

Rudolf Juchelka  
Standort Innenstadt: Mehrwert durch Umgestaltung



Rudolf Juchelka  
Standort Innenstadt:  
Mehrwert durch Umgestaltung

Als Habilitationsschrift eingereicht in  
der Fakultät für Bergbau, Hüttenkunde und  
Geowissenschaften der Rheinisch-Westfälischen  
Technischen Hochschule Aachen

Aachen, im Juli 2003

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Autor: Rudolf Juchelka

Standort Innenstadt: Mehrwert durch Umgestaltung

Rudolf Juchelka – Berlin: uni-edition, 2006

ISBN 3-937151-51-6

Informationen über den Verlag und das aktuelle Buchangebot finden Sie im Internet unter [www.uni-edition.de](http://www.uni-edition.de)

Gedruckt auf holz- und säurefreiem Papier, 100% chlorfrei gebleicht.

© uni-edition GmbH, Berlin

Zehrendorfer Str. 11, D – 12277 Berlin

Die Verwertung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmung und für die Verarbeitung mit elektronischen Systemen.

Herstellung: Schaltungsdienst Lange, Berlin

Printed in Germany

ISBN 3-937151-51-6

# INHALT

Verzeichnis der Abbildungen.....	XIII
Verzeichnis der Tabellen.....	XVII
Verzeichnis der Abkürzungen.....	XIX
<b>Vorwort.....</b>	<b>1</b>
<b>1 Zentren- und Standortgenerierung durch Nachfolgenutzung: Problemstellung, Ansatz und Zielsetzungen der Untersuchung .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Grundlagen: Begrifflichkeit und theoretische Ansätze .....</b>	<b>19</b>
2.1 Terminologische Abgrenzungen und Differenzierungen .....	19
2.1.1 Standort.....	19
2.1.2 Umnutzung, Umwandlung und Umgestaltung .....	24
2.1.3 Zentrum und Zentrierung.....	25
<b>Exkurs I: Assoziationen zum Zentrumsbegriff am Beispiel Wiens .....</b>	<b>31</b>
<b>Exkurs II: Assoziationen zum Zentrumsbegriff bei Geographie studierenden .....</b>	<b>33</b>
2.2 Themenbezogene theoretische Ansätze der Geographie und benachbarter Wissenschaften.....	36
2.2.1 Grundlegende Überlegungen.....	36
2.2.2 Systematisierung der anwendbaren theoretischen Konzepte ...	40
2.2.3 Diskussion bestehender themenbezogener Ansätze zu ihren Anwendungsmöglichkeiten auf die Umnutzung innerstädtischer Flächen und Standorte.....	46
2.2.4 Zusammenfassung und Bewertung der Ansätze in Bezug auf die Zielsetzung der Untersuchung .....	71
<b>3 Flächenpotenziale, Umwandlung und Generierung von Standorten in Innenstädten und im Innenstadtrand .....</b>	<b>75</b>
3.1 Innenstädte und Stadtzentren westeuropäischer Großstädte.....	75
3.2 Standortpotenzial und Nutzungsformen in Innenstädten.....	78
3.3 Brach- und Freiflächen in urbanen Räumen, insbesondere in Innenstädten .....	81

<b>4 Standorttypus I: Bahnflächen und Standortkomplex Bahnhof.....</b>	<b>97</b>
4.1 Eisenbahn, Bahnhof und Stadt .....	97
4.2 Potenziale und Konzepte für eine Restrukturierung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern im Rahmen einer Standortgenerierung .....	102
4.3 Bahnhöfe, Flächen im Umfeld der Bahnhöfe und Bahnhofsviertel als Standortfaktoren und Wirtschaftsstandorte .....	119
4.4 Anwendung der Konzepte aus der Netzwerk- und Systemtheorie auf die Standortentwicklung von Bahnhöfen und -flächen .....	123
4.5 Integration von Bahnhöfen und Bahnhofsvierteln in den Stadt- und Wirtschaftsraum.....	129
4.6 Zielperspektive: Ein ‚neuer‘ Bahnhof in der Stadt des 21. Jahrhunderts .....	136
4.7 Forum Bahnflächen NRW als Modellprojekt zur Bahnflächenentwicklung.....	138
 <b>5 Standorttypus II: Postflächen.....</b>	 <b>151</b>
5.1 Post und Telekom als Immobilieneigner .....	151
5.2 Entscheidungsprozess der Immobilienverwertung .....	155
 <b>6 Zentrierungsanwendungen und Planungskonzepte in der Projekt-     und Standortentwicklung sowie der Immobilienwirtschaft .....</b>	 <b>161</b>
6.1 Stadtentwicklung in Innenstädten und Flächenumnutzungen .....	161
6.2 Das Planungskonzept der Nutzungsmischung im Städtebau.....	163
6.3 Fallbeispiel zum Konzept der Nutzungsmischung: Siemens- Gelände in München-Obersendling .....	167
6.4 Urban-Entertainment-Center als Zentrierungsanwendung .....	168
 <b>7 Problembewusstsein, Hypothesenbildung und Entwicklung von     Leitfragen.....</b>	 <b>175</b>
 <b>8 Methodisches Konzept der empirischen Evaluierungen .....</b>	 <b>181</b>
8.1 Befragung von Planungsbüros und Projektentwicklern .....	184
8.2 Passantenbefragung.....	185
8.3 Unternehmensbefragung im Bahnhofsumfeld.....	193
8.4 Kartierung .....	199
8.5 Expertengespräche .....	203

<b>9 Empirische Evaluierung I: Projektentwickler und Standortentwicklung.....</b>	<b>207</b>
9.1 Projektentwickler in der Immobilienwirtschaft.....	207
9.2 Methodische Vorgehensweise zur Befragung der Projektentwickler .....	211
9.3 Darstellung und Auswertung der Ergebnisse .....	213
<b>10 Empirische Evaluierung II: Standorttypus Bahnstandorte .....</b>	<b>239</b>
10.1 Grundlagen.....	239
10.2 Fallstudie Köln.....	247
10.2.1 Grundlagen der Fallstudie.....	247
10.2.2 Köln Hauptbahnhof: Bahn- und Bahnhofsentwicklung.....	249
10.2.3 Expertengespräche.....	256
10.2.4 Flächennutzungskartierung im Standortumfeld .....	258
10.2.5 Passantenbefragung .....	260
10.2.6 Unternehmensbefragung.....	261
10.3 Fallstudie Leipzig.....	262
10.3.1 Grundlagen der Fallstudie.....	262
10.3.2 Leipzig Hauptbahnhof: Bahn- und Bahnhofsentwicklung...	264
10.3.3 Expertengespräche.....	271
10.3.4 Flächennutzungskartierung im Standortumfeld .....	274
10.3.5 Passantenbefragung .....	276
10.3.6 Unternehmensbefragung.....	282
10.4 Fallstudie Utrecht.....	284
10.4.1 Grundlagen der Fallstudie.....	284
10.4.2 Bahnhof Utrecht Centraal: Bahn- und Bahnhofsentwicklung.....	285
10.4.3 Experteninterviews .....	293
10.4.4 Flächennutzungskartierung im Standortumfeld .....	297
10.4.5 Passantenbefragung .....	298
10.4.6 Unternehmensbefragung.....	299
10.5 Fallstudie Wien .....	300
10.5.1 Grundlagen der Fallstudie.....	300
10.5.2 Wien Franz-Josefs-Bahnhof: Bahn- und Bahnhofsentwicklung.....	303
10.5.3 Expertengespräche.....	308
10.5.4 Flächennutzungskartierung im Standortumfeld .....	312
10.5.5 Passantenbefragung .....	314
10.6 Fallstudie Zürich .....	319
10.6.1 Grundlagen der Fallstudie.....	319

10.6.2 Zürich Hauptbahnhof: Bahn- und Bahnhofsentwicklung ....	320
10.6.3 10.6.3 Expertengespräche zum Projekt Zürich-Eurogate ....	323
10.7 Zusammenfassende Betrachtung der Fallstudien .....	336
<b>11 Empirische Evaluierung III: Standorttypus Poststandorte .....</b>	<b>341</b>
11.1 Fallstudie Hauptpost Aachen.....	341
11.2 Fallstudie Amsterdam ‚Magna Plaza‘ .....	345
11.3 Fallstudie Post-Galerie Karlsruhe .....	353
11.4 Zusammenfassende Betrachtung der Fallstudien .....	357
<b>12 Weiterentwicklung theoretischer Ansätze zur Standort generierung: Kriterien und Einflussfaktoren zur Steuerung innerstädtischer Standortprozesse.....</b>	<b>359</b>
<b>13 Zusammenfassung .....</b>	<b>381</b>
<b>Literatur .....</b>	<b>391</b>

## Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Statische und dynamische Einflussfaktoren der Untersuchung .....	6
Abbildung 2: Planungs- und Akteurskonstellation urbaner Flächenumnutzungen.....	8
Abbildung 3: Betrachtungsebenen der Untersuchung .....	10
Abbildung 4: Aufbau der Untersuchung und Argumentationsgang .....	14
Abbildung 5: Problemstellung der Untersuchung .....	18
Abbildung 6: Bildassoziationen zum Zentrumsbegriff.....	33
Abbildung 7: Verflechtungsfeld raumwirksamer Einflussgrößen .....	39
Abbildung 8: Funktionsbereiche der theoretischen Einbettungen .....	43
Abbildung 9: Entwicklung von einer ‚Lokalität‘ zu einem ‚Standort‘ ....	45
Abbildung 10: Mehr-Kerne-Modell von Harris und Ullmann.....	50
Abbildung 11 : Modell der Stadtstruktur von Hoffmeier-Zlotnik .....	51
Abbildung 12: Bahnhöfe und Bahnhofsviertel im Rahmen der Produktlebenszyklus-Theorie .....	60
Abbildung 13: Akteure im Transformationsprozess.....	65
Abbildung 14: Standortmehrwerthöhung durch Umgestaltung .....	67
Abbildung 15: Mehrwert und Erhöhung der Bodenpreise.....	68
Abbildung 16: Knoop-Plaats-Modell .....	70
Abbildung 17: Schematische Darstellung zur Integration ausgewählter theoretischer Ansätze und Konzepte .....	73
Abbildung 18: Ausgewählte strukturelle Kennzeichen von Innenstädten westeuropäischer Großstädte.....	77
Abbildung 19: Schematische Darstellung zur Herleitung eines Entwicklungs- und Standortpotenzials .....	79
Abbildung 20: Schematische Darstellung zur Umnutzung von Bahn- und Post-Flächen in Innenstädten .....	92
Abbildung 21: Zugehörigkeit von Bahnflächen innerhalb der Konzernstruktur der Deutschen Bahn AG.....	104
Abbildung 22: Presseüberschriften deutscher Tageszeitungen zum Themenfeld Bahnhöfe .....	107
Abbildung 23: Gewichtung der Bahnhofsfunktionen.....	110

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

---

Abbildung 24: Hierarchie von Bahnhofstypen.....	112
Abbildung 25: Besucherstruktur an Knotenpunktbahnhöfen der Deutschen Bahn.....	117
Abbildung 26: Bewertung von Bahnhöfen als Entwicklungspotenzial in ausgewählten Ländern.....	121
Abbildung 27: Modell einer qualitativen Verdichtung im Standortraum Bahnhof und Integration in den Stadtraum.....	132
Abbildung 28: Elemente einer Akteurs- und Koordinationsstruktur beim Redevlopment von Bahnstandsrtorten .....	136
Abbildung 29: Bausteine der nordrhein-westfälischen Initiative ‚Bahnflächen und Bahnhöfe zur Stadt machen‘ .....	149
Abbildung 30: Entscheidungsprozess zur Immobilienverwertung .....	156
Abbildung 31: Lebenszyklus von Immobilien .....	157
Abbildung 32: SI-Centrum Stuttgart .....	173
Abbildung 33: Einrichtungen im SI-Centrum Stuttgart .....	174
Abbildung 34: Bausteine der empirischen Erhebungen .....	182
Abbildung 35: Projektentwicklung in enger und weiter Definition.....	208
Abbildung 36: Rolle der Projektentwickler im Rahmen der Nutzungsänderung von Brachflächen in Innenstädten ....	210
Abbildung 37: Aktuelle Prozesse der Innenstadtentwicklung .....	217
Abbildung 38: Interessante Brachflächentypen .....	219
Abbildung 39: Bewertung des Potenzials von Bahn- und Postflächen....	220
Abbildung 40: Vorteile der Reaktivierung von Bahn- und Postflächen ..	222
Abbildung 41: Vorteile der Reaktivierung von Bahn-/Postflächen verknüpft mit der Bewertung dieser Flächenpotenziale ..	223
Abbildung 42: Brachflächentypen verknüpft mit der Bewertung der Potenziale von Post- und Bahnflächen .....	224
Abbildung 43: Folgenutzung für Bahn- und Postflächen .....	226
Abbildung 44: Folgenutzungsmöglichkeiten in Verbindung mit der Einschätzung der Potenziale von Bahn- und Postflächen .....	228
Abbildung 45: Probleme bei der Bahn-/Postflächenreaktivierung .....	230
Abbildung 46: Aktuelle Trends der Brachflächenentwicklung .....	232
Abbildung 47: Genutzte Konzepte der Innenstadtentwicklung zur Entwicklung von Bahnstandsrtorten.....	234

Abbildung 48: Lage und Verkehrsanbindung der Broadgate- Überbauung in London.....	245
Abbildung 49: Köln-Innenstadt und Hauptbahnhof .....	251
Abbildung 50: Nutzungskartierung Colonaden im Kölner Hauptbahnhof .....	255
Abbildung 51: Flächennutzungen im Bahnhofsumfeld des Kölner Hauptbahnhofes.....	259
Abbildung 52: Lage des Leipziger Hauptbahnhofs .....	267
Abbildung 53: Nutzungsstruktur der Innenstadt von Leipzig.....	275
Abbildung 53: Utrecht Innenstadt .....	287
Abbildung 54: Projektgebiet Utrecht Centrum Project.....	290
Abbildung 55: Zeichnerische Darstellung des Utrechter Bahnhofareals aus der Vogelperspektive .....	291
Abbildung 56: Flächennutzung im Bahnhofsumfeld von Utrecht.....	297
Abbildung 56: Lage des Franz-Josefs-Bahnhofs im Stadtgebiet Wiens..	305
Abbildung 57: Flächennutzungskartierung im Standortumfeld des Franz- Josefs-Bahnhofs in Wien.....	313
Abbildung 58: Verkehrsmittelwahl an den Befragungsstandorten.....	316
Abbildung 59: Schrägluftaufnahme der Gleisverschränkungen im Zufahrtsbereich zum Züricher Hauptbahnhof .....	321
Abbildung 60: Übersichtskarte Zürich Innenstadt.....	322
Abbildung 61: Flächennutzung im Rahmen des Eurogate-Projektes ....	324
Abbildung 62: Vorgesehene Flächennutzungen von Zürich-Eurogate....	326
Abbildung 65: Kapuziner-Karree in der alten Aachener Hauptpost.....	342
Abbildung 66: Flächennutzungen nach dem Umbau der Hauptpost Aachen.....	344
Abbildung 67: Lage des Magna-Plaza-Einkaufszentrums in der Amsterdamer Innenstadt.....	347
Abbildung 68: Branchenmix und Anzahl der Geschäfte im Magna- Plaza- Einkaufszentrum.....	351
Abbildung 69: Erfolgsfaktoren des Magna-Plaza-Einkaufszentrums aus Sicht des Center-Managements.....	352
Abbildung 70: Post-Galerie Karlsruhe in der Karlsruher Innenstadt.....	354
Abbildung 71: Leitfragen bei der Standortumnutzung .....	360

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

---

Abbildung 72: Einfluss des Streuungsmaßes bei der Standort- generierung.....	362
Abbildung 73: Wesentliche Interessens-, Einfluss- und Akteursgruppen .....	366
Abbildung 74: Organisationsstrukturen und Finanzierungsmodelle der Standortentwicklung.....	369
Abbildung 75: Planungstiefe bei Standortentwicklungen .....	371
Abbildung 76: Modellhafte Darstellung der Einflussbereiche, Wirkungsweisen und Interdependenzen in der Bahnhofsentwicklung .....	374
Abbildung 77: Modellhafte Darstellung einer Umnutzungspyramide mit Erzeugung eines Standortmehrwertes .....	376
Abbildung 78: Potenziale innerstädtischer Bahn- und Postflächen.....	386
Abbildung 79: Schematisierte Darstellung der Untersuchungs- ergebnisse .....	389

## Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Mögliche Szenarien unterschiedlicher Intensitätsstufen zur Flächenumwandlung in urbanen Räumen .....	11
Tabelle 2:	Ausgewählte Begriffe mit dem Wortstamm -zentr- .....	26
Tabelle 3:	Differenzierungskriterien beim Zentrumsbegriff .....	30
Tabelle 4:	Begriffsassoziationen ‚Zentrum‘ bei Geographie-Studierenden der RWTH Aachen .....	33
Tabelle 5:	Brachflächentypisierung nach Handlungsbedarf .....	84
Tabelle 6:	Chancen und Restriktionen der Standortentwicklung auf Brachflächen .....	86
Tabelle 7:	Spektrum potenzieller Nachfolgenutzungen für Brachflächen .....	87
Tabelle 8:	Typisierungsmöglichkeiten zur Nutzung von Bahnflächen.....	103
Tabelle 9:	Typisierung zur Gewichtung der funktionalen Neugestaltung.....	111
Tabelle 10:	Bahnhofskudentypisierung.....	118
Tabelle 11:	Problemfelder und Leitfragen bei der Umwandlung von Bahnflächen.....	142
Tabelle 12:	Deutsche Post Immobilien GmbH .....	154
Tabelle 13:	DeTe Immobilien GmbH .....	155
Tabelle 14:	Fallstudien und angewandte Untersuchungsmethoden.....	183
Tabelle 15:	Methodischer Steckbrief der Passantenbefragungen.....	186
Tabelle 16:	Ausgewählte, überregional bekannte Projekte zur Entwicklung von Bahnstandorten .....	240
Tabelle 17:	Kenndaten zur Gleisüberbauung London Broadgate.....	245
Tabelle 18:	Kenndaten zum Kölner Hauptbahnhof.....	252
Tabelle 19:	Branchenmix in den Colonaden vor und nach dem Umbau .....	253
Tabelle 20:	Kenndaten zum UCP-Projektgebiet .....	289
Tabelle 21:	Zeittafel zur Entwicklung des Utrecht Center Project.....	291
Tabelle 22:	Projekte zur Bahnhofsüberbauung in Wien.....	301
Tabelle 23:	Zeitplanung der Projektrealisierung .....	304

## VERZEICHNIS DER TABELLEN

---

Tabelle 24:	Kenndaten zur Überbauung des Franz-Josefs-Bahnhofs....	306
Tabelle 25:	Methodischer Steckbrief der Untersuchung .....	314
Tabelle 26:	Aufenthaltsgründe Befragungsort Innenstadt.....	315
Tabelle 27:	Aufenthaltsgründe Befragungsort Franz-Josefs-Bahnhof ..	315
Tabelle 28:	Bevorzugte Tätigkeiten nach Standorten differenziert .....	319
Tabelle 29:	Kenndaten Eurogate-Projekt .....	324
Tabelle 30:	Zusätzlicher Flächengewinn durch Eurogate, gemessen am Gesamtbestand .....	327
Tabelle 31:	Regional differenzierte Folgewirkungen des Eurogate- Projektes.....	328
Tabelle 32 :	Elemente der Projektentwicklung von Eurogate .....	331
Tabelle 33:	Öffnungszeiten Einkaufszentrum Magna Plaza .....	350
Tabelle 34:	Kenndaten Post-Galerie Karlsruhe .....	355
Tabelle 35:	Elemente des Entscheidungsprozesses .....	364

## **Verzeichnis der Abkürzungen**

BEG	BahnflächenEntwicklungsGesellschaft
DB AG	Deutsche Bahn AG
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DSSW	Deutsches Seminar für Städtebau und Wirtschaft
EHI	EuroHandelsinstitut
ISB	Institut für Stadtbauwesen der RWTH
IV	Individualverkehr
NS	Nederlandse Spoorwegen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
UCP	Utrecht Centrum Project



## **Vorwort**

Raumwirksame Strukturmuster, funktionale Verflechtungen und Entwicklungsprozesse in Innenstädten stellen grundlegende Forschungsfelder der Geographie dar, sowohl in theoretischer als auch in angewandter Perspektive. Intensive Raumnutzungen mit hohen Dichtewerten, intensiven funktionalen Beziehungen sowie Flächennutzungskonkurrenzen mit resultierenden planerischen Handlungsnotwendigkeiten kennzeichnen diesen spezifischen Raumtypus. Dabei ergeben sich vielfältige und differenzierte Betrachtungsperspektiven für die Wirtschafts-, Stadt- und Verkehrsgeographie, gerade auch in der Vernetzung dieser humangeographischen Teildisziplinen.

In der vorliegenden Forschungsarbeit - zugleich Habilitationsschrift des Verfassers an der RWTH Aachen - wird dieser Raumtypus unter dem Aspekt der Mehrwertgenerierungen auf Umnutzungsstandorten in angewandt-geographischer, d.h. planungsrelevanter Perspektive untersucht.

Die Anregung zur Beschäftigung mit diesem Thema gab Prof. Dr. Helmut W. Breuer vom Geographischen Institut der RWTH Aachen, der in vielfältigen Gesprächen und Praxisprojekten den Fortgang der Forschungen intensiv begleitete und förderte. Ihm gebührt besonderer Dank! Ebenso ist Herrn Prof. Dr. Peter Gräf (RWTH Aachen) sowie Herrn Prof. Dr. Christian Staudacher (Wirtschaftsuniversität Wien) für ihre Kommentare und

---

konstruktiven Unterstützungen zu danken. Letzterer ermöglichte u.a. einen halbjährigen Forschungsaufenthalt in seiner Abteilung zur Bearbeitung der Fallstudie Wien.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Geographischen Instituts der RWTH Aachen gaben viele hilfreiche Anregungen zu den Forschungsarbeiten. Ihnen ist ebenso wie einer Vielzahl von Studierenden des Aachener Geographischen Instituts zu danken, die bei den umfangreichen empirischen Arbeiten mitgewirkt haben, namentlich zu erwähnen sind hier insbesondere M.A.-Geogr. Verena Epping, Daniel Hornemann, Lars Lübben, M.A.-Geogr. Daniela Simons und M.A.-Geogr. Sandra Stein.

Auf Seiten der Praxis stellte eine Vielzahl von Gesprächspartnern Informationen bereit. Ihnen sei für Ihre Unterstützung gedankt. Zu erwähnen ist hier Herr Dipl.-Ing. Lutz Kalkstein von der Deutschen Bahn AG, der die Forschungsarbeiten maßgeblich unterstützte.

Besonderer Dank gilt schließlich Herrn Dipl.-Ing. (FH) Hans-Joachim Ehrig mit seinen Mitarbeitern für die kartographischen Arbeiten, Frau M.A.-Geogr. Anja Gerads für die Unterstützung bei der Datenrecherche sowie Herrn Arno Granzeuer (Universität Duisburg-Essen), der die Drucklegung der Arbeit vorbereitet hat.

Abschließend möchte ich noch meinen Eltern Rita und Dieter Juchelka sowie meiner Frau Mechthild Juchelka für ihre Geduld, ihr Verständnis für „geographische Denkweisen“ und ihre Unterstützung danken.

Aachen, Duisburg, Essen im April 2006

Rudolf Juchelka