

NEUE ZUKUNFT FÜR XXL-BAUTEN

# Wie weckt man schlafende Riesen?

Quasi jede Stadt hat sie: große Gebäudekomplexe, die leer stehen und einer neuen Nutzung harren. Oft sind es alte Fabriken, Werfbauwerke oder Lagerhäuser, die nicht mehr gebraucht werden, aber auch große Bürobauten aus den 1970er Jahren. Doch wie kann man solche schlafenden Riesen wecken und wie rechnet sich das? Das waren die zentralen Fragen einer Veranstaltung der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, bei der es um eine neue Zukunft für XXL-Bauten ging.

„Danger of Boredom. Don't visit Amsterdam“ – Vorsicht Langeweile! Besuchen Sie auf keinen Fall Amsterdam: Mit provokanten Sprüchen wie diesem haben die niederländische Projekt- und Konzeptentwicklerin Eva de Klerk und ihre Mitstreiter früher gegen die Verdrängung von kreativen jungen Leuten aus der Innenstadt von Amsterdam gekämpft, nachdem sie aus besetzten Häusern vertrieben worden waren und es kaum noch erschwingliche Wohn- und Arbeitsräume für die junge, aber quickelebendige Kreativszene im Zentrum der als alternativ geltenden Metropole gab.

De Klerk ist eine Kämpferin, das wird schnell klar, wenn sie davon erzählt, wie sie es geschafft hat, zusammen mit rund 250 Mitstreitern die stillgelegten Hallen der NDSM-Werft in Amsterdam neu zu beleben. Dazu brauchte es nicht nur einen langen Atem und Überzeugungskraft, sondern auch den Mut, neue Raumkonzepte zu entwickeln. Entwickelt wurde das Projekt von den künftigen Endnutzern selbst. Bildende Künstler, Designer, Architekten, Multi-Media-Spezialisten, Musiker, Filmemacher, Theaterleute, aber auch eine Gruppe jugendlicher Skater oder Leute, die ein Restaurant eröffnen wollten, waren mit von der Partie. Größter gemeinsamer Nenner: Alle hatten Ideen, aber kaum einer das nötige Geld sie umzusetzen.



Das Stadtrejal in der Ulmer Weststadt hat sich vom hässlichen Entlein zum schönen Schwan gewandelt. Aus der einstigen Lkw-Fabrik ist eine attraktive Wohn- und Geschäftsadresse geworden. Bild: peg Ulm

Das Werftgelände, das dem Bezirk Nord der Stadt Amsterdam gehört, zu kaufen, wäre für sie nicht erschwinglich gewesen. Doch das Nutzungskonzept, das der für das Projekt gegründete Verein für die Brache entwickelte, überzeugte die Stadtväter und er erhielt zu einem symbolischen Preis einen Mietvertrag für das Gelände, der vorerst bis 2027 läuft. Das war die Basis für die Entwicklung der stillgelegten Schiffswerft.

### Trotz Soho-Effekts bleiben die Mieten in der Werft erschwinglich

Das Geld für die Sanierung der kontaminierten Böden und die Nutzbarmachung der leeren Halle mit einer Gesamtfläche von 20.000 m<sup>2</sup> musste der Verein selbst aufbringen. Das bedeutete, bei Freunden und Verwandten betteln zu gehen, damit das nötige Eigenkapital zusammen kam. 30 Mio. Euro sind seit 1999 in das Projekt geflossen, und das Werftquartier hat sich seither zum neuen Mittelpunkt der Kreativszene von Amsterdam entwickelt und etliche Neusiedlungen wie die des Radiosenders MTV Benelux nach sich gezogen.

Trotz dieses so genannten Soho-Effekts im Umfeld sind die Mieten auf der Werft für junge Kreative erschwinglich. Etwa 33 Euro/m<sup>2</sup> kostet die Anmietung einer Hallenfläche pro Jahr. Für Strom und Wasseranschluss ist gesorgt, den Arbeitsraum haben die Nutzer für sich selbst gebaut. So entstand ein buntes Sammelsurium von Containern in unterschiedlichen Größen und Materialien. In den Containern wird gearbeitet, sie dienen als Büros, Werkstätten, Ateliers oder Shops. Es gibt aber auch größere abgetrennte Bereiche wie den 4.000 m<sup>2</sup> großen Skatepark, den die jugendlichen Skater selbst entworfen haben und der bei Fans der rollenden Bretter auf der ganzen Welt bekannt ist.

Drei Jahre lang dauerte es, bis der Verein die Baugenehmigung für das ungewöhnliche

Modulkonzept in den Händen halten konnte – ein vergleichbares Vorhaben hatte es in den Niederlanden bis dahin nicht gegeben.

### „Nicht jeder schlafende Riese ist ein Dornröschen“

Das Beispiel aus Amsterdam ist eines von vielen, die an diesem Tag in der Villa Elisabeth in Berlin-Mitte vorgestellt wurden. Es sind zum einen alternative Projekte wie die NDSM-Werft oder die ebenfalls von Künstlern genutzte ehemalige Nokia-Kabelfabrik in Helsinki, zum anderen zeitgemäßere Bürobauten aus den 1970er Jahren wie das Angel Building in London oder das erst 1994 erbaute Laborgebäude des Senfherstellers Dijon, in der gleichnamigen französischen Stadt, das gerade zum Callcenter umgebaut wird. Und obwohl durch Beispiele einer erfolgreichen Revitalisierung von XXL-Bauten gezeigt werden, wird schnell klar, dass die Umnutzung jedes einzelnen Gebäudes ein Experiment für sich ist und jeweils ganz eigene Probleme mit sich bringt, denn: „Nicht jeder schlafende Riese ist ein Dornröschen, das nur wachgeküsst werden muss“, wie es Volker Jeschek, Hauptabteilungsleiter Stadtplanung Umwelt Baurecht der Stadt Ulm, formuliert.

In Ulm hat die stadtseigene Projektentwicklungsgesellschaft (peg) die Herausforderung angenommen, eine hässliche Industriehalle in eigener Initiative neu zu beleben. Anders als architektonisch reizvolle historische Großbauten stand im Zentrum des Industriegebiets in der Ulmer Weststadt ein unansehnlicher, 250 m langer und 30 m tiefer grauer Kasten, der zudem der eigentlich attraktiven Wasserlage am Fließgewässers Blau den Rücken zukehrte. Das Ding gehörte der Stadtparkmasse Ulm und stammte aus der Insolvenzmasse des vorherigen Nutzers. In der Hoffnung, mit einer pfiffigen Projekt-

entwicklung aus dem überschuldeten Grund doch noch etwas herausholen zu können, gab die Sparkasse den Auftrag zur Entwicklung an die peg.

Und siehe da, die schaffte es, Leute zu finden, die „dickes schwäbisches Geld“ in den Standort investierten und sich dort Wohnungen und Büroeinheiten kauften. Seit Baubeginn im Jahr 2006 hat sich der 2 km vom Stadtzentrum entfernte und nicht sonderlich gut erschlossene Unort zu einer angesagten Wohn- und Geschäftsadresse entwickelt. Der lange Klotz wurde dafür in fünf Scheiben geteilt und abschnittsweise entwickelt. Den Eingangsreich verlegten die beauftragten Planer dafür kurzerhand an die Wasseresite und an der Blau entstand eine attraktive Uferterrasse. Das in den 1950er Jahren errichtete Fabrikk-

gebäude ließ wegen seiner hervorragenden Statik gestalterisch viele Freiheiten. Die Decken haben eine Tragkraft von 2,5 t/m<sup>2</sup>, sodass manche der hier entstandenen Einheiten sogar über einen eigenen Carlift verfügen oder bis zu 6 m hohe Decken haben.

### Wohnungen mit Carlift und sechs Meter hohen Decken

Zu den neuen Eigentümern gehörten unter anderem die Ulmer Kulturbürgermeisterin Sabine Mayer-Dölle und ein Kunstsammler. Überwiegend in den ersten Bauabschnitten noch die gewerbliche Nutzung des Stadtrejals (30/70), hat sich das Verhältnis später umgekehrt (60/40). Insgesamt entstehen knapp 22.000 m<sup>2</sup> Nutzfläche, 50 Mio. Euro werden investiert. Die Einheiten des letzten Bauabschnitts, der Ende 2012 fertig wird, kosten 2.500 bis 3.000 Euro/m<sup>2</sup>. Wer den Mut hatte, schon beim ersten Bauabschnitt zuzuschlagen, kam noch deutlich günstiger weg.

Über eine erfolgreiche Umnutzung kann auch Gisbert Dreyer von der G. Dreyer Planungsgesellschaft berichten. Um das in den 1970er Jahren errichtete Bürohochhaus in der Lyoner Straße 19 in Frankfurt am Main in ein Wohnhaus zu verwandeln, musste er allerdings mit sehr spitzem Bleistift rechnen. Das ganze lohnt sich, weil die Büromieten am Standort nur bei 10 Euro/m<sup>2</sup> liegen und viele Kontore leer stehen. In den schicken möblierten Apartments, die für im Umfeld arbeitende Wochenendpendler entstanden sind, kann Dreyer 12 bis 14 Euro/m<sup>2</sup> verlangen. Die Rendite liegt bei 4% bis 5%, was angesichts der wirtschaftlichen Lage gar nicht schlecht ist und manchen Entwickler darüber nachdenken lassen sollte, ob es sich nicht lohnen könnte, einen schlafenden Riesen zu wecken. (mv)

Fotos von schlafenden und aufgewachten Riesen unter IZ.de/Bilderstrecken



Vom Büro zum Wohngebäude: das Hochhaus in der Lyoner Straße in Frankfurt. Bild: api



Die NDSM-Werft in Amsterdam ist Treffpunkt der Kreativszene geworden. In Arbeitscontainern in der Werfthalle sind Büros, Ateliers und Werkstätten eingerichtet. Bild: John Lorthoir/www.evadeklerk.com

RALPH-WALTHER DOERNER, MATTHIAS NIEMEYER (HRSG.)

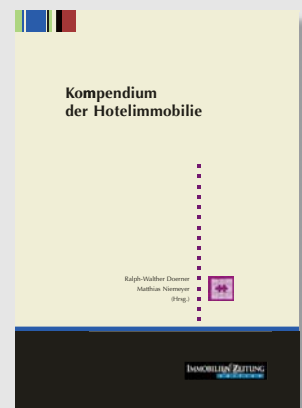
## KOMPENDIUM DER HOTELIMMOBILIE

Ziel und Inhalt dieses Nachschlagewerkes ist es, die Hotelimmobilie in allen Facetten darzustellen und in den Beziehung zu anderen Immobilienklassen zu stellen. Die Kapitalbindung und die Rentabilität der Investition, die der Hotelbetrieb über lange Zeiträume sichern muss, setzen die ökonomischen Rahmenbedingungen. Fachliches Know-how und ein Verständnis der branchenspezifischen Informationen und Kennzahlen sind daher unbedingte Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg.

Mit Fachbeiträgen kompetenter Autoren aus allen Gebieten der Hotelimmobilienwirtschaft ist dieses Kompendium entstanden. In ihm sollen, über die Darstellung von Fakten und Problemen sowie Methoden zu ihrer Lösung hinaus, alle Aspekte des Lebenszyklus einer Hotelimmobilie und sofern spezifisch auch deren internationale Dimension und ökologische Bedingungen und Konsequenzen aufgezeigt werden.

Die Autoren, die an diesem Kompendium mitgewirkt haben, laden die Leser mit Hilfe von Querweisen und Anregungen zur Festigung des dargestellten Stoffgebietes ein, sich mit den Themen weiter zu beschäftigen.

784 Seiten, gebunden, Preis: 79 Euro, 1. Auflage, ISBN 978-3-940219-07-7



Alle Titel der IZ-Edition finden Sie unter [www.iz-shop.de](http://www.iz-shop.de)

IMMOBILIEN ZEITUNG edition