

Forschungsvorhaben
STADT 2020

Modellprojekt des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst an der TU Dortmund in Kooperation mit Frankfurt am Main, Bochum und weiteren deutschen Städten



Ausgangssituation

Im Rahmen eines Modellprojektes des Deutschen Instituts für Stadtbaukunst an der TU Dortmund sollen anhand konkreter Stadtteilentwicklungen die Voraussetzungen für neue Wege einer zeitgemäßen, bürgernahen Stadtentwicklung erarbeitet werden.

Stadt ist der zentrale Lebensraum aller Bürger. Die Frage, wie Stadt konkret weiter entwickelt wird, hat zukünftig entscheidenden Einfluss auf ein ausgeglichenes Miteinander in unserer demokratischen Gesellschaft.

In den neuen Stadtteilen der Bundesrepublik Deutschland müssen zukünftig dringende Probleme gelöst werden: Es müssen

- günstiger, guter Wohnraum geschaffen werden
- Umwelt und Klima geschützt werden
- sozialer Zusammenhalt gestärkt werden
- Energieeffizienz gesteigert werden
- funktionale Vielfalt gefördert werden

Für all diese Aufgaben bietet der funktional und sozial gemischte sowie städtebaulich kompakte Stadtteil die besten Voraussetzungen.

Nach zahlreichen Forschungen und Debatten gilt es nun, die gewonnenen Erkenntnisse in einem Modellprojekt umzusetzen und somit öffentlichen Bauherren wie auch privaten Investoren ein Beispiel für eine veränderte Stadtentwicklungs- und Städtebaupraxis zu geben.

Methodik / Bearbeitungsrahmen

1. Analyse

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wird eine Analyse beliebiger örtlicher Stadtquartiere zur sozialen und funktionalen Vielfalt, zur Qualität des öffentlichen Raums, zu den charakteristischen Baustrukturen, zur Wertschätzung durch ihre Bewohner, aber auch zu Problemstellungen und Defiziten vorgenommen.

2. Workshop

In einem interdisziplinären 3-5-tägigen Workshop mit Vertretern des Instituts, des Stadtplanungsamtes, weiterer Fachämter und Vertretern der Grundstückseigentümer / Wohnungsbaugesellschaften werden die Potentiale und Möglichkeiten der konkreten städtebaulichen Situation untersucht und die maßgeblichen Leitideen für eine weitere Ausarbeitung entwickelt.

3. Weiterentwicklung des Workshop-Ergebnisses zum Städtebaulichen Entwurf als Grundlage eines B-Plan-Verfahrens

In Weiterentwicklung zum Städtebaulichen Entwurf werden die Leitideen des Workshops überprüft, verfeinert und mit allen zuständigen Fachämtern abgestimmt. Als Grundlage eines daran anschließenden B-Plan-Verfahrens beinhaltet der Städtebauliche Entwurf die ganzheitliche Konzeption und Darstellung aller wesentlichen städtebaulichen Elemente einer räumlichen Entwicklung, insbesondere in ihrer baulich-räumlichen, gestalterischen, funktionalen, verkehrlichen und umweltökologischen Dimension.

4. Ausarbeitung tragfähiger Gebäudetypologien und Wohnungstypen mit anschließenden Architektenwettbewerben für die konkrete gestalterische Umsetzung auf Gebäudeebene

Parallel zum Städtebaulichen Entwurf werden tragfähige und ortstypische Gebäudetypologien und Wohnungstypen entwickelt, die als maßstabsbildende städtebauliche Bausteine der Entwicklung einer angemessenen Parzellierung und als funktionale Grundlage nachfolgender Architekturwettbewerbe dienen.

5. Bürgerbeteiligung in den verschiedenen Projektständen

Umfang und Formate der Bürgerbeteiligung werden gemeinsam abgestimmt.

Weitere qualitätssichernde Verfahren / Gremien zu baurechtlichen und wirtschaftlichen Fragestellungen, Vergabeverfahren, Fragen zum Funktions- und Wohnungsmix und zur Gestaltung des Öffentlichen Raumes werden ergänzend abgestimmt.

Politische Zielsetzungen

Mit diesen Pilotprojekten sollen Erkenntnisse zu folgenden Zielen gewonnen werden:

Rechtliche Innovationen: Hindernisse überwinden

In den Pilotprojekten soll ein Weg erarbeitet und exemplarisch aufgezeigt werden, wie ohne die Anwendung der Vorschriften der Baunutzungsverordnung und der einschlägigen Lärmschutzrichtlinien (TA-Lärm und DIN 18005) ein qualifizierter und rechtssicherer Städtebau entstehen kann. Dazu ist insbesondere auszuloten, ob es gelingt, die unterschiedlichsten technischen und verfahrenstechnischen Anforderungen zwar zu ermitteln, sie aber im Sinne des Realisierungszieles zu bewerten und in der Orientierung soweit wie möglich der planerischen Gesamtabwägung zu unterwerfen.

Verfahrenstechnische Innovationen: Beschleunigung

In den Pilotprojekten soll ein Weg erarbeitet und exemplarisch aufgezeigt werden, wie Planverfahren ohne die zeitaufwendigen etablierten, auf konsekutiver Abarbeitung basierenden Prozesse, beschleunigt und realitäts- und umsetzungsorientierter erfolgen können. Dazu sollen die zahlreichen Planungsschritte neu strukturiert und in gemeinsamen interdisziplinären Workshops mit Investoren, Kommunen und dem Institut in diskursivem Austausch bearbeitet werden. Die umfassende, gemeinsame Expertise aller Teilnehmer trägt dabei maßgeblich zur Lösungsfindung bei.

Ziel ist es, aus dem Städtebau heraus einen unmittelbaren Übergang zu den Hochbauaufgaben herauszuarbeiten, indem ein Bautypenkatalog mit städtebaulicher Orientierung zur Anwendung kommt. Hierüber liegen umfangreiche Erfahrungen des Instituts aus zwei Jahrzehnten vor, die als Grundlage der Strukturplanung herangezogen werden.

Liegenschaftliche Innovation: Stärkung der Eigentümerquote

Neben der Vergabe von Erbpacht bzw. Erbpachtrechten soll erprobt werden, wie die Vergabe von Grundstücken an Investoren aus der Wohnungswirtschaft, aber auch an kleinere Bauherren im vorgegebenen städtischen Kontext erfolgen kann. Dazu sind die bereits eingeübten Verfahren der Konzept- bzw. Bestgebotsverfahren sowohl aus dem Blickwinkel des Eigentümers Kommune als auch der privaten Grundstückseigentümer weiterzuentwickeln.

Städtebauliche Innovation: Vorteil Mischung, Identität und Stadtraum

In den Pilotprojekten soll ein Weg erarbeitet und exemplarisch aufgezeigt werden, wie das Leitbild der Europäischen Stadt für die Gesellschaft im 21. Jahrhundert umgesetzt werden kann. Dabei sind die Grundlagen erfolgreicher Stadtteile - Nutzungs- und Funktionsmischung, Differenzierung öffentlicher- und privater Räume, soziale Vielfalt und Vielfalt der Generationen, urbane Dichte, unterschiedlichste Stadtteile und Gebäudetypen mit funktionierenden und wohlproportionierten Stadträumen und Parkanlagen - weiterzuentwickeln und mit den neuen Herausforderungen und Anforderungen aus der Klimakrise und Mobilitätswende, den veränderten Logistik- und Versorgungsformen (*Stadt der kurzen Wege*) zusammenzubringen. Von den nur scheinbar überkommenen Qualitäten eines hochwertigen Städtebaus ist zu lernen und die bekannten Bau- und Wohnformen, gut ausgebildete, schöne öffentliche Stadträume sowie attraktive Parkanlagen und Alleen, für eine hochwertige Ausbildung einer identitätsbildenden und heimatgebenden Umgebung zu nutzen.

Anhang: **Das Leitbild der Europäischen Stadt**

In der „Leipzig-Charta zur nachhaltigen Europäischen Stadt“ haben sich die Bauminister Europas 2007 für eine Stärkung der Städte nach dem Leitbild der Europäischen Stadt ausgesprochen.

Die Europäische Stadt

Mischung und Vielfalt kennzeichnen und garantieren die Nachhaltigkeit und die besondere Anpassungsfähigkeit der Europäischen Stadt. Dies betrifft die Anpassungsfähigkeit an veränderte gesellschaftliche, ökologische, kulturelle, aber auch an ökonomische Rahmenbedingungen sowie die Wandlungsfähigkeit im Hinblick auf Krisen. Obwohl in der Fachwelt prinzipiell kaum strittig, stehen der städtischen Mischung in der Umsetzung konkreter Projekte (von der Parzelle bis zum Stadtteil) oftmals gravierende Hindernisse aus Gesetzgebung und fehlendem Wissen im Weg. So werden Struktur und Gestalt der Stadt oft hinter funktionalen Aspekten wie der wirtschaftlichen Rentabilität, den Belangen des Verkehrs oder hinter einseitigen Betrachtungen energetischer Fragen zurückgestellt.

Stadt und Gestalt

Das Ziel des heutigen Städtebaus muss eine Weiterentwicklung der Europäischen Stadt sein, unter Berücksichtigung all Ihrer **komplexen Anforderungen**. Der Gestaltung lebendiger, öffentlicher Stadträume muss die gleiche Aufmerksamkeit zukommen wie der Gestaltung des privaten Wohnzimmers, ohne dabei die ökonomischen, gesellschaftlichen, technischen, klimatischen und ökologischen Anforderungen aus den Augen zu verlieren. Für die Architektur der Stadt gilt es, sorgfältig an überlieferte Bau- und Gestaltungsprinzipien anzuknüpfen und für die heutigen Bedarfe zeitgemäße ortsgebundene und charaktervolle öffentliche Stadträume zu entwickeln, die eine Identifikation mit dem Wohn- und Lebensort ermöglichen. Eine wesentliche Aufgabe ist auch die Unterscheidung von **öffentlichen und privaten Räumen**, um gleichermaßen Teilhabe und Rückzugsmöglichkeiten zu gewährleisten. Das einzelne Haus muss dabei als Teil einer gesamtstädtischen Einheit verstanden werden, dessen Gestaltung die Typologien, Formen und Materialien der Nachbarschaft sowie die Geschichte und Kultur des Ortes berücksichtigt. **Die Außenwände der Häuser sind gleichzeitig die Innenwände der öffentlichen Räume**. Die Straßenfassade und das Erdgeschoss jedes Hauses muss als Teil der Stadt fungieren. So können harmonische Ensembles entstehen, die von den Bewohnern als **lebenswert und schön** empfunden werden. **Plätze und Stadtstraßen** sind an erster Stelle **zu gestaltende Aufenthaltsräume**, in denen alle öffentlichen und individuellen Verkehrsarten, auch zukünftige Verkehrsarten und Infrastrukturen aufgenommen und integriert werden.

Stadt und Dichte

Eine der grundlegenden Voraussetzungen für urbane Stadtteile ist eine **hohe bauliche Dichte** bei kleinteiliger Parzellierung. Nur eine hohe Dichte erlaubt eine wirtschaftliche Tragfähigkeit funktionaler Vielfalt. Es ist eine der planerischen Aufgaben, für eine hohe bauliche Dichte sinnvolle und gemeinschaftsstiftende Bautypologien und Strukturen zu finden, die den Bewohnern ein **selbstbestimmtes Verhältnis von Anonymität und sozialer Nähe** erlauben.

Stadt und Umwelt

Eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen liegt in der Reduktion des Umweltverbrauchs. Viel zu lange lag der Fokus dafür nur auf Energieeinsparung im einzelnen Haus bzw. an der Gebäudefassade. Bei ganzheitlicher Betrachtung bietet jedoch die kompakte Stadt das höchste Systempotential. **Dichte Stadtteile sind energetisch optimiert**, sie verringern als *Stadt der kurzen Wege* das Verkehrsaufkommen, verbrauchen deutlich weniger Boden und nutzen jede Form von Infrastruktur sinnvoll aus. Wohnungen in Geschosswohnungsbauten verbrauchen weniger Ressourcen bei der Erstellung je qm Wohnfläche, haben weniger Hüllflächen und verbrauchen weniger Heizenergie. Zugunsten des Klimas in der Stadt muss auf den Bau von Tiefgaragen verzichtet werden, sodass Hofbereiche weitgehend unversiegelt bleiben und natürliche Regenwasserversickerung ermöglicht wird. CO₂-arme Mobilitätsformen müssen bevorzugt und die verbleibenden PKW-Stellplätze in Quartiersgaragen zusammengefasst werden. Hierfür entwickelte das Institut einen eigenen Bautypus, der sich stadtverträglich in neue Stadtgebiete integrieren läßt. Baumpflanzungen in den Straßen, baumbestandene Höfe und Vorgärten verbessern das Mikroklima und verhindern die Entstehung von Hitzeinseln.

Die Bauten selbst müssen **dauerhaft** sein. Dauerhafte Bauten setzen eine einfache Konstruktion mit dauerhafter Primärstruktur, dauerhafte Materialien und eine robuste und qualitativ hochwertige Gestaltung voraus, damit zukünftige energetische Aufwendungen durch Sanierung, Umbau und Abbruch möglichst gering gehalten werden

können. Die Dauerhaftigkeit beschränkt sich dabei nicht nur auf die Konstruktion, sondern auch auf eine möglichst **vielfältige Nutzungsvervielfältigung** der Gebäude.

Stadt und funktionale Vielfalt

Augenscheinlichstes Merkmal der Europäischen Stadt ist die Mischung unterschiedlicher Funktionen in enger räumlich-baulicher Nachbarschaft: u.a. Wohnen, Arbeiten, Betreuen, Erholen, Einkaufen, Erziehen. Mischung ist nicht in jeder Lage gleich. Dies betrifft sowohl den „Mischungsmix“ als auch die Qualität der Mischung. Differenzierung in verschiedenen Lagen und die Festlegung entsprechender Regeln sind daher unabdingbar. Gewerbeflächen sollten nicht nur in aktiven Erdgeschosszonen an der Straße ausgewiesen werden, etwa als Ladenflächen, sondern auch in Form von Gewerbebetrieben/ Kleingewerbe, beispielsweise in rückwärtigen Hofstrukturen. Neben verschiedenartigstem Wohnen, Gewerbe und Büros benötigen Stadtteile v.a. auch soziale (Schulen, Kitas, Sportstätten), kulturelle (Theater, Kinos, Vereine), öffentliche (Ämter), sowie hybride Nutzungen. Anzustreben ist, dass eine solche Mischung nicht nur nebeneinander, sondern auch auf einer einzigen Parzelle in gemischtgenutzten Wohn- und Geschäftshäusern erreicht wird. Unterschiedliche Wohnungsgrößen, differenziert nach Lage und Ausstattung, bieten ein vielseitiges Angebot, das sich ebenfalls positiv auf den „Mischungsmix“ auswirkt. In Gewerbegebieten dürfen prinzipiell nur solche Nutzungen untergebracht werden, die stadtunverträglich sind.

Stadt und soziale Vielfalt

Die Europäische Stadt zeichnet sich prinzipiell durch eine besondere soziale Offenheit ihrer Bewohner aus. Sie ist nicht auf eine bestimmte Bevölkerungsschicht begrenzt, wie es bei Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus oder Luxusanlagen wie *gated communities* der Fall ist. Stattdessen steht sie allen Stadtbürgerinnen und -bürgern als Wohnort offen. Die soziale Mischung und der soziale Austausch über Milieus und Schichten hinweg steht grundlegend für den gesellschaftlichen Zusammenhalt, stärkt Integration und Inklusion, verhindert das Entstehen von sozialen Brennpunkten und fördert Toleranz. Diese prinzipielle soziale Offenheit zu stärken, ist eine Kernaufgabe einer urbanen Wohnungspolitik. Soziale Mischung ist nicht nur, wie oft gefordert wird, durch öffentliche Förderung zu erreichen, sondern bedarf eigener Haustypologien, wie sie die Europäische Stadt hervorgebracht hat und wie sie vom Institut in den letzten Jahren für die Bedürfnisse unserer Zeit weiterentwickelt wurden.

Stadt und Gebäudetypen

Grundlage für soziale und funktionale Vielfalt sind städtische Gebäudetypen, die sich durch ihre Kleinteiligkeit, etwa in den Eigentumsstrukturen und Bauformen, günstig auf die Anpassungsfähigkeit auswirken. Das differenzierte Flächenangebot, bei Wohnungen wie auch bei Gewerbeeinheiten, reagiert weniger anfällig auf eine wechselnde Nachfrage in einzelnen Segmenten, da die Mischung der Typen ein breiteres Angebot bereitstellt. So ist etwa die Nach- oder Umnutzung nicht-integrierter, großflächiger Gewerbeflächen (etwa Warenhäuser) oder sogenannter Mega-Strukturen in der Regel schwieriger und mit höherem finanziellem Aufwand versehen als dies bei kleinteiligen Strukturen, die sich in Phasen oder von mehreren Akteuren entwickeln lassen, der Fall ist. Auch im Wohnungsbau erweist sich die Umnutzung monotypologischer Strukturen, wie Großsiedlungen des sozialen Wohnungsbaus oder Einfamilienhaussiedlungen des privaten Wohnungsbaus, als weitaus schwieriger als die vergleichsweise kleinmaßstäblichen Bautypen städtischer Wohn- und Gewerbeimmobilien.

Die Verteilung von Grund und Boden auf viele Eigentümer/Nutzer in unterschiedlichen Gebäudetypen hilft, lokale Identitäten zu stärken und lokales Engagement zu fördern. Besonders eine lokal verankerte (etwa durch eigene Wohnnutzung) Eigentümerschicht ist in der Regel gegenüber nicht lokal verbundenen Eigentümern für den Erhalt und die Entwicklung von gemischten Strukturen von Vorteil, da aus der eigenen Nutzung auch selbstverständlich Verantwortung für das nähere Umfeld übernommen wird. Dies aber bedarf unterschiedlicher Bautypologien, wie beispielsweise dem Wohn- und Geschäftshaus oder dem Städtischen (Gewerbe-) Hofhaus, wie sie in der Europäischen Stadt in den verschiedensten typologischen Ausformungen anzutreffen sind. **Die sozialen und funktionalen Möglichkeiten dieser bewährten Bautypologien herauszuarbeiten und unseren heutigen gesellschaftlichen Notwendigkeiten und Bedürfnissen anzupassen, ist eine der zentralen Aufgaben von STADT 2020.**