



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



Transformation großflächiger Parkplätze

Gute Beispiele für den
nachhaltigen Stadtumbau



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat RS 5 „Digitale Stadt, Risikoversorgung und Verkehr“
Michael Pollok (Projektleitung)
michael.pollok@bbr.bund.de

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
Referat S II 3 „Nachhaltiger Stadtumbau, Transformation“
Anja Röding

Autorinnen und Autoren

Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Berlin und Hamburg
Max Bohnet
Jair Ortega Castañeda
Vanessa Dunker
Stefanie Gutsche

paper planes e.V., Berlin
Matthias Heskamp
Kristin Karig
Simon Wöhr

Stand

Juni 2025

Gestaltung

Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität GbR, Berlin und Hamburg
Jair Ortega Castañeda, Vanessa Dunker, Stefanie Gutsche

Druck

MKL Druck GmbH & Co. KG, Ostbevern
Gedruckt auf Recyclingpapier

Bestellungen

publikationen.bbsr@bbr.bund.de; Stichwort: Großflächige Parkplätze

Bildnachweis

Titelbild: Foto: Gerwin Gruber | SÖR/Stadt Nürnberg
Aussieker, Frank: S. 44; Benner, Nikolai: S. 53, 55; Doser+Partner Baugesellschaft: S. 7; Dreyße, Claudia: S. 36, 38, 39; Dunker, Vanessa: S. 46; emag GmbH: S. 54; Erbring, Guido: S. 20, 22; Granacher, Martin: S. 7; Gruber, Gerwin: S. 24; Haase, Christian: S. 50; Jarisch, Manfred: S. 56, 58, 59; Kern, Tobias D.: S. 28, 30, 31; Mosler, Rüdiger: S. 48, 50, 51; Müller-Naumann, Stefan: S. 32, 34, 35; Ortega Castañeda, Jair: S. 40, 42, 43; Planungsgruppe MWM: S. 14, 18; PLANUNGXGRUPPE: S. 50; Pollok, Michael: S. 23; SINAI GmbH: S. 54; Stadtplanungsamt/Stadt Nürnberg: S. 26; Winkel, André: S. 26 // Piktogramme: paper planes e. V.

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck nur mit genauer Quellenangabe gestattet.
Bitte senden Sie uns zwei Belegexemplare zu.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

DOI 10.58007/9k0n-jh61
ISBN 978-3-98655-118-6

Bonn 2025

Transformation großflächiger Parkplätze

Gute Beispiele für den nachhaltigen Stadtumbau

Das Projekt des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)“, wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

INHALTSVERZEICHNIS

GROSSFLÄCHIGE PARKPLÄTZE ALS FLÄCHENRESSOURCE	6
BEISPIELE FÜR EINEN ZUKUNFTSWEISENDEN UMBAU	8
Bebauen und besser ausnutzen	8
Grünflächen und Freiräume schaffen	10
Optimieren, umbauen und wiederverwerten	10
Neuer Marktplatz Erkelenz Umbau zum neuen Wohnzimmer der Stadt	13
Mobilstation Erkelenz Vom dunklen Parkdeck zur einladenden Mobilstation	17
Parkhaus Metamorphose Münster Ladenlokale, Büros, Fahrradgarage und Wohnungen	21
Quellepark Nürnberg Ein Quartierspark als Entwicklungsaufakt	25
Magnus 31 Köln Hochwertige Wohnungen auf einem Parkhaus	29
Dante II München Günstiger Wohnraum auf Stelzen	33
Neutorplatz Dinslaken Ein neuer zentraler Stadtplatz	37
The Franz Berlin Hochwertige Wohnungen über modernem Einzelhandel	41
Klagesmarkt Hannover Ein neues innerstädtisches Wohnquartier	45
Seminargebäude Bremen Hochschulbau in Stelzenbauweise	49
Hopfengarten Mainz Neues Gebäudeensemble mit Stadtplatz	53
Haus auf Stelzen Regensburg Wohnraum für Mitarbeitende an der Firmenzentrale	57
VON DER IDEE ZUR UMSETZUNG	60
HANDLUNGSSCHRITTE	62

GROSSFLÄCHIGE PARKPLÄTZE ALS FLÄCHENRESSOURCE

Besonders in Städten, in denen zahlreiche Nutzungen in Flächenkonkurrenz stehen, fallen große, monofunktionale und hochversiegelte Parkplatzflächen und Parkhäuser als Potenzial auf. Bei genauerer Betrachtung können diese Flächen oftmals mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllen und neue Perspektiven für den Wohnungsbau, für innovative Mobilitätskonzepte, grüne Infrastruktur, attraktive Aufenthaltsräume sowie Energiegewinnung im Stadtraum bieten.

In Konstanz entschied sich die Städtische Wohnungsgesellschaft Konstanz (Wobak) dafür, ein zweigeschossiges Parkdeck aus den 1980er-Jahren an der Wollmatingerstraße mit Wohnraum aufzustocken. Zu diesem Zeitpunkt war dessen Oberdeck weitgehend ungenutzt. Die Aufstockung gelang mit Anpassungen der Tragstruktur und einer Ausführung in leichter Holzbauweise. Auf der Tiefgaragendecke entstanden sechs Miet-Reihenhäuser, die im Jahr 2018 fertiggestellt wurden. Der unbebaute Teil des Parkdecks dient nun als Spielstraße. Mit Baukosten von rund 1,8 Mio. € war das Vorhaben vergleichsweise klein, zog jedoch große Aufmerksamkeit auf sich und wurde mehrfach ausgezeichnet. Der Neubau ist an ein bestehendes Blockheizkraftwerk in der Tiefgarage angeschlossen, eine Photovoltaikanlage auf den Dachflächen liefert zusätzlich Strom. Die Nutzung des Parkdecks als Wohnbaufläche spart andernorts wertvolle Fläche.

Ebenfalls in Konstanz entstand in der Reichenaustraße bereits im Jahr 2012 ein gemischt genutzter Gebäudekomplex mit Lebensmittel-Vollsortimenter und weiteren Gewerbeflächen im Erdgeschoss, Parkdecks im ersten und zweiten Obergeschoss sowie einer Wohnnutzung vom dritten bis zum fünften Obergeschoss. Das Projekt wurde im Sanierungsgebiet Billenweiler unter anderem mit den rechtlichen Instrumenten des besonderen Städtebaurechts realisiert. Entstanden sind 38 Eigentums- und 10 Mietwohnungen, darunter

24 Gartenhofhäuser auf dem Dach. Von den insgesamt 523 Parkplätzen sind 134 für die Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnanlage und für die Büroeinheiten vorgesehen. Die Verkaufs- und Mietpreise waren durch die gelungene Ausnutzung des Grundstücks für die örtlichen Verhältnisse günstig und die Wohnungen schnell verkauft.

Beide Projekte illustrieren, wie die wertvolle urbane Ressource Fläche durch geschickte Mehrfachcodierung effektiver genutzt werden kann. Diese beiden Beispiele in Konstanz waren Ausgangspunkt für den Bund, das Forschungsprojekt „Transformationspotenziale großflächiger Parkplätze für den nachhaltigen Stadtumbau“ im Forschungsprogramm des experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu initiieren. Großflächige ebenerdige Parkplätze, die ausschließlich dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, sind eine Flächenressource, die bislang kaum quantitativ und qualitativ betrachtet wurde.

Im Rahmen des Projekts wurden Methoden zur Identifikation und Klassifikation von Parkplätzen sowie zur Ableitung von Transformationspotenzialen entwickelt. Diese wurden zusammen mit den Modellstädten Dortmund, Görlitz und Ulm erfolgreich getestet. Die Ergebnisse dieser engagierten Zusammenarbeit sowie Erkenntnisse aus einer deutschlandweiten Umfrage zu aktuellen Erfassungspraktiken großflächiger Parkplätze in Kommunen sind in einer weiteren Publikation mit dem Titel „Erfassung, Bewertung und Ableitung von Potenzialen“ zusammengetragen. Hier werden auch planungspraktische Zugänge zum Themenkomplex beschrieben. Weitere Informationen finden sich darüber hinaus auf der Projektseite des BBSR.



www.bbsr.bund.de/parkplaetze



Reihenhäuser auf einem Parkdeck:
Doppelnutzung von kostbarem
innerstädtischem Baugrund
(Fotos: Martin Granacher/Wobak Konstanz)



Innerstädtisches Wohnen, Arbeiten und
Einzelhandel an einem Standort
(Foto: Doser + Partner Baugesellschaft mbH)

Ziel der vorliegenden Publikation ist es, anhand bereits umgesetzter Beispiele zu zeigen, wie großflächige Parkplätze im Sinne des nachhaltigen Städtebaus umgebaut werden können. Zudem wird aufgezeigt, welche konkreten Mehrwerte für Städte und ihre Bewohnerinnen und Bewohner entstehen. In den abschließenden Kapiteln „Von der Idee zur Umsetzung“ und „Handlungsschritte“ werden prototypisch Entwicklungsmöglichkeiten abgeleitet und die nötigen Schritte für Umbau- und Anpassungsmaßnahmen skizziert.

BEISPIELE FÜR EINEN ZUKUNFTSWEISENDEN UMBAU

Die Diskussion zur Umnutzung von großflächigen Parkplätzen konzentriert sich vor allem auf städtische Räume. Hier sind Flächenknappheit und Nutzungskonkurrenz besonders spürbar. Jede Parkplatzfläche birgt hier ein spezifisches Potenzial. Häufig lassen sich verschiedene Nutzungen – wie Parken, Wohnen und Grünraum – auf einer Fläche kombinieren.

Die auf den nächsten Seiten näher vorgestellten Beispiele stehen exemplarisch für drei mögliche Entwicklungsrichtungen bei der Umnutzung großflächiger Parkplätze:

Ein Ansatz lautet „Bebauen und besser ausnutzen“. Dabei werden Parkplatzflächen durch bauliche Maßnahmen in eine neue Nutzung überführt. Durch Nachverdichtung können bereits versiegelte Flächen doppelt genutzt werden, zum einen als Stellflächen, zum anderen als Wohn- beziehungsweise Arbeitsraum. Die Entwicklungsrichtung „Grünflächen und Freiräume schaffen“ setzt den Fokus hingegen auf eine Entsiegelung und Klimaanpassung. Ziel ist die Schaffung naturnaher Freiflächen mit ihren sozialen und ökologischen Vorteilen. Die dritte Entwicklungsrichtung „Optimieren, Umbauen und Wiederverwerten“ konzentriert sich wiederum auf eine Effizienzsteigerung und Aufwertung auf der bestehenden Parkplatzfläche.

BEBAUEN UND BESSER AUSNUTZEN

Das Bauprojekt „**Dante II**“ ist ein Beispiel für die Entwicklungsrichtung „Bebauen und besser ausnutzen“. Auf Initiative des Münchner Oberbürgermeisters Dieter Reiter wurde ein Konzept entwickelt, das die baurechtliche Umsetzbarkeit eines Stelzenbaus über einem bestehenden Parkplatz nachwies. In einer attraktiven

innerstädtischen Lage entstand so ein Bauwerk, das gleichzeitig günstigen Wohnraum und einen ökologischen Mehrwert durch die doppelte Nutzung der Fläche und eine nachhaltige Bauweise schafft. Überbaubare Parkplätze in zentraler Lage und im Besitz der öffentlichen Hand sind selten. Gleichwohl zeigt das Projekt was möglich ist, wenn Politik, Bauherrschaft und Architekten den Mut beweisen, unkonventionelle Wege zu gehen.

Am **Klagesmarkt** in Hannover ist auf einer ehemaligen Parkplatzfläche ein lebendiges Wohn- und Geschäftsviertel entstanden. Durch die Mischung aus Wohnen, Gewerbe und sozialen Einrichtungen erhöht die Neugestaltung die Lebensqualität in diesem zentralen Stadtbereich und schafft die Verbindung vormals durch Verkehrsflächen getrennter Stadtteile.

Die **Hochschule Bremen** hat in Eigenregie einen vorhandenen Parkplatz auf ihrem Campus mit aufgeständerten Seminargebäuden überbaut. Auf diese Weise konnte die angespannte Raumsituation entlastet und gleichzeitig die benötigten Pkw-Stellflächen beibehalten werden.

In der Nähe des Franz-Mehring-Platzes in Berlin-Friedrichshain entstand auf einer brachliegenden ehemaligen Einzelhandelsfläche das „**The Franz**“. Ein Bauprojekt, das hochwertige Wohnungen mit zeitgemäßem Einzelhandel im Erdgeschoss kombiniert.

Durch die Überbauung eines Parkplatzes für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die Bayerischen Staatsforsten in Regensburg mit ihrem „**Haus auf Stelzen**“ neuen Wohnraum in zentraler Lage geschaffen, ohne neue Flächen zu beanspruchen oder zu versiegeln. Die weiterhin benötigten Stellflächen sind auf der gleichen Grundstücksfläche untergebracht.

Die untenstehende Karte verortet die auf den kommenden Seiten vorgestellten Beispiele. Hier wurden bereits Parkplatzflächen zukunftsweisend umgebaut. Eine Auflistung weiterer bereits transformierter Parkplatzflächen ist über die Projektseite des BBSR abrufbar.

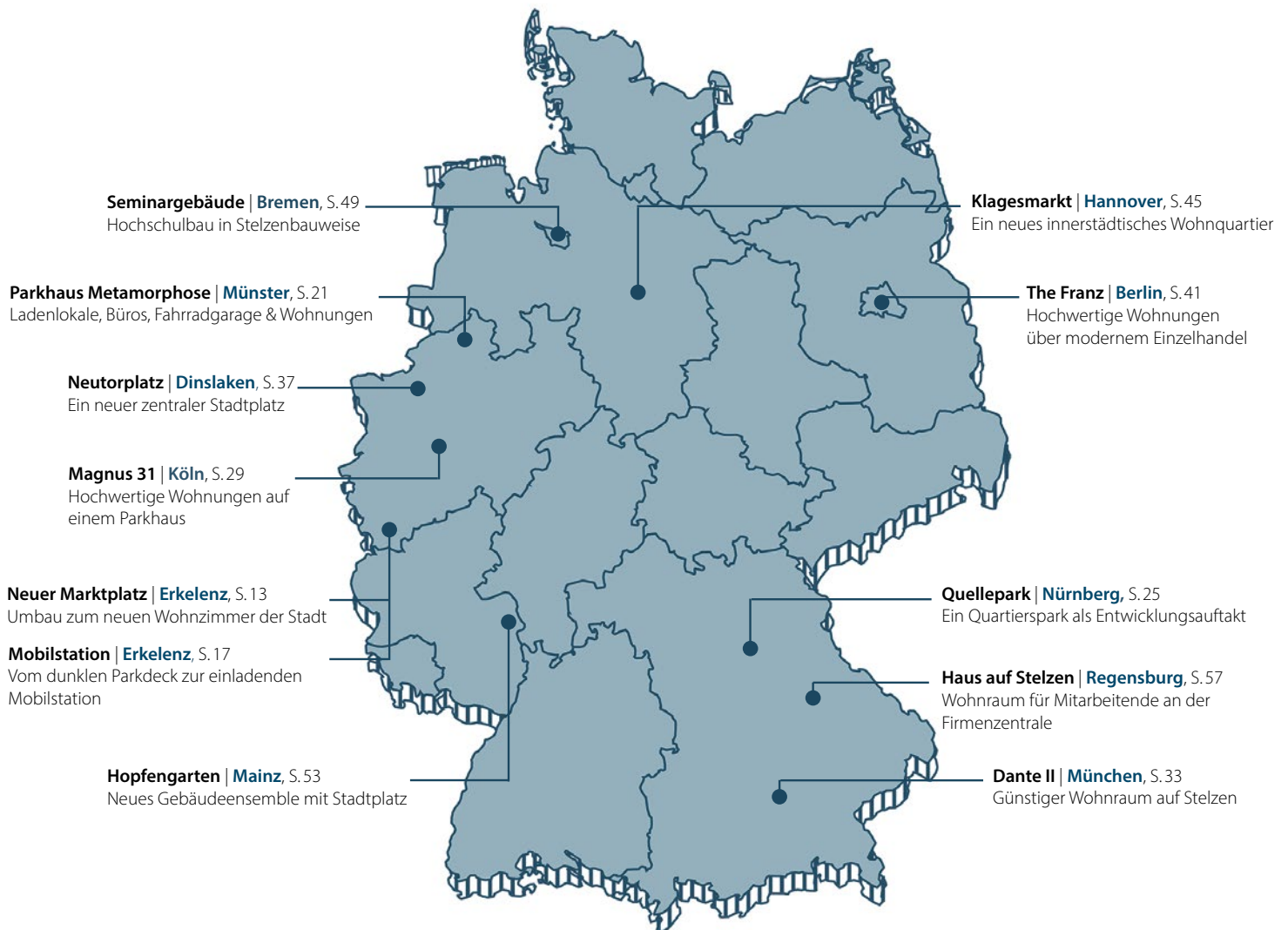


Abb. 1: Übersicht der vorgestellten Beispiele (Quelle: GGR)

GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME SCHAFFEN

Ein Beispiel für die Entwicklungsrichtung „Grünflächen und Freiräume schaffen“ ist die Umwandlung des **Marktplatzes in Erkelenz**. Dieser zentral gelegene Platz wurde von einem Parkplatz in ein „neues Wohnzimmer“ für die Stadt transformiert. Die vorhandenen Stellflächen wurden weitgehend in eine in der Nähe entstehende Mobilstation verlagert. So konnte Platz für öffentliche Veranstaltungen und einen Treffpunkt ohne Verkehrslärm geschaffen werden.

Die Umwandlung einer industriell geprägten Brache in den **Quellpark**, einen grünen Quartierspark in einem stark verdichteten Stadtteil in Nürnberg zeigt, wie große nicht genutzte versiegelte Flächen revitalisiert und in wertvolle Grünflächen für die Anwohnenden umgewandelt werden können.

Im Zuge der städtebaulichen Erneuerung der südlichen Altstadt von Mainz konnte auf einem temporär als Parkplatz genutzten Bereich ein neuer urbaner Raum entstehen. Heute bildet der **Hopfengarten** als multifunktionaler Stadtplatz mit einrahmendem Gebäudeensemble den Auftakt zur Mainzer Fußgängerzone.

Neuer Freiraum und ein zentraler Treffpunkt in der Innenstadt von Dinslaken wurde mit der Umgestaltung des **Neutorplatzes** von einem Parkplatz in einen Stadtplatz geschaffen. Auch hier konnten Stellflächen innerhalb kurzer Distanz verlagert und stattdessen auf der Fläche Raum für Begegnung und vielfältige andere Nutzungen geschaffen werden.

OPTIMIEREN, UMBAUEN UND WIEDERVERWERTEN

Der dritten Entwicklungsrichtung „Optimieren, Umbauen und Wiederverwerten“, sind drei Projekte in Erkelenz, Münster und Köln zuzuordnen:

Die Errichtung einer **Mobilstation** anstelle eines kaum genutzten Parkdecks in Erkelenz verdeutlicht, wie Parkflächen für den Individualverkehr mit Angeboten für Mobilitäts- und Sharingdienste kombiniert werden können. Diese Optimierung hin zu einer multifunktionalen Fläche trägt zur Entlastung der angrenzenden urbanen Räume bei und eröffnet neue Nutzungsmöglichkeiten.

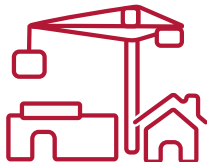
In Münster wurde ein Parkhaus in der Innenstadt in ein Wohn- und Geschäftshaus mit integrierter Fahrradgarage umgewandelt. Bei dieser **Parkhaus Metamorphose** konnten durch die geschickte Umnutzung des Gebäudes ein kompletter Abriss vermieden und wesentliche Teile der alten Bausubstanz erhalten werden.

Auch die gänzliche oder teilweise Umnutzung von Parkhäusern in Wohnraum ist denkbar. Minderwertige Bauwerke können dabei als Potenzialflächen für innerstädtische Verdichtung und die Schaffung von Wohnraum gesehen werden – wie die in der Einleitung erwähnten Reihenhäuser, die von der Wobak auf einem Parkdeck in Konstanz errichtet wurden.

Mit „**Magnus 31**“ ist ein Hybridbau entstanden, mit dem luxuriöser Wohnraum mit einer Stellflächen reduzierenden Sanierung eines Parkhauses zusammen geplant und umgesetzt wurde. Das nicht ausgelastete Parkhaus in der Kölner Innenstadt wurde um zwei Etagen geschliffen und mit hochwertigem Wohnraum aufgestockt, während in den unteren Etagen weiterhin geparkt wird.

Die zwölf vorstehend kurz skizzierten Beispiele zeigen, welche großen Potenziale in großen Parkplatzflächen stecken. Sie können zu Standorten für dringend benötigten Wohnraum, zu kühlenden Grün- und Freiflächen im Sinne der Klimaanpassung, zu attraktiven Stadtplätzen, wichtigen Mobilitätsschnittstellen oder Orten der Energiegewinnung werden. Auf den kommenden Seiten werden diese Beispiele genauer vorgestellt.

Für die Umgestaltung großflächiger Parkplätze lassen sich grob drei Ansätze unterscheiden. Die jeweils passende Entwicklungsrichtung ergibt sich aus den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Zielen und Prioritäten. Um die unterschiedlichen Entwicklungsrichtungen der vorgestellten Beispiele zu verdeutlichen, wird diesen eine Farbcodierung zugeordnet:



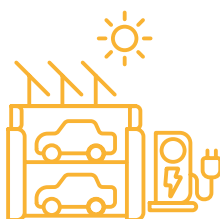
BEBAUEN UND BESSER AUSNUTZEN

Eine Entwicklung, bei der bestehende Parkplatzflächen durch Bauvorhaben in neue Nutzungen überführt werden. Beispiele sind die Überbauung von Parkplätzen mit Wohn- oder Gewerbeflächen oder die Integration von mehrstöckigen Bauwerken.



GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME SCHAFFEN

Eine Entwicklung, bei der versiegelte Parkplatzflächen wieder in naturnahe Freiflächen umgewandelt oder für soziale und ökologische Zwecke genutzt werden. Dazu gehören Begrünungen, die Schaffung von Parks oder Gemeinschaftsgärten sowie die Integration von Regenwassermanagementsystemen zur Klimaanpassung.



OPTIMIEREN, UMBAUEN UND WIEDERVERWERTEN

Ergänzende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Aufwertung bestehender Parkplatzflächen. Dies kann eine bessere Ausnutzung der Fläche bzw. der Baukörper und die Integration von Sharing-Angeboten, E-Ladeinfrastruktur oder die Ergänzung von Photovoltaikanlagen sein.



NEUER MARKTPLATZ | ERKELENZ

UMBAU ZUM NEUEN WOHNZIMMER DER STADT

Ausgangslage

Der Erkelenzer Marktplatz ist ein zentraler Bestandteil der Innenstadt und dient mit seinem umliegenden Geschäftsbestand als wichtiger Einkaufs- und Veranstaltungsort. Regelmäßig finden hier Wochenmärkte und Veranstaltungen statt. In der Vergangenheit wurde das Erleben dieses Raumes durch die vor dem Alten Rathaus parkenden Autos eingeschränkt. Ebenso kam die stadtgeschichtlich markante Gebäudestruktur durch die starke Dominanz der Pkw wenig zur Geltung. Gleichzeitig belegten die Fahrzeuge Flächen, die auch für die angrenzende Gastronomie von Interesse waren. Die Umgestaltung des Marktplatzes ist ein zentraler Baustein im integrierten Handlungskonzept, das die Stadt seit 2018 entwickelt und umsetzt.

Ziel

Ziel des Handlungskonzepts ist es, die Funktion der Innenstadt zu stärken und ihre öffentlichen Räume attraktiver zu gestalten. Konkrete Ziele bei der Umgestaltung des Marktplatzes waren unter anderem die Steigerung der Aufenthaltsqualität für alle Generationen, die Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsansprüche sowie die Verbesserung der Barrierefreiheit. Auch eine gastronomische Nutzung während des Wochenmarktes sollte nach der Umgestaltung möglich sein. Ebenso standen die Historie des Ortes und die Klimaanpassung bei der Umgestaltung im Fokus.



Abb. 3: Nutzung des Marktplatzes als Parkplatz (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2013)



Abb. 4: Der Marktplatz als Raum für Begegnung (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2013) | Planausschnitt: Planungsgruppe MWM, Aachen

AKTEURE

Bauherrin: Stadt Erkelenz
Planung: Planungsamt Erkelenz |
Planungsgruppe MWM

FERTIGSTELLUNG
2025

STANDORT
Markt 25
41812 Erkelenz

BAUKOSTEN
5,5 Mio. €

FLÄCHENGROSSE
ca. 2.000 m²

Links: Abb. 2: Visualisierung des neuen Marktplatzes
(Quelle: Entwurf Planungsgruppe MWM, Aachen | Visualisierung Rendertaxi, Aachen)

Umsetzung

Vor der Umgestaltung fand im Mai 2021 eine Beteiligungsphase statt, in der drei Entwürfe für den Marktplatz vorgestellt und ausführlich diskutiert wurden. Mit den Ergebnissen wurde vom beauftragten Planungsbüro in Abstimmung mit der Verwaltung ein weiterentwickeltes Konzept für die Umgestaltung des Marktplatzes erarbeitet, das favorisierte Elemente aus zwei Entwürfen enthielt. Im Juni 2023 beschlossen die politischen Gremien der Stadt Erkelenz das finale Konzept zur Marktplatzumgestaltung. Die Umgestaltung des Marktplatzes wurde mit Städtebaufördermitteln von Bund, Land und Gemeinde gefördert. Im Zuge der Planung wurden Kompromisse gefunden, um unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden. Eine ursprünglich geplante Grünfläche wurde aufgrund von Einwänden der Veranstalter des jährlich stattfindenden Lambertusmarktes als mobiles Element konzipiert, das bei Bedarf vom Bauhof entfernt und später wieder eingesetzt werden kann. Den Bürgerinnen und Bürgern war das vorhandene Natursteinpflaster des Platzes sehr wichtig. Es wurde daher ausgebaut, nachbehandelt und soweit möglich



Der Marktplatz vor der Umgestaltung (Foto: Planungsgruppe MWM, Aachen)

wiederverwendet. Durch den Neubau einer modernen Mobilstation in unmittelbarer Nähe war es möglich, die Parkplätze zu verlagern (siehe Beispiel „Mobilstation“). Dadurch konnte der Marktplatz selbst von Fahrzeugen befreit und zu einem lebendigen Treffpunkt umgestaltet werden. In der Diskussion um die Verlagerung der Stellplätze wurde schließlich dem Wunsch des ansässigen Einzelhandels Rechnung getragen, einige Stellplätze für Autos direkt am Marktplatz zu erhalten.



Abb. 5: Lageplan des neuen Marktplatzes (Quelle: Planungsgruppe MWM, Aachen)



Abb. 6: Sitzgelegenheiten auf dem Marktplatz statt abgestellter Pkw (Quelle: Entwurf Planungsgruppe MWM, Aachen | Visualisierung Rendertaxi, Aachen)

Ergebnis

Mit der Umgestaltung hat der Erkelenzer Marktplatz eine neue Identität erhalten. Gerahmt von der Lambertuskirche, dem Alten Rathaus und historischen Gebäuden mit Läden, Gastronomie, Wohnen und Dienstleistungen, lädt der Platz nun Menschen aller Generationen zum Verweilen ein. Die neu gepflanzten Bäume werden insgesamt größere Baumkronen ausbilden und das Aussehen des umgestalteten Marktplatzes und der anliegenden Gassen in Zukunft stärker prägen. Dafür wurden Baumarten ausgesucht, die widerstandsfähiger auf klimatische Veränderungen reagieren. Die teilweise Entsiegelung verbessert zukünftig das Mikroklima des Platzes, der so durch mehr Grün und Aufenthaltsqualität auch in den wärmeren Monaten als Begegnungs- und Kommunikationsort genutzt werden kann.



Entsiegelung | Die teilweise Entsiegelung und die Pflanzung neuer Bäume tragen zu einem besseren Mikroklima auf dem Platz bei.



Aufenthaltsqualität | Großzügige Sitzgelegenheiten in Kombination mit neuen Grünbeeten laden zum Verweilen ein und fördern den sozialen Austausch.



Parkplätze | Verlagerung der Stellplätze in die nahegelegene Mobilstation; im Planungsprozess blieben als Kompromiss einige Stellplätze für Pkw am Markt erhalten.



Optimierung temporäre Nutzung | Ein Grünbeet wird mobil ausgeführt, damit es bei Veranstaltungen vom Bauhof temporär entfernt werden kann.



MOBILSTATION | ERKELENZ

VOM DUNKLEN PARKDECK ZUR EINLADENDEN MOBILSTATION

Ausgangslage

Das nur 150 m Fußweg vom Marktplatz entfernte Parkhaus Ostpromenade in Erkelenz war lange Zeit wenig ausgelastet. Eine Parkraumuntersuchung zeigte dann, dass das Parkhaus aus dem Jahr 1972 im Durchschnitt nicht einmal zur Hälfte belegt war. Trotz der zentralen Lage im Stadtkern und einer Überlastung der umliegenden Parkangebote, zogen die Parkplatzsuchenden eine längere Suche im Straßenraum der Nutzung des Parkhauses vor. Gründe dafür waren die unübersichtliche Gestaltung, niedrige Deckenhöhen, dunkle Ecken und eine zeitliche Begrenzung der Parkdauer, die das Parkhaus unattraktiv machten. Im Zuge der Planungen zur Neugestaltung des Marktplatzes und der gewünschten Verlagerung von Stellplätzen aus dem zentralen Platzbereich, rückte das unattraktive Parkhaus in den Fokus, um eine nachhaltige Lösung für die Parkplatzsituation zu finden.

Ziel

Mit dem Neubau der Mobilstation sollte eine Verbesserung der Parkplatzsituation in der Erkelenzer Innenstadt erreicht und gleichzeitig eine städtebauliche Lösung für das unattraktive Parkdeck gefunden werden. Mit der gleichzeitigen Umgestaltung der Ostpromenade, die durch Städtebaufördermittel von Bund, Land und Gemeinde im Rahmen des Entwicklungsprojekts „Erkelenz 2030“ gefördert wurde, entsteht eine attraktive Möglichkeit motorisierte Fahrzeuge in Zentrumsnähe abzustellen, und zu Fuß oder mit dem Rad in die Versorgungsbereiche der Innenstadt zu gelangen. Zusätzlich zu einem neuen zentralen ÖPNV-Haltepunkt werden alle heutigen Mobilitätsformen in der neuen Mobilstation Platz finden und einfach zugänglich sein. Eine flexible Gebäudegestaltung lässt bei zukünftig veränderten Bedarfen auch anderweitige Nutzungen zu.



Abb. 8: Altes Parkdeck Ostpromenade (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2013)



Abb. 9: Mobilstation in direkter Nähe zum Marktplatz (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2013)

AKTEURE

Bauherrin: Deutsche Industrie- und Parkhausbau GmbH
Planung: Planungsamt Erkelenz, HJPplan+ Architekten

FERTIGSTELLUNG
2024

STANDORT
Ostpromenade
41812 Erkelenz

BAUKOSTEN
7,41 Mio. €

FLÄCHENGRÖSSE
1.480 m²

Links: Abb. 7: Visualisierung der neuen Mobilstation
(Quelle: Entwurf HJPplan+, Aachen | Visualisierung Rendertaxi, Aachen)

Umsetzung

Die Mobilstation ist ein wesentlicher Bestandteil des integrierten Handlungskonzepts Erkelenz-Mitte. Die Planungen für die Mobilstation begannen mit der Beauftragung von Machbarkeitsstudien. Auf diese Weise wurden Visionen entwickelt und geprüft, ob und wie sich auch die Ziele erreichen lassen, die über die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Kernstadt mit dem Auto hinausgehen. Um Planungsrecht zur Errichtung eines neuen Parkhauses für Kfz und Fahrräder sowie innenstadtergänzende Nutzungen zu schaffen, war eine Änderung des Bebauungsplanes notwendig. Das Parkdeck innerhalb der Mobilstation setzt auf komfortable Fahrbahn- und Stellplatzbreiten und berücksichtigt das in Parkdecks besonders hohe Sicherheitsbedürfnis durch Ausleuchtung, Übersichtlichkeit, und eine außenliegende Treppe. Integriert wurden ergänzende Angebote wie E-Ladeoptionen und Sonderstellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen und Familien. Die rund 130 Fahrradabstellplätze in und um die Mobilstation, die von den Abmaßen auch Lastenräder und Sondermodelle berücksichtigen, sind auf ausdrücklichen Wunsch der Bürgerschaft teilweise überdacht und gesichert. Die überdachten und innen liegenden Fahrradabstellanlagen sowie der Ausbau der Bushaltestelle wurden durch den Zweckverband go.Rheinland



Das alte Parkdeck Ostpromenade (Foto: Planungsgruppe MWM)

gefördert. Den Energiebedarf des Gebäudes deckt eine Photovoltaikanlage auf der Dachfläche. Bei der Fassade kamen mehrere Materialien zum Einsatz, unter anderem der ortstypische rote Ziegel. Auf mehreren Seiten wird die Fassade mit Edelstahlnetzen abgeschlossen, die eine flächige Begrünung der Fassade und den Ausblick nach draußen ermöglichen. Während der Bauarbeiten wurden bedeutende archäologische Funde, darunter Reste der mittelalterlichen Stadtmauer, entdeckt und in das Gebäude integriert. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 7,41 Mio. €, einschließlich Planung und archäologischer Untersuchungen.



Abb. 10: Ansicht der Mobilstation von Norden (Quelle: HJPplan+, Aachen)



Abb. 11: Visualisierung der neuen Mobilstation (Quelle: Entwurf HJPplan+ | Visualisierung Rendertaxi, Aachen)

Ergebnis

Die Mobilstation erleichtert den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsformen. Zusammen mit der Umgestaltung der Ostpromenade trägt dies zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und zu einer städtebaulichen Aufwertung bei und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in der Stadt Erkelenz. Gestalterisch fügt sich die Mobilstation harmonisch in das städtebauliche Umfeld ein. Mit der Verlagerung von Stellplätzen in die Mobilstation konnten innerstädtische Flächen auf dem Marktplatz und dem Franziskanerplatz zurückgewonnen und in Aufenthaltsbereiche für die Bevölkerung umgewandelt werden.



Multimodalität | Die Bündelung verschiedener Verkehrsformen an einem Ort vereinfacht den Umstieg. Ein neuer ÖPNV-Haltepunkt, Sharing-Angebote und E-Ladepunkte runden das Angebot ab.



Parkplätze | Zukünftig stehen 184 Pkw-Stellplätze (altes Parkdeck: 119), sowie rund 130 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Diese gleichen wegfallende Stellplätze auf den innerstädtischen Flächen aus.



Nutzung Sonnenenergie | Der Strombedarf des Gebäudes wird durch Solaranlagen auf dem Dach gedeckt.



PARKHAUS METAMORPHOSE | MÜNSTER

LADENLOKALE, BÜROS, FAHRRADGARAGE UND WOHNUNGEN

Ausgangslage

Die Umnutzung des 1964 erbauten Parkhauses ist einer von drei Teilbausteinen innerhalb einer städtebaulichen Entwicklung in Münster rund um die Stubengasse. Die Initiative gründete auf drei ursprünglich separaten Vorhaben: einem städtebaulichen Wettbewerb für das städtische Grundstück „Stubengasse“, der letzten innerstädtischen Kriegsbrache Münsters, dem Verkauf des Gebäudes der Bezirksregierung am ehemaligen Parkplatz Stubengasse sowie der Sanierungsbedürftigkeit des noch betriebenen Parkhauses Horten. Eigentümer des Parkhauses ist die Westfälische Bauindustrie Münster (WBI), eine städtische Tochtergesellschaft, die Projektentwicklung, Betrieb und Verwaltung von Immobilien und Infrastrukturen verantwortet. Dadurch eröffneten sich Spielräume für dessen Entwicklung und Umnutzung. Ein Abriss des Parkhauses stellte keine Option dar, weil das Untergeschoss zur Anlieferung für das benachbarte Großkaufhaus dient. Zwingende Voraussetzung für das Funktionieren des angestrebten Gesamtkonzeptes mit einer Fußgängerzone für das Areal um die Stubengasse war allerdings der Wegfall der Funktion des Parkhauses.

Ziel

Die drei Projekte – die Baumaßnahmen in der Stubengasse, das Hanse-Carré und der Umbau des Parkhauses – wurden strategisch verknüpft, um das Stubengassenareal ganzheitlich zu entwickeln. Die Bebauung auf dem ehemaligen Parkplatz Stubengasse war hierfür das Schlüsselprojekt. Dies bot die einmalige Chance, das innenstadtnahe Gebiet zu beleben und durch eine neue architektonische und städtebauliche Struktur aufzuwerten. Durch die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der Stubengasse sollten die Menschen auf neuen Wegen durch das Areal zwischen Ludgeristraße und Salzstraße geführt werden sowie qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche geschaffen werden.



Abb. 12: Große Parkplatzflächen an der Stubengasse (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2008)

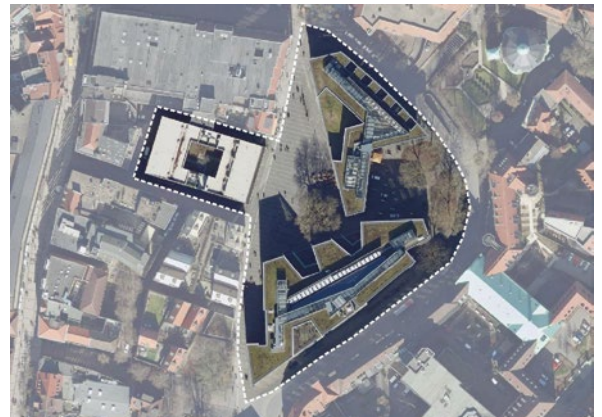


Abb. 13: Neue und umgewandelte Gebäude in der Fußgängerzone (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherr: WBI Westfälische Bauindustrie
Planung: Stadt Münster, Dezernat für
Planung-Bau-Marketing
Architektur: Fritzen + Müller-Giebler
Architekten BDA

FERTIGSTELLUNG
2010

BAUKOSTEN
6,19 Mio. €

STANDORT
Stubengasse 22
48143 Münster

FLÄCHENGROSSE
BGF: 5.540 m²
Wohnen: 1.537 m²

Links: Transformiertes Parkhaus in der Stubengasse in Münster
(Foto: Guido Erbring, Köln für Fritzen + Müller-Giebler Architekten BDA)

Umsetzung

Zwischen Mai 2009 und Dezember 2010 erfolgte der Umbau des Parkhauses, wobei Teile des Gebäudes entkernt und die oberen Geschosse abgetragen wurden. Das Konzept sah vor, das Gebäude in eine andere Nutzung zu überführen, dabei aber wesentliche Anteile der alten Bausubstanz zu erhalten und die Stahlbetonkonstruktion zu revitalisieren. Da es sich bei dem Vorhaben um die Entwicklung eines privaten Immobilienentwicklers handelt, fand keine Beteiligung weiterer Interessensgruppen statt. Eine Herausforderung war die Gewährleistung der Anlieferung für eine benachbarte Kaufhausfiliale während der gesamten Bauphase. Das Erdgeschoss und das erste Obergeschoss mit Mezzanin wurden zu Verkaufs- und Ausstellungsflächen mit Loftcharakter. Ebenso entstanden hier eine Fahrradgarage sowie Büroräume. Die ursprüngliche Struktur des Parkhauses ist weiterhin ablesbar. Die Kragarme der versetzten Parkhausebenen ragen in den Luftraum und das Tragwerk ist durch die großen Glasflächen auch von außen zur Stubengasse hin zu erkennen. Die oberen beiden Geschosse wurden auf dem bestehenden Tragwerk neu errichtet. Die sta-



Das Parkhaus in der Stubengasse vor der Umgestaltung
(Foto: Guido Erbring, Köln für Fritzen + Müller-Giebel Architects BDA)

tischen Lasten werden über das alte Betonskelett abgetragen. Hier entstanden auf einer Fläche von 1.537 m² acht hochpreisige Wohnungen, die sich um ein grünes Atrium anordnen und über dieses erschlossen werden. Die Gestaltungssatzung der Münsteraner Altstadt machte Vorgaben zur Materialität der Fassade. Die WBI ist nun Vermieterin der umgebauten Immobilie.



Im Inneren des ehemaligen Parkhauses sind luftige Raumstrukturen entstanden (Foto: Guido Erbring, Köln für Fritzen + Müller-Giebel Architects BDA)



Transformiertes Parkhaus (rechts), Hanse-Carré und Neubebauung auf einer ehemaligen Parkplatzfläche (Foto: Michael Pollok)

Ergebnis

Der Umbau des Parkhauses hat in Symbiose mit den Bau- und Maßnahmen in der Stubengasse und dem Hanse-Carré das Erscheinungsbild und die Wegenetze der Innenstadt verändert. Das alte Parkhaus Stubengasse bildet mit seiner unmittelbaren Nähe zum Prinzipalmarkt eine wichtige Raumkante am neu geschaffenen Dreiecksplatz der Stubengasse. Diese Metamorphose demonstriert eindrucksvoll, wie ehemalige Parkbauten in hochwertige neue Nutzungen transformiert werden können, die sowohl die architektonische Qualität erhöhen als auch eine nachhaltige städtische Entwicklung fördern. Wesentliche Teile der alten Bausubstanz konnten erhalten werden und damit auch die darin gespeicherte graue Energie – bei heute völlig veränderter Nutzung. Die städtebauliche Gesamtmaßnahme der Quartiersumgestaltung an der Stubengasse wurde mit dem Deutschen Städtebaupreis 2010 ausgezeichnet.



Gewerbe | Umbau von Erdgeschoss und erstem Obergeschoss zu Verkaufs- und Ausstellungsflächen sowie Büroräumen



Wohnnutzung | Die oberen beiden Geschosse wurden neu errichtet. Hier entstanden acht Wohnungen mit Loggien und einem innen liegenden Dachgarten.



Stellflächen | Statt Stellflächen für Pkw bietet das Gebäude heute Abstellflächen für Fahrräder in einer Fahrradgarage.



QUELLEPARK | NÜRNBERG

EIN QUARTIERSPARK ALS ENTWICKLUNGSAUFTAKT

Ausgangslage

Der Stadtteil Eberhardshof in Nürnberg wurde über Jahrzehnte von großen Industriebetrieben wie Quelle und AEG geprägt. Mit der Schließung dieser Unternehmensstandorte verlor das Viertel bedeutende wirtschaftliche und städtebauliche Funktionen. Das Stadtquartier war durch großflächige Gewerbe- und Industriebetriebe und wenige, schlecht erreichbare Grünflächen geprägt. Nach der Insolvenz von Quelle im Jahr 2009 standen das Versandzentrum und angrenzende Flächen leer, darunter ein Busparkplatz als nun funktionslos gewordene Asphaltwüste. 2010 erfolgte die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West. 2012 begann der gemeinnützige Verein BLUEPINGU, diesen Platz temporär als Stadtgarten zu nutzen. Im Jahr 2017 erwarb die Stadt Nürnberg das Gelände und legte damit den Grundstein für die dauerhafte Umwandlung der Fläche in einen Quartierspark. Mit der Quelle Insolvenz 2009 standen plötzlich auch 250.000 m² Gebäudefläche leer. Die Gebäude galten lange Zeit als nicht entwickelbar. Die Gerchgroup AG erwarb das Gelände 2018 und entwickelt dort das Projekt „The Q“, eine Mixed-Use-Immobilie mit Wohnungen, Büros, Einzelhandel und sozialen Einrichtungen. Mit der Stadt Nürnberg wurde ein Mietvertrag für ein Behördenzentrum über 42.000m² abgeschlossen. Während der Quellepark bereits eine grüne Oase bietet, laufen die Bauarbeiten für das neue Quartier entlang der Fürther Straße seit 2021. Die Fertigstellung des Projekts ist für 2026 geplant.

Ziel

Ziel war es, den besonderen Charakter des Viertels – geprägt durch die Mischung aus Wohn-, Dienstleistungs- und Produktionsnutzung – zu bewahren und gleichzeitig die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner deutlich zu verbessern. Im Mittelpunkt stand die Schaffung neuer Frei- und Grünflächen sowie vielfältiger Freizeitangebote.



Abb. 14: Ehemaliger Busparkplatz des Quelleversandzentrums (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2014)



Abb. 15: Ein neuer Quartierspark im Stadtteil Eberhardshof (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherr: Stadt Nürnberg (SÖR)
Planung: Planstatt Senner, München

FERTIGSTELLUNG

1. Bauabschnitt 2020
2. Bauabschnitt 2021

BAUKOSTEN

ca. 3,8 Mio. € mit Grundstückskauf und Beteiligungsverfahren

STANDORT

Ecke Adam-Klein-Straße/
Wandererstraße
90431 Nürnberg

FLÄCHENGROSSE

8.300 m² (ehemaliger Busbahnhof)
2.000 m² (Grünkeil östlich des Parks)

Links: Quellepark, ehemaliges Versandgebäude und Quelleturm (Foto: Gerwin Gruber | SÖR/Stadt Nürnberg)

Umsetzung

Im Jahr 2010 wurde der Nürnberger Stadtteil Eberhardshof in das Städtebauförderprogramm Stadtumbau West aufgenommen. Leerstehende Gebäude und Brachflächen sollten revitalisiert und nachhaltig entwickelt werden. Die Entwicklung des Quelleparks wurde von Anfang an durch eine umfassende Bürgerbeteiligung begleitet. Im April 2017 stellte die Stadt der Öffentlichkeit das Beteiligungsverfahren vor und startete die erste Online-Beteiligung. In den Folgemonaten konnten sich Interessierte bei Vor-Ort-Befragungen, Aktionstagen auf der geplanten Fläche, einer Raumwerkstatt und im Rahmen einer zweiten Online-Beteiligung äußern. Der Quartierspark wurde in zwei Bauabschnitten entwickelt. Der erste Abschnitt, der sogenannte Quellepark, wurde nach rund zehn Monaten Bauzeit im Juli 2020 eröffnet. Ein gepflasterter Platz im Osten des Parks, direkt an die Adam-Klein-Straße, bietet Raum für kleine Märkte oder ein Stadtteilstfest und führt in die Mitte des Parks. Dort bildet ein Wasserspiel mit Fontänen das Herz der Anlage. Um diesen zentralen Bereich entstanden drei verschiedene Nutzungsräume. Ein Bewegungsraum im Westen bietet Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten, im östlichen Teil laden Holzdecks und eine Wiese zum Erholen ein,



Die Fläche als Busparkplatz vor der Umgestaltung
(Foto: Stadtplanungsamt/Stadt Nürnberg)

im Norden liegt ein Gemeinschaftsbereich. Obstbäume und -sträucher wurden gepflanzt, um den Park in einen „essbaren Garten“ zu verwandeln, für den sich Patinnen und Paten aus der Nachbarschaft engagieren. Im zweiten Bauabschnitt wurde ein 2.000 m² großer Grünkeil geschaffen, der den Quellepark mit den angrenzenden Wohngebieten verbindet. Die Fertigstellung erfolgte im Jahr 2021. Finanziert wurde das Projekt durch Städtebaufördermittel von Bund, Land und Gemeinde aus den Programmen Stadtumbau West und Wachstum und nachhaltige Erneuerung.



Der gepflasterte Platz bietet Raum für Märkte und Stadtteilstfeste (Foto: André Winkel/ Copyright: Stadt Nürnberg)



Abb. 16: Entwurfsplanung Quellepark und Grünkeil (Quelle: Planstatt Senner/Stadt Nürnberg)

Ergebnis

Mit dem Quellepark wurde ein zentraler grüner Baustein geschaffen, der ein sichtbares Zeichen für mehr Lebensqualität und Freiraum im stark verdichteten Bezirk Eberhardshof setzt. Die Realisierung des Quartiersparks auf der Fläche des ehemaligen Busbahnhofes ist dabei ein Baustein eines größeren Entwicklungsbereichs rund um das ehemalige Quelle Gelände. Auf weiteren 17.000 m² ehemaliger Parkplatzfläche entstanden bis 2021 direkt nebenan die Eberhardtshöfe mit insgesamt 361 hochwertigen Wohnungen. Dieses sind sowohl Eigentumswohnungen als auch staatlich geförderte Wohnungen, die für die Joseph-Stiftung aus Bamberg errichtet wurden.



Entsiegelung | Die großflächige Entsiegelung von Asphaltflächen und die Schaffung von mehr Grün tragen zu einer Verbesserung des innerstädtischen Klimas und zur Steigerung der Biodiversität bei.



Aufenthaltsqualität | Ein grüner Gemeinschafts- und Bewegungsraum mit Streuobst- und Liegewiese ist entstanden.



Optimierung temporäre Nutzung | Die Platzgestaltung bietet Raum für Märkte, Stadtfeste und andere Veranstaltungen.



MAGNUS 31 | KÖLN

HOCHWERTIGE WOHNUNGEN AUF EINEM PARKHAUS

Ausgangslage

Das in den 1960er-Jahren errichtete Parkhaus an der Alten Wallgasse/Magnusstraße im Friesenviertel galt lange als unbeliebtestes Parkhaus der Stadt. Es war sanierungsbedürftig, kaum ausgelastet und wenig ansprechend. Im Jahr 2009 suchte die Eigentümerin, die Contipark International Parking GmbH, nach einer Lösung, um die unattraktive Immobilie wirtschaftlich und städtebaulich aufzuwerten. Nach statischer Untersuchung des über 70 m langen und bis zu 35 m tiefen Baukörpers zielte die Grundidee für die Entwicklung darauf ab, das Parkhaus weitgehend zu erhalten und zusätzliche Nutzungen zu ergänzen. Der zu diesem Zeitpunkt geltende Bebauungsplan aus dem Jahr 1960 erlaubte keine Wohnnutzung. Mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 13a BauGB wurde Baurecht für das Hybridgebäude geschaffen und dabei eine Abweichung vom Höhenkonzept der linksrheinischen Innenstadt erlaubt.

Ziel

Die städtebauliche Grundidee der Architekturkonzeption sah einen teilweisen Rückbau im oberen Gebäudeteil und eine Wohnaufstockung vor. Dadurch sollte der Zweckbau transformiert und als Lebensraum zurückerobert werden und so zur Lebendigkeit der innerstädtischen Lage beitragen. Ziel war es nach außen die urbane Wirkung zu stärken und nach innen eine hohe Raumqualität für die Nutzerinnen und Nutzer zu schaffen. Dabei sollte die vorhandene Struktur erhalten bleiben, um die graue Energie des Gebäudes zu nutzen und dem Charakter des Ortes durch eine behutsame Nachverdichtung Rechnung zu tragen.



Abb. 17: Nicht ausgelastetes Parkhaus in der Magnusstraße (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2013)



Abb. 18: Hochwertiger Wohnraum über reduzierten Stellplatzflächen (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherren: Metropol Immobilien-
gruppe, Köln | WvM Immobilien &
Projektentwicklung, Köln | ContiPark
International Parking GmbH Berlin
Architektur: Wilkin & Hanrath Baupha-
sen, Köln

BAUKOSTEN

ca. 13 Mio. €

FERTIGSTELLUNG
2016

STANDORT
Magnusstraße 31
50672 Köln

FLÄCHENGROSSE

Wohnen: 3.750 m²
Abbruch: 4.500 m²
Parken: 8.930 m²

Links: Magnus 31 – Neuer Wohnraum in luftiger Höhe
(Foto: Tobias D. Kern | Architektur Wilkin + Hanrath Bauphasen, jeweils Köln)

Umsetzung

Der Vorentwurf der Architekten für die Kombination von Park- und Wohnraum überzeugte sowohl die Eigentümerin als auch den Baudezernenten der Stadt Köln. Vor dem Baubeginn lagen allerdings eine mehrjährige Vorplanung und ein enormer Überzeugungsaufwand in unterschiedlichsten Gremien. Die Schaffung von Baurecht erfolgte über einen Vorhaben- und Erschließungsplan, da der geltende Bebauungsplan nur eine viergeschossige Parkgarage vorsah und keine Wohnnutzung zuließ. Zudem musste ein angrenzendes, als Verkehrsfläche gewidmetes städtisches Grundstück erworben werden, um den Haupteingang für die Wohnungen von der Alten Wallgasse aus zu ermöglichen. Während des laufenden Parkhausbetriebs wurden die oberen zwei Parkebenen abgetragen und die verbliebene Struktur generalsaniert und brandschutztechnisch modernisiert. Im dritten Obergeschoss entstanden Lagerräume und private Stellplätze für die neuen Wohnungen. Herausfordernd in der Bauausführung war, dass das Parkhaus aus zwei Baukörpern mit breiter Dehnungsfuge bestand, die Aufstockung aber als ein Baukörper ausgeführt



Das Parkhaus vor dem Umbau (Foto: Tobias D. Kern, Köln)

werden sollte. Auch mussten die aufgestockten Wohnungen so leicht wie möglich ausgeführt werden, um das Parkhaus nicht zu überlasten. Entstanden sind 31 Wohnungen in Größen von 65 bis über 200 m². Das Parkhaus-Konstruktionsraster von 7,50 m gab dabei das Ausbauraster der Wohnungen vor. Die Gestaltung der Fassaden mit eloxierten und perforierten Metalltafeln ist das Ergebnis eines eigens durchgeführten Fassadenwettbewerbs.



Ein großzügiger Innenhof bringt Licht in die Wohnungen, ist Erschließungszone und bietet kleine Terrassenbereiche (Foto: Tobias D. Kern | Architektur Wilkin + Hanrath Bauphasen, jeweils Köln)



Ehemals nur Parkhaus wuchs das Bauwerk nach oben und zur Seite. Hinter der neuen Fassade verbergen sich nun Park- und Wohngeschosse
(Foto: Tobias D. Kern | Architektur Wilkin + Hanrath Bauphasen, jeweils Köln)

Ergebnis

Mit „Magnus 31“ ist ein Hybridbau entstanden, der gehobenen Wohnraum mit einer Parknutzung vereint. Die Wohnaufstockung ist zwei- bis dreigeschossig und folgt als Riegel den bestehenden Baukanten. Dadurch integriert sie sich nahtlos in das Friesenviertel. Verglaste Eingangsbereiche und Fenster in den oberen Geschossen betonen die Transformation des ehemaligen Zweckbaus. Das Projekt zeigt, wie aus einem klassischen Parkhaus hochwertige urbane Wohnräume entstehen können. Die Reduktion der Stellplätze entspricht dabei den Leitlinien des städtebaulichen Masterplans für die Kölner Innenstadt.



Wohnnutzung | 31 Wohnungen von 65 m² bis über 200 m²; Zweizimmer-Appartements, zweigeschossige Townhouses und Penthouses



Parkplätze | Reduktion der nicht benötigten öffentlichen Stellplätze von ca. 450 auf 254; 43 private wohnungszugehörige Parkplätze



DANTE II | MÜNCHEN

GÜNSTIGER WOHNRAUM AUF STELZEN

Ausgangslage

Im Jahr 2016 wurde in München ein östlich des Dante-Freibades gelegener Parkplatz an der Homerstraße mit einem viergeschossigen Holzhybridbau überbaut, der als „Dante I“ bekannt wurde. Das Gebäude ist aufgeständert, wodurch das Erdgeschoss weiterhin als Parkplatz genutzt werden kann. Die Architekten konnten so nahezu alle Parkmöglichkeiten erhalten und zusätzlich 100 Wohnungen schaffen. Mit diesem Pilotprojekt konnte in kürzester Zeit im Rahmen des Münchner Wohnungsbausofortprogramms geförderter Wohnraum geschaffen werden. Zwischen der ersten Ideenskizze und der Fertigstellung verging bei Dante I gerade einmal ein Jahr. Aufgrund des Erfolgs folgte 2019 ein weiteres Projekt: die Überbauung des Reinmarplatzes, eines noch größeren öffentlichen Parkplatzes in der Nähe von Dante I. Diese neue Bebauung, bekannt als „Dante II“, sollte das Konzept weiterentwickeln und auf eine größere Fläche anwenden.

Ziel

Aufbauend auf dem Erfolg des Pilotprojekts „Dante I“ verfolgte „Dante II“ das Ziel, über dem 10.500 m² großen Reinmarplatz im Stadtteil Neuhausen-Nymphenburg nicht nur mehr, sondern auch größere Wohnungen zu schaffen. Im Rahmen des Münchner Programms „Wohnen für Alle“ wurden 144 Wohnungen geplant, darunter fast 90 Drei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen, die speziell auf die Bedürfnisse von Familien zugeschnitten sind. Die Bebauung wurde als vierseitige Karree-Anlage konzipiert, die einen begrünten Innenhof umfasst. Die Wohnungen werden in den geförderten Modellen EOF (Einkommensorientierte Förderung) und MMM (München-Modell Miete) vermietet und bieten erschwinglichen Wohnraum in einer der begehrtesten Stadtlagen Münchens.

Links: Über den Stellflächen am Reinmarplatz sind 144 Wohneinheiten entstanden
(Foto: Stefan Müller-Naumann)



Abb. 19: Der Reinmarplatz als öffentlicher Parkplatz (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2015)



Abb. 20: Erschwinglicher Wohnraum in Kombination mit Stellflächen (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

FERTIGSTELLUNG 2021	AKTEURE Bauherrin: GEWOFAG Holding, München Generalunternehmerin: ARGE Dante II – B & O Bau Bayern, Bad Aibling Huber & Sohn, Bachmehring Architektur: Florian Nagler Architekten, München
BAUKOSTEN ca. 36 Mio. €	FLÄCHENGRÖSSE Grundstück: 10.500 m ² Wohnfläche: 8.229 m ²
STANDORT Reinmarplatz 80637 München	

Umsetzung

Die Planung für „Dante II“ begann 2019, die Bauarbeiten starteten im Frühjahr 2020. Bereits Ende 2021 konnten die Wohnungen bezogen werden. Die schnelle Umsetzung wurde durch die Einfachheit des Entwurfs und den Einsatz vorgefertigter Bauelemente ermöglicht. Dies senkte zudem die Baukosten. Die als Stelzen fungierende Erdgeschosssebene enthält die Kellerersatzräume, Technik- und Müllräume, die notwendigen Zugänge mit vier Treppenhäusern und zwei Aufzügen. Ein Stahlbetontisch schließt diese Ebene nach oben ab. Der gesamte Bau wurde aus vorgefertigten Holzelementen errichtet, darunter Wände, Decken, Badzellen und Fassadelemente. Die 144 Wohnungen werden über Laubengänge erschlossen. Das Dach ist als nutzbare Fläche mit Garten- und Spielflächen gestaltet. Dies ersetzt die durch den Parkplatz nicht möglichen ebenerdigen Freiflächen. Die aufgeständerte Bauweise ermöglichte es, nahezu die gesamte Stellplatzkapazität zu erhalten. Im Innenhof und unter dem Gebäude stehen weiterhin 145 Stellplätze zur Verfügung. Circa 100 die-



Die Freiflächen des Gebäudes liegen auf dem Dach (Foto: Stefan Müller-Naumann)

ser Plätze sind reserviert für die Besucherinnen und Besucher des Dantebades. Zusätzlich stehen 350 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Ein umfassendes Mobilitätskonzept und Gemeinschaftsräume im Gebäude runden die Infrastruktur für die Bewohnerinnen und Bewohner ab und tragen zur Attraktivität des Wohnprojekts bei.



Erschließung über Laubengänge und Stellflächen im Innenhof (Foto: Stefan Müller-Naumann)



Der Neubau umschließt einen weiter als Parkplatz genutzten Hof (Foto: Stefan Müller-Naumann)

Ergebnis

Dante II zeigt eindrucksvoll, dass sich große Parkplätze überbauen lassen, ohne dass Stellplätze verloren gehen. Ermöglicht hat dies ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,2 statt 1 pro Wohneinheit im Rahmen des Programms „Wohnen für Alle“. Die aufgeständerte Bauweise, mit der sich bereits versiegelte Flächen nachverdichten lassen, ist ein möglicher Lösungsansatz insbesondere in Großstädten und Ballungszentren. Am Reinmarplatz wurde auf diese Weise nicht nur die Flächen-nutzung optimiert, sondern durch die Ausführung in Holzbauweise auch klimaschonend gebaut.



Wohnnutzung | 144 neue Wohneinheiten auf Stelzen zu vergleichsweise günstigen Mieten als umlaufendes Karree am äußeren Rand des Parkplatzes



Parkplätze | 145 Stellplätze bleiben erhalten; ca. 100 davon reserviert für Besucher des Dantebads; 315 Fahrradstellplätze



NEUTORPLATZ | DINSLAKEN

EIN NEUER ZENTRALER STADTPLATZ

Ausgangslage

Der Neutorplatz ist einer der zentralen Stadtplätze in Dinslaken. Er wurde vor seinem Umbau als Parkplatz genutzt und bot nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Die Innenstadt verzeichnete einen Verlust an Attraktivität sowie zunehmenden Leerstand im Einzelhandel. Dies betraf auch ein Warenhaus direkt am Neutorplatz. Im Jahr 2009 wurde die Innenstadt von Dinslaken mit dem Neutorplatz in das Bund-Länder-Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Grundlage für die Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen war ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) aus dem Jahr 2009, das 2014 fortgeschrieben wurde. Das ISEK umfasst ein Maßnahmenpaket zur Stärkung der Innenstadt und ihrer zentralen Plätze.

Ziel

Die Umgestaltung des Neutorplatzes ist Bestandteil eines Gesamtkonzeptes für die Dinslakener Innenstadt. Das Ziel der Maßnahmen im Fördergebiet Innenstadt bestand darin, die verschiedenen Teilbereiche der Innenstadt – den Bahnhof, die Altstadt und den Neutorplatz – besser zu vernetzen und ihre individuellen Qualitäten zu stärken. Die Innenstadt sollte als multifunktionaler Ort für Handel, Wohnen, Kultur und Freizeit neu belebt werden. Ein Schwerpunkt lag dabei auf der Umgestaltung und Aufwertung des Neutorplatzes vom Parkplatz zu einem neuen städtischen Treffpunkt. Der Neutorplatz sollte nach der Umgestaltung nicht nur eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, sondern auch für unterschiedliche Nutzungen geeignet sein. Der von hier fußläufig erreichbare Platz Am Neutor bietet 75 Stellflächen und ist zentraler ÖPNV-Haltepunkt mit neuer Bushaltestelle in der Innenstadt.



Abb. 21: Der Neutorplatz als Parkplatz (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2010)



Abb. 22: Der Neutorplatz als zentraler Stadtplatz (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

FERTIGSTELLUNG
2014

STANDORT
Neutorplatz
46535 Dinslaken

AKTEURE
Bauherrin: Stadt Dinslaken
Freiraumplanung: wbp Landschafts-
architekten

FLÄCHENGROSSE
4.980 m²

Links: Sitzgelegenheiten im Schatten auf dem Neutorplatz (Foto: Claudia Dreyß)

Umsetzung

Die Neugestaltung des Neutorplatzes basiert auf den Ergebnissen eines Wettbewerbs. Dieser gab vor, dass der Platz urban gestaltet und vielfältige Nutzungsoptionen bieten sollte. Die bauliche Umgestaltung begann im Januar 2014 und wurde im November des gleichen Jahres abgeschlossen. Wichtige Platzelemente sind ein zentrales Wasserspiel und zwei Baumreihen an den Rändern des Platzes, unter denen Bänke zum Sitzen einladen. Ein vormals bestehender Kiosk wurde verlagert. Als wichtiger Bestandteil des Stadtbildes soll er seine Versorgungsfunktion auf dem neuen Platz auch weiterhin erfüllen und steht heute gut sichtbar am Kopfende des Baumbandes. Neu entstanden ist ein Pavillon mit Außengastronomie, der so positioniert wurde, dass die Sichtbeziehung zwischen Neutor-Galerie und der Fußgängerzone Neustraße erhalten bleibt. Für diese beiden Teilmaßnahmen hatte die Stadt ursprünglich Fördermittel beantragt. Sie wurden dann jedoch vollständig im Rahmen privater Investitionen finanziert. Während der



Der Neutorplatz nach der Umgestaltung (Foto: Claudia Dreyße)

ersten Jahre der Umgestaltung wurde ein Innenstadtbüro eingerichtet, das als Informations- und Kommunikationsstelle für die Bürgerinnen und Bürger diente. Neben dem Neutorplatz, dem Platz Am Neutor und dem Rutenwall wurden auch der Stadtpark und das Umfeld des Rathauses sowie der Kathrin-Türks-Halle neugestaltet.



Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang zwischen Baumreihen (Foto: Claudia Dreyße)



Der Neutorplatz als innerstädtischer Treffpunkt mit neu positioniertem Kiosk (Foto: Claudia Dreyße)

Ergebnis

Mit der Neugestaltung des Neutorplatzes ist ein zentraler Treffpunkt in der Innenstadt geschaffen worden. Durch seine offene Gestaltung ist er vielfältig nutzbar, zum Beispiel für Märkte, Stadtfeste und andere Veranstaltungen. An zentralen Orten in der Stadt fehlt es oft an Sitzmöglichkeiten ohne Konsumzwang – hier laden Holzbänke unter den Bäumen zum zwanglosen Verweilen ein. Zusätzlich verbesserte die gestalterische Aufwertung der angrenzenden Straßenzüge die Vernetzung des Neutorplatzes mit benachbarten Quartieren und der Haupteinkaufsstraße Neustraße. Mit Umwandlung des Neutorplatzes vom Parkplatz zum Stadtplatz wurde ein Raum für Begegnung geschaffen, der den zentralen Charakter der Innenstadt stärkt.



Aufenthaltsqualität | Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang laden zum Verweilen und zum Austausch ein.



Parkplätze | Parkmöglichkeiten bestehen weiterhin in direkter Nähe auf dem Platz „Am Neutor“.



Optimierung temporäre Nutzung | Die offene Platzgestaltung bietet Raum für Märkte, Stadtfeste und andere Veranstaltungen.



E

EDEKA

ED

THE FRANZ | BERLIN

HOCHWERTIGE WOHNUNGEN ÜBER MODERNEM EINZELHANDEL

Ausgangslage

Im Berliner Stadtteil Friedrichshain unweit des Ostbahnhofs stand jahrelang eine Kaufhalle aus DDR-Zeiten mitsamt Parkplatz leer. Da durch die Schließung der Kaufhalle unweit des Ostbahnhofs in einem großen Wohnquartier entlang der Straßenzüge Franz-Mehring-Platz, Rüdersdorfer Straße und Singerstraße eine Versorgungslücke entstanden war, bot sich eine Projektentwicklung mit integriertem Einzelhandel im Erdgeschoss an.

Ziel

Ziel war, mit einer Kombination aus Einzelhandel und Wohnen das angrenzende Quartier zu beleben. Mit der Eröffnung des neuen Marktes im Erdgeschoss mit rund 4.000 m² Verkaufsfläche sollte zudem die Geschichte des Grundstücks als wichtiger Nahversorgungsstandort an der Grenze der Berliner Bezirke Mitte und Kreuzberg-Friedrichshain fortgeschrieben werden.



Abb. 23: Leere Kaufhalle mit Parkplatz (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2020)

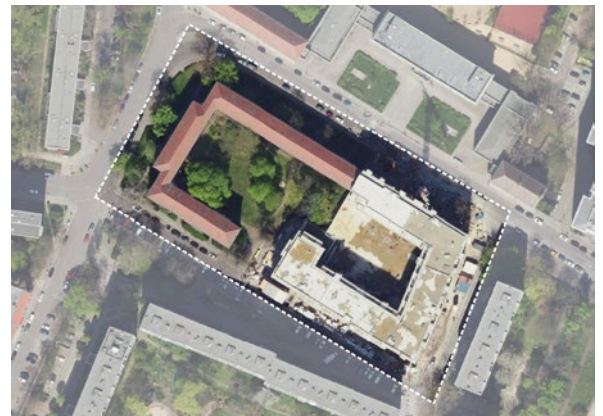


Abb. 24: Wohnen über dem Supermarkt (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

FERTIGSTELLUNG
2024

STANDORT
Franz-Mehring-Platz/
Rüdersdorfer Straße
10243 Berlin

AKTEURE
Projektentwickler: Diamona & Harnisch
Architektur: Büro Klaus Theo Brenner

FLÄCHENGRÖSSE
Wohnfläche: 8.229 m²
Einzelhandel: 4.116 m²

Links: Fassadenansicht „The Franz“ (Foto: Jair Ortega Castañeda)

Umsetzung

Der Startschuss für den Neubau des Siebengeschossers fiel mit dem Abriss der alten Kaufhalle Ende 2021. Im März 2024 eröffnete Edeka die Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss, auch ein Café ist im Zuge des Neubaus entstanden. Die Übergabe der ersten Wohnungen an die Eigentümer erfolgte im Juni 2024. Angeboten werden 160 Wohnungen mit einer Wohnfläche von 38 m² bis 153 m², von der Einzimmerwohnung bis zur Fünfraumwohnung. Das Grundstück ist mit einer Tiefgarage, sowie Technik und Abstellflächen für die Wohnnutzung vollständig unterbaut. Im Erdgeschoss befinden sich neben den Verkaufsflächen des Lebensmittelmarktes dessen Anlieferbereich sowie ebenerdige über die Rüdersdorfer Straße zu erreichende Kundenparkplätze. Oberhalb der Kundenparkplätze wurde auf der Ebene des ersten Obergeschosses ein privater Innenhof mit Spiel- und Gartenflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner gestaltet.



Eingangssituationen des Gebäudes (Foto: Jair Ortega Castañeda)



Privater Innenhof mit Spiel- und Gartenflächen (Foto: Jair Ortega Castañeda)



Kombination von Wohnen in den oberen Geschossen und Nahversorgung im Erdgeschoss (Foto: Jair Ortega Castañeda)

Ergebnis

Mit dem Neubau „The Franz“ wurde ein Wohn- und Gewerbeprojekt realisiert, das Wohnungen mit zeitgemäßem Einzelhandel auf einer Grundstücksfläche kombiniert. Die Integration von Wohn- und Gewerbenutzung trägt zur städtebaulichen Aufwertung des Quartiers bei. Die Begrünung des Innenhofs und der Dachflächen verbessert das Mikroklima des Quartiers.



Mischnutzung Supermarkt und Wohnen | 160 hochwertige Eigentumswohnungen über einem Lebensmittelvollsortimenter



Begrünung | Ein gezielt begrünter nutzbarer Innenhof und begrünte Dachflächen verbessern das Mikroklima.



Parkplätze | Bereitstellung von Stellplätzen für die Wohnungen in der Tiefgarage; Kundenparkplätze auch oberirdisch



KLAGESMARKT | HANNOVER

EIN NEUES INNERSTÄDTISCHES WOHNQUARTIER

Ausgangslage

Der Klagesmarkt in Hannover ist ein geschichtsträchtiger Ort. Seit dem 14. Jahrhundert diente er als Marktplatz und war Schauplatz politischer Großveranstaltungen. Das Areal war bis 2017 von überdimensionierten Verkehrsflächen geprägt. Ein großer Kreisverkehr, breite Straßen und großflächige öffentlichen Parkplätze dominierten das Stadtbild und wirkten trennend auf die umliegenden Stadtbereiche. Mit dem Wettbewerb HannoverCity 2020+ im Jahr 2009 wurde der Grundstein für eine umfassende Neugestaltung gelegt. Das Areal sollte zu einem qualitätvollen Stadtbaustein entwickelt werden, der den Stadtraum aufwertet und die Fläche nachhaltig mit der Umgebung vernetzt. Das städtebauliche Konzept wurde schließlich Teil des ExWoSt-Forschungsprojekts „Baukultur in der Praxis“.

Ziel

Das Ziel war es, das vormalig als öffentliche Parkplatzfläche genutzte Areal wieder harmonisch in den Stadtraum zu integrieren und seine trennende Wirkung aufzuheben. Das städtebauliche Konzept sah vor, die Innenstadt als Wohnstandort, insbesondere für Familien, zu stärken. Dabei wurde eine Nutzungsmischung durch zusätzliche Geschossflächen für Gewerbe, Büros und eine Kita angestrebt. Die überdimensionierten Verkehrsflächen sollten zurückgebaut und die öffentlichen Platz- und Grünflächen ergänzt werden. Ebenso sollten Verbindungen zu angrenzenden Teilräumen, wie dem Marktplatz, dem ehemaligen Nikolai-Friedhof und dem Stadtplatz vor dem Anzeiger Hochhaus hergestellt werden, die bislang durch Verkehrsflächen getrennt wurden.



Abb. 25: Großdimensionierte Verkehrsflächen (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2010)



Abb. 26: Nutzungsgemischte Gebäude auf rückgebauten Verkehrsflächen (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherren: hanova Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover mbH (GBH), Hannover | GP Papenburg Hochbau GmbH

FERTIGSTELLUNG

1. Bauabschnitt 2017
2. Bauabschnitt 2023

STANDORT

Am Klagesmarkt
30159 Hannover

BAUKOSTEN

1. Bauabschnitt: ca. 50 Mio. €
Gesamtinvestitionskosten
2. Bauabschnitt: ca. 19,9 Mio. €
für den Bauauftrag

FLÄCHENGROSSE

gesamtes Areal ca. 5,3 ha

Links: Der erste Bauabschnitt nach Fertigstellung 2017 (Foto: Frank Aussieker)

Umsetzung

Am Klagemarkt in Hannover entstand auf einem ehemals als Parkplatz genutzten Gelände ein Quartier mit urbanem Charakter. Das Projekt wurde in zwei Bauabschnitten realisiert. Der erste Bauabschnitt im südlichen Teil des Areals wurde 2017 abgeschlossen und umfasste acht Gebäude. Darunter sind sieben Wohngebäude mit rund 100 Wohneinheiten, von denen 30 % als geförderter Wohnraum zu günstigen Mietkonditionen im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus angeboten werden. Durch Gewerbeeinheiten, Büros und eine Kita im Erdgeschoss wurde eine Nutzungsmischung realisiert. Bauherrin war die kommunale hanova Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover, die an dieser Stelle auch ein eigenes Gebäude errichtet hat, das seit 2016 den neuen Firmensitz beherbergt. Das Gesamtinvestitionsvolumen belief sich auf circa 50 Mio. €. Der zweite Bauabschnitt im nördlichen Teil ist zwischen 2021 und 2023 entstanden. Auch gab es eine Vorgabe nach Fertigstellung 25 % der Mietwohnungen zu den Konditionen des geförderten Wohnungsbaus am Markt anzu-



Zwischen erstem und zweitem Bauabschnitt (Foto: Vanessa Dunker)

bieten. Bauherr war die GP Papenburg Hochbau GmbH. Der zweite Bauabschnitt besteht aus sechs Mehrfamilienhäusern mit insgesamt 93 Wohneinheiten, acht Gewerbeeinheiten, einem Kellergeschoss mit Tiefgarage sowie einem gestalteten Innenhof mit Nebenanlagen und Spielgeräten. Die Baukosten für den zweiten Abschnitt betrugen circa 19,9 Mio. €. Die Umgestaltung des Klagemarktes wurde mit EFRE- und GVFG-Mitteln gefördert.



Heute ist sicheres Radfahren und Flanieren zwischen den neuen Gebäuden am Klagemarkt und der angrenzenden Grünfläche möglich (Foto: Vanessa Dunker)



Abb. 27: Ein neues Quartier mit urbanem Charakter ist entstanden (Das Rendering zeigt die aktuellste gültige Planungsunterlage mit dem 1. Bauabschnitt)
(Quelle: ASTOC ARCHITECTS AND PLANNERS | urbanegestalt)

Ergebnis

Am Klagesmarkt ist auf einer ehemaligen Parkplatzfläche ein gemischtes Quartier entstanden, in dem eine kompakte städtische Dichte und eine ausgewogene Nutzungsmischung realisiert wurden. Der Stadtraum konnte dadurch an dieser Stelle deutlich aufgewertet werden. Es ist eine verbesserte Verbindung zwischen der Nordstadt und der Innenstadt entstanden und die trennende Wirkung der angrenzenden Stadtbereiche wurde aufgehoben.



Wohnraum | Bau von fast 200 neuen Wohnungen, vorrangig für junge Familien in nutzungsgemischtem Quartier (Gewerbe/Büros/Kita)



Grünflächenentwicklung | Durch den Rückbau des Verkehrskreisels konnten rund um den Klagesmarkt neue Grünverbindungen geschaffen werden.



Parkplätze | 165 Stellplätze in Tiefgaragen unter der neuen Bebauung



SEMINARGEBÄUDE | BREMEN

HOCHSCHULBAU IN STELZENBAUWEISE

Ausgangslage

Die Hochschule Bremen benötigte zusätzliche Räume für ihre Fakultät Wirtschaftswissenschaften um auf die steigende Nachfrage nach Studienplätzen reagieren zu können. Die Anmietung externer Räume oder das Aufstellen von Containern lief dem Qualitätsanspruch der Hochschule zuwider. Gelöst wurde das Raumproblem zunächst mit einer zweigeschossigen Überbauung eines Parkplatzes in Modulbauweise. Das entstandene Seminargebäude konnte 2017 bezogen werden und bot Platz für 350 zusätzliche Studierende. Bereits drei Jahre später bestand erneut dringlicher Raumbedarf, sodass die Hochschule Bremen einen zweiten Modulbau als Erweiterung des 2017 fertiggestellten Gebäudes vorsah.

Ziel

Ziel war es, neue Räume zu schaffen, um zur Sicherung der Fach- und Führungskräfteausbildung in der Region beizutragen. Bei den Seminargebäuden wurde auf eine Parkplatzüberbauung gesetzt, um die Grundstücksfläche bestmöglich zu nutzen und die vorhandenen Stellplätze beizubehalten, die nach wie vor benötigt werden. Die Neubauten fügen sich harmonisch in die bestehende Bausubstanz ein, ohne dass das eingesetzte Modulprinzip von außen sichtbar ist.



Abb. 28: Ebenerdige Stellflächen (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2010)



Abb. 29: Aufgeständerte Modulbauten über den Stellflächen (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherr: Hochschule Bremen
Architektur: PLANUNGXGRUPPE
Bausystem: KLEUSBERG Modulbau

BAUKOSTEN

Bauwerk 300+400
1. Erweiterungsbau: 2,84 Mio. € netto
2. Erweiterungsbau: 2,14 Mio. € netto

FERTIGSTELLUNG
2017/2021

STANDORT
Werderstraße 73
28199 Bremen

FLÄCHENGROSSE
Grundstück: 1.420 m²
BGF beide Gebäude: 2.878 m²

Links: Hochschule Bremen, zweigeschossiger Erweiterungsbau in Modulbauweise
(Foto: Rüdiger Mosler | KLEUSBERG)

Umsetzung

Der erste modulare Zubau konnte nach sechseinhalb Monaten reiner Bauzeit fertiggestellt werden. Einschließlich der erforderlichen Planungsarbeiten wurde dieses Bauvorhaben innerhalb von nur zwölf Monaten in Eigenregie von der Hochschule Bremen realisiert. Der zweite Erweiterungsbau konnte in einer noch kürzeren Bauzeit realisiert werden. Hier entstanden zwei weitere, großzügige Seminar- und Nebenräume für jeweils 40 Personen sowie ein Bereich für hochschulaffine Veranstaltungen, der für bis zu 120 Studierende ausgelegt ist. Ausgangspunkt für die architektonische Gestaltung der Erweiterungsbauten war das bereits auf dem Campus bestehende Gebäude. Bestandsbau und Erweiterung bilden einen homogenen Baukörper, der sich harmonisch in das bestehende Umfeld integriert. Der Übergang zwischen dem Modulbau (inklusive Anbau) und dem gegenüberliegenden bestehenden Hochschulgebäude ist durch niveaugleiche Fluchtbrücken aus Gitterrostkonstruktionen möglich.



Die Parkplatzfläche vor der Überbauung (Foto: PLANUNGXGRUPPE)



Von der Modulmontage bis zur Fertigstellung des Erweiterungsbaus vergingen vier Monate (Foto: Christian Haase)



Der erste aufgeständerte Modulbau mit acht Seminarräumen wurde nach nur 6,5 Monaten Bauzeit 2017 fertiggestellt (Foto: Rüdiger Mosler | KLEUSBERG)

Ergebnis

Durch die Überbauung des vorhandenen Parkplatzes mit aufgeständerten Seminarbauten konnte die angespannte Raumsituation für die Fakultät Wirtschaftswissenschaften entlastet und gleichzeitig die benötigten Pkw-Stellflächen auf dem Gelände erhalten werden. Modulare Parkflächen-Überbauungen, wie sie die Hochschule Bremen eingesetzt hat, eröffnen dank der leichteren und dennoch selbsttragenden Stahlrahmenkonstruktion neue Möglichkeiten der innerstädtischen Nachverdichtung. Darüber hinaus zeigt das Beispiel aus Bremen, das auch auf eher schmalen Parkplatzflächen neben dicht bebauten Räumen Kapazitäten für eine Nachverdichtung vorhanden sind.



Hochschulbau | Parkplatzüberbauung in Modulbauweise; 2.878 m² BGF in zwei aufgeständerten Seminargebäuden



Parkplätze | Die vorhandenen Parkplätze konnten durch die Überbauung größtenteils erhalten werden.



HOPFENGARTEN | MAINZ

NEUES GEBÄUDEENSEMBLE MIT STADTPLATZ

Ausgangslage

Die Transformation des Hopfengartens von einem Parkplatz zum Stadtplatz mit einem neuen Gebäudeensemble ist ein wichtiger Meilenstein in der städtebaulichen Erneuerung der südlichen Altstadt in Mainz. Die Neugestaltung folgte einer fast zwanzigjährigen Debatte um die Entwicklung des Areals. Die „Initiative Hopfengarten“, eine lokale Bürgerinitiative, begleitete den Planungsprozess von Anfang an.

Ziel

Ziel für das Areal des Hopfengartens war es, einen attraktiven Freiraum mit Gebäuden zu schaffen, die sich sensibel in die historisch wertvolle Umgebung einfügen. Als Auftakt der Mainzer Fußgängerzone sollte ein verkehrsberuhigter Hopfengarten zur Imagebildung beitragen, eine neue Identität schaffen und die Innenstadt in den Bereichen Wohnen, Handel und Tourismus stärken. Ein Treffpunkt für die Mainzer Bevölkerung war gewünscht, der Geschichte und Gegenwart vereint und das städtische Leben durch Cafés, Restaurants, Weinlokale und Eisdielen belebt.



Abb. 30: Das Hopfengarten-Areal als Parkplatzfläche (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2010)



Abb. 31: Durch Gebäude gerahmter Stadtplatz (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherr Stadtplatz: Landeshauptstadt Mainz, Stadtplanungsamt
Bauherr Gebäude: MAG Mainzer Aufbau Gesellschaft
Freiraumplanung: SINAI Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH
Architektur: Hild und K Architekten

FERTIGSTELLUNG

Stadtplatz: 2016
Gebäude: 2015

BAUKOSTEN

Stadtplatz: 362.000 € (netto)
Wohngebäude: 10 Mio. €

STANDORT

Augustinerstraße
55116 Mainz

FLÄCHENGROSSE

Stadtplatz: 1.375 m²

Links: Das neue Hopfengarten-Areal (Foto: Nikolai Benner)

Umsetzung

Die Planung des neuen Hopfengartens zielte auf ein französisches Flair. In Workshops wurden die Wünsche der Initiative als integraler Bestandteil der Planungsvorhaben erörtert und in einem kooperativen Austausch in den Entwurf integriert, soweit dies räumlich und kostentechnisch möglich war. Vier großkronige Platanen beschirmen den Platz, klassische Kandelaber und ein wassergebundener Wegebelaag ergänzen das Bild. In einem Wohn- und Geschäftshaus entstanden 35 Eigentumswohnungen mit Wohnflächen zwischen 30 und 160 m². Zusätzlich wurden eine Kindertagesstätte sowie Laden- und Büroflächen integriert. Die neu errichteten Gebäude besitzen eine Tiefgarage und fügen sich in die bestehende Architektur der Umgebung ein. Sie umrahmen den Hopfengarten, der dadurch zu einem wahrnehmbaren Platz wird, wobei die Durchgangsmöglichkeit zur Holzhofstraße erhalten bleibt. Der wöchentliche Markt findet in der Mitte des Platzes statt,



Vor der Umgestaltung (Foto: SINAI GmbH)

während die Außengastronomie an den mit Basalt-Kleinstein gepflasterten Platzrändern angesiedelt ist, die einen Bezug zur Altstadt herstellen. Die Umgestaltung dieses öffentlichen Raums wurde mit Städtebaufördermitteln von Bund, Land und Gemeinde gefördert.



Die neue Bebauung rahmt den umgewandelten Hopfengarten ein. Unter den bestehenden Platanen wurden Inseln mit immergrüner Bepflanzung und Sitzgelegenheiten angelegt (Foto: emag GmbH, Mainz)



Lebendigkeit durch ein entspanntes Wechselspiel aus der Fortführung tradierter Elemente der Mainzer Innenstadt – wie Kandeläbern und Natursteinpflaster – und neuer Gestaltung (Foto: Nikolai Benner)

Ergebnis

Der Hopfengarten, einst nur Parkplatz, hat sich zu einem charmannten und lebendigen Stadtplatz im Zentrum von Mainz entwickelt. Durch die dreiseitige Einfassung mit Gebäuden entsteht ein definierter, urbaner Raum, der nicht nur ästhetisch ansprechend ist, sondern auch funktionell bereichert wurde. Der neugestaltete Platz bietet Raum für den wöchentlichen Markt und lädt mit seiner vielfältigen Außengastronomie mit Cafés und Weinlokalen zum Verweilen ein. Ebenso ermöglicht die Gestaltung aber auch Interaktionen und Begegnungen ohne zum Konsum gezwungen zu sein. Durch die wasser-gebundene Wegedecke und die neuen Pflanzflächen wurden zusätzlich ökologische Verbesserungen in der dichtbebauten Innenstadt erreicht.



Wohnnutzung | 35 Wohnungen; Gemischtgenutzte Immobilie mit Gewerbeflächen und Kita im Erdgeschoss



Entsiegelung | Die wasser-gebundene Wegedecke sowie die Pflanzflächen lassen Wasser versickern.



Aufenthaltsqualität | Sitzgelegenheiten auf den Pflanzinseln laden zum Verweilen und zum Austausch ohne Konsumzwang ein.



Optimierung temporäre Nutzung | Die offene Platzgestaltung bietet Raum für Märkte, Stadtfeste und andere Veranstaltungen.



HAUS AUF STELZEN | REGENSBURG

WOHNRAUM FÜR MITARBEITENDE AN DER FIRMENZENTRALE

Ausgangslage

Die Bayerischen Staatsforsten entschieden sich dazu, eine an ihre Firmenzentrale angrenzende Fläche effektiver zu nutzen und in Wert zu setzen. Die Fläche, die bis dahin von den Mitarbeitenden als Parkplatz genutzt wurde sollte überbaut, die Stellflächen direkt am Arbeitsplatz jedoch erhalten bleiben. Zugleich ging es den Bayerischen Staatsforsten bei der Umsetzung dieses Projektes auch darum, mit einem Pilotprojekt aufzuzeigen, was im mehrgeschossigen Holzbau alles möglich ist, da Anschauungsobjekte für Holzbauten in Innenstädten weiterhin rar sind. So entstand die Idee für das „Haus auf Stelzen“.

Ziel

Die Entwicklung zielte darauf ab, eine innerstädtische Fläche im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung nachzuverdichten und gleichzeitig qualitativ hochwertigen Wohnraum in Regensburg zu schaffen. Zum einen für die eigenen Mitarbeitenden, aber auch für weitere Bewohnerinnen und Bewohner.



Abb. 32: Mitarbeiterparkplatz der Bayerischen Staatsforsten (vorher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2016)



Abb. 33: Haus auf Stelzen und Parkflächen (nachher)
Bildgrundlage: Geobasisdaten: © GeoBasis-DE/BKG (2024)

AKTEURE

Bauherr: Bayerische Staatsforsten AöR
Architektur: Thomas Feigl, Lisa Schex
Ausführungsplanung: Julia Höcherl |
Holzbau Hasl mit anselm schoen.
holzbau planung

FERTIGSTELLUNG
2021

STANDORT
Tillystraße 2
93053 Regensburg

BAUKOSTEN

Bauwerk 300+400: 7.152.654 €
Außenanlagen: 238.714 €

FLÄCHENGRÖSSE

Grundstücksfläche: 5.653 m²
Wohnfläche: 891 m²

Links: Das Haus auf Stelzen mit karbonisierter Holzschalung aus heimischem Fichtenholz
(Foto: Manfred Jarisch | www.myrzikundjarisch.com)

Umsetzung

Für den über dem Erdgeschoss liegenden Tragrost wurde eine Hybrid-Konstruktion aus Baubuche und Stahl gewählt. Auf diese Weise konnten unten dem auf allen vier Seiten um fünf Meter weit auskragenden Gebäude 21 Pkw-Stellplätze und überdachte Fahrradstellplätze mit direktem Zugang zum Gebäude realisiert werden. Die scheinbar schwebenden Obergeschosse sind mit einer karbonisierten Holzschalung aus lokalem Fichtenholz verkleidet. Diese traditionell japanische Technik (Yakisugi) verändert durch kontrolliertes Abbrennen die Zellstruktur des Holzes, wodurch ein dauerhafter, natürlicher Schutz gegen Wasser, Schimmel, Fäulnis und Insekten entsteht. Dies führt zu einer langlebigen Holzfassade, die ohne chemische Behandlungen auskommt, vollständig recycelbar ist und eine ausgezeichnete Ökobilanz aufweist. Im ersten bis dritten Obergeschoss wurden 33 barrierefreie Ein- und Zweizimmerwohnungen umgesetzt. Die Wohnungen bieten flexible, möblierbare Grundrisse und sind kosteneffizient gestaltet. Die Wärmeversorgung des Gebäudes erfolgt über ein Nahwärmenetz, das an die zentrale Holzpelletanlage des benachbarten Bürogebäudes der Bayerischen Staats-



Der Dachgarten ist zentraler Treffpunkt und gemeinschaftlicher Begegnungsraum
(Foto: Manfred Jarisch | www.myrzikundjarisch.com)

forsten angeschlossen ist. Die oberste Nutzungsebene ist ein begehbare Dachgarten. Dieser ist bepflanzt mit circa 170 verschiedenen Arten von insekten- und vogelfreundlichen Bäumen, Sträuchern, Stauden, Gräsern und Zwiebeln und dient als zentraler Treffpunkt und gemeinschaftlicher Begegnungsraum. Klimafreundlich und mit einem regional verfügbaren Werkstoff errichtet, entstanden im Gebäude auf drei Ebenen 33 neue Wohnungen mit insgesamt rund 900 m² Wohnfläche.

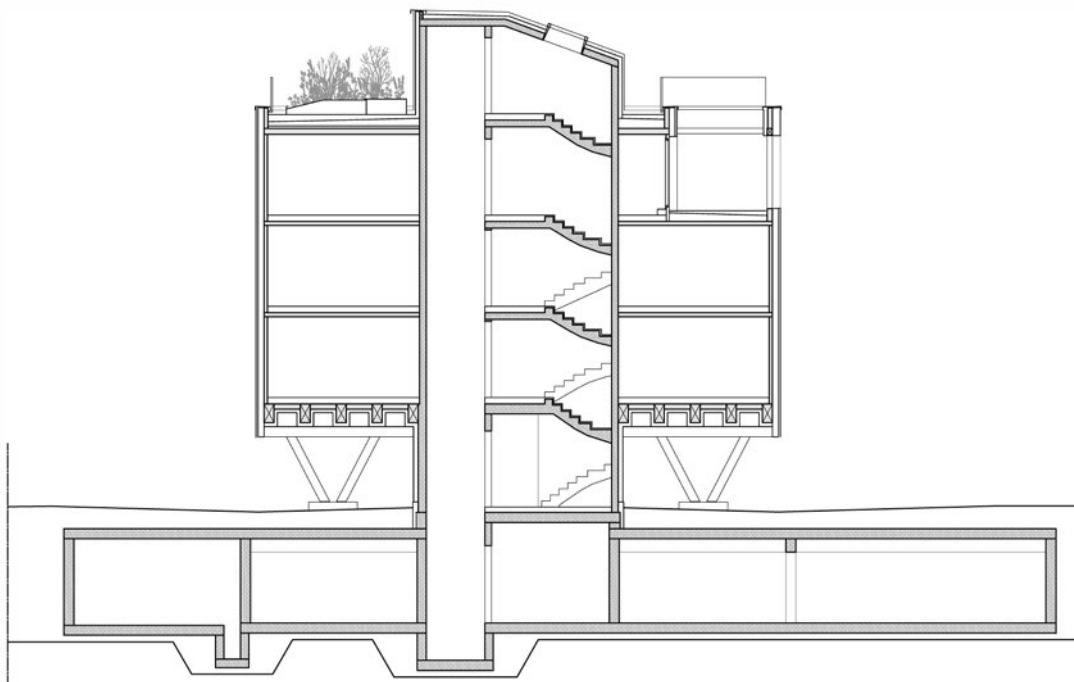


Abb. 34: Die sechs Nutzungsebenen im Querschnitt: Tiefgarage, ebenerdiges Parken, drei Wohngeschosse und ein nutzbarer Dachgarten
(Quelle: Bayerische Staatsforsten)



In drei Geschossen wird gewohnt, darunter geparkt (Foto: Manfred Jarisch | www.myrzikundjarisch.com)

Ergebnis

Das „Haus auf Stelzen“ zeigt, wie knapp bemessener städtischer Raum nachverdichtet werden kann. Die Überbauung des vormaligen Parkplatzes schafft dringend benötigten Wohnraum, ohne neue Flächen zu beanspruchen oder zu versiegeln und integriert die weiterhin benötigten Stellflächen. Auf sechs Ebenen überlagern sich unterschiedliche Nutzungen. Während Mitarbeitende in der Tiefgarage parken können, stehen Mieterinnen und Mietern Parkplätze direkt unter dem aufgeständerten Gebäude zur Verfügung. Auf diese Weise konnte die zur Verfügung stehende Grundstücksfläche effizient genutzt und der Stellplatzschlüssel der Stadt Regensburg erfüllt werden. Die intensive Dachbegrünung und die minimale Versiegelung der Pflasterflächen, ergänzt durch offene Rasengittersteine, halten etwa 70 % des Regenwassers zurück. Dies entlastet das öffentliche Kanalnetz und trägt zur Verbesserung des Mikroklimas im städtischen Raum bei.



Wohnnutzung | 26 Einzimmer- und 7 Zweizimmerwohnungen in 3 Obergeschossen; Alle Wohnungen sind barrierefrei.



Urban Gardening | Das Flachdach als grüne Oase steht allen Hausbewohnern mit der Möglichkeit zum urban gardening zur Verfügung.



Begrünung | Die intensive Begrünung des Flachdaches und max. Entsiegelung der Dach- und Freiflächen halten ca. 70% des Niederschlagswassers zurück.



Parkplätze | Fahrrad- und 21 Pkw-Stellplätze unter dem Gebäude für die Bewohner; 42 Stellplätze in der Tiefgarage für die Mitarbeitenden

VON DER IDEE ZUR UMSETZUNG

Großflächige Parkplatzflächen bergen ein erhebliches Potenzial für die Stadtentwicklung. Eine gezielte Umnutzung kann dazu beitragen, städtebauliche Ziele wie die Schaffung von Wohnraum, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Förderung nachhaltiger Mobilität zu erreichen. Entscheidend ist dabei ein integrativer Ansatz, der verschiedene Akteure einbindet und die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft berücksichtigt.

Die Beispiele auf den vorangegangenen Seiten haben gezeigt, wie die Transformation einzelner Parkplatzflächen konkret aussehen kann: Projekte wie Dante II in München oder Magnus 31 in Köln belegen, dass Wohnraum und Parkplätze durch innovative bauliche Lösungen kombiniert werden können, ohne dass Stellflächen verloren gehen. Flächensharing ist dabei ein Schlüsselkonzept. Der Bau der Mobilstation in Erkelenz oder die Umgestaltung des Neutorplatz in Dinslaken vom Parkplatz zum Stadtplatz illustrieren, wie die Verlagerung von Stellplätzen neue Freiräume für Begegnung und Aufenthalt in zentralen Lagen schaffen kann.

In der kommunalen Praxis zeigt sich, dass eine Veränderung bestehender Strukturen oft mit Hindernissen verbunden ist. So diskutieren einige Städte über die Möglichkeit Supermärkte mit Wohnraum aufzustocken. Viele potenzielle Standorte scheiden aus, weil die planungsrechtlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind, das Bestandsgebäude aus statischen Gründen nicht für eine Aufstockung geeignet ist oder die Eigentümerinnen und Eigentümer hierzu nicht bereit sind.

Ein erster Schritt hin zu neuen Nutzungskonzepten können temporäre Umnutzungen sein. Ein bekanntes Beispiel sind Parklets: In vielen Städten wurden einzelne Stellplätze durch lokale Initiativen in kleine öffentliche Räume mit Sitzgelegenheiten und Pflanzen zu sozialen Treffpunkten umgewandelt. Diese Umgestaltungen auf Zeit zeigen, wie aus Verkehrsflächen attraktive Aufenthaltsorte werden können. Die Umnutzung von Parkraum erfordert Mut, Dialog und einen langen Atem. Dabei gibt es aber auch viel zu gewinnen.

Gerade zentral und verkehrsgünstig gelegene Flächen bieten ein enormes Potenzial für Umnutzungen und eine nachhaltige und lebenswerte Gestaltung des urbanen Raums. Dazu braucht es den grundlegenden Willen in der städtischen Planung, die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure und die Bereitschaft, innovative Wege zu beschreiten. Auch Flexibilität in den Planungsprozessen ist wichtig, um zukünftig geänderte Bedarfe berücksichtigen zu können.

Im kommunalen Planungsalltag finden sich Städte oft in einer der folgenden Situationen wieder:

Situation 1: Es gibt eine planerisch-politische Zielsetzung für die Gesamtstadt, zum Beispiel zur Schaffung eines bestimmten Volumens an Neubauwohnungen. Für diese Zielsetzung werden nun geeignete Flächen gesucht („Ansatz Flächensuche“):

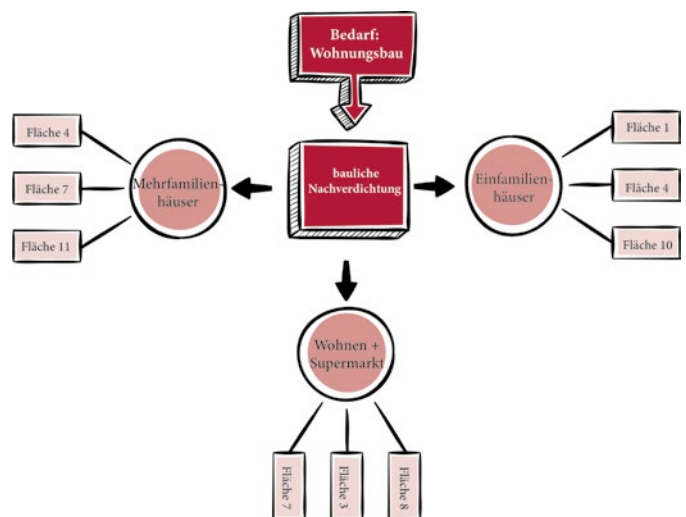


Abb. 35: Ansatz Flächensuche
(Quelle: GGR)

Situation 2: In der politischen oder planerischen Diskussion rückt eine bestimmte Parkplatzfläche in den Fokus, auf der eine Veränderung möglich ist, etwa durch Veränderungen im Umfeld, einen Wechsel der Eigentumsverhältnisse oder neue lokale Bedürfnisse.

Bei einer solchen „Nutzungssuche“ ist oft noch keine klare Entwicklungsrichtung für die betreffenden Flächen definiert („Ansatz Nutzungssuche“):

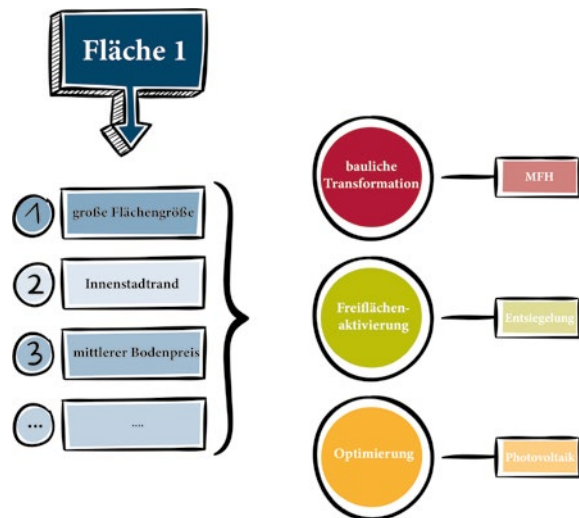


Abb. 36: Ansatz Nutzungssuche
(Quelle: GGR)

Somit geht es also entweder darum Flächen für bestimmte Entwicklungsziele zu finden (Flächensuche), oder das Entwicklungspotenzial einer bestimmten Fläche zu erkennen (Nutzungssuche). Werden Flächen für einen bestimmten Bedarf gesucht, bietet sich zunächst eine systematische Erfassung und Bewertung der eigenen kommunalen Parkplatzflächen an. Eine entsprechende Methodik wurde im Forschungsprojekt „Transformationspotenziale großflächiger Parkplätze für den nachhaltigen Stadtumbau“ entwickelt und in Zusammenarbeit mit drei Modellstädten erprobt. Weitere Materialien und Erläuterungen zur Methodik sind auf der Projekthomepage verfügbar. Im gleichen Projekt wurde mit den Modellstädten zudem der Prozess der konkreten Ideenentwicklung für ausgesuchte Potenzialflächen angestoßen und begleitet.

Die vorliegende Publikation zeigt auf, wie entlang der drei Entwicklungsmöglichkeiten „Bebauen und besser ausnutzen“, „Grünflächen und Freiräume schaffen“ und „Optimieren, Umbauen und Wiederverwerten“ große Parkflächen attraktiv transformiert werden können. Die Piktogramme rechts zeigen typische Entwicklungspotenziale, die je nach Situation auf den Flächen auch miteinander kombiniert werden können.

BEBAUEN UND BESSER AUSNUTZEN



GRÜNFLÄCHEN UND FREIRÄUME SCHAFFEN



OPTIMIEREN, UMBAUEN UND WIEDERVERWERTEN



Abb. 37: Entwicklungs- und Optimierungspotenziale (Quelle: GGR | paper planes e.V.)

HANDLUNGSSCHRITTE

Die in dieser Publikation vorgestellten Beispiele verdeutlichen, dass es sich sowohl für städtische als auch private Eigentümerinnen und Eigentümer großflächiger Parkplätze lohnt, über das Potenzial dieser Flächen nachzudenken. Dabei muss es nicht per se darum gehen, die Bedeutung von großen Parkplatzflächen für den ruhenden Verkehr an sich zu hinterfragen. Das Ziel ist vielmehr, die Funktionen dieser Flächen zu erweitern und so einen Beitrag zur Schaffung bewohnbarer, grüner, wirtschaftlicher und damit lebenswerter Städte zu leisten. Entscheidend um zu Lösungen zu gelangen, die sowohl funktional als auch ästhetisch ansprechend sind, ist eine klare und umfassende Vision, die alle Beteiligten einbezieht und unterstützt. Die folgenden Schritte verstehen sich als Handlungsempfehlung auf dem Weg von der Idee zur Umsetzung.



IDENTIFIZIEREN & ERFASSEN

Was heißt das konkret?

Erfassung der vorhandenen Parkplatzflächen und Abgleich mit Flächennutzungsplänen, Rahmenplänen, Entwicklungs- und Infrastrukturplanungen

Wer sollte mitmachen?

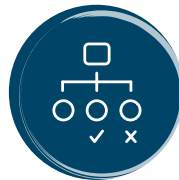
Fachverwaltung und Fachausschüsse

Was wird dafür benötigt?

Geodaten, Karten, Planwerke, Planerläuterungen

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Mehrere Monate, abhängig von Umfang und Datenlage der Flächen



BEWERTEN & KATEGORISIEREN

Was heißt das konkret?

Beschreibung und Bewertung der Parkplatzflächen und ihrer Umnutzungspotenziale

Wer sollte mitmachen?

Fachverwaltung und Fachausschüsse sowie Verbände (Handel, Wirtschaft, Wohnungsvertretungen u. a.)

Was wird dafür benötigt?

Geodaten, Karten, Analyseergebnisse

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Mehrere Monate, je nach Komplexität und Anzahl der zu untersuchenden Parkplätze



DISKUTIEREN & PRIORISIEREN

Was heißt das konkret?

Auswahl der Potenzialflächen, deren Umnutzung primär angegangen werden soll

Wer sollte mitmachen?

Fachverwaltung und Fachausschüsse sowie Verbände (Handel, Wirtschaft, Wohnungsvertretungen u. a.)

Was wird dafür benötigt?

Geodaten, Karten, Analyseergebnisse

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Mehrere Monate



Für jeden genannten Arbeitsschritt ist auch eine Beauftragung externer Fachleute denkbar. Als Einstieg in den Prozess ist es in jedem Fall hilfreich, den übergeordneten Kontext zu verstehen und sich diesen mit Hilfe diverser vorliegender Materialien anzueignen.

Für die beiden Arbeitsschritte „Identifizieren und Erfassen“ und „Bewerten und Kategorisieren“ lässt sich die im Forschungsprojekt entwickelte Methodik zur systematischen Erfassung und Bewertung der eigenen kommunalen Parkplatzflächen nutzen.

Die vorgestellten Schritte umfassen mehrere ineinandergreifende Phasen und laufen zum Teil zeitlich parallel. Jeder Schritt zielt auf ein partizipatives und transparentes Vorgehen. Es gilt dabei den Mehrwert der Umnutzung geeigneter Parkplatzflächen aufzuzeigen, um eine möglichst breite Akzeptanz zu erreichen. Eine ausführlichere Beschreibung der hier skizzierten Schritte findet sich in der zweiten Publikation zum Forschungsprojekt: „Erfassung, Bewertung und Ableitung von Potenzialen“.



EXPERIMENTIEREN & PRÜFEN

Was heißt das konkret?

Sammlung und einfache Visualisierung von Ideen für die konkrete Umnutzung; Ableitung von Prüfaufträgen (Machbarkeit, Finanzierbarkeit, rechtliche Umsetzung)

Wer sollte mitmachen?

Fachverwaltung und spezielle Nutzergruppen aus der direkten Umgebung, Kreativakteure

Was wird dafür benötigt?

Werkstattraum, einfache Arbeitsmaterialien, Bilder

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Einige Wochen bis Monate, abhängig von Umfang und Komplexität der Projekte



DARSTELLEN & ERZÄHLEN

Was heißt das konkret?

Die Umnutzungsidee gut und schlüssig erzählen, damit sie von einer breiten Nutzerschaft erkannt, verstanden und kommentiert werden kann

Wer sollte mitmachen?

Fachverwaltung und spezielle Nutzergruppen aus der direkten Umgebung, Kreativakteure

Was wird dafür benötigt?

Planunterlagen, Texte, „Stories“, Kommunikations- und Presseabteilung der Kommunen

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Mehrere Wochen



ENTSCHEIDEN & PLANEN

Was heißt das konkret?

Zusammenfassen des Begründungs-, Analyse-, Selektions-, Prüfungs- und Ideenfindungsprozesses für Umsetzungsplanungen sowie die Stadtgesellschaft

Wer sollte mitmachen?

Fachverwaltung, relevante Stakeholder und Stadtgesellschaft

Was wird dafür benötigt?

Planunterlagen, Texte, Kommunikations- und Presseabteilung der Kommunen

Wieviel Zeit sollte eingeplant werden?

Mehrere Monate mit dem Ziel eines möglichst breiten Konsenses



Weiterführende Links und Informationen, sowie die Publikationen zum Forschungsprojekt „Transformationspotenziale großflächiger Parkplätze für den nachhaltigen Stadtumbau“ finden Sie auf der Webseite des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung:

www.bbsr.bund.de/parkplaetze

