

## Bericht zur Fallstudie: ANTWERPEN - SPOOR NOORD

Strategische Raumplanung und "Sanierung mit einem  
grünen Rückrat"

### Inhaltsverzeichnis

1. Merkmale des Gebiets
2. Geschichte und Hintergrund
3. Herausforderungen und Potentiale
4. Herangehensweise
5. Instrumente und Methoden mit Schwerpunkt auf  
der strategischen Raumplanung
6. Innovation
7. Ergebnisse
8. Gelernte Lektionen
9. Querverweise
10. Weitere Informationen und Links

### 1. Merkmale des Gebiets

Antwerpen liegt am Fluss Schelde im Norden von Belgien und ist mit einer Fläche von 20.451 ha (204,51 km<sup>2</sup>) und einer Einwohnerzahl von etwa 455.000 die größte Stadt Flanderns. Es ist auch die Hauptstadt der Provinz Antwerpen, eine internationale, vielschichtige Stadt, einer der größten Häfen, der noch immer wächst, zweitwichtigstes petrochemisches Zentrum der Welt, und auch nennenswert als Zentrum der Diamantenindustrie. Kulturell ist Antwerpen mit seinen ausgeprägten künstlerischen Beziehungen und einem anerkannten Mode- und Gestaltungszentrum deutlich in der internationalen Szene wahrnehmbar. 1993 war Antwerpen europäische Kulturhauptstadt und 2005 Weltbuchstadt.

- **Lage**

Spoor Noord, ein nachindustrielles Gebiet mit einer Größe von 29 ha (0,29 km<sup>2</sup>), liegt zwischen dem nördlichen Stadtring aus dem 19. Jahrhundert, zentralen Wohngebieten und dem Hafenbezirk.

- **Gebiet und Grenzen**

Die Hauptzielgebiete für die Stadterneuerung von Antwerpen wurden auf Grundlage der akademischen Studie über Armut und Chancen, die in den 90er Jahren auf regionaler Ebene durchgeführt wurde, ermittelt. Diese Zielgebiete erstrecken sich von der Eisenbahn, nördlich des Stadtzentrums, und Nachbarbezirken, bis zum Gebiet Spoor Noord und darüber hinaus. Da es keinen Generalbebauungsplan für das Stadtgebiet insgesamt



Entwurf Spoor Nord  
Infocenter im ehemaligen  
Bahnhofsgebäude

gibt, widmet sich die Planung verschiedenen Gebieten separat, geht dabei von den bereitgestellten Mitteln aus und definiert die Grenzen gemäß den Anforderungen der Finanzierungsprogramme.

Die aktuellen Sanierungseingriffe stecken das Gebiet von Spoor Noord aufgrund der beschränkten Mittel in klar definierten Grenzen ab (nur das frühere Bahnbetriebswerk), aber die Verwaltungseinheit, die für die Stadt-sanierung verantwortlich ist, erfasst ein viel größeres Gebiet und identifiziert auch die Nachbarbezirke Dam, Stuivenberg und Seefhoek (325 ha), wo die sozial-ökonomischen Ergebnisse der Sanierung am deutlichsten sichtbar sein sollten, als Einflussbereich des Prozesses.

- **Bevölkerung**

Spoor Noord an sich hat keine Bevölkerung. Die Nachbarwohnbezirke Stuivenberg und Seefhoek beherbergen eine komplexe und relativ stabile Gemeinschaft, aber der Anteil an Belgiern sinkt schneller als anderswo in der Stadt. Der Bezirk Dam verlor aufgrund des Vordringens der Hafentätigkeit nach Norden über einen Zeitraum von etwa 70 Jahren 70 % seiner Bewohner.

- **Bevölkerungsdichte**

Die Wohndichte ist viermal höher als sonst in der Stadt (Antwerpen: 2.225,51 Einwohner pro km<sup>2</sup>).

- **Überblick über die Flächennutzung**

Innerhalb der für den Eingriff definierten Grenzen ist die frühere Fläche der Transportunternehmen ein Stück monofunktionales, verlassenes nachindustrielles Land, auf dem sich viele bewehrte Bauten und Infrastrukturelemente befinden, die eine enorme Barriere zwischen den Nachbargebieten bilden. In der Nachbarschaft ringsherum gibt es unterschiedlich genutzte Wohngebiete mit Dienstleistungen im kleinen Maßstab und lokal tätigen Geschäften. Überirdisch in dem Gebiet verlegte Schienen des HST-Schnellzugs (nördlich von Damplein) wirken sich verheerend auf die Kontinuität der Substanz des Bezirkes aus und schaffen eine neue Barriere in einem bereits geteilten Gebiet.

## 2. Geschichte und Hintergrund

Das Gebiet von Spoor Noord wurde früher als Rangierbahnhof, Reparatur- und Wartungsdepot der Belgischen Eisenbahn (NMBS) genutzt. Der Umzug der NMBS in die Hafenzonen bot in vielerlei Hinsicht ein großes Potential: das gesamte Gebiet ist in eine Umwandlungsphase eingetreten, deren Ziel eine hohe kommerzielle und Wohnqualität ist. Darüber hinaus bietet sich den angrenzenden Bezirken eine Chance der Aufwertung.

Was die zentralen Gebiete der Stadt, die dicht bebaut und in großem Umfang versiegelt sind, anbetrifft, so sind Grünanlagen ein zentrales Thema und ihr spärliches

Vorhandensein wirkt sich stark auf das Wohlbefinden der Bürger und die subjektive Wahrnehmung der Lebensqualität aus. Die individuelle Wahrnehmung der Stadtbezirke beeinflusst den geschätzten Wert der Wohngenden, sowohl aus der Sicht des Immobilienmarktes als auch des Kommunalbauwesens. Strukturell benachteiligte Gebiete scheinen im Fall von Antwerpen Orte von sensiblen, sehr instabilen Gemeinschaften zu sein, die mit starker Verzweiflung auf die langfristigen sozialökonomischen Probleme reagieren.

Infolge der finanziellen Schwierigkeiten, die die Stadterhaltung von Antwerpen auf historischen Boden erlebt hat, greift die Stadt bei der Sanierung meistens auf Strukturfinanzierung aus föderativen und europäischen Quellen (EFRE, URBAN, etc.) zurück.

### **3. Herausforderungen und Potentiale**

Die Stadt Antwerpen ist durch eine im Allgemeinen große Anzahl von untergenutzten Industrie- und Hafenflächen parallel zu mit hoher Dichte bebauten Flächen und gleichzeitig durch einen Mangel an öffentlichen Grünanlagen gekennzeichnet. Die Ziele der Stadtverwaltung bestehen darin, Investoren anzuziehen, die eine bessere Nutzung der Flächen für Wohn- und kommerzielle Zwecke mit der öffentlichen Akzeptanz und Unterstützung für die laufenden Erneuerungsprozesse bieten könnten.

Das zukünftige Gebiet des Spoor Noord-Parks folgt diesem allgemeinen Muster und sollte in Zusammenhang mit den Nachbarwohngebieten, die eine schwierige soziale Struktur aufweisen, betrachtet werden. Das Gebiet leidet an einer hohen Bevölkerungsdichte, sozialer Benachteiligung und Isolation sowie zunehmender Mobilität. Die (kulturelle) Integration von Ausländern muss als eine der größten Herausforderungen betrachtet werden.

Die Verkehrssituation in dem gesamten Gebiet ist chaotisch, mit dichtem Verkehr in den Nebenstraßen während der Stoßzeiten (die wichtigste Kreuzung, De Schijnpoort, behindert den reibungslosen stadtein- und -auswärtigen Verkehrsfluss erheblich). Öffentliche Verkehrsmittel stehen kaum zur Verfügung. Zu den schwierigen räumlichen Bedingungen und der schlechten Qualität der Wohngebäude, kommt der Bedarf dieser Bezirke an weiten Grünflächen und öffentlichen Grünanlagen sowie an Zugang zu Sport-, Erholungs- und Kultureinrichtungen. In dieser Situation bildet die Landreserve des weiten, nicht bebauten Raumes, der der öffentlichen Nutzung offen steht, den hauptsächlichen Wert von Spoor Noord und ein großes Potential für seine Umgebung.

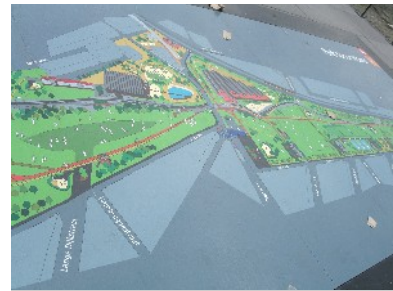
Gemäß den unter den Anwohnern durchgeführten Umfragen werden die bedeutendsten Erwartungen im Zusammenhang mit der Erneuerung von Spoor Noord als die Schaffung von mehr Grün- und Freiflächen, Raum und Licht in den kompakten Nachbarbezirken definiert. Das Projekt des "städtischen Landschaftsparks" im Herzen von Spoor Noord als Hauptkatalysator für die Erneuerung des Gebiets hat eine starke strukturelle Bedeutung, indem es Luft in die Enge des Nordens von Antwerpen bringt und die Grundlage für die weitere Sanierung in größerem Umfang legt (Schaffung des Zukunftspotentials).

#### 4. Herangehensweise

Nach dem Umzug der NMBS-Eisenbahngesellschaft in das Hafengelände ist das Gebiet von Spoor Noord in eine Umwandlungsphase eingetreten, um eine höhere kommerzielle und Wohnqualität zu erreichen.

Der Kern der Erneuerungsstrategie ist die Schaffung der **Vision** des 17 ha (0,17 km<sup>2</sup>) großen, zeitgemäßen städtischen Landschaftsparks mit der Betonung auf Grün, Licht und Raum sowie Unterhaltung, Kultur und Sport gewesen, der Raum für aktive und passive Erholung bietet, der zu einem Motor zum Ankurbeln der Erneuerung der Bezirke in der Umgebung werden sollte. Die örtliche Verwaltung hoffte, mit diesem Projekt einen Impuls für die Verbesserung der armen Wohnviertel zu geben und neue Formen der Flächennutzung in den nachindustriellen und Hafengebieten anzuregen. Die Grundsatzfragen hier waren die Verbesserung der sozialen und ökonomischen Qualität, die Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen und die effiziente Strategie für eine Mehrfachfinanzierung. Das Projekt wurde bis zur Stufe der rechtlichen Umsetzung des Entwurfs entwickelt.

Gleichzeitig wurde der komplexe Plan für das neue Gebiet Spoor Noord entwickelt, wobei besondere Betonung auf die Multifunktionalität der Fragmente des Gebiets gelegt wurde, die kein Bestandteil des zukünftigen Parks werden. Trainingseinrichtungen, ein Spitzenveranstaltungsort, ein Dampfbadkomplex, Sporthallen mit allen Extras in den früheren Hangars, neue Ideen für das Lobroek-Dock und die Modernisierung des Schlachthofstandorts und für das Gebiet der Nord-Süd-Eisenbahnverbindung sowie Damplein und der Spoor Noord-Park an sich bilden ein umfassendes eng verflochtenes Programm, das sich mit allen wesentlichen Aspekten der Stadtstruktur beschäftigt. Ziel dieses Prozesses ist Unterstützung für die soziale und ökonomische Qualität; Schaffung einer innovativen Kooperation zwischen der Stadt, verschiedenen Interessengruppen und der Gemeinschaft sowie die Gewährleistung einer Mehrfachfinanzierungsstrategie. Die Strategie der kleinen Schritte wird als Lösung für die



Entwurf



PR-Kampagne zur Ankündigung des geplanten Parks

Realisierung eines sehr komplexen Programms betrachtet. Die hauptsächlichen Dimensionen des umgesetzten Programms sollten sein: besseres Image (Lenkung der Wahrnehmung in eine andere Richtung und bessere Beteiligung sowie Schaffung von sozialem Verständnis und Vertrauen); geringere Dichte und bessere, leicht zugängliche Freiräume; Verbesserung der Infrastruktur und Verfahrensweisen; Verbesserung des Immobilienwertes der angrenzenden Viertel; Anbindung der hauptsächlichen Zielgebiete von Antwerpen an das Verkehrsnetz mit guten Zugangs- und Transportwegen; und umfassende Kooperation mit der nationalen Eisenbahngesellschaft als einer Interessengruppe von strategischer Bedeutung. Die geplante bessere Bereitstellung von angemessenen Grünflächen sollte den örtlichen Gemeinschaften den Eindruck der gebündelten Aufmerksamkeit der Stadtverwaltung vermitteln.

Die Hauptelemente des Programms werden durch das Konsensdokument, das von allen Hauptinteressengruppen unterzeichnet wurde, gewährleistet.

## 5. Instrumente und Methoden mit Schwerpunkt auf der strategischen Raumplanung

Der Verzicht auf die Nutzung der zentral gelegenen Freifläche durch die Eisenbahngesellschaft war einer der Hauptimpulse für das Hervorbringen einer leistungsfähigen **Vision**, die so erfolgreich ist, dass sie die notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel erhält. Gleichzeitig trug die aktuelle politische Konstellation (die Erweiterung der städtischen Grünanlagen war eines der Hauptziele der gewählten Formation) zur Stabilität und Positionierung der Vision für den Park und die Erneuerung des Gebiets "mit grünem Rückgrat" bei.

Die Entwicklung des Programms für Spoor Noord basiert auf der Strategischen Raumplanungsmethodik, die auf der Grundlage der Erfahrung professioneller Raumplanungsbüros für die Bedürfnisse der örtlichen Behörden erarbeitet wurde und gegenwärtig einen rechtlichen Rahmen auf nationaler Ebene erhält. Diese vorliegende strukturierte Methodik für die Planungsfragen hilft das räumliche Chaos der früheren Entwicklung (im flämischen Kontext weiter als 10/15 Jahre zurückliegend) zu vermeiden.

Die Methodik umfasst drei parallele Linien, die einander beeinflussen und ein System mit beweglichem Ziel bilden: 1. Schaffung der Vision 2. Maßnahmeniveau, Prüfung und Schaffung der Verbesserungen im Rahmenwerk 3. Sozialer Kontext der Kommunikation und Mitwirkung als ein entscheidendes Verbesserungsinstrument. Im Rahmen der allgemeinen Methodik werden GIS-Verfahren umfassend angewandt.



Informationstafel zur Geländekontamination



Blick auf zu renovierende Werkshallen



Blick auf zukünftige Spielrasen

### ● Hauptakteure/Interessengruppen

Was das Spoor Noord-Gebiet an betrifft, so sind die Stadtverwaltung von Antwerpen, vertreten durch die Stadsontwikkeling, Planningscel (Abteilung für Stadtentwicklung, unabhängige Planungseinheit) und die belgische Eisenbahn die wichtigsten Akteure. Der frühere Besitzer des Gebiets ist am stärksten am Erneuerungsprojekt beteiligt. Örtliche Gemeinschaften in ihrer internen Vielfalt werden durch die Stadtverwaltung als eine grundlegende relevante Zielgruppe wahrgenommen und ermutigt am Prozess teilzunehmen. Mehrere Unterauftragnehmer, Beratungs- und Planungsbüros unterstützen die technischen Aspekte der Projektentwicklung.

Die Beteiligung der Interessengruppen wird durch Partnerschaftsprojekte des öffentlichen und privaten Sektors sowie durch Austausch und Kooperation mit den Bürgern gestärkt; staatliche und nichtstaatliche Mittel werden für die Realisierung der Projekts im Rahmen der Gesamtvision aufgewendet.

### ● Was hat das Instrument/die Maßnahme bewirkt

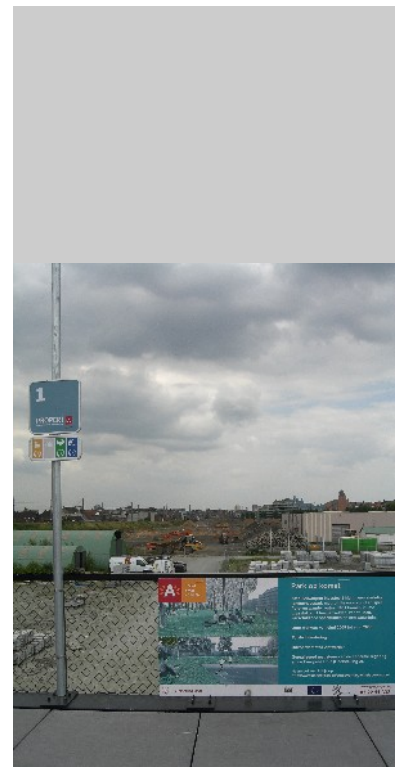
In erster Linie wurde die strategische Raumplanung nur auf der operativen Ebene angewandt, um die Struktur in die Maßnahmen im Rahmen der Projekte einzuführen (die erste Phase der Einführung der Methode kann als "learning by doing" (Lernen durch Tun) beschrieben werden und folgt aus der Maßnahme zur strukturierten Planung). Später wurde sie auf der strategischen Ebene als ein sehr hilfreiches Instrument für Pläne und Verfahrenweisen angewandt. Gegenwärtig wird sie auf beiden Ebenen angewandt. Diagnose, Entwurf der Vision, Voraussage und Ausführung sind die Hauptschritte der Nutzung dieser Methode.

Die Überwachungsebene ist nicht besonders ausgebildet, und die Methode wird dort nicht weiter umgesetzt. Der Bewertungsprozess auf allen Prozessebenen umfasst drei parallele Bewertungsquellen: Informationsrückfluss aus der Gemeinschaft, externe Bewertung der finanzierenden Institutionen (europäische und föderative Ebene) und akademische Herangehensweise der zahlreichen Universitäten und Forschungsprojekte. Die Stadt hat umfassenden Zugang zu allen Forschungsergebnissen, um mit dem neu geschaffenen Rahmenwerk auf den Ergebnissen des Informationsrückflusses aufzubauen.

### ● Technische Aspekte der Anwendung

Die Methode ist eine strukturierte Art und Weise des Vorantreibens des Prozesses von der Analyse zum Ergebnis und zur Anwendung. Bei umfassender Umsetzung wird es mit ihr möglich, besser gegliederten, öffentlichen Raum zu schaffen.

Als neu eingeführtes Instrument verursacht sie einige Konfusion hinsichtlich der strengen Gliederung, Angst in



Blicke von der Informationsplattform



Unkenntnis der örtlichen Besonderheiten das Gefühl für detaillierte Fragen zu verlieren und die Ebene des Planungsüberwachungssystems zu erreichen. Das klare Rahmenwerk und die Definition des Projekts sind für Planer verständlich, werfen aber die Frage der Allgemeinverständlichkeit auf. Sie können zu einem Problem für Verwaltung, Politiker und Behörden werden, da sie für eine Entscheidungsfindung zu abstrakt sind.

#### ● **Erforderliche Ressourcen**

Die administrative Verantwortung für den Erneuerungsprozess und die Projekte im Rahmen der allgemeinen Strategie übernimmt das Planungsteam (Planningscel) ohne Erwerbscharakter auf der Grundlage der Ressourcen der Stadtverwaltung unabhängig von den traditionellen Strukturen der Stadtplanungsabteilung.

Strategische Raumplanung, eine neuartige Methode im Stadterneuerungsmanagement, die erst vor kurzem eingeführt wurde, setzt voraus, dass das Projektpersonal lernfähig und flexibel ist. Die Erfahrung im groß angelegten strategischen Prozess insgesamt fehlt und mehrere Schritte der positiven Innovation stehen eng mit den fehlenden Routinemustern in Zusammenhang.

**GIS-Techniken** bilden die Grundlage für die bei der perspektivischen Planung in Antwerpen genutzten Analysen. Das Konzept für die **GIS-Techniken** umfasst die Beiträge zur Stadtentwicklung im Rahmen der Stadtverwaltung (mit mehreren Teams in Bezug auf das Management der Raumform der Stadt), Überwachungsverfahren (Überblick über die Verfahren und Kanalisation von Daten), Auswahl der Daten für bestimmte Programme und Projekte (Schaffung des zugänglichen Raumes, wo Daten ermittelt werden können) und Bereitstellung der Daten für die Raumplanung (generische, strategische Vision für die Stadt gemäß den Zielstellungen) sowie die Extraktion und Formulierung der Indikatoren.

Die Summe der in die Stadterneuerung investierten Mittel erreicht etwa 20 Mill. € pro Jahr (zusammen mit den Mitteln aus dem Stadtregerung). Die Mittel für die Anwendung der Strategischen Raumplanung stammen aus föderativen und europäischen Fonds sowie privaten Investitionen (Entwickler und Gesellschaften).

#### ● **Zeitplan**

Der zeitliche Rahmen der angewandten Methode ist kurz- und mittelfristig auf 5 bis 20 Jahre abgesteckt.

Die Fortschritte des Projekts sind aus einer Reihe von flexiblen und kreativen Verfahren wie folgt ersichtlich: Analyse von Hintergrund und Kontext > Schaffung der Vision > Umsetzung in städtebauliche Konzepte und Pläne – Prozess der Ausführung > Bereitstellung der Erhaltungsrichtlinien > laufende Imagebildung (kurzfristige Maßnahmen) während des gesamten Prozesses > externe Bewertung (reflektiert den Generalplan für die



Blick vom Viadukt-Dam



Infocenter im ehemaligen Bahnhofsgebäude



Quartierplatz im angrenzenden Wohnviertel

Methodik der Strategischen Raumplanung, mit Ausnahme von Überwachungs- und Bewertungsmaßnahmen, fehlen in der strategischen Generalraumplanung). Der Stadtpark konkret, der als Rückgrat der zukünftigen Entwicklung von Spoor Noord konzipiert ist, entsteht bis 2008.

- **Verbindungen zu anderen Phasen des Prozesses**

Die technische Ausführung des Programms begann mit der Erarbeitung der ersten grundlegenden Unterlagen (3 Monate), gefolgt von der Debatte innerhalb der Stadt und mit der Öffentlichkeit (Start mit der Mitteilung des Beschlusses an die Einwohner). Forschung und Studien zu Zugänglichkeit, Mobilität, speziellen Bedürfnissen etc. fanden ihren Abschluss in einem Konsensdokument über die Anforderungen (als Hintergrund für den Funktionsplan, der die Notwendigkeit der Beachtung von traditionellen Formen unterstreicht). Zum Zwecke des Leistungsvergleichs wurde ein konzeptioneller Plan zusammen mit Visualisierungscollagen zur besseren Wahrnehmung erstellt. Gleichzeitig wurden ein Kompromiss bezüglich des Deals mit der Eisenbahn geschlossen (ein Deal der Art 'öffentlicher Grundbesitz gegen Baurechte' war das Ergebnis) und Strukturen für die zukünftige Erhaltung erarbeitet. Auf der Grundlage eines internationalen Städtewettbewerbs wurde das Gestalterteam ausgewählt. Das ausgewählte Konzept wurde in einen fertigen Plan umgesetzt, dessen Realisierung im November 2005 beginnt. Gegenwärtig ist die Überführung des Konzepts in eine rechtliche Form in der abschließenden Genehmigungsphase. (Bestimmungsgesetze weisen die umgekehrte Reihenfolge auf).

- **Folgen/Ergebnisse**

Das ausgewählte Konzept wurde in einen fertigen Plan umgesetzt, dessen Realisierung im November 2005 beginnt. Gegenwärtig ist die Überführung des Konzepts in eine rechtliche Form in der abschließenden Genehmigungsphase (Bestimmungsgesetze – umgekehrte Reihenfolge). Das Spoor Noord-Projekt hat einen allgemeinen Einfluss auf das lokale Recht, als Möglichkeit die bestehenden Bestimmungen zu prüfen und Verbesserungsbedarf anzumelden.

Die Ausführungsphase des Projekts umfasst Umprojektion, Abbruch und bauliche Neugestaltung (der rechtliche Status der Mehrzahl von kleinen Industriegebäuden gestattet ihren Abriss, nur zwei der Eisenbahnhallen, ein altes Bürogebäude und die Wassertürme bleiben auf dem Gelände und werden instand gesetzt), Abfall- und Altlastenbeseitigung (Ölverschmutzung und Asche) und Anlage temporärer Einrichtungen für öffentlichen Zugang.

## 6. Innovation

### ***Externe Positionierung und Einflussnahme***

Das erste integrierte Projekt für die vernachlässigten Gebiete von Antwerpen berücksichtigte die Nähe des Hauptbahnhofs – früher ein Gebiet mit lebhaften Nachtleben, das in den 80er Jahren zugunsten der außerhalb der Stadt gelegenen Einkaufszentren vernachlässigt wurde. Hier kam der Hauptimpuls in Form eines Zustroms von finanziellen Mitteln, der durch die Idee des Hochgeschwindigkeitszugs ausgelöst wurde (Steigerung der Attraktivität des Gebiets für ausländische Investoren und Unternehmen), Gewinnung der politischen Unterstützung für den langfristigen Prozess und Existenz einer starken politischen und finanziellen Lobby dahinter. Andererseits war die externe Einflussnahme im gleichen Bereich der Grund für die Restrukturierungsmaßnahmen in den angrenzenden Vierteln, die von den jeweiligen Einwohnern nicht akzeptiert wurden, aber im Hinblick auf die Erfordernisse des an der Eisenbahn gelegenen zukünftigen Businessparks erforderlich waren.

Im Fall von Spoor Noord gestattete die allgemeine politische Position pro Grünanlagen und "Grüne Planung" in der Stadt auch die Planung des Spoor Noord Park.

### ***Zurückbringen des Gebiets in das Bewusstsein***

Um die Rolle des zukünftigen Spoor Noord-Parks im Stadtgefüge von Antwerpen zu verstehen, sollte die allgemeine Situation der Stadt hinsichtlich Grün- und Freiflächen sowie öffentliche Erholungseinrichtungen betrachtet werden. Die wesentliche Rolle des neu angelegten öffentlichen Parks bei der Belebung von Spoor Noord und seiner Nachbargebiete kommt unter anderem in seinem Beitrag zum Ausdruck, bei den Anwohnern eine positive Einstellung im Hinblick auf die Gesamt-sanierungsstrategie der Stadt zu bewirken.

Die geplante großzügigere Anlage von Grünflächen vermittelt den betroffenen Gemeinschaften den Eindruck der gebündelten städtischen Aufmerksamkeit, und die Ansiedlung der gesamtstädtischen Einrichtungen (Veranstaltungsort für öffentliche Ereignisse etc.) bricht den "Bann" von Spoor Noord und der Nachbargebiete als unsichere und vernachlässigte Orte, die aus dem Bewusstsein der Einwohner verschwunden waren. Zusammen mit dem "Park der Nachtigall", dem Stadtpark und den kleineren Parks und Gärten von Antwerpen wird der Spoor Noord-Park auf diese Weise zu einer größeren Stabilität und einem besseren Zusammenhalt der örtlichen Gemeinschaften beitragen sowie den Wert der Nachbargebiete in der Wahrnehmung erhöhen, was sich günstig auf den allgemeinen Fortschritt des Erneuerungsplanes für Antwerpen auswirkt.

### ***Fähigkeit, mit dem HTS-Druck fertig zu werden***

Vor etwa 30 Jahren planten Eisenbahningenieure eine Verbindung zwischen dem Zentralbahnhof von Antwerpen und dem Norden mit einem Tunnel unter der Stadt, wodurch eine Richtungsänderung für die Schnellzüge über den östlichen Eisenbahnring vermieden wird. Die europäische Erweiterung des Hochgeschwindigkeits-eisenbahnnetzes (HTS) durch Belgien brachte das erforderliche Budget für die Nord-Süd-Verbindung der Schnellzüge nach den Niederlanden. Die Einführung des Hochgeschwindigkeitszuges bewirkte eine umfangreiche Stadtentwicklung im Stadtzentrum, die als Katalysator diente und den bereits stattfindenden Prozess der wirtschaftlichen Umgestaltung verstärkte. Das Hauptziel war hier die Entwicklung einer Ansammlung verschiedenster Unternehmen, kommerzieller, Freizeit- und Wohnfunktionen in unmittelbarer Nähe der Innenstadt, die hochwertige Beschäftigung im Dienstleistungssektor anziehen und damit öffentliche und private Interessenten mobilisieren würde, in eine Reihe von Projekten zur Entwicklung der lokalen Wirtschaft zu investieren.

Der HST wird in einem 1.200 m langen Tunnel unter der Stadt fahren, der Antwerpen mit Rotterdam, Amsterdam, Paris, London und Frankfurt verbinden wird. Der Bedarf an Land und Einrichtungen, die zum Betreiben des HTS erforderlich sind, hat bereits mehrere Änderungen im Flächennutzungsplan von Antwerpen erforderlich gemacht, die sich auch auf das Spoor Noord-Gebiet auswirken. Nichtsdestotrotz sind Investitionsdruck und Einflussnahme auf die Abgeordneten zugunsten des HST stark genug, um mit diesem negativen Einfluss fertig zu werden.

### ***Wettbewerbsfähiger Entwurf / Humanistische Vision für den Spoor Noord-Park***

In den letzten 10 Jahren war das Spoor Noord-Gebiet Gegenstand verschiedener Sanierungsstudien, die zu mehreren konkreten Vorschlägen führten. Darüber hinaus wurden mehrere Szenarien für das Gebiet entwickelt, die zusammen mit Investition, Partnerschaft und Finanzierungsverhandlungen und Befragungen von Bewohnern zum Konsens und zur Einigung über die Richtlinien für den internationalen Stadtgestaltungswettbewerb in Form der beschränkten Ausschreibung führten, der den hochqualitativen Entwurf für den zukünftigen Park hervorbrachte. Auf der Suche nach angemessener Qualität wählte eine unabhängige Fachjury, die alle beteiligten Akteure sowie externe Experten vertrat, ein Konzept von Studio 03 und Partner. Der endgültige Entwurf sollte neben praktischen Gesichtspunkten auf die philosophische Annäherung, definiert als "Visualisierung

der einzigartigen Beziehung zwischen Natur und Zivilisation (...) voller Symbolgehalt und ein Ort der Versöhnung" eingehen.

### **Überwachung und Bewertung (Monitoring)**

Im Fall von Antwerpen wurden die beteiligten Akteure durch fehlende spezielle Strukturen für die interne Überwachung und Bewertung innerhalb der Stadtverwaltung gezwungen, einen Informationsrückfluss aus den Gemeinschaften (Befragung der Gemeinschaft zum Interesse an den angebotenen Lösungen, Akzeptanz für die realisierten kontroversen Aktivitäten) und Zuarbeiten von unabhängigen externen Gutachtern (**akademische Forschung**, Studien, Verwendung der laufenden Projekte auf dem Gebiet) als Form der Bewertung in Anspruch zu nehmen. **Akademische Forschung** wurde auch zu den Folgen und mittelfristigen Ergebnissen aller größeren lokalen Projekte betrieben. Ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung des zukünftigen Überwachungssystems ist die Anwendung des **GIS**-Modellierungssystems auf der Grundlage des ausgewählten Satzes von Indikatoren, zuerst in der Phase der Identifikation des Notstandes und weiter entwickelt, um auch den weiteren Phasen des Erneuerungsprozesses gerecht zu werden.

Drei Ebenen der **öffentlichen Beteiligung** trugen zur Transparenz der Projektaktivitäten bei: Information, Mitwirkung und Meinungsforschung. Besonders die Ebene der Mitwirkung liefert Beiträge von den Bürgern für die Überwachung des gesamten Projekts. Außerdem werden das Ausmaß der Benachteiligung und seine Veränderung mit Hilfe von Daten überwacht, die bei der Polizei, im Bildungs- und Unternehmenssektor gesammelt werden.

Die örtliche Leitung des Spoor Noord-Projekts hat erkannt, dass die Verwendung von akademischen, das Projekt analysierenden Arbeiten schwierig ist. Das Hauptproblem bei der Anwendung von **akademischen Forschungsergebnissen** besteht darin, dass die Verbindung zur Planungs- und Ausführungspraxis fehlt. In einigen Fällen erbrachten die Projekte keine Ergebnisse für die Stadt, obwohl mehrere Beiträge durch das Spoor Noord-Team zur Unterstützung der Forschung geliefert wurden. Dieses Problem wirft wieder das Thema des Fachbewertungsteams in der Stadtverwaltung auf, um in der Lage zu sein, den Erneuerungsprozess unter Verwendung eigener Ressourcen sinnvoll zu beobachten.

### **Identifiziert als "Best Practice":**

- Innovatives Projekt, bei dem die Stadt sowohl strukturelle als auch strategische Mittel anwendet, um die Qualität von physischen Wohngebieten zu verbessern
- Gebiet, das von der Großstadtpolitik der föderativen Regierung ausgesucht wurde, bedacht mit einem

beträchtlichen Investitionsbudget als ausgezeichnete Gelegenheit, die Substanz der Innenstadt von Antwerpen im Rahmen bestehender Strukturen zu verbessern (mit gezielten Maßnahmen in einer "Zwischenzone" mit außergewöhnlichem Potential für den städtischen Ballungsraum)

- Fähigkeit, die wertvollen Objekte aus dem bestehenden Siedlungsraum auszuwählen und sich damit in Einklang mit den Erhaltungsgrundsätzen (Wassertürme, Hangars) zu befassen
- Der neue Park zusammen mit den dazugehörigen Erneuerungsprojekten (Eingliederung der Grünfläche in das strukturell vernachlässigte Gebiet) wird als Katalysator für die Verbesserung des Gebiets in Zusammenhang mit den angrenzenden Vierteln, der Öffnung des innerstädtischen weiten Raumes für soziale Kontakte, Erholung und Aktivität, Durchqueren und Verweilen betrachtet
- Der Entwurf des zukünftigen Spoor Noord-Parks sollte den Erwartungen der örtlichen Gemeinschaften infolge ihrer direkten Beiträge zur Erarbeitung der Richtlinien, des Nutzungsplans und des Konsensdokuments (offene Gestaltungsworkshops) sowie ihrer Teilnahme an der Auswahl der besten Option voll und ganz entsprechen
- Gewinnung des komplexen internationalen Gestalterteams für die Gestaltung der "städtischen Parklandschaft" des gesamten Standorts, unter maximaler Ausnutzung von Form, Größe, Relief und Perspektiven des Gebiets, die erhalten werden, um ein Stück Stadtgeschichte zu bewahren.

## **7. Ergebnisse**

Die Stadt nutzt in zunehmendem Maße den verlassenen nachindustriellen Raum und sucht nach modernen Grün-Standards, um die Anlage von Grünflächen zu verbessern und die benachteiligten Gebiete in Gebiete mit hoher Lebensqualität umzuwandeln.

Die allgemeine Verbesserung seit Beginn des Erneuerungsprozesses ist deutlich sichtbar: sie kommt im Verhältnis des Zuzugs junger Familien und im verbesserten und untersuchten Identitätsgefühl innerhalb der Gemeinschaften zum Ausdruck. Im Ergebnis der zunehmenden Information über die zukünftige Planung und Sanierung des Gebiets sowie der umfangreichen öffentlichen Mitwirkung haben Spoor Noord und die Nachbargebiete ihren Platz im Bewusstsein der Bürger zurückerobert.

## 8. Gelernte Lektionen

### *In negativer Hinsicht:*

- Zurechtkommen mit der ethnischen Vielfalt > Mangel an Beteiligung der religiösen und nationalen Autoritäten im Gesamtprozess, Erfahrung, dass kulturelle und Verhaltenschwierigkeiten nur durch Einsatz der Stadtverwaltung bewältigt werden können
- Zurechtkommen mit der Mobilität der Bevölkerung > wachsende Mobilität in der Nähe von Spoor Noord scheint, die Eigendynamik darzustellen, noch nicht vollständig von den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung analysiert / die Arbeiten dazu sind im Gange
- Abhängigkeit von externer Finanzierung / Mangel an ausreichender Finanzierung > Zurechtkommen mit den internen finanziellen Schwierigkeiten durch Beantragung bei externen Quellen unter Verfolgung der Zielstellungen des Finanzierungsprogramms ("Chamäleon-Prinzip")
- Verlagerung der Benachteiligung > Wissen um die Prozesse der Umwandlung und Verlagerung der negativen Faktoren (Kleinkriminalität, sklavereiartige Prostitution, Drogenmissbrauch etc.), ohne klare Lösung für diese Prozesse

### *In positiver Hinsicht:*

- Innovativer Prozess der öffentlichen Beteiligung > Erfahrung mit mehrdimensionalen, komplexen und personalisierten Beteiligungsmustern, einschließlich Information, Mitwirkung und Identifikation (Meinungsforschung), Vorweisen messbarer Ergebnisse innerhalb der Gemeinschaften
- Partnerschaften zwischen öffentlichem und privatem Sektor > wettbewerbsgerechte Herangehensweise an Investitions- und Finanzierungsmöglichkeiten, Verhandlungspraxis, Kommunikationsmuster und Vermittlungsfähigkeiten
- Systematische Herangehensweise an Bestandsermittlung benachteiligter Gebiete / Überwachung und Bewertung > bewusste und moderne Herangehensweise an die Aufdeckung der Benachteiligung (Umfragen in der Nachbarschaft, Datenbank über Notverhältnisse, ständige Beobachtung der Gültigkeit von Indikatoren), Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen hinsichtlich Bewertungsmethoden und -verfahren
- Aktivierung von Potentialen, die im kulturellen und natürlichen Erbe liegen / Schaffung einer positiven Vision > Umkehrung der Wahrnehmung zur besseren Nutzung der vorhandenen und zukünftigen Potentiale,

Erfahrung hinsichtlich einer flexiblen und kreativen Denkweise zugunsten der Projekterfordernisse

- Wirksame und kreative Nutzung von EU-Programmen (ERDF, EQUAL, URBAN, INTERREG III) > Erfahrung beim Erlangen von finanziellen Mitteln und Befolgen der Grundsätze der angewandten Programme, ohne Vernachlässigung der lokalen Zielstellungen und Bedürfnisse
- Zu einer informations- und wissensbasierten Gesellschaft (GIS-Anwendung) > Betrachtung von GIS-Systemen und Programmen als Möglichkeit der Schaffung eines neuen Niveaus der Kommunikation zwischen den verschiedenen städtischen Einheiten und der Unterstützung der Gesamtstadtplanungs- und -entwicklungsaktivitäten

## 9. Querverweise

- Mitgliedschaft (bestehende gemeinsame europäische Strukturen: EUROCITIES)
- Cluster charakterisiert durch das Vorhandensein von nachindustriellen Branchen und vernachlässigtem Land, einschließlich großer früherer Verkehrsstrukturen (Ostrava, Valenciennes, Antwerpen, Manchester, Lyon, Bratislava),
- Schlechtes Image als gemeinsames Problem und wesentlicher Faktor bei der Stadterneuerung) (Dresden, Edinburgh, Manchester, Dublin, Lyon, Ostrava, Graz, Antwerpen und Tallinn
- Besondere Erfahrungen (Aspekte von Gemeinschaftskompetenz, Governance (Nachhaltigkeit) und Image zusammen mit Lyon, Manchester, Tallinn, Edinburgh, Lisabon, Genua, Bratislava und Trnava)

## 10. Weitere Informationen und Links

### Bibliografie:

Stadt Antwerpen: Antwerp Spoor Noord – A City Park Off the Beaten Tracks, Ludion 2003

DGGS: LUDA: City Profile of Antwerp, 2004

Salet, W. and A. Faludi (2000), The Revival of Strategic Spatial Planning, Royal Dutch Academy of Arts and Sciences (KNAW), KNAW Ed, Amsterdam

Informationsmaterialien über Antwerpen von der Stadtverwaltung Antwerpen:

- City on the Stream
- Eilandje "No Future without a Past"
- Mobiliteit "Trabnsport, Traffic and Safety"
- Nieuw Zuid "Revealing and Versatile"
- Spoor Noord "A Project on Several Tracks"
- Stationsomgeving "An integrated Approach"

- Zuidrand "Green Areas and Business on the Edge of the City"

Trip, J.J., Delft University of Technology: The contribution of HST-related development projects to a competitive urban climate; City Futures Conference, Chicago 2004

Vanderbroecke, H., de Wever, H.: Presentation at LUDA Paris Conference 2005

UFZ URGE Team: Making Greener Cities – A Practical Guide, UFZ-Bericht 8/2004

Internationale Materialien und Präsentationen über Antwerpen

Persönliche Interviews mit H. de Wever, H. Vandebroecke, G. de Buysscher, S. Nieuwinckel, D. Willems, B. Pluym

[http://www.acturban.org/biennial/ElectronicCatalogue/Antwerp/antwerp\\_rail.htm](http://www.acturban.org/biennial/ElectronicCatalogue/Antwerp/antwerp_rail.htm)

<http://www.antwerpen.be>

<http://www.antwerpen.be/spoornoord>

<http://www.esprid.org>

[http://www.somavzw.be/pc/content/presentatie\\_spoornoord.html](http://www.somavzw.be/pc/content/presentatie_spoornoord.html)

**Zugehörige Institution:**

Stad Antwerpen

Stadsontwikkeling, Planningscel

Desguinlei 33

2018 Antwerpen

Kontaktperson: Hardwin De Wever, Projektkoordinator

Spoor Noord

[hardwin.deweever-at-stad.antwerpen.be](mailto:hardwin.deweever-at-stad.antwerpen.be)

Tel. + 32 3 244 51 28

Fax +32 3 244 51 20



PR-Kampagne zur Ankündigung des Parks

Fotos: Dresden



Alter Hafen von Antwerpen

LUDA is a research project of Key Action 4 "City of Tomorrow & Cultural Heritage" from the programme "Energy, Environment and Sustainable Development" within the Fifth Framework Programme of the European Union.  
<http://www.luda-project.net>

