



Januar 2012

Garten+ **Landschaft**

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur

Konversion



Lohrer.Hochrein erhielten im Park Phoenix West einzelne Relikte des Hütten- und Stahlstandorts wie etwa das Stahlgerippe eines ehemaligen Kühlturms.

entstehen. Die Entwürfe und Renderings dokumentieren den allgemeinen Trend der gehobenen Ansprüche: weiße Fassaden, Terrassen, raumhohe und durchgehende Fensterfronten und Vorgärten. Ziel ist ein gehobenes Wohnumfeld rund um einen See, der größer als die Hamburger Binnenalster sei, wie betont wird. Auf dem See kann gesegelt werden, darin zu baden ist allerdings nicht möglich. Zudem soll ein kleiner Yachthafen das Südufer beleben, während ein neues Hafenbecken an der westlichen Schmalseite dicht mit vier bis sechsstöckigen Büro- und Dienstleistungsgebäuden bebaut wird; davor hat die Stadt auf einer Insel eine Art Seebühne für Veranstaltungen errichtet, dazwischen kommt viel Gastronomie hinzu. Die Entwicklung der Freianlagen am See übernahm das in Berlin und Dortmund ansässige Büro Landschaft planen + bauen, die entlang der freibleibenden Ufer von West nach Ost den Übergang von städtischem zu naturbelassenem Charakter gestalteten. Besonders das Nordufer, an dem, durch einen Wall vom See getrennt, die renaturierte Emscher fließt, beließen sie samt zweier kleiner Inseln relativ naturnah. Sie legten einen Schilfgürtel entlang des Ufers an, führten jedoch auch dort zwei getrennte Wege um den See. Deutlich lässt sich die ganzheitliche und durchdachte Gestaltung erkennen; der

See soll nicht nur als Bühne dienen. Es ist durchaus möglich, direkt an den See zu gelangen. In städtebaulicher Hinsicht kann man Phoenix als Fortsetzung des nordwestlich gelegenen, 70 Hektar großen Westfalenparks sehen, der 1959 zur Bundesgartenschau ebenfalls auf einem ehemaligen Zechengelände angelegt worden war. Zusammen mit dem historischen Romberkpark entsteht so eine Kette grüner Inseln, die bis in die Dortmunder Innenstadt reicht. Eine entscheidende Frage bei Phoenix-See ist die der Nutzungsintensität. Manche Prognosen sprechen von 20 000 Ausflüglern, die am Wochenende die Uferwege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Skateboard nutzen werden. Wenn zusätzlich 2 000 Menschen in dem Viertel wohnen und mehr als 5 000 in den Büros und der Gastronomie arbeiten, dann wird von Natur nicht mehr viel zu sehen sein. Die Stadt hofft, dass es nicht ganz so schlimm kommen wird und die Tagestouristen sich ausschließlich in den Restaurants am Hafen aufhalten. Immerhin entspricht die Fläche der Wohn- und Bürobauten mit 37 Hektar der der Erschließungs- und Grünanlagen. Ob man sich zuviel auf einmal vorgenommen hat und der schmale See ein solches Stelldichein verträgt, wird sich zeigen. Derzeit herrscht am See, abgesehen von den Geräuschen der Baukräne, noch idyllische Ruhe.



Natursteinschotter und Magerasen prägen Phoenix West. Wie Mahnmale stehen die Ammoniakhalle darin oder die Brückenköpfe der ehemaligen Schlackenbahn (Bild unten).



Hans-Wulf Kanze | Lohrer.Hochrein (3)

Phoenix-See, Dortmund

Auftraggeber: Phoenix-See Entwicklungsgesellschaft mbH, Dortmund mit Emschergenossenschaft, Essen
Planung: Landschaft planen + bauen Berlin GmbH, Berlin
Björnson Beratende Ingenieure GmbH, Koblenz
Spiekermann AG Consulting Engineers, Düsseldorf
Bauzeit: 2006 bis 2010
Fläche: 11 Hektar, plus 24 Hektar Wasserfläche
Emscherumbau: 2,2 Kilometer

Park Phoenix West, Dortmund

Auftraggeber: Stadt Dortmund, vertreten durch NRW.Urban GmbH & Co. KG, Dortmund
Planung: Lohrer Hochrein, München/Magdeburg
Bauzeit: 2007 bis 2012
Fläche: 60 Hektar Park
Kosten: 23 Millionen Euro

Entlang der Saône machten Latz + Partner eine 900 Meter lange Promenade zum Rückgrat der neu gestalteten Freiräume am Lyoner Port Rambaud.



Ein neuer Rahmen für Lyons Hafen

Über drei Jahre wurde der Port Rambaud als Teil des größten städtebaulichen Konversionsprojekts in Lyon umgebaut. Eine neue Promenade, Plätze und Parks rahmen nun sanierte Hafengebäude und Neubauten. Die Kombination alter Materialien und neuer Gestaltung erweckt das Quartier Confluence zum Leben.

Der Port Rambaud in Lyon erstreckt sich von Nord nach Süd über 900 Meter und misst an seiner breitesten Stelle 80 Meter. Während im Norden befestigte Flächen dominieren, prägen Bäume und Wiesen den südlichen Teil. Am Ostufer der Saône fahren weiterhin Autos zwischen den Bahnleisen und den Hafengebäuden. An der Westseite des Hafenbeckens grenzt eine Promenade mit kleinen Plätzen für Fußgänger, Skater und Radfahrer an das Flussufer. Sie endet an der Mündung in die Rhône. Inzwischen ist der Port Rambaud einer der wichtigsten Schauplätze der Biennale für zeitgenössische Kunst sowie für das renommierte Festival für elektronische Musik „Les nuits sonores“.

Parks und Promenaden statt Hafenanlagen

Der Port Rambaud ist ein Teilprojekt von „Lyon Confluence“ (Flussmündung Lyon), dem größten städtebauliche Sanierungsprojekt der Stadt. Seit 1998 werden 150 Hektar Hafen- und Industrieanlagen, Gewerbeflächen und Arbeiterwohnungen aus den 1930er-Jahren umgestaltet. Seitdem entstanden neben Wohnungen für 10 000 Menschen auch Büros, Parks, Promenaden, Restaurants und ein Museum. Der ehemalige Hafen liegt an der südwestlichen Spitze einer Halbinsel und wurde 1926 eröffnet. 2005 hatten die Kranzberger Landschaftsarchitekten Latz + Partner zusammen mit Egis Aménagement aus Lyon, Sol Paysage aus Orsay und Pfarre Lighting Design aus München im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung den Auftrag bekommen, die ehemaligen Hafenanlagen in einen öffentlichen Raum mit Parks und Promenaden umzuwandeln. Lyon und seine Vororte bilden mit 2,1 Millionen Einwohnern den zweitgrößten Ballungsraum Frankreichs. Entlang der Flüsse Rhône und Saône liegt die Stadt eingebettet zwischen zwei Hügeln, dem Colline Fourvière und dem Colline Croix Rousse.

Bereits die Römer hatten sich an deren Hängen niedergelassen. Seither hat sich die Stadt zwischen den beiden Flüssen ausgebreitet. Auf Höhe des neuen Stadtviertels Confluence vereinigen sich die beiden Flüsse. Im 19. Jahrhundert wurde das Sumpfgebiet südlich der Innenstadt befestigt und zum Hafen ausgebaut. Dort wechselten Salz, Zucker, Wein, Obst und Gemüse den Besitzer.

Freiraum als einheitlicher Rahmen

Aufbauend auf den Masterplan des Stadtplaners François Grether und des Landschaftsarchitekten Michel Desvignes wurden einige der alten Hafengebäude saniert und mit Neubauten ergänzt. Wer heute von Norden nach Süden spaziert, kommt am Sitz eines lokalen Radiosenders vorbei, an Galerien, Restaurants, Büros und Ausstellungsräumen: eine Sammlung von Industrie-architektur des 20. Jahrhunderts bis hin zu zeitgenössischen Bauten. Der Freiraum sollte der heterogenen Architektur einen einheitlichen gestalterischen Rahmen und dem Hafen eine neue Identität geben. Die Freiräume seien daher wie ein großer Teppich aus den nord-südlich und west-östlich verlaufenden Wegen miteinander verwoben, sagt Tilman Latz, Inhaber des Büros Latz und Partner.

Dazu trägt auch ein orthogonales Raster aus Säulen-Pappeln bei, das sich über das gesamte Gelände zieht. In den Innenhöfen wachsen Baumarten, die typisch für die Parks der Region sind, etwa Seidenbaum und Eiche. Kletterpflanzen erklimmen dort die alten Industriebauten. Die lange Promenade erschließt auch die Parks im Süden. Von dort blickt man auf die Gärten am Fuß des gegenüberliegenden Hügels. Die Fläche zwischen Promenade und Gebäuden besteht aus dem mit wassergebundener Decke gefüllten Schienenbett sowie einem Belag aus Kalksteinplatten und Basalt-Pflastersteinen. Die Platten lagen frü-

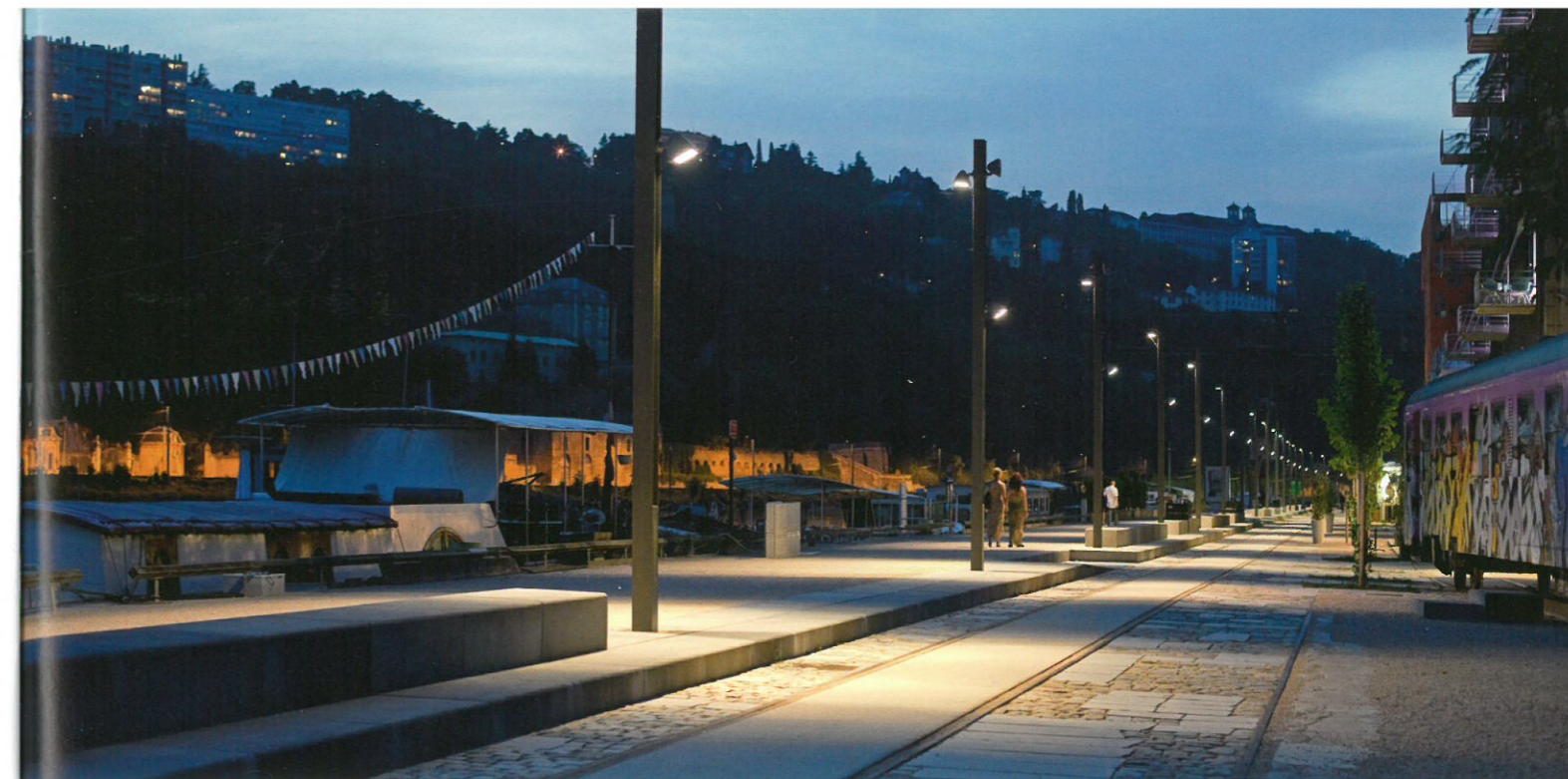
her um die Hafengebäude, während die Pflastersteine aus dem Belag der alten Straße zum Hafen stammen. Etwa 1,20 Meter ragt eine große Sitzbank auf einem Betonsockel über den Belag hinaus und dient als erhöhter Ruheplatz mit Aussicht. In Mulden und Betonbehältern sammelt sich das Regenwasser. Anschließend läuft es von Pflanzen gereinigt in den Fluss. Eine ehemalige Laderampe für Lastwagen wurde in ein rechteckiges Wasserbecken umgewandelt. Auch Grauwasser von den Parkplätzen wird von Pflanzen gefiltert und gelangt durch einen Überlauf in das Becken. Eine Pumpe fördert das Wasser hinauf auf das Betongerüst einer alten Lagerhalle. Von dort fließt es wieder zurück in das Becken. Obwohl der Port Rambaud nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen ist und noch viel gebaut wird, ziehen die neuen Bars und Restaurants viele Menschen an. Die Terrassen der gastronomischen Betriebe haben sich schnell in den öffentlichen Raum ausgebreitet.

Lernen von Bremerhaven

Die methodische Herangehensweise an das Konzept für Port Rambaud haben Latz und Partner aus den Erfahrungen weiterentwickelt, die sie bei den „Hafenwelten“ in Bremerhaven gesammelt haben. „Bremerhaven hat uns gelehrt, die Geschichte der Orte mit alten Materialien neu zu formulieren“, sagt Tilman Latz.

Aus dem Französischen von Thomas Armonat

Der Entwurf für den Port Rambaud in Lyon von ist im Norden geprägt von befestigten Flächen, im Süden dominieren Parks und Bäume. Entlang der Saône verläuft die lange Promenade.



Die umgestalteten Freiräume am Port Rambaud rahmen die heterogene Architektur. Wiederverwendete Materialien wie Kalksteinplatten und Basaltpflaster stammen aus den alten Hafenanlagen.

Port Rambaud, Lyon

Bauherr: S.E.M Lyon Confluence
 Planer: Latz + Partner Landschaftsarchitekten, Kranzberg; Egis Aménagement, Orsay, Frankreich; Sol Paysage, Lyon; Pfarre Lighting Design, München
 Projektleiter: Christine Rupp-Stoppel, Michael Stegmeier
 Bauzeit: 2008 bis 2009, Ergänzungen bis 2012
 Fläche: 5 Hektar
 Kosten: 7 Millionen Euro

Aus einer ehemaligen Laderampe für Lastwagen entstand ein rechteckiges Wasserbecken. Betonelemente auf einem Sockel ziehen sich über die gesamte Länge der Promenade und dienen Passanten als erhöhter Sitzplatz mit Ausblick.



Latz + Partner