

Exposé zur Bachelorarbeit

„Hamm ans Wasser!?“ – Eine Analyse der Chancen und Risiken der Waterfront-Revitalisierung in Hamm, verglichen mit denen des Kreativkais Münster

Vorgelegt von: Svenja Skowronski

Betreuung: Dr. Jan Glatter

Forschungsbezug und Relevanz des Themas

In vielen Städten mit See- oder Binnenhäfen sind durch sektoralen Wandel, Veränderung der Hafendarbeit und einer globalen ökonomischen Restrukturierung Hafendflächen brachgefallen (KRAJEWSKI 2008), welche nun einen Imagewandel erleben und neue städtische Nutzungen erfahren. Die Abgrenzung zwischen Stadt und Wasser durch fest definierte Hafendflächen und Straßen- sowie Bahntrassen mit Trennwirkung (STIFTUNG LEBENDIGE STADT 2005: 15) soll aufgehoben werden, eine Rückbesinnung der Stadt hin zum Wasser vollzogen werden (STIFTUNG LEBENDIGE STADT 2005: 17).

Die Hafendentwicklung lässt sich nach HOYLE in fünf Entwicklungsphase unterteilen (HOYLE 2000A). Zuerst war ein Hafen in die Stadtbefestigung integriert und galt als Dreh- und Angelpunkt des städtischen Lebens (Phase 1). In der zweiten Phase wurden im Laufe der Industrialisierung die Funktionen des Hafens strikt getrennt. Die Hafendorganisation und –logistik erhielt ihren Platz im Stadtzentrum, während nur die eigentlichen Hafendfunktionen wie beispielsweise der Güterumschlag dort verblieben. Somit wandte sich die Stadt vom Hafen und somit von der Waterfront ab. Während der dritten Phase wuchs die Hafendfläche enorm an, Transportarten wie Schiene und Straße dominierten schnell das Erscheinungsbild eines Hafens. Die Hafendentwicklung stand durch seine Vervielfachung der Größe in keinem Kontext mehr zur Stadtentwicklung. In der vierten Phase verliert der stadtnahe Hafen durch wirtschaftliche und transporttechnische Veränderungen an Bedeutung. Eine städtebauliche Einheit von Stadt und Hafen besteht nicht mehr, die nun brachliegenden Hafendflächen werden in diesem Zeitraum durch gewerbliche Interimsnutzung geprägt. Daran anschließend beginnt die fünfte Phase, in welcher das Entwicklungspotential dieser stadtnahen Flächen erkannt wird und die Umnutzung vollzogen wird (HOYLE 2000B).

Die ersten Revitalisierungsprozesse in brachliegenden Hafendflächen konnten in Baltimore beobachtet werden, welche zuerst auf touristisch- und freizeitbezogene Nutzung abzielten (SCHUBERT 2002: 49). Durch die Tertiärisierung der städtischen Wirtschaft und der Nachfrage nach attraktiven Bürostandorten in innenstadtnahen Lagen setzte eine Entwicklung ein, welche die brachliegenden Hafendflächen zu nutzungsgemischten, citynahen und attraktiven Stadtvierteln werden ließen (ZEHNER

2008: 273). Erst mit der Tertiärisierung und der Nachfrage nach attraktiven Lagen für Bürostandorte entwickelten die Stadtplaner ein Gespür für das Potential dieser innenstadtnahen Flächen. Nach US-amerikanischem Vorbild werden diese Brachflächen als attraktive innenstadtnahe Ergänzungsgebiete für Dienstleistungen, Freizeit und Kultur revitalisiert (SCHUBERT 2002: 49). Dieser Transformationsprozess der Stadtentwicklung wird als „Waterfront Redevelopment“ bezeichnet und kann weltweit an brachgefallenen Hafen- und Uferflächen beobachtet werden. Bekannte Beispiele hierfür sind u.a. die London Docklands, die Hamburger HafenCity und der Medienhafen Düsseldorf (DILLER U. KOLLOGE 2009: 3). Eine solche Öffnung der Stadt zum Wasser wurde an deutschen Binnenhäfen erst ab 1990 verzeichnet (KRAJEWSKI 2008).

Zielstellung

Gegenstand dieser Bachelorarbeit ist der Masterplan der Stadt Hamm mit dem darin enthaltenen Leitmotiv der nachhaltigen Aktivierung des Elements Wasser für Hamm. Dafür wurde 2001 das Leitziel „Hamm ans Wasser“ aufgestellt, welches viele Einzelprojekte im Stadtgebiet von Hamm umfasst. Besondere Betrachtung findet in dieser Arbeit der „CityKai“ unweit der Innenstadt.

Im ersten Teil der Arbeit werden die Projektidee, die Entstehung dieser und die bisherige Historie aufbereitet, um einen ersten chronologischen Überblick über den Projektverlauf und die beteiligten Akteure zu bieten.

Im zweiten Teil der Arbeit sollen die Ansprüche herauskristallisiert werden, welche die Stadt Hamm an dieses Projekt hat. Welche Potentiale und Effekte wurden und werden für die Stadtentwicklung durch das Projekt „CityKai“ erwartet? Gab es während der Planung des „CityKais“ Vorbildprojekte, an denen sich orientiert wurde (HafenCity Hamburg, Duisburger Innenhafen etc.)? Werden ähnliche Potentiale gesehen – wie beim Vergleichsobjekt des Kreativkais Münster – und welche Risiken (finanziell, imagedechnisch etc.) des Bauvorhabens wurden bzw. werden gesehen?

Im dritten Teil soll die Strategie der Vermarktung des „CityKai“ näher beleuchtet werden. Welche Strategie wird von den Akteuren des Stadtplanungsamtes für welche Interessentengruppe genutzt, um das Projekt möglichst erfolgreich zu vermarkten? Dabei sollen auch die Fehler, die vermieden werden sollen, beleuchtet werden. Gab es bei der Strategieentwicklung Lerneffekte von anderen vergleichbaren Projekten und deren Vermarktungsstrategien? Zudem werden als Element der Vermarktungsstrategie die Werbematerialien und Selbstdarstellung des Projekts untersucht.

Im vierten Teil wird auf die Partizipation der Beteiligten näher eingegangen. Wurden bestimmte Gruppen (Bürger, Verbände, Investoren etc.) im Partizipationsprozess gleich behandelt oder wurde zwischen ihnen differenziert?

Abschließend soll das Projekt „CityKai“ bewertet und mit dem Kreativkai Münster verglichen werden. Als Vergleichskriterien dienen die im Zuge der Waterfront-Revitalisierung erhobenen Merkmale: Projektverlauf, Potenziale und Effekte, Vermarktung und Außendarstellung.

Vorgehensweise und Methodik

Zuerst werden als Basis grundlegende Aspekte wie die historische Entwicklung und weitere Entwicklungsprozesse der Hafententwicklung in Hamm sowie der Revitalisierung aufbereitet. Der Zugang dazu wird über die Literaturrecherche gegeben. Im zweiten Schritt werden Expertengespräche mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, der Wirtschaftsförderung und weiteren Akteuren (s. Tabelle unten) geführt.

Ansprechpartner	Institution	Kontakt
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Christa Reicher	TU Dortmund, Fakultät Raumplanung	christa.reicher@tu-dortmund.de
Andreas Mentz	Stadtplanungsamt Hamm	mentz@stadt.hamm.de
Olaf Kasper	Planungsbüro D T P	kasper@ntp-essen.de
Joachim Horst	Stadtplanungsamt Hamm	horst@stadt.hamm.de
Andreas Leifken	Stadtplanungsamt Münster	LeifkenA@stadt-muenster.de

Ziel der Expertengespräche ist es, die Ansprüche an das Projekt sowie Strategien der verschiedenen Akteure in Bezug auf die unterschiedlichen Interessenten sowie einen möglichen Lerneffekt aus anderen innerstädtischen und/oder anderen „Waterfront Redevelopment“-Projekten herauszustellen. Zudem wird die Außendarstellung sowohl durch die eigene Wahrnehmung und Interpretation als auch durch Expertengespräche untersucht.

Im Anschluss daran wird der „CityKai“ mit dem Kreativkai in Münster in Beziehung gesetzt. Zu diesem Zweck werden weitere Leitfadeninterviews mit Experten des Vergleichsprojektes geführt.

Zeitliche Gliederung

Arbeitsschritte	Woche
Literaturrecherche, Erarbeitung Leitfaden, Vorbereitung Expertengespräche	1. – 3. Woche
Geländebegehung	4. Woche
Experteninterviews	5. Woche
Datenanalyse, Ergebnisse	6. – 9. Woche
Niederschrift	10./11. Woche
Korrektur und Drucken	12. Woche

Vorläufiges Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

- 1 Einleitung
- 2 Waterfront Redevelopment – Revitalisierung von Hafengebieten
 - 2.1 Historische Entwicklung von Hafengebieten
 - 2.2 Hafenenwicklung nach HOYLE
 - 2.3 Instrumente der Stadtplanung zur Revitalisierung
- 3 Methodik
 - 3.1 Sekundärdaten und Dokumentationen
 - 3.2 Expertengespräche
- 4 Das Projekt „CityKai“ in Hamm
 - 4.1 Vorgeschichte des Hafens
 - 4.2. Konzepte und Projekte der Waterfront-Revitalisierung in Hamm
 - 4.2.1 Fluss.Stadt.Land.
 - 4.2.2 Masterplan „Hamm an Wasser“
 - 4.2.3 CityKai
- 5 Das Projekt „CityKai“ im Vergleich
 - 5.1 Der „CityKai“ Hamm im Vergleich mit dem „Kreativkai“ Münster
 - 5.2. Der „CityKai“ Hamm im Vergleich mit anderen Waterfront-Projekten in Deutschland
- 6 Fazit

Literaturverzeichnis

Literatur

DILLER, C. U. KOLLOGE, C. (HRSG.) (2009): Waterfront-Development & ereignisorientierte Stadtentwicklung. Gießen.

HOYLE, B. (2000A): Global and Local Change on the Port-City Waterfront. In: GEOGRAPHICAL REVIEW. Band 90. Ausgabe 3. S. 395-417.

HOYLE, B. (2000B): Revitalizing the Port-City Waterfront: Retrospect and Prospect. In: BLOTEVOGEL, H. (HRSG.): Lokal verankert-weltweit vernetzt. 52. Deutscher Geographentag Hamburg 1999 (Franz Steiner Verlag) Stuttgart, S. 222-232.

KRAJEWSKI, C. (2008): Vom Stadthafen zum Kreativ-Kai: Waterfront Redevelopment in Münster. Abrufbar unter: http://www.lwl.org/westfalen-regional-download/PDF/S128_Redevelopment_neu2.pdf (letzter Abruf: 25.03.2014)

MINISTERIUM FÜR BAUEN UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2010): Stadtquartiere am Wasser - Potenziale der Stadtentwicklung und des Wohnens. Düsseldorf.

STIFTUNG LEBENDIGE STADT (HRSG.) (2005): Stadt am Wasser - Neue Chancen für Kommunen und Tourismus. (Societätsverlag) Bernburg.

ZEHNER, K. (2008): Vom maroden Hafen zur glitzernden Nebencity: die London Docklands. Eine Bilanz nach drei Jahrzehnten Strukturwandel. In: RAUMFORSCHUNG UND RAUMORDNUNG. Band 66. Ausgabe 3. S. 271-281.