

Diese Dokumentation richtet sich an Studierende der Architektur. Sie bietet eine Orientierung innerhalb der Disziplin, indem sie sich auf die drei wesentlichen Schichten der Stadt konzentriert: Bebauung, öffentlicher Raum und Verkehr. Praxisnah werden diese Schichten in ihren Ausformungen und Wirkungen in Bezug zur Systematik der Stadtplanung untersucht.

- > Vermittlung von Grundlagen der Stadtplanung durch Darstellung von Planungsebenen und Maßstäben
- > Vermittlung von Grundlagen der Technik der städtebaulichen Analyse und des Entwurfs
- > Projektentwürfe

Erschienen als Band 17 in der Reihe *Innenraumplanung*



17



Leben und Arbeiten im suburbanen Raum Bausteine für die Stadt von Morgen

Leben und Arbeiten im suburbanen Raum Bausteine für die Stadt von Morgen

Herausgegeben von Natascha Meuser
und Axel Teichert



Hochschule Anhalt
Anhalt University of Applied Sciences

Leben und Arbeiten im suburbanen Raum Bausteine für die Stadt von Morgen

Herausgegeben von Natascha Meuser
und Axel Teichert



Hochschule Anhalt
Anhalt University of Applied Sciences

KOMPETENZZENTRUM
STADTUMBAU



Die Landesentwicklungsgesellschaft



VELUX®



Die Lehrveranstaltung im Masterstudiengang Architektur wurde von Prof. Axel Teichert (Lehrgebiet CAD und Baukonstruktion), Thomas Greiser (Lehrgebiet Architekturmarketing) und Prof. Dr. Natascha Meuser (Lehrgebiet Innenraumplanung) in Zusammenarbeit mit der Sachsen-Anhaltinischen Landesentwicklungsgesellschaft mbH Magdeburg (SALEG) und der Einheitsgemeinde Barleben im Landkreis Börde in Sachsen-Anhalt durchgeführt.

Hochschule Anhalt/Dessau, 2019

Inhalt

VORWORT

- 10 *Frank Nase*
11 *Thomas Poege*

EINLEITUNG

- 15 **Stadt als Ort der Gemeinschaft**
Commoning
Stefan Gruber/Anh-Linh Ngo
- 25 **Leben und Arbeiten im suburbanen Raum**
Bausteine von Morgen für Barleben
Natascha Meuser/Axel Teichert
- 29 **Zukunft braucht Dialog**
Integration von Heimat und
Innovation durch Partizipation
Thomas Greiser

GRUNDLAGEN

- 35 **Planungsparameter zum Städtebau**
Wissensbasierte Anpassung
Städtebauliche Analyse
Planungssystematik
Städtebauliche Leitbilder
Verkehr und Erschließung
Natascha Meuser
- 48 **Die Baunutzungsverordnung**
Wie Bauleitpläne ausgearbeitet und
Planinhalte dargestellt werden

PROJEKTE

- 49 **Das Grüne Band**
Leben im ständigen Miteinander
Stephan Baumgartl/Veronika Langen
- 57 **DNA – Barleben**
Das Erbe einer suburbanen Struktur
Zhou Songshan/Liu Yaohong
- 67 **Flatrate Community**
Hubs and Loops auf der grünen Wiese
Marcel Benny Kahmann/Tobias Rümmler
- 75 **GrüKoBar**
Das Grüne Kollektiv
Nele Grund/Janine Leonie Kübler-Buchegger
- 85 **Co-Working-Spaces im Grünen**
Campus Barleben
Alexander Colettis/Dirk Alexander Vandahl
- 91 **Der grüne Gürtel**
Naturbestimmte Zwischenräume
Shen Deyong/René Köhler
- 99 **Forum Novum**
Ein neuer Markt für Barleben
Fred Richter/Giulia Stangherlin
- 103 **ANHANG**

»Der Städtebau verlangt
Einheitlichkeit im Einzelnen,
Bewegung im Ganzen.«

Le Corbusier

Vorwort



Sachsen-Anhalt wird nie in den direkten Wettbewerb zu Ballungsräumen wie Hamburg, München oder Berlin treten können. Sachsen-Anhalt lebt von seinen Mittel- und Grundzentren, gestärkt durch die Oberzentren Halle und Magdeburg. Sachsen-Anhalt hat eine polyzentrische Struktur, diese Struktur muss Sachsen-Anhalt akzeptieren und als Chance für die Zukunft nutzen.

Dafür hat das Kompetenzzentrum Stadtumbau in der SALEG in einem »Zukunftsplan Städtenetz Sachsen-Anhalt« Trends und Entwicklungsmöglichkeiten zusammengetragen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist der Begriff »Urbanität«, dessen Gebrauch erklärungsbedürftig ist. Der Architekturtheoretiker Wolfgang Sonne beschreibt sie in Form von wandelnden Gegenbilder je nach historischer Problemlage. »War es lange Zeit das Ländliche im Gegensatz zum Städtischen, so wird es um 1900 das Kleinstädtische im Unterschied zum Großstädtischen und in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Suburbane im Unterschied zum Kernstädtischen.« Letztendlich sprechen wir auch von Lebensgefühl und Sozialstruktur. Diese Urbanität darf nicht nur mit Berlin oder Leipzig verbunden sein, nein, sie funktio-

niert auch im polyzentrischen Sachsen-Anhalt. So betrifft das städtische Lebensgefühl nicht nur die Stadt Magdeburg, sondern auch die Region Magdeburg. Und die Sozialstruktur einer Stadt wirkt nicht nur in Halle, sie wirkt auch in der Region Halle. Wir müssen lernen, in Regionen und Strukturen zu denken und zu planen. Damit können auch »Speckgürtel« von den Oberzentren profitieren. Aber ebenso stärken funktionierende Mittelzentren wie Haldensleben, Bernburg oder Merseburg durch vorhandene urbane Strukturen die gesamte Region. Dies vor allem auch vor dem Hintergrund bezahlbarer Lebenshaltungskosten und zunehmender heimatlicher Verbundenheit, etwa auf Basis vorhandener familiärer und sozialer Strukturen.

Unter Beachtung der Handlungsfelder für die Zukunft, die da beispielsweise lauten: dezentrale Energieversorgung aus erneuerbaren Energien, Digitalisierung, nachhaltiges Bauen, Mobilität sowie Kommunikation inklusive Bürgerbeteiligung und Teilhabe, kann dieses geschichtsträchtige Bundesland auch künftig bestehen. Dazu bedarf es schnellstmöglich beispielgebender Modellprojekte, besser noch: ganzer Modellregionen mit zukunftsweisendem Vorbildcharakter.

Speckgürtel war einmal. Besser trifft es Kraftgürtel



Als Synonym für die Kommunen, die im suburbanen Bereich einer Stadt liegen, ist die Begrifflichkeit »Speckgürtel« aus meiner Sicht überholt. Für Gebietskörperschaften wie die Gemeinde Barleben, die eine Vielzahl an Standortfaktoren in sich vereinen und mithin von vielen Interessengruppen nachgefragt werden, gilt es zukünftig behutsam und nachhaltig mit den Flächenbedarfen und dem Flächenverzehr umzugehen. Immer mehr »Speck« anlegen ist nicht zeitgemäß und schafft vermeidbare Spannungsfelder. Sinnvoll erscheint es mir vielmehr, die »Kraft« zusammenzuhalten (so wie ein Kraft-/Gewichthebergürtel es tut!). Meine Schlussfolgerung geht dahin, dass es in Zukunft kompaktere und

nachhaltigere Wohnformen im suburbanen Bereich geben muss. Die Gemeinde Barleben, die vor der Landeshauptstadt Magdeburg liegt, will sich dieser großen Herausforderung stellen und könnte eine »Laborsphäre« für ein Wohnquartier der Zukunft sein. Denn die Vorteile, die Kommunen wie Barleben bieten – die Nähe zur Natur, die geringe Distanz zur Stadt, die Möglichkeit eines smarten City-Lifestyles, die Option einer positiven Work-Life-Balance, das semi-urbane Flair sowie die Ausgewogenheit zwischen Ökonomie und Ökologie –, werden u.a. Schlüsselfaktoren darstellen und bei einer modernen Planung von neuartigen Wohn- und Lebensquartieren erforderlich sein.



»Wenn die Leute von einem ungestörten Landschaftsbild reden, meinen sie nicht die Landschaft ohne jedes Gebäude, sondern die Landschaft ohne moderne Gebäude.«

Quinlan Terry

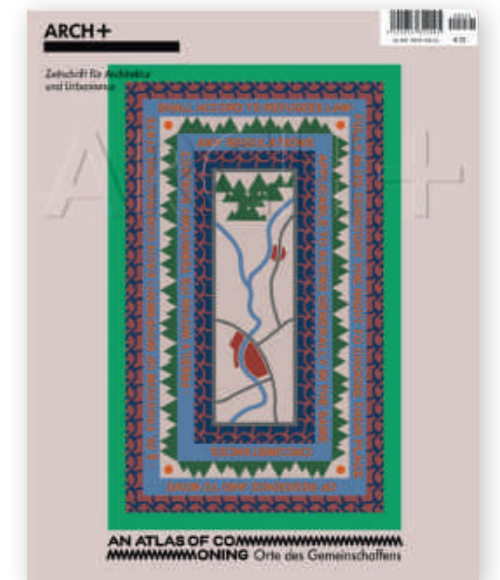


Foto: Istock

Communing Stadt als Ort der Gemeinschaft

Stefan Gruber / Anh-Linh Ngo

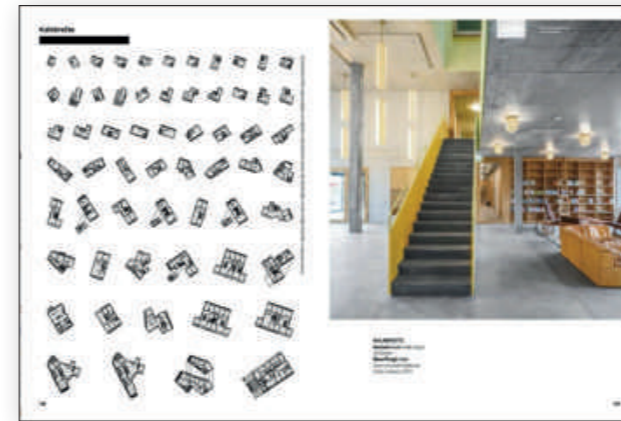
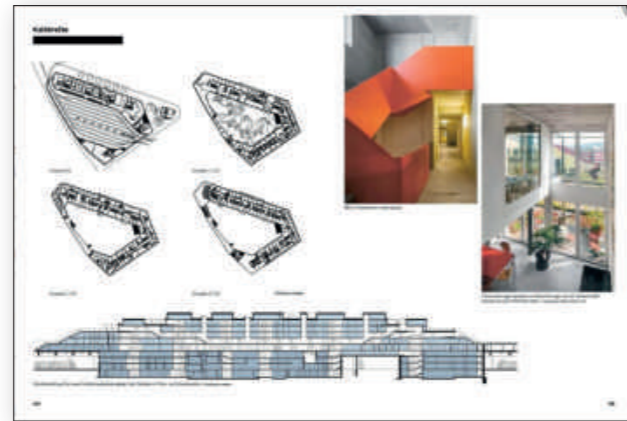
Der Begriff »commoning« und seine deutsche Entsprechung »gemeinschaften« als Verb bezeichnet die Prozesse um die (Re)Produktion materieller wie immaterieller Gemeingüter. Gemeinschaften steht dabei ideell für die Suche nach der Alternative eines selbstbestimmten Lebens jenseits von Markt und Staat. Wie nicht anders zu erwarten, gestaltet sich die Emanzipation von bestehenden Machtstrukturen in der Praxis selten reibungslos. Entsprechend spielt sich Gemeinschaften in umkämpften Feldern ab, die von unterschiedlichsten Ideologien vereinnahmt werden. Das Spektrum reicht vom deutschen Mieter Syndikat, das Wohnraum dauerhaft dem Immobilienmarkt entzieht, bis zum von Airbnb initiierten *Yoshino Cedar House*, bei dem die »Sorgearbeit« einer Dorfgemeinschaft in die Logik des Plattformkapitalismus überführt wird. Diesen Kontroversen gegenüber versucht sich der *Atlas of Commoning*, der für die gleichnamige Tourneeausstellung des ifa (Institut für Auslandsbeziehungen) von *ARCH+* und der School of Architecture der Carnegie Mellon University entwickelt wurde, nicht an einer einheitlichen Definition des Gemein-



Zuerst erschienen in:
ARCH+. Zeitschrift für Architektur und Urbanismus,
Heft 232 (2018), S. 4–5.



Die Genossenschaft Kalkbreite, ein autofreier Wohn- und Gewerbebau mit einer Vielzahl von Wohntypologien für über 250 Menschen. Quelle: Arch+ 232 (2018)



Ein-Zimmer-Clusterwohnung bis zur 17-Zimmer-Grossgemeinschaft mit breitem Gewerbemix aus Läden, Restaurants und Kino. Quelle: Arch+ 232 (2018)

schaffens, sondern zeichnet vielmehr eben dieses Ringen nach. Es geht dabei darum, die Spannung zwischen den deklarierten Zielen und dem Aushandlungsprozess einer jeden situierten kollektiven Alltagspraxis herauszuarbeiten. Nur so lässt sich das Gemeinschaffen in seinem eigentlichen Wesen erschließen.

Der *Atlas of Commoning* versammelt dementsprechend Projekte des Gemeinschaffens in Hinblick auf ihre Regelwerke sowie ihren architektonischen und räumlichen Ausdruck. Den Ausgangspunkt der Konzeption bildet ein Atlas im Sinne des berühmten Kulturwissenschaftlers Aby Warburg (1866–1929): ein visuelles Archiv mit vielfältigen Fallbeispielen aus unterschiedlichen Kulturkreisen. Durch die visuelle Gegenüberstellung unterschiedlicher Projekte arbeitet der Atlas Differenzen heraus und hebt Gemeinsamkeiten hervor. Diese Zusammenstellung geht in eine vertiefte Untersuchung dreier thematischer Spannungsfelder über, in denen sich die Konflikte des Gemeinschaffens abspielen:

Eigentum – Zugang, Produktion – Reproduktion und Recht – Solidarität.

Eigentum – Zugang beschäftigt sich mit den klassischen Fragen, die sich im Zusammenhang des Gemeinguts stellen, und hinterfragt unser Verständnis von Eigentum. Heute eröffnet der rasche Zugriff auf Ideen, Güter und Dienstleistungen im Gegensatz zum dauerhaften Besitz neue Möglichkeiten des gesellschaftlichen Zusammenlebens. Dabei ist das Teilen nicht mehr zwingend mit persönlichem Verzicht verbunden. Hinzu kommt, dass die neuen Formen des Teilens eine vielversprechende Perspektive für ein ressourcenschonenderes Dasein bieten.

Allerdings birgt die derzeitige Umwandlung des Teilens in eine *Sharing Economy* zugleich die Gefahr, prekäre Arbeitsverhältnisse und soziale Ausgrenzung zu verschärfen. Der neue Plattformkapitalismus und die Hyperkommerzialisierung sämtlicher Lebensbereiche versperren einer wachsenden marginalisierten Bevölkerungsschicht den Zugang zu Ressourcen, die für das Leben und seine kulturelle Entfaltung essenziell notwendig sind. Neben Luft, Wasser und Nahrung zählen auch Grund und Boden zu diesen umkämpften Ressourcen.

Für Architekt*innen und Planer*innen ergibt sich daraus eine Verantwortung, im Ringen um ein kollektives Recht auf Stadt Stellung zu beziehen. Jedoch muss es das Ziel von Prozessen des Gemeinschaffens sein, eine Öffnung der Commons, weg von ihrer Vorstellung als »befreite Enklaven«, zu ermöglichen. Es gilt dabei, *urban commons* jenseits von alternativen Inseln des Widerstands zu denken und Fragen des Maßstabs, der Dauer und des systemischen Wandels einzubeziehen.

Stavros Stavrides sieht den gemeinsamen Raum – *common space* – als unabgeschlossenen Schwellenraum, der wiederum Schwelleninstitutionen benötigt, um das Gemeinschaffen als offenen Prozess zu erhalten. Für Stavrides nutzen die Menschen in dem Raum, der als Gemeingut geschaffen und belebt wird, nicht einfach nur einen Ort, der von einer Autorität – der Gemeinde, dem Staat, der öffentlichen Institution et cetera – zur Verfügung gestellt wird, sondern sie formen diesen entsprechend ihrer kollektiven Anforderungen und Wünsche. Jenseits der Kontrolle durch öffentliche oder

private Autoritäten entstehen gemeinschaftliche Räume aus dem gemeinsamen Handeln einer selbstbestimmten Gemeinschaft. Während öffentlicher Raum zwangsläufig als Identität wahrgenommen wird – er ist, das heißt, er gehört zur Autorität –, wird der gemeinschaftliche Raum meist immer wieder neu definiert: Gemeinschaftlicher Raum geschieht und wird durch das Handeln des Kollektivs geformt. Eine Aufgabe des Commons-Diskurses wird sein, das Dilemma der Institutionalisierung zu lösen. Denn nur durch einen kontinuierlichen Aushandlungsprozess lässt sich laut Stavrides der Akkumulation und Konsolidierung von Macht und Ausschließungsmechanismen vorbeugen. Entsprechend tritt der Atlas für ein Verständnis von Commoning ein, welches jenseits des reinen Teilens materieller und natürlicher Ressourcen die anhaltende soziale Praxis und die aktive Handlung betont: Commoning ist ein Verb.

Produktion – Reproduktion widmet sich der Auflösung jener Funktionstrennung, die die Moderne etabliert hat, von Wohnen und Arbeiten oder von

öffentlich und privat. Das Kapitel blickt auf neue, kollektive Formen der Lebensgestaltung jenseits der Paradigmen des 20. Jahrhunderts, deren Grundlage die Genderpolitik der häuslichen Arbeit bildete. Nach wie vor werden unbezahlte Sorgearbeit und soziale Reproduktion weltweit überwiegend von Frauen geleistet. Die kritische feministische Auseinandersetzung mit der marxistischen Ökonomie legt Hausarbeit als eine verschleierte Form produktiver Arbeit offen. Unbezahlte Reproduktionsarbeit unsichtbar zu machen, ist aber nur eine von vielen Strategien, mit denen im Kapitalismus Kosten externalisiert werden. Sehr häufig werden Probleme einfach geografisch ausgelagert, um den übermäßigen Verbrauch von Ressourcen, Umweltzerstörung und die Ausbeutung von Menschen zu verschleiern und unser eigenes Handeln auf bequeme Weise von der Verantwortung zu entkoppeln.

Dem setzt die Commons-Debatte ein erweitertes Wirtschaftsverständnis entgegen, in dem alle Formen der Arbeit, bezahlte und unbezahlte, Produktions- und Reproduktionsarbeit als wertschöpfend anerkannt werden. Zudem weist Kim Trogal in ihrem Beitrag darauf hin, dass die Sorgearbeit selbst eine Form der Raumproduktion ist. So hatten die Experimente mit der Vergemeinschaftung der Hausarbeit im 19. und frühen 20. Jahrhundert zur Folge, »dass der häusliche Arbeitsplatz neu organisiert wurde sowie sich genossenschaftliche Organisationsformen und neue Architekturen entwickelten«. Ähnlich hat Silvia Federici in ARCH+ Nr. 231, *The Property Issue* argumentiert: Die Emanzipation müsse sich zuallererst gegen die genderhierarchische Arbeitsteilung und die Abhängigkeit marktwirtschaftlicher Produktionsverhältnisse von der Küche richten. Erst wenn die häusliche Sphäre zur Arena kollektiven politischen Lebens wird, und kollektive Formen reproduktiver Arbeit die Basis sozialer Reproduktion werden, können alternative,

auf Solidarität, Commons und Suffizienz basierende Formen des Wirtschaftens nachhaltig greifen. Für die Architektur bedeutet dies, das Denken in Dichotomien von Öffentlichkeit versus Privatheit zu überwinden. Räumliche Grenzen müssen neu verhandelt werden, häusliche Tätigkeiten in die Öffentlichkeit ausgreifen und vice versa Räume kollektiver und kooperativer Sorge auch zu neuen Typologien der Gemeinschaft führen. So führt in der Züricher Wohngenossenschaft Kalkbreite die gestaffelte Vervielfältigung von Küchen, von der privaten Teeküche über die gemeinschaftliche Cluster-Wohnungs-Küche hin zur zentralen, buchbaren Profiküche zu einem Überangebot an Kochgelegenheiten, die dazu anregen, die alltägliche reproduktive Arbeit des Kochens zwanglos zu kollektivieren.

Recht – Solidarität erforscht schließlich den Begriff der universellen Rechte im Kontext des globalen Kapitalismus. Es werden neue Modelle der Governance diskutiert, die über die Grenzen der Nationalstaaten hinausreichen. Zentral für viele Konzepte der Commons ist die spezifische Gemeinschaft, die ein Gemeingut herstellt, erhält, besitzt, pflegt oder teilt. Das wirft unmittelbar die Frage nach der Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft von Commonern auf. Damit steht das Commoning in einer problematischen Tradition: Im Unterschied zum Konzept der Gesellschaft verweist der Begriff der Gemeinschaft traditionell auf Gruppen, die durch eine kollektive Identität geeint sind und sich durch Ausschluss und Abgrenzung konstituieren. Aber der Begriff hat nicht nur eine exkludierende Dimension, sondern ist antimodern: Zygmunt Bauman hat darauf hingewiesen, dass ihm das Narrativ des Gemeinschaftsverlusts anhaftet, die Vorstellung eines Verfalls von Gemeinschaftlichkeit durch gesellschaftlichen Wandel. Demzufolge waren schon die Schriften des frühen deutschen Soziologen Ferdinand Tönnies zum Verhältnis von Gemein-

schaft und Gesellschaft in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts anschlussfähig für identitäre Strömungen, die in der Volksgemeinschaftsschimäre des Nationalsozialismus gipfelten. Heute berufen sich Rechtskonservative und Neue Rechte wieder auf den Begriff der Gemeinschaft. Auf der anderen Seite beklagen Vertreter des linken Spektrums die zunehmende Individualisierung und Entsolidarisierung der Gesellschaft und entwickeln deshalb alternative Konzepte des Commonings. Auf dieses prekäre Verständnis von Gemeinschaft, das zwischen identitärer und emanzipativer Aneignung changiert, geht Juliane Spitta in ihrem Grundsatzbeitrag ein. Ihr zufolge kann ein Rückbezug auf die Fiktion der Gemeinschaft nur emanzipativ wirken, wenn wir dabei die engen Grenzen identitärer Zugehörigkeit überwinden und nicht nur solidarisch, sondern auch global denken.

Es geht dabei um den »Zugewinn von Freiheit und Handlungsfähigkeit« für die, die noch nicht dazu gehören, wie etwa beim Projekt des City Plaza Hotels in Athen. Auf dem Höhepunkt der Flüchtlingskrise besetzten Aktivist*innen der Flüchtlingshilfe ein verlassenes Hotel in der griechischen Hauptstadt und machten aus dem Gebäude, das wie viele andere leer stehende Gebäude zu einem Symbol für die Krise in Griechenland geworden war, ein leuchtendes Beispiel der Solidarität. Grundlage des Projekts, das ohne staatliche Finanzierung auskommen muss, ist eine kollektive Organisation der Reproduktionsarbeit. Das City Plaza Hotel ist mittlerweile mehr geworden als eine Unterkunft für Geflüchtete, nämlich die gelebte Antithese zur Festung Europa. Im Gegensatz zum Projekt *Western Sahara*, bei dem die Geflüchteten über Jahrzehnte in einem Commoning-Prozess quasiautonome Institutionen aufgebaut haben und nun eine Autonomie für sich beanspruchen, ist das City Plaza Hotel ein Beispiel für die vorstaatliche Institutionalisierung.

An Atlas of Commoning

Zwischen den verschiedenen Ländern auf der Welt gibt es große kulturelle Unterschiede, was das Verhältnis von Individuum, Gemeinschaft und Gesellschaft anbetrifft. Das westliche Modell, bei dem das Individuum im Vordergrund steht, ist global betrachtet in der Minderheit.

Während Commoning in westlichen Gesellschaften derzeit für großes Interesse sorgt, sind seine Logiken in anderen Regionen eine Selbstverständlichkeit. Doch die Folgen des kapitalistischen Systems mit seiner Praxis der Kommodifizierung und Privatisierung haben globale Auswirkungen. Die gravierendsten Folgen sind der menschengemachte Klimawandel und die Verknappung von Rohstoffen, die drängende Fragen nach dem Eigentum an globalen Gemeingütern und der Verantwortung für weltweite Ressourcen aufwerfen.

Inwieweit kann Commoning vor diesem Hintergrund als Schnittstelle oder Anknüpfungspunkt für interkulturelle Verständigung dienen? Um diesem Ziel näherzukommen, haben wir den Atlas selbst als physische Plattform des Austausches und als Ausgangspunkt für gemeinschaftliche Handlungskonzepte angelegt. Die zunächst 25 ausgewählten Kernprojekte des Atlas of Commoning werden im Zuge der Ausstellungstournee an den verschiedenen Orten unter Mitwirkung lokaler Akteur*innen ergänzt und erweitert. Der Atlas ist somit als ständig wachsendes Wissensarchiv angelegt, dem immer neue lokalspezifische Fälle hinzugefügt werden können, wenn die Ausstellung an verschiedenen Orten gezeigt wird. Dadurch kann sich der Schwerpunkt der Aussagen im Atlas verschieben. Der *Atlas of Commoning* ist also nur einer von vielen, die noch entstehen werden. Er ist eine Momentaufnahme in einem offenen, fortlaufenden Prozess der Ko-Produktionen und des Verhandels von Architektur und des Gemeinschaftens von Orten, Räumen und Strukturen.

»Das wirksamste ist nicht die Form,
sondern ihre Umkehrung, der Raum,
das Leere, das sich rhythmisch zwischen
den Mauern ausbreitet, von ihnen
begrenzt wird, aber dessen Lebendigkeit
wichtiger ist als die Mauern.«

August Endell, »Die Schönheit der großen Stadt« (1908)

Schwarzplan Barleben

Soziale und technische Infrastruktur



- Apotheke
- ⊕ Arzt
- Bahnhof
- Bank
- Einzelhandel
- Feuerwehr
- Gastronomie
- Hotel
- Kindergarten
- Kirche/Pfarramt
- Schule
- Seniorenresidenz
- Sport
- Tankstelle
- Veranstaltungshalle
- ⊕ Bearbeitungsgebiet
- ⋯ Grenzlinie

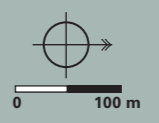


Illustration: Hochschule Anhalt



Leben und Arbeiten im suburbanen Raum Bausteine von Morgen für die Gemeinde Barleben

Natascha Meuser/Axel Teichert

Der Wohnungsbau für die »Stadt von Morgen« ist ein politisches Dauerthema – seit fast 100 Jahren. Und doch gibt es drei Einflussfaktoren, die unser Leben in den vergangenen zwanzig Jahren radikal verändert haben: Globalisierung, Digitalisierung und Ressourcenschonung. Heute kann die Wohnungsfrage nicht nur mit Quantitäten, sondern muss auch mit Qualitäten beantwortet werden. Das Projekt im Sommersemester 2019 beschäftigt sich mit der Entwicklung eines Wohnquartiers für etwa 600 neue Wohneinheiten im suburbanen Raum von Magdeburg. Die Herausforderung bestand darin, ein Quartier für unterschiedliche Nutzergruppen zu schaffen, das einerseits bezahlbar ist und andererseits flexibel genug, um sich den stetig ändernden Anforderungen an eine digitalisierte und gleichzeitig alternde Gesellschaft anzupassen. Um über das Wohnen hinauszudenken, muss Gemeinschaft neu gestaltet werden. Ziel ist es, einen Ort zu schaffen, der ein selbstbestimmtes und gemeinsames Leben fördert und für eine vielfältige und vor allem leistungsfähige interkulturelle Gemeinschaft steht.

Parallel hierzu entwickelten die Studierenden eine Kampagne zum Thema »Partizipation«. Die Beiträge sollten nicht nur einen Anstoß zur Diskussion um ein ökologisch und ökonomisch intelligentes Wohnquartier geben, sondern auch wichtige innovative Impulse für partizipative Prozesse liefern.

Aufgabenstellung

Auf einem 65 Hektar großen, frei überplanbaren Grundstück am Rande der Gemeinde Barleben soll ein Zukunftsquartier mit Modellcharakter entstehen, das auch auf andere Standorte in ähnlicher Weise übertragbar ist. Die Realisierung dieses Projekts ist beabsichtigt. Das Quartier soll Raum zum Wohnen, Arbeiten, Erholen und miteinander Leben bieten und dabei hohe Ansprüche an die Lebensqualität und das nachbarschaftliche Miteinander erfüllen. Zielgruppe sind Bewohner aller Generationen und verschiedener Einkommensgruppen.

Nutzungsverteilung

Das Gebiet soll mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Bildungseinrichtungen entwickelt werden. Die Wohnnutzung soll dabei überwiegen. Alle Nutzungen sollen das Ziel unterstützen, die Begegnung, Kommunikation, Integration und Inklusion innerhalb des Quartiers zu fördern.

Wohnen und Städtebau

Die Wohnbebauung soll ein vielfältiges Angebot an Wohnungstypen insbesondere für Familien ermöglichen und Raum für weitere Angebote (Mehrgenerationenwohnen, inklusives Wohnen, Azubi- und Studentenwohnen) schaffen. Dabei sollen auch kleinteilige Parzellierungen möglich sein. Die Wohnbebauung soll sowohl Mietwohnungsbau wie auch Eigentum als Maßnahmen umfassen. Dabei soll das städtebauliche Konzept grundsätzlich vielfältige Strukturen (Gebäudetypologien, Körnung) schaffen, die es ermöglichen, das Gebiet vielfältig und mit unterschiedlichen Investoren/Wohnungsbauträgern zu entwickeln. Die Bebauung zielt auf eine Aufwertung des Areals durch attraktive Wohnangebote mit qualitativ hochwertiger Architektur, zugleich aber soll die Bezahlbarkeit im Auge behalten werden. An den Übergängen zur Nachbarbebauung und zur Autobahn, insbesondere im Westen des Plangebiets, ist eine an die Umgebung angepasste sensible Höhenentwicklung vorzusehen.

Die Baustruktur soll stadtklimatische Aspekte berücksichtigen (u.a. Durchlüftung, Versiegelungsgrad). In Ergänzung der angrenzenden Bebauung soll das Quartier einen urbanen Charakter aufweisen. Insgesamt soll eine angemessene und ausgewogene Dichte entwickelt werden. Um die Gebäude herum sollen ausreichende Freiflächen entstehen.

Wirtschaftsflächen und Infrastruktur

Im Entwurf sind Kinderbetreuungseinrichtungen im neuen Quartier vorzusehen sowie Treffpunkte für Bürger, die gut zugänglich positioniert werden sollen, möglichst in der Nähe von oder in Verbindung mit Gastronomie. Denkbar ist eine schwerpunktmäßige Ausrichtung auf Familien einschließlich altersgerechter Wohnformen. Wünschenswert ist eine Belebung der Erdgeschosszonen der Neubauten mit kleinteiligem Einzelhandel, Gastronomie und kleinen Dienstleistungen in Ergänzung zu den vorhandenen Angeboten. Als gewerbliche Einrichtungen können Büroeinheiten, Bildungseinrichtungen, auch für Familien, sowie kleinteilige Gewerbeeinheiten vorgesehen werden. Als repräsentativer, verkehrlich gut angebundener Standort bietet sich das Areal auch für eine Firmenzentrale oder für Forschungseinrichtungen an.

Wohn-/Arbeitsumfeld und Freizeit/Sport

Es sollen zusammenhängende, möglichst naturnah gestaltete Grünflächen sowie ein Quartiersplatz entstehen. Dabei sollen auch Wasserelemente eine Rolle spielen (Fortsetzung des Blauen Bandes). Der Platz soll als Begegnungsraum dienen und kann verschiedene Elemente (Spiel- und Bewegungsflächen) aufnehmen. Die sowohl innerhalb des Gebiets als auch nach außen vernetzten Freiflächen sollen Begegnungsmöglichkeiten für alle Generationen mit hoher Aufenthaltsqualität und Attraktivität bieten. Dabei sind auch ergänzende, im Gebiet verteilte kleinere öffentliche Freiflächen mit Aufenthaltscharakter vorzusehen. Zusätzlich soll neben den notwendigen Spielplätzen eine Begegnungsfläche für Jugendliche entstehen. Die Versiegelung im Plangebiet soll auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Erschließung und Vernetzung

Die Verkehrsanbindung erfolgt primär über Zufahrten am Breitenweg und am Ammensleber Weg. Die Hauptzufahrt wird dabei unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen und verkehrsplanerischer Belange angeordnet. Weitere Zufahrten werden nicht ausgeschlossen, müssen aber städtebaulich und verkehrlich begründet sein. Durch eine angepasste innere Erschließung soll Durchgangsverkehr vermieden werden. Alternativ können, sofern städtebaulich und verkehrlich begründet, öffentliche Sammelstellplatzanlagen für Besucherstellplätze vorgesehen werden. Die privaten Stellplätze sind in ausreichender Anzahl vorzusehen. Die Straßenquerschnitte sollen ausreichend bemessene Seitenräume für Fußgänger aufweisen, auch vor dem Hintergrund von neuen Mobilitätsformen und Barrierefreiheit. Zu beachten ist die Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer mit den umliegenden Freiraum- und Naherholungsangeboten. Die Wege sollen mit Grün versehen sein. Die fußläufige Erreichbarkeit und Anbindung der ÖPNV-Haltestellen ist vorzusehen (Bus) und muss im Einzelnen städtebaulich und verkehrlich begründet sein.

Urbane Mobilität

Bei der Verkehrsreduzierung spielen zukünftig *Sharing-Angebote* und *Mobilität für Alle* eine tragende Rolle. Ökologische Erfordernisse müssen dabei mit technischen, gestalterischen und sozialen Erfordernissen in Einklang gebracht werden. Im Modellquartier Barleben sollen die Bereiche Mobilität, Stadt und Lebensstile in Beziehung zueinander gesetzt werden sowie individuelle Lösungen für Parkraumkonzepte erarbeitet werden.

Bewertungskriterien

städtebauliche Gesamtidee sowie gestalterische und räumliche Qualität des städtebaulichen Entwurfs, u.a.

- Qualität des Freiraum- und Grünkonzepts
- Realisierbarkeit in Abschnitten, um eine Entwicklung mit unterschiedlichen Trägern zu ermöglichen
- Städtebauliche und freiräumliche Vernetzung mit dem umgebenden Gemeindegebiet
- Erschließung
- Erfüllung des Programms und der funktionalen Anforderungen
- Barrierefreiheit und Kinderfreundlichkeit
- Wirtschaftliche Aspekte und Umsetzbarkeit
- Zukunftsfähigkeit der Konzeption
- Familienfreundlichkeit und Ideen für generationenübergreifendes Wohnen
- Beitrag zur Lebendigkeit, Attraktivität des Quartiers und Einbindung in die Gemeinde Barleben
- Beitrag zum *Gemeindlichen Entwicklungskonzept Barleben 2030*

»Das eigentümliche an Heimat ist die deutliche Dissonanz zwischen Begriff und Gefühl.«

Robert Misik

Fragebogen - Das Dorf der Zukunft

1. Was fehlt Ihnen in ihrer Heimat?

- Gemeinschaft
- Erneuerbare Energien
- Kulturelles Angebot
- Angebote für Familien
- Gute Gastronomie
- Freie Flächen im Grünen

2. Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

- autarke Lebensweise
- Leben in einer Gemeinschaft
- Einen besseren ökologischen Fußabdruck
- Vorbild für andere Länder zu sein/eine Mustersiedlung zu schaffen

3. Was ist ein smartes Muss für Ihr Dorf der Zukunft?

- hoher Stand der Technik
- schnelles Internet
- intelligente Kreisläufe, die eine Selbstversorgung ermöglichen
- erneuerbare Energien
- intelligente Müllentsorgung und Wiederverwertung

4. Was geht in einem Dorf der Zukunft überhaupt nicht?

- Müllentsorgung ohne aktives Recycling
- Autos
- Konsum und Verschwendung von Energie und Rohstoffen
- Wenig Grünflächen

5. Worauf würdest du der Umwelt zu Liebe verzichten?

- Ein eigenes Auto
- Auf kürzere Wege
- Ein Alleinstehendes Haus mit großem Grundstück
- Auf große Zimmer und große Grundrisse

6. Wie möchten Sie im Dorf der Zukunft leben und wo würden Sie sich einordnen?

- Autofreie Zone
- Ruhe/Natur
- Trubel/Stadtleben
- Kindergarten und Spielplatz in der Nähe

Anmerkung:

Fragebogen: KùbPelz

Zukunft braucht Dialog Integration von Heimat und Innovation durch Partizipation

Thomas Greiser

»Neu« ist noch kein Zuhause

Zukunftsorientierte Modellquartiere brauchen heute mehr denn je »heimatliche« Qualität. Bereits in der Planungsphase suchen zukünftige Bewohner die Sicherheit, sich später zuhause zu fühlen. Partizipative Prozesse sind im Besonderen dafür geeignet, die unterschiedlichen Perspektiven von Bau-Experten »Bau-Laien« in einen konstruktiven Dialog zu bringen. Der Abgleich dieser unterschiedlichen Sichtweisen wird immer häufiger als kritisch für den Erfolg innovativer Stadtplanung und Stadtentwicklung erkannt. Worin besteht nun dieser Widerspruch zwischen Heimat, also dem Gefühl von Zuhause, und den innovativen Ansätzen vieler Zukunftsquartiere?

Heimat ist ein Gefühl

Als Ausdruck des Heimatbegriffes von und für Nichtexperten bezeichnet der deutsche Musiker Herbert Grönemeyer Heimat in seinem Lied *Bochum* als eine emotionale Bindung, die eher mit persönlichen Erlebnissen als mit der Qualität der gebauten Umgebung verbunden ist. Eine enge Verbindung

zu Landschaft und Architektur trägt demnach zwar zum Heimatgefühl bei, ohne es jedoch zu bestimmen. Dabei orientiert sich das Gefühl der Heimat selten an den Qualitätsbegriffen der Planer. Ganz im Gegenteil kann dieses Heimatgefühl eine Bewertung von Landschaft und Architektur nachträglich im Positiven wie Negativen beeinflussen. Wo aber liegt dann der Schlüssel für den Aufbau eines intakten Stadtquartiers, welches seinen Bewohnern das größtmögliche Wohlbefinden bei gleichzeitig optimalem Nutzen bietet? Welche Aspekte sind für das Gefühl von Heimat verantwortlich? Lassen sich diese im Vorfeld planen und über den Projektverlauf hinaus aktivieren und wenn ja, wie? Nach einer Studie *Heimat im Suburbanen – Zur Lebenswelt von Suburbaniten* entsteht ein Heimatgefühl als emotionale Bindung über einen gewissen Zeitraum. Neben den sozialen Bindungen stehen Begriffe wie **Sicherheit** (Wohlfühl), **Tradition** und **Rituale** (Gewohnheiten) für die Entwicklung dieser **Bindung**. Durch geeignete partizipative Prozesse lässt sich vor allem die **Akzeptanz** der Menschen für das Neue erhöhen und der Faktor Zeit für die Eingewöhnung verkürzen.

Der Bedeutung von Gewohntem und Ritualen hingegen widersprechen Neuerungen und Innovationen, da sie zumindest am Anfang mit Unsicherheit für die Nutzer verbunden sind. Zudem bringen viele »Innovationen« Einschränkungen im persönlichen Nutzen, da einem unbekanntem Gebrauchswert oft eine unbestimmte Lernphase vorausgeht.

Nutzen, Gewöhnung und Normalität

Über Planung und Entstehung von Architektur hinaus, ragt die Digitalisierung heute bis in den Betrieb und die Steuerung von Gebäuden und deren Umgebung. Die nächste Stufe der Digitalisierung stellt den Nutzern neben Informationen und Diensten den Zugang zu sozialen Netzwerken bereit. In direkter Verbindung zu Stadtquartieren bieten Apps und Social Media digitale Plattformen für den Austausch und die Kontaktaufnahme der Bewohner. So bietet etwa die Quartiers App *SoNaTe*, unterstützt vom Ministerium für Bildung und Forschung, eine Plattform für den nachbarschaftlichen Austausch in einem lokal begrenzten Quartier. Diese Form der digitalen Begleitung einer Quartiersgemeinschaft gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung für das Miteinander.

Akzeptanz durch »dienende Technik«

Wie erkennen wir nun den persönlichen Nutzen der Angebote, die uns ein fortschrittliches Stadtquartier im suburbanen Kontext bietet. Wie wählen wir die richtigen Applikationen, die den Bewohnern auch in Zukunft einen wachsenden Nutzen bei gleichzeitiger Beherrschbarkeit bieten. In diesem Zusammenhang gewinnt die Idee der »dienenden Technik« an Bedeutung. Sie beschreibt Anwendungen, die nicht nur Nerds begeistern, sondern für den »Normalnutzer« ausreichend Anreiz bietet,

sich mit ihren Vorteilen für den persönlichen Nutzen zu befassen. Die Technik erzeugt somit neue Handlungsmöglichkeiten und setzt neue Kapazitäten frei. Gute und schlechte, versteht sich.

Zukunft will gelernt sein

Innovationen sind immer auch mit Lernen und daher einem anfangs unbestimmten Zeitverlust verbunden. Hier helfen partizipative Ansätze die Akzeptanz zu erhöhen und den Einstieg in die neue Technik zu erleichtern. Neben einem intensiven Dialog, der die Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner aufzeigt, ebnet dieser Austausch gleichzeitig den Weg für die Akzeptanz von Neuerungen im Alltag der Nutzer. Viele Entwickler und Planer innovativer Wohn- und Stadtquartiere haben darauf bereits reagiert und richten ihre Werkzeuge für den Austausch mit den späteren Nutzern sowie den Stakeholdern des Projektes im Sinne dialogorientierter Prozesse neu aus.

Vom Konflikt zwischen Experten und Laien

Es kündigt sich ein Epochenwechsel an. Die Menschen entdecken das urbane Leben wieder. Bereits bei der Entwicklung, spätestens aber in der Phase der Nutzung, zeigt sich der Konflikt zwischen Heimat und den teils komplexen Angeboten vieler »smarter« Stadtquartiere. Wie sollen also neue, zukunftsorientierte Ansätze in gebaute Realität einfließen, wenn das Unbekannte, Ungewohnte dem Gefühl der Heimat und des »Zuhause-seins« zunächst widerspricht? Wer profitiert also von moderner Stadtentwicklung? Die Ungewissheit des Neuen, vielleicht auch das mangelnde Vertrauen in die Zukunft, wird von Experten zunehmend als kritischer Faktor für die erfolgreiche Stadtentwicklung angesehen.

Erkenntnisse statt Informationen

Spätestens der Wunsch mit den besseren Argumenten des Profis zu überzeugen birgt die Gefahr, dass sich der zukünftige Bewohner durch das scheinbar überlegene Wissen des Experten überfordert und ferngesteuert fühlt. Das bedeutet oft das Ende eines vertrauensvollen Dialoges mit dem »Nicht-Experten«. Diese reagieren auf das Gefühl der Ausgrenzung aus den Entscheidungsprozess indem sie sich auf scheinbar sichere, subjektiv kontrollierbare Positionen zurückziehen. In dieser Situation fallen Entscheidungen des Laien nur noch scheinbar rational auf der Grundlage seiner intuitiven Intelligenz. Auf einmal übernimmt dann das Bauchgefühl die Entscheidungshoheit und ist damit für den Experten nur noch schwer mit Argumenten zu erreichen. Spätestens jetzt braucht es eine neue Form des »Miteinanders«, in dem der Nicht-Experte wieder Vertrauen in das Projekt und die handelnden Personen aufbauen kann.

Kontrolle ist gut – Vertrauen ist viel besser

Damit wird der Aufbau von Vertrauen zum Schlüssel für den Projekterfolg. Ein Bauherr oder Mieter, der vertraut, muss die komplexen Informationen und Prozesse nicht mehr selbst erfassen und verstehen, er kann einem Profi und dessen Urteil folgen und sich auf dessen Expertise und die daraus resultierenden Empfehlungen verlassen. Der Ruf nach Teilhabe aller an Entscheidungsprozessen zieht sich wie ein roter Faden durch unsere gegenwärtige Gesellschaft. Wie nun lassen sich diese partizipativen Prozesse steuern, und wie lässt sich das gewünschte Vertrauen aufbauen und festigen? Immer größere Bedeutung für die Lösungen dieser Herausforderung haben partizipative Verfahren, welche einen Ausgleich zwischen den Anfor-

derungen der Bewohner und den Interessen der übrigen Stakeholder im Projekt ermöglichen. Genau hier könnte sich ein vielversprechender Ansatz für Architekten und ihre Projekte ergeben, indem sie die Dialog-Werkzeuge einsetzen, die im Sinne ihrer Planung dem beiderseitigen Nutzen dienen.

Ein partizipativer Prozess für Barleben

Neben der frühzeitigen Einbindung der späteren Bewohner ist die Auseinandersetzung mit den Erfahrungen aus bereits realisierten Projekten von häufig unterschätztem Nutzen für alle Projektbeteiligten. Diesem Gedanken folgend haben die Studierenden der Hochschule Anhalt in Rahmen ihrer Semesterarbeit Ansätze partizipativer Prozesse für das Modell-quartier in Barleben entwickelt, die über Ihrer Rolle als zukünftige Stadtplaner hinausgehen. Im Rahmen von Dialogmaßnahmen wurden Kommunikationsstrategien für die Einbindung der zukünftigen Bewohner, der Kommune sowie eines fiktiven Investors erarbeitet. Dabei legten die Studierenden besonderen Wert auf die zielgruppen-gerechte Ansprache, die strategische Entwicklung ihrer Kernbotschaft sowie die sorgfältige Planung einer Kampagne zur Umsetzung der Maßnahmen.

In diesem Zusammenhang entwickelten die Studierenden in Workshops Geschichten aus dem Alltag des zukünftigen Lebensumfeldes zur Darstellung neuer, unbekannter Ansätze innovativer Quartiere. Diese sollen über eine technische Beschreibung hinaus das Lebensgefühl auch für Nicht-Experten nachvollziehbar und damit erlebbar werden lassen. Diese zielgruppengerechte Einbindung etwa der Bewohner kann die Akzeptanz von Innovationen steigern und so deren Integration im Sinne »heimatlicher« Qualitäten im suburbanen Raum fördern.

»Ein wesentliches Merkmal komplexer Systeme ist, dass wir auf vielfältige Weise mit ihnen interagieren können.«

Robert Rosen



Urbane Zeithorizonte: Quartiere wachsen und verändern sich in Zwischen über kurze Zeiträume hinweg.
Foto: iStock images

Wissensbasierte Anpassung Adaption, Analyse, Prozess

Stufe 1: Adaption

Der Entwurf oder Umbau eines Stadtquartiers bedarf immer auch einer wissensbasierten Anpassung. Das geschieht in einem ersten Schritt durch den Prozess der Annäherung. Dabei findet nahezu selbstverständlich auch eine Annäherung an den Ort, seine Geschichte und die Umgebung statt.

Stufe 2: Analyse

In einem nächsten Schritt werden anhand der vergleichenden Projektvorstellungen und Analysen thematische Fragestellungen aufgegriffen, die in den individuellen Entwürfen und im gemeinschaftlichen Dialog weiter ausgearbeitet werden. Das Bekannte wird folglich bewusst, aber auch unbewusst im neuen Kontext betrachtet. Dabei geht es immer auch um die Variation vorhandener Formen. Städtebauliche Archetypen machen die Gemeinsamkeiten gleicher Bauaufgaben erkennbar. Der Archetypus ist noch stillos und hat noch keine Form. Doch durch die Analyse des Vorhandenen beginnt das architektonische Denken. Diese erste Richtungsweisung einer vorgefundenen Form dient als Rahmen und Leitfaden für die Formfindung.

Stufe 3: Entwurf

Erst nach der Adaption und der Analyse werden die wesentlichen Entwurfsparameter sichtbar und können neu strukturiert werden. Ein guter städtebaulicher Entwurf zeichnet sich vor allem durch eine tragende Idee aus, die den theoretischen Ansatz klar beschreibt und dabei auch das Ergebnis praktischer Methoden der Formfindung sein kann, die nicht selten über »Trial and Error« zum Ziel führen. Dabei werden handwerkliche, intellektuelle und intuitive Methoden angewendet und hinterfragt.

- Wie erfasse ich räumliche Zusammenhänge?
- Welche Bedürfnisse hat der Nutzer?
- Wie bewerte ich historische Vorbilder?
- Welche gesetzlichen Auflagen sind vorhanden?
- Welche wirtschaftlichen Faktoren gibt es?
- Welche sozialen und kulturellen Einflüsse sind von Bedeutung?
- Welche infrastrukturellen Anforderungen gibt es?

Master Architektur SS 2019

Leben und Arbeiten im suburbanen Raum.
Bausteine für eine Stadt von Morgen

Zwischenpräsentation

am 15. Mai 2019

Master Architektur SS 2019

Projekt

Prof. Dr. Natascha Meuser

Prof. Axel Teichert

Sairah Badar

M.A. Quang Duc Ngyuen

8. Mai 2019

1. Bestandsanalyse

Erstellen Sie eine skizzenhafte Bestandsanalyse. Nähern Sie sich der äußeren Erscheinung des Gebietes und »zerlegen« Sie die Themen in einzelne Untersuchungskriterien wie: Nutzungsstruktur, Erschließungsstruktur, Bau- und Siedlungsstruktur, Freiraum- und Grünstruktur. Stellen Sie diese Kriterien in verschiedenen Karten/Layern (Format DIN A3) dar. Neben der Aufnahme der vielen Bestandsmerkmale ist die grafische Umsetzung und damit Lesbarkeit der Ergebnisse eine wesentliche Leistung der städtebaulichen Bestandsanalyse. Als Arbeitsgrundlagen dienen der Lageplan und die Ortsbegehung. Darüber hinaus sind die zusätzlich notwendigen Informationen und Kartenwerke (z.B. Flächennutzungsplan, Luftbilder) selbstständig zu recherchieren und zu organisieren. Die Analyseergebnisse werden in maßstäblichen Karten (M 1:5.000) verortet und mit einer Legende erläutert.

2. Entwurfsidee

Entwickeln Sie eine tragfähige städtebauliche Leitidee für das Quartier. Leiten Sie davon Ihre Erwartungen, Perspektiven und Visionen ab und erläutern diese in einem Kurzreferat. Bitte beachten Sie: Es handelt sich um eine Gruppenarbeit, die von jeweils zwei bis max. drei Studierenden erfüllt wird.

Kurzreferat (5 bis 7 Minuten)

In einem Kurzvortrag (PDF-Präsentation) werden die wesentlichen drei Fragestellungen herausgearbeitet: Vision, Organisation und Qualitäten.

15. Mai 2019, 14.30 Uhr, Gebäude 10, Raum 108

Leitbild

Vision	Organisation	Qualitäten
Wo wollen wir hin?	Wie werden Funktionen zoniert?	Welche Gestaltungsqualitäten werden angestrebt?
Wie soll Barleben in 15 Jahren aussehen und was ist Ihre Idee vom urbanen Wohnen? (Lebens- und Wohnmodelle)	Entscheidung: Bauweise, Art und Maß der baulichen Nutzung	Darstellung der ökonomischen, ökologischen, sozialen und baukulturellen Aspekte

Städtebauliche Analyse

Wie Wirkungszusammenhänge untersucht werden

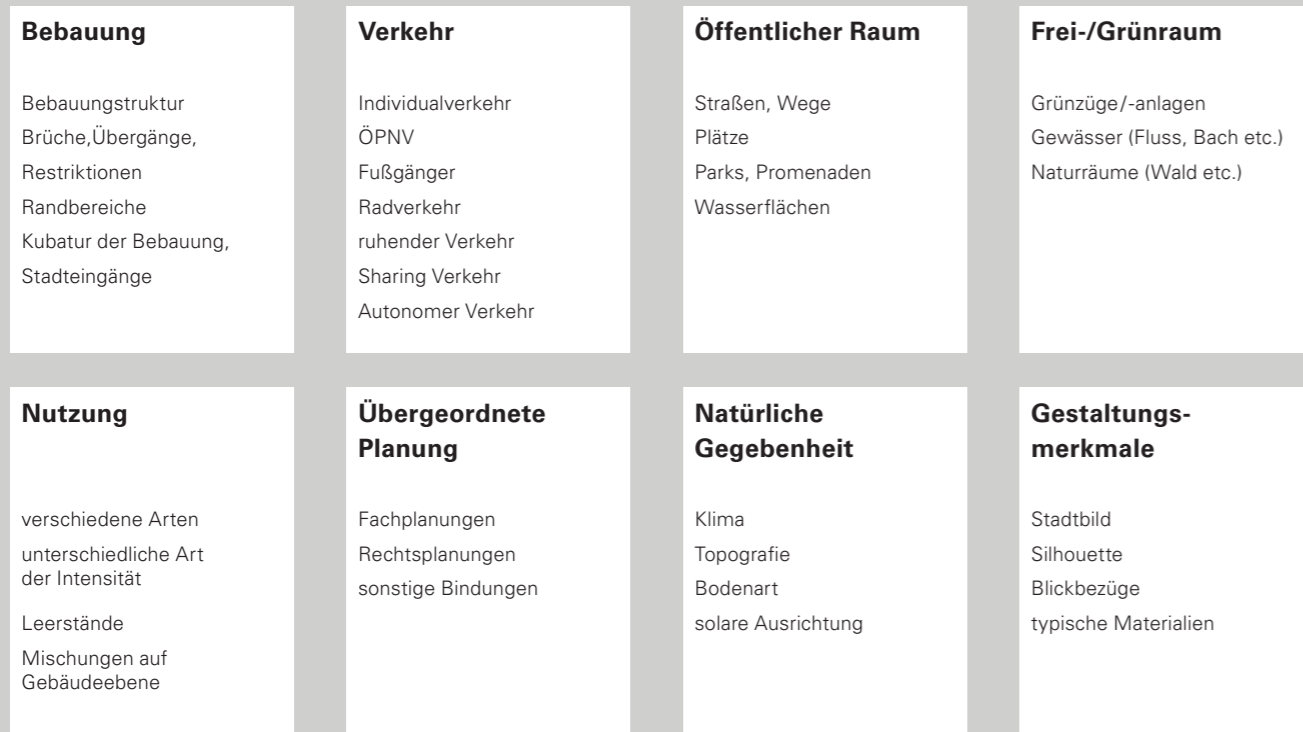
Städtebauliches Entwerfen bedeutet in Zeiten von immer komplexer werdenden Transformationsprozessen von Stadt und Quartier eine zunehmende Auseinandersetzung mit dem Raum als Produkt sowie dem Raum als Prozess. Vor diesem Hintergrund untersuchten die Studierenden am Beispiel von Barleben Wirkungszusammenhänge. Während viele kleinere Städte und Gemeinden mit Arbeitsplatzverlust und Abwanderung sowie Alterung der Bevölkerung zu kämpfen haben, arbeitet die Gemeinde Barleben seit Langem an strategischen Netzwerken und überörtlichen Kooperationen und fördert kontinuierlich Maßnahmen zur Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements. Eine generationengerechte Quartiersentwicklung steht hierbei ebenso im Mittelpunkt wie die Erhaltung des nutzungsgemischten und attraktiven Ortskerns. Die Gemeinde Barleben steuert dabei aktiv ihre eigenen Prozesse wie demografische Entwicklung, Daseinsvorsorge und Grundversorgung, Senioren- und Freizeiteinrichtungen, Bildung und Erziehung sowie übergeordnete Themen wie Wirtschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt, bauliche Ent-

wicklung und Infrastruktur. Die Wirkungszusammenhänge dieser Prozesse wurden im Rahmen der Lehrveranstaltung untersucht und sind Teil der städtebaulichen Analyse. Die Studierenden näherten sich dem Ort auf verschiedenen Ebenen über die Bestandsaufnahme. Ziel war es, durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Planungsgebiet die komplexen Zusammenhänge zu begreifen, in einzelne thematische »Layer« zu zerlegen und dadurch Wirkungszusammenhänge verständlich zu machen. Die städtebauliche Analyse liefert damit das Fundament und die Begründung des Entwurfskonzepts. Denn die Bestimmung der wichtigsten und damit entwurfsrelevanten Analyseergebnisse ist Kernaufgabe jedes gestalterischen Entwurfsprozesses. Im Rahmen des Seminars dienten der Lageplan und eine Ortsbegehung als Arbeitsgrundlage. Darüber hinaus wurden notwendige Informationen und Kartenwerke (beispielsweise der Flächennutzungsplan, Luftbilder, Fahrpläne des ÖPNV, u.a.) selbstständig recherchiert. Die Bestandsbebauung wurde dabei in angrenzenden Teilbereichen erfasst.

Räumliche Gesamtplanung



Organisationsschema räumlicher Planung

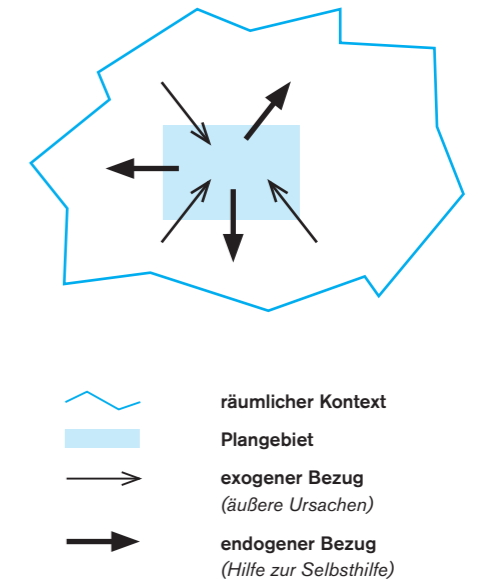


Einzelthemen der Analyse

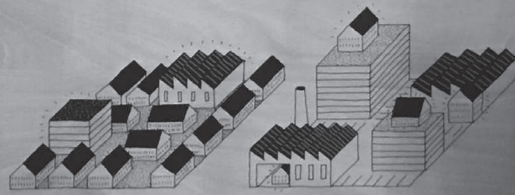
Planungssystematik Sektorale Einzelthemen der Analyse

Darstellung verschiedener Szenarien

Szenarien sind ein wirkungsvolles Instrument zur hypothetischen Entwicklung von Zukunftsplanungen. Bei diesem Projekt war die von der Gemeinde Barleben gestellte Aufgabe, dass die Analyse keinen konkreten Entwurf zum Ziel haben sollte, sondern durch die Entwicklung verschiedener Szenarien mögliche Richtungen und Tendenzen aufgezeigt werden sollten. Mithilfe dieser Vielfalt von denkbaren Wegen können Weichenstellungen oder Vorentscheidungen getroffen werden, die richtungweisend wirken. Strategien oder Maßnahmen können so durch Verantwortliche und partizipative Prozesse unterstützt und gegebenenfalls angepasst werden. Verschiedene Faktoren, welche die Szenarien beeinflussen und steuern, können durch ihre unterschiedliche Gewichtung eine Bandbreite von Resultaten erzeugen. Durch die flexible Veränderung von Einflussgrößen und Kontext können die Planungsfolgen in einem breiten Rahmen abgeschätzt werden. Die Bewertung der Resultate kann quantitativ oder qualitativ ausfallen, sollte jedoch stets ein transparentes Bild der denkbaren Lösungen wiedergeben.

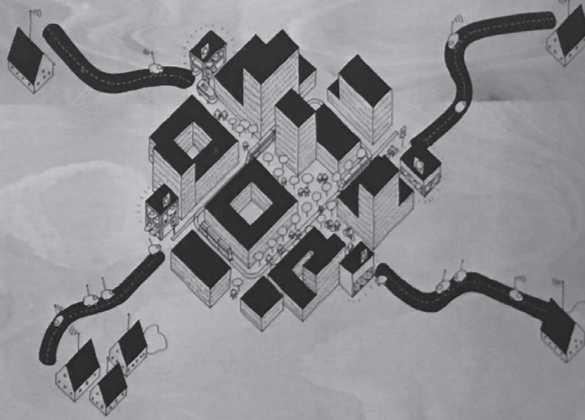


Monostrukturen öffnen und produktive Allianzen bilden



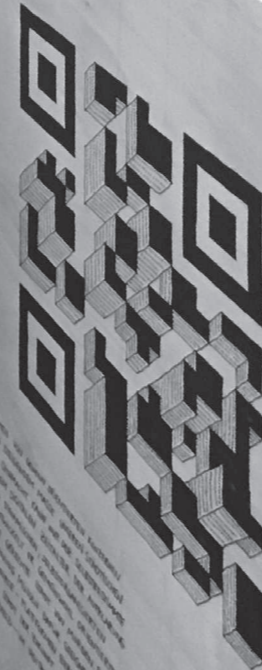
Die räumliche Trennung von Produktion, Gewerbe und anderen Funktionen ist nicht mehr zeitgemäß. Allianzen aus Eigentümern, Gewerbetreibenden, Zivilgesellschaft und Wohnunternehmern können multifunktionale Wohngebiete, sowie Gewerbegebiete für produktive Prozesse öffnen. Lokale Kreisläufe schaffen resiliente Systeme und eine Versorgung nah am Menschen. Die Europäische Stadt erhält einen zusätzlichen, vitalen Baustein, mit neuartigen, sozialen, ökonomischen, ökologischen und kulturellen Allianzen.

Situative Mobilitätsallianzen konfigurieren den europäischen Raum neu



Das situative Nutzen und Teilen von Verkehrsträgern wird durch veränderte Mobilitätsallianzen und digitale Technologien vorangetrieben. Dabei sind Stadt und Land unterschiedlich im Bewandel. Auf dem Land wird sich ein Wandel des öffentlichen Verkehrs hin zu individuellen Mobilitätsallianzen vollziehen. In der Stadt muss der öffentliche Verkehr vorrangig werden, ergänzt durch ein hohes Angebot situativ nutzbarer und nachhaltiger Verkehrsträger.

Smart City aktiv verhandeln



Städtebauliche Leitbilder Orientieren, Steuern und Stabilisieren

Welche Funktion und Leistungsfähigkeit haben städtebauliche Leitbilder und wie präzise müssen sie sein, um detailliert genug diskutiert werden zu können? Das Verständnis des Leitbild-Begriffs reicht von einer Bildvorstellung eines zukünftigen Zustandes oder einer räumlichen Situation bis hin zu einer klaren theoretischen Zielvorstellung, wie ein Problem anzugehen ist. Das Leitbild kann jedoch auch ein Motto sein, ein Titel oder Slogan, der die Inhalte zeichnerisch oder plakativ kommuniziert. Städtebauliche Leitbilder umfassen in der Regel Zielvorstellungen von Struktur, Gestalt und Entwicklung einer Gemeinde vor dem Hintergrund geistiger, politischer, gesellschaftlicher und ideologischer Motive. Sie sind maßstabsunabhängig und können sich sowohl auf einen lokalen als auch auf einen regionalen Kontext beziehen. Mit dem Begriff Leitbild können in komplexen Entwicklungsprozessen die emotionale und die soziale Seite der Zielformulierung im Städtebau beschrieben werden. Leitbilder müssen sowohl auf der Kommunikations- als auch auf der Individuations-ebene sowie dazwischen wirken können. Kommu-

nikation umfasst dabei Prozesse, die notwendig sind, um Zusammenarbeit nicht nur zu initiieren, sondern auch weiterzuführen und zu stabilisieren. Individuation ist die individuell sich immer wieder aufs Neue vollziehende Auseinandersetzung und Verständigung der Akteure. Leitbilder sollten in sich selbst verständlich sein, um auch in unterschiedlichen Wissenskulturen wirken zu können. Von der bildhaften Konkretisierung eines Leitbildes gehen folgende Erwartungen aus:

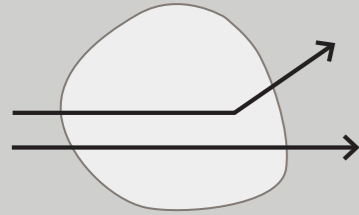
- Vermittlung der Grundzüge der Planung
- Berücksichtigung von individuellen Sichtweisen
- Bildhafte Formulierung einer Vision
- Konsens zwischen Vereinbarung einzelner Planungsebenen bzw. Teilentwürfen
- Erfassen grundlegender Zusammenhänge einer gedachten Zukunft
- Schaffen eines gemeinsamen interdisziplinären Referenzbildes

Schriftsprache Städtebau und Kommunikation von Planung
1 – Die neo-europäische Stadt

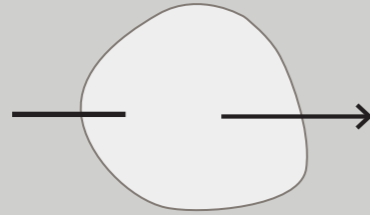
Christina Antonell, Felia Böttlin,
Angela Millon, Stefan Rettich (Hg.)

Ein Manifest der Generation Y für eine neue Leipzig Charta

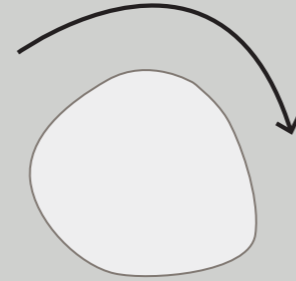
Arten der Verkehrsströme



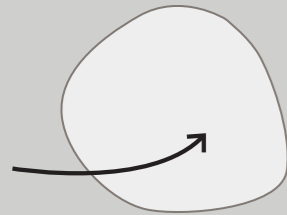
Durchgangsverkehr (Durchzugsverkehr) führt durch das betrachtete Gebiet hindurch, beginnt und endet außerhalb



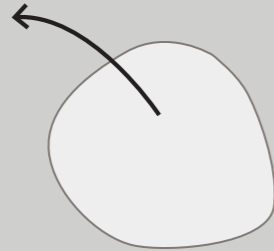
Gebrochener Durchgangsverkehr beginnt außerhalb und endet mit einem kleinen untergeordneten Aufenthalt



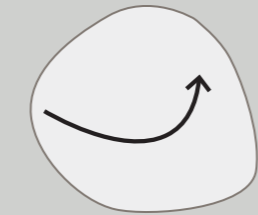
Außenverkehr findet zwischen Quellen und Zielen außerhalb des Gebiets statt



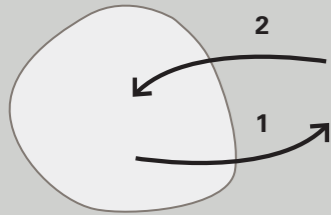
Zielverkehr (Strahlender Verkehr) beginnt außerhalb und endet im betrachteten Gebiet



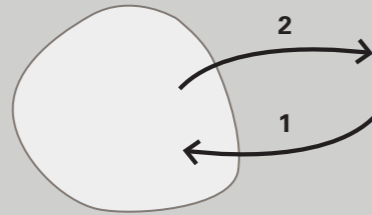
Quellverkehr (Ausstrahlender Verkehr) beginnt innerhalb und endet außerhalb des betrachteten Gebiets



Binnenverkehr umfasst Ortsveränderungen, die nur innerhalb des betrachteten Gebietes stattfinden



Rückfließender Quellverkehr erste Ortsveränderung beginnt im betrachteten Gebiet und letzte Ortsveränderung führt zum Ausgangspunkt der ersten Ortsveränderung zurück



Rückfließender Zielverkehr erste Ortsveränderung endet im betrachteten Gebiet und letzte Ortsveränderung führt zum Ausgangspunkt der ersten Ortsveränderung zurück

Dieter Lohse/Werner Schnabel: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Band 2, Berlin 2011

Verkehrshierarchien und Erschließungsstrukturen Wie Straßen und Verkehrsströme funktionieren

Die einzelnen Verkehrsarten werden in Hierarchieebenen organisiert, die von der Verkehrsintensität und der räumlich-funktionalen Anbindung zu den angrenzenden Nutzungen abhängig sind. Die Kopplung der Verkehrsarten sowie die räumliche Bedeutung und Intensität wirken sich auf die Dimensionierung der Straßen, Trassen oder Haltestellen aus. Alle Ebenen besitzen gemeinsame Merkmale und Anforderungen. So ist beispielsweise die Erreichbarkeit für den einzelnen Nutzer eine Grundvoraussetzung. Sie muss auf die Bedürfnisse und Anforderungen im Hinblick auf die Kapazität und Intensität ausgerichtet sein. Auf allen Ebenen wirkt sich der Verkehr durch einen räumlichen Flächenbedarf aus, der ein Stadtgefüge organisiert bzw. gliedert oder auch eine Barriere zwischen den Nutzungen bilden kann.

Auf sämtlichen Ebenen erfolgt eine Differenzierung der Verkehrsarten in motorisierten Individualverkehr (MIV), öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr. Hierbei gibt es, abhängig von der Ebene, Unterschiede in der Wahrnehmung und Bedeutung der Verkehrsarten.

So wird die Aufgabe auf Ebene der Regionalplanung in Bezug auf den Radverkehr vor allem in der großräumlichen Vernetzung über Regionalparks und Grünzüge liegen, wogegen auf Ebene des Stadtquartiers eher konkrete Ziel- und Quellverkehre untergebracht und organisiert werden müssen. Bei der Bewertung und Planung der einzelnen Verkehrsarten und Transportmöglichkeiten sollten darüber hinaus folgende Aspekte miteinbezogen werden:

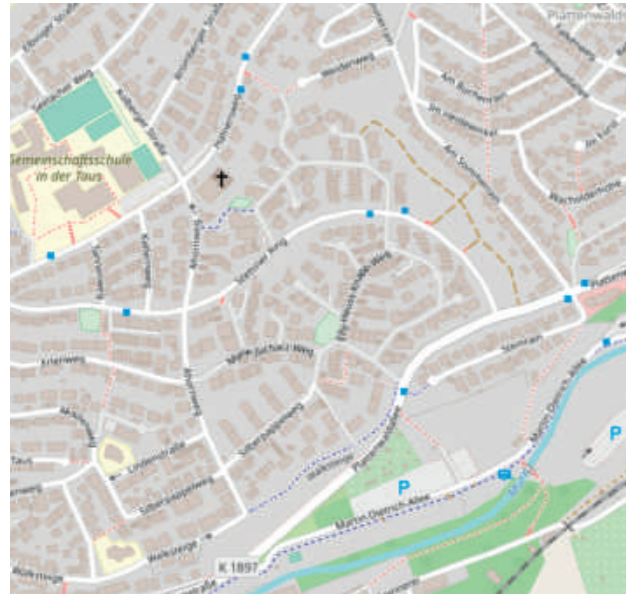
- unterschiedliche Geschwindigkeiten der Fortbewegung
- Zugänglichkeit im Hinblick auf die Bereitstellungsdichte
- Folgen für den erforderlichen Flächenbedarf durch den Bau von Straßen, Trassen oder Wegen sowie durch notwendige Sicherheitsabstände zu Nutzungen, Aufstellflächen für Feuerwehr oder auch Lieferzonen
- Organisation und Konzentration des ruhenden Verkehrs für Autos oder Fahrräder
- Anpassungsfähigkeit und Flexibilität des Verkehrsmittels
- räumliche Integration in die Stadtstruktur

Meine Heimat

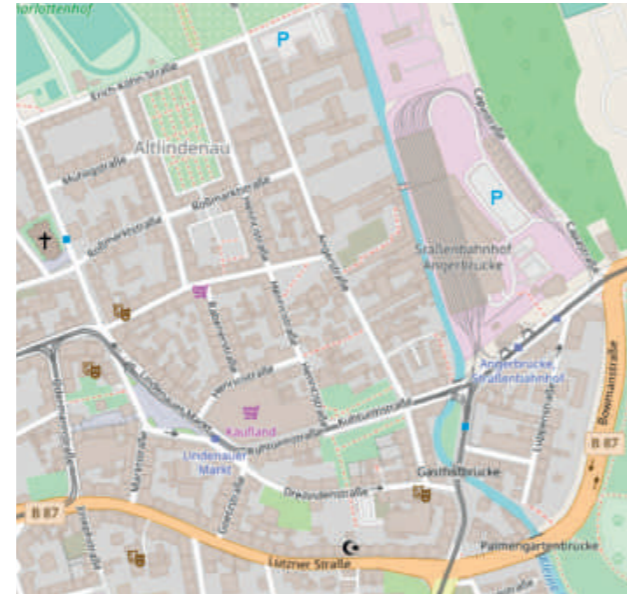
Woher wir kommen

Das Bearbeitungsfeld in Relation (650x550 Meter)

Quelle: OpenStreetMap



71522 Backnang
Alexander Coletti



04177 Leipzig, Altindenu
Nele Grund



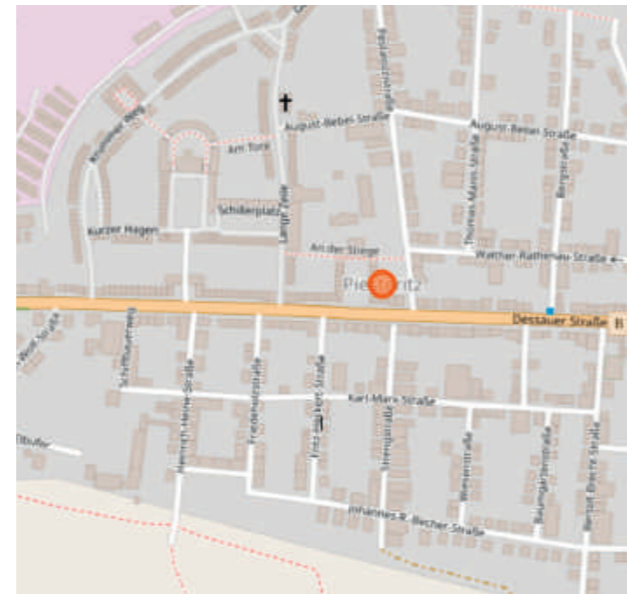
39126 Magdeburg
Marcel Kahmann



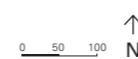
98693 Ilmenau
Dirk Alexander Vandahl



01129 Dresden
Fred Richter



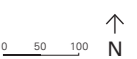
06888 Wittenberg, Pietsritz
Janine Leonie Kübler-Buchegger



Zürich CA 168
Giulia Stangherlin



06888 Wittenberg, Pietsritz
René Köhler



»Die Materialien der Stadtplanung sind: Himmel, Raum, Bäume, Stahl und Zement; in dieser Reihenfolge und in dieser Hierarchie.«

Le Corbusier

Planzeichenverordnung

Wie Bauleitpläne ausgearbeitet und Planinhalte dargestellt werden.

*Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90)
(Inkrafttreten der letzten Änderung am 13. Mai 2017)*

Planzeichenverordnung

Wie Bauleitpläne ausgearbeitet und Planinhalte dargestellt werden.

Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90)
(Inkrafttreten der letzten Änderung am 13. Mai 2017)

Planunterlagen (§ 1 PlanzV 90)

1) Als Unterlagen für Bauleitpläne sind Karten zu verwenden, die in Genauigkeit und Vollständigkeit den Zustand des Plangebiets in einem für den Planinhalt ausreichenden Grade erkennen lassen (Planunterlagen): Die Maßstäbe sind so zu verwenden, daß der Inhalt der Bauleitpläne eindeutig dargestellt oder festgesetzt werden kann.

(2) Aus den Planunterlagen für Bebauungspläne sollen sich die Flurstücke mit ihren Grenzen und Bezeichnungen in Übereinstimmung mit dem Liegenschaftskataster, die vorhandenen baulichen Anlagen, die Straßen, Wege und Plätze sowie die Geländehöhe ergeben. Von diesen Angaben kann insoweit abgesehen werden, als sie für die Festsetzungen nicht erforderlich sind. Der Stand der Planunterlagen (Monat, Jahr) soll angegeben werden.

Planunterlagen (§ 2 PlanzV 90)

(1) Als Planzeichen in den Bauleitplänen sollen die in der Anlage zu dieser Verordnung enthaltenen Planzeichen verwendet werden. Dies gilt auch insbesondere für Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen und Vermerke. Die Darstellungsarten können miteinander verbunden werden. Linien können auch in Farbe ausgeführt werden. Kennzeichnungen, nachrichtliche Übernahmen und Vermerke sollen zusätzlich zu den Planzeichen als solche bezeichnet werden.

(2) Die in der Anlage enthaltenen Planzeichen können ergänzt werden, soweit dies zur eindeutigen

Darstellung des Planinhalts erforderlich ist. Soweit Darstellungen des Planinhalts erforderlich sind, für die in der Anlage keine oder keine ausreichenden Planzeichen enthalten sind, können Planzeichen verwendet werden, die sinngemäß aus den angegebenen Planzeichen entwickelt worden sind.

(3) Die Planzeichen sollen in Farbton, Strichstärke und Dichte den Planunterlagen so angepaßt werden, daß deren Inhalt erkennbar bleibt.

(4) Die verwendeten Planzeichen sollen im Bauleitplan erklärt werden.

(5) Eine Verletzung von Vorschriften der Absätze 1 bis 4 ist unbeachtlich, wenn die Darstellung, Festsetzung, Kennzeichnung, nachrichtliche Übernahme oder der Vermerk hinreichend deutlich erkennbar ist.

Die bis zum 31. Oktober 1981 sowie die bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Planzeichen können weiterhin verwendet werden für Änderungen oder Ergänzungen von Bauleitplänen, die bis zu diesem Zeitpunkt rechtswirksam geworden sind für Bauleitpläne, deren Aufstellung die Gemeinde bis zu diesen Zeitpunkten eingeleitet hat, wenn mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 des Baugesetzbuchs oder vor Inkrafttreten des Baugesetzbuchs nach § 2 Abs. 5 des Bundesbaugesetzes begonnen worden ist sowie für Änderungen oder Ergänzungen dieser Bauleitpläne.

Art der baulichen Nutzung

Was gebaut werden darf

§ 5 Abs. 2 Nr. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
§§ 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung (BauNVO)

W		W	1.1 Wohnbaufläche (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)
WS		WS	1.1.1 Kleinsiedlungsgebiete (§ 2 BauNVO)
WR		WR	1.1.2 Reine Wohngebiete (§ 3 BauNVO)
WA		WA	1.1.3 Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO)
WB		WB	1.1.4 Besondere Wohngebiete (§ 4a BauNVO)
M		M	1.2 Gemischte Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO)
MD		MD	1.2.1 Dorfgebiete (§ 5 BauNVO)
MI		MI	1.2.2 Mischgebiete (§ 6 BauNVO)
MU		MU	1.2.3 Urbane Gebiete (§ 6a BauNVO)
MK		MK	1.2.4 Kerngebiete (§ 7 BauNVO)
MK		MK	1.1.4 Besondere Wohngebiete (§ 4a BauNVO)
G		G	1.3 Gewerbliche Bauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 3 BauNVO)
GE		GE	1.3.1 Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)
GI		GI	1.3.2 Industriegebiete (§ 9 BauNVO)
S		S	1.4 Sonderbauflächen (§ 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO)
SO WOCH		SO WOCH	1.4.1 Sondergebiete (Erholung) (§ 10 BauNVO)
SO KLEIN		SO KLEIN	1.4.2 Sonstige Sondergebiete (§ 11 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung

Wie gebaut werden darf






§ 5 (2) Nr. 1, § 9 (1) Nr. 1 BauGB
§ 16 BauNVO

	GFZ 0,7	GFZ Geschossflächenzahl Dezimalzahl im Kreis als Höchstmaß bzw. als Mindest- und Höchstmaß oder
	GFZ 0,5 bis 0,7	GFZ mit Dezimalzahl als Höchstmaß bzw. als Mindest- und Höchstmaß
	GF 500 m2	GF Geschossfläche mit Flächenangabe als Höchstmaß bzw. Mindest- und Höchstmaß
	GF 400 m2 bis 500 m2	GF Geschossfläche mit Flächenangabe als Höchstmaß bzw. Mindest- und Höchstmaß
	BMZ 3,0	BMZ Baumassenzahl als Dezimalzahl im Rechteck oder BMZ mit Dezimalzahl
	BM 4000 m3	BM Baumasse mit Volumenangabe
	GRZ 0,4	GRZ Grundflächenzahl Dezimalzahl oder GRZ mit Dezimalzahl
	GR 100 m2	GR Grundfläche mit Flächenangabe
	III	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
	III – IV	Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß
	V	Zahl der Vollgeschosse zwingend Römische Zahl in einem Kreis
	TH 12,4 m über Gehweg	Höhe baulicher Anlagen über einem Bezugspunkt als Höchstmaß in Meter, TH Traufhöhe, FH Firsthöhe, OK Oberkante
	FH 53,5 m über NN	
	OK 124,5 m über NN	
	OK 40 m über NN	Mindest- und Höchstmaß der baulichen Anlage in Meter über einem Bezugspunkt, OK Oberkante
	OK 124,5 m über NN	zwingende Höhe der baulichen Anlage in Meter über einem Bezugspunkt, OK Oberkante

Bauweise, Baulinie, Baugrenze

Wo gebaut werden darf

§ 9 (1) Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO

- O** offene Bauweise
-  nur Einzelhäuser zulässig
-  nur Doppelhäuser zulässig
-  nur Hausgruppen zulässig
-  nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
- g** geschlossene Bauweise
-  Baulinie, farbig
-  Baulinie, schwarz/weiß
-  Baugrenze, farbig
-  Baulinie, schwarz/weiß

- | | | | |
|---------------|--|---|------------------|
| Blau dunkel |  |  | Rot |
| Blau mittel |  |  | Rot mittel |
| Blaugrün |  |  | Karminrot mittel |
| Grün dunkel |  |  | Violett dunkel |
| Grün mittel |  |  | Violett mittel |
| Permanentgrün |  |  | Orange mittel |
| Gelbgrün |  |  | Goldocker |
| Braun hell |  |  | Gelb hell |
| Braun mittel |  |  | Gelb dunkel |
| Braun dunkel |  |  | Grau mittel |



Ausschnitt aus einem Bebauungsplan für ein Industriegebiet in Brackenheim, Verkleinerung aus 1:500



















Ausschnitt aus einem Bebauungsplan für ein Wohngebiet in Spiegelberg, Verkleinerung aus 1:500

Öffentliche Bauten und Anlagen

Welche Typologien es gibt

§ 5 Abs.2 Nr. 2 und Abs. 4
§ 9 Abs.1 Nr. 5 und Abs. 6 BauGB

- | | | | | | |
|---|---|------------------------------|---|---|-----------------------------|
|  |  | Flächen für den Gemeinbedarf |  |  | Flächen für Sport und Spiel |
|  | | Öffentliche Verwaltungen |  | | Sportanlagen |
|  | | Schule |  | | Spielanlagen |
|  | | Sakralbauten | | | |
|  | | Sozialbauten | | | |
|  | | Gesundheitsbauten | | | |
|  | | Kulturbauten | | | |
|  | | Sportbauten | | | |
|  | | Post | | | |
|  | | Schutzbauwerk | | | |
|  | | Feuerwehr | | | |

Anmerkungen zu den Einrichtungen und Anlagen

Im Bebauungsplan kann die farbige Flächen-signatur auch als Randsignatur verwendet werden.

Die vorstehenden Zeichen können bei Bedarf durch Buchstaben ergänzt werden.

Im Flächennutzungsplan können die vorstehenden Zeichen zur Kennzeichnung der Lage auch ohne Flächendarstellung verwendet werden.

Verkehrsflächen

Wie Mobilität gekennzeichnet wird

§ 5 Abs.2 Nr. 3 und Abs. 4 BauGB

	Autobahnen		Straßenverkehrsflächen
	Hauptverkehrsstraßen		Straßenbegrenzungslinie
	ruhender Verkehr		Sonderverkehrsflächen
	Bahnanlagen		Öffentliche Parkfläche
	Straßenbahnen		Fußgängerbereich
	Seilbahnen		verkehrsberuhigte Zone
	Hauptwanderwege		Einfahrt
	Luftverkehrsflächen		Einfahrtsbereich
	Flughafen/Landeplatz		Bereich ohne Zufahrt
	Segelfluggelände		
	Hubschrauberlandeplatz		

Ver- und Entsorgungsflächen

Wie Infrastruktur gekennzeichnet wird

§ 5 Abs.2 Nr. 2b, Nr. 4 und Abs. 4, § 9 Abs.1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB

	Ver- und Entsorgungsanlagen
	Elektrizität
	Gas
	Fernwärme
	Wasser
	Abwasser
	Abfall
	Ablagerung
	Erneuerbare Energien
	Kraft-Wärme-Kopplung

Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen

oberirdisch	
unterirdisch	

Anmerkungen
Im Bebauungsplan kann die farbige Flächensignatur auch als Randsignatur verwendet werden. Die auf diesen Seiten dargestellten Piktogramme können bei Bedarf durch Buchstaben ergänzt werden.

Im Flächennutzungsplan können die vorstehenden Zeichen zur Kennzeichnung der Lage auch ohne Flächendarstellung verwendet werden.

Bei den Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen soll die Art der Leitung näher bezeichnet werden. Im Bebauungsplan sind Grünflächen als öffentliche oder private Grünflächen besonders zu bezeichnen.










Ausschnitt aus einem Bebauungsplan für ein Wohngebiet in Neckarwestheim, Verkleinerung aus 1:500



Ausschnitt aus einem Bebauungsplan für ein Wohngebiet in Weingarten, Verkleinerung aus 1:500






Grünflächen

§ 5 Abs.2 Nr. 5 und Abs. 4,
§ 9 Abs.1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB

-  Parkanlage
-  Dauerkleingarten
-  Sportplatz
-  Badeplatz, Freibad
-  Spielplatz
-  Zeltplatz
-  Friedhof

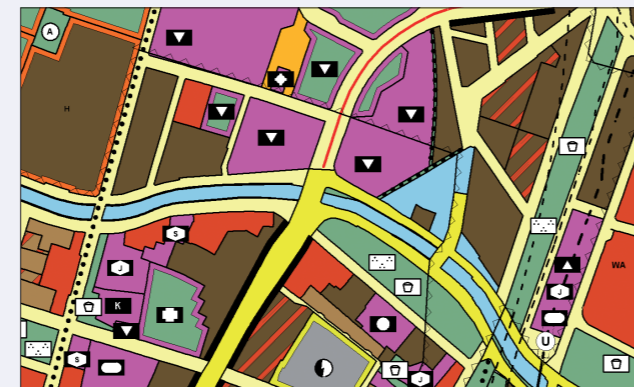
Stadterhaltung und Denkmalschutz

§ 5 Abs. 4, § 9 Abs. 6, § 172 Abs. 1 BauGB

-  Umgrenzung von Erhaltungsbereichen
- 
-  Umgrenzung von Gesamtanlagen und Ensembles
- 
-  Einzeldenkmäler



Ausschnitt aus dem Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Köln, Verkleinerung aus 1:1.000



Ausschnitt aus der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) des Bezirks Mitte zu Berlin, Verkleinerung aus 1:1.000

Flächen für Wasser und Wasserwirtschaft

§ 5 Abs. 2 Nr. 7 und Abs. 4, § 9 Abs. 1 Nr. 16 und Abs. 6 BauGB

-  Wasserflächen
-  Hafen
-  Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz
-  Hochwasserrückhaltebecken
-  Überschwemmungsgebiet wasserrechtliche Festsetzungen
-  Schutzgebiet für Grund- und Quellwasser
-  Schutzgebiet für Oberflächengewässer
- 












Flächen für Landwirtschaft und Wald

§ 5 Abs.2 Nr. 9 und Abs. 4, § 9 Abs.1 Nr. 18 und Abs. 6 BauGB

-  Landwirtschaftsflächen
-  Waldflächen
-  Erholungswald
- 
-  Aufschüttung
-  Abgrabung
-  Stützmauer

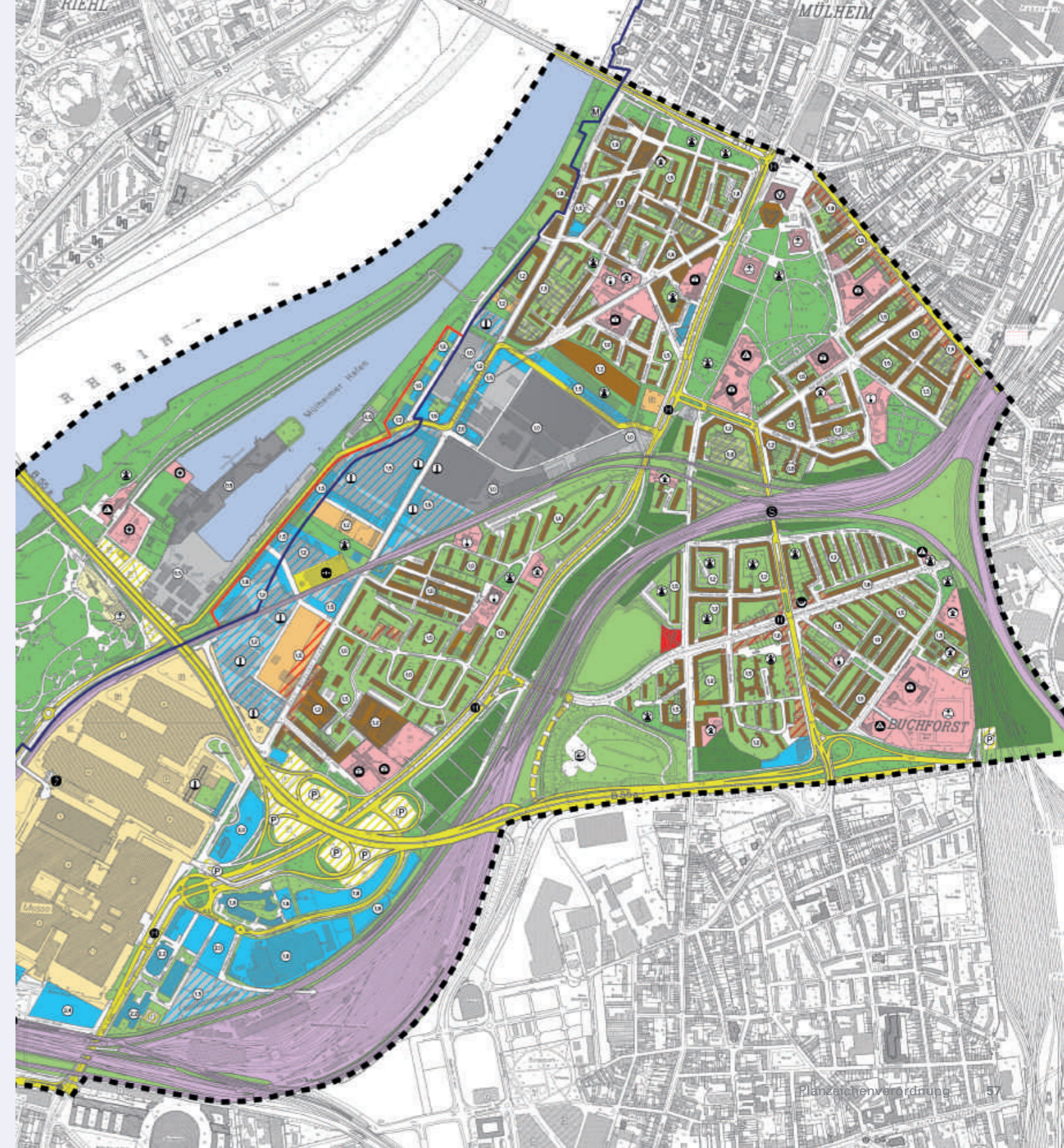
Flächen für Landschaft

§ 5 Abs.2 Nr. 10 und Abs. 4, § 9 Abs.1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB

-  **Anpflanzung**
-  Bäume
-  Sträucher
-  sonstige Bepflanzungen
-  **Erhaltung**
-  Bäume
-  Sträucher
-  sonstige Bepflanzungen
-  Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen
-  Umgrenzung von Flächen mit Bindungen und Erhaltungsvorgaben für Bepflanzungen und Gewässer
-  Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechtes

Sonstige Planzeichen

		Umgrenzung der Bauflächen, für die eine zentrale Abwasserbeseitigung nicht vorgesehen ist
		Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen
St Ga	GSt GGa	St Stellplätze, GSt Gemeinschaftsstellplätze, Ga Garagen, GGa Gemeinschaftsgaragen
		Spielplatz
		besonderer Nutzungszweck, der durch besondere städtebauliche Gründe erforderlich wird
		mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen
		bei schmalen Flächen
		Schutzgebiete gegen schädliche Umwelteinwirkungen
		Schutzgebiete gegen Luftverunreinigungen
		Schutzgebiete gegen Bebauung aller Art
		Schutzgebiete gegen Naturgewalten
		kontaminierte Flächen
		Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
		Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets



»Architekten, Maler und Bildhauer müssen die vielgliedrige Gestalt des Baues in seiner Gesamtheit und in seinen Teilen wieder kennen und begreifen lernen, dann werden sich von selbst ihre Werke wieder mit architektonischem Geiste füllen, den sie in der Salonkunst verloren.«

Walter Gropius (1919)

Projekte



- 61 Das Grüne Band**
Leben im ständigen Miteinander
Stephan Baumgartl/Veronika Langen



- 71 DNA – Barleben**
Das Erbe einer suburbanen Struktur
Zhou Songshan/Liu Yaohong



- 81 Flatrate Community**
Hubs and Loops auf der grünen Wiese
Marcel Benny Kahmann/Tobias Rümmler



- 89 GrüKoBar**
Das Grüne Kollektiv
Nele Grund/Janine Leonie Kübler-Buchegger



- 99 Co-Working-Spaces im Grünen**
Campus Barleben
Alexander Colettis /Dirk Alexander Vandahl



- 105 Der grüne Gürtel**
Naturbestimmte Zwischenräume
Shen Deyong/René Köhler

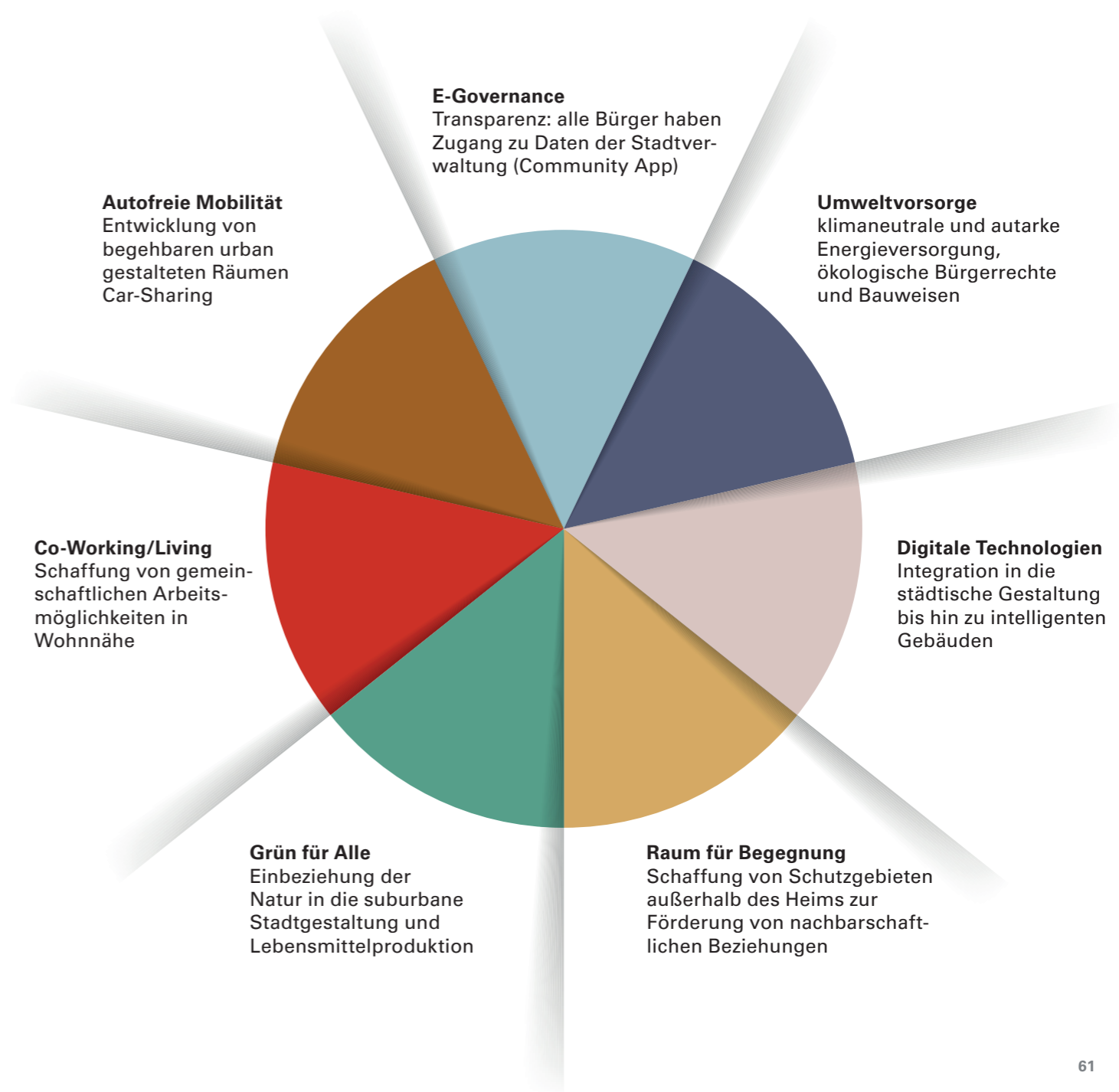


- 113 Forum Novum**
Ein neuer Markt für Barleben
Fred Richter/Giulia Stangherlin



Luftbild Siedlung Törten
Die Vision von Gleichheit und Zweckdienlichkeit
Quelle: DDM publishers

Wollen, Erdenken, Erschaffen Sieben Projekte – Sieben Trends





Das Grüne Band Leben im ständigen Miteinander



Stephan Baumgartl
Veronika Langen

Vision

Die Gemeinde Barleben wird in 15 Jahren die eigenständige und unabhängige Versorgung des Grundenergiebedarfs realisiert haben. Überschüssige Energie kann dann an angrenzende Quartiere weitergeleitet werden. Der Lebensstandard wird für Jung und Alt durch ausgeklügelte Technologien verbessert. Flatrate-Wohnen (All-inclusive Pakete für Wohnen, Strom und Wärme) bietet ein soziales und kommunikatives Umfeld, welches durch die Anordnung unserer Baukörper unterstützt wird. Barleben wird als Leuchtturmprojekt Vorreiter für andere Bauvorhaben werden und das Prinzip des neuen Lebens an andere Gemeinden und Städte kommunizieren und weitertragen.

Organisation

Das »Grüne Band« ist eine Spirale aus Spielstraße und öffentlicher Parkfläche, welche sich ineinander winden und somit am Ende ein Zentrum schaffen. Hier findet das gemeinsame, kommunikative und öffentliche Leben statt. Die Spirale der Spielstraße lässt Nachbarschaftsgefühle entstehen. Durch

das »aufeinander zu« und »voneinander weg« der Baukörper entstehen manch unerwartete Plätze. Die öffentliche Parkfläche lädt zum Verweilen, Flanieren und Erholen ein und verbessert das Klima des Quartiers.

Qualitäten

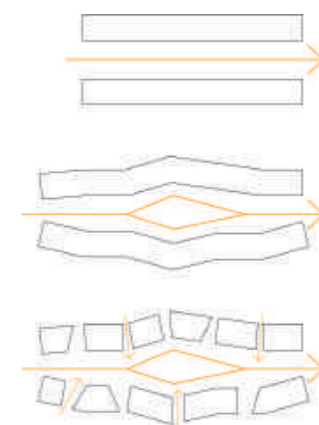
Für unsere ökonomischen und ökologischen Qualitäten streben wir eine nachhaltige Realisierung an. Dafür sind nachhaltige Rohstoffe sowie die Umsetzung durch regionale Firmen geplant. Auch wird eine Optimierung der Lebenszykluskosten durch die Minimierung des Verbrauchs von Energie generiert. Auf Grund der optimalen Verkehrsanbindung, der Wirtschaftsstruktur und der energetischen Eigenschaften ist von einer Erhaltung des Gebäudewertes auszugehen.



Leitidee



Perspektive Spielstraße



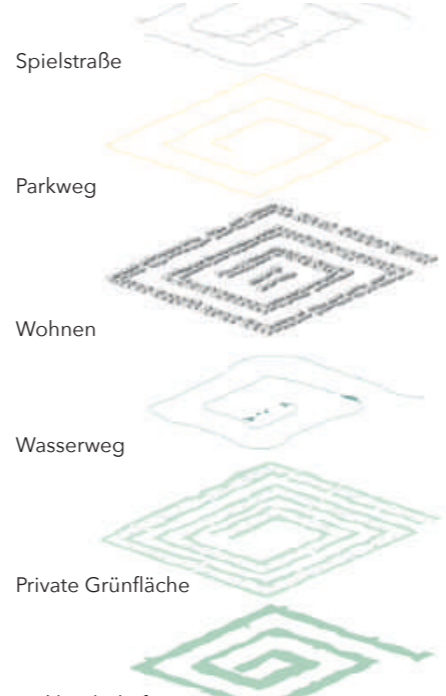
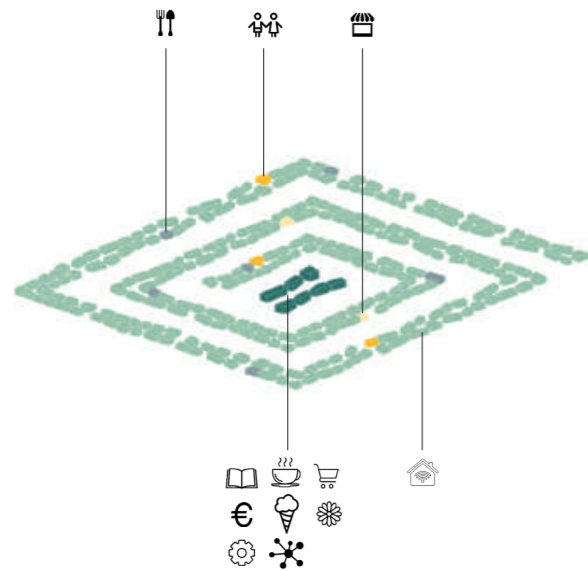
Konzeptskizzen

Kenndaten

Grundstück /Hektar	47
Bebaute Fläche/qm	57.000
Grundstücke	271
Anzahl der Geschosse (Wohnen)	2
Anzahl der Wohnungen	1.110
Parkplätze (Außerhalb)	700
Grün- und Freiflächen/Hektar	9,4
Wege	0,6
halböffentliche Grün- und Freiflächen	15
Spielstraßen	8,4
Private Nutzfläche	32 %
Öffentliche Nutzfläche	29 %

- Bebauung
- Spielstraßen
- Private Grünfläche
- halböffentliche Grünfläche

bauliches **schichten**

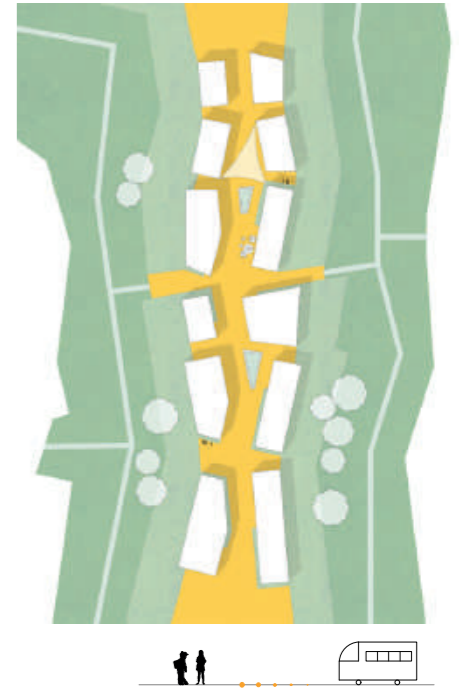
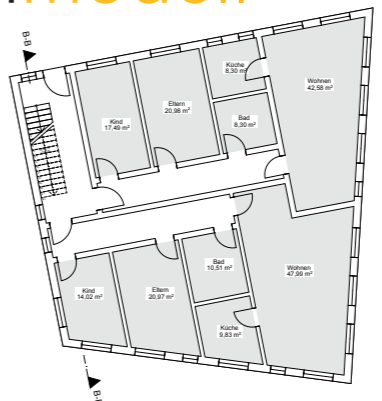


grüne **wiese**

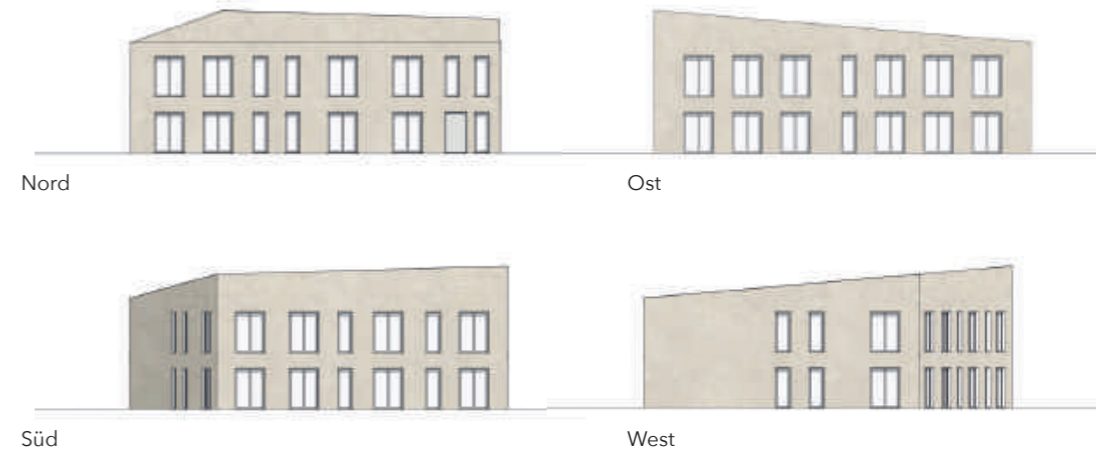


wohn **modell**

Grundriss EG
Schnitt B-B



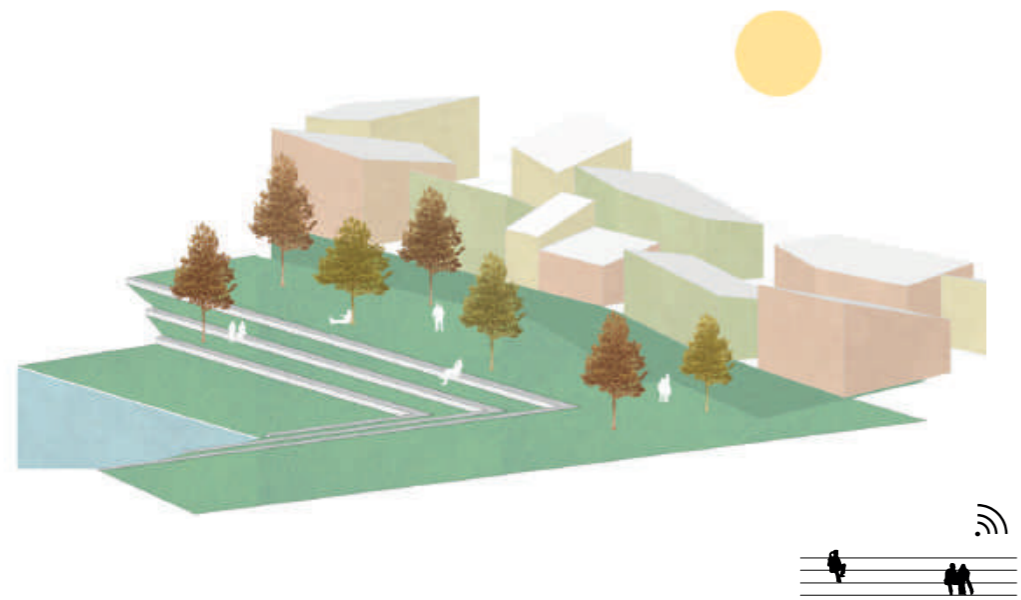
wohn **modell**



spielstraße



sitzstufen



lebenderunde



der **cloud layer**
die Daten, Alaytics und Kommunikationen, die den Inhalt und den Kontext der Stadt entwickeln

der **bewohnbare layer**
die Umgebung, Werkzeuge und Anwendungen, die den Bürgern ein spürbares Stadterlebnis bieten

der **infrastruktur layer**
die effiziente Transformation und Transport von Kernressourcen wie Energie, Wasser, Abfall und Daten

energiekonzept



Heizen mit der Sonne
Photovoltaikanlagen auf Dächern



Batteriespeicher



Heizen mit der Natur
Wärmepumpen

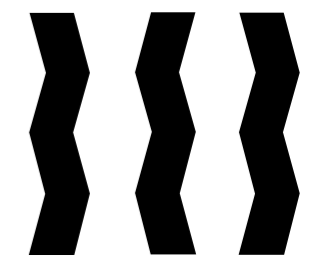


Flatrate-Wohnen



DNA – Barleben Das Erbe einer suburbanen Struktur

Yaohong Liu
Songshan Zhou



Spezifikum

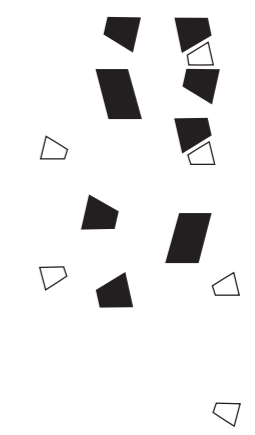
Durch neue und nachhaltige Techniken und die Ermöglichung flexibler Architektur und Raumgestaltung können im Kern gleichen Gebäuden individuelle Benutzungsprofile zugeordnet werden – von der Single-Wohnung bis hin zum Mehrgenerationenhaus, oder altengerechtem Wohnen. Auf dieser Grundlage können sich sowohl das Quartier als auch die Stadt künftig auch an weiteren Standorten in neue Richtungen entwickeln.

Erblichkeit

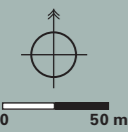
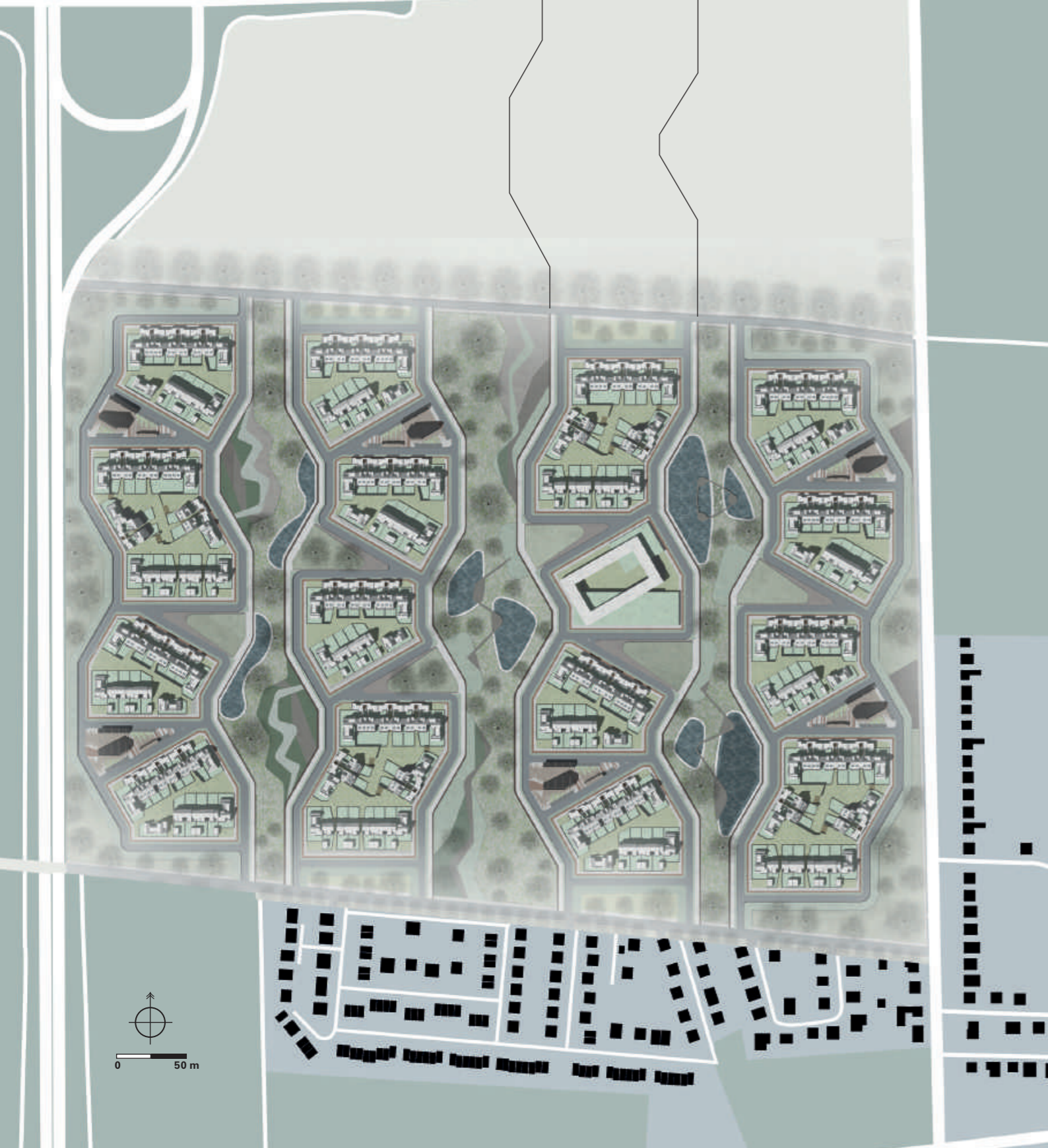
Durch die intelligente Modulbauweise, deren Prinzipien dupliziert werden kann, ist eine Erweiterung des Quartiers bei Beibehaltung einer Identitätsstiftenden DNA möglich. Auf diese Weise kann die Stadt unter Nutzung dieses Moduls intelligent, effizient und vor allem schnell wachsen.

Evolution

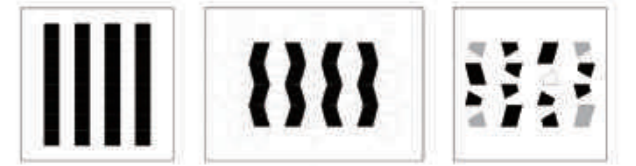
Innovative AI-Techniken ermöglichen ein smartes System, mittels derer die Nutzungsdaten der Bewohnerinnen von Stadt, Quartier und Gebäude erfasst werden können. Auf dieser Datengrundlagen können unter Anwendung neuer Techniken auch die architektonischen Elemente besser den Bedürfnissen der Einwohner angepasst werden, wodurch nicht zuletzt der Ressourceneinsatz ökologischer und nachhaltiger erfolgen kann.







Leitdee DNA

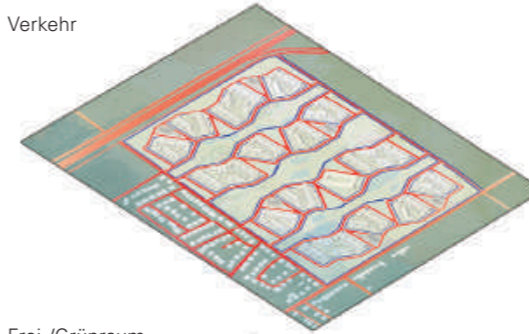


Legende

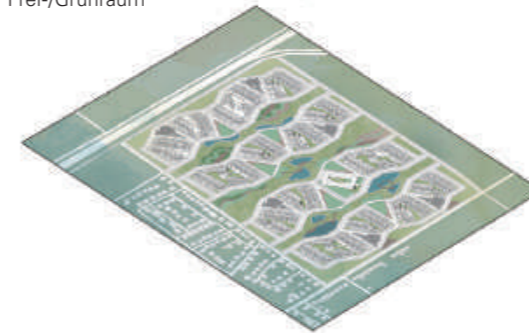
- Bebauung
- Private Grünflächen
- Frei- und Grünraum
- Öffentlicher Raum
- Mobilitäts-Hubs
- Gemeinschaftsnutzungen
- Ziel- und Binnenverkehr
- Spielplätze

Ebenen der Planung

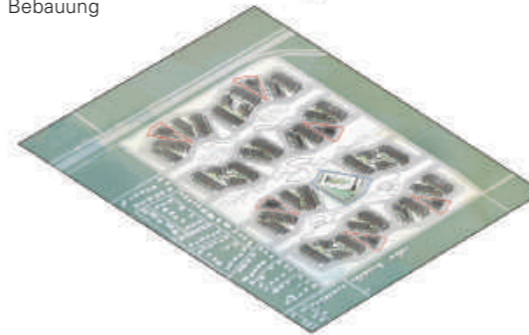
Verkehr



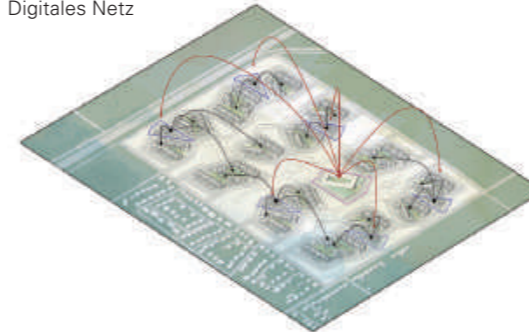
Frei-/Grünraum



Bebauung



Digitales Netz

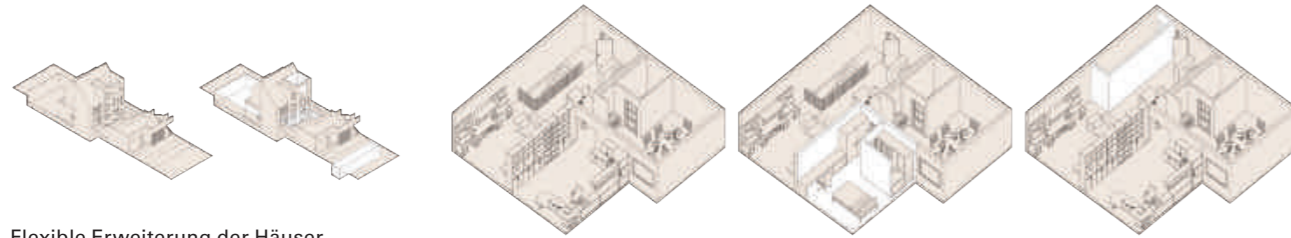


Smartes Wohnen

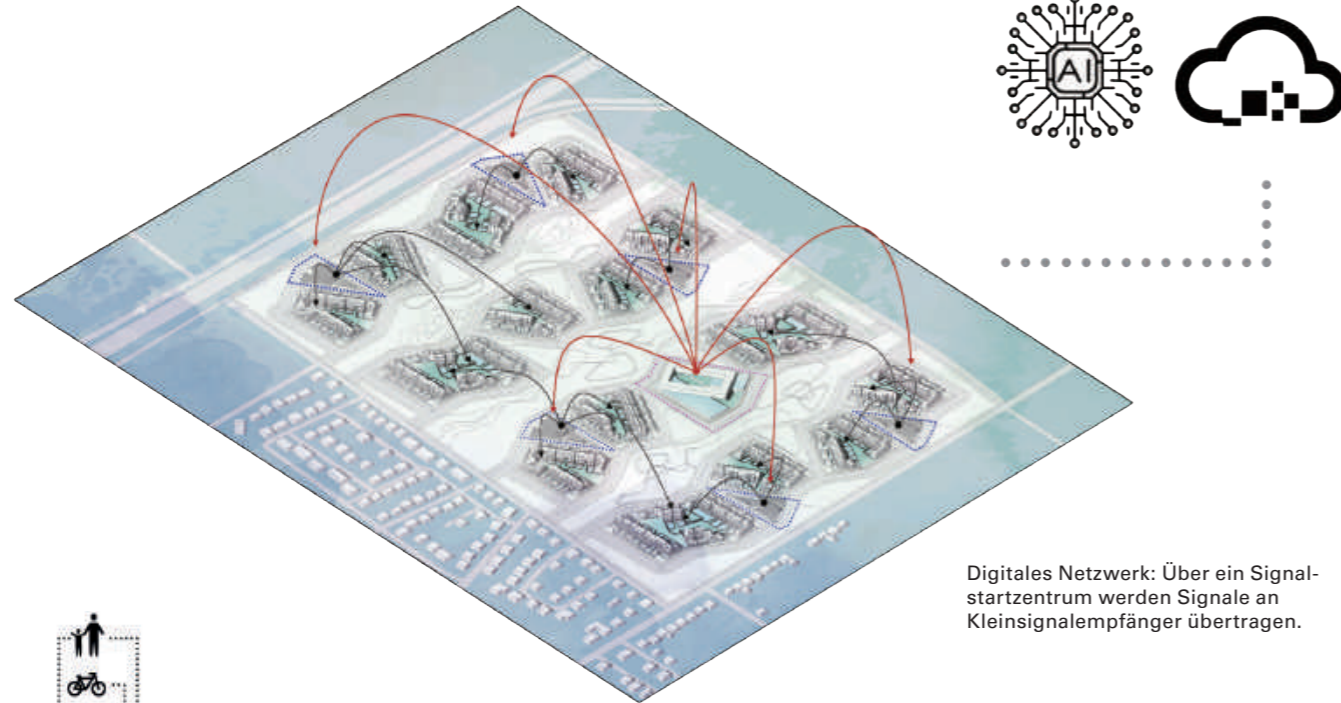


Grundstück /qm	370.500	100 %
Bebaute Fläche/qm	75.800	23 %
Sockelzonen/qm	28.300	9 %
Verkehrsflächen/qm	3.350	1 %
Grün- und Freiflächen/Wege	-	90 %
Anzahl der Wohnungen	324	-

Entwicklung der Familienstruktur



Flexible Erweiterung der Häuser und Umbaumöglichkeiten



Digitales Netzwerk: Über ein Signalstartzentrum werden Signale an Kleinsignalempfänger übertragen.



An Netzpunkten werden Energie, smarte Infrastruktur und Mobilitäts-Hubs zur Verfügung gestellt.



Leitideen für das »Smart Quartier«:
Autonomes Fahren, Share Economy,
Smart Homes, Telemedizin u.a.



Flatrate Community Hubs and Loops auf der grünen Wiese

Marcel Kahmann
Tobias Rümmler



Leben im Grünen

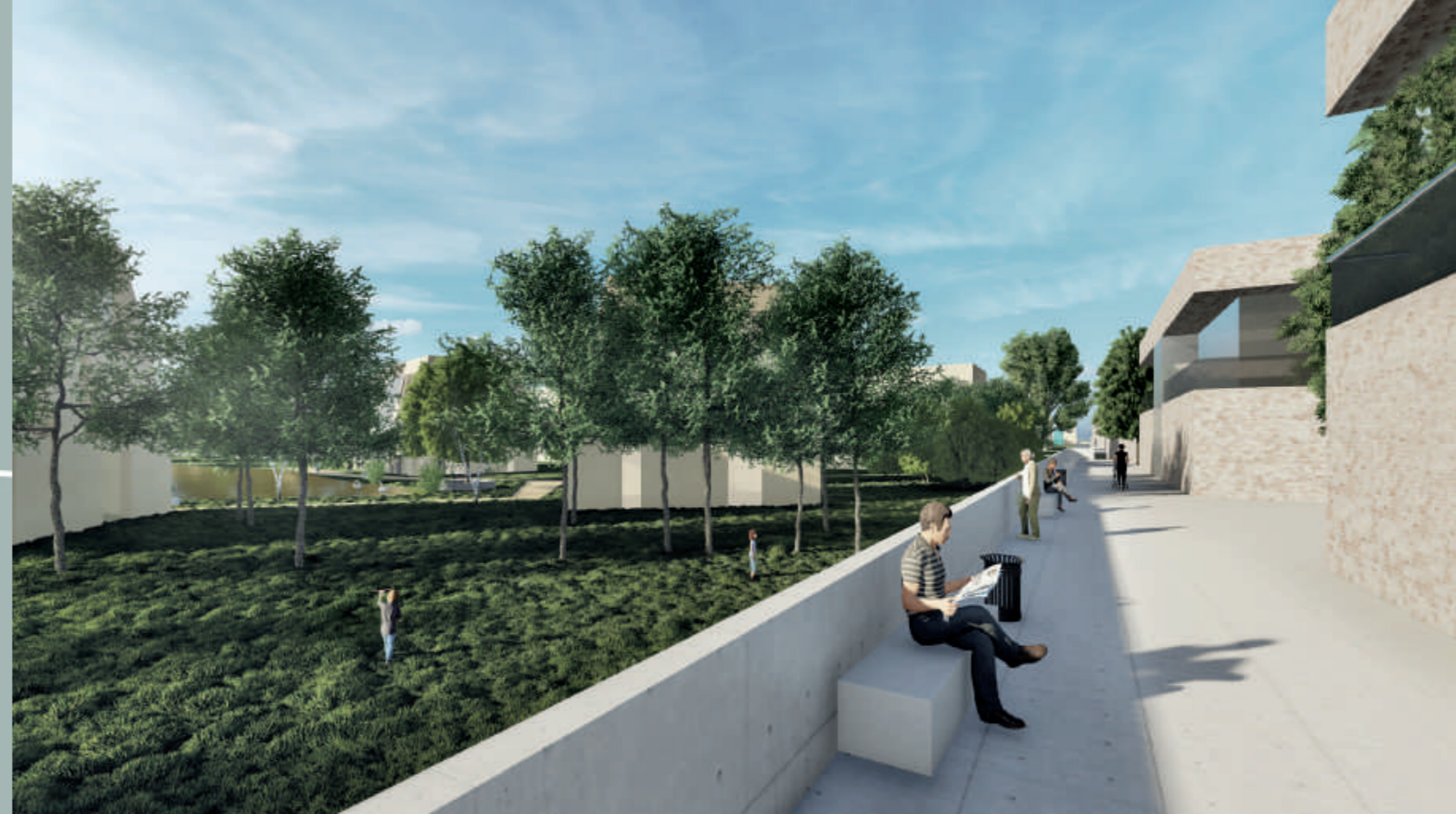
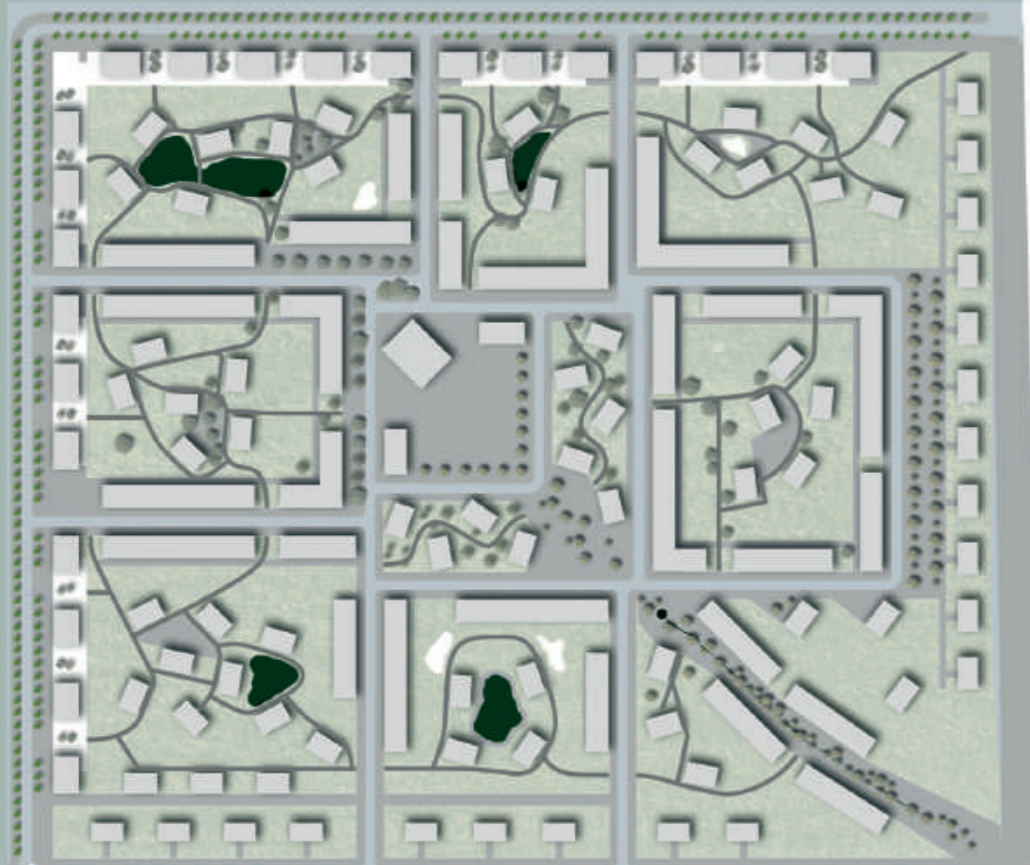
Den nötigen Ausgleich zur Arbeit findet man nur in einer attraktiven Umgebung. Auf dem weitläufigen Grundstück möchten wir daher städtischen Charme mit einem sehr grünen ländlichen Charakter kombinieren. Dazu gehören auch kleine Seen und weitläufige Wege.

Auf alles eine Flatrate

Hört sich zunächst komisch an, soll aber ein grenzenloses Angebot an Möglichkeiten bieten, ohne dabei kompliziert zu sein. Der Bewohner bekommt eine elektronische ID, die er bei allen Aktivitäten vorzeigt und schon kann es losgehen. So soll man auch auf E-Mobile und den städtischen Shuttle in den Ortskern zugreifen können.

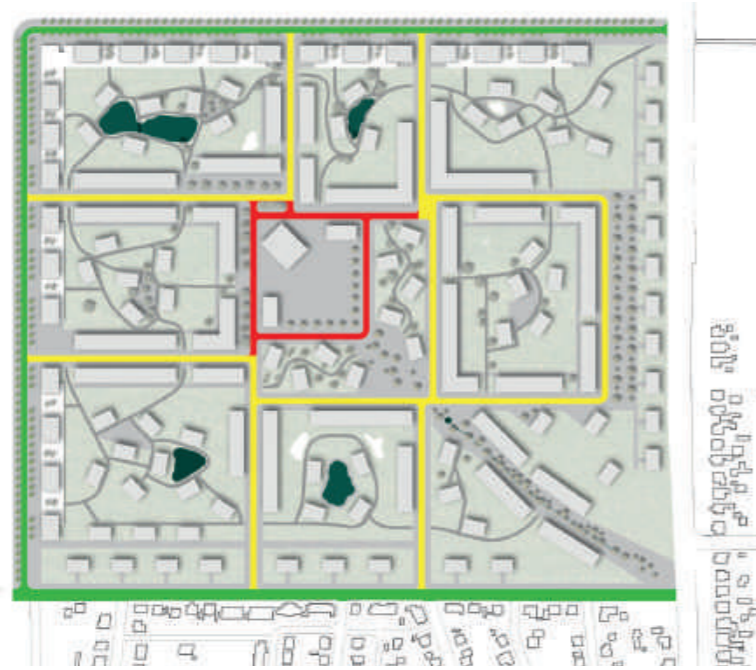
Erstmal ankommen

Wir möchten den Verkehr so gut es geht aus dem Zentrum fernhalten. Ausnahmen gelten nur für Lieferverkehr, E-Mobile und autonomen Busse. Um einen möglichst verkehrsfreien Innensektor zu erhalten, stellen wir ringartig um das Zentrum herum genügend Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Von da aus kann es dann vielseitig weitergehen.



Die Grafik und Illustration zeigen die großzügig gestalteten Gehwege.

Verkehrsströme



- Geh- und Radwege
- Verbindungswege
- Außenverkehr
- Zielverkehr
- Binnenverkehr

Infrastruktur



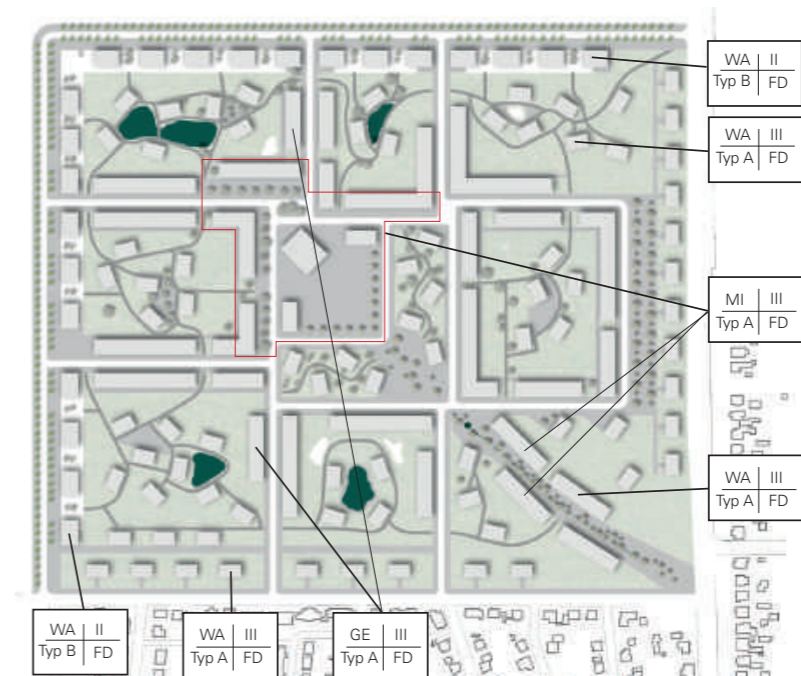
- Blockheizkraftwerk
- Quartiersverwaltung
- Gewerbeflächen (MI)
- Büroflächen (MI)
- Ladestationen (Kfz)

Erschließung und Parken



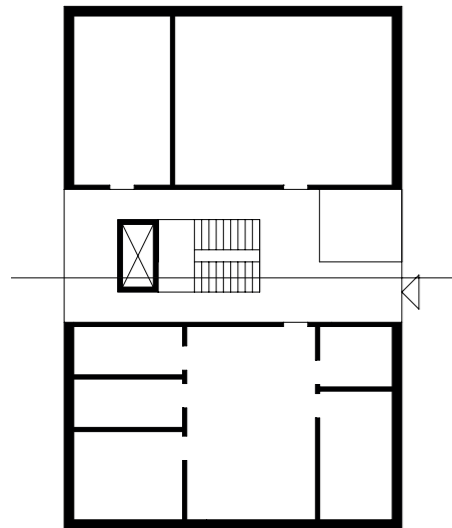
- P Parken (Kfz)
- Verbindungswege
- Rückfließender Zielverkehr

Art und Maß der Bebauung

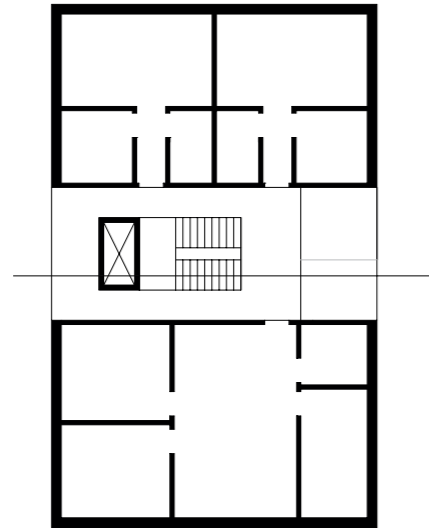


Wohneinheit Typ A

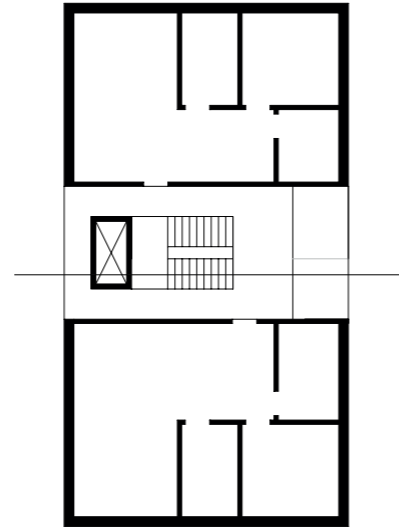
M 1:200



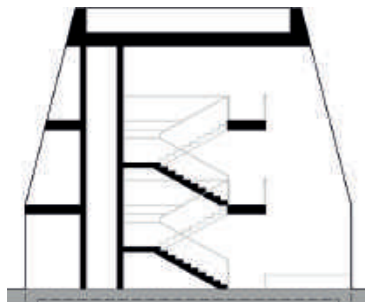
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



2. Obergeschoss



Schnitt



Flatrate Community

Wohnen

Pauschalpreis für Miete, Strom-Heiz- und Wasserkosten

Fortbewegung

unbegrenzte Nutzung und kostenlose Energie der E-Mobile, sowie freie Nutzung der E-Shuttles

Kommunikation

Gemeinschaftsplätze

Arbeiten

freie Nutzung von Werkstätten und Co-working spaces mit Zugang zu kostenfreiem Wifi

Unterhaltung

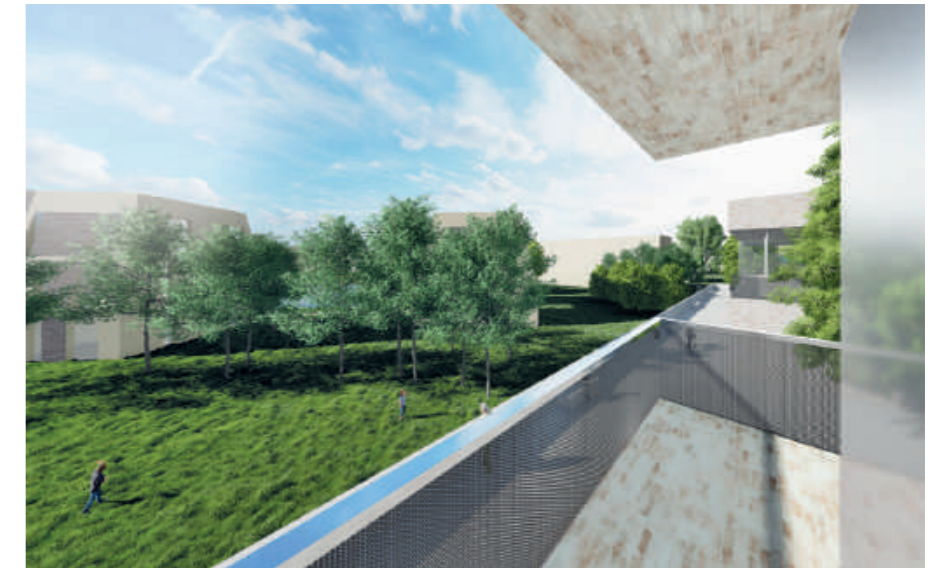
kostenfreier Zugang zu sämtlichen Kultur-, Bildungs- und Medienveranstaltungen

Sport

unbegrenzte Nutzung aller Sportstätten und Angebote

Kenndaten

Grundstück /qm	370.500
Bebaute Fläche/qm	76.500
Private Flächen/%	11
halböffentliche Flächen/%	24
öffentliche Flächen/%	64
Anzahl der Wohneinheiten	846
Anzahl der Geschosse	2 bis 3



Private Ausblicke

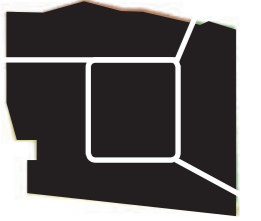


Öffentliche Zwischenräume



GrüKoBar Das Grüne Kollektiv

Nele Grund
Janine Leonie Kübler Buchegger



Wie soll Barleben 2030 aussehen?

Wo wollen wir hin?

Was ist zukunftsfähig und smart?

Die Zukunft stellt man sich technisiert, personalisiert und vernetzt vor. Wir haben uns allerdings gegen ein virtuelles Leben im ständigen Online entschieden und stattdessen für ein Leben im ständigen Miteinander. Drei konkrete Begriffe sind uns wichtig: Autofrei – Naturnah – Kollektiv

Autofrei beschreibt unsere komplette Siedlung, welche bis auf Ausnahmen vollständig auto- bzw. verkehrsfrei ausgebildet ist. Dort wird gegangen, gelaufen, gerollert oder Rad gefahren. Alternativen werden durch halbhunterirdische Parkhäuser, Sharing-Fahrzeuge und eine Quartiersbahn geboten.

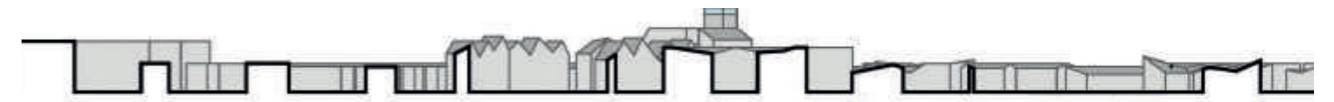
Naturnah beschreibt die Integration von Natur in das aktive Leben der Bewohner. Blockstrukturen werden durch integrierte Glashäuser mit Zier- und Nutzpflanzen aufgebrochen. Gemeinschaftlich genutzte und zugeteilte Gärten ermöglichen einen eigenen Anbau und Erholung im Grünen.

Kollektiv bezeichnen wir die Wohnformen. Jeder Block besitzt mindestens ein Gebäude mit Gemeinschaftsflächen. Vier Blöcke teilen sich jeweils einen gemeinschaftlich genutzten Freiraum. Dort können Spielplätze, Brunnen, Werkstätte, Co-Working-Spaces oder Kursräume unterkommen.

Alternative Energien werden auf den freien umliegenden Flächen produziert, etwa in Form von Windrädern und Photovoltaikanlagen auf den Dächern. Bereits existierende Lösungen kommen zur Anwendung, wenn Solarziegel als Dachdeckung verwendet oder energieproduzierende Fassaden integriert werden. Ergänzend wird in der Mitte des Quartiers, im Landmark am Marktplatz, ein Blockheizkraftwerk untergebracht. Dieses soll die Siedlung unabhängig vom Stromnetz autark versorgen und die Ringbahn elektrisch betreiben – gespeist von Holzpellets aus lokalen Wäldern, wie auch Öl und Biogas von lokalen Bauern. Somit denkt die Siedlung bereits funktionierende Systeme weiter.



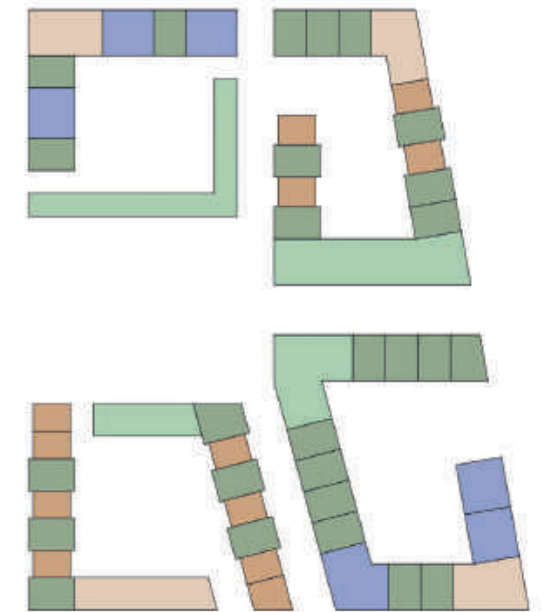
Quartier und Parzelle



Höhenentwicklung

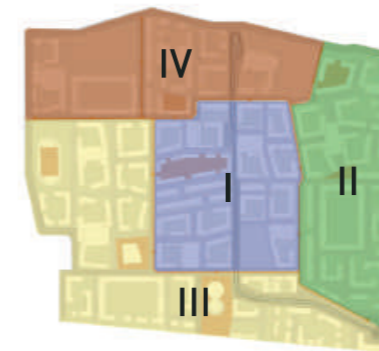


Muster-Wohnblock

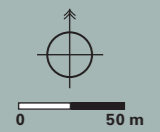


Gebäudetypologie

- **Gewächshäuser**
 als Potenzial der urbanen Nahrungsmittelproduktion. Varianten der Pflanzen und Fischproduktion werden in Gewächshäusern gemeinschaftlich erprobt.
- **Reihenhaus Typ A**
 165 qm Wohnfläche
- **Reihenhaus Typ B**
 124 qm Wohnfläche
- **Mehrfamilienhaus**
 265 qm Wohnfläche
- **Gemeinschaftshaus**
 150 bis 500 qm



Bauabschnitte



Einzelthemen der Analyse



Struktur der Bebauung und Gebäudetypologie

- Reihenhaushaus
- Zeile
- Drei-/Vierseithof
- Solitär
- Einfamilienhaus, freistehend

Wer wohnt wie?



Single/Studenten/Azubi
 30 bis 50 qm (1 bis 2 Zimmer)
 Wohnzimmer mit Pantry,
 Schlafzimmer/Arbeitszimmer,
 Bad, Terrasse oder Balkon
 max 1 Auto
Treppen kein Problem



Wohngemeinschaft
 110 bis 150 qm (4 bis 6 Zimmer)
 Einzelne Zimmer, abgetrennte
 Räume durch Flur, keine Durch-
 gangszimmer, Terrasse oder
 Balkon wäre cool, Garten zum
 anbauen, Blumen pflanzen und
 spielen
 1-2 Autos
Treppen kein Problem
(ältere Menschen ggf. im EG)



Paar/Alleinerziehende
 50 bis 70 qm (2 bis 3 Zimmer)
 Schlafen, Wohnen/Kochen/Essen,
 Bad, ggf. Arbeiten/Gäste
 Alle Zimmer können verbunden
 sein, Durchgangszimmer möglich,
 Terrasse oder Garten
 max. 1 Auto



Familien
 110 bis 150 qm (4 bis 7 Zimmer)
 Schlafen Eltern, Wohnen/Kochen/
 Essen, Bad, Kinder, ggf. Arbeiten
 Nutz- und Spielgarten
 1-2 Autos

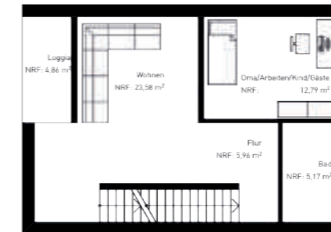
Muster – Grundrisse



DG



DG



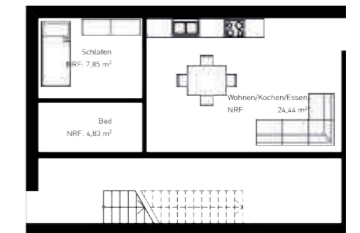
OG



OG



EG

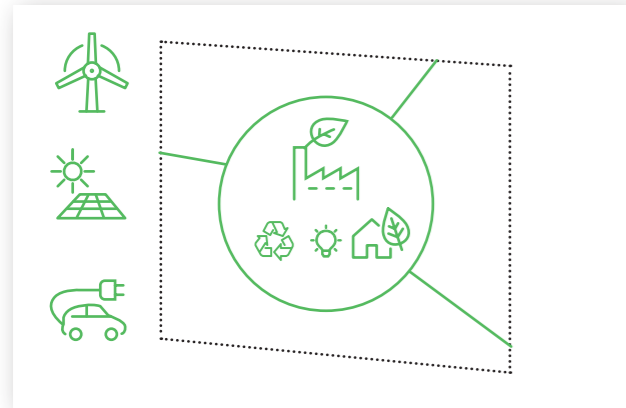


EG



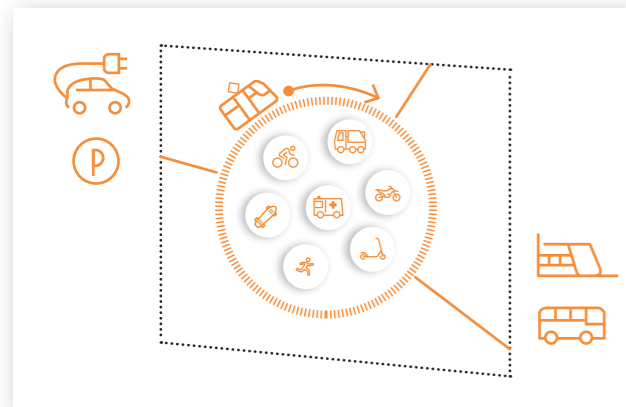
Grundstück/qm	370.500
Bebaute Fläche/qm	60.000
öffentliche Flächen/%	33
Anzahl der Wohneinheiten	450
Anzahl der Bewohner	bis 2.000

Digitalisierung und Ressourcen



Energie und Ressourcen

- Virtuelle Kraftwerke
- Batteriespeicherlösungen
- Energieeffiziente Heizungs-, Warmwasser- und Klimasysteme



Verkehr und Mobilität

- Mischverkehrsflächen mit verkehrsberuhigten Zonen
- Vernetztes Parken außerhalb des Quartiers
- Intermodaler Verkehr
- Elektromobilität
- Umweltüberwachung
- Flottenmanagement
- Äußere und innere Erschließung



Gebäude und Technik

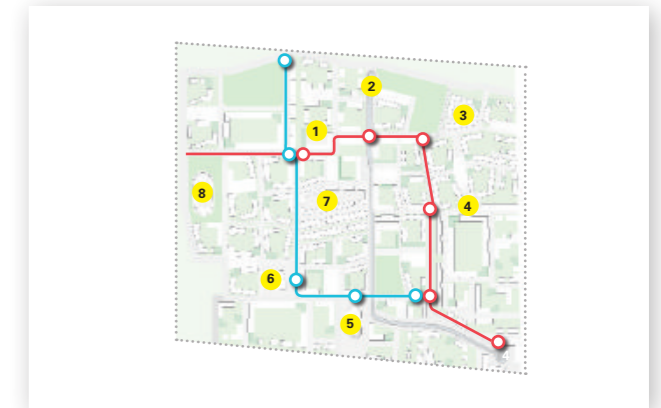
- Vernetzte Hausgeräte
- Connected-Building-Lösung
- Smart Homes (intelligente Beleuchtung, effizientes Wassermanagement, Smart Grid Energieversorgung, Nutzerinformationssysteme, Echtzeit-Feedback Systeme etc.)

Gemeinschaft und Mobilität

Öffentlicher Nahverkehr

Autonome Ringbahn, die »Hotspots« anfährt

1. Bibliothek
2. Wasserspiel
3. Kindergarten
4. Bahnhof
5. Open Air Theater
6. Haus der Region
7. Markt
8. Sportplatz



Grünflächen und Nutzgärten

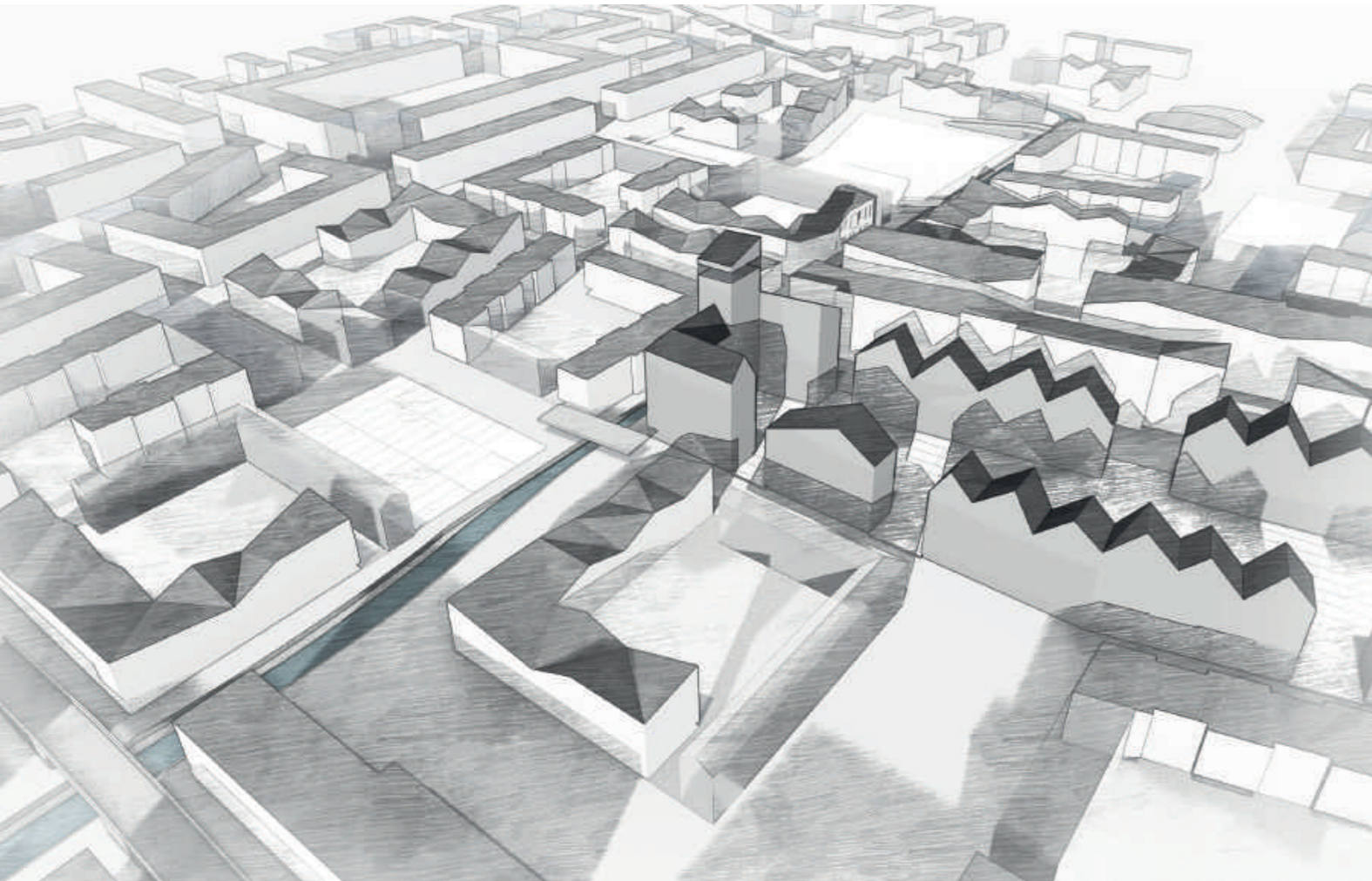
- öffentliche Grünanlagen
 - Gewächshäuser und Nutzflächen für Selbstversorger
- Terrassen- und Hofflächen werden als Gemeinschaftsflächen (Gewächshaus, Mietergärten) angeboten.



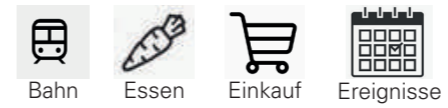
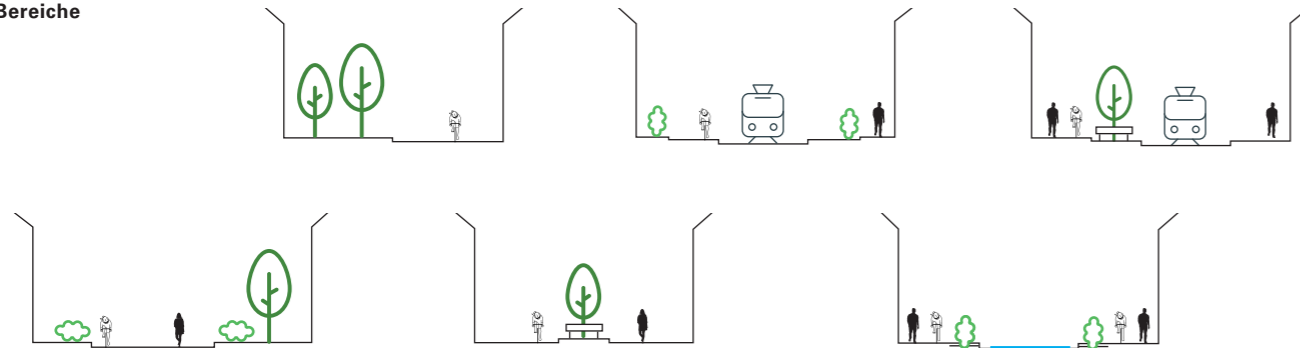
Gemeinschaftsflächen

Zwischen den kompakten Nutzungseinheiten werden großzügige wandelbare Gemeinschaftsflächen als Begegnungsorte angeordnet. Die Nähe und das Zusammenschalten von Einheiten über Gemeinschaftsflächen ermöglichen Modelle der gegenseitigen Unterstützung.

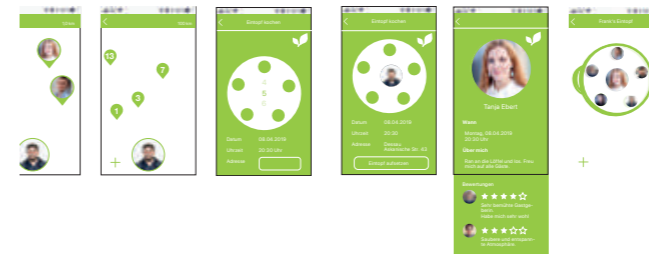




Verkehrsbereuhigte Bereiche



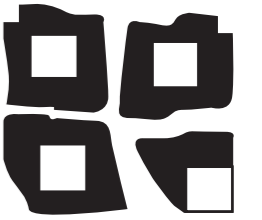
Community Apps unterstützen Lebensmittelkooperativen, Kultur-, Freizeit- und Sportangebote, touristische Aktivitäten, sozialen Zusammenhalt, nachbarschaftliche Beziehungen u.a.





Co-Working-Spaces im Grünen Campus Barleben

Alexander Colettis
Dirk Alexander Vandahl



Wohnsitznahe Arbeitsplätze

In der digital vernetzten Stadt von morgen spielt die Entfernung zum eigentlichen Arbeitgeber nur noch eine untergeordnete Rolle. Dies hat Vorteile: Die Energieeinsparung ist nicht nur positiv für die Umwelt. Wer nicht mehr pendelt, hat mehr Zeit, um sich für die Familie oder die Allgemeinheit zu engagieren. Wenn trotzdem Arbeits- und Privatleben separiert werden sollen, werden dezentrale Büroflächen benötigt. „Co-Working“ heißt deshalb ein Modell der Zukunft. Das Konzept: Arbeiten in der Bürogemeinschaft, die die Infrastrukturen und Dienstleistungen üblicher Büroflächen vorhalten. In unserem Entwurf werden Co-Working-Spaces in zentraler Lage innerhalb der einzelnen Quartiere zur Verfügung gestellt.

Bedarfsgerechte Mobilität

Der Personen- und Warentransport in der Stadt der Zukunft wird bedarfsgerecht und dezentral geregelt werden. Aus diesem Grund stellen wir jedem Quartier einen Mobilitäts-Hub zur Verfügung, in dem ein breites Angebot an klassischen Stellplätzen für PKW und Fahrrad, Ladeinfrastruktur

(E-Mobilität), Carsharing und für körperlich eingeschränkte Personen ein Elektromobilverleih vorhanden ist. Somit kann für jede aktuelle Situation das passende Verkehrsmittel benutzt werden.

Differenzierte Wohnkonzepte

In einer freiheitlichen Gesellschaft spielt auch zukünftig persönliche Individualität eine wichtige Rolle. Die Nachfrage nach flexiblen Wohnformen, z.B. Zwischennutzung, sowie nach gemeinschaftlichem Wohnen steigen, ebenso der Wunsch nach Mitgestaltung. Unser Entwurf soll eine flexible Vielfalt von Wohnformen für alle vorhalten – bis hin zu altersgerechtem, generationenübergreifendem Wohnen in kleineren Einheiten. Durch rhythmisch angeordnete, kreativ gestaltete Platzsituationen sowie private und halbprivate Grünflächen innerhalb der einzelnen Blöcke soll die Stärkung der nachbarschaftlichen Gemeinschaft unterstützt werden. Außerdem gibt es in jedem Quartier große Gemeinschaftsräume für soziale Aktivitäten, wie beispielsweise Küchen für das gemeinsame Kochen und Essen sowie wohnzimmerartige Salons, Bars oder Cafés zum Verweilen.

Fläche/qm	Grundstück	370.500
Bebaute Fläche/qm	Gesamt	68.000 (21%)
	Gemeinschaft/qm	23.000
Mischnutzung/qm		9.200
Wohnen (Einzelhaus/Reihe) /qm		32.000
	Solitär 1 (öffentliche Mischnutzung)	2.250
Solitär 2 (Bildungsbauten/Versorgung)		1.200
Anzahl der Wohneinheiten	Einzel-/Doppel-/Reihenhäuser	670
	Geschosswohnungen	256
Flächenverteilung	Gesamt	926
	Öffentlich	155.000 (48%)
Privat		171.000 (62%)



Frei- und Grünraum



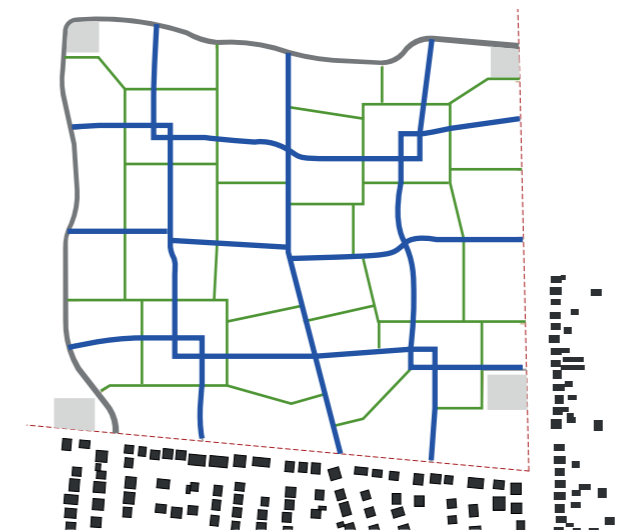
- Öffentliche Grünflächen
- Gemeinschaftsgärten
- Wasserflächen

Nutzung



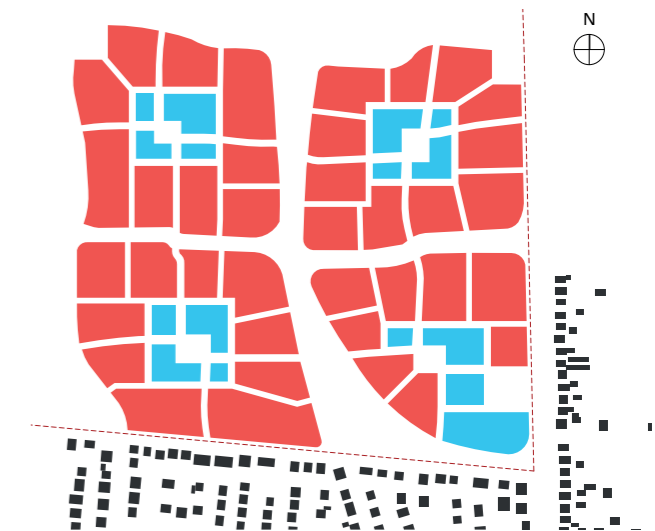
- | | |
|---|---|
| Wohngebäude | Nicht-Wohngebäude |
| ■ Einzelhaus | ■ Gewerbe (EG) |
| ■ Doppelhaus | ■ Büros |
| ■ Reihenhaus | ■ Stadthalle |
| ■ Mehrfamilienhaus | ■ Sonstige Einrichtungen |

Verkehr

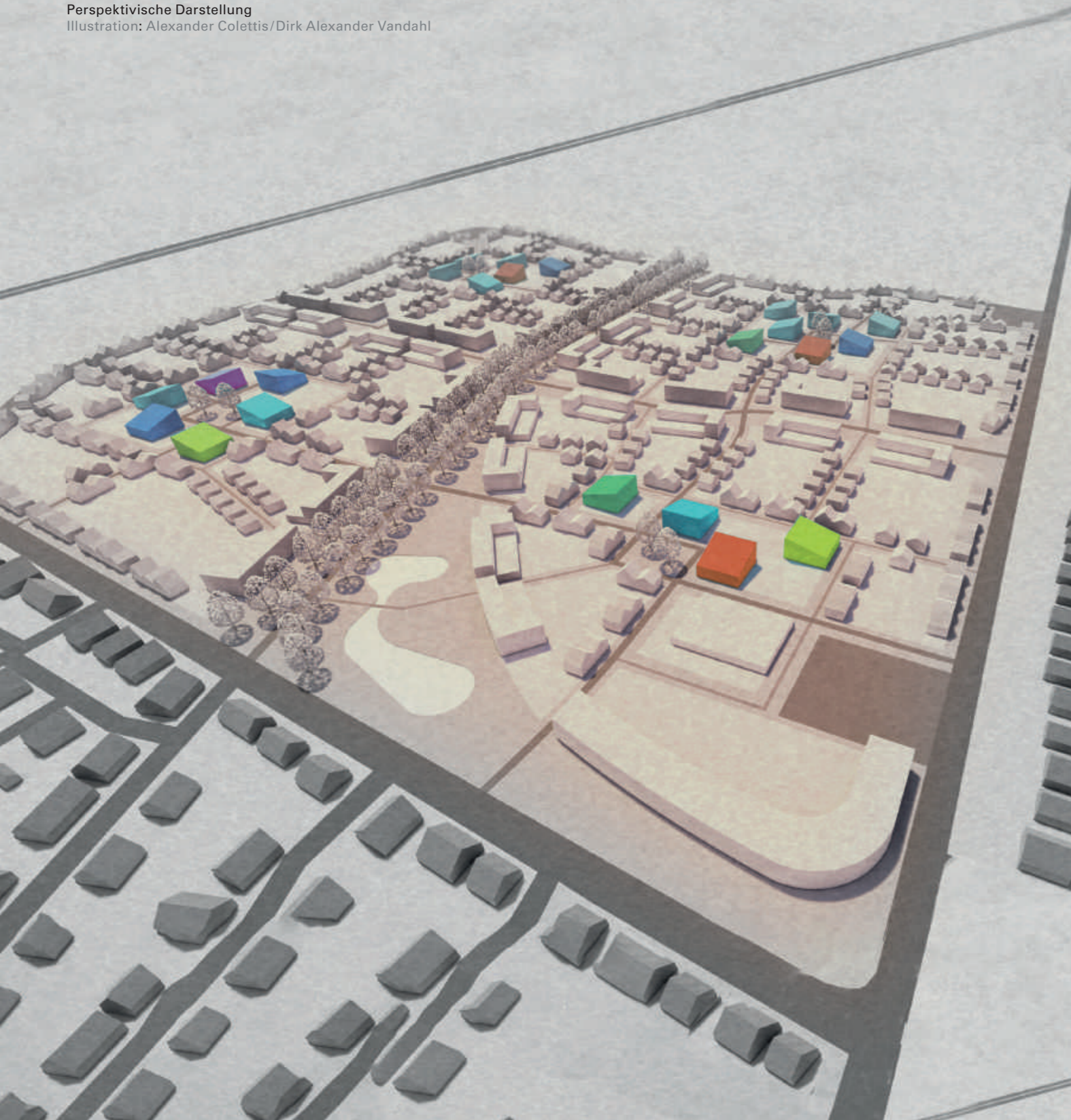


- Anliegerstraße (Außenverkehr)
- Radweg
- Fußweg
- Mobilitäts-Hub

Bebauung



- Wohnen
- Mischnutzung



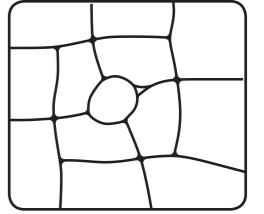
Das smarte Quartier Mindmapping





Der grüne Gürtel Naturbestimmte Zwischenräume

René Köhler
Deyong Shen



Im Zuge der Ökologisierungsbemühungen legt die Stadtplanung dezidierten Wert auf die Einbeziehung von Natur in öffentlichen Raum. Da Natur nun großteils durch Abstinenz von menschlichem Eingreifen definiert ist, muss diese in den Zwischenräumen der Stadt lokalisiert werden. In Abgrenzung zu den menschlich gestalteten Räumlichkeiten gibt es also Zwischenräume, die von Menschen in Form von Bewegungsräumen erkundet werden - jede Ortsveränderung impliziert schließlich eine Bewegung im Zwischenraum: eine Bewegung des Spazierens, die insofern raumkonstitutiv ist, als erst die Bewegung zwischen zwei Orten diese Orte zueinander in eine topologische

Relation setzt. In Angrenzung zur Flucht in virtuelle Online-Welten soll das Quartier der Zukunft von naturbestimmten Zwischenräumen geprägt sein, die im Durchschreiten erfahrbar werden und als Erholungs- und Kontaktzone dienen. Ein Grüner Gürtel verbindet die unterschiedlichen Funktionszonen des Quartiers und dient der Etablierung des nachbarschaftlichen Austauschs. Akzentuiert wird er durch einen Zoologischen Garten und diverse naturnahe Freizeiteinrichtungen. Zur Erschließung der Zwischenräume werden die Grundstücke mit vier Mobilitäts-Hubs ausgestattet, die ausreichend Stellplätze mit Infrastruktur für Auto- und Fahrrad-Sharing bieten.

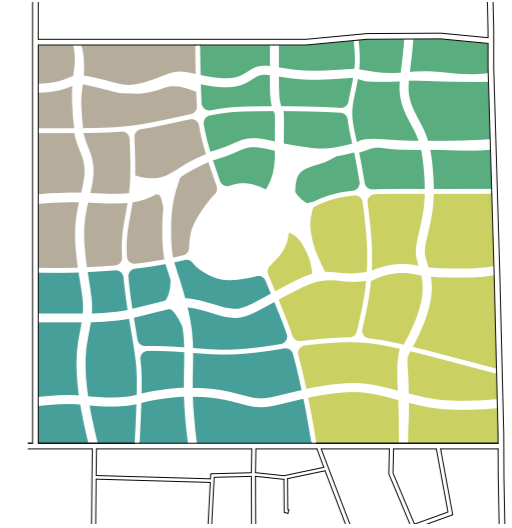


Quartierszentren



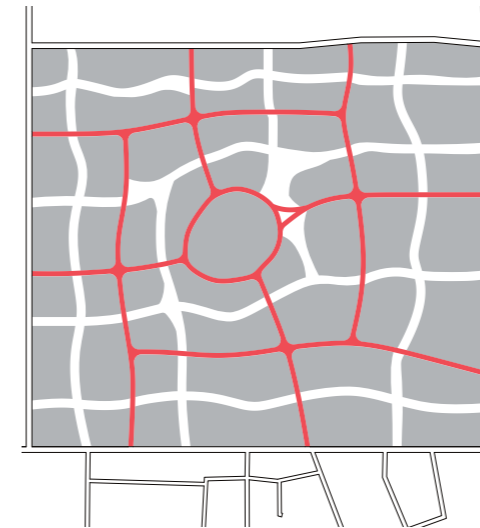
- Parzellen
- Quartierszentren
- Mobilitätshub

Bauabschnitte



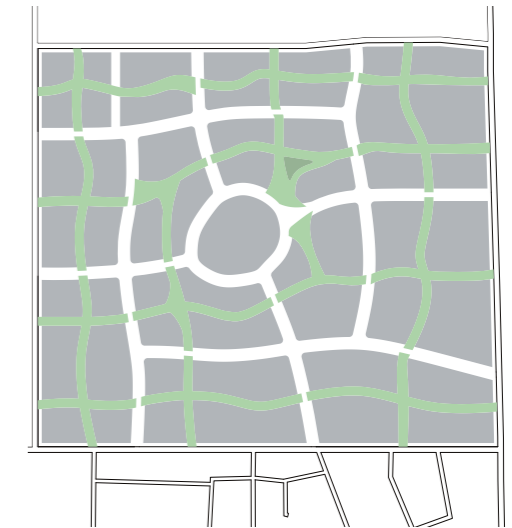
- I
- II
- III
- IV

Verkehr und Erschließung



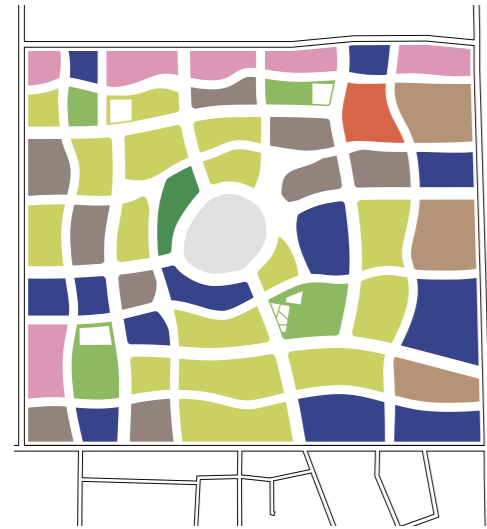
- Hauptverkehrswege

Grüner Gürtel



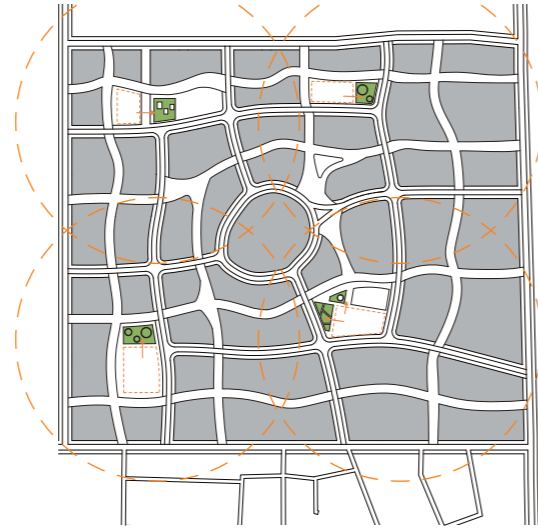
- Fußgängerwege

Nutzung



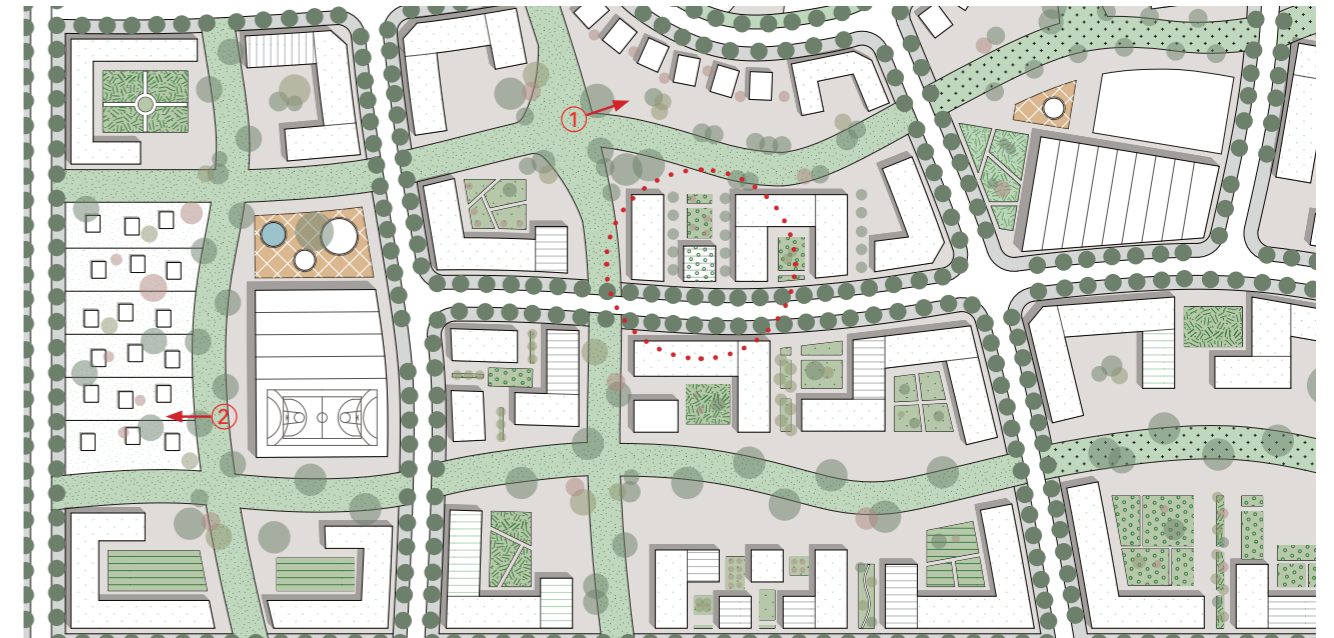
- Mischnutzung (Büro/Wohnen)
- Baugemeinschaften
- Wohnen
- Gewerbe
- Experimentelle Zonen
- Kita/Schule
- Sommergärten
- Tiergarten
- Mobilitäts-Hub/Parken/Car-Sharing

Mobilitäts-Hubs

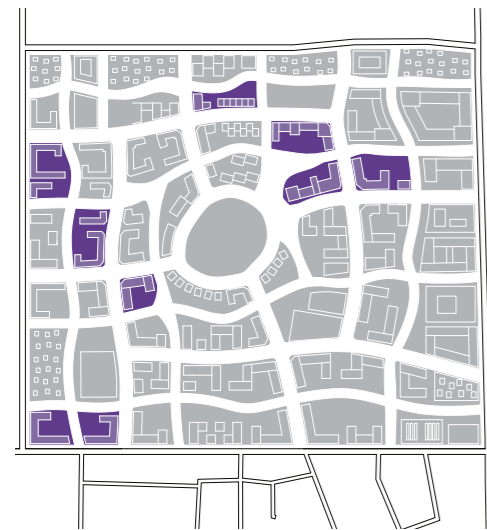


- Parzellen
- Quartierszentren
- Mobilitäts-Hub
- Servicebereich (Reichweite d=400m)

Quartier – Parzelle – Haus

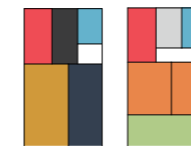
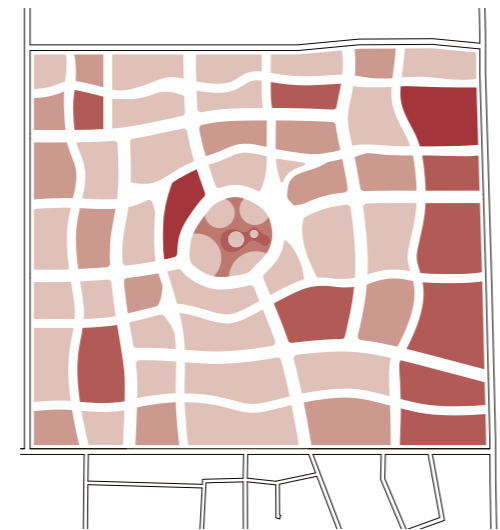


Baugemeinschaften



- generationenübergreifende, eigentumsorientierte Baugruppen

Höhenentwicklung



Legende

- Treppenhaus
- Eingang
- WC/Bad
- Küche
- Schlafzimmer
- Terrasse
- Wohnzimmer

**Grüner Loop, Mobility Loop,
Mobility Hub, Active City**
Beispielprojekte

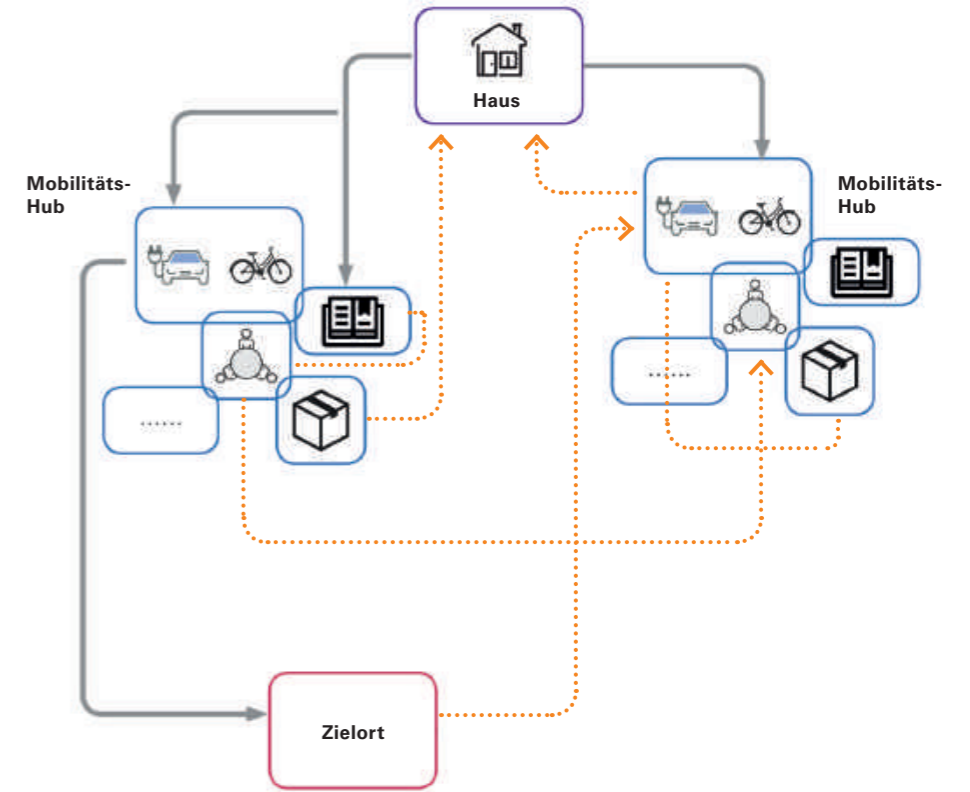


Visualisierung der Projektgruppe »Pioneer« (Tscheljabinsk) für den Offenen Internationalen Wohnungsbau-Wettbewerb *HOUSE-RF* des russischen Bauministeriums und der *Agency for Housing Mortgage Lending (AHML)*.
Quelle: Strelka Design Bureau



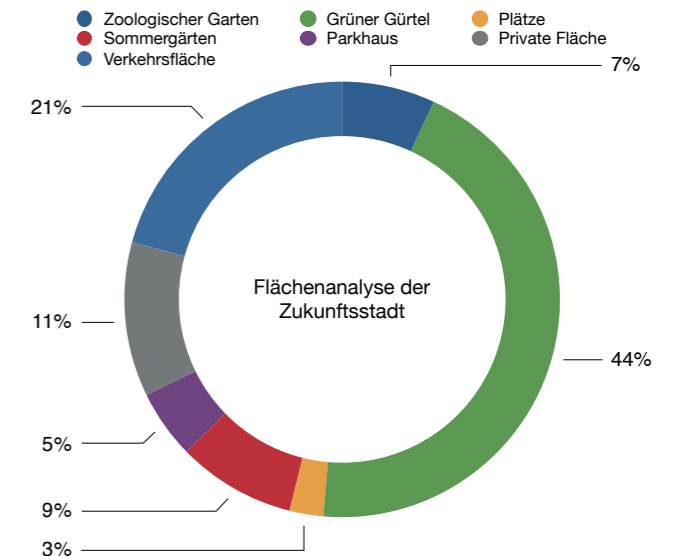
Oberbillwerder – Die vernetzte Stadt. Masterplan für ein 360 Hektar großes Entwicklungsgebiet in der Nähe der Hamburger Innenstadt. Der städtebauliche Entwurf umfasst eine Mischung aus Wohn-, Geschäfts- und Gewerbebauten, öffentliche Gebäude sowie Bauten für Sport und Freizeitaktivitäten.
Architekten: ADEPT + karres+brands
Quelle: ADEPT + karres+brands

Smart City
Wie wir uns vernetzen und bewegen



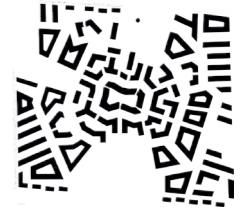
Kenndaten

	Fläche in m ²
Bebaute Fläche	21.500
Private/Öffentl. Fläche	20%
Anzahl der Wohnungen	350 WE





Forum Novum Ein neuer Markt für Barleben



Fred Richter
Giulia Stangherlin

Barleben 2030
Unsere Visionen haben wir in
drei Punkte untergliedert:

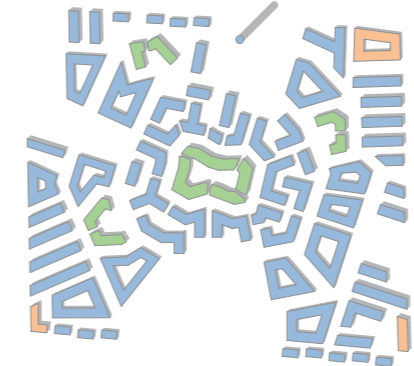
1. Wir wollen ein komplett autofreies Quartier schaffen, wo man sich nur zu Fuß, mit Rädern oder elektrisch angetriebenen Gefährten bewegen kann.
2. Die Bewohner unseres Quartiers beziehen die Energie für Strom und Warmwasser aus erneuerbarer und nachhaltiger Energiegewinnung. Die individuell angeschlossenen Barlebener Haushalte werden direkt über separate Verteilernetze von »vor der eigenen Haustür« gelegenen Erneuerbare-Energie-Anlagen versorgt. Es läuft komplett autark. Alles, was an Energie überschüssig ist, kann an die Gemeinde Barleben abgegeben werden.
3. Im *Forum Novum* wird zum Einen Mehrgenerationen-Wohnen angeboten. Zum Anderen wohnen alle Mieter des Quartiers zum Flatrate-Tarif. Das bedeutet, dass von Miete über Strom, Wasser, Abfal-

lentsorgung und Straßenreinigung bis hinzu Telefon, Internet und einem Stellplatz im Parkhaus alles in einem Preis enthalten ist. Des Weiteren gibt es am Markt – im Zentrum des Quartiers – einen Bäcker, Fleischer und Obst- und Gemüsehändler, welche für alle Bewohner eine „Pro-Kopf-Ration“ frei Haus liefern. Dies ist ebenfalls im Mietpreis enthalten. Im Gegenzug wohnen die Gewerbetreibenden kostenfrei im Haus ihres Geschäftes und dürfen dies ebenfalls mietfrei betreiben.

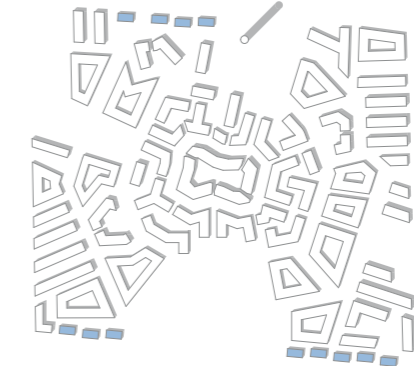
Unser Quartier ist für etwa 2500 Bewohner ausgelegt und bietet neben riesigen Parkanlagen und weitreichenden Grünflächen auch große Waldgebiete. Außerdem befinden sich westlich des Quartiers drei sehr unterschiedliche Skateparks, Spielplätze und Grillplätze sowie ausreichend Möglichkeiten zu spazieren und die Seele Baumeln zu lassen. Nördlich des Forum Novum ist eine Wasserski- und Wakeboard-Anlage angeordnet. Links daneben befindet sich – durch Bäume versteckt – die Energieversorgung für das gesamte Quartier.



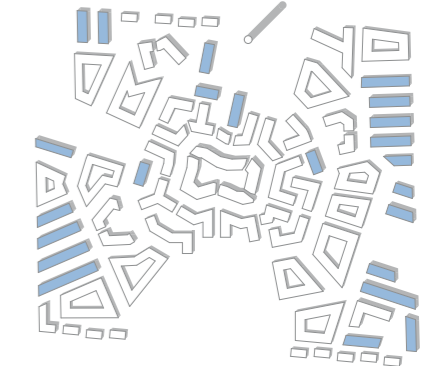
Bebaute Fläche: 85.873 qm
 980 Wohnungen für 3.500 Einwohner
 Private Flächen: 81.780 qm (26%)
 Halböffentliche Flächen: 12.810qm (4%)
 davon 83% Parkhäuser und
 17% Innenhöfe (Blockbauten)
 Öffentliche Fläche: 215.345 qm (70%)
 davon 71% Grünflächen,
 27% Strassen/Wege und 2% Plätze



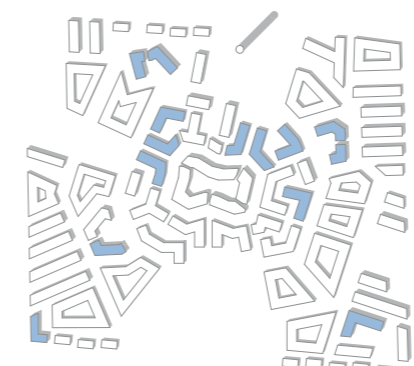
Gewerbe
 Wohnen
 Parken



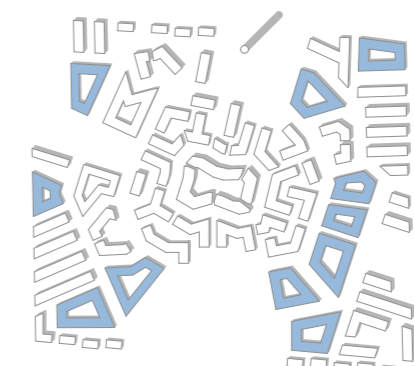
Reihenhäuser



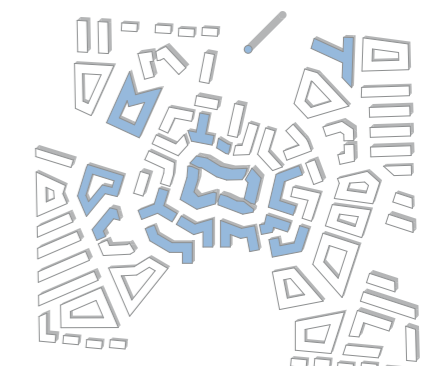
Zeilenbauten



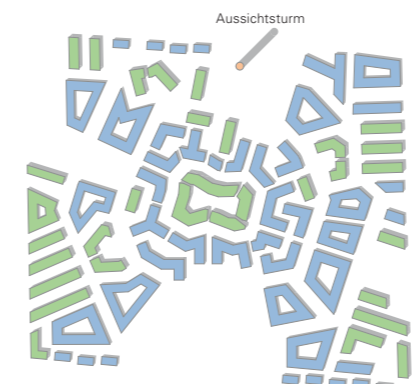
L-Gebäude



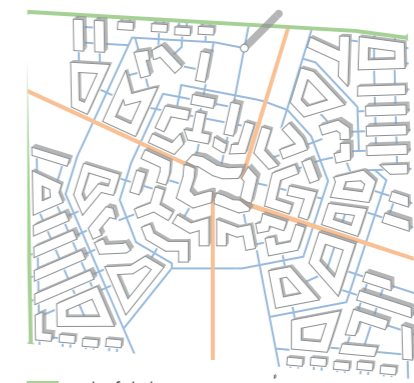
Blockrandbebauung



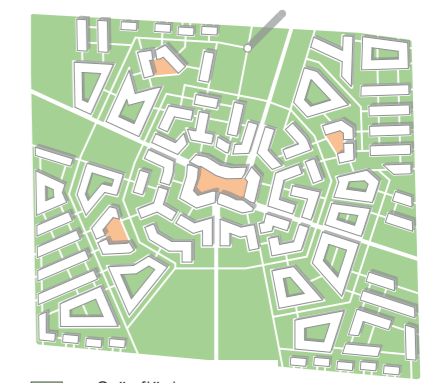
Sonderformen



3 Geschosse
 2 Geschosse



befahrbar
 nicht befahrbar
 teils befahrbar



Grünflächen
 Plätze

Literatur

Antonelli/Bentlin/Million/Rettich (Hg.): Die neo-europäische Stadt. Ein Manifest der Generation Y für eine neue Leipzig Charta, Technische Universität Berlin, 2017

ARCH+. Zeitschrift für Architektur und Urbanismus, Heft 232 (2018), S. 4–5.

Gerber/Kurath (Hg.): Stadt gibt es nicht. Unbestimmtheit als Programm in Architektur und Städtebau, Berlin 2015

Draeger, Almuth: Suburbaner Raum im Lebenszyklus, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2013

Harbusch, Gregor: Quartiere im Nirgendwo. Wohnexperimente in der Züricher Agglomeration. Baunetzwoche Nr. 494, Berlin 2017

Kuder, Thomas: Städtebauliche Leitbilder - Begriff, Inhalt, Funktion und Entwicklung, gezeigt am Beispiel der Funktionstrennung und -mischung. unv. Diss, Technische Universität Berlin 2002

Loeschcke, Gerhard: Altersgerecht Umbauen. Handbuch und Planungshilfe, Berlin 2013

Dieter Lohse/Werner Schnabel: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung. Band 2, Berlin 2011

Meuser, Philipp: Industrieller Wohnungsbau. Handbuch und Planungshilfe, Berlin 2018

Pålsson, Karsten: Humane Städte. Stadtraum und Bebauung, Berlin 2016

Spinnen, Burkhard: Neue Heimatkunde. Zwölf Aufsätze über Architektur, Leben und Wohnen, Berlin 2018

Autoren und Mitwirkende

Anke Blöbaum, seit 2012 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Psychologie der Otto-von-Guericke-Universität. 2010/2011 Gastdozentur am Institut für Freiraumentwicklung an der Leibniz Universität Hannover. Seit 2009 Geschäftsführerin der Firma *kon-sys. Kommunikation, Nachhaltigkeit und Mensch-Umweltbeziehungen*. Sie arbeitet u.a. im Rahmen des umweltwissenschaftlichen Studiums *infernum* als Dozentin der FernUniversität in Hagen. Promotion an der Ruhr-Universität Bochum zum Thema »umweltschonenden Mobilitätsverhalten«.

Thomas Greiser, Jg. 1964, entwickelt derzeit mit BUILDING-MATTERS Marketing- und Dialogkonzepte für Unternehmen, Institutionen und Verlage aus dem Umfeld der Architektur. Vielfältige Marketing- und Kommunikationsprojekte wie die Markeneinführung von *O2* in leitender Funktion sowie national und international tätig für Unternehmen wie Villeroy&Boch, VELUX, YKK. Neben seinem Engagement als Autor, Moderator und Berater leitet er aktuell das Institut für Architektur-Marketing an der Hochschule Anhalt in Dessau.

Heidi Kaszubowski, Jg. 1991, Studium Geographie mit Vertiefung Stadt- und Regionalentwicklung an der Technischen Universität in Dresden (Master of Science), Beratung von Kommunen, Städten und Gemeinden im Bereich der Breitband- und Kommunikationstechnologie 2017–2018, seit 2018 Mitarbeiterin des *Kompetenzzentrum Stadtumbau*: Koordinierung von Kooperationsprojekten mit Hochschulen und Städten, Organisation von öffentlich wirksamen Veranstaltungen (u. a. Städtenetzkonferenz, Berliner Abend, Stadtumbau Award), Öffentlichkeitsarbeit.

Natascha Meuser, Architektin BDA DWB, geboren 1967 in Erlangen. Professorin an der Hochschule Anhalt, Lehrgebiet Innenraumplanung. Studium in Rosenheim (Innenarchitektur) und in Chicago am Illinois Institute of Technology (Architektur). Promotion an der Technischen Universität Berlin. Architektin und Verlegerin (DOM publishers) in Berlin mit eigenen Büros. Zahlreiche Publikationen im Bereich Bildungsbauten und Darstellungsmethodik für Architekten sowie bauhistorische Forschungen zum Thema Zooarchitektur.

Frank Nase, Jg. 1984, Bürgermeister der Gemeinde Barleben; Verwaltungsfachangestellter; Betriebswirtschaft (B.A.); ehemaliger Leistungssportler im Bereich Leichtathletik; seit 25 Jahren aktives Mitglied des FSV Barleben e. V.; verheiratet; Vater von Zwillingen; von 2014 bis 2018 Ortsbürgermeister in Barleben und seit Juli 2018 Bürgermeister in seiner Heimatgemeinde Barleben; Frank Nase ist es wichtig, Ökonomie und Ökologie in Balance zu bringen, um so die prosperierende Bördegemeinde in einem generationengerechten Stil in die Zukunft zu führen.

Quang Duc Nguyen, Master of Arts, geboren 1991 in Quang Ninh (Vietnam), zog 1999 nach Deutschland. Studierte Architektur an der Hochschule Anhalt in Dessau. Planungs- und Bauvorhaben seit 2015 mit Schwerpunkt Wohnungsbau und Innenraumplanung. Seit 2018 Doktorand an der Hochschule Anhalt und der Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg mit Forschungen zur bauebundenen Ausstattung in der Bauhaus-Rezeption. Lehrt an der Hochschule Anhalt im Fachgebiet Innenraumplanung mit Schwerpunkt Wohnungsbau.

Thomas Poege, Jg. 1967, Studium Bauingenieurwesen in Magdeburg, berufliche Spuren u.a. bei der HOCHTIEF AG, TLG Immobilien GmbH, zuletzt bei GOLDBECK, eines der größten deutschen Bauunternehmen. Projekterfahrungen von klein bis groß. Spuren in Sachsen-Anhalt sind die Glaswerke in Osterweddingen und Gardelegen, das Parkhaus Schierke oder die Sekundarschule in Barleben, seit 2018 Geschäftsführer der SALEG Sachsen-Anhaltinische Landesentwicklungsgesellschaft mbH und des Kompetenzzentrum Stadtumbau Sachsen-Anhalt.

Axel Teichert, Jg. 1959, geboren in Dortmund. Studium der Architektur an der TU Braunschweig. Professor an der Hochschule Anhalt für Baukonstruktion und CAD. Von 2010 bis 2018 Dekan des Fachbereichs Architektur, Facility Management und Geoinformation. Seit 2016 Präsident der Architektenkammer Sachsen-Anhalt. Er vertritt die Auffassung, dass es besonderer Anstrengungen der Berufsstandsvertretung bedarf, um die Berufsbilder der Architektenschaft in ihrer Breite und Relevanz in der Öffentlichkeit und Politik deutlich zu machen.

Gastbeiträge

Stefan Gruber, Assistant Professor in Architecture and Urban Design an der Carnegie Mellon University's School of Architecture. Er fungiert als Track Chair des Master of Urban Design (MUD) Programms.

Uli Hellweg, Architekt und Stadtplaner, Berlin. Planungs- und Consultingbüro HELLOWEG URBAN CONCEPT. Er berät Städte und Gemeinden bei der Entwicklung großer städtebaulicher Gebiete und Projekte und moderiert komplexe städtebauliche Verfahren.

Jury

Steffen Gurke, Architekt und Referent im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt. Referat für Städtebauförderung und Architektur.

Katrin Winkler, Architektin. Velux Deutschland GmbH, Im Rahmen des »Hochschulwettbewerbs Dachwelten«, ausgelobt vom Deutschen Dach Zentrum (DDZ).

Studierende

Stephan Baumgartl
Alexander Coletti
Shen Deyong
Nele Grund
Marcel Benny Kahmann
René Köhler
Janine Leonie Kübler-Buchegger
Veronika Langen
Fred Richter
Tobias Rümmler
Giulia Stangherlin
Zhou Songshan
Dirk Alexander Vandahl
Liu Yaohong



Fotos: Heidi Kaszubowski (1/2/9)
Thomas Greiser (5/8/11)
Natascha Meuser (3/4/6/7/10)



© 2019 Anhalt University of Applied Sciences
Fachbereich Architektur, Facility Management
und Geoinformation
Postanschrift: Postfach 2215,
06818 Dessau-Roßlau
Hausanschrift: Bauhausstraße 5,
06846 Dessau-Roßlau
<https://www.hs-anhalt.de>

ISBN (Print): 978-3-96057-099-8
ISBN (Online): 978-3-96057-100-1

Dieses Werk ist im Rahmen einer Lehrveranstaltung an der Hochschule Anhalt entstanden. Die Vervielfältigung und Nutzung der Inhalte für nichtkommerzielle Projekte ist bei Angabe der Quelle erlaubt. Die Nennung der Quellen und Urheber erfolgt nach bestem Wissen und Gewissen.

Leitung

Prof. Dr. Natascha Meuser
Prof. Axel Teichert

Redaktion

Bruno Baumgardt
Lena Jaehn

Korrekturat

Heinrich Schlape

Design

Atelier Kraut

Printing

Zeitdruck Berlin



Hochschule Anhalt
Anhalt University of Applied Sciences