



*Matthias Reichenbach-Klinke  
Prof. Dipl.-Ing.  
TUM Lehrstuhl für Planen und  
Bauen im ländlichen Raum  
München, Deutschland*

## **Neue Stadtvisionen**

### **New urbans visionen**

### **Occorrono nuove visioni urbane**

**Dokument in Deutsch**



## Neue Stadtvisionen

Die Ausgangslage für Visionen ist durch größte Unsicherheit und Ziellosigkeit erschwert. Der tägliche Landverbrauch – global – war noch zu keinem Zeitpunkt so groß. Die Zersiedlung der sprawl ist raumgreifende Realität. Vor allem Dienstleistungen verlagern sich in neue Gewerbegebiete, die in der Regel an städtebaulich nicht integrierten oder integrierbaren Standorten ausgewiesen werden.

Andererseits hat die Strategie, städtebauliche Integration durch Anstückelungen an vorhandene Standorte zu erzielen, ihre Grenzen erreicht. Die bestehenden Ortslagen und Stadtstrukturen werden planlos eingesiedelt und zu funktionalen und strukturellen Sanierungsfällen. Für die Entwicklung räumlicher Strategien greifen offensichtlich die allgemein formulierten Ziele wenig:

Das Gebot des sparsamen Umgangs mit dem Boden, die Berücksichtigung ökologischer Belastbarkeiten, angemessene Dichten und einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung. Das inzwischen überall formulierte Gebot der Nachhaltigkeit erfordert eine ganzheitliche Raumentwicklung. Die Anforderungen an die Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Belangen sind erheblich gewachsen.

Die geänderten Begrifflichkeiten der räumlichen Planung haben geänderte Bedeutungsrelevanzen zur Folge. Nicht nur die Fragen der Ressourcen, sondern auch die Fragen sozialer Verträglichkeit müssen hinsichtlich ihrer räumlichen Auswirkungen sorgfältig analysiert und integriert werden. Die Planung selbst ist dabei nur als offenes Entwicklungssystem möglich, um die zeitlichen Komponenten und die Entwicklungspotenziale zu erfassen. Vor diesem gewachsenen Anspruch an die Qualitäten an städtebauliche Planungen sind die Aussagen und Strategien von Entwicklungskonzepten generell zu evaluieren.

## 1 Visionen

Le Corbusier und Oscar Niemeyer definieren die Kulturlandschaft als offenes, auf den aktuellen Gebrauch adaptierbares System. Der fließende Raum umfasst die Körperlichkeit des Menschen, der Gebäude und der Landschaft. Der Gegensatz von Stadt und Land ist aufgehoben – das offene System differenzierter Privatheiten und funktionaler Felder charakterisiert den Entwurf einer Region.

Brasilien steht für eine gebaute Utopie.

Im Schnittpunkt der unterschiedlichen Kulturen Brasiliens gelegen ist als ein auf der Landkarte im geographischen Zentrum gezeichnetes Straßenkreuz zu denken. „Gegeben ist eine Gelegenheit, mit sozial entwurzelten Menschenmassen eine neue Gesellschaft zu formen. Gefordert ist dabei eine Gesellschaftsform, in der die Krise des Menschen angesichts der Technologie gelöst sein soll. Man baue also eine Stadt als Modell für eine Welt, in der die Menschen endlich ein sinnvolles und schöpferisches Leben ohne materielle Note führen können.“ (1)

Es ist eine revolutionäre Architektur zu entwickeln, eine Stadt ohne Straßenkreuzung, eine Stadt mit Zentren für alle Lebensfunktionen, eine Stadt also, die, obwohl selbst eine Art perfekter Maschine, zugleich das bloß instrumentale Denken überwindet, indem der Mensch hier seine volle Freiheit gerade erst erhalten soll. Ferner hat diese neue Architektur symbolisch über sich selbst hinauszuweisen. Der flugzeugartige Stadtplan etwa ist ein Symbol für den Start in die Zukunft.

Die städtebaulichen Grundsätze folgen konsequent den Lehrsätzen der Charta von Athen, die 1941 von Le Corbusier zusammengefasst wurden. 2 wesentliche Schlussfolgerungen seien zitiert:

Die Schlüssel zum Städtebau liegen in folgenden vier Funktionen:

- Wohnen,
- Arbeiten,
- Sich erholen (in den freien Stunden)
- Sich fortbewegen.

Das Privatinteresse wird in Zukunft dem Interesse der Gesellschaft unterstellt sein.

Lucio Costa hat 1957 den städtebaulichen Leitplan für Brasilien aufgestellt.

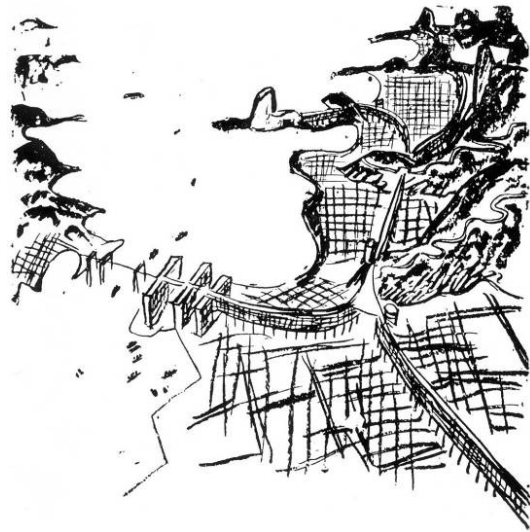


Abbildung 1: Vision Le Corbusier, Bandstadt über Rio de Janeiro, 1937

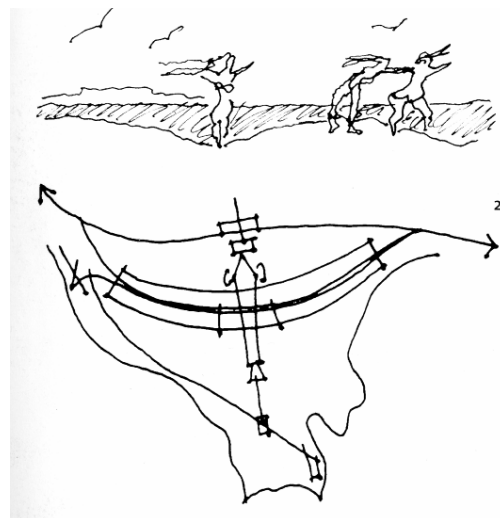


Abbildung 2: Skizzen Oscar Niemeyer – Landschaft nach L. Costa – Brasilia 1957

Die schnelle Erweiterung des Bata Schuhkonzerns zwischen den beiden Weltkriegen erforderte durchdachte städtebauliche Planungen. Somit wurde Zlin zu einer neuen städtebaulichen Vision. Ursprünglich wurde die Stadt nach dem Muster einer Gartenstadt gestaltet. Durch die Weiterentwicklung der urbanistischen Visionen entstand die Idee einer „Gartenfabrik“.

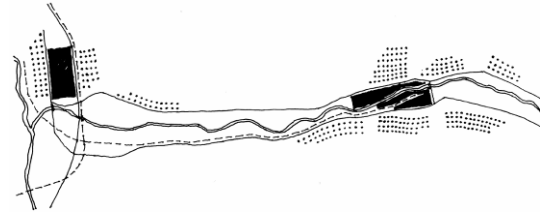


Abbildung 3: Zlin – Stadsystem, F.L: Gahura

Gemeinsam arbeiten – in den zentral gelegenen Fabrikanlagen – und individuell wohnen – in den umgebenen 1-4 Familienhäusern – ist die realisierte Vision der Architekten F.L. Gahura und Jan Kotera aus den Jahren 1918-1937. Die Liniengartenstadt war für 100 000 Einwohner ausgelegt – ca. 90 000 EW wurden erreicht.

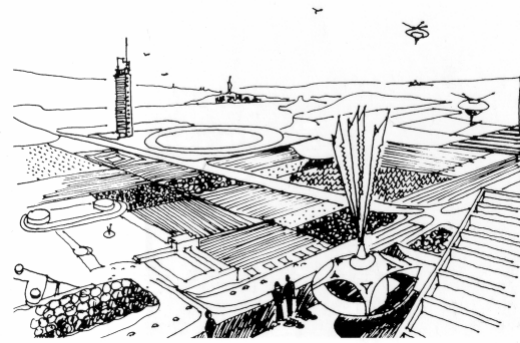


Abbildung 4: Usonien – Stadsysteme, F.L. Wright

Frank Lloyd Wright sieht den Ausgangspunkt seines regionalen Entwurfs „Usonien“ im Einzelheim, „das die Demokratie zuerst erbaut“ in Verbindung mit großen Grundstücken, die die Eigenversorgung mit Grundnahrungsmitteln sicherstellen („broadacre“).

Von diesem gerasterten Siedlungsmodell aus werden Kommunikationsachsen, Gemeinschafts- und Einkaufszentren organisiert. Jenseits aller direkten Übertragungsmöglichkeit ist „Usonien“ ein gutes Beispiel für regionale Entwurfskonzepte - allerdings auch als „antiurbanistisch“ in der Fachwelt kritisiert.



Abbildung 5: Luftbild Dinkelsbühl 2004

Dennoch entspricht die Usonienvision am ehesten den städtebaulichen Entwicklungen im sogenannten „sprawl“.

## 2 Weiterbauen

Planen und Bauen im europäischen Kontext beinhaltet Qualitäten geschichtlicher Tiefe und Gestaltgebung aus dem Bestand heraus. Die alte Umgebung enthält das geistige Potential, das mit der räumlichen Ordnung zur Wirkung gebracht werden kann. In ihr sind Arbeit und Energie vergangener Generationen gespeichert, die grundsätzliche Hinweise für eine zukunftsfähige Kultur enthalten. Der hölzerne Stadtkörper von Dinkelsbühl und die Kulturlandschaft Mittelfrankens bilden untrennbare Umwelteinheiten:



Abbildung 6: Zeit und Massnahmekonzept für Dinkelsbühl 2004

Die Kraft der historischen Kulturlandschaften ist aus den gebrauchtorientierten Korrespondenzen – dem Kontext – von Landnutzungssystemen, Wegenetzen und Siedlungskonzepten mit den natürlichen Daseinsgrundlagen entstanden.

Das aktuelle Luftbild dokumentiert die unglaubliche Qualität der kompakten Stadtanlage und gleichzeitig die faszinierende Dynamik der Zersiedlung.

Die städtebauliche Vision für Dinkelsbühl besteht in der Ertüchtigung der wertvollen Raumqualitäten für heutige funktionale Notwendigkeiten. Hier bilden in erster Linie Verkehrsfragen – Parkhauselemente im Altstadtgefüge und Verkehrslenkung über die Stadttore – und Fragen aktueller Wohnqualität im verdichteten Bauen – intelligente Technologien für positive Energiebilanzen, Schall, Brandschutz, Licht, Terrassenelemente – die Planungsfragen.

Das bedeutet, dass funktionale Paradigmenwechsel in Stadtstrukturen Effekte auslösen, die die Veränderungspotentiale bestehender Strukturen eindrucksvoll nachweisen.



Abbildung 7: Stadtkern Dinkelsbühl

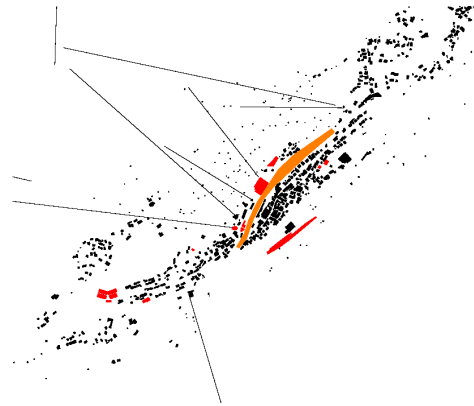


Abbildung 8: Konzept Sankt Anton

In St. Anton – dem urbanen Skirennort in Tirol – konnten über die Verlegung/Untertunnelung der Fernbahntrasse mit neuem Bahnhof in der Ortsmitte, Verlegung des Hauptverkehrs in den Arlbergtunnel Flächen- und Raumpotentiale gewonnen werden, die große Investitionsschübe auslösten.

Neue Kultur-, Hotel- und Wohnbauten haben zwischenzeitlich dem Ort zu unglaublicher Dynamik verholfen. Die visionären städtebaulichen Qualitäten haben höchste architektonische Qualitäten ausgelöst.



Abbildung 9: Bahnhof Sankt Anton Arch.: Sandner, Ritsch, Manzl

### 3 Zwischenstadt

Schwieriger gestalten sich visionär Ansätze im Stadt-Umland Bereich – dem urbanisierten „sprawl“.

Der Wunsch nach Wohnen im Zusammenhang mit der Landschaft und dem freistehenden Einzelhaus ist ungebrochen. Er ist so bestimmend, dass der Wohnort eher nach dem Immobilienangebot als nach der Nähe zum Arbeitsplatz und zur Infrastruktur ausgesucht wird. Die Wachstumsdaten sehr kleiner Ortsteile, vor allem im weiteren Stadt-Umland, bilden diesen Trend ab. Die vorbereitenden Bauleitplanungen der Gemeinden sind mit den Zielen der Regionalplanung in der Regel wenig abgestimmt.

Die Fragen der Infrastruktur werden von den Gemeinden und Genehmigungsbehörden wenig beachtet. Architekten zeigen kaum Interesse für diese grundsätzlichen Weichenstellungen, die Planfertiger der Bauleitpläne sind offenbar nicht willens oder in der Lage die nötige Fachkompetenz zu formulieren. Darüber hinaus sind die Objektplanungen, die nur zum geringsten Teil von Architekten erstellt werden, weder im Sinne der Nachhaltigkeit positiv noch ansonsten ein Beitrag zur Baukultur. Bei diesen ungeheuren Investitionssummen ist eine Verbesserung der Produktqualität notwendig.

Der sprawl in den Metropolregionen Europas ist seit langem Gegenstand einer Auseinandersetzung, die allein von der Stadt her kommt und sich schwer tut, räumliche Chancen in den Landrändern zu erkennen. Die Vorstädte und die Peripherie werden immer als Ausläufer der Stadt charakterisiert, die technische Infrastrukturen und Verkehrsströme durchtrennen, Freiflächen sind nicht mehr als weiße Flecken. Zusätzlich machen die rasch wechselnden Besetzungen mit Gewerbe, Verkaufseinrichtungen und Wohnen die Landränder zu einem schwer fassbaren Raum.

Knotenpunkte von Mobilitätssystemen bilden städtebauliche Magnete, die zu neuen Raumkonfigurationen führen. Individual- und Massenverkehr, Autobahnring und S-Bahn-Radialen können in ihren Kreuzungen Stadt und Land verzahnen- in einer Vision der Landränder in München.

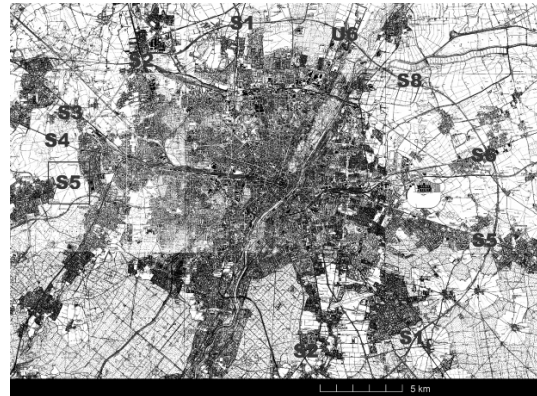


Abbildung 10: Stadtrand München mit Mobilitätsknoten



Abbildung 11: Patchwork am Stadtrand

Funktionen sichern Freiräume, die eine expandierende Stadt dringend benötigt.

Kulturlandschaft als logisch gestalteter Zusammenhang, der auf Nutzungen beruht, bietet die Vision enger Verknüpfung von Stadt und Land – einer Idee, die Europa geprägt hat. Seit der Einstellung des Flughafenbetriebs in Riem 1992 entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens die Messestadt Riem mit dem 200 ha großen Riemer Park. Am Südrand des Geländes mit direktem Anschluss an die Bahnlinie München-Rosenheim und an die Gemeinde Haar ist die Planung bisher nur teilweise umgesetzt.

Der neue Riemer Park braucht einen südlichen Parkrand! Er ist mit den südlich angrenzenden Stadtteilen wie der Gemeinde Haar zu vernetzen. Es fehlt ihm die städtebaulich-räumliche Identität entlang der Bahnlinie zwischen Trudering und Haar. Nach der BUGA soll Gemeindegrenzen übergreifend eine flächensparende und nachhaltige Vision für die Fläche zwischen dem Park und der Bahnlinie entwickelt werden.

Besonderer Augenmerk liegt auf eine räumlich flächenbezogenen Leitidee für den Stadt- und Landrand im Münchner Osten. Nach der Analyse der historischen Kulturlandschaft und der Entwicklung der Messestadt entsteht eine Kartographie des Entwurfsgebiets nach städtebaulichen Werten und Mängeln. Eine vernetzende räumliche Vision ist Grundlage für einen städtebaulichen Rahmenplan, der Stadtstruktur, Erschließung und Funktionen räumlich klärt.

Im Mittelpunkt stehen dabei zeitgenössische Wohntypologien für ein flächensparendes und nachhaltiges Wohnen sowie Mischtypologien von Wohnen und Arbeiten. Der vorhandene Bedarf an Gewerbeflächen soll in das Konzept mit integriert werden. Der Lösungsansatz zeigt einen neuen Zusammenhang von Siedlungsstruktur, Mobilität und Lebensstil beim Wohnen und Arbeiten am Stadt- und Landrand im Münchner Osten. Ein entwurfstypischer Ausschnitt der Planung wird städtebaulich und gebäudetypologisch ausgearbeitet, um die Vision des Rahmenplans bis zum Maßstab der Wohn- und Arbeitsumgebung zu kommunizieren.



Abbildung 12: Neuer Stadtteil Riem, Bugapark und südlicher Planungsraum



Abbildung 13: Innenentwicklung des Gewerbegebiets



Die eindeutige räumliche Kante schafft eine flexible Innenentwicklung des Gewerbegebietes.

Der Entwurf versucht die Verknüpfung des „neuen“ wie „alten“ Gewerbe- und Wohngebietes Rappenweg mit dem den Ort prägenden Riemer Park, eine Anknüpfung des Parks an öffentliche Strukturen und somit leichtere Erreichbarkeit und effektivere Nutzung des weiten, neuen Landschaftsraums. Der Riegel verbindet als Grundelement das Wohnfeld und die Punkthäuser zu einem zusammenhängenden Quartier. Die L-Form des Riegels entsteht durch Fortführung der Hauptachsen des Landschaftsparks von Gilles Vexlard. Die Weite der Landschaft wird so über das Gebäude hinweg bis zur neuen S-Bahn Haltestelle „Riemer Park“ getragen und schafft eine Verknüpfung zwischen Stadt und Landschaft.

Kleinmaßstäbliche Zellen vermögen durch intelligenten Umgang ein Gebiet zu verändern.

Konzeptioneller Ausgangspunkt für den Entwurf Parkrand war eine eingehende Analyse der Baustruktur, Nutzungsformen und Grundstücksgrößen des Bestandes und seiner Umgebung. Bei der Agglomerationen von Containern auf dem Grundstück Rappenweg, die in teils stark verdichteten Gruppierungen vorhanden sind, sind räumliche Qualitäten auffallend, die das Nachbargrundstück „Kolonie Gronsdorf“ mit seinen über die Fläche regelmäßig verteilten Solitären vermissen lässt. Diese vorhandenen Qualitäten aufzugreifen, weiterzuentwickeln und in ein städtebauliches Konzept zu fassen war Motivation und Leitidee bei diesem Entwurf. Die Gesetzmäßigkeiten des informellen Wachstums und der vorhandenen Grundstücksgrößen galt es aufzugreifen und mit einer funktionierenden Infrastruktur zu verbinden.

Die Zersiedlung der Landschaft als räumliche Idee wird entsprechend dem Leitbild des Landschaftsparks fortgesetzt. Das Konzept des Entwurfs stellt einen Bezug auf den Riemer Landschaftspark von Gilles Vexlard dar. Charakteristische Eigenschaften der Baumfelder im Riemer Park wie Raster, Linearität und Dichte werden aufgenommen und in Baufelder übersetzt. Die Baufelder fungieren in Bahnstreckennähe als Lärmfilter und wechseln von Gewerbenutzung – Mischnutzung zu einer reinen Wohnnutzung mit Ateliers am Riemer Park und werden von öffentlichen Flächen, wie Sport-, Spiel- und Parkflächen voneinander getrennt.



Abbildung 14: Containercity

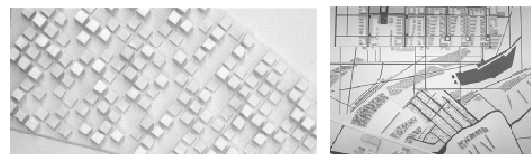


Abbildung 15: Landschaftsparks

Ein ähnliches Raster wie die Bäume sollen auch die Baukörper aufweisen. Dabei verfügen die Gebäude über unterschiedliche Anzahlen von Ebenen, im Erdgeschoss sind hauptsächlich öffentliche Nutzungen geplant.

Im Wettlauf der formellen Architektur mit dem informellen Bauen, die beide angetreten sind, das Wohnungsproblem, der Massen zu lösen, sind in den meisten Metropolen die Spontansiedlungen als Sieger hervorgegangen. In der riesigen Stadtzone von Mexico-Stadt leben heute nahezu 25 Mio Menschen. Mehr als 50% aller Bewohner wohnen in den colonias populares – Spontansiedlungen.



Abbildung 16: Mexico Stadt

Strenge Rastersysteme wachsen zu Stadtstrukturen:

Das Grundelement ca. 8-10 m breit, bis 20 m tief bildet das Maßsystem einer Bebauung, deren Rasterelemente von ca. 4x4 m Selbstbauten mit geringen Spannweiten bis in 3-geschossige Gebäude ermöglicht. Belichtung und Belüftung erfolgt über traditionelle Hofstrukturen. Hilfe über innovative Halffertigprodukte sind notwendig um die Verhältnisse zu verbessern.

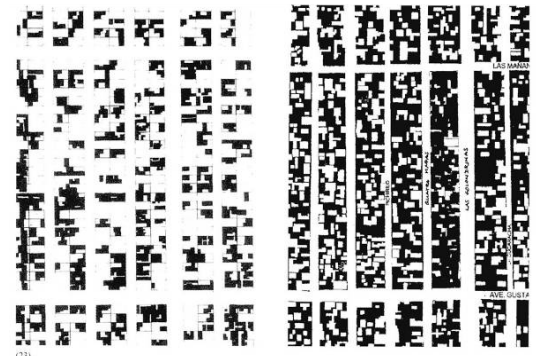


Abbildung 17: Städtebauliche Verdichtungsphasen

Ausgehend von den individuellen Bedürfnissen werden die notwendigen gemeinschaftsorientierten Infrastrukturen in folgenden Schritten realisiert. Für die fertig gebauten Innenstädte gilt es, das Spannungsfeld „zwischen dem materialen Umfeld, dem geplanten und bebauten Raum auf der einen Seite und dem Zusammenleben des Menschen, dem sozialen Zusammenhalt, die Wirtschaft, die städtische Gesellschaft in all ihren Facetten auf der anderen Seite“(2)immer wieder neu zu hinterfragen und visionär zu entwickeln“ „Die Veränderung ist der Stadt zu eigen’ (2)



Abbildung 18: Bausysteme

## 4 Innenstadt

Die Isar als mäandernder Wildfluss – aus den Kalkalpen kommend – verwandelt im Kontext zum Stadtkörper ihre Gestalt und ihre Gebrauchsqualitäten – in einer Form, die den Wildflusscharakter in die Stadt transformiert. Mit der Anlage eines freizeitorientierten Parallelflusses erhält der städtische Landschaftsraum der Isar seine gebrauchtorientierte Vielfalt zurück.

Die Erdgeschosszonen der Baukomplexe vernetzen den öffentlichen Stadtraum mit privaten Funktionen. Diese informellen, flexiblen Übergangsräume mit ihren vielfältigen Funktionen bilden urbane Atmosphären. Die Technische Universität München liegt inmitten des strengen städtebaulichen Rasters der Maxvorstadt. In forschungsorientierten Entwürfen soll das Potenzial entdeckt werden, das in der Sockelzone des Baublockes steckt.

Gerade die Thematik der Sockelzone eignet sich besonders dafür, die Vernetzung des Stammgeländekomplexes mit der Stadt neu zu definieren. Die bestehende Abschottung der TUM führt weder zu einer positiven Adressbildung noch zu einem Austausch von Lehre und Forschung mit der Öffentlichkeit der Stadt München. Über die städtebaulichen Alternativen werden Aufbruchstimmungen entwickelt, die strukturell in den nachfolgenden Planungsebenen in programmatischen Varianten dargestellt werden.

In der Blockrandstruktur der Maxvorstadt bleiben die Grünbereiche immer an den Blockrand gebunden und somit ein „künstliches“ Element in der Stadt. art\_land bildet die künstliche Landschaft innerhalb des TUM Blocks, die die unterschiedlichen Niveaus miteinander verbindet und sich teilweise bis in die Gebäude hinein zieht. Die Landschaft gibt jedoch keine Richtung vor, sie schafft neue Nutzungsmöglichkeiten und man kann sich frei auf ihr bewegen und aufhalten. Die Landschaft ist in diesem Zusammenhang als neues und nicht gewachsenes Element zu sehen, das sich im „gewachsenen“ Baubestand seinen Weg bahnt. Sie unterliegt einer strengen Geometrie, die sich über sich verschneidende Dreiecke definiert.



Abbildung 19: Wildfluss Isar

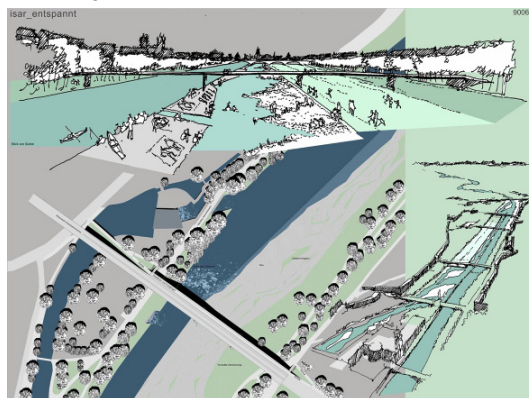


Abbildung 20: Landschaftsraum der Isar



Abbildung 21: Luftbild TUM

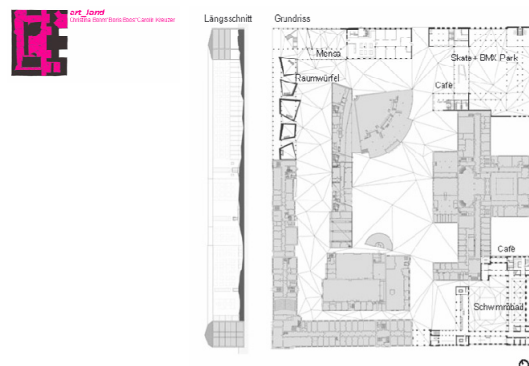


Abbildung 22: Blocksrandstruktur von Maxvorstadt

Die Dachlandschaft , die 5. Fassade der Bau-

strukturen bietet neben Stadtboden und Erdgeschosszone die größten Potentiale für funktionale und imageorientierte Veränderungen. Das Haus der Bayerischen Bauindustrie in der Stadtmitte folgt den Grundsätzen durch die Neuformulierung von Erdgeschosszone und Dachlandschaft.

Die Stadt erhält eine neue Wahrnehmungsebene – innovative technische Konstruktionen vermitteln visionäre Veränderungspotentiale der Dachlandschaften.



Abbildung 23: Bayerischen Bauindustrie

## 5 Zusammenfassung

Die Ausgangslage für Visionen ist durch größte Unsicherheit und Ziellosigkeit erschwert – dieser eingangs zitierte Satz kann nur durch höchsten Anspruch der Gesellschaft an technisch räumliche Qualität aufgebrochen werden. Derzeit scheinen sich visionäre Ideen und Umsetzungen aus 3 Bereichen ablesen zu lassen:

- Das Primat der Mobilität – positiv übersetzt in der Flughafen M Planung in ein prägendes positives Image
- Technisch innovative Mikrostrukturen, die kleinmaßstäblich individuelle Veränderungen bewirken und in ihrer Summe grundsätzliche Qualitäten hervorrufen können. – z.B. die Region Vorarlberg
- die offenen Systeme der Stadtlandschaft und Landschaftsstädte lassen Begrifflichkeiten und Visionen zu, die neue Qualitäten und Aufbrüche definieren können – z.B. die Metropolregionen.

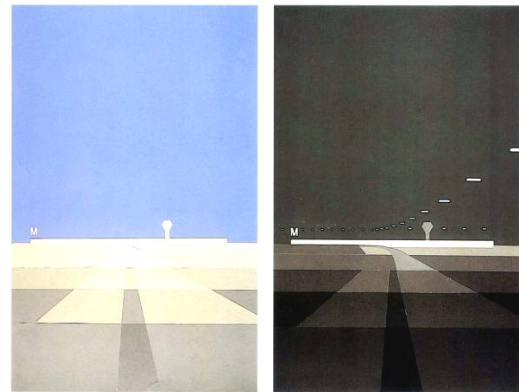


Abbildung 24: Flughafen M Planung



Abbildung 25: Region Vorarlberg

[1] Vilém Flusser – Vom Stand der Dinge

[2] Vorwort zu Architekturbiennale 2006 „Convertible City“ – W. Tiefensee, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung

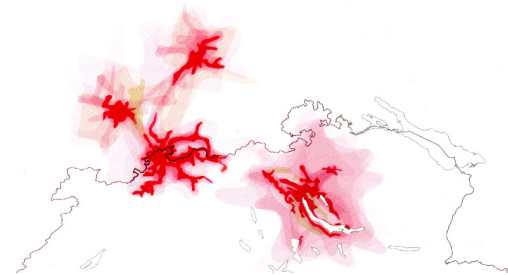


Abbildung 26: Metropolregionen - Schweiz