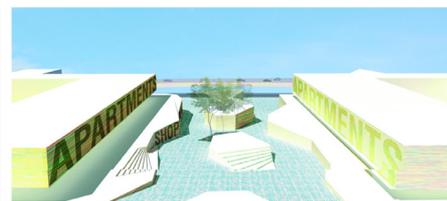


„Y“-förmige Häuser am Wasser, 20. Bezirk

Miranda Callahan



Verlängerung der Taborstraße

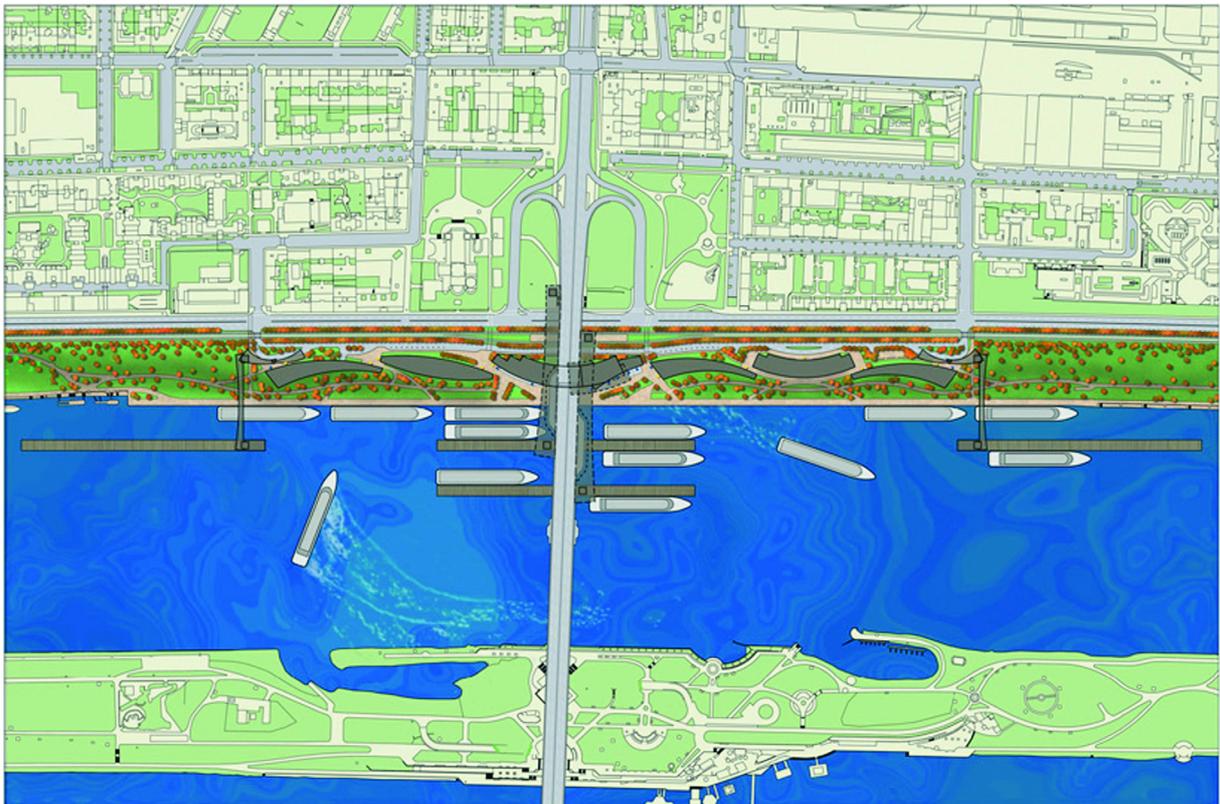


Alice Feng



Neue Hafenaktivitäten in Wien

Eric Gordon



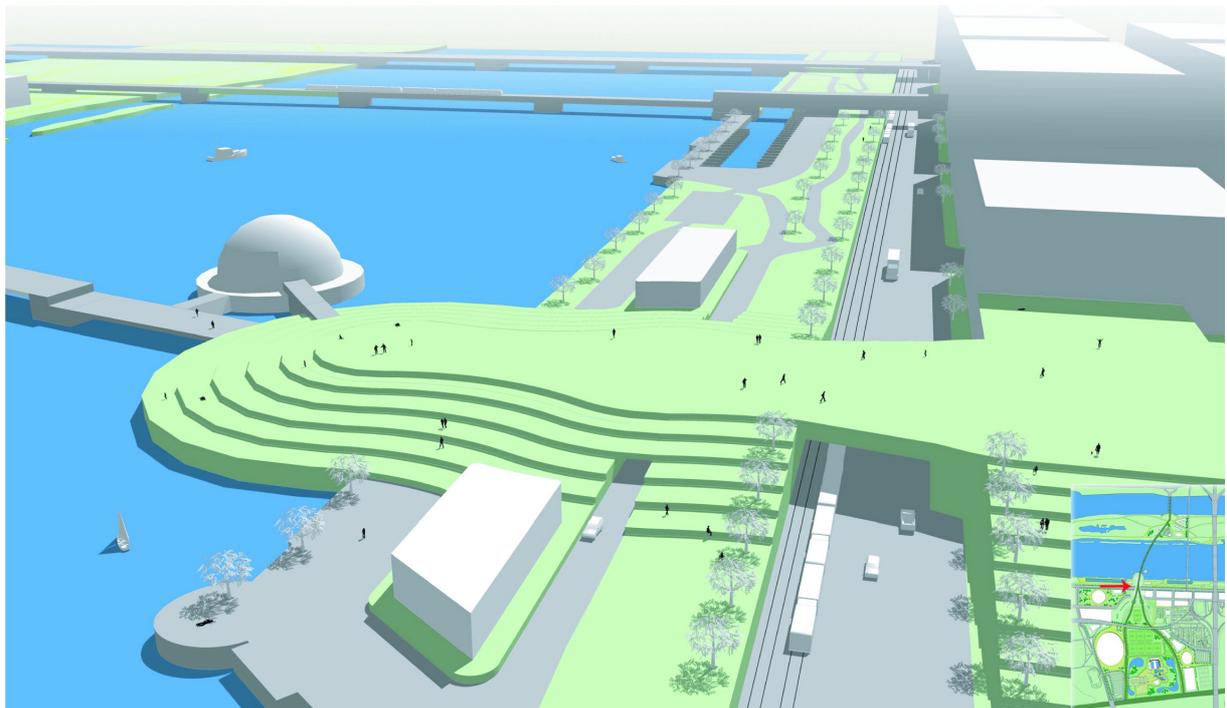
Neue Hafenaktivitäten im 2. Bezirk, Bereich Mexikoplatz

Eric Gordon



Projekt für die Neuentwicklung des Nordbahnhofgeländes

Jea Heon Lim



Lücken schließen, 2. Bezirk – Bereich Dusika-Stadion

Tong Qi Liu



Intensivierung, bessere Erreichbarkeit und Korridore für das Donauufer

Andrew Hartness

# Gegenwart und Zukunft der Vienna Donau City



Thomas Jakoubek, Geschäftsführer der Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum AG (WED)

Die WED ist Eigentümer und verantwortlich für die Gesamtentwicklung der Vienna Donau City. Sie ist 1991 aus der EXPO AG hervorgegangen. An der WED sind die größten österreichischen Banken und Versicherungen (BA/CA, Erste Bank, Raiffeisen, Bank für Arbeit und Wirtschaft, Österreichische Investitionskredit AG, UNIQA, Wiener Städtische) beteiligt.

## Insellage

Das städtebauliche Großprojekt befindet sich zur Zeit im elften Jahr der Umsetzung. Kennzeichnend für die Vienna Donau City ist eine zweifache Insellage. Zunächst eine naturräumliche, als Insel zwischen Entlastungsgerinne und den Donau-Altarmen und außerdem eine städtebau-



VIENNA DC Umgebung

liche Insellage. Die Donau-City wird gegen Westen vom Donaupark, Richtung Norden von der UNO-City, Richtung Osten von der Wagramer Straße und Richtung Süden von der Wasserkante begrenzt. D.h., es ist kaum möglich, Entwicklungen an den Rändern auf der Donauplatte fortzusetzen. Das große Plus der Donau City ist die optimale Verkehrsanbindung. Sie verfügt sowohl über zwei U-Bahn- als auch über zwei Autobahnanschlüsse. Gleichzeitig ist es durch die Überplattung der Autobahn gelungen, die Donau City selbst verkehrsfrei zu halten.

## Nutzungsmischung

Die Entwicklung in der Donau City startete 1996 mit dem Spatenstich für den Andromeda Tower, der 1998 fertiggestellt wurde. Der Andromeda Tower war damit das erste Hochhaus in Wien seit der Erbauung des Ringturms und er war für die weitere Entwicklung an der Donau von entscheidender Bedeutung. Das Hochhaus war zunächst ein Solitär in weitgehend isolierter Lage. Trotzdem lief die Vermietung von Anfang an sehr vielversprechend, was erst die Möglichkeit bot, das Gesamtgebiet wie geplant zu entwickeln. Es war von Anfang an geplant, die Donau City als multifunktionalen Standort mit einem hochwertigen Nutzungsmix zu entwickeln. Nur so konnte sichergestellt werden, dass ein lebendiger Stadtteil mit den dazu nötigen Nahversorgungseinrichtungen entsteht.



© AEROfilm Holl

Grundstücksgröße: **18,5 ha**  
Gesamtkubatur: **1.930.000 m<sup>3</sup>**  
**Bruttorauminhalt**

Geplanter Nutzungsmix:  
45% Büro  
31% Wohnen (fertiggestellt)  
13% Bildung  
11% Kultur und Freizeit

Nach Fertigstellung der Gesamtkubatur werden am Standort Vienna DC rund 3.500 Bewohner leben und ca. 12.500 Arbeitsplätze vorhanden sein.

Luftbild vom Juni 2005

## Nutzung der Wasserkante

Bis dato ist rund die Hälfte der definierten Gesamtkubatur fertiggestellt. Die nächsten Projekte werden auch dazu verwendet werden, jene Flächen zum Wasser hin, die bis dato frei blieben, zu entwickeln und die Wasserkante selbst zu gestalten. Die Zielsetzung besteht darin, eine urbane Zone direkt an der Donau zu schaffen. Diesbezüglich gibt es auch bereits erste Entwürfe von Dominique Perrault. Die Flächen am Ufer selbst sind nicht mehr im Besitz der WED, sondern der Stadt Wien. D. h., die WED hat ein Konzept auf „fremdem“ Boden gemacht und letztlich muss die Stadt Wien entscheiden, wie die Verbindung zum Wasser aussehen soll. Von Bedeutung ist dabei auch die Abstimmung mit der Freizeitzone Copa Cagrana, die pro Jahr 3,5 Millionen BesucherInnen anzieht und bei der auch im Sinne einer Kompatibilität mit der Donau City eine Qualitätssteigerung anzustreben ist.

## Gesamtkubatur und baulicher Abschluss

Die Gesamtkubatur für die Donau City wurde mit rund 1,9 Millionen Kubikmeter definiert. Diese Kubikmeteranzahl hat die WED gekauft und damit die Berechtigung erworben, zu verbauen. Werden mehr verbaut, muss die WED nachkaufen. Das hat zur Folge, dass es nicht möglich ist, über Nutzungsänderungen zu einer Veränderung der Gesamtkubatur zu kommen und damit zu einer Verbesserung der Rendite. D. h., es gibt eigentlich auch

### VIENNA DC

Gesamtfläche: **18,5 ha**

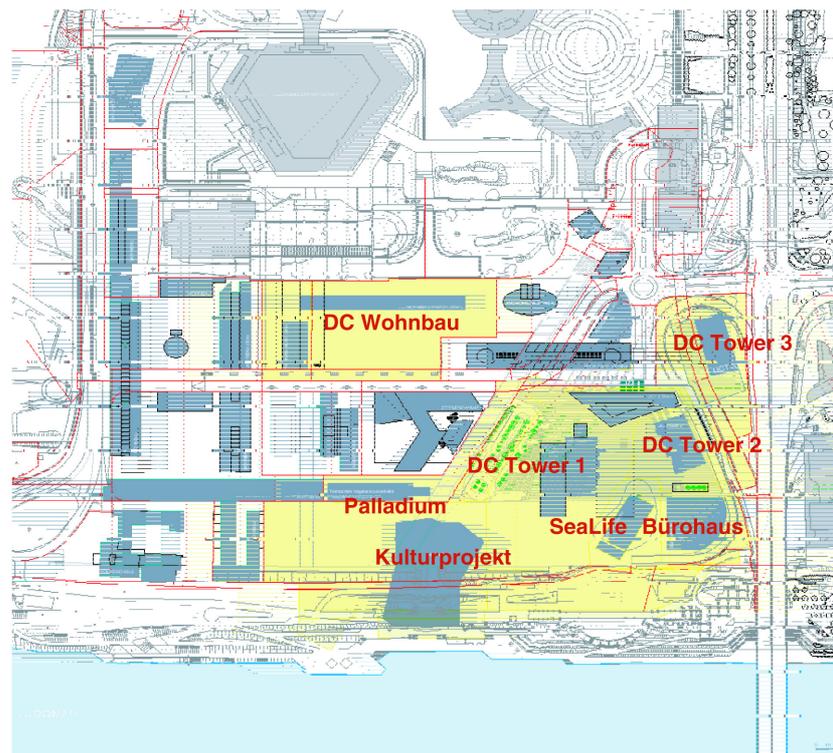
Gesamtkubatur: **1.930.000 m<sup>3</sup>**

Fertiggestellt: **1.025.000 m<sup>3</sup>**

### WED-Projekte (in Planung):

	max. m <sup>3</sup>
DC Tower 1	305.000 m <sup>3</sup>
DC Tower 2	235.000 m <sup>3</sup>
DC Tower 3	105.000 m <sup>3</sup>
SEA LIFE Centre	15.000 m <sup>3</sup>
Bürohaus	25.000 m <sup>3</sup>
Kulturprojekt	125.000 m <sup>3</sup>
DC Wohnbau	100.000 m <sup>3</sup>

Palladium (temporär)



kein betriebswirtschaftliches Interesse, besonders hoch zu bauen. Abgesehen davon, dass mit steigender Höhe auch die Gebäudeeffizienz sinkt und die Kosten steigen.

Nichtsdestotrotz wird der bauliche Abschluss der Donau City ein architektonisches Ausrufezeichen setzen. Die von Dominique Perrault geplanten Hochhäuser DC Tower 1 und DC Tower 2 werden die Wiener Skyline in Zukunft prägen. DC Tower 1 sieht einen Nutzungsmix aus Büro, Wohnen und Hotel vor. Diese Struktur ergibt sich nicht zuletzt aus der Beschaffenheit des Immobilienmarktes in Wien. Eine reine Büroimmobilie in dieser Größe wäre nur sehr schwierig auszulasten. DC Tower 2 ist in seiner Konzeption sehr flexibel und kann sowohl als Hotel, für Wohnungen und Büros genutzt werden. Weitere Projekte, die in den nächsten Jahren realisiert werden, sind ein „Sea Life Centre“ sowie ein weiterer Wohnbau. Darüber hinaus besteht auch noch die Möglichkeit für einen DC Tower 3 an der Wagramer Straße.

**Architekt Dominique Perrault, Paris  
Architekten Hoffmann - Janz, Wien**

Gebäudekennwerte Donau City Tower 1:

Gebäudehöhe ab Ebene 0	220 m
Geschoßanzahl über E 0	55
Geschoßanzahl unter E 0	4
Bruttogrundrissfläche über E 0	ca. 85.000 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum über E 0	ca. 305.000 m <sup>3</sup>

Gebäudekennwerte Donau City Tower 2:

Gebäudehöhe ab Ebene 0	160 m
Geschoßanzahl über E 0	46
Geschoßanzahl unter E 0	3
Bruttogrundrissfläche über E 0	ca. 68.000 m <sup>2</sup>
Umbauter Raum über E 0	ca. 235.000 m <sup>3</sup>



© beyer.co.at

beyers-co.at

# Schwerpunkt 1: Investment und Management

Erfolgreiche Waterfront-Entwicklung erfordert ein effizientes Zusammenspiel zwischen öffentlichen und privaten Akteuren. Einerseits sind die Dynamik von Marktprozessen und privatwirtschaftliche Organisationspotenziale zu nutzen, andererseits sind die Investitionsneigungen von Privaten in Einklang mit gesamtstädtischen Entwicklungszielen zu bringen. Um die richtige Balance zu wahren, sind daher starke effiziente Managementstrukturen ebenso notwendig wie die Verständigung auf grundlegende Prinzipien bei der Entwicklung der Waterfront.

## Die Vortragenden

**Alex Krieger** ist Professor für Urban Design an der Harvard Graduate School of Design (GSD), wo er zwischen 1998 und 2004 das „Department of Urban Planning and Design“ leitete. Neben seiner wissenschaftlichen Tätigkeit ist er Mitbegründer und Partner des Büros für „Architecture und Urban Design“ Chan Krieger Sieniewicz. Er war u. a. in Planungsprojekte in Boston, Washington DC, Pittsburgh und vielen anderen Städten involviert.

**Marek Varga** ist Architekt in Bratislava und Mitarbeiter von A1 ReSpect architects s.r.o. Das Architektenbüro ist federführend an der Entwicklung des EUROVEA-Projekts beteiligt, das einen wichtigen Baustein der künftigen Waterfront Bratislava darstellt.

**Peter Kearns** ist seit Februar 2005 Geschäftsführer der Clyde Waterfront Entwicklungsgesellschaft. Zuvor war er in einer Reihe von PPP-Projekten im Kontext von Stadtentwicklung tätig. U.a. war er in die Entwicklung der Docklands in Dublin sowie in das erste PPP-Projekt im Bereich Stadtentwicklung in Irland überhaupt involviert.

Die Fragen in der anschließenden Diskussion stellten **Christoph Chorherr** (Abgeordneter zum Wiener Landtag, Die Grünen), **Michael Griesmayr** (Eigentümer IC Projektentwicklung) und **Thomas Jakoubek** (Geschäftsführer der Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum – WED).



# Dynamik und Management von Waterfront Development



Alex Krieger, Harvard Graduate School of Design,  
Cambridge MA

Die Neuentdeckung von Waterfronts steht in einem engen Zusammenhang zur Neuentdeckung des Urbanen und der Renaissance der Städte in den letzten Jahren. Besonders in den USA wurden Städte und ganz besonders deren Zentren lange Zeit vernachlässigt. Erst nach und nach erkennt man den Wert innerstädtischer Gebiete und ganz besonders den Wert von Uferlagen für die ökonomische und soziale Entwicklung von Städten.

## **10 Prinzipien für eine erfolgreiche Waterfront-Entwicklung**

Waterfront-Standorte unterscheiden sich in ihrer Historie, ihren Nutzungsmustern und den Anforderungen an künftige Entwicklungen. Insofern ist keine Waterfront wie die andere. Nichtsdestotrotz zeichnen sich erfolgreiche Waterfront-Developments vor allem dadurch aus, dass spezifische Aspekte der jeweiligen räumlichen und baulichen Entwicklung einer Stadt beachtet wurden und solcherart ein starker Bezug zwischen Waterfront und Gesamtstadt hergestellt werden konnte. Aus den bisherigen Erfahrungen bei Waterfront-Entwicklungen lassen sich trotz aller Unterschiedlichkeit der Standorte 10 zentrale Prinzipien ableiten, die handlungsanleitend für die Stadtplanung sein sollten.

### ***Prinzip 1: Eine erfolgreiche bauliche Ausgestaltung der Waterfront verschafft einer Stadt Vorteile im internationalen Standortwettbewerb***

Städte, wie Paris, London oder Barcelona, die traditionell einen starken baulichen Bezug zum Wasser haben, haben in den letzten Jahren substanziell in ihre Waterfronts investiert. Sie haben also ein bestehendes Stärkefeld weiter ausgebaut bzw. neu positioniert. Daraus ergibt sich eine wichtige Lehre, die sich einfach zusammenfassen lässt: „Invest in your strengths“. Rund um den Globus haben die politisch Verantwortlichen in den Städten realisiert, dass ihre Städte von den Uferlagen nicht mehr als Standort für

Industrie und Gewerbe profitieren können, sondern vielmehr als Lebensstandorte, die Wohnen, Erholung und Arbeit miteinander verbinden. Waterfronts bieten dadurch die einmalige Möglichkeit, Stadtansichten und -identitäten zu schaffen und damit die Alleinstellungsmerkmale der betroffenen Städte zu entwickeln bzw. zu stärken.

Städte wie Chicago oder Boston haben das schon sehr früh erkannt und ihre Uferlagen dementsprechend entwickelt. Besonders das Beispiel Chicago sticht hier hervor. Dort kam man bereits vor rund 100 Jahren zu dem Schluss, dass die Ufer des Lake Michigan nicht für die Industrie bestimmt sind. Durch die Verlegung von Eisenbahntrassen konnte auf einer Länge von 20 Meilen ein zusammenhängender Grünraum entlang des Seeufers entwickelt werden. In Boston begann man in den 1960er Jahren in das heruntergekommene Zentrum und die Uferlagen zu investieren.



**Prinzip 2: Schaffung von qualitätsvollen Treffpunkten und öffentlichen Räumen an der Wasserkante**

Es ist im Prinzip sehr simpel: Die Menschen gehen dort hin, wo andere Menschen sind. D.h. man braucht zwei Dinge. Erstens eine qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums unmittelbar am Ufer und zweitens Fre-

quenzbringer. Die Rolle vom Zweiteren können Museen (wie z.B. das Guggenheim in Bilbao) ebenso erfüllen wie profanere Unterhaltungseinrichtungen (wie z.B. die Rock 'n' Roll Hall of Fame in Cleveland).

***Prinzip 3: Berücksichtigung der Wechselwirkung zwischen dem Ufer, öffentlichen Plätzen und Straßen, die zum Wasser hin verlaufen***

Gute Waterfront Developments haben nichts mit einer Planung zu tun, die sich auf die Uferzone beschränkt. Vielmehr ist es von zentraler Bedeutung, starke Bezüge zwischen der Gesamtstadt und den Uferlagen herzustellen. In diesem Zusammenhang geht es unter anderem darum, Sichtachsen zum Wasser zu etablieren. Wenn möglich sollten die großen Straßen einer Stadt eine Verbindung zum Wasser ermöglichen und, bildlich gesprochen, ins Wasser münden. New Orleans ist ein Beispiel, wo gerade versucht wird, dieses Prinzip umzusetzen. Der Wiederaufbau der Stadt steht in einem engen Zusammenhang mit einer erfolgreichen Neupositionierung des Mississippi im Gefüge der Stadt. Dabei geht es sehr stark darum, die Verbindung zwischen einigen wenigen zentralen Straßenachsen und der Waterfront (wieder)herzustellen und die Einmündung dieser Straßen in die Waterfront neu zu inszenieren. Der neue Bezug dieser zentralen Achsen zum Wasser eröffnet dann neue Entwicklungschancen für die Uferkante selbst.

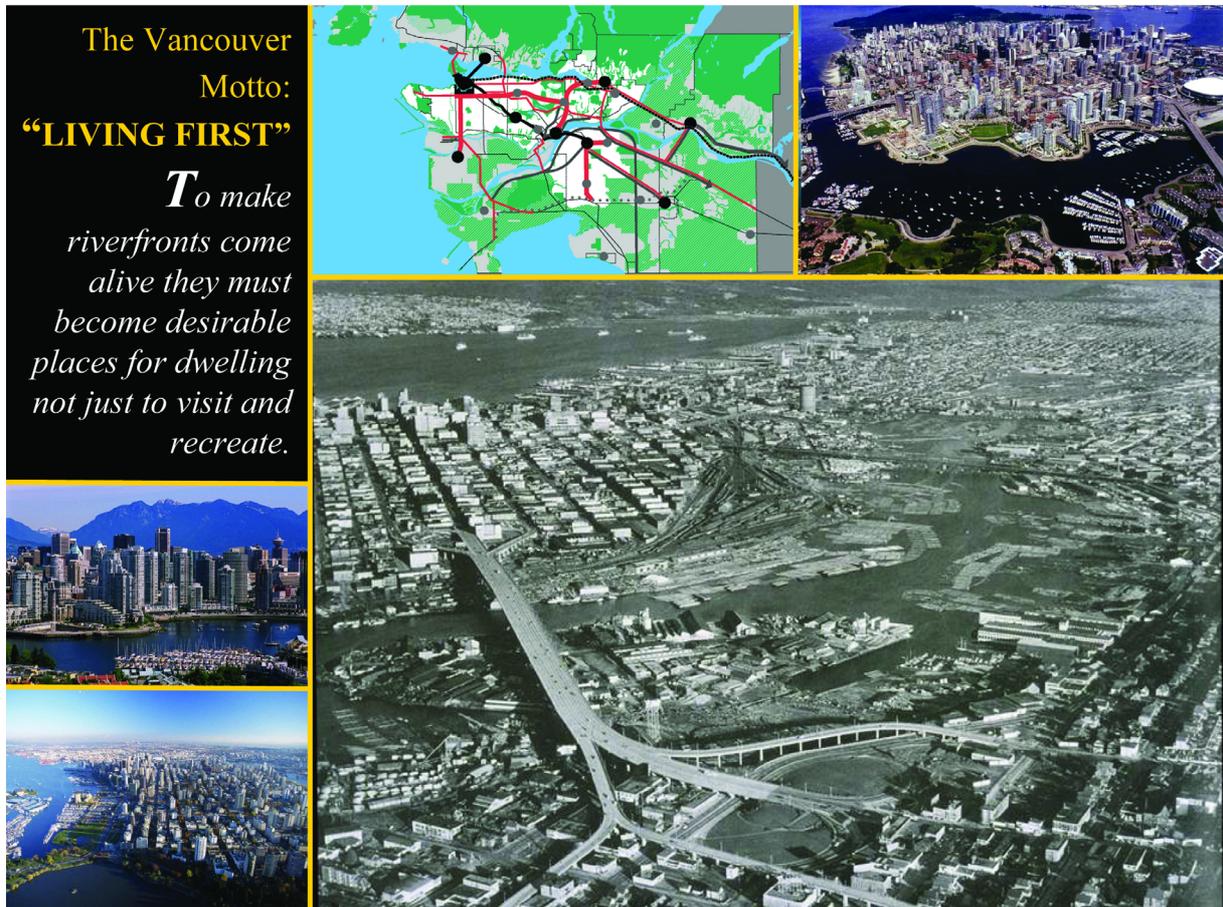
***Prinzip 4: Öffentliche Zugänglichkeit des Ufers sicherstellen***

Die besten Achsenverbindungen zum Wasser nutzen nichts, wenn das Ufer selbst nicht öffentlich zugänglich ist. Diese öffentliche Zugänglichkeit bildet eine wichtige Voraussetzung für eine qualitätsvolle und differenzierte Gestaltung der Uferkante. Diese Differenzierung ist wichtig, um Langeweile zu vermeiden und attraktive, unterscheidbare Abschnitte zu schaffen. Als erfolgreich und überaus populär haben sich dabei bauliche Maßnahmen erwiesen, die Menschen unmittelbar und so nahe wie möglich an das Wasser bringen.

***Prinzip 5: Wechselwirkung mit dem Wasser herstellen***

Im Regelfall bleibt uns der Sprung ins kühle Nass an städtischen Uferlagen verwehrt. Das muss aber nicht bedeuten, dass es nicht möglich ist, eine unmittelbare Beziehung zum Wasser herzustellen. Mit einem gewissen Maß an Kreativität ist es möglich, symbolische und tatsächliche Wechselwirkungen mit dem Wasser zu erzeugen. In Sydney gibt es die Möglichkeit, in einem Pool gleichsam im oder

neben dem Meer zu schwimmen. Auf einer symbolischen Ebene findet die Interaktion mit dem Wasser in Providence (Rhode Island) statt, wo im Rahmen von studentischen Aktionen und Festen das Wasser künstlerisch bespielt wird.



Vancouver

### **Prinzip 6: Hochwertige Wohnnutzungen ermöglichen**

Damit eine Waterfront funktioniert, reicht es nicht, hochwertige Freizeit- oder Tourismusnutzung zu ermöglichen. Vielmehr muss die Waterfront auch ein begehrter Wohnstandort sein. Vancouver ist hierbei in vielerlei Hinsicht ein Vorbild. Unter dem Motto „Living First“ hat man sich der Entwicklung der Waterfront auch und vor allem als hochwertigen Lebensstandort verschrieben. Ist diese Transformation geschafft, folgen den Investitionen in den Wohnraum auch andere Investitionsprojekte.

### **Prinzip 7: Kulturelle Landmarks an die Waterfront bringen**

Es ist eine bewährte Strategie, hochwertige kulturelle Nutzungen an die Waterfront zu bringen. In den letzten Jahren ist damit allerdings auch ein wenig übertrieben worden bzw. wurde die Strategie in Einzelfällen unzureichend angewandt. Als Paradebeispiel für den Konnex zwischen

Waterfront-Revitalisierung und kultureller Nutzung gilt Bilbao. Man übersieht dabei gerne, dass in Bilbao nicht nur ein Guggenheim-Museum gebaut wurde, sondern die Regionalregierung eine Gesamtstrategie zur wirtschaftlichen Neupositionierung der Stadt entwickelt hat. Eine umfassende Kulturstrategie soll dabei als ein Faktor bei dieser Neupositionierung fungieren. Trotz dieser Relativierung ist unbestritten, dass kulturelle und touristische Angebote ein wichtiges Vehikel bei der Revitalisierung von Waterfront-Standorten sein können. London mit seinem „London Eye“ zeigt dabei, dass man dabei auch etwas lächerlich anmutende Dinge tun darf und trotzdem erfolgreich sein kann. Das „London Eye“ ist heute eine der populärsten Touristenattraktionen der Stadt.



London Eye

### ***Prinzip 8: Variation bei der Gestaltung von Freiflächen und Parks***

Wie bereits bei Prinzip 4 erwähnt, ist eine differenzierte Gestaltung der Waterfront von essenzieller Bedeutung. In der Praxis bedeutet das nicht, dass der Zugang zum Wasser pompös sein muss. Im Gegenteil, oftmals reicht ein paar Meter breiter Weg, um den Menschen das Gefühl zu geben, das Wasser nutzen zu können. Besonders wichtig ist eine abwechslungsreiche und kreative Gestaltung der Uferpromenaden.

### ***Prinzip 9: Die Waterfront als Möglichkeit, Altes und Neues zu kombinieren***

Ein gutes Waterfront Development verbindet Tradition und Moderne. Waterfronts beziehen ihre Faszination oftmals aus ihrer Historie und den damit verbundenen baulichen Strukturen. Als einfache Regel sollte daher immer versucht werden, die alte Struktur zu erhalten und neue Nutzungsmöglichkeiten dafür zu finden.

### ***Prinzip 10: Kurzsichtige Investitionsentscheidungen dürfen den langfristigen Wert der Waterfront nicht gefährden***

Viele Städte sind bei der Entwicklung ihrer Waterfronts zu ungeduldig. Besonders solche, die mit einer schwierigen ökonomischen Situation konfrontiert waren und sind, neigen dazu, die besten Baugründe an die erstbesten Investoren zu vergeben, um dadurch rasch den Aufschwung in Gang zu bekommen. So wird ein Projekt in Pittsburgh, das am Beginn des Revitalisierungsprozesses der Uferlagen stand, bereits wieder abgerissen, weil es den Standards einer erfolgreichen Waterfront-Entwicklung nicht entspricht.

### **Und Wien?**

Das rechte Donauufer hat alle Voraussetzungen für einen attraktiven Waterfront-Standort. Die Herangehensweise, sich auf einige Hotspots zu konzentrieren, entspricht erfolgreichen Erfahrungen in Nordamerika, wo Waterfront-Planungen im Regelfall ohne Masterpläne auskommen. Vielmehr wird versucht, spezifische Projekte auf qualitätsvolle Art und Weise miteinander zu verbinden. Neben anderen Herausforderungen erscheint die Realisierung der „Stadttorfunktion“ der Donau von großer Bedeutung. Es gilt Initiativen zu setzen, die das Ankommen in Wien vom Wasser aus zu einem besonderen Erlebnis machen. Gleichzeitig muss sich die Stadt auch darüber klar werden, was das Besondere an seiner spezifischen Lage am Wasser ist, um die Wiener Waterfront auch international stärker positionieren zu können.

# HafenCity auf dem Weg zur Urbanität – Strategie und Transformations- management



Jürgen Bruns-Berentelg, HafenCity Hamburg GmbH

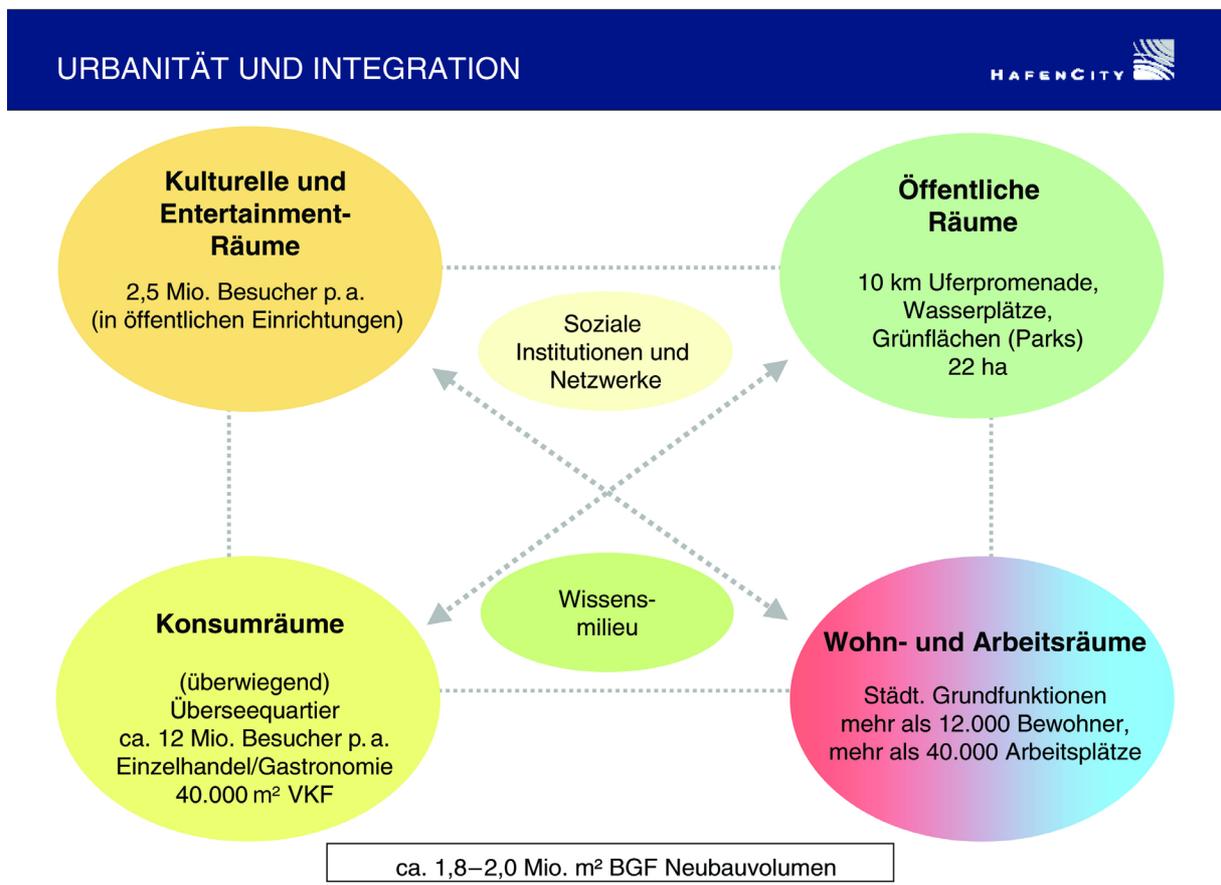
Der Titel des Vortrages ist sehr bewusst gewählt. Die Stadt Hamburg und die HafenCity Hamburg GmbH als Entwicklungsträger haben sich dazu verpflichtet, ein neues Quartier mit hoher urbaner Qualität zu entwickeln. Das Spezifikum an der Hamburger Waterfront ist nicht nur, dass es sich um eine komplette Neuentwicklung handelt, sondern auch um eine Innenstadterweiterung. Die Bebauung eines ehemaligen, unmittelbar an die Hamburger City angrenzenden Hafensareals bedeutet eine Vergrößerung der Innenstadt um 40%. Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich andere Anforderungen an die öffentliche Hand als bei Entwicklungen im Bestand, die andere Waterfront-Projekte charakterisieren. Hamburg arbeitet daher mit einer sehr starken Masterplanung. Es geht dabei nicht nur um die Definition einzelner Projekte, sondern um die Entwicklung einer Gesamtvision für einen neuen Stadtteil.

## Die Rahmenbedingungen und Zielsetzungen

Hamburg verfügt über den zweitgrößten Hafen Europas. Handel und Schifffahrt sind somit noch immer das Rückgrat der Hamburger Ökonomie. Das Wirtschaftswachstum selbst ist mit rund 2,9% nur durchschnittlich. Das ist für die Entwicklung der HafenCity insofern von Bedeutung, als die moderaten Wachstumsraten ein effizientes Risikomanagement erfordern.

In der HafenCity soll es gelingen, ein urbanes Angebot zu entwickeln, das sich mit jenem der City messen kann. Das Schlüsselwort dabei ist Nutzungsmischung. Freilich reicht es nicht, unterschiedliche Nutzungsstrukturen mehr oder weniger nebeneinander zu etablieren. Vielmehr geht es darum, unterschiedliche Raumstrukturen zu schaffen und diese miteinander zu verknüpfen bzw. in Beziehung zu setzen. Die Gestaltung dieser Räume ist entscheidend für eine erfolgreiche Entwicklung. Monofunktionale Strukturen sind dabei absolut zu vermeiden. Nutzungsmischung in der HafenCity bedeutet daher kleinteilige Variationen und Vielfältigkeit. So sind Konsumräume nicht in Form von

Shoppingcentern angeordnet. Stattdessen wurde ein Einzelhandelskonzept entwickelt, das optimale Ergebnisse in Bezug auf den öffentlichen Raum und die Urbanität des Gebietes liefert. Nach dem Vorbild der Innenstädte wird die Entwicklung horizontal, d. h. entlang definierter Achsen, erfolgen. Eine kleinräumige Mischung ist auch in Bezug auf die Wohn- und Arbeitsnutzung vorgesehen. Diese enge räumliche Verzahnung ist ein Vehikel, um eine Verschränkung unterschiedlicher Nutzungsstrukturen zu erleichtern. Unterstützung findet dieser „Urbanisierungsprozess“ durch die Etablierung neuer sozialer Institutionen im Projektgebiet sowie durch die Generierung eines Wissensmilieu, das durch die Ansiedlung einer Universität unterstützt werden soll.



Bei der Baustruktur wird versucht, eine Integration in die Innenstadt zu ermöglichen. So spiegelt die hohe bauliche Dichte in der HafenCity die Struktur des Stadtzentrums wider. Um aber neue Sichtachsen zwischen HafenCity und Innenstadt zu etablieren bzw. um eine stärkere Orientierung zum Wasser zu ermöglichen, wurde die Blockstruktur aufgelöst und die einzelnen Gebäude kleinteilig gestaltet. Dadurch wird eine städtebauliche Integration mit einer Kubatur erreicht, die eigentlich nicht dem üblichen urbanen Charakter entspricht.

## Starke Rolle des öffentlichen Sektors

Waterfront-Projekte wie die HafenCity können nur dann dauerhaft erfolgreich sein und nachhaltig wirken, wenn die öffentliche Hand eine starke Rolle als Entwickler und vor allem als Controller spielt. Dieses Prinzip spiegelt sich bereits sehr stark in der Konstruktion der HafenCity Hamburg GmbH und ihrer Verankerung im hoheitsrechtlichen Bereich wider.

### ORGANISATION DER AUFGABENWAHRNEHMUNG FÜR DAS GROSSPROJEKT HAFENCITY



#### Senat der Freien und Hansestadt Hamburg

<p><b>Behördenorganisation / Hoheitliche Funktionen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Senat und Bürgerschaft</b></li> <li>• <b>VORRANGGEBIET „HafenCity“</b> (ab 10/2006)</li> <li>- <b>Senatskommission f. Stadtentwicklung</b></li> <li>- <b>Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Baugenehmigungen</li> <li>- Bebauungspläne</li> <li>- Richtlinien des Städtebaus</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Sonderorganisation (100% hamburg. Eigentum)</b> <b>HafenCity Hamburg GmbH</b></p> <p><b>Aufgaben</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Treuhänderin Sondervermögen „Stadt und Hafen“</b> Grundstückseigentümerin, öff. Bauherrin, Finanzierung</li> <li>2. <b>Entwicklungsmanagerin / Masterdeveloper</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorplanung, Gutachten, Entwicklungsplanung</li> <li>- Betriebsverlagerungen, Grundstücksentwicklung</li> <li>- hochwassersichere Erschließung und Infrastruktur (Haupt-/ Erschließungsstraßen, Kaimauern, Promenaden, Plätze)</li> <li>- Käuferakquisition, Grundstücksverkauf</li> <li>- Kommunikation und Marketing</li> <li>- Sonderprojekte (außer Elbphilharmonie)</li> </ul> </li> </ol> <p><b>Aufsichtsrat</b> <b>5 Senatoren</b> (Minister) und Staatsrat der Senatskanzlei</p> <p><b>Beirat</b> (seit 2005)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Stakeholder</li> <li>b) Wissenschaftler</li> </ol>
---	---

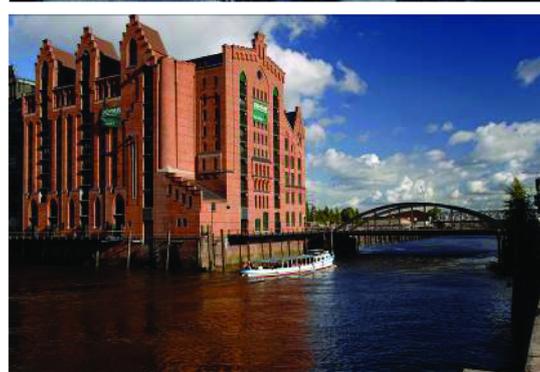
Mit der Definition der HafenCity als Vorranggebiet sind alle Kompetenzen in Bezug auf Baugenehmigungen und Bebauungspläne von der Bezirksebene in die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gewandert und unterstehen damit direkt dem zuständigen Stadtrat. Diese Änderung soll zu einer Effizienzsteigerung führen, um mit dem vorhandenen Entwicklungsdruck auf der Managementseite besser umgehen zu können. Die HafenCity Hamburg GmbH ist eine 100%-Tochter der Stadt und umsetzungsverantwortlicher Akteur im Entwicklungsprozess. 90% der Flächen in der HafenCity sind im Besitz der Stadt. Dadurch erschließt sich für die HafenCity Hamburg GmbH nicht nur eine wichtige Finanzierungsquelle, sondern verfügt sie dadurch auch über ein wichtiges Vehikel, um den Entwicklungsprozess entsprechend zu takten und zu steuern.

Aus dem Obengenannten geht klar hervor, dass es sich im Falle der HafenCity Hamburg GmbH nicht um ein Public Private Partnership (PPP)-Modell oder gar um „Urban Governance“ handelt, sondern vielmehr um eine starke „Public Governance“. Diese starke öffentliche Rolle schafft optimale Voraussetzungen, um zentrale Entwicklungsziele erfolgreich umsetzen zu können. So wird in der HafenCity die Freiraumplanung als wesentliche öffentliche Aufgabe wahrgenommen. Die Räume zwischen den einzelnen Gebäuden dürfen keine Restflächen werden, sondern müssen vielmehr die einzelnen Projekte verbinden und zusammenführen. Daher werden große Areale in der HafenCity jeweils die Handschrift eines einzigen ArchitektInnenteams tragen. Für die Gestaltung des westlichen Areals konnten ArchitektInnen aus Barcelona gewonnen werden, die in ihre Planung mediterrane Elemente einfließen lassen. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Herausbildung einer starken Beziehung zwischen Arbeitsorten und den öffentlichen Räumen gelegt, um damit auch eine Verbindung zwischen Arbeit und Freizeit zu ermöglichen. Die Entwicklung zeigt, dass das in Teilbereichen bereits gelungen ist.

Starke Vorgaben seitens der öffentlichen Hand und eine starke Rolle im Umsetzungsprozess erleichtern auch die Markenbildung bzw. die Herausbildung einer städtischen Identität für ein Entwicklungsgebiet. So erfolgt die kulturelle Definition der HafenCity u.a. auch über die Errichtung der Elbphilharmonie. Auch wenn das Projekt als PPP realisiert wird, liegt dem Bau ein politischer Beschluss und ein Commitment zugrunde, das sich auch in der baulichen Struktur widerspiegelt. Die Elbphilharmonie steht symbolisch für die Identität Hamburgs als Ort, der seine maritime Tradition neu interpretiert. (Siehe Grafik auf der nächsten Seite.)

## **Die Integration des privaten Sektors**

Starke Differenzierung und kleinteilige Nutzungsmischungen gehören zu den Grundprinzipien bei der Entwicklung der HafenCity. Es soll aber nicht nur eine horizontale Mischung geben, sondern auch vertikale Nutzungsmischungen in den einzelnen Projekten. Besonders bei den Bürostandorten wird auf die Entwicklung unterschiedlicher Typologien Wert gelegt. Das bedeutet, dass neben differierenden Gebäudegrößen auch die Struktur der Erdgeschosszonen differenziert sein wird und solcherart öffentliche Nutzungen ermöglicht werden. Diese Herangehensweise zeigt auch insofern positive Folgen, als in der ersten Umsetzungsphase bereits 50 kleinere Unternehmen



den Standort HafenCity gewählt haben. Das hat den Vorteil, dass die Projekte nicht mit der Verfügbarkeit von großen Ankermietern bzw. Leitbetrieben stehen und fallen.

Damit Investoren bereit sind, diesen Typus Stadt zu akzeptieren, bedarf es umfangreicher Vorarbeiten. Bei der Integration und der Mobilisierung des privaten Sektors agiert die HafenCity Hamburg GmbH daher entlang von zwei Prinzipien. Einerseits Steigerung der Wettbewerbsintensität und andererseits Reduktion des Risikos. Ersteres passiert über eine kleinräumige Vergabe, die es auch kleineren Projektentwicklern ermöglicht, Angebote zu legen, und einer Projektvergabe, die ohne Preismaximierungsvorgabe auskommt und daher die Chancen für innovative Projekte erhöht. Zweiteres wird über vorvertragliche Kooperationsprozesse gewährleistet. Wichtigstes Element dieser Prozesse ist die sogenannte Anhandvergabe. Dabei geht dem eigentlichen Grunderwerb eine einjährige Planungsphase voraus, in der der potenzielle Developer das Grundstück exklusiv ein Jahr „bepflanzen“ kann. Diese Vorgehensweise ermöglicht eine Win-win-Situation. Aus Sicht der Stadt wird dadurch erstens eine Qualitätssteigerung sichergestellt und zweitens wird verhindert, dass Investoren aus spekulativen Gründen Flächen erwerben. Die Investoren können ebenfalls profitieren. Durch die lange

Vorbereitungszeit sind sie in der Lage, die Finanzierung auf solide Beine zu stellen und bereits in der Planungsphase den Nachfragemarkt zu sondieren.

### **Sonderfall Überseequartier**

Das Überseequartier soll das funktionale Zentrum der HafenCity werden. Um die damit verbundenen Anforderungen erfüllen zu können, ist, neben klaren Entwicklungszielen und Vorgaben der öffentlichen Hand, eine Strategie nötig, die eine bauliche und funktionale Entwicklung aus einem Guss ermöglicht. D. h. im Gegensatz zur sonst üblichen kleinteiligen Vergabe gibt es im Überseequartier nur einen Investor. Umso wichtiger sind hier die Entwicklungsvorgaben seitens der Stadt. Auf Basis von Studien und Diskussionen zu unterschiedlichen Nutzungskonzepten sowie von Wirtschafts- und Risikoanalysen wurde eine städtebauliche Leitlinie entwickelt. Erst nachdem alle damit zusammenhängenden Anforderungen diskutiert waren, wurde das Projekt ausgeschrieben. Der Investor wusste zu diesem Zeitpunkt genau, was die Stadt will. Diese Herangehensweise ermöglicht auch eine rasche Realisierung. Die Vergabeentscheidung fiel im September 2005, bereits im Sommer 2007 starteten die Baumaßnahmen im Überseequartier.

### **Planung und Urbanität**

Mit der HafenCity wird eine ehrgeizige Zielsetzung verfolgt. Es handelt sich hierbei um einen geplanten Ort, der Raum für eine innovative Verbindung zwischen Arbeit und Freizeit bieten soll. Über hochwertige kulturelle Nutzungen und die Etablierung von sozialen Netzwerken soll die HafenCity auch als Wohnstandort eine spezifische Qualität bekommen, die man sonst nur in nicht oder kaum geplanten Orten, wie z. B. innerstädtischen Transformationsvierteln, findet. Für die Entwicklung von Standorten, egal ob sie am Wasser liegen oder nicht, gilt daher: Es sollte nicht primär über einzelne Gebäude nachgedacht werden, sondern über den Kontext, in dem sich Arbeitsprozesse zukünftig vollziehen werden. Eine erfolgreiche Symbiose zwischen Arbeits- und Lebensorten kann gelingen, wenn man städtische Räume entsprechend plant.

# Reflexion und Diskussion – Runde 1

Die Fragen stellten Christoph Chorherr, Michael Griesmayr und Thomas Jakoubek



In der ersten Diskussionsrunde standen folgende Themenstellungen im Mittelpunkt:

**Strategien zur Überwindung baulicher Barrieren.** Das rechte Donauufer stellt insofern eine besondere Herausforderung dar, als gleich zwei Barrieren, der Handelskai und die anschließenden Gleisanlagen, überwunden werden müssen. Christoph Chorherr verwies auf die Idee, einen 24. Bezirk „Handelskai“ zu etablieren. Eine Maßnahme, mit deren Hilfe die infrastrukturellen Herausforderungen am rechten Donauufer fokussierter angegangen werden könnten. Alex Krieger erwähnte in diesem Zusammenhang die Strategie vieler US-amerikanischer Städte, sogenannte Waterfront Development Cooperations ins Leben zu rufen, die im Normalfall unter Beteiligung Privater die Entwicklungsprozesse managen. Einigkeit herrscht darüber, dass der Fluss erleb- und spürbar gemacht werden muss.

Alex Krieger verwies auf den sogenannten „Big Dig“ in Boston, im Zuge dessen eine hochrangige Straße von der Oberfläche in den Untergrund verbannt wurde. Solche Maßnahmen sind natürlich mit enormen Kosten verbunden, langfristig rechnen sie sich für die betroffenen Städte jedoch. Demnach sollte auch Wien bereit sein, substanziell in die Überwindung der vorhandenen Barrieren zu investieren und dabei die Beteiligung des privaten Sektors erwirken. Besonders wichtig für den Handelskai ist eine bessere Verbindungen zwischen den Wohnnutzungen und dem Flussufer. Die bis dato vorhandenen schmalen FußgängerInnenbrücken sind nicht attraktiv genug. Notwendig sind vielmehr breite Übergänge, die eine qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raumes ermöglichen und Platz für Einzelhandel lassen. Eine weitere Verbesserung könnte durch die Nutzung der vorhandenen Eisenbahnschienen für den öffentlichen Verkehr erreicht werden.

**Einbeziehung des Privatsektors.** Eine erfolgreiche Einbeziehung und Mobilisierung des Privatsektors ist entschei-

dend für den Erfolg von Waterfront Developments. Vor allem vor dem Hintergrund der starken Rolle der öffentlichen Hand in Hamburg stellt sich die Frage nach der Art und Weise, wie und ab wann private Investoren in den Entwicklungsprozess einbezogen werden. Jürgen Bruns-Berentelg hielt fest, dass sich die HafenCity Hamburg GmbH in einem kontinuierlichen Diskussionsprozess mit Privaten befindet. Für die jeweiligen Teilgebiete, die in die Entwicklung gehen, sieht der Ablauf im Normalfall folgendermaßen aus: Nach Beschluss des Masterplans und einer städtebaulichen Überarbeitung werden die Investoren informiert und im Rahmen eines Wettbewerbs eingeladen, ihre Umsetzungsvorstellungen zu präsentieren. Nachdem zur Zeit gerade fünf Teilgebiete parallel entwickelt werden, besteht die Möglichkeit, dass sehr unterschiedliche Konzepte und Investorengruppen zum Zug kommen.

**Flexibilität in der Umsetzung.** Eine starke Rolle der öffentlichen Hand bei der Konzeption und Umsetzung von Waterfront-Projekten erleichtert die Implementierung städtebaulicher und urbanistischer Zielsetzungen. Gleichzeitig ist, wie Thomas Jakoubek feststellte, in der Umsetzung solcher Projekte auch immer ein gewisses Maß an Flexibilität notwendig, um am Markt reüssieren zu können bzw. geänderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Die HafenCity Hamburg GmbH versucht diese Tatsache insofern zu berücksichtigen, als Nutzungsänderungen prinzipiell möglich sind. Bruns-Berentelg betonte jedoch, dass bei aller Grundflexibilität die Vorgehensweise in der HafenCity rigider als in vergleichbaren Städten ist.

# Infrastrukturentwicklung und Freiraumgestaltung – Eurovea International Trade Centre



Marek Varga, A1 ResPect Architects, Bratislava

Das Eurovea-Projekt in Bratislava weist, was seine Lage in der Stadt betrifft, Ähnlichkeiten mit der HafenCity Hamburg auf. Für die Stadt Bratislava stellt es die Möglichkeit dar, die relativ kleine Innenstadt substanziell zu erweitern und eine Anbindung an die Donau zu schaffen. Im scharfen Gegensatz zu Hamburg wird das Gebiet allerdings von einem einzigen Developer und Investor entwickelt. Ballymore Properties Limited ist ein irischer Städtebau- und Immobilienkonzern, der international u. a. durch die Entwicklung der Londoner Docklands hohes Renommee gewann.

## Masterplanung und infrastrukturelle Maßnahmen

Die Stadt Bratislava hat in einem Masterplan den polyfunktionalen Charakter des Entwicklungsgebietes festgeschrieben. Tatsächlich wird es im Endausbau über eine gemischte Nutzungsstruktur verfügen, die neben frei finanzierten Wohnungen auch Büro- und Entertainmentnutzungen vorsieht. Die exakte Bebauungsstruktur sowie der Aufbau und Umsetzung der funktionalen Mischung konnte stärker vom Investor mitbestimmt werden. Die Stadt unterstützte den Entwicklungsprozess insofern, als 2006 nach achtjähriger Diskussion ein neuer Flächennutzungsplan verabschiedet wurde, der auch mögliche Hochhausstandorte definierte. Das Projektgebiet wurde als ein potenzieller Standort definiert. Die Flexibilität in der Masterplanung ermöglichte es, den Investor für die Finanzierung zentraler infrastruktureller Vorhaben zu gewinnen. Bei einem Standort direkt an der Donau, deren Wasserstand im Laufe eines Jahres beträchtlichen Schwankungen unterliegt, kommt dem Hochwasserschutz besondere Bedeutung zu. Die dafür notwendigen Maßnahmen sowie deren Integration in den gesamtstädtischen Hochwasserschutz wurden ausschließlich von Ballymore finanziert. Die Stadt Bratislava sieht das Eurovea-Projekt auch als Möglichkeit, die städtische Verkehrsinfrastruktur zu verbessern. So wird unter dem Projekt-

gebiet eine vom Investor finanziert U-Bahn-Station errichtet, die den Ausgangspunkt für ein U-Bahn-Netz in Bratislava bilden soll.

## Freiraumgestaltung

Es wird sichergestellt, dass der gesamte Uferbereich im Umfeld des Projektes frei zugänglich sein wird. Darüber hinaus wird der zentrale Platz im Gebiet nicht nur den Zugang zum neuen slowakischen Nationaltheater bilden, sondern auch eine direkte Verbindung zum Wasser herstellen. Auf dem Platz wird sich das Tourismusbüro befinden sowie vorgelagert die Anlegestellen für die Schnellboote aus Wien und Budapest. Solcherart wird der Platz zu einem neuen wichtigen Stadttor für Bratislava, das auch für die touristische Entwicklung der Stadt von großer Bedeutung sein wird. Insgesamt werden 21% der Gesamtfläche der Eurovea International Trade Centre aus Grün- und öffentlichen Freiräumen bestehen.

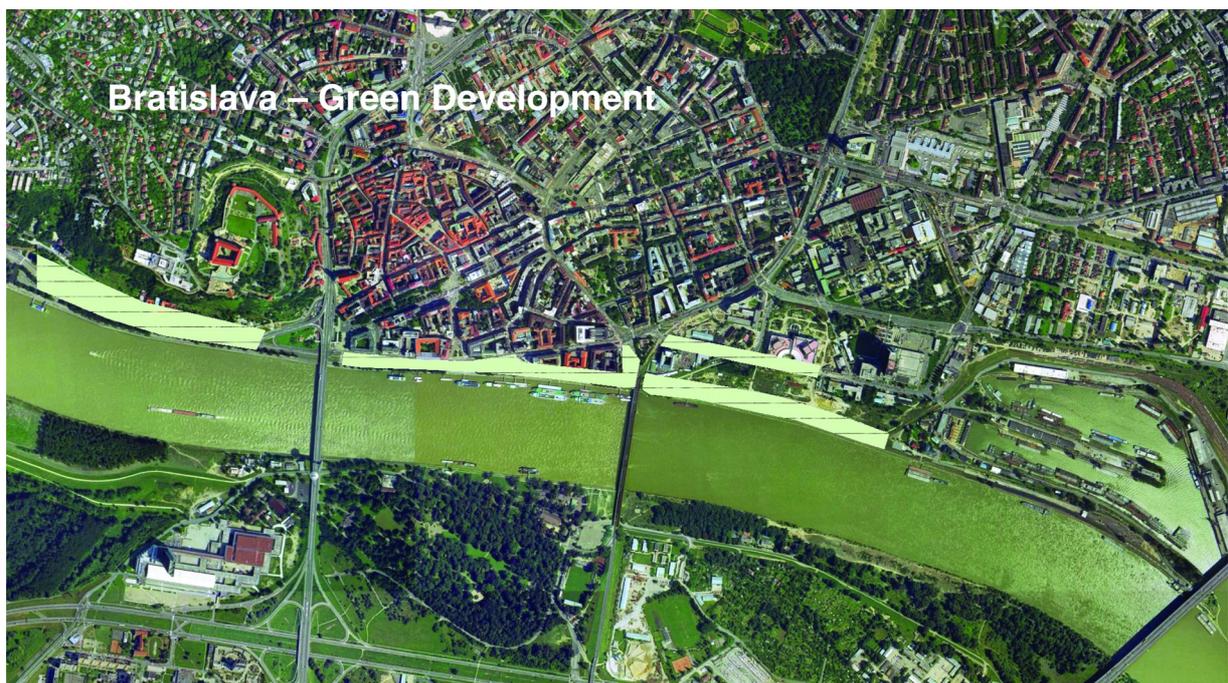


Besonderer Wert wird auch auf den Bezug zur Altstadt gelegt. Ähnlich wie in Hamburg spiegelt sich die innerstädtische Blockstruktur im Entwicklungsgebiet wider. Durch die Bebauungsstruktur wird auch sichergestellt, dass vorhandene Sichtachsen in die Innenstadt und zur Burg Bratislava erhalten bleiben und neue etabliert werden.

## Naturraum und Österreichbezug

Das Projektgebiet weist einige Ähnlichkeiten mit dem rechten Donauufer in Wien auf. So handelt es sich bei dem Gebiet, auf dem Eurovea errichtet, wird um ein ehe-

maliges Überschwemmungsgebiet, das nach der Donau-  
regulierung als Standort für Industrie diente. Die Industrie  
wurde vor langer Zeit abgesiedelt, sodass heute von  
einem Brownfield-Development gesprochen werden  
kann, wobei bis auf eine Ausnahme keine historischen  
Gebäude mehr erhalten sind. Wie die Wiener Waterfront  
liegt auch das Projektgebiet in Bratislava nicht nur in  
unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, sondern auch zu hoch-  
wertigen Naturräumen und Grünflächen. Der Grünkorridor  
auf der gegenüberliegenden Seite der Donau soll durch  
den sogenannten Riverside Park gespiegelt werden.  
Dadurch wird das Angebot an innerstädtischen Frei-  
räumen signifikant erhöht werden.



Der Österreichbezug endet hier freilich nicht, hat doch die Baugesellschaft Porr über die Porr Projekt und Hochbau AG und ihre slowakische Tochter in einer Bietergemeinschaft mit der Strabag den Zuschlag für die Errichtung eines Großteils des Eurovea International Trade Centre erhalten.



# Die Waterfront-Entwicklung als Public Private Partnership



Peter Kearns, Executive Director Clyde Waterfront, Glasgow

Glasgow ist eine Stadt, die in den letzten Jahrzehnten, beginnend mit den 1970er Jahren, eine massive ökonomische und soziale Krise erlebt hat. Mit dem Verschwinden der Schiffswerften und der Schwerindustrie setzte ein Niedergang ein, der Glasgow noch in den 1990er Jahren Schlagzeilen wie „Glasgow, ein höllischer Mix aus Alkoholumismus, Armut und Gewalt“ oder die Klassifizierung „schlimmer als Ostberlin“ einbrachte. Tatsächlich war der Verlust an Arbeitsplätzen und damit an sozialem Zusammenhalt enorm. Noch heute gibt es in Glasgow Stadtviertel, in denen Arbeitslosigkeit von einer zur nächsten Generation vererbt wird. Als das Projekt Clyde Waterfront vor rund 2½ Jahren gestartet wurde, waren bei einer Gesamtbevölkerung von rund 600.000 noch immer 109.000 Glasgowerians arbeitslos. Die Aufgabe der Waterfont-Entwicklung in Glasgow ist also nicht nur eine architektonisch, infrastrukturelle und investive, sondern auch eine soziale. Aufwertung bedeutet im Glasgower Kontext auch Stadtviertel und deren BewohnerInnen in die Gesellschaft zu reintegrieren und damit den Aufschwung auf eine breitere Basis zu stellen.

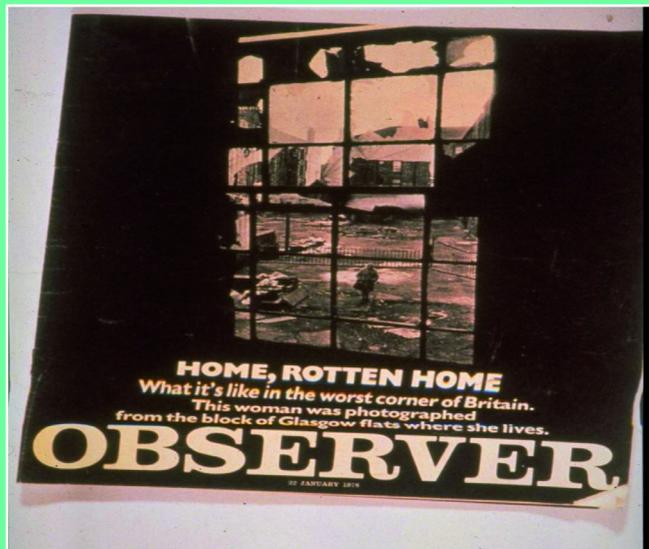
## Aufschwung und aktiver Privatsektor

Glasgow hat bereits in den letzten 20 Jahren zahlreiche Anstrengungen unternommen, um das Steuer herumzureißen und eine Neupositionierung der Stadt, jenseits von Schifffahrt und Schwerindustrie zu schaffen. Dabei spielten „harte“ Faktoren im investiven Bereich (z. B. die Etablierung des International Finance Service District (IFSD) und die Eröffnung des Scottish Exhibition and Entertainment Centre – SEEC) ebenso eine Rolle wie „weiche“ Faktoren (z. B. das internationale Gartenfestival 1988 und das Jahr als europäische Kulturhauptstadt 1990). Die Erfolge dieser Politik sind bereits sichtbar. Glasgow ist heute nach London nicht nur die wichtigste Shoppingdestination in Großbritannien, sondern auch das wichtigste Finanzzentrum. Der Privatsektor spielt in diesem Aufwertungsprozess eine

zentrale Rolle. Ganz besonders entlang des Flusses Clyde hat sich in den letzten Jahren eine rege private Investitionstätigkeit entwickelt. Heute sind entlang der Clyde Waterfront nicht weniger als 200 Projekte in Planung oder Umsetzung. Die große Mehrheit davon wird von Privaten getragen. Langsam aber sicher führt diese wirtschaftliche Dynamik auch zu einem Sinken der Arbeitslosenzahlen.

## Where Glasgow has been

56,000 jobs lost between 1981-93  
Economy shrank by 8% between 1982-92  
84,000 unemployed in 1984 ... 24%  
Employment rate was 54% in  
1990 ... 20% below Scottish  
average  
“Glasgow ... worse than East Berlin”  
“Glasgow patter hides its problems”  
“Glasgow ... a hellish mix of drink  
poverty and violence”  
“Glasgow’s miles worse – a second  
class city”  
“No vision in the face of urban  
devastation”



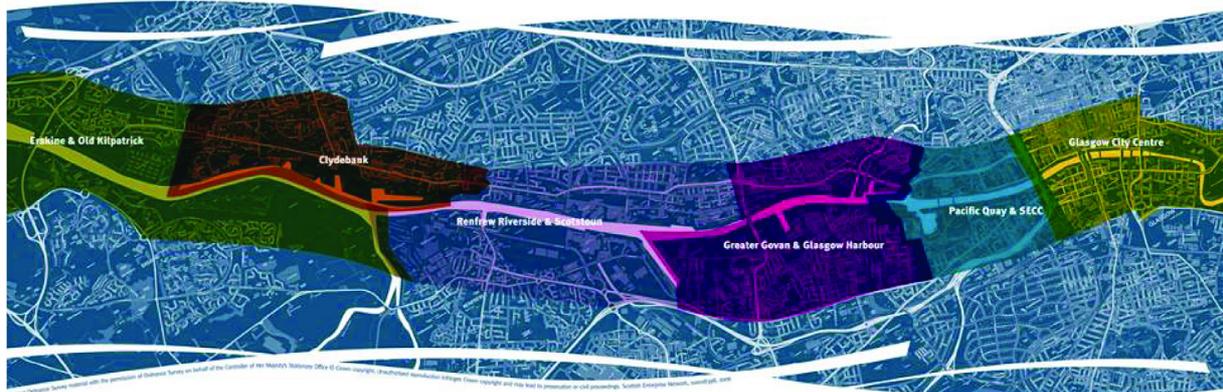
ClydeWaterfront

## Starkes politisches Leadership

Die Hauptaufgabe an der Glasgower Waterfront besteht heute darin, den privatwirtschaftlich getragenen Aufschwung zu koordinieren und ihn auf Gebiete auszuweiten, die Gefahr laufen würden, vom Aufschwung nur begrenzt erfasst zu werden. Nicht nur die Stadt Glasgow, sondern auch die schottische Regierung hat die Clyde Waterfront zu einer Priorität erklärt. Die Waterfront ist Teil des Clyde Corridor, der zentralen Wachstumsachse Schottlands. Mit dem Strategiepapier „People and Place – Regeneration Policy Statement“ hat die Regierung das Signal an den Privatsektor gesendet, dass es sich lohnt, an der Clyde Waterfront zu investieren. Dieses nationale Commitment wurde von den lokalen Behörden durch die Gründung eines Strategic Partnership Board (SPB) unterstützt.

## SPB und sechs Zielgebiete

### The Clyde Waterfront project area



### The River Clyde from Glasgow Green to the Erskine Bridge

ClydeWaterfront

Rechnet man linkes und rechtes Ufer zusammen, erstreckt sich das definierte Projektgebiet auf 30 Kilometer entlang des Flusses Clyde. Beginnend im Glasgower Stadtzentrum verläuft es bis in ländlich geprägte Gebiete, die nicht mehr im Verwaltungsbereich der Stadt Glasgow liegen. Es wurden sechs strategische Zielgebiete zwischen den beiden ökonomischen Triebfedern der Region, dem Stadtzentrum und dem internationalen Flughafen, definiert, die aufgrund ihrer spezifischen Problemlagen und Potenziale im Fokus der Interventionen stehen. Das SPB selbst ist ein gemeindeübergreifender Zusammenschluss. Neben Glasgow sind auch Renfrewshire und das West Dunbartonshire Council involviert. Gemeinsam mit der schottischen Regierung, der schottischen Wirtschaftsentwicklungsagentur (Scottish Enterprise) sowie der nationalen Behörde für städtische Erneuerung (Communities Scotland) bilden sie das politische Rückgrat des Aufwertungsprozesses.

### Koordination und Kooperation statt Masterplanung

Die genannten Partner haben im Rahmen des „Clyde Waterfront Regeneration Plan“ die strategischen Zielsetzungen für die nächsten 15 Jahre definiert. Dabei handelt es sich freilich nicht um einen Masterplan. Abseits

der initiativen Rolle des privaten Sektors macht auch die Größe des Projektgebietes eine Masterplanung obsolet. Vielmehr geht es um einen Rahmen für die Entwicklung und darum, sicherzustellen, dass die einzelnen Projekte einen Bezug zueinander und zum Hinterland entwickeln. Das Clyde Waterfront Executive Team wurde mit der Aufgabe betraut, die formulierten Zielsetzungen umzusetzen. In der Praxis fungiert es als Vermittler zwischen öffentlichem und privatem Sektor, von Zeit zu Zeit auch Schlichter.

### **„Working in Partnership“ – Öffentlich und Privat in Glasgow**

Der Privatsektor ist der Hauptträger des Regenerationsprozesses. Bis dato planen Private insgesamt Investitionen in der Höhe von 1,7 Mrd. Pfund. Zum Vergleich: der öffentliche Sektor kommt auf 271 Mio. Pfund. Im Endausbau wird das projektierte Verhältnis von öffentlichen und privaten Investitionen bei 25:75 liegen. Hinzu kommt noch, dass nahezu die gesamten Flächen im Projektgebiet im Besitz Privater sind. 50% werden allein von zwei Akteuren, Clydeport und Capital Shopping Centres, kontrolliert. D.h. das Clyde Waterfront Executive Team kann nur begrenzt Vorgaben machen und ist vielmehr auf eine enge und gleichberechtigte Kooperation mit dem privaten Sektor angewiesen. Tatsächlich ist es in den letzten Jahren gelungen, eine sehr produktive Arbeitsbasis zu etablieren. Der Privatsektor anerkennt den Mehrwert, den eine Koordination der Projekte und deren Einbindung in eine Gesamtstrategie bringt. Die Entwicklung der einzelnen Teilgebiete und Projekte geht dabei folgendermaßen vonstatten:

- Die zuständige Kommune erarbeitet gemeinsam mit lokalen Stakeholdern einen Masterplan bzw. lokale Entwicklungsstrategien.
- In jenen Abschnitten, wo es einen dominierenden privaten Landbesitzer gibt, wird der Masterplan von diesem in Diskussion mit den zuständigen Kommunalbehörden erstellt.
- Die einzelnen Projekte werden aus unterschiedlichen Quellen finanziert – die breite Mehrheit ist ausschließlich privat finanziert, einige in Public Private Partnership und einige durch die öffentliche Hand.
- Jedes Projekt hat seine eigene Managementstruktur – das Clyde Waterfront Executive Team hat eine Steuerungs- und Koordinationsfunktion.

## Die Aufgaben der öffentlichen Hand

Allerdings beschränkt sich auch in Glasgow die Rolle der öffentlichen Hand nicht nur auf die Koordination. So kommt dem öffentlichen Sektor eine zentrale Rolle bei der Planung und Umsetzung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen zu. Im Falle Glasgows bedeutet das vor allem eine signifikante Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Projektgebiet. Es ist notwendig, die Anschlüsse in die City und zum Flughafen zu verbessern sowie neue Brückenbauten über den Clyde zu finanzieren, um das Zusammenwachsen jahrzehntelang getrennter Stadtviertel zu ermöglichen. Umsetzung bedeutet in diesem Fall auch, private Investoren und Developer für eine Kofinanzierung zu gewinnen. Tatsächlich hat sich bereits die große Mehrheit der privaten Projektentwickler bereit erklärt, die Kosten für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit zu finanzieren.

Besonderes Augenmerk liegt auf der Entwicklung qualitativ hochwertiger und vielfältiger Wohnformen. Vielfältigkeit heißt Angebote für unterschiedliche Nutzungsstrukturen ebenso wie für unterschiedliche soziale Backgrounds. Das SPB trägt daher dafür Sorge, dass im Projektgebiet neben zahlreichen freifinanzierten Wohnungen auch rund 2.000 geförderte Wohnungen errichtet werden.



Zuletzt ist es auch Aufgabe der öffentlichen Hand, das Waterfront-Projekt bzw. einzelne Teilgebiete strategisch zu positionieren. Das geschieht einerseits durch einen weiteren Ausbau des International Finance Service District (die letzten freien Flächen werden dabei einer Nutzung zugeführt werden) sowie durch die Etablierung eines Digital Media Village in Innenstadtnähe. Das Media Village erlebte mit der Ansiedlung der BBC-Schottland-Zentrale bereits einen bedeutenden Entwicklungsimpuls. (Siehe Grafik auf der vorigen Seite.)

Wesentlich für das Gelingen des Regenerationsprozesses ist auch die reibungslose Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Kommunen sowie zwischen Kommunen und Regierungsinstitutionen. Das starke Commitment aller beteiligten Akteure ermöglicht es, dass das Clyde Waterfront Executive Team, von Gemeinde- und Bezirksgrenzen unbehelligt, die Gesamtstrategie umsetzen kann.

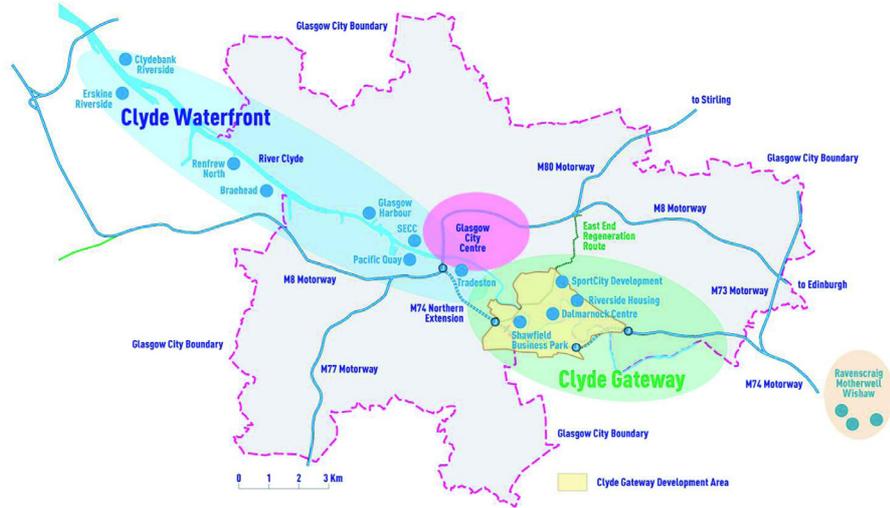
## **Überzeugungsarbeit und Marketing**

Aufgrund der EigentümerInnenstruktur und der Investitionstätigkeit des privaten Sektors kommt nicht nur den Managementfähigkeiten des Executive Team entscheidende Bedeutung zu, sondern auch der Fähigkeit, zu überzeugen und zu begeistern. Tatsächlich brachten private Investoren der Tätigkeit des Executive Team zunächst Skepsis entgegen und sahen es als weitere Verwaltungseinheit an. Im Laufe der Entwicklung konnte der private Sektor jedoch davon überzeugt werden, dass das Clyde Waterfront Executive Team dazu da ist, die Arbeit der Privaten zu erleichtern und dass es Sinn macht, die einzelnen Projekte im Rahmen einer Gesamtstrategie zu verbinden. Mit ähnlicher Konsequenz und Professionalität wurde die Öffentlichkeitsarbeit vorangetrieben. Von Anfang an war man an einem guten Verhältnis mit den Medien interessiert und hat große Anstrengungen unternommen, um JournalistInnen von der Qualität und Nachhaltigkeit des Projektes zu überzeugen. Auf Basis der Erfahrungen lässt sich heute sagen, dass Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und eine intensive Betreuung von Medien und Investoren für jedes Waterfront Development von entscheidender Bedeutung sind.

Wien und Glasgow unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht fundamental, und auch die Projektgebiete bieten teilweise unterschiedliche Voraussetzungen. Es gibt aber auch wichtige Gemeinsamkeiten – auch in Wien gibt es bereits eine rege private Investitionstätigkeit. Wie in Glasgow benötigen die Projekte einen Bezug zueinander und

## Regional context

Clyde Waterfront, one of two projects centred on Glasgow but extending into adjoining areas outside the city



ClydeWaterfront

zum Ufer. Und wie in Glasgow braucht es auch für das rechte Donauufer eine Vision bzw. eine strategische Zielsetzung, die über professionelles Marketing zu einem starken Commitment von Investoren, lokaler Politik und Bevölkerung führen kann.



# Reflexion und Diskussion – Runde 2

Die Fragen stellten Christoph Chorherr, Michael Griesmayr und Thomas Jakoubek



In der zweiten Diskussionsrunde standen folgende Themenstellungen im Mittelpunkt:

**Planerische Vorgaben für die Erdgeschosszonen.** Eine qualitätsvolle Gestaltung der Erdgeschosszonen ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung von Urbanität. Die Frage bewegt sich dabei in einem Spannungsfeld zwischen starken planerischen Vorgaben, die unter Umständen zu einer hohen Leerstandsrate führen können, und einer stärkeren Marktorientierung, die zu unerwünschten urbanistischen Entwicklungen führen kann. Am Beispiel Hamburgs skizzierte Jürgen Bruns-Berentelg, welche Mechanismen in der HafenCity in Bezug auf die Erdgeschossnutzung entwickelt wurden. Die Bebauungspläne für die Erdgeschosszone geben generell eine Mindesthöhe von fünf Metern vor. Diese Vorgabe geht auch in die Ausschreibung für die Architekturwettbewerbe ein. Dadurch werden die baulichen Voraussetzungen für eine öffentlich zugängliche Nutzung geschaffen. Gleichzeitig ist der HafenCity Hamburg GmbH bewusst, dass es nicht möglich sein wird, in allen Erdgeschossbereichen öffentliche Nutzungen zu etablieren. Unter bestimmten Voraussetzungen werden daher im Endausbau auch andere Nutzungen toleriert (z. B. Büronutzung).

**Motivation und Entstehungsbedingungen des Strategic Partnership Board (SPB).** Das SPB der Clyde Waterfront ist aus zweierlei Gründen eine außergewöhnliche Konstruktion. Zunächst stellt es einen Zusammenschluss unterschiedlicher kommunaler und nationaler Akteure dar, die sich entgegen des üblichen Konkurrenzdenkens auf eine gemeinsame Entwicklungsagenda geeinigt haben. In weiterer Folge managt das Executive Team einen Entwicklungsprozess, in dem die öffentliche Hand, da sie über keine Flächen verfügt, nur eine eingeschränkte Steuerungskompetenz über die Flächenwidmung und Bebauungspläne entwickeln kann. Peter Kearns betonte, dass die politischen EntscheidungsträgerInnen angesichts die-

ser Rahmenbedingungen die Notwendigkeit für ein kom-  
munenübergreifendes Vorgehen und neuartige Manage-  
mentstrukturen realisiert haben. Das SPB ist politisch hoch-  
rangig besetzt. Dadurch wird nicht nur die Arbeitseffizienz  
erhöht, sondern auch ein starkes Signal an den Privat-  
sektor ausgesendet. Die Investoren und Developer haben  
rasch realisiert, dass das SPB und das Executive Team Ent-  
wicklungsprozesse vereinfachen und unterstützen können.  
Peter Kearns beruflicher Hintergrund, er war zuvor in der  
Immobilienentwicklung tätig, erleichterte dabei sicher  
das Abbauen von Vorurteilen. Die Erfolge des Executive  
Team kommen dabei mit einem vergleichsweise kleinen  
Budget zustande.

**Ökologische Standards.** Während sich ökologische Vor-  
gaben bzw. Vorgaben in Bezug auf die Energieeffizienz  
von Bürogebäuden noch nicht durchgesetzt haben, hat  
sich in Hamburg ein innovatives System der Energie-  
beschaffung durchgesetzt. Dabei wird nicht auf Ebene  
der einzelnen Gebäude, sondern auf Ebene des Gesamt-  
gebietes etabliert. Über eine europaweite Ausschreibung  
würde der Zuschlag für einen Energielieferanten mit Vor-  
gaben zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen pro gelieferter Energie-  
leistung verbunden. Darüber hinaus wird analog zu den  
Kyoto-Vorgaben eine jährliche Anpassung des CO<sub>2</sub>-Aus-  
stoßes vorgenommen werden.

**Ansatzpunkte und Inputs für die Wiener Entwicklung.** Aus  
den Erfahrungen der diskutierten Städte und deren  
Waterfront Developments lassen sich Entwicklungsaspekte  
herausarbeiten, die auch im Wiener Kontext eine große  
Bedeutung haben. Nach Ansicht der Fragesteller geht  
es zunächst darum, das rechte Donauufer als Wohn-  
standort noch attraktiver zu machen. Analog zum Motto  
Vancouvers „Living first“ muss auch Wien danach trach-  
ten, eine Belebung durch Wohnnutzungen zu erreichen.  
Dadurch wird die nötige Dichte und Frequenz ge-  
schaffen, die Grundbedingung für einen nachhaltigen  
Erfolg von Standorten ist. Um eine Attraktivierung als  
Wohnstandort zu erreichen, ist wiederum ein bauliches  
Heranrücken an die Uferkante notwendig. Es geht also  
darum, den Handelskai und die vorhandenen Barrieren  
auf vielfältige Weise zu „überspringen“ und dabei die  
Zugänglichkeit zum Ufer zu sichern. Um die Potenziale der  
Waterfront im internationalen Standortwettbewerb voll  
ausspielen zu können, ist die Herausbildung und Ver-  
marktung von „Unique Selling Propositions“ (USPs) von  
zentraler Bedeutung. Wien muss daher definieren, wel-  
chen Charakter und welche „Aufgabe“ das rechte

Donauufer für die Stadt haben soll. Gleichzeitig muss dafür Sorge getragen werden, dass das rechte Donauufer sowohl in baulicher, durch die Entwicklung von Sicht- und Bezugsachsen, als auch in „psychologischer“ Hinsicht, im Sinne einer Verankerung der Waterfront im Bewusstsein der Stadtbevölkerung, ein integraler Teil der Gesamtstadt wird. Zuletzt benötigt man ein starkes politisches Commitment, um den gewünschten Entwicklungsprozess in Gang zu setzen. Christoph Chorherr betonte in diesem Zusammenhang, dass man für die Umsetzung derlei Entwicklungsprozesse starke Figuren braucht, die das öffentliche Interesse vertreten und die entsprechenden Kompetenzen haben. Eine zentrale Aufgabe solch eines „Entwicklungsmanagers“ wäre demnach, auch die finanzielle Beteiligung Privater bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Überwindung bestehender Barrieren zu erreichen.



# Schwerpunkt 2: Image und Marketing

Eine erfolgreiche Entwicklung von „Waterfront“-Standorten bedarf eines Image- und Marketingkonzeptes, das unterschiedliche Aspekte des Innen- und Außenmarketings integriert. Die internationale Vermarktung zielt einerseits auf die Gewinnung von Investoren und andererseits auf einen Imagegewinn, den das Projekt für die Stadt und den Tourismusstandort bringen kann. Im Innenmarketing geht es nicht zuletzt darum, die Waterfront ins Bewusstsein der BewohnerInnen zu rücken und zu einem zu entdeckenden und attraktiven Entwicklungsgebiet für die Gesamtstadt zu machen.

## Die Vortragenden

**Martin Heller** ist seit September 2005 Intendant und Geschäftsführer der Linz 09 GmbH, die für die Vorbereitung und Durchführung des Kulturhauptstadtjahres verantwortlich zeichnet. Zuvor fungierte er u.a. ab 1990 als Direktor des Museums für Gestaltung in Zürich und ab 1997 zusätzlich als Direktor des Museums Bellerive Zürich. Von 1999–2003 leitete er die künstlerische Direktion der Schweizerischen Landesausstellung Expo.02. Seither arbeitet er als selbstständiger Kulturunternehmer.

**Victoria Mason-Ailey** ist Assistent Vice President für Planung and Projektkoordination am Institut für Government und Community Affairs an der Columbia Universität in New York. In dieser Funktion ist sie für die Koordination und Kommunikation von stadtplanerischen Entwicklungen verantwortlich. Sie hat eine über 20-jährige Erfahrung als Stadtplanerin und hat in dieser Zeit an einer Vielzahl von Planungsprojekten, u.a. in New York und Philadelphia teilgenommen.

**Stein Kolstø** startete seine Karriere als Stadtplaner in Oslo Mitte der 1990er Jahre. Seit damals beschäftigt er sich intensiv mit der Entwicklung der Waterfront in Oslo und mit der Osloer Innenstadt. Seit 2002 ist er Leiter des „Oslo Waterfront Planning Office“ (OWPO), wo er einem multidisziplinären Team vorsteht, das die Hauptverantwortung für die Neugestaltung der Waterfront trägt.

Die Fragen in der anschließenden Diskussion stellten die Architektin **Silja Tillner** und der stellvertretende Direktor des WienTourismus, **Wolfgang Kraus**.



# Image und Marketing für die Waterfront – Was es braucht, damit Linz und die Donau zusammenfinden

Martin Heller,  
Intendant der europäischen Kulturhauptstadt 2009, Linz



Stadtentwicklung wird im Regelfall mit baulichen Entwicklungen, Flächenwidmungsplänen und Architektur verbunden. Hier soll es aber um andere Aspekte der Stadtentwicklung gehen. So ist es die Aufgabe des europäischen Kulturhauptstadtjahres, temporäre Stadtentwicklung bzw. Stadtentwicklung aus gegebenem Anlass zu betreiben. Image und Marketing spielen dabei eine mitentscheidende Rolle. Freilich können sie nur dann als effiziente Instrumente wirken, wenn sie eine kulturelle Verankerung in der Tradition und im Bewusstsein der Stadt finden. Wenn diese kulturelle Fundierung nicht vorhanden ist, hat Imagearbeit ein veritables Problem.

## Linz und die Donau

Die Donau ist aus dem Gepräge der Stadt Linz nicht wegzudenken. Allein die Breite der Donau wirkt imposant, und die Stadt ist durch den Strom gleichsam durchschnitten. Die Donau ist zumindest im naturräumlichen Sinn ein stilprägendes Element für die Stadt. Auch die eigentliche Waterfront, die Donaulände, ist, sowohl in ihrer Freizeitqualität als auch als Standort für kulturelle Landmarks wie dem Kunstmuseum Lentos, ein wesentlicher und wichtiger Teil der Stadt. Die Aufgabe, vor der Linz im Zusammenhang mit dem Kulturhauptstadtjahr steht, ist zu klären, was sie (die Stadt und ihre Bevölkerung) mit der Waterfront machen will und inwieweit man sich darauf einlassen soll, die Waterfront zu einem integralen Bestandteil des Linzer Alltagslebens zu machen.

## Kulturelle Investments

Das Markenzeichen des Kulturhauptstadtjahres ist nicht die Donau oder das Wasser, sondern die Linzer Torte. Das hat einen einfachen Grund – die Linzer Torte gehört der Stadt ganz allein, während es (noch) sehr schwierig ist, das Wasser als imagebildendes Merkmal der Stadt einzusetzen. Im Gegensatz zu anderen Stadtentwicklern hat



die Linz 09 GmbH nicht die Aufgabe, Investoren in die Stadt zu locken, sondern vielmehr ein kulturelles Investment zu tätigen. Die Aufgaben des Kulturhauptstadtjahres erschöpfen sich nicht, wie ursprünglich intendiert, an der kulturellen Identität Europas zu arbeiten. Ebenso wichtig und eine große Chance für Linz ist die Möglichkeit, sich in der europäischen und weltweiten Aufmerksamkeitsökonomie einen neuen Platz zu verschaffen. Es wird dadurch ein Anlass gegeben, die Stadt anders zu erzählen. Das Kulturhauptstadtjahr fungiert dabei als Stadtentwicklung aus gegebenem Anlass, im Sinne eines Ausnahmezustandes, der Neuorientierungen erleichtern kann. Image und Marketing sind dabei wesentliche Teile des Projekts und haben danach zu fragen, was in und an Linz interessant sein könnte, um in die erwähnte Aufmerksamkeitsökonomie hinein zu wirken.

### **Ambivalentes Verhältnis zur Donau**

Die räumliche Nähe zur Donau ist in Linz gegeben. Im Unterschied zu Wien spielt die Überwindung baulicher Barrieren kaum eine Rolle. Trotzdem ist das Verhältnis der Stadt zu „ihrem“ Fluss ambivalent. Das hat auch mit der Industriegeschichte der Stadt zu tun, die unmittelbar mit dem Nationalsozialismus und der Nutzung des Flusses im Zuge der staatlich gelenkten Industrialisierung nach 1938

zusammenhängt. Die Linzer Hafenanlagen sind als Industriehäfen definiert und spielen bis heute eine marginale Rolle im Bewusstsein der Stadt. Sie werden daher auch nicht nach außen kommuniziert. Es ist auch überraschend, wie wenig die Donau, mit Ausnahme des Donauradweges, für Freizeit Zwecke genutzt wird. Das Kulturhauptstadtjahr bietet nun die Möglichkeit, sich selbst neu zu erzählen und damit auch ein anderes Bild von Linz an der Donau nach „außen“ zu senden, und bietet gleichzeitig die Chance, eine Stadt zu verändern, die ökonomische Verbindungen in alle Welt hat, kulturell und mental in vielerlei Hinsicht aber noch eine Provinzstadt ist.

### **Linz ist Kultur + Industrie + Natur**

Der Slogan „Linz ist Kultur + Industrie + Natur“ ist eine Kürzesterzählung der Stadt. Warum ist das so wichtig? Bei dem Bestreben einer Stadt, sich neu zu erzählen und zu positionieren, braucht es derartige Verknüpfungen und Slogans, die nach innen und außen wirken und deren Inhalte über Bilder und Projekte transportiert werden können. Für Linz ist diese Kürzesterzählung besonders wichtig, weil sie einer Selbstwahrnehmung widerspricht, die die Stadt auf dem Weg von der Industrie- zur Kulturstadt sieht. Diese Einschätzung entspricht nicht der Realität. Linz ist und bleibt sogar eine sehr erfolgreiche Industriestadt und muss nun herausarbeiten, dass es neben einer funktionierenden Industrie auch ein funktionierendes und hochwertiges Kulturleben gibt und gleichzeitig die unmittelbare Nähe und Beziehung zu hochwertigen Naturräumen. Diese Struktur ist ein Merkmal, das nicht viele europäische





Städte aufweisen und kann daher als „Unique Selling Proposition“ wirken. Die Donau kann in allen drei Elementen dieser Erzählung eine wichtige und tragende Rolle spielen. In der Praxis wird es darum gehen, um diese drei Elemente herum eine Bildwelt zu schaffen, in der die Donau idealtypisch das verbindende Element ist.



## **Implementierung über Leitprojekte**

Das neue Bild von Linz, das im Kulturhauptstadtjahr erarbeitet und vermittelt werden soll, wird über Leitprojekte transportiert werden. Eines, das die Donau in vielerlei Hinsicht in den Mittelpunkt stellt, ist das Projekt „Linz Europa Tour 2007–2009“. Im Rahmen des Projekts tourt der österreichische Musiker Hubert von Goisern einmal die Donau ostwärts bis ins Donaudelta und einmal westwärts, um über den Rhein-Main-Donau-Kanal Rotterdam zu erreichen. Dabei wird er gemeinsam mit lokalen MusikerInnen Auftritte absolvieren. 2009 werden alle KünstlerInnen, die an dem Projekt teilgenommen haben, im Rahmen eines großen Hafenfestivals in Linz auftreten. Dieses Kommunikationsprojekt ist deshalb so interessant, weil es auf mehreren Ebenen spielt. Da ist zunächst die europäische Erzählung, im Sinne eines nach Europa Gehens, da ist die musikalische Erzählung, die auch risikoreich ist, weil nicht alles, was z. B. in Rumänien populär ist, auch in Österreich gefällt und vice versa, und da ist die Erzählung, die mit Linz zu tun hat und der Stadt deutlich machen soll, dass ihre Waterfront nicht an den Grenzen der Stadt endet, sondern viel weiter geht.

## **Drei Prinzipien für erfolgreiches Image und Marketing**

Aus der bisherigen Praxis der temporären Stadtentwicklung lassen sich drei Prinzipien für eine erfolgreiche und nachhaltige Image- und Marketingarbeit herausarbeiten:

*Prinzip 1: Das Finden, Herstellen und Transportieren und Implementieren von Bildern städtischer Besonderheit braucht Zeit und Gelegenheit*

Der Zeitfaktor und die spezifischen Rahmenbedingungen, in denen die Vermittlung erfolgt, werden oft unterschätzt. Das Image einer Stadt ist oftmals auch mit viel Geld nicht transformierbar, wenn dieses Geld nicht über einen längerfristigen Zeitraum investiert und im Rahmen bestimmter Formate ausgegeben wird. Das Bild einer Stadt lässt sich wesentlich leichter in einem Ausnahmezustand (z. B. EXPO, Kulturhauptstadtjahres u. Ä. m) verändern als im städtischen Alltag.

*Prinzip 2: Stärken und Schwächen eines städtischen Images müssen in eine prägnante Gesamterzählung eingebettet sein*

Auch eine Waterfront muss in so eine Gesamterzählung eingebettet sein. Wenn man in einer Stadt, in der die Waterfront nicht „gelebt“ und erlebt wird, ein neues

Selbst- und Fremdbild als Stadt am Wasser etablieren will, ist es notwendig, eine stimmige Gesamterzählung zu finden und diese Erzählung durch eine gelebte Realität abzubilden.

*Prinzip 3: Städtische Imagebildung ist wie jede Imagebildung am erfolgreichsten, wenn das Label durch das Leben gedeckt wird*

Bloße Kommunikationsarbeit ist zum Scheitern verurteilt, wenn sie nicht ins Leben übergreift und wenn es nicht gelingt, das Verhältnis der Stadt zum Strom auch im Alltagsleben zu beeinflussen und zu verändern. Für Linz gilt in diesem Zusammenhang: tritt diese Änderung und Qualitätssteigerung nicht ein, haben entweder wir als Projektverantwortliche etwas falsch gemacht oder die Stadt und ihre BewohnerInnen waren letztlich an einer Neuorientierung nicht wirklich interessiert. Der Wille für eine Neupositionierung scheint vorhanden zu sein. Die Aufgabe der Linz 09 GmbH liegt darin, diesem Willen einen Ausdruck und Bilder zu geben sowie Gelegenheiten, um sich auszudifferenzieren.

# Kulturelle Interventionen und Öffentlichkeit



Victoria Mason-Alley, Institut für Government und Community Affairs, Columbia Universität, New York

Waterfront-Entwicklungen haben immer auch etwas mit einer Neudefinition städtischer Teilgebiete bzw. einer Neu-positionierung ganzer Städte zu tun. Funktionierende Waterfronts liefern darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur städtischen Lebensqualität. Marketing und die Einbeziehung unterschiedlicher Stakeholder sind in diesem Zusammenhang wichtige Werkzeuge, um die Art und Weise, wie TouristInnen und die Bevölkerung die Waterfront sehen, zu verändern.

## Philadelphia – The new River City

### Philadelphia Riverfront Development: Delaware and Schuylkill Rivers



Reference: Philadelphia Planning Commission



Philadelphia ist in der bemerkenswerten Lage, nicht an einem, sondern an zwei strukturbestimmenden Flüssen zu liegen. Die Ufer des Delaware und des Schuylkill bieten Raum für eine qualitätsvolle und unterschiedliche Nutzungsmuster bedienende Waterfront-Entwicklung. Historisch wurden große Teile der Waterfront für Industrie und Schiffsbau benutzt. Aufgrund des ökonomischen Wandels werden große Teile der Uferlagen heute nicht mehr genutzt,

wodurch einerseits städtebauliche Potenzialflächen entstehen, andererseits aber auch problematische Vorbedingungen gegeben sind. Viele der Flächen sind kontaminiert und müssen erst baufertig gemacht werden. Darüber hinaus bilden die Schienen- und Straßenanbindungen der abgesiedelten Industrie starke bauliche Barrieren.

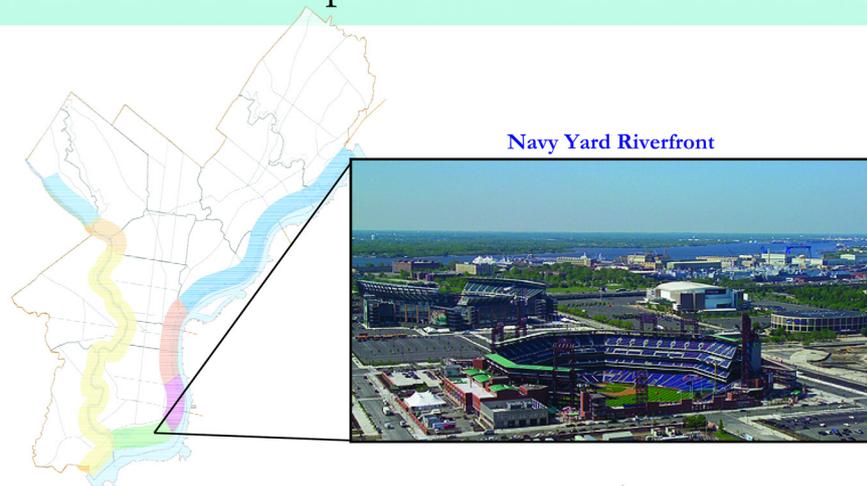
## Dialog und Neuorientierung

Die Neuorientierung der Stadt hin zu seiner Waterfront war und ist nicht unumstritten. Besonders im Stadtrat, aber auch in den an die Waterfront angrenzenden Stadtvierteln gab es Bedenken und Widerstand. Diese Skepsis lag einerseits in dem Veränderungsdruck, den Waterfront-Entwicklungen mit sich bringen, begründet und andererseits in den hohen Investitionskosten für eine Entwicklung am Delaware und Schuylkill. Um diese Skepsis zu überwinden, hat die Stadt versucht, die neue Orientierung zum Wasser hin mit einer Neupositionierung der Stadt als „River City“ zu verbinden. Die angrenzenden Viertel sollen in dieser Vision auf zweifache Art und Weise von der baulichen Entwicklung der Waterfront profitieren. Einmal indem sie durch den direkteren Zugang zum Wasser eine Aufwertung als Wohn- und Arbeitsstandort erfahren und zum anderen durch eine stärkere Nachfrage nach den vorhandenen urbanen Angeboten durch BewohnerInnen und BesucherInnen der Waterfront-Standorte.

## Attraktionspole und Imagetransformation

Eine Neuprogrammierung städtischer Gebiete bedarf auch sogenannter Leuchtturmprojekte. In Philadelphia versucht man, dieser Strategie mit Hilfe großer Sport-

### Philadelphia Riverfront Development: Sports Arenas



Reference: Philadelphia Planning Commission & [www.navyyard.org/](http://www.navyyard.org/)

stadien an der Waterfront Rechnung zu tragen. Die günstige Standortlage, in unmittelbarer Nähe zur City, sowie im weiteren Umfeld des Flughafens, erlaubt es der Stadt, solcherart zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Die Waterfront wird als ein bedeutender städtischer Standort programmiert, der über starke Frequenzbringer in verkehrsgünstiger Lage verfügt. Spezifische Maßnahmen zur Imagetransformation sind auch besonders in jenen Abschnitten der Waterfront notwendig, wo Straßen und Schienen bauliche Barrieren bilden, die nicht vollständig beseitigt werden können. Mit Hilfe kultureller Attraktionen (ein Amphitheater, wie es von den Harvard-StudentInnen für Wien vorgeschlagen wurde, steht in Philadelphia bereits) und Freizeitangeboten (so sind mehrere Marinas in Planung) sollen die Menschen motiviert werden, diese Abschnitte verstärkt zu nutzen.

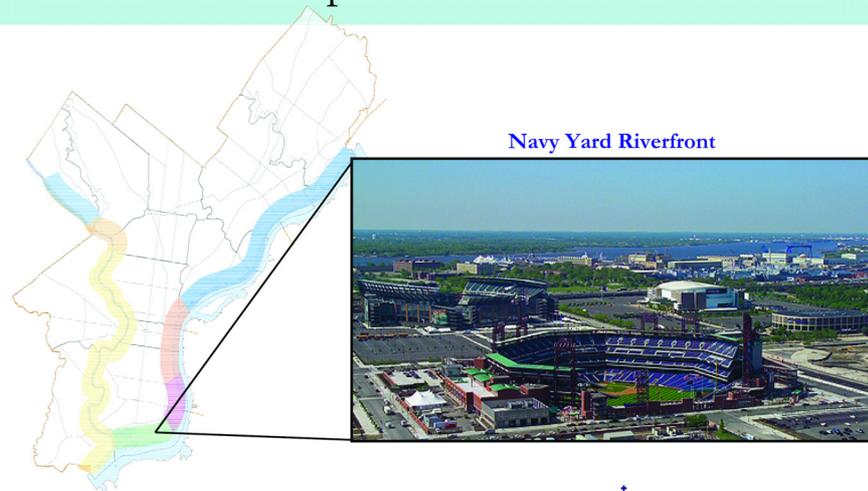
## **Projektpartner**

Um den neuen Slogan Philadelphias „The new River City“ mit Leben zu erwecken, benötigt die Stadt Unterstützung durch Entwicklungspartner. Mit der University of Pennsylvania wurde ein solcher bedeutender Partner gefunden. Der Universitätscampus ist am Schuylkill angesiedelt, der zur Zeit noch als Barriere gegenüber der Innenstadt wirkt. Bis dato hat die Universität daher auch an den mangelhaften Verbindungen zur City gelitten. Durch die Waterfront-Revitalisierung soll sich das nun ändern und die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, um die Universität direkt mit der City zu verbinden.

## **New York City Riverfront Development**

Andere Voraussetzungen als in Philadelphia finden sich bei einem Waterfront-Projekt in New York, genauer in West Harlem in einem Gebiet mit dem Namen Manhattanville. Das Besondere an dieser Entwicklung ist, dass der Bauherr die Columbia University ist. Deren Zielsetzung ist es, auf insgesamt 6,8 Mio. m<sup>2</sup> eine Campuserweiterung vorzunehmen, die weniger den Vorstellungen einer klassischen Universität entspricht als vielmehr einem multifunktionalen Forschungs- und Kulturstadtteils. Solcherart soll ein urbaner Campus mit Vorbildcharakter entstehen. Das gewählte Gebiet weist Vor- und Nachteile in Bezug auf eine bauliche Entwicklung auf. Sein größter Vorteil ist die Topografie. Das Projektgebiet ist eine der wenigen Gegenden in Manhattan, die tatsächlich einen Zugang zum Hudson River ermöglichen. Sein größter Nachteil sind die vorhandenen Barrieren in Form des Riverside Drive sowie eines U-Bahn-Viaduktes.

# Philadelphia Riverfront Development: Sports Arenas



Reference: Philadelphia Planning Commission & [www.navyyard.org/](http://www.navyyard.org/)



## Einbeziehung der Öffentlichkeit und Mediation

Die Planungen für dieses Gebiet erfolgen nicht völlig konfliktfrei. Die angrenzenden Bezirke und Communities haben eigene Vorstellungen und Visionen für das Gebiet entwickelt. Um derlei Entwicklungskonflikte besser und produktiver regeln zu können, hat der New Yorker Bürgermeister Michael Bloomberg den Beteiligungsprozess im Zuge solcher Bauvorhaben formalisiert und ausgebaut. Bis dato fand eine Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung und anderer Akteure nur auf informeller Ebene statt. Nun werden in einem Prozess, der sich über insgesamt sieben Monate erstreckt, auch VertreterInnen der lokalen Bevölkerung (über sogenannte Local Development Cooperations - LDC) einbezogen und mit Entscheidungsvollmachten ausgestattet. Im Falle von Manhattanville war es zunächst notwendig, eine LDC ins Leben zu rufen. Beteiligungsprozesse über starke „Top-Down“-Maßnahmen zu etablieren birgt immer die Gefahr, dass die definierten VertreterInnen keine starke Verankerung in den lokalen Communities haben. Dementsprechend transparent wurde der Prozess und die Benennung der VertreterInnen durchgeführt. Mit der LDC werden dabei weniger städtebauliche Fragen erörtert, als vielmehr die sozialen Aspekte des Projektes, also Beschäftigungswirkung und Jobangebote für die lokale Bevölkerung, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote sowie Wohnungsfragen. Diese Fragen werden auch im Zentrum eines Dokuments stehen, das als Abschluss des Prozesses von VertreterInnen der LDC, der Universität und der Stadt unterzeichnet werden wird.

# Die Waterfront als Tourismusdestination



Stein Kolstør,  
Head of Office, Oslo Waterfront Planning Office

Oslo hat aktuell zwar nur rund 540.000 EinwohnerInnen, die Stadt verzeichnet aber ein dynamisches Wachstum. So wuchs die Stadt in den letzten 20 Jahren um 100.000 EinwohnerInnen. Für die kommenden 15 Jahre ist ein Wachstum in ähnlicher Höhe prognostiziert. Mit der FjordCity-Strategie will die Stadt daher nicht nur ein Upgrading potenziell hochwertiger Flächen erreichen, sondern setzt auch notwendige Stadterweiterungs- und Verdichtungsmaßnahmen, um die steigenden Bevölkerungszahlen bewältigen zu können.

## Der Fjord und Oslo

In der Geschichte Oslos spielte die Lage am Fjord eine wichtige Rolle. Die Lage am Wasser war nicht nur wirtschaftliche Triebfeder für die Hansestadt Oslo, der Fjord war auch lange Zeit Bestandteil der Freizeitkultur der Stadt. Erst im Laufe des 20. Jahrhunderts haben industrielle Tätigkeiten und der wachsende Hafen bzw. die Schiffswerften die Freizeitnutzungen verdrängt. Bis 1972 entstand mit einer durchgehenden Schnellstraße entlang des Ufers eine zusätzliche Barriere. Dass sich die industrielle Struktur der Waterfront wandeln würde, war aber bereits in den späten 1970er Jahren klar. Das letzte Schiff wurde 1978 in Oslo gebaut und 1982 kam schließlich das Aus für die Schiffswerften. Nach dem Ende der industriellen Nutzung war die Waterfront ein weißer Fleck im Bewusstsein der Bevölkerung. Bis 1992 erschwerten drei Barrieren, die Schnellstraße, Eisenbahnschienen und der Containerhafen, den Zugang zum Wasser.

## Die FjordCity-Strategie

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2000 die FjordCity-Strategie formuliert bzw. vom Stadtrat beschlossen. Das bedeutet, dass seit dem Ende der industriellen Nutzung der Areale am Wasser 1982 nicht weniger als 18 Jahre über mögliche Nutzungsstrukturen diskutiert wurde. Die Bedeutung für die Stadt und der Umfang des Projektes

## FjordCity's 13 project areas



FjordCity:  
225 hectar land  
ca 10 km long

rechtfertigten allerdings diesen langen Diskussions- und Zielfindungsprozess. Eine wesentliche Voraussetzung für die Entscheidung, die Waterfront nachhaltig umzugestalten, war der große finanzielle Spielraum, der sich auf kommunaler Ebene durch die Einführung der City-Maut 1990 und auf nationaler Ebene durch die Überschüsse aus den Öl-Fond ergab. Dadurch wurde die Umsetzung großer infrastruktureller Projekte zur Überwindung der baulichen Barrieren möglich.

Die 13 Projektgebiete der FjordCity umfassen auf einer Länge von rund 10 km über 220 Hektar Land. Die unterschiedlichen Projektgebiete wurden unter einer gemeinsamen Zielsetzung vereinigt. Ähnlich wie Vancouver, wo die Waterfront unter dem Motto „Living first“ ausgebaut wurde, hat auch die Stadt Oslo mit „Quality of Life“ einen Slogan bzw. eine Zielsetzung formuliert, die darauf abzielt, die Waterfront zu einem Ort zu machen, der die Lebensqualität für die ganze Bevölkerung Oslos erhöht. (Siehe Grafik auf der folgenden Seite.)

Unser Verständnis von Lebensqualität ist sehr breit angelegt und umfasst unterschiedliche Lebensbereiche. Dabei spielten die Wohnqualität, soziale Netzwerke und Mobilität ebenso eine Rolle wie kulturelle, soziale, körperliche Aktivitäten und die Zugänglichkeit zu hochwertigen Natur-

## **lifestyle**

**HOUSING:** housing supply, house size, social infrastructure, outdoor area...

**LEISURE:** meaningful content, bringing the generations together...

**MOBILITY:** free choices, rapid change...

**TOGETHERNESS:** attractions, meeting places, diversity...

**SOCIAL NETWORK:** stable relations...

**THE MULTIETHNIC:** extension of culture...

## **health**

**ACTIVITIES:** physical, social, cultural...

**ACCESSIBILITY OF NATURE:** biological diversity...

**PHYSICAL ENVIRONMENT:** water, air, earth...

**EXPERIENCE MILIEU:** aesthetics, variation...

**SELF-REALISATION:** freedom of own choices...

# **quality of life**

## **foundations of life**

**INCOME:** job opportunities...

**EXPERTISE:** education opportunities, knowledge development...

**SAFETY NET:** economic basis for the welfare state...

## **the unexpected?**

und Freizeiträumen sowie die vorhandenen Jobmöglichkeiten und soziale Sicherungsmaßnahmen. Die Entwicklung der FjordCity soll diese unterschiedlichen Aspekte zusammenführen und gleichzeitig noch Raum für das nicht Geplante und Unerwartete lassen. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, müssen die einzelnen Projektgebiete unterschiedliche Anforderungen erfüllen und Unterschiede in ihrer Nutzungsstruktur aufweisen. Die Planung selbst wird, auch aufgrund der Vielfältigkeit und der Größe des Projektgebietes, nicht über klassische Masterpläne umgesetzt. Die Fjord-City-Strategie definiert vielmehr einen Rahmen und eine Zielrichtung für die einzelnen Abschnitte.

## **Tourismus und die Waterfront**

Die neue Waterfront wird das Gesicht Oslos nachhaltig verändern. Solch tiefgehende bauliche Veränderungen bilden eine optimale Basis für eine Imagekorrektur bzw. eine Imageerweiterung für die Stadt. Diese wirkt nach innen, indem die BewohnerInnen den Wert und die Bedeutung der Waterfront erkennen und schätzen lernen, und nach außen, da sie die Chance ermöglicht, neue Aspekte urbaner Qualität zu transportieren und zu kommunizieren. Als Grundprinzip gilt dabei, dass eine Stadt oder Stadtteile, die für die BewohnerInnen attraktiv sind, auch das Potenzial haben, TouristInnen anzuziehen.

Oslo ist mit rund 3 Millionen BesucherInnen jährlich eine wichtige Tourismusdestination. Nicht ganz unähnlich der Situation in Wien, erlebt auch Oslo einen Boom in der Kreuzschiffahrt, was der Waterfront eine noch stärkere Funktion als Eingangstor in die Stadt gibt. Aus der Freizeitforschung wissen wir, dass sich das Aufenthaltsmuster und die Erwartungshaltung von TouristInnen ändert. Der Trend geht in Richtung kürzere, dafür aber häufigere Urlaubsaufenthalte, bei denen, sofern sie im urbanen Umfeld verbracht werden, zunehmend kulturelle Aspekte, die Verbindung zwischen Urbanität und Erholung bzw. das Erleben von authentischer Urbanität eine wichtige Rolle spielen. Die FjordCity-Strategie versucht diesem Trend Rechnung zu tragen und damit die Waterfront zu einem integralen Bestandteil des „must see“ in Oslo für TouristInnen zu machen.



### **Kulturelle Landmarks an der Waterfront**

Tourismusdestinationen brauchen Attraktionspole. Die FjordCity-Strategie versucht daher sehr offensiv neue Kunst- und Kulturstandorte an der Waterfront zu etablieren bzw. bereits vorhandene noch besser zu präsentieren. Im Zentrum der Waterfront, in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt, werden die neue Oper, das Kunstmuseum sowie das kulturgeschichtliche Museum die bereits bestehenden Landmarks, wie das Rathaus und die mittelalter-

liche Burg, ergänzen. Besonders die neue Oper nimmt sich dabei sehr stark dem Wasser an und wird auch einen unmittelbaren Zugang zum Wasser ermöglichen. Mit Hilfe dieser Landmarks kann die Innenstadt auch funktional zur Waterfront hin erweitert werden.



Project Opera 2000



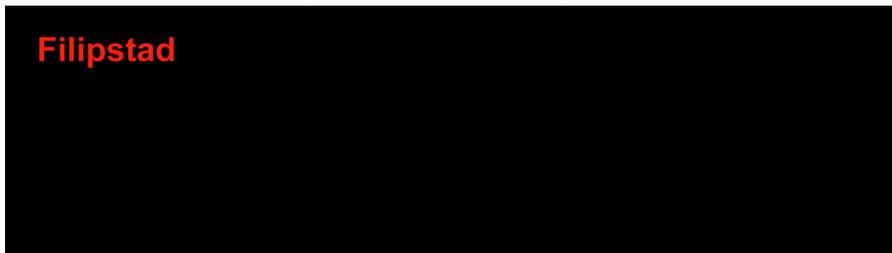
Building Opera april 2007



Building Opera september 2006

### Naturräume zugänglich und erlebbar machen

Ein besonderer Vorzug der Waterfront in Oslo ist der unmittelbare Bezug zu hochwertigen Naturräumen. Mit



Filipstad



Hilfe der FjordCity-Strategie soll dieser Naturraum noch wesentlich direkter erlebbar gemacht werden und damit auch die Nähe zwischen dichter Urbanität und naturnahen Freiräumen den BesucherInnen stärker vermittelt werden. Eine neue Straßenbahnlinie wird entlang der Waterfront geführt werden und dafür sorgen, dass es nicht nur eine attraktive Verbindung zwischen den Highlights der Waterfront gibt, sondern auch direkte Anschlüsse an die Anlegestellen der Fähren, die die Waterfront mit den Fjordinseln und anderen spektakulären Naturräumen verbinden. Die Erlebbarkeit der Waterfront wird noch durch eine durchgehende Promenade und abwechslungsreiche öffentliche Plätze verstärkt werden.

### **Keine touristischen Scheinwelten**

Eine erfolgreiche urbane TouristInnenattraktion darf kein Waterfront-Disneyland sein. Jene Abschnitte der Waterfront, die bereits fertiggestellt wurden, wie z.B. Aker Brygge, zeigen exemplarisch, dass Standorte dann populär bei BesucherInnen sind, wenn sie auch von der lokalen Bevölkerung genutzt werden und ein dichtes und vielfältiges urbanes Angebot entwickelt haben.

**To see “real life”, eat and drink well,  
shopping and entertainment**



**Aker Brygge area  
on a summer day**

# Reflexion und Diskussion – Runde 3

Die Fragen stellten Silja Tillner und  
Wolfgang Kraus



In der dritten Diskussionsrunde standen folgende Themenstellungen im Mittelpunkt:

**Offenheit und Öffentlichkeit durch Architektur ermöglichen.** Waterfront Developments können durchaus umstrittene städtebauliche Interventionen darstellen. Gerade bei Projekten, die auch für Irritationen sorgen, ist es daher umso wichtiger, von Anfang an deutlich zu machen, dass die geplante bauliche Struktur Durchlässigkeit und Zugänglichkeit garantieren wird. Im Falle von Manhattanville war es der Universität als Developer ein Anliegen, zu zeigen, dass es bei der geplanten Entwicklung nicht um einen geschlossenen Universitätscampus gehen wird, sondern vielmehr um ein Stadtviertel, das für alle offen ist und das nicht nur auf bauliche Barrieren verzichtet, sondern durch spezifische Erdgeschossnutzungen auch soziale Exklusionsmechanismen vermeidet. Renzo Piano, der mit der Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen beauftragt wurde, fokussierte daher in seinen ersten Entwürfen bewusst nicht auf die konkrete bauliche Ausgestaltung der einzelnen Objekte, sondern vielmehr auf die durchgehende Offenheit und Transparenz der künftigen städtebaulichen Struktur.

**Mehrwert für die Stadt durch Waterfront-Entwicklung.** Stadtentwicklung und Architekturwettbewerbe finden heute auf einem internationalen Markt statt. Das schafft die Möglichkeit, Qualitätssteigerungen zu erreichen, bietet aber auch die Gefahr einer Homogenisierung, die dazu führt, dass Städte immer weniger unterscheidbar werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie erreicht werden kann, dass eine Waterfront-Entwicklung tatsächlich etwas zur Besonderheit einer Stadt beiträgt und damit auch touristische Attraktionspole liefert und nicht nur „more of the same“ generiert. In der Diskussion wurde betont, dass eine Waterfront vor allem dann Potenzial für die Stadtentwicklung bietet, wenn sie mit der Gesamtstadt und dem vorhandenen Umfeld korrespon-

diert. So drückt sich die Besonderheit der Osloer Waterfront vor allem in der unmittelbaren Nähe zu hochwertigen und spektakulären Naturräumen aus. Von der Urbanität der Waterfront kann man innerhalb weniger Minuten in die Naturräume des Fjords eintauchen. Gleichzeitig wird bei den einzelnen Projektgebieten auf eine individuelle Ausrichtung geachtet, die mit dem unmittelbaren „Hinterland“ harmonisiert. Um die Unterschiedlichkeit und die Bezugnahme zum Hinter- und Umland zu ermöglichen, finden für jedes der Gebiete Architekturstudien statt. Im Osloer Kontext spielt auch die geplante durchgehende Uferpromenade eine besonders wichtige Rolle. Anders als das rechte Donauufer verläuft die Uferlinie nicht linear, die Promenade erlaubt daher spannende und überraschende Blicke auf die unterschiedlichen Abschnitte der Waterfront. Alex Krieger betonte in diesem Zusammenhang auch, dass bei allen Risiken der Homogenisierung Waterfront Developments per se die beste Möglichkeit darstellen, städtische Alleinstellungsmerkmale zu erzielen. Das Zusammentreffen von gebauter und „natürlicher“ Umwelt stellt eine besondere Faszination dar, die von Waterfront-Entwicklungen bedient werden kann. Die spezifische Form des Aufeinandertreffens von Architektur und Natur ist in keiner Stadt identisch. Oslo hat seinen Fjord, Genua die Berge und andere Städte andere Merkmale. Für Wien könnte z. B. die Besonderheit in der Geradlinigkeit seiner Waterfront liegen.

**Kulturelle Bespielung und Nutzung als Identifikationsmerkmal.** Qualitätsvolle Architektur und Gestaltung sind bei Waterfront-Entwicklungen von großer Bedeutung. Der Erfolg und die Unterscheidbarkeit einer Waterfront definiert sich aber nicht nur über ihre bauliche Struktur. Martin Heller verwies auf die Notwendigkeit, dass sich die Stadt und deren Bevölkerung auf die Neuerung Waterfront einlassen müssen. Im Falle von Linz ist klar, dass die Bezugnahme auf das Wasser dem städtischen Image etwas Neues hinzufügen wird. Es geht letztlich darum, Linz auf der „mental map“ Europas zu positionieren. Das Kulturhauptstadtjahr dient dabei als Katalysator, etwas Eigenständiges zu entwickeln und über spezifische Projekte, die nichts mit der baulichen Entwicklung an der Uferkante zu tun haben, Linz und den LinzerInnen eine neue Sicht auf den Strom und die Stadt sowie der Lage von Linz in Europa und der Welt zu ermöglichen.

**(Temporäre) Zeichen setzen.** Die Identität öffentlicher Orte definiert sich über ihre Nutzung bzw. die Art und Weise, wie sie „bespielt“ werden. Das gilt insbesondere für städtische Neuentwicklungen bzw. für den Versuch,

bestimmte städtische Gebiete, die bisher nicht im Bewusstsein der Stadt und ihrer BewohnerInnen verankert waren, als integralen Teil der Gesamtstadt zu positionieren. Dabei ist es notwendig, Signale und Zeichen zu setzen, die eine Neuinterpretation eines städtischen Raumes ermöglichen bzw. symbolisieren und damit auch die Etablierung neuer Nutzungsstrukturen erleichtern. Solche Signale und Zeichen können dabei durchaus einen temporären Charakter haben und trotzdem nachhaltig wirken. Paradoxe Weise kann ein Bekenntnis zur Vergänglichkeit die Nachhaltigkeit verschiedener Interventionen sogar erhöhen. Wolfgang Kraus verwies in diesem Zusammenhang auf die Erfahrungen mit der Murinsel von Vito Acconci, die im Rahmen des Kulturhauptstadtjahres 2003 errichtet wurde und zwar noch immer steht, aber nur mehr ungenügend genutzt wird. Konträr dazu wurden zwei erfolgreiche Projekte der EXPO 02 in der Schweiz, der Cube von Jean Nouvel bzw. die künstliche Wolke in Yverdon, nach Beendigung der Schweizer Landesausstellung wieder demontiert und damit verhindert, dass die Projekte Schauplatz für nicht adäquate Nutzungsformen werden. Martin Heller formulierte diesbezüglich den Leitsatz – Bewahrung nur dann, wenn tatsächlich das Geld vorhanden ist, um das Projekt in seiner ganzen ursprünglichen Radikalität zu erhalten. Sind dafür die ökonomischen Möglichkeiten nicht vorhanden, ist es sinnvoller, diese Dinge wieder abzubauen, um sie in positiver Erinnerung zu bewahren und nicht dem Verfall preiszugeben.

**Sich auf den Ort einlassen.** Homogenisierung zu vermeiden und Differenzierung zu ermöglichen bedeutet auch, sich ganz stark auf den jeweiligen Ort und seine Historie einzulassen. Neben hohen Ambitionen bei den Bauherren erfordert dies auch längere Zeiten und erhöhte Qualitätsansprüche im Entwicklungsprozess. Gerade bei der Arbeit mit international renommierten ArchitektInnen ist es besonders wichtig, diese Ansprüche einzufordern, um Beliebigkeit zu verhindern. Das „sich auf den Ort einlassen“ sollte eine handlungsanleitende Komponente bei allen Aspekten der Waterfront-Entwicklung sein. Das betrifft die baulich-architektonische Komponente ebenso wie den Umgang mit temporären Interventionen und die Schwerpunktsetzung beim Image und Marketing. Waterfront-Entwicklungen sind im Regelfall mit der Intention verbunden, eine städtische Neupositionierung zu erreichen bzw. die Position der Stadt im Standortwettbewerb zu stärken. Das bedeutet zunächst eine Klärung der Frage, wo die Stadt im Moment steht und wo sie in Zukunft hin will. So sieht Martin Heller Linz als eine Stadt, die sich von etwas lösen

will. Daher die Rede von der Entwicklung von der Industriestadt zur Kulturstadt, die nicht den Tatsachen entspricht. Marketing und Imagebildung bedeutet in Linz also zunächst, die Stadt darauf hinzuweisen, dass sie nicht eine völlig neue Erzählung benötigt. Linz ist eine erfolgreiche Industriestadt, die es geschafft hat, ehemals marode Betriebe in Global Players zu verwandeln. Im Gegensatz zu vielen anderen Industriestädten in Europa braucht Linz daher Kultur nicht als Rettungsanker bzw. als Substitut für eine wegbrechende Industrie. Vielmehr kann Kultur zur Komplementierung der Region beitragen. Es geht also darum, eine Einstellungsänderung der Stadt selbst zu erreichen und die existierende Kluft zwischen ökonomischer und kultureller Entwicklung zu schließen. Diese Einstellungsänderung kann man nicht mit der Brechstange erreichen, aber ein Format wie das Kulturhauptstadtjahr ermöglicht es, kulturelle Nachholarbeit zu leisten. Die Klärung der Frage, wo steht die Stadt und wohin will sie, sollte daher auch in Wien an erster Stelle stehen. Die Bevölkerung muss auf vielfältige Art und Weise in die Beantwortung dieser Fragestellung einbezogen werden.

# Waterfront Development – ExpertInnengespräch

Zentrale Aspekte für die künftige Entwicklung des rechten Wiener Donauufers

Um den Input der Konferenz für die Entwicklung in Wien zu optimieren, diskutierten im Anschluss die internationalen ExpertInnen gemeinsam mit VertreterInnen der Wiener Stadtplanung die Herausforderungen, vor denen die Stadt bei der Entwicklung des rechten Donauufers in den nächsten Jahren stehen wird.

Die folgende Zusammenfassung gibt die Kernaussagen dieses ExpertInnengesprächs wieder.

## **1. Die Rolle der Waterfront bei der strategischen Positionierung der Stadt**

Städtebauliche Großvorhaben und Zielgebiete der Stadtentwicklung wie die Waterfront müssen in einem engen Zusammenhang zur Positionierung der Stadt im internationalen Standortwettbewerb gedacht und gestaltet werden. Vorrangig ist zu klären, welche Rolle ein Standort bei der Umsetzung städtebaulicher und wirtschaftspolitischer Zielsetzungen spielen soll. Wie kann also das rechte Donauufer die wirtschaftspolitischen Stärkefelder der Stadt stärken? Wie kann es die regionalpolitische Zielsetzung befördern?

Die Frage nach der Funktion der Waterfront am rechten Donauufer ist für Wien umso wichtiger, als die Stadt bereits über entwickelte Waterfronts verfügt. Umso mehr gilt es eine **Vision** zu finden, die sowohl die Bevölkerung als auch Investoren überzeugt und die die Potenziale des rechten Donauufers optimal in gesamtstädtische Entwicklungsziele einfließen lässt und damit auch die hohen Entwicklungs- und Erschließungskosten rechtfertigt.

## **2. Zielfindungsprozess für die Waterfront am Beispiel Oslo**

Oslo stand vor rund fünf Jahren vor einer ähnlichen Problematik wie Wien heute. Bevor die Stadt die Entwicklung ihrer Waterfront in Angriff nahm, startete man einen Klärungsprozess über die künftige Rolle der Waterfront im Gefüge der Gesamtstadt. Die zentrale

Fragestellung war, welche Entwicklungsziele mit der Revitalisierung der Osloer Waterfront verfolgt werden sollten.

Zur Unterstützung der politischen Entscheidungsfindung entwickelte man mit Hilfe externer Consulter drei mögliche Szenarien für die Waterfront, die sich zwischen einer Fokussierung auf Grünraumentwicklung bis hin zu einer gemeinsam mit dem Staat getragenen Strategie zu internationalen Positionierung der Stadt bewegte. Diese Szenarien fungierten nicht als grobe, abstrakte Ideenskizzen, sondern bildeten die Basis für die Entwicklung von realistischen Planmodellen. Auf Basis dieser realistischen Alternativen konnte die politische Ebene entsprechende Entscheidungen fällen.

### **3. Szenarien für das rechte Donauufer**

In Abhängigkeit von der strategischen Positionierung der Stadt und der definierten Rolle, die das rechte Donauufer darin spielen soll, müssen auch für diese Waterfront entsprechende Szenarien entwickelt werden. Vorstellbar wären u. a. folgende Nutzungs- und Entwicklungsstrategien:

1. *City Extension Scenario (Stadterweiterungsszenario)* – würde z.B. bedeuten, dass dem rechten Donauufer eine zentrale Rolle als städtische Entwicklungsachse zugedacht wird.
2. *Nature Scenario (Naturszenario)* – würde z.B. bedeuten, die naturräumlichen Qualitäten des rechten Donauufers zu stärken und hervorzuheben und sie mit kulturellen/künstlerischen Interventionen zu stärken. Als Vorbild könnte bei diesem Szenario der Riverpark in Manhattan fungieren.
3. *Unique Idea Scenario (Leuchtturmstrategie)* – würde z.B. bedeuten über die Entwicklung eines Leuchtturmprojektes, das stark genug ist um eine entsprechende Sogwirkung und Katalysatorfunktion zu übernehmen, den Gesamtprozess in Gang zu setzen (z. B. ein Wiener Donau Center).

Diese Szenarien mögen für den Wiener Kontext mehr oder weniger geeignet sein, sie sollen jedoch verdeutlichen, dass nur eine klare strategische Fokussierung und Orientierung, das Commitment von Politik, Investoren und Öffentlichkeit nachhaltig sichern können.

### **4. Klare Nutzungsdifferenzierung**

Eine klare strategische Orientierung, verbunden mit einer inneren Differenzierung des Entwicklungsgebietes,

ist ein zentrales Vehikel, um eine Homogenisierung, die letztlich die Nutzungsqualität beeinträchtigt, zu vermeiden. Gegenwärtig ist das rechte Donauufer schlicht langweilig. Eine innere Differenzierung wird durch strategische Schwerpunktsetzungen erleichtert. Für Wien könnte z.B. eine Gliederung in drei Teilbereiche analog zu bereits vorhandenen Ansätzen sinnvoll sein – insbesondere sollte bereits auf die vollzogene Markenbildung der Vienna Donau City aufgebaut werden. Demnach könnte das Gebiet entlang folgender „Cluster“, die sowohl das Hinterland als auch die Uferkante umfassen, entwickelt werden:

1. *Liveable Neighborhoods/Quality Living*

Im Bereich des 20. Bezirks wurden in den letzten Jahren zahlreiche Wohnbauprojekte realisiert. Teilweise versuchen sie eine Hinwendung zum Wasser bzw. die vorhandenen Barrieren zu überwinden, wenn auch meistens auf ungenügende Art und Weise. Darauf aufbauend müsste eine Vision für die Waterfront den Ausbau und die Stärkung des oberen Handelskais als Wohngegend zum Ziel haben.

2. *Cultural/Social/Business Cluster*

Am linken Donauufer im Bereich Reichsbrücke hat die Donau City eine beträchtliche Entwicklungsdynamik. Eine reziproke Entwicklung auf der anderen Seite der Flusses wird jedoch schmerzlich vermisst. Eine entsprechende bauliche Entwicklung müsste dabei auch die Erneuerung des Hafens als wichtiges Stadttor miteinschließen. Somit könnte schließlich die Donau im Bereich der Reichsbrücke von der „Vienna Danube City“ und einer „Danube Harbour City“ gekrönt sein.

3. *Nature/Leisure Cluster*

Im Bereich des Grünen Praters bietet sich eine Fokussierung auf Freizeit- und Tourismusnutzung an. Dazu ist eine entsprechende Verbindung zwischen dem Prater und der Uferkante sowie weiter auf die Donauinsel sicherzustellen.

## **5. Politisches Commitment und organisatorische Rahmenbedingungen**

Investive bzw. städtebauliche Großprojekte, wie die Entwicklung und Neupositionierung einer Waterfront, sind Ausnahmeprojekte. Dementsprechend müssen sie auch von Politik und Verwaltung behandelt werden. Beispiele aus Großbritannien und Irland zeigen, dass neben einem starken politischen Commitment auch außer-

gewöhnliche organisatorische Anstrengungen unternommen werden müssen, um Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen bzw. zu beschleunigen.

Entwicklungsagenturen wie die Dublin Dockland Development Authority (DDDA) genießen ein hohes Maß an Autonomie und Entscheidungskompetenz bei der Umsetzung der Entwicklungsziele. So wurden in Dublin sämtliche Flächen im Entwicklungsgebiet, die im öffentlichen Besitz waren, auf die DDDA übertragen. Ähnliche Strategien könnten sich auch für Wien als sinnvoll erweisen.

## **6. Management und Finanzierungsmodelle für großflächige Stadtentwicklung**

Stadtentwicklungsprojekte vom Ausmaß einer Neustrukturierung einer Waterfront sind ohne unterschiedliche Formen von PPP nicht denkbar, da sie schlichtweg an der Finanzierung scheitern würden. Am Beispiel USA lassen sich im Wesentlichen fünf Formen von Finanzierungs- und Managementmodellen nachzeichnen.

1. *Schaffung einer Non-Profit-Organisation* – Private (Investoren, Developer, Unternehmen im Entwicklungsgebiet etc.) statten eine Entwicklungsagentur mit Grundkapital aus („The Trust of the Danube River“).
2. *Tax incremental Financing* – für eine definierte Zone (z.B. eine Riverfront) werden die zusätzlichen Steuereinnahmen kalkuliert, die durch eine Entwicklung des Gebietes für die Stadt zu lukrieren sind. Auf Basis dieser Kalkulation nimmt die Stadt einen Kredit auf und bindet dieses Geld für die Entwicklung eines spezifischen Gebietes („borrowing against the future“, „to tax the future“).
3. *Special Development and Planning Cooperation/Organisation* – Schaffung einer spezifischen Entwicklungszone, in die die betroffenen Landeigner ihre Flächen einbringen. Anreize für Investitionen werden durch eine Lockerung baulicher Beschränkungen u.Ä.m. geschaffen. Auf dieser Basis entwickelt die Special Development Cooperation das Gebiet.
4. *Public Authority/Public Agency* – einer öffentlichen Einrichtung werden Flächen übertragen und die Agentur wird mit der Entwicklung des Gebietes beauftragt. Jede zusätzliche Steuer, die durch die Entwicklung des Gebietes lukriert wird, geht zurück an die Entwicklungsagentur.

5. *Business Improvement District* – die Landeigner im Entwicklungsgebiet entrichten eine spezifische Steuer, mit Hilfe derer eine private Entwicklungsagentur gegründet wird.

## **7. Professionelles Marketing**

Um eine spezifische Entwicklungsdynamik zu generieren bzw. aufrechtzuerhalten, sind professionelle Marketingmaßnahmen unabdingbar. Dabei braucht es sowohl ein Gesamtmarketing als auch spezifischer Marketingstrategien für einzelne Teilbereiche der Waterfront und des Hinterlandes.

## **8. Commitment der Privaten frühzeitig sichern**

Die frühzeitige Einbeziehung des privaten Sektors erhöht nicht nur die Bereitschaft der Privaten für eine finanzielle Beteiligung an Infrastrukturmaßnahmen (so hat sich in Glasgow die große Mehrheit der Investoren und Developer am Clyde bereiterklärt, die Kosten des öffentlichen Verkehrs mit zu finanzieren), sie gewährleistet auch einen reibungsloseren Ablauf bei der Umsetzung. Es empfiehlt sich daher, die zentralen Player für die einzelnen Abschnitte der Waterfront frühzeitig an einen Tisch zu holen.

## Impressum:

Eigentümer und Herausgeber  
Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16  
[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)

Für den Inhalt verantwortlich  
Mag. arch. Peter Klopff  
Magistratsabteilung 21A - Stadtteilplanung und Flächennutzung  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16  
[www.flaechenwidmung.wien.at](http://www.flaechenwidmung.wien.at)

Inhaltliche Zusammenfassung der Beiträge  
Europaforum Wien - Zentrum für Städtedialog und Europapolitik  
1060 Wien, Rahlgasse 3/2  
[www.europaforum.or.at](http://www.europaforum.or.at)

Foto Titelseite  
BKA - Bundeskanzleramt

Grafische Gestaltung  
August Zauner  
Magistratsabteilung 21A - Stadtteilplanung und Flächennutzung  
1010 Wien, Rathaus

Technische Koordination  
Ing. Rudolf Polan  
Magistratsabteilung 21A - Stadtteilplanung und Flächennutzung  
1082 Wien, Rathausstraße 14-16

Lektorat  
Ernst Böck

Produktion  
Magistratsabteilung 21A - Repro



© Stadtentwicklung Wien 2008  
Alle Rechte vorbehalten  
ISBN 978-3-902576-06-4