



architektur +  
raumplanung

## DIPLOMARBEIT

### Freiraum im Wandel

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
Diplom-Ingenieur eingereicht an der TU-Wien, Fakultät für Architektur und  
Raumplanung

---

Submitted in satisfaction of the requirements for the degree of Diplom-  
Ingenieur / Diplom- Ingenieurin  
at the TU Wien, Faculty of Architecture and Planning

von

**Kai Sven Stein**  
11734588

Betreuerin: Senior Scientist Dipl.-Ing.in Dr.in techn. Katrin Hagen

Institut: Landscape E260-02

Forschungsbereich: Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung

Technische Universität Wien,

Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am

Unterschrift:

# Kurzfassung/Abstract

## Freiraum im Wandel

### Deutsche Version:

Anfang des Jahres 2020 veränderte sich die Welt in den Städten. Die Auswirkungen von Covid-19 auf die Städteentwicklung beeinflusste die Planung nachhaltig.

Welche planerischen Versäumnisse in der Freiraum-Planung wurden durch Covid-19 aufgedeckt, und wie sieht die Stadt der Zukunft, mit Ihrem dazugehörigen Freiraum, aus?

Welche Kriterien müssen Freiräume in umliegender Nähe vom jeweiligen, individuellen Zuhause heute aufweisen, um attraktiv zu sein?

Was konnten wir durch die Corona-Pandemie über unsere Freiräume lernen, und was muss verbessert werden, um dem Menschen einen lebenswerten Freiraum zu schaffen?

Wie können gleichzeitig die Aspekte der Bekämpfung der globalen Erwärmung und der daraus folgenden Überhitzung der Städte eingebunden werden?

### English version:

At the beginning of 2020, the world changed in cities. The effects of Covid-19 on urban development had a lasting impact on planning.

Which planning failures in open space planning were covered by Covid-19, and what does the city of the future, with its associated open space, look like?

What criteria must open spaces in the vicinity of each individual home have today in order to be attractive?

What could we learn about our open spaces through the Corona pandemic and what needs to be improved in order to create an open space worth living for people?

How can the aspects of combating global warming and the resulting overheating of cities be integrated at the same time?

# Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung / Abstract	2
- Deutsche Version	2
- Englische Version	2
Inhaltsverzeichnis	3 - 6
1 Einleitung	7 - 8
2 Stand der Dinge	9 - 14
3 Aktuelle Baukultur in Deutschland	15 - 28
3.1 Baukultur in Städten	15 - 24
3.1.1 Verdichtung zur Qualitätssteigerung räumlich, baukulturell und sozial	24
3.1.2 Intensivierung der Wohnnutzung	24
3.1.3 Quartiersplan einführen - § BauGB intelligenter nutzen	25
3.1.4 Bauordnung- und bauplanungsrechtlich angemessene fördernde Beurteilung	26
3.1.5 Verdichten mit flexiblen Gebäude- und Nutzungsstrukturen	26 - 27
3.1.6 Zusammenfassung	27 - 28
3.1.7 Fazit zur aktuellen Baukultur in Deutschland	28
4 Kleiner Exkurs	29
5 Öffentliche Räume in deutschen Städten	30 - 38
5.1 Geschichte des Freiraums	30
5.2 Freiraum heute	31 - 32
5.3 Gemeinschaft	32
5.4 Neuplanung	33
5.5 Zwischenfazit	33 - 34
5.6 Entwicklung von Freiräumen	34 - 36
5.7 Tourismus	36
5.8 Handel und Gewerbe	36 - 37
5.9 Mediterranisierung	37
5.10 Klima	37
5.11 Fazit zur aktuellen Lage in Deutschland	38

6	Einfluss von Corona in deutschen Städten	39 - 40
7	Herausforderungen für den öffentlichen Raum	41 - 65
7.1	Zielkonflikt	41 - 51
7.1.1	Flächenkonkurrenz	41 - 42
7.1.2	Der Wert öffentlicher Räume	42 - 43
7.1.3	Neue Flächen für die Allgemeinheit	44 - 46
7.1.4	Hybride Räume	46 - 49
7.1.5	Die Phase Zehn	49 - 50
7.1.6	Fazit zur aktuellen Herausforderungen für öffentliche Räume	50 - 51
7.2	Gesundheit „Die Charta der Neurourbanistik“	52 - 65
7.2.1	Merkmale der Qualitäten	52
7.2.2	Dichte	53 - 54
7.2.3	Beziehung	54 - 55
7.2.4	Öffentlichkeit	55 - 56
7.2.5	Vielfalt	56 - 57
7.2.6	Ästhetik	57 - 58
7.2.7	Segregation	59 - 60
7.2.8	Mobilität	60 - 61
7.2.9	Teilhabe	62 - 63
7.2.10	Kultur	63 - 64
7.2.11	Anwendung und Verbesserung der Qualitätsmerkmale in Städten	64 - 65
7.2.12	Fazit zur Carta der Neurourbanistik	65
8	Anpassung der Freiraumkonzepte	66 - 71
8.1	Fokusthemen	66 - 71
8.1.1	Dimensionierung	66
8.1.2	Gesundheitsvorsorge	66 - 67
8.1.3	Sport und Bewegung	67 - 68
8.1.4	Begegnung und Freizeit	68 - 69
8.1.5	Umweltqualität und Klimaextreme	69 - 70
8.1.6	Zukunft	70 - 71
9	Neue Stadtstrukturen	72 - 74
9.1	Die 15-Min-Stadt	72 - 74

9.1.1	Was ist die 15-Min-Stadt?	72
9.1.2	Woher stammt das Konzept der 15-Min-Stadt?	72
9.1.3	Wie kann die 15-Min-Stadt umgesetzt werden?	72 - 73
9.1.4	Beispiele für 15-Min-Städte	73
9.1.5	Fazit	74
10	Realisierbares Utopia	75 - 86
10.1	Die aktive, autofreie, klimaneutrale Stadt	75 - 86
10.1.1	Aktive Stadt	75 - 77
10.1.1.1	Fazit zur Aktiven Stadt	77 - 79
10.1.2	Autofreie Stadt	79 - 82
10.1.3	Klimaneutrale Stadt	82 - 86
10.1.3.1	Flächenversiegelung	84
10.1.3.2	Versickerungsmulden	84
10.1.3.3	Rigolen	85
10.1.3.4	Mulden-Rigolen-Elemente	85
10.1.3.5	Baum-Rigolen	85 - 86
10.1.3.6	Begrünte Dächer	86
10.1.3.7	Gestaltungspotenzial	86
11	Beispiele für Freiraumplanungen	87 - 106
11.1	Angriff auf die Automobilität	87 - 88
11.2	Umnutzung einer Industriehalle	89 - 90
11.2.1	Street Mekka Viborg	
11.3	Spielen auf Autos	91 - 93
11.3.1	Spielplatz in Kopenhagen	
11.4	Teppich mit Treppen	94 - 95
11.4.1	Israel Plads in Kopenhagen	
11.5	20-minütiger Corona-gerechter Spaziergang	96 - 97
11.5.1	Parc de la Distance	
11.6	Einheit aus Architektur, Natur und Kultur	98 - 99
11.6.1	Zarydye Park Moskau	
11.7	Ungeahntes Potenzial in Deutschland	100 - 101
11.7.1	Westpark in Augsburg	

11.8	Farbenfroher Stadtraum	102 - 103
11.8.1	Superkilen in Kopenhagen	
11.9	Wege, die verbinden	104 - 106
11.9.1	High Line in New York	
12	Ergebnisse der Diplomarbeit	107 - 109
13	Projektarbeit Green Beehive Köln	110 -
13.1	Einführung	110 - 111
13.2	Leitbild und Konzeptentwicklung	112
	Leitbild Grafik GREEN BEEHIAVE KÖLN	113
13.3	Leitmotive und Konzeptentwicklung	114
13.4	Stadt Köln, Luftbild, Konzeptbild, Isometrie, Schwarzplan	
	Parameter der Konzeptleitbildes,	
	Anwendung des Konzeptleitbildes auf die Stadt Köln	115
	Konzept Isometrie	116
13.5	Leitbilder im Detail	117 - 124
13.5.1	Öffentliche Räume, Plätze und Ressourcen	117 - 118
13.5.2	Knotenpunkte, Multifunktionalität und Verkehr	119 - 120
13.5.3	Wasserhaushalt und Vegetation	121 - 124
13.6	Verbindung zum Grüngürtel	125
13.7	Straßenraumkonzept	126
13.8	Konzeptgrafik: Es geht auch anders!	127
13.9	Planungsgebiete	128
13.10	Konzeptentwicklung Ebertplatz	129 - 132
13.11	Konzeptentwicklung Barbarossaplatz	133 - 135
13.12	Konzeptentwicklung Neumarkt	136 - 138
14	Fazit	139 - 140
15	Literaturverzeichnis	141 - 147
16	Abbildungsverzeichnis:	148 - 152

# 1. Einleitung

Anfang des Jahres 2020 veränderte sich die Welt in den Städten. Eine Stadt ging schlafen, so empfand ich den ersten Lockdown. Die Auswirkungen von Covid-19 auf die Stadtentwicklung wird die Planung nachhaltig beeinflussen. Es stellt sich die Frage, welche Veränderungen sind notwendig und wie die realisierte Stadt der Zukunft aussehen kann. Wie hat Corona das Stadtbild verändert, welche Auswirkungen wurden sichtbar? War Corona der entscheidende Faktor für Neuplanung von Freiräumen, oder wurde uns nur durch Corona gezeigt, welche Missstände in der Freiraumplanung vorherrschen?

Durch Corona wurde uns eine Utopie der Stadt vorgeführt, welche zuvor niemand für möglich gehalten hat. Leere Straßen, bessere Luft und eine unbekannte Ruhe breitete sich über den Städten aus. Ein Virus schaffte durch Angst die Klimawende einzuleiten, wenn auch nur zeitweise.

Dieser großen Bedrohung wurde nun mehr Bedeutung zugemessen als in den Jahren zuvor. Also sollten wir dies als Chance sehen und die gesammelten Erfahrungen nutzen. Covid 19 zeigte uns, was vor unserer Haustüre passiert. Eine Pandemie kann, wie wir festgestellt haben, sehr schnell den Bewegungsraum eingrenzen. Dann ist es genauso wichtig, diesen gut zu analysieren und neu zu denken. Die Urbanisierung und Verdichtung der Städte geht weiter. Freies Land wird bebaut und die Stadt immer voller. Wie entspannend kann eine Stadt vor der eigenen Haustüre sein? Abgesehen davon erhitzt sich die Stadt immer mehr durch den Klimawandel. Macht nicht der Freiraum die Wohnqualität aus? Aber was für einen Freiraum nutzen wir wirklich? Auch hier hat uns die Pandemie wichtige Informationen geliefert. So sah es zumindest zu Beginn so aus, dass Straßen und Plätze leer waren und die Parks überfüllt. Der öffentliche Raum im Nahbereich des Zuhauses war auf einmal wichtig und muss daher neu bewertet und gedacht werden. Es geht dabei nicht um Bewegung und frische Luft, was auch in einer Pandemie immer wichtig ist, sondern auch darum, die Situation ganzheitlich zu betrachten und den Klimaschutz zu realisieren. Wie schaffen wir es, Temperatur auszugleichen in Zeiten extremer Temperaturanstiege? Wie die Speicherung von Regenwasser? Und die produktive Nutzung und Förderung von Grünflächen unter der Bedingung des sozialen Austauschs? Die Verbreitung von Covid-19 war ein prägendes Ereignis. Es gibt aber die Chance, unsere Strategien neu zu überdenken und die neuen Sichtweisen zu fördern. Da dies voraussichtlich nicht die letzte Krise gewesen sein wird, ist es Zeit, sich zu verändern. Welche Möglichkeiten gibt es dazu? Welche Maßnahmen gibt es bereits und sind sinnvoll, und welche

müssen noch entwickelt werden. Die gesellschaftlichen Bedürfnisse und die Relevanz an Freiraum sind in den letzten Jahren stetig und stark gewachsen. Jedoch muss die Situation und Bedeutung des Freiraums in Städten neu gedacht werden. Welche Missstände hat die Pandemie in den Freiraumstrukturen offengelegt? Welche Einblicke hat uns der Lockdown gegeben und welche Schlüsse können wir daraus ziehen? Ziel ist es, diese Ergebnisse und Erkenntnisse auf ein reales Projekt zu übertragen im Rahmen des planerischen Teils.

## 2. Stand der Dinge

Die Entwicklung von Freiräumen in Städten ist Alltag. Jeder neue Platz, jede Freifläche oder Park ist ein Prozess, bestehend aus Analyse, Recherche und Planung vorausgegangen. Für viele Institutionen ist die Entwicklung von öffentlichen Plätzen oder Freiräumen Alltagsgeschäft. Nach welchen Regeln und Grundsätzen werden diese Räume entwickelt, oder beruhen sie lediglich auf dem Empfinden des jeweiligen Planers? Bei der wachsenden Individualität des Menschen; müssen da nicht die Faktoren und Grundsätze ständig erneuert werden? Die bislang angenommenen Parameter und Grundsätze zur Gestaltung im Städtebau sind zu betrachten, um eine mögliche Veränderung der Abläufe zu entwickeln. Diesen Grundsätzen widmet sich der Baukulturbericht, der alle zwei Jahre erscheint und unterschiedliche Schwerpunkte legt. In seiner Einleitung sagt er:

*„Öffentliche Räume schaffen Platz für Begegnung und soziales Miteinander.“<sup>1</sup>*

Nach diesem Leitbild versuchen die Städte ihre Plätze zu entwickeln. Ebenso stützen sie sich auf Aussagen des römischen Architekten Vitruv, (Markus Vitruvius Pollio) der im 1. Jahrhundert vor Chr. gelebt haben soll.

Nach Vitruv müssen Freiräume gut funktionieren, klug gebaut und harmonisch proportioniert sein. Ein Grundsatz, der auf jeden öffentlichen Raum passen und als Leitbild angewendet werden soll.

Aber wie werden Freiflächen zu solchen Plätzen? Laut dem Baukulturbericht ist ein konstruktives Zusammenspiel von den vor Ort wirkenden Kräften notwendig. Aber welche Parteien und Kräfte müssen hier zusammenspielen? Der Baukulturbericht nennt hier folgende Akteure: Das "TEAM" besteht aus einer Vielzahl von Akteuren, darunter Straßen- und Gartenbauämter, Leitungsträger, Versorgungsunternehmen, öffentliche Verkehrsbetriebe, Marktämter, Sondernutzende, Architekten, Stadt- und Freiraumplaner, Ingenieure, Verkehrsplaner, Wohnungs- und Immobilienwirtschaft, Bauwirtschaft sowie Baustoffindustrie und Baustoffhersteller.

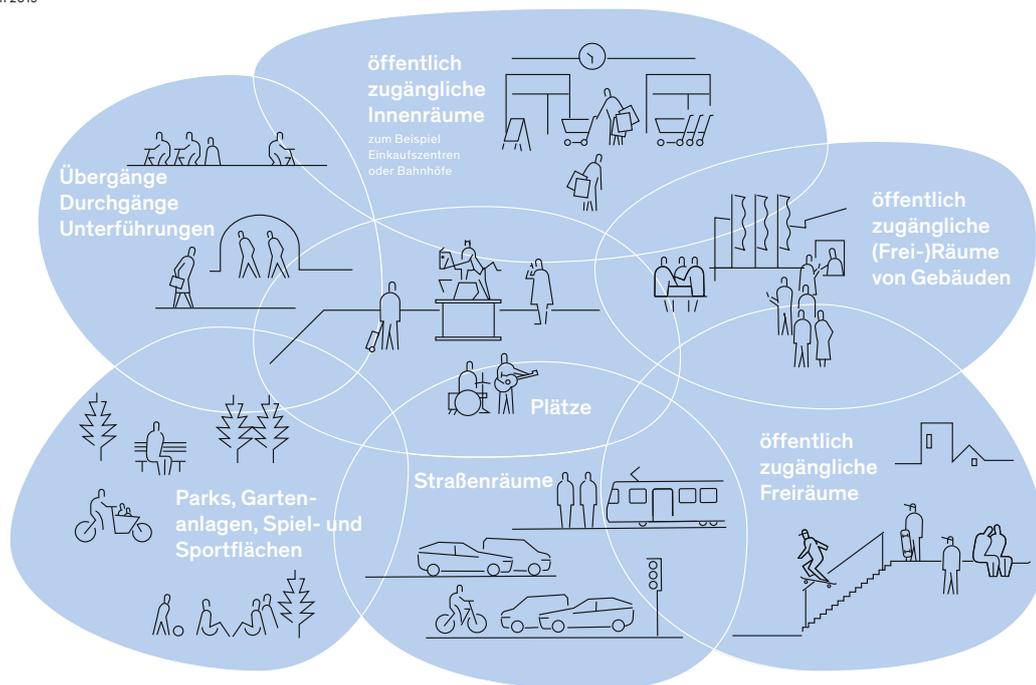
---

<sup>1</sup> (Bundesstiftung Baukultur (BSBK), 2020)

Eine aus meiner Sicht lange Liste an Institutionen, die sich finden müssen, um gemeinsam ein Konzept zu entwickeln, sowie baulich umzusetzen. Gutes Management und eine Vielzahl an Aufgaben müssen koordiniert werden, bevor mit dem ersten Spatenstich begonnen werden kann. Um einen besseren Überblick über den öffentlichen Raum zu bekommen, hat die Bundesstiftung Baukultur auf der Basis von PlanSinn 2019, einem Architekturbüro aus Österreich, eine Grafik zur Unterscheidung von öffentlichem Raum entwickelt, die differenziert zu betrachten ist.

### Öffentliche Räume des Baukulturberichts

Bundesstiftung Baukultur auf Basis von PlanSinn 2019



Grafik: © Bundesstiftung Baukultur; Design: Heimann + Schwantes

Abbildung 1: Öffentliche Räume

#### Aufzählung der öffentlichen Bereiche:

- öffentlich zugängliche Innenräume
- öffentlich zugängliche (Frei-)Räume von Gebäuden
- öffentlich zugängliche Freiräume
- Straßenräume
- Parks, Gartenanlagen, Spiel und Sportflächen
- Übergänge, Durchgänge, Unterführungen
- Plätze

Aber wie definieren wir die Aufgabe und Nutzung von Freiflächen? Ein Ansatz wäre, die Analyse von Freiraum und die Einbindung von Expertinnen und Experten, wie es der Baukulturbericht für öffentliche Räume 2020/21 versuchte. Zu diesem Baukulturbericht 20/21 mit dem Schwerpunkt „Öffentlicher Raum“ äußerten sich aus verschiedenen Bereichen Expertinnen und Experten aus der Architektur in der Zeitschrift G+L (Garten und Landschaft) mit dem der Baukulturbericht zunächst einzuordnen ist. Sie nehmen Stellung zum öffentlichen Raum sowie zum Baukulturbericht.

Dipl. Ing. Sabine Rabe ist eine Landschaftsarchitektin aus Hamburg, die gemeinsam mit Prof. Dr. Hille von Seggern und Dipl. Ing. Thomas Gräbel das Büro „Rabe Landschaften“ führt. Sie entwickeln und realisieren städtische und landschaftliche Projekte, die von kleineren Interventionen wie der Gestaltung von Plätzen und Wohngebieten bis hin zu umfangreichen Stadt- und Flusslandschaften, sowie regionalen Landschaften reichen. Ihr Ziel ist es, ästhetische, technische und ökologische Gesichtspunkte miteinander zu verbinden und menschliche Lebensräume bestmöglich zu gestalten. Frau Rabe äußert sich wie folgt zum Thema öffentlicher Raum und Baukulturbericht:

*„Öffentliche Räume sind so wichtige Vielköpfer in unserem Leben! Endlich wurde sie als komplexes, baukulturelles Thema auf die politische Agenda gerückt. Wir brauchen dringend eine komplexe, neue Raumkultur!“<sup>2</sup>*

Meiner Meinung nach macht der Baukulturbericht uns darauf aufmerksam, dass ein erheblicher Bedarf darin besteht, die Grundsätzlichkeit der Anlegung von Parks und

---

<sup>2</sup> (Fischer, Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona, 2020)

Freiflächen im öffentlichen Raum zu überdenken und anzupassen. Die Pandemie zeigte die Schwächen des Systems, die uns nun die Möglichkeit gibt, sie zu verbessern.

Er macht darauf aufmerksam, dass so individuell wie jeder Mensch ist, auch Parks und Freiflächen individuell entwickelt werden müssen. Frau Rabe macht aus meiner Sicht auf zwei Dinge aufmerksam und stimmt mit ihrer Argumentation mit dem Baukulturbericht überein. Die Pandemie zeigt uns die enorme Wichtigkeit von öffentlichen Räumen in der näheren Umgebung.

*„Man könnte sie auch als Naherholungsorte bezeichnen, weil dies Ihre Funktion ist. Sie müssen vielschichtig sein, so individuell wie der Mensch.“*

Till Rehwaldt leitet das Büro „Rehwaldt Landschaftsarchitekten“ in Dresden und ist seit 2014 Präsident des Bundes Deutscher Landschaftsarchitekten, dbla. Auf ihrer Internetseite beschreiben sie ihre Arbeitsweise. Durch eine analytische Herangehensweise und eine gründliche Untersuchung der lokalen Gegebenheiten entwerfen Sie Parks, Gärten, Landschaften und urbane Räume. Ihr Ziel ist es, zeitgemäße Gestaltungselemente zu nutzen, um nachhaltige und klimagerechte Freiräume zu schaffen.<sup>3</sup>

Zum Thema Baukulturbericht und öffentlicher Raum ist Herr Rehwaldt der gleichen Meinung wie Frau Rabe, geht aber in seinen Aussagen noch weiter. Er sieht Freiräume als selbstverständlich und unbedingt notwendig an. Ihm ist jedoch die Entwicklung unter Einhaltung einer Strategie oder eines Konzeptes wichtig, um grundsätzliche Objektentwicklung zu regeln. Herr Rehwaldt äußert sich zum Thema schon deutlich differenzierter als Frau Rabe. Er beschreibt den Baukulturbericht im Interview mit der G+L wie folgt:

*„Parks und Plätze, öffentliche Spiel- und Sportanlagen waren noch nie so nachgefragt wie zu Corona-Zeiten. Umso erfreulicher ist, dass der 4. Baukulturbericht das Thema auf höchster politischer Ebene von Bundesregierung und Bundestag platziert hat. Durch die starke Fokussierung auf die sozialen Funktionen zeigt sich in den Handlungsempfehlungen jedoch ein Ungleichgewicht. So bleibt hier beispielsweise die notwendige Entwicklung einer Grünen Infrastruktur unerwähnt. Insgesamt kann der Bericht jedoch zu einem wertvollen Werkzeug in der täglichen planerischen Arbeit sein.“<sup>4</sup>*

---

<sup>3</sup> (Rehwaldt Landschaftsarchitekten, 2023)

<sup>4</sup> (Fischer, Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona, 2020)

Auch wenn es Till Rehwaldt nicht weit genug geht, ist er davon überzeugt, dass durch solche Maßnahmen der Focus verändert und verbessert werden kann.

Ein weiterer Interview-Partner der G+L ist der Architekt und Stadtplaner Reiner Nagel, der seit 2013 Vorstandsvorsitzender der Bundesstiftung Baukultur ist. Er sieht Freiräume als selbstverständlich und unbedingt notwendig an. Ihm ist jedoch die Entwicklung unter Einhaltung einer Strategie oder eines Konzeptes wichtig, um grundsätzliche Objektentwicklung zu regeln. Ebenfalls kann man seiner Aussage entnehmen, dass die nun sich ergebene Chance der Regulierung gleichzeitig mit dem Einläuten von weiteren Reformen wie Klimawandel, Mobilität, Demografie sowie weiteren Aspekten einhergehen muss.<sup>5</sup>

*„Öffentliche Räume sind für uns so selbstverständlich wie die Luft zum Atmen, aber auch so wichtig - das sehen wir in der jetzigen Pandemie.“<sup>6</sup>*

Meiner Ansicht nach muss Freiraum der gesamten Bevölkerung zur Verfügung stehen. Die Frage ist jedoch, ob sich alle vom Freiraum auch angesprochenen und eingeladen fühlen, ihn erleben zu wollen. Hier soll sich der Mensch ungezwungen bewegen können, um dem Alltagsstress zu entfliehen. Er sollte einen Raum der Erholung bilden. Freiraum muss Anforderungen wie Mobilität, Bewegung und Klimaschutz erfüllen. Im besten Fall trägt er zur Biodiversität bei. Die Aufgaben an den Freiraum sind groß und anspruchsvoll, aus diesem Grunde ist es unbedingt erforderlich, dass dem Stellenwert der Entwicklung von Freiräumen in Städten wesentlich mehr Priorität und Handlungsspielraum eingeräumt wird, damit eine Umstrukturierung der alten Strukturen stattfinden kann. Der aktuelle Baukulturbericht 2020/21, der die Dichte von Städten bis hin zum Klimawandel und der darauffolgenden Erhitzung der Städte thematisiert und stadtgesellschaftliche Perspektiven für den öffentlichen Raum aufzeigt, mag vorpandemisch erdacht sein, kommt aber genau rechtzeitig für die Öffentlichkeit. Bereits vor Corona stand das Thema „öffentliche Räume“ für den Baukulturbericht fest, nun bestätigt die aktuelle Situation seine Relevanz. Diese Aussagen von Spezialistinnen und Spezialisten lassen klar erkennen, welche Relevanz der öffentliche Raum aufweist.

---

<sup>5</sup> (Fischer, Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona , 2020)

<sup>6</sup> (Fischer, Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona , 2020)

Sie weisen darauf hin, dass durch den Baukulturbericht eine mögliche Veränderung angestoßen werden kann und der Raum kritisch analysiert werden muss. Corona trägt zur Aufmerksamkeit dieses Themas erheblich bei und könnte bei der Entwicklung entscheidend auf den Prozess einwirken. Möchte man sich mit der Entwicklung sowie der aktuellen Herausforderung für öffentliche Räume und globale Entwicklung im Zusammenhang der globalen Auswirkung auf das Klima beschäftigen, muss man sich jedoch zuerst mit der baulichen Entwicklung der Neuzeit auseinandersetzen, um die Randfaktoren zu verstehen. Ziel dieser Arbeit ist es, den Baukulturbericht zu analysieren und somit die entscheidenden Faktoren herauszufiltern. Entscheidend ist jedoch auch, die Lücken im Bericht festzustellen und Fakten / Elemente darzulegen, die dem Baukulturbericht fehlen. Er darf nicht als endgültiger Maßnahmenkatalog gesehen werden, sondern soll mir bei der Analyse von öffentlichen Räumen helfen, um zu einer fundierten Einschätzung von öffentlichen Räumen zu gelangen.

# 3. Aktuelle Lage der Baukultur in Deutschland

## 3.1 Baukultur in Städten

Um den Wohnungsmarkt in den Städten einordnen zu können, benötigt es Statistiken, die in ihrer Zusammensetzung einen Einblick in die aktuelle Lage abbilden. Im Jahr 2019 gab das Bundesministerium des Innern für Bau und Heimat eine Empfehlung zur "Nachhaltigen Mobilisierung von Bauland und Bodenpolitik" heraus. In dieser Empfehlung stellte die Baulandkommission fest, dass in wachsenden Städten und Regionen seit geraumer Zeit ein Wohnungsbedarf besteht, der über das Angebot auf dem Markt hinausgeht. Die Kommission geht davon aus, dass sich diese Situation in den kommenden Jahren aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und einer hohen Zuwanderung aus dem In- und Ausland noch weiter verschärfen wird. Die Kommission spricht von einer „zentralen sozialen Frage unserer Zeit“<sup>7</sup> Die Baulandkommission identifiziert einen weiteren limitierenden Faktor, den sie als Engpassfaktor bezeichnet: den bezahlbaren Wohnungsbau. Laut der Kommission sind die Preise bundesweit um 50 Prozent gestiegen, während sich der Bodenrichtwert in Ballungsgebieten und großen Städten sogar verdoppelt hat. Dies führt zu Ängsten vor sozialer Veränderung bei der Bevölkerung.

Man kann konstatieren, dass der Wohnungsmarkt in den Städten immer kleiner wird, da die Menschen weiterhin in die Ballungsgebiete ziehen. Die Politik versucht mit hochgesteckten Zielen, den Markt zu entlasten.

Um ihre Aussagen zu belegen, greifen sowohl der Bund als auch die Länder auf die statistischen Daten des Statistischen Bundesamts Deutschlands, auch bekannt als Destatis, zurück. Destatis stellt "statistische Informationen bereit, die für die Meinungsbildung in einer demokratischen Gesellschaft und die Entscheidungsfindung in Wirtschaft, Wissenschaft und Politik erforderlich sind".<sup>8</sup> Die Hauptaufgabe der Destatis besteht darin, die statistischen Daten des Bundes methodisch und technisch vorzubereiten, und die Ergebnisse der Bundesländer zusammenzuführen, um sie zu veröffentlichen.

---

<sup>7</sup><https://> (Heimat B. d., 2023)

<sup>8</sup> (Bundesamt S. , [www.bmi.bund.de/SharedDocs/behoerden/DE/destatis.html](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/behoerden/DE/destatis.html), 2023)

Schaut man sich diese Statistiken im Bereich Wohnungsbau an, ist ein klarer Trend nach oben zu beobachten. Laut der Pressemitteilung Nr. 183 vom 24. Mai 2018 gab es einen Zuwachs an Baufertigstellungen von 2,6 Prozent. Im Jahr 2017 wurden 284 800 neue Wohnungen in Deutschland fertiggestellt.

Dies waren 7100 mehr fertiggestellte Wohnungen als im Vorjahr. Eine höhere Zahl an fertiggestellten Wohnungen in Deutschland war zuletzt 2002 zu verzeichnen. Jedoch gab es einen Rückgang der Baugenehmigungen zum Vorjahr um 7,3 Prozent. Mit 347.900 genehmigten Wohnungen liegt der genehmigte Anteil an Wohnungen jedoch deutlich über den fertiggestellten.<sup>9</sup> Schaut man sich die Pressemitteilung der Destatis Nr. 201 vom 29. Mai 2019 an, ist nur noch ein Zuwachs von 0,4 Prozent zum Vorjahr ablesbar. Auch ein weiterer Rückgang an Genehmigungen um 0,3 Prozent zum Vorjahr ist zu erkennen. Ein deutlicher Trend ist jedoch nicht festzustellen. Im Jahr 2018 wurden deutlich mehr Wohnungen genehmigt (346,800) als tatsächlich fertiggestellt (285,900). Dies bestätigt den anhaltenden Trend seit 2008, dass es einen steigenden Bauüberhang gibt.<sup>10</sup> Dieser Trend ist Grundlage für eine weitere Statistik des Statistischen Bundesamts Deutschland. Es geht um die Entwicklung auf dem deutschen Wohnungsmarkt von 2008 bis 2018. Er beschreibt den „Städte-Boom und Baustau“.<sup>11</sup> Gemäß der Pressemitteilung Nr. N 012 vom 4. Dezember 2019 verzeichnen Städte einen deutlichen Zuwachs junger Menschen, was zu einer spürbaren Reduzierung der durchschnittlichen Wohnfläche pro Person in Metropolen führt. Im Jahr 2018 wurden mehr als doppelt so viele Wohnungen genehmigt wie fertiggestellt. Dies lässt sich teilweise auf die signifikante Steigerung der Bau- und Instandhaltungskosten von Wohnungen zurückführen. Städte wie Leipzig haben einen Zuwachs der Bevölkerung von 12,9 Prozent. Dies liegt nach dem Statistischen Bundesamt, neben dem Geburtenüberschuss, vor allem an Zuzug aus dem Ausland, sowie dem Trend von Menschen zwischen 20 und 40 Jahren, in die Städte zu ziehen. Die Politik ist aktiv geworden, was man an der Anzahl an genehmigten Wohnungen seit 2008 erkennen kann. Jedoch ist dies nicht der entscheidende Faktor für die Bevölkerung. 2018 wurden 287 000 Wohnungen fertig gestellt. 693 000 Wohnungen warten jedoch noch auf Fertigstellung.

---

<sup>9</sup> (Bundesamt S. , [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/05/PD18\\_183\\_31121.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/05/PD18_183_31121.html), 2023)

<sup>10</sup> (Bundesamt S. , [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/05/PD19\\_201\\_31121.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/05/PD19_201_31121.html), 2023)

<sup>11</sup> (Bundesamt S. , [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19\\_N012\\_122.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html), 2023)

Den Bauunternehmen fehlt es an Personal zur zügigen Realisierung der Bauaufträge. Laut der Destatis haben sich die Bauaufträge verdreifacht, während die Anzahl der Beschäftigten im Wohnungsbau seit 2008 bis 2018 um lediglich 25 Prozent anstieg.<sup>12</sup> Dies erklärt den immer weiter auflaufenden Wohnungsüberhang. Es gibt kein Personal, um die Masse an Wohnungen zu bauen. Die Oberbürgermeister\*innen, vor allem die der großen Städte, stehen immer mehr unter Druck, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Gleichzeitig ist es notwendig, die Mobilität des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbessern. Zudem kommen klimatische Anforderungen, die die Städte in der Zukunft erfüllen müssen. Das "OB-Barometer" des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) ist eine etablierte Einrichtung, die seit 2015 eine jährliche Umfrage bei den (Ober-)Bürgermeister\*innen deutscher Städte mit einer Bevölkerung von mindestens 50.000 Einwohner\*innen durchführt. Diese Untersuchung zielt darauf ab, potenzielle Veränderungen in deutschen Kommunen frühzeitig zu erkennen, um rechtzeitig Maßnahmen ergreifen zu können. Die 2019 durchgeführte Difu zeigt uns genau den erwähnten Trend. Auf Platz eins der genannten Themen steht bezahlbarer Wohnraum. Mit deutlichem Abstand auf Platz zwei und drei folgen Mobilität und Digitalisierung. Themen wie Integration, die sich 2018 noch auf Platz eins der Städteumfrage befanden, verloren 2019 deutlich an Interesse und landeten auf Platz 6. Die befragten (Ober-)Bürgermeister\*innen identifizieren die Digitalisierung als zentrales Thema für die kommenden Jahre. Dabei umfasst die Digitalisierung verschiedene Bereiche, wie den Ausbau der Breitbandinfrastruktur, die Einführung von E-Government und die Entwicklung von Smart-City-Lösungen.<sup>13</sup> Am 21. September 2018 wurde eine Präambel im Bundeskanzleramt von Bund, Ländern und Kommunen verfasst, welche sich auf die angespannte Lage, auf soziale Fragen und den Wohnungsmarkt bezieht. Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass insbesondere Menschen mit niedrigem oder mittlerem Einkommen vor erheblichen Herausforderungen stehen, wenn es darum geht, Wohnraum zu finden, der sowohl angemessen als auch erschwinglich ist. Die Bundesregierung will darauf reagieren und die Mieter\*innen vor Mieterhöhungen schützen. Außerdem sollen Geringverdiener stärker bei der Miete entlastet werden. Folgendes verspricht die Bundesregierung der Deutschen Bevölkerung:

---

<sup>12</sup> (Bundesamt S. , [www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19\\_N012\\_122.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html), 2023)

<sup>13</sup> (Urbanistik, 2019)

*„Wir werden gemeinsam für gute Rahmenbedingungen für den Bau und Erwerb von Wohnraum sorgen.“*

Neben der Unterstützung von Förderprogrammen zur Schaffung von bezahlbarem Wohnraum werden wir verstärkt Maßnahmen ergreifen, um mehr Bauland verfügbar zu machen und die Baukosten zu senken. Dies beinhaltet die Förderung serieller und modularer Bauweisen, den Einsatz digitaler Methoden sowie die Entwicklung kostengünstiger und zuverlässiger Gebäudetechnik. Dabei werden wir auch die Prinzipien des nachhaltigen Bauens berücksichtigen. Bei der Umsetzung unserer Energie- und Klimaziele im Gebäudesektor werden wir gezielt Maßnahmen ergreifen, um die Wirtschaftlichkeit und Bezahlbarkeit des Wohnens sicherzustellen und zu unterstützen.<sup>14</sup> Ein weiteres Institut, welches sich mit Forschung im Bereich Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft beschäftigt, ist die KfW Research. Sie entwickeln aktuelle Analysen, Indikatoren und Umfragen zur Konjunktur und Wirtschaft in Deutschland und der Welt. Ihre Handlungsempfehlungen und Positionen haben Einfluss auf die Beschlüsse der Bundesregierung. Durch sie werden Impulse in der wirtschaftspolitischen Diskussion gegeben und in der KfW Förderung verankert, deren Fokus auf Energie und Umwelt, Mittelstand und Innovation sowie Konjunktur und Wachstum liegt. So beschreibt sich die KfW Research selbst in Ihrem Internetauftritt.<sup>15</sup> In Bezug auf den Stand der Dinge, analog der Baukultur in Deutschland und dem damit einhergehenden Überhang im Wohnungsbau, veröffentlichten sie im August 2018 einen Artikel über Fachkräftemangel in Bauhandwerksbetrieben. Der Artikel Nr. 221 „Fachkräfteengpässe im Bauhandwerk beeinträchtigen zunehmend den Wohnungsbau“ schließt sich nahtlos an die vorrangegangenen Feststellungen an. Die KfW Research betont noch einmal deutlich, dass es einen erkennbaren Bauüberhang gibt. „Die Auftragsbücher im Wohnungsbau sind prall gefüllt“<sup>16</sup>. Sie stellen außerdem klar, dass die finanziellen Anreize für den Wohnungsbau unverändert gut sind, und nicht mit einem Rückgang an Wohnungsbaugenehmigungen oder vielmehr an Investoren, die die Bauten realisieren möchten, zu rechnen ist. Gemäß den Forschungsergebnissen der KfW im Jahr 2018 sind die tatsächlichen Bauzinsen bei null Prozent. Das bedeutet, dass Baukredite in inflationsbereinigter Form praktisch kostenlos erhältlich sind.

---

<sup>14</sup> (Bundeskanzleramt, 2018)

<sup>15</sup> (Research, [www.kfw.de](http://www.kfw.de), 2023)

<sup>16</sup> (Research, <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2018/Fokus-Nr.-221-August-2018-Fachkraefteengpaesse-im-Bauhandwerk.pdf>, 2018)

Auch die Wohnungsmieten steigen stetig, somit ist ein weiterer Anreiz zum Bauen gegeben, auch wenn dies für die Mieter\*innen eine negative Entwicklung darstellt. Zurzeit geht die Studie von einem Zuwachs der Ballungsgebiete in den nächsten Jahren aus. Weiterhin stellen sie fest, dass mit mehr als 300.000 fertig gestellten Wohnungen so viel gebaut wurde wie seit der Jahrtausendwende nicht mehr. Die KfW Research stellt jedoch auch klar, dass, obwohl ein Zuwachs von 6,7% im Wohnungsbau im Bezug von 2017 zu 2018 stattgefunden hat, dies jedoch noch lange nicht ausreichend ist.

Dies hat auch damit zu tun, dass der oder die Normalverdiener(in) durch die steigenden Preise kaum noch in der Lage sein wird, ein Eigenheim zu finanzieren und somit auf eine Mietwohnung vor allem in Ballungsgebieten angewiesen ist. Woher kommt somit der Wohnungsüberhang in Deutschland? Die Antwort darauf ist simpel: Es werden mehr Wohnungen genehmigt als gebaut werden. Die entscheidende Frage ist also, warum werden die genehmigten Bauvorhaben nicht umgesetzt? Die KfW Research beantwortet dies mit einem erheblichen Fachkräftemangel in der Baubranche. Es ist wichtig, eine differenzierte Betrachtung vorzunehmen, da das Bauhauptgewerbe in den letzten Jahren einen erheblichen Anstieg an ausländischen Fachkräften verzeichnet hat. Tatsächlich stammt mittlerweile jeder sechste Bauarbeiter im Bauhauptgewerbe aus dem Ausland. Ohne diesen Zuwachs wäre die Statistik deutlich schlechter. Allerdings besteht im Ausbaugewerbe ein deutlicher Fachkräftengpass, wie von der Bundesagentur für Arbeit festgestellt wurde. Insbesondere im Bereich des Klempner-, Sanitär-, Heizungs- und Klimahandwerks gibt es viele unbesetzte Stellen. Ohne eine Gegensteuerung, so die KfW Research, wird es spätestens 2030 zu einem gravierenden gesamtwirtschaftlichen beeinträchtigten Fachkräftemangel kommen.<sup>17</sup> Nach dem wir betrachtet haben, wie viel gebaut wird und warum der Bauüberhang nicht bewältigt werden kann, stellt sich natürlich die Frage, wo in Deutschland gebaut wird. Die Tendenz der Menschen, in die Ballungsgebiete zu ziehen, bedeutet noch nicht, dass auch in diesem Bereich gebaut wird. Aufschluss, wo gebaut wird, kann uns das Wirtschaftsinstitut Prognos geben. Prognos ist eine der traditionsreichsten Wirtschaftsforschungsgesellschaften in Europa. Sie ermitteln für unterschiedliche Auftraggeber im Öffentlichen- und Privatsektor, politisch unabhängig und wissenschaftlich fundiert. So stellt sich Prognos in seinem Internetauftritt vor.

---

<sup>17</sup> (Research, <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2018/Fokus-Nr.-221-August-2018-Fachkraefteengpaesse-im-Bauhandwerk.pdf>, 2018)

<sup>18</sup> Im Jahr 2019 führte Prognos im Auftrag des Verbändebündnisses Wohnungsbau eine umfassende Analyse des Wohnungsmarkts durch. Am 9. Mai 2019 präsentierte Tobias Koch, der Leiter des Standorts Immobilien bei Prognos, seine Ergebnisse auf dem Wohnungsbau-Tag in Berlin vor Journalisten, Vertreterverbänden und Bundestagsabgeordneten. Laut Prognos wird der deutsche Wohnungsmarkt in verschiedene Standorttypen unterteilt. Diese werden von Prognos als A-, B- und C-Standorte klassifiziert und sind von den Auswirkungen auf dem Markt am stärksten betroffen. Standort A umfasst die sieben Topstädte in Deutschland, darunter Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und Düsseldorf. B-Städte umfassen unter anderem Universitätsstädte wie Freiburg, Heidelberg, Regensburg, Münster oder Potsdam, während C-Standorte Oberzentren und wirtschaftsstarke Regionen sind. Laut Prognos beträgt die Bedarfsdeckung der Fertigstellungen im Neubaubedarf in A-, B- und C-Standorten etwa 55 Prozent. Sie stellten fest, dass gerade in Boomstädten (A- und B-Städten) die Menschen auf Grund von zu wenig Wohnraum in umliegende Wohnungsmärkte ausweichen. Oft wird dabei der Speckgürtel (C-Standorte) als Ausgleichsstandort nach Prognos genutzt. Dies hat zur Folge, dass der Pendlerverkehr wächst. Weitere Folgen des Ausweichens in den Speckgürtel der Städte sind, dass der Bedarf an z.B. Infrastruktur und Kinderbetreuung zunimmt. Es stellt sich die Frage, warum die Menschen nicht direkt in die Stadt ziehen? Prognos nennt hierfür mehrere Gründe. Der Hauptfaktor ist der in den letzten Jahren fast verdoppelte Bodenpreis. Die Folge war, dass die Kaltmieten einen signifikanten Aufschlag zwischen 10-40 % hatten. Die Liste der Herausforderungen ist lang. So nennt Prognos weitere Faktoren wie knappes Bauland, fehlende Kapazität in der Bauwirtschaft sowie langwierige Planungs- und Genehmigungsprozesse der Behörden. Das Motto des Wohnungsbau-Tages 2019 lautete: „Zu wenig. Zu teuer. Zu weit weg“. <sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> (PrognosAG, <https://www.prognos.com/de/presse>, 2023)

<sup>19</sup> (PrognosAG, <https://www.prognos.com/de/projekt/wer-baut-deutschland-inventur-zum-bauen-und-wohnen-2019>, 2019)

Die Beauftragte Studie von Prognos des Verbändebündnis Wohnungsbau führte zu einer 10 Punkte Forderung an die Regierung, um den Wohnungsmangel zu beheben, statt ihn zu verwalten.

- mehr Bauland bereitstellen
- mehr langfristige Investitionssicherheit geben
- mehr Sozialen Wohnungsbau fördern
- mehr Personal in der Verwaltung bereitstellen
- eher Konzeptvergaben durchführen
- mehr Kostenkontrollen bei Gesetzen, Normen und Planung entwickeln
- mehr Dichte und Höhe zulassen
- mehr Prozessdigitalisierung unterstützen
- mehr Effizienzpotentiale heben
- mehr Stadt-Umland-Kooperationen unterstützen <sup>20</sup>

Durch diese Punkte soll das Bauen in Deutschland schneller, einfacher und am richtigen Standort entstehen, so die Meinung der Verbändebündnis Wohnungsbau.

Aus dieser Studie ist klar abzulesen, dass sich der Wohnungsneubau in den Speckgürtel der Städte verlagert hat. Auch die sich daraus entwickelnden Probleme sind klar zu definieren und inhaltlich zu differenzieren. Aber warum wird verstärkt im Umland von Großstädten gebaut und nicht in den Städten?

Gibt es keinen Platz mehr in den Städten um zu bauen, oder woran liegt es, dass vermehrt außerhalb geplant und gebaut wird? Gibt es in Städten kein Potenzial Wohnraum zu schaffen? Aufschluss über das Potenzial von Städten kann uns die Deutschlandstudie Wohnraumpotenzial von „Nichtwohngebäuden“ geben. Diese Studie wurde in Zusammenarbeit der Technischen Universität Darmstadt (Fachbereich Architektur), dem ISP Eduardd Pestel Institut für Systemforschung e.V. und dem VHT Institut für Leichtbau, Trockenbau und Holzbau 2019 erstellt. Sie zeigt uns Wohnraumpotenzial in urbanen Lagen mit Hilfe von Aufstockungen und Umnutzungen von Nichtwohngebäuden. Diese Studie gibt die Antwort darauf, welches Potenzial in deutschen Städten, Gemeinden und Kommunen vorhanden sind, um das Angebot an bezahlbarem Wohnraum zu decken.

---

<sup>20</sup> (PrognosAG, [https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-02/20190509\\_10\\_zentrale\\_forderungen\\_zum\\_wohnungsbau-tag\\_2019.pdf](https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-02/20190509_10_zentrale_forderungen_zum_wohnungsbau-tag_2019.pdf), 2019)

Folgendes Potenzial in Städten wurde erkannt und unter konservativen Annahmen von Mengen, Flächen und Verdichtungsschlüssel dargestellt:

1,1 Mio. bis 1,5 Mio. Wohneinheiten auf Wohngebäuden der 1950er- bis 1990er-Jahre 20.000 Wohneinheiten oder soziale Infrastruktur auf Parkhäusern der Innenstädte 560.000 Wohneinheiten durch Aufstockung von Büro- und Verwaltungsgebäuden 350.000 Wohneinheiten durch Umnutzung des Überhangs (Leerstand) von Büro- und Verwaltungsgebäuden. 400.000 Wohneinheiten auf Flächen von eingeschossigen Einzelhandel, Discountern und Märkten, bei Erhalt der Verkaufsflächen. In der Gesamtheit bieten die betrachteten Gebäudetypologien ein Potenzial von 2,3 Mio. bis 2,7 Mio. Wohnungen.<sup>21</sup>

Um diese Zahlen besser bewerten zu können, ist es notwendig, Deutschland im Gesamten zu betrachten. Unser Staat umfasst eine Fläche von 357.409 Quadratkilometer wovon 13,7% als Gebäude-, Siedlungs- und Verkehrsflächen ausgewiesen sind. Diese Fläche vermehrt sich jeden Tag um ca. 60 Hektar, welches rund 100 Fußballfeldern entspricht. Die Bundesregierung stellte für das Jahr 2020 das Ziel auf, diesen Wert auf 30-Hektar pro Tag zu reduzieren. Dieses Ziel wurde verfehlt. Im Jahr 2023 liegt der Wert bei 55 Hektar pro Tag. Neue Zielsetzung sind 30 Hektar bis 2030.<sup>22</sup> Gleichzeitig ist ein Anstieg der Bevölkerung in Deutschland bis zum Jahr 2035 auf 83,1 Mio. Menschen, so das Institut der deutschen Wirtschaft, zu erwarten. Der Druck auf die Innenstädte wird also anhalten und sich verstärken.<sup>23</sup>

Die in den Jahren zwischen 1950 und 1990 entstandenen Bauten waren meist Randgebiete der Stadt und erfüllten ihren Anspruch und Nutzung zu dieser Zeit. Mittlerweile sind Sie jedoch Teil des Kerngebietes von Städten geworden und erfüllen oft nicht mehr die nun an sie gestellten Anforderungen. Aber genau diese Gebäude sind es, die ein hohes Maß an Potenzial in den Städten bieten. Hier müssen Aufstockungen und Umnutzungen stattfinden, um neue Quartiere zu schaffen, mit denen man sich identifizieren kann. Das Potenzial ist vorhanden und muss nur genutzt werden.

---

<sup>21</sup> (Systemforschung, [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf), 2019)

<sup>22</sup> (Bundesamt D. –S., 2019)

<sup>23</sup> (Systemforschung, [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf), 2019)

Aber warum geschieht dies nicht? Grundlage für die Aufstockung, Erweiterung oder Umnutzung von Gebäuden ist der Bebauungsplan nach §34 BauGB. Diese Bebauungspläne sind jedoch in einer Zeit mit völlig anderen Rahmenbedingungen entstanden. Die Städte sind gewachsen und die Lage, in der sich die Gebäude befinden, ist grundsätzlich neu zu bestimmen und zu bewerten. Leitbild des Bebauungsplans ist die „aufgelockerte Stadt“. Die heutigen Ansprüche und Anforderungen sind jedoch völlig anders. Bebauungspläne müssen im gleichen Tempo, wie sich die Stadt und die Gesellschaft verändert, mit entwickelt werden. Den Menschen vor Ort muss die Angst genommen werden, dass durch Nachverdichtung Lebensqualität verloren geht, stattdessen eine gesellschaftliche Entwicklung und wirtschaftliche Sicherheit entsteht. Sie müssen sich bewusst werden, dass Nachverdichtung eine Chance auf neue Quartierbildung generiert, und somit mehr Wohnraumqualität entstehen kann. Um diese Ziele zu erreichen ist es erforderlich, dass die Regierung die Möglichkeit schafft, die Bebauungspläne anzupassen. Viel wichtiger ist es jedoch, durch Integration der Bewohner neue Konzepte zu entwickeln und somit Akzeptanz für solche Maßnahmen zu schaffen. Die Deutschlandstudie Wohnraumpotenziale von „Nichtwohngebäuden“ beschreibt dies wie folgt:

*„Aufstockungen und Nachverdichtungen erzeugen unter Berücksichtigung von Milieu und Charakter des Objekts sowie der sozialen Infrastruktur eine neue individuelle Qualität, die nicht nur zur Verbesserung des Gebäudes, sondern des gesamten Quartiers führen kann. Ihr Ziel ist nicht vordringlich Masse, um den Marktbestand nicht langfristigen Risiken auszusetzen, sondern Klasse im Sinne einer inneren Verbesserung der Quartiere auf der Grundlage einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität. Auch aus baukultureller Sicht gilt: Jede bauliche Verdichtung muss eine Verbesserung gegenüber dem Ausgangszustand erzeugen – in all ihren technischen, räumlichen und sozialen Dimensionen.“<sup>24</sup>*

---

<sup>24</sup> (Systemforschung, [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemitteilungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemitteilungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf), 2019)

Die Analyse der Deutschlandstudie Wohnraumpotenziale von „Nichtwohngebäuden“ nennt 13 Punkte als Handlungsempfehlung unter Berücksichtigung eingebundener Voraussetzungen und Anforderungen.

### **3.1.1 Verdichtung zur Qualitätssteigerung räumlich, baukulturell und sozial**

Hiermit wird eine bauliche Verdichtung ohne Verbesserung der Wohnraumqualität ausgeschlossen. Es geht nicht allein darum mehr Wohnraum zu schaffen, sondern den Bestand in seiner Qualität für die Bewohner in der Substanz der Gebäude aber auch vor allem in der sozialen Situation zu verbessern. Es wird angestrebt, die soziale Infrastruktur zu verbessern und eine gesellschaftliche Durchmischung zu fördern. Hierbei wird besonderer Wert auf die lokale Betrachtung der Situation und die Entwicklung durch integrative Zusammenarbeit gelegt. In bestimmten Fällen werden Partizipationsverfahren für Anwohner und Bauherren angewendet, um Verdichtungskonzepte umzusetzen.

Diese Maßnahme ist entscheidend für die Akzeptanz und das Gelingen eines neuen Quartiers. Bewohner\*innen müssen in die Planung integriert werden, um ein „Wir-Gefühl“ zu erzeugen. Um Anreize für Wohnungseigentümergeinschaften zu schaffen müssen Regularien entwickelt werden, die diesen Prozess vereinfachen und realisierbar machen.

### **3.1.2 Intensivierung der Wohnnutzungen stärken**

Um einer Vereinsamung von Innenstädten entgegenzuwirken, ist es notwendig, verschiedene Eigentümerstrukturen hervorzubringen. Die Wohnungen müssen dem sozialen Bedarf der Gesellschaft entsprechen. Um diese Ziele zu erreichen, ist es wichtig, auf kleinteilige Eigentümerstrukturen, regional verwurzelte Bauherren, Eigentümergeinschaften und Genossenschaften zu setzen. Andernfalls besteht die Gefahr einer Vereinsamung der Innenstädte durch die Dominanz von Hotels, Boardinghäusern oder selten genutzten Luxusapartements.

### 3.1.3 „Quartiersplan“ einführen – § 34 BauGB intelligent nutzen

Die Planung von Dichte in einer Stadt durch flächige Raumordnung ist schwierig und langsam. Stattdessen wird vorgeschlagen, flexible Quartierpläne zu verwenden, die schnell und angemessen auf die Bedürfnisse der Stadt reagieren können. Der Quartiersplan kann ein Steuerinstrument sein, um Wohn-, Park- und Freiflächen zu kontrollieren. Eine effiziente Möglichkeit zur zügigen Umsetzung ist die Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben, welche von Bund und Ländern unterstützt werden sollten. Die Realisierung von Aufstockungen erfordert in der Regel einen erhöhten Abstimmungs- und Planungsaufwand, jedoch kann dadurch der Verbrauch neuer Flächen reduziert werden.

Um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden und den Flächenverbrauch zu minimieren, sollten Aufstockungen, Umwandlungen und Verdichtungsmaßnahmen gefördert werden. Eine Förderung für einen begrenzten Zeitraum könnte in Betracht gezogen werden, wobei die aufgeführten Maßnahmen nicht nur für Räume mit höheren Mieten angewendet werden sollten. Um der Umnutzung von Nachwendebauten einen Anreiz zu bieten, könnten Beurteilungs-, Planungs- und Beratungsdienstleistungen für Liegenschaften und Gebäudeeigentümer finanziell gefördert werden, bis zu 50% oder maximal 5000€. Um private Investoren bei der Umsetzung von Aufstockungen und qualitätsverbessernder Innenentwicklung zu unterstützen, könnten verschiedene Förderinstrumente eingesetzt werden. Eine der Möglichkeiten wäre die Einführung überhöhter Abschreibungsoptionen oder eine Investitionszulage. Es wird vorgeschlagen, eine erhöhte Sonderabschreibung für Aufstockungen einzuführen, und für die qualitätsverbessernden Innenentwicklungen könnten lineare Sätze von 4-5% beantragt werden, anstatt 2% wie üblich. Genossenschaften und Kommunen könnten eine Investitionszulage von 15% für Baukosten der KG 300 und KG 400 erhalten.

### **3.1.4 Bauordnungs- und Bauplanungsrechtlich angemessene und fördernde Beurteilung**

In dieser Handlungsempfehlung wird bewertet, ob die bestehenden Baunutzungsverordnungen und Bauvorschriften ausreichen, um im Stadterneuerungskontext einer Stadtentwicklung im Innenbereich und des Klimawandels begegnen zu können oder genügend Spielraum bieten. Dabei wird insbesondere die Fähigkeit auf die Förderung von Nutzungsmischungen und städtebauliche Verdichtung eingegangen. Um das Potenzial der innerstädtischen Fläche zur Deckung des Wohnungsbedarfs zu nutzen, schlägt die Studie einige Vereinfachungen und situative Einzelfallentscheidungen vor. Beispiele dafür sind eine Ausnahmeregelung von der Stellplatzanforderung für Aufstockungen, Anpassung von Bebauungsplänen, und erleichterteres Genehmigungsverfahren für Nutzungsänderungen. Es wird behauptet, dass neue Lösungen und Sektor-übergreifende Entwicklungen erforderlich sind, die grünen Bereiche in der Stadt zu einem bevorzugten Standort für private Entwickler\*innen würden, und die aktuellen Beschränkungen sowie künftige Anforderungen abbauen würden. Die Parameter beziehen sich auf die Nutzungsmöglichkeiten des Flächenpotenzials, das von privatwirtschaftlichen und kommunalen Eigentümern gehalten wird. Anhand der Erkenntnisse über die verfügbaren Flächenpotenziale und die Eigentümerverhältnisse können gezielt Fördermaßnahmen für die entsprechenden Gruppen entwickelt werden. Eine stärkere Förderung privater Bauherren und Eigentümergemeinschaften führt zu einer größeren Vielfalt und Vielfältigkeit, die wiederum zu einer besseren Sinnesart im Städtebau beitragen kann. Institutionelle Investoren setzen hingegen oft auf eine klare Bebauung, was zu einer geringeren Vielfalt führen kann.

### **3.1.5 Verdichten mit flexiblen Gebäude- und Nutzungsstrukturen**

Was flexible Nutzungsstrukturen betrifft, so müssen diese nicht durch bauliche Veränderungen angepasst werden, sondern die entsprechende Nutzung von Räumen oder Gebäuden. So können etwa Räume als Wohnungen oder Büros umgewidmet werden, wenn die Nachfrage dahingehend steigt. Damit wird gewährleistet, dass Räume und Gebäude besser genutzt werden, und so ebenfalls zu einem nachhaltigen Stadtentwicklungsprozess beigetragen. Leerstehende Dächer öffentlicher Nichtwohngebäude eignen sich auch für den Wohnungsbau. Einerseits können diese Pachteinnahmen bedeuten, andererseits auch Anreiz oder logistische Möglichkeit für die energetische Sanierung und Modernisierung des Gebäudebestandes werden.

Um zu evaluieren, wie effektiv Aufstockungen zur Neubereitstellung von Wohnraum auf vorhandenen Gebäuden sind, wird empfohlen, eine statistische Erfassung durchzuführen. Ein einfacher Weg könnte eine Ergänzung der statistischen Erfassungsbögen innerhalb des Antragsverfahrens sein. Dieser Vorschlag ist in eine Förderungsmaßnahme eingebettet, die dazu verwendet werden soll, Effektivität der Aufstockungen unter der spezifischen Betonung der Evaluierung zu identifizieren. Mit anderen Worten: Bewertung wirtschaftlicher, sozialer und technischer Merkmale und Effekte und deren Interaktionen sollen quantifiziert und bewertet werden. Vergleichbar wäre dieses mit dem “Effizienzhaus Plus Netzwerken”, das Bewertungen und Überwachungen von energieeffizienten Gebäuden koordiniert und durchführt.<sup>25</sup> In Deutschland wird die Neuschaffung von bezahlbarem Wohnraum als zentrale Herausforderung betrachtet. Eine Nachfrage von mehr als 1,5 Millionen neuen Wohnungen wird prognostiziert. Eine Studie hat gezeigt, dass Nichtwohngebäude wie Läden, Büros oder Parkhäuser potenzielle Quellen für bezahlbaren Wohnraum sind. In dieser Studie wurden zahlreiche Möglichkeiten quantifiziert, wie z.B. 1,1 bis 1,5 Millionen Wohneinheiten auf Wohngebäuden aus den 1950er- bis 1990er-Jahren, 1 bis 1,5 Millionen Wohneinheiten auf Wohngebäuden der 1950er-1990er-Jahre, 560.000 auf Büro- und Verwaltungsgebäuden; 400.000 auf Verkaufsbauwerken, wenn sie weiter genutzt werden. Zusammenfassend ergab diese Entwicklung eine Potenzialsomme von 2,3 bis 2,7 Millionen Wohneinheiten. Es sind differenzierte Herangehensweisen zum Erschließen der Potenziale notwendig. Neue bauordnungs- und bauplanungsrechtliche Vorgaben sind erforderlich, um den Nutzen von Aufstockungen voll auszuschöpfen. Verdichtung muss qualitäts- und stadtentwicklungsfördernd sein.

### **3.1.6 Zusammenfassung:**

Die „aktuelle Lage der Baukultur in Deutschland“ sieht verschiedene Aspekte der Baukultur in unserem Land. Ein Schlüsselaspekt ist die Notwendigkeit, eine integrierte Bau- und Planungskultur zu fördern, die verantwortungsbewusst denkt und die Bedürfnisse des Menschen, der Umwelt und der Wirtschaft in Einklang bringt.

---

<sup>25</sup> (Systemforschung, [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf))

Die zunehmende Verdichtung der Städte ist entscheidend und stellt eine besondere Herausforderung dar. Es muss über innovative Ansätze nachgedacht werden, um die Bedürfnisse der Menschen in der wachsenden Stadtgesellschaft zu erfüllen, ohne die Baukultur zu gefährden. Der Aspekt der Digitalisierung und neuer Technologien für die Baukultur ist ebenfalls wichtig. Wenn digitale Planungswerkzeuge und andere Innovationen genutzt werden, sollten ihre Möglichkeiten und Risiken diskutiert werden. Die deutsche Baukultur steht vor vielen Herausforderungen, aber auch vielen Chancen, wenn sie nachhaltige Ansätze entwickelt, um sie in einem integrierten Kontext zu lösen.

### **3.1.7 Fazit zur Aktuellen Baukultur in Deutschland**

Baukultur ist eines der aktuellen Themen in Deutschland, da die Qualitäten des heutigen Bauens die Zukunft der nächsten Generation bestimmen. Bauqualitäten dürfen nicht aufgrund von Zeitproblemen vernachlässigt werden. Es besteht auch die Frage, wie sich die Freiräume in den Städten in der Zukunft entwickeln werden. Bei Bevölkerungswachstum und Ausbreitung wird es immer mehr Menschen geben, daher ist mehr öffentlicher Raum erforderlich. Oberbürgermeister\*innen in bestimmten Städten stehen unter großem Druck, leistbaren Wohnraum zu schaffen. Die Anbindung eines öffentlichen Nahverkehrsnetzes und die Anpassung an die Klimaauflagen sind Grundlagen der neuen Planung. Im Jahr 2050 wird voraussichtlich in Städten 70 Prozent der Weltbevölkerung leben, was zu einer stärkeren Verdichtung und zunehmendem Ressourcenverbrauch führen wird. Das Wachstum der Herausforderungen wirkt sich negativ auf die klimatische Entwicklung des Landes aus. Daher ist eine integrierte Betrachtung der expliziten Lehrraumforschung erforderlich.

## 4. Kleiner Exkurs:

Eine andere Stadt, die den Traum verfolgt, seitdem sie sich 1965 für Garden City entschieden hat, ist Singapur. Die Planer\*innen Singapurs entschieden sich daher, der Stadt mit großen Parkanlagen eine Art grünes Gewand zu verleihen. Die Planer Singapurs versuchten durch üppige Begrünungen die Luft zu säubern und das Leben der Einwohner\*innen dadurch angenehmer zu gestalten. Mit den Verbesserungen von 10 Prozent bei einer Millionen Wohnungen wurden fast 30 Prozent der Flächen auf den neuesten Stand gebracht. Um noch mehr Raum für Grünflächen zu schaffen, lässt die Regierung Straßen in den Untergrund verlegen.<sup>26</sup>

Was macht aber Singapur so einzigartig und effizient?

Es ist das Zusammenspiel der einzelnen Behörden und das Einbringen der Wissenschaft.

Die Institutionen Wirtschaft und Wissenschaft arbeiten eng zusammen. Sie entwickeln zusammen Gebäudestandards und setzen monetäre Anreize für nachhaltiges Bauen und Modernisieren. Durch spezielle Kontrollmechanismen und umfangreiche Berichtspflicht wie Energie und CO<sub>2</sub>-Emissionsverbrauch lassen sich Maßnahmen zum Entgegenwirken entwickeln. Viele ansässige Unternehmen und internationale Konzerne steigen in die Entwicklung und Maßnahmen ein und fördern somit die Projekte, um das Klimaziel zu erreichen. Im Baukulturbericht 2014/15 „Fokus Stadt“ lag ein Schwerpunkt auf der Schaffung gemischter und lebendiger städtischer Quartiere. Dieser Grundsatz ist heute genau so aktuell wie 2014/15. Zusätzlich wurde betont, dass eine integrierte Planung und Aufwertung öffentlicher Räume erforderlich ist, um Quartiere zu entwickeln.<sup>27</sup> Ein erheblicher Vorteil zu früher ist, dass dieses Thema an politischer Relevanz gewonnen hat und somit eine größere Aufmerksamkeit auf sich zieht.

Insgesamt ist klar, dass die Baukultur in Deutschland vor großen Herausforderungen steht, die nur durch eine ganzheitliche und nachhaltige Planung und Umsetzung bewältigt werden kann. Als Gesellschaft müssen wir uns diesen Herausforderungen stellen, um eine lebenswerte Zukunft für uns und kommende Generationen zu sichern.

---

<sup>26</sup> (Hamburg H. , 2020)

<sup>27</sup> ((BSBK, 2022)

## 5. Öffentliche Räume in deutschen Städten

*„Öffentliche Räume sind Orte, die für alle zugänglich und nutzbar sind. In ihnen treffen unterschiedlichste Lebensentwürfe und Haltungen aufeinander und die Menschen lernen miteinander umzugehen.“<sup>28</sup>*

Um den Stand der Dinge von öffentlichen Räumen besser bewerten zu können, ist es erforderlich, die Entwicklung dieser kurz zu betrachten. Helfen kann uns dabei Professor Christoph Bernhardt. Herr Bernhardt ist Professor für Städtebau und Siedlungswesen an der RWTH Aachen, sowie im Vorstand des Instituts für Städtebau und Europäische Urbanistik ebenfalls an der RWTH Aachen und Leiter des Aachener Büros des Städtebau-Instituts Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Stadt- und Regionalentwicklung, sowie der Stadt- und Siedlungsgeschichte. Er hat zahlreiche Veröffentlichungen zu diesen Themen verfasst und war an verschiedenen Forschungsprojekten beteiligt. Im Zuge der Dortmunder Beiträge zur Raumplanung gibt Professor Christoph Bernhardt einen Einblick in die geschichtliche Entwicklung der Planung des öffentlichen Raums in Deutschland.

### 5.1 Geschichte des Freiraums:

Die Planung des öffentlichen Raumes geht geschichtlich bis in die Antike zurück, jedoch hat sich im Laufe der Zeit diese Bedeutung stark verändert. Während in der Antike der öffentliche Raum vor allem als Ort der politischen Diskussion und des Handels diente, wurde er in der Neuzeit zunehmend zu einem Ort der Erholung und des Vergnügens.

Im 19. Jahrhundert begann man in Deutschland, den öffentlichen Raum systematisch zu planen, dabei spielten hygienische und städtebauliche Aspekte eine wichtige Rolle. Während der Zeit des Nationalsozialismus war die Planung dieses Raumes stark ideologisiert und zielte vor allem auf die Inszenierung des Raumes zur Schaffung von Macht und Propaganda. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs änderte sich die Planung erneut, Grünflächen und Spielplätze gewannen an Bedeutung, der Straßenverkehr erhielt sukzessive mehr Relevanz. In den 1960er und 1970er Jahren wurden viele öffentliche Plätze und Bereiche umgestaltet und nach den Bedürfnissen der Menschen geplant.

---

<sup>28</sup> Baukulturbericht S.19

## 5.2 Freiraum heute:

In jüngerer Zeit hat sich die Planung noch einmal geändert. Nachhaltigkeit, Klimaschutz und eine größere Aufmerksamkeit für den Radverkehr sind jetzt wichtig, wenn es um die Gestaltung von öffentlichen Plätzen geht. Die Bürgerbeteiligung hat an Bedeutung gewonnen. Insgesamt zeigt der Bericht von Professor Bernhardt, dass die Planung eine lange Dauer hat und dass sie ständig in Bewegung war. In der Vergangenheit, der Gegenwart und wahrscheinlich der Zukunft wird Planung immer ein Ausdruck von Verlangen und Veränderungen in der Gesellschaft sein...<sup>29</sup> Eine weitere Expertin ist Ursula Flecken. Frau Flecken ist Professorin für Stadt- und Raumplanung an der Technischen Universität Berlin. Sie interessiert sich für Stadtentwicklung und -planung und den Platz, der der Stadt zukommt. Die Septemberthemen beinhalten das Thema Partizipation, die Planungskultur und Governance in der Stadtentwicklung, die Analyse von Planungsinstrumenten und -prozessen sowie die historische und zeitgenössische Entwicklung des öffentlichen Raumes. In ihrem Buch „Raum für die Stadt, Stadt und Architektur in der Stadtgesellschaft“ beschreibt Flecken die Rolle des öffentlichen Raumes in der Stadt. Sie erklärt, wie sie angelegt werden kann und wie man sie nutzen kann, um das Stadtleben zu vereinheitlichen und zu verbreitern. Ihre Schlussfolgerungen basieren auf verschiedenen Konzepten und Theorien und auf eigener Untersuchung. Zunächst bekräftigte Frau Fleck, dass der öffentliche Raum als Ort der Begegnung und des Austauschs dient. Dabei müsse darauf geachtet werden, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Zusammenfassend zeigt Flecken auf, dass der öffentliche Raum ein zentraler Bestandteil der Stadtgesellschaft ist, der nicht nur funktional gestaltet werden sollte, sondern auch einen Beitrag zur kulturellen Identität und zur demokratischen Teilhabe leisten kann. Eine Beteiligung der Stadtgesellschaft an der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist dabei unerlässlich.<sup>30</sup> Ein weiterer Experte, der in dem Zusammenhang genannt und erwähnt werden muss, ist Harland Tilman, ein Autor und Architekturhistoriker. Sein Buch "Renaissance oder Niedergang? „Zur Krise des öffentlichen Raums im 20. Jahrhundert" beschäftigt sich mit der Geschichte des öffentlichen Raumes im 20. Jahrhundert und den verschiedenen

---

<sup>29</sup> (Bernhardt, 2005)

<sup>30</sup> (Ursula Flecken, 2011)

Herausforderungen, die sich im Laufe der Zeit ergeben haben. Tilman diskutiert in seinem Buch unter anderem die Veränderungen im öffentlichen Raum durch den Einfluss von Technologie, Verkehr, Stadtentwicklung und politischen Veränderungen. Dabei argumentiert er, dass der öffentliche Raum in der Moderne oft vernachlässigt und unterbewertet wurde, was zu Konflikten und Problemen geführt hat. Das Fazit des Buches ist, dass der öffentliche Raum im 20. Jahrhundert einer Vielzahl von Herausforderungen ausgesetzt war und dass es in der Zukunft notwendig sein wird, ihn als wichtigen Bestandteil der Stadtgesellschaft zu betrachten und ihn entsprechend zu planen und zu gestalten.<sup>31</sup>

### 5.3 Gemeinschaft:

Ein weiteres Thema, welches beleuchtet werden muss, ist die Nachbarschaft und wie diese durch den öffentlichen Raum geprägt wird. Hierbei kann uns Bernd Hunger weiterhelfen, der ein Experte für Stadterneuerung und Stadtentwicklung ist, und als Professor für Stadt- und Regionalplanung an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Dresden arbeitet. Er hat bereits zahlreiche Publikationen zu Themen wie öffentlicher Raum, Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung vorgelegt. In einem Artikel aus dem Jahr 2019 beschäftigte er sich mit der Bedeutung von attraktivem öffentlichem Raum für den Zusammenhalt von Nachbarschaften. Er betont, dass öffentlicher Raum mehr als nur ein Ort des Durchgangverkehrs oder der Erholung darstellt, sondern ein Ort des Austausches und der Begegnung zwischen Menschen verschiedener Herkunft, Kulturen und Generationen sein sollte. Hunger beschreibt, wie ein gut gestalteter öffentlicher Raum eine positive Wirkung auf das Wohlbefinden der Menschen und die soziale Interaktion haben kann. Er nennt hierzu auch konkrete Beispiele, wie z.B. Stadtteilkonzepte, die die Beteiligung der Anwohner\*innen und die Bedürfnisse der Bewohner\*innen berücksichtigen, sowie innovative Ideen zur Aufwertung von Plätzen und Grünflächen. Hunger kommt zu dem Schluss, dass eine Investition in einen attraktiven öffentlichen Raum essentiell für den sozialen Zusammenhalt und eine lebenswerte Stadt ist.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> (Tilman, 2005)

<sup>32</sup> (Hunger, 2019)

### 5.4 Neuplanung:

Natürlich müssen wir auch den aktuellen Ansatz, der heute bei der Schaffung eines neuen Raums verfolgt wird, berücksichtigen, um die aktuelle Situation auf öffentlichen Plätzen realistisch zu bewerten. Es gibt zwei Ansätze, die der Experte Wolfgang Pehnt in seinem Artikel „Plätze, offen oder geschlossen“ zu beschreiben versucht. Wolfgang Pehnt ist ein Architekturkritiker und Professor für Architekturtheorie und Baugeschichte an der Hochschule für Bildende Künste in Braunschweig. Er ist der Autor zahlreicher Publikationen zur Architektur und wird als einer der angesehensten Architekten in Deutschland angesehen. Pehnts wissenschaftliche Interessen liegen in der Geschichte von architektonischen Drangsalierungen des 20. Jahrhunderts bis zur Diskussion über aktuelle Tendenzen in der modernen Architektur. Sein Artikel „Plätze, offen oder geschlossen“ beschreibt eine Schlacht, die in den letzten Jahrzehnten zwischen Modernisten und Postmodernen in Bezug auf öffentliche Plätze stattgefunden hat. Modernisten wählten oft großzügig und offene Landschaftsplätze, sowie radikale Interventionen im Stadtzentrum, während Postmodernisten strebten dazu, die Straßen und öffentlichen Plätze der Stadtgeschichte anzupassen, und reagierten positiv auf die Schaffung des menschenfreundlicheren Raums; nach Pehnt, es scheint, dass es keine gemeinsame Theorie über ideale Platzgestaltung geben kann.<sup>33</sup>

### 5.5 Zwischenfazit:

Als Fazit kann man sagen, dass öffentliche Räume zweifelsohne ein wichtiger Bestandteil einer lebendigen Stadt sind, jedoch nicht immer allzu ernst genommen werden. Es wurden Problemfelder wie Diskriminierung, Unsicherheit, mangelnde Sauberkeit, Sicherheit, nur unzureichende Barrierefreiheit, sowie Bedeutung von Grünflächen und Familienspielfeldern angegangen. Es gibt jedoch erfolgreiche Beispiele und Maßnahmen, die zur Verbesserung der Qualität beitragen. Abschließend glaube ich, dass alle Expert\*innen das Bewusstsein für die immense Wichtigkeit von öffentlichen Räumen in urbanen Gebieten verstärken und Anregungen für Verbesserungen geben sollten.

---

<sup>33</sup> (Pehnt, 2018)

Es sind klar definierte Anforderungen, die aber aufgrund unterschiedlicher Interessen, fragmentierter Zuständigkeiten und Privatanforderungen möglicherweise nicht umgesetzt werden.

Im Fokus stand die ungleiche Entwicklung von städtischen Räumen und ländlichen Räumen wie der Flächenmangel und -preis in städtischen Gebieten. Eine gut geplante und gestaltete Infrastruktur ist daher ein wichtiger Faktor, der das Stadtbild und das alltägliche Wohlbefinden beeinflusst und die Visitenkarte der Stadt auszeichnet.

### 5.6 Entwicklung von Freiräumen:

Entwicklung einer nachhaltigen, umfassenden Raum- und Stadtplanung; Ein wichtiger Ansatz in diesem Prozess ist die Identifizierung des städtischen Ambientes sowie seiner Schlüssel- und speziellen Eigenschaften, die realisiert und gefördert werden könnten. Öffentliche Räume dienen verschiedenen Zwecken, von der Bereitstellung eines Transportmittels bis hin zur Erledigung technischer Aufgaben im Handel und im Konsumbereich. Ihre soziale Rolle und ihre soziale Verantwortung sind jedoch noch wesentlicher. Öffentliche Orte dienen als Kommunikationsräume, fördern soziale Verständigung und fungieren gleichzeitig als Bildungsorte. Sie bilden das gesellschaftliche Miteinander ab und fungieren als Indikator. Die Gesellschaft ist im ständigen Wandel und somit ist es entscheidend, dass sich Freiräume immer wieder anpassen und auf die Entwicklung der Gesellschaft eingehen. „Die Nachkriegszeit war ein Rückzug in die private Idylle.“<sup>34</sup> Die eigenen vier Wände wurden als Rückzugsort bevorzugt, im Gegensatz zum gesellschaftlichen Leben in der Stadt. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Planung und Gestaltung der Städte und somit auch auf öffentliche Räume. Funktionalität stand im Fokus der Planung. Eine Infrastruktur für das Auto zu schaffen war Leitbild der Stadtentwicklung. Breit angelegte Verkehrsstraßen, wie sie noch bis heute die deutschen Städte prägen, wurden gebaut, um die getrennten Lebensbereiche Arbeiten, Wohnen und Freizeit zu verbinden. Das Verständnis der Menschen bezüglich öffentlicher Räume hat sich jedoch gewandelt. Sie betrachten diese nicht mehr ausschließlich als Verbindungspunkte zu Arbeitsplätzen oder Freizeiteinrichtungen. Auch sind diese Bereiche nicht mehr so stark wie damals voneinander zu trennen. Eine wachsende Anzahl von Menschen betrachtet den

---

<sup>34</sup> ((BSBK), Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21, 2022)

öffentlichen Raum in ihrer unmittelbaren Umgebung als Orte, an denen sie ihre eigene Identität ausdrücken können oder ein Gefühl von Zugehörigkeit erleben.

Dieser Trend wurde auch von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union mit der Verabschiedung der Leipzig Charta im Jahr 2007 anerkannt...<sup>35</sup> Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat im Jahr 2010 die Leipzig-Charta veröffentlicht. Dieses Dokument dient als politische Agenda für eine nachhaltige Entwicklung europäischer Städte und enthält konkrete Empfehlungen zur Umsetzung einer integrierten Stadtentwicklung. Die Charta betont die Bedeutung von Städten als Motoren für wirtschaftliches Wachstum und Innovation, sowie als Orte der sozialen und kulturellen Interaktion und fordert eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung, die ökologische, soziale und ökonomische Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Es wurde beschlossen, den Grundsatz einer nachhaltigen und integrierten Stadtentwicklung wieder in den Vordergrund der Planung zu stellen, wobei die organische Entwicklung europäischer Städte über Jahrhunderte als Vorbild dient. Trotz der stark steigenden Preise in den städtischen Gebieten erleben Ballungsräume weiterhin ein zunehmendes Wachstum. Die Menschen ziehen es vor, in den Zentren zu leben, zu arbeiten und ihre Freizeit zu verbringen, was zu Engpässen führt. In den Jahren 2010 bis 2016 stieg die Bevölkerung in den 66 kreisfreien Städten um 5,9% auf insgesamt 1,35 Millionen Menschen.<sup>36</sup> Durch diesen Zuwachs kommt es ebenfalls zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens. Auch öffentliche Räume wie Parks werden intensiver genutzt. Sie bieten denjenigen Platz, die in zu beengten Wohnverhältnissen leben. Öffentlicher Raum wird heute von den Menschen neu bewertet und verstanden.

Die Menschen bilden Ihren Lebensraum so, dass ein möglichst kleiner Kosmos entsteht. Es bedeutet, dass die Bevölkerung in ihrer unmittelbaren Nähe arbeiten, wohnen und Freizeitangebote wahrnehmen möchte.<sup>37</sup>

Diesbezüglich sind die Anforderungen enorm gewachsen, da allein die Anzahl an Bedürfnissen mit der Anzahl der Nutzer steigt. Im Park um die Ecke entsteht Heimat und ein Identitätsgefühl

---

<sup>35</sup> (Hamann, 2020)

<sup>36</sup> (Bundesinstitut für Bau-, 2018)

<sup>37</sup> (Baukultur B. –B., 2020)

und man definiert die Lage der Wohnung und deren Qualität über die Anbindung an den öffentlichen Raum.

### 5.7 Tourismus:

Anwohner\*innen sind jedoch nicht die einzigen, die den öffentlichen Räumen mehr in Anspruch nehmen. Ein weiterer Aspekt, der in den vergangenen Jahren immer relevanter wurde, ist der Tourismus. Die Zahlen haben sich in den letzten Jahren um ca. ¼ erhöht. Wenn man sich nur die vierzehn Städte wie zum Beispiel Augsburg, Berlin oder Würzburg von 2008 bis 2018 (siehe Grafik) anschaut, kann man einen Anstieg von 62% sehen. Diese Entwicklung zum Städtetourismus ist in ganz Europa zu erkennen und bringt viele Herausforderungen mit sich. Einige Städte werben bewusst für einen Besuch nur noch zu bestimmten Zeiten, da sich die Einheimischen sichtlich gestresst von der Menge an Touristen zeigen.<sup>38</sup> Die Belastung durch den Tourismus führt letztlich zu einer Verringerung der Freiräume für die dort lebenden Individuen und neuen Anforderungen für die Städteplaner. Reisende gaben für den Konsum 2017 in Deutschland 287 Mrd. Euro aus.<sup>39</sup> Dies bedeutet natürlich für die Stadt immense Einnahmen und jeder möchte einen Teil vom Geldsegen abbekommen.

### 5.8 Handel und Gewerbe:

Ein weiterer Großteil, der den öffentlichen Bereich ausmacht, ist der Handel und das Gewerbe, sie prägen ebenfalls das Stadtbild. Dies sind die Hauptmagneten einer Stadt und sie befinden sich meist im Zentrum. Beide sind stark miteinander verbunden, sowie aufeinander angewiesen. „Städte waren immer im gleichen Maße auf ein reges Handelsleben angewiesen, wie umgekehrt der Handel ein vitales Stadtleben braucht, um zu prosperieren.“ Doch der Handel hat es nicht einfach, da zu der großen Online-Konkurrenz ein weiterer hoher Druck durch Flächenverwertung und steigende Bodenpreise hinzukommt. Diese Preissteigerungen haben zur Folge, dass auf Dauer die Vielfalt des Einzelhandels zurückgehen und eine Filialisierung in diesem Bereich entstehen wird.<sup>40 41</sup> Die Gastronomiebranche hingegen kann

---

<sup>38</sup> (Berger, 2018)

<sup>39</sup> (Tourismusverband, 2018)

<sup>40</sup> (Deutschland, 2018)

<sup>41</sup> (Handelsforschung, 2017)

einen starken Zuwachs an Standorten in den Städten verzeichnen und ist flächenmäßig Spitzenreiter als Gewerbeart.<sup>42</sup>

Diese einseitige Nutzung hat auch Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, da dieser reizloser verwendet wird und die Vielfalt an Publikum verloren geht. So werden öffentliche Räume oft Gegenstand kommerzieller Nutzungsflächen, die früher allgemein und ohne Kosten genutzt wurden, nun jedoch gezielt auf zahlende Besucher ausgerichtet. Besucherzahlen werden durch Großveranstaltungen in der Jahresbilanz beschönigt, um weiterhin die Attraktivität dieser Räume zu rechtfertigen.

### 5.9 Mediterranisierung:

Ein weiteres Phänomen, welches in den letzten Jahren immer deutlicher in Deutschland Einzug gehalten hat, ist die sogenannte Mediterranisierung der Städte. Das deutet darauf hin, dass eine wachsende Anzahl von Menschen in Deutschland ihre Freizeit im Freien verbringen möchte. Unter dem Begriff "Mediterranisierung" sind verschiedene Phänomene zu beobachten, die in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen haben. Es spricht aber im Ganzen für einen Wandel des Freizeitverhaltens der Menschen in Deutschland. Öffentliche Plätze und Parks werden immer vielfältiger genutzt. So finden zum Beispiel immer mehr Open-Air-Konzerte, Public-Viewings oder Freiluftkinoabende in Parks oder auf Plätzen statt. Der Ausbau der Außengastronomie und die Entdeckung von Stadtstränden verursachen einen Hype auf öffentliche Räume. Diese und viele weitere kleinere Projekte zeigen das öffentliche Interesse an öffentlichen Plätzen deutlich. Sie verifizieren somit auch den Stellenwert des öffentlichen Raums. Das gesellschaftliche Leben hat sich immer mehr nach außen hin orientiert.

### 5.10 Klima:

Dies steht in Zusammenhang mit den in den letzten Jahren vermehrt auftretenden warmen Sommertagen. Die Städte erhitzen sich und die Menschen suchen kühlere Plätze, um der warmen, stickigen Wohnung zu entfliehen. Hier sind natürliche Parks, mit viel Schatten, oder sogar Gewässern in der unmittelbaren Entfernung, sehr beliebt.

---

<sup>42</sup> (LaSalle, 2019)

### 5.11 Fazit zur Aktuellen Lage in Deutschland:

Die Aussagen der Experten geben, denke ich, einen ganz guten Überblick über den Stand der Dinge bezüglich öffentlicher Räume in Deutschland. Insgesamt gibt es viele positive Entwicklungen, aber auch Schwierigkeiten und Defizite. Zu den positiven Entwicklungen zählen insbesondere die Zunahme der partizipatorischen Planungsprozesse und die wachsenden Maßnahmen zur Förderung interkultureller Begegnung in öffentlichen Räumen. Auch ist vielen Menschen heute bewusst, dass der öffentliche Raum sowohl als Ort für sozialen Austausch als auch als Teil des Stadtbilds und damit der Stadidentität bedeutsam ist. Allerdings gibt es auch zahlreiche Herausforderungen, darunter die Vertreibung der Menschen aus dem öffentlichen Raum durch Privateinkäufe in den Städten und der Verfall der öffentlichen Räume in strukturschwachen Gebieten. Insgesamt haben öffentliche Räume in Deutschland einige positive Entwicklungen erlebt, sind aber nach wie vor mit großen sozialen Herausforderungen konfrontiert, um alle Bürgerinnen und Bürger inklusiv und nachhaltig zu nutzen.

## 6. Einfluss von Corona in deutschen Städten

Corona hat global neue Rahmenbedingungen für die öffentlichen Freiräume geschaffen. Noch nie zuvor war der öffentliche Raum so sehr im Fokus der gesellschaftlichen Aufmerksamkeit. Dies eröffnet Regierungen und Stadtplaner\*innen neue Handlungsmöglichkeiten. Denn der öffentliche Raum wird dabei zum Schauplatz einer experimentellen Stadt- und Raumplanung. Aber was hat sich durch Corona genau geändert? Zu diesem Thema haben die Fachleute Dr. Cordelia Polinna und Dr. Martin Prominski im Auftrag des Bundesverbands Bildender Künstlerinnen und Künstler ein Manuskript verfasst. Frau Dr. Cordelia Polinna ist Landschaftsarchitektin und Stadtplanerin. Sie ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Fakultät für Architektur und Landschaft der Leibniz Universität Hannover und hat zahlreiche Publikationen zu den Themen Landschaftsarchitektur und Stadtplanung vorgelegt. Herr Martin Dr. Prominski ist auch Landschaftsarchitekt und Stadtplaner. Er ist Leiter des Fachgebiets Landschaftsarchitektur und öffentlicher Raum an der TU Berlin und hat sich auf die Planung und Gestaltung von öffentlichen Räumen, sowie die Integration von Landschaftsarchitektur und Städtebau spezialisiert. Der BBK ist ein Zusammenschluss von Bildenden Künstlerinnen und Künstlern in Deutschland. Sie fungiert als ein Berufsverband und Gewerkschaft und ihre Hauptaufgabe liegt darin, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten.

Es handelt sich um den Auszug Freiraum als Protagonist, ein von Elena Support verfasstes Manuskript: Das Manuskript ist eine Herausgabe des BBZL – Berlin Brandenburgisches Zentrum für Landwirtschaft und Umwelt. Das eingereichte Manuskript adressiert die Thematik der Bedeutung von Freiräumen und Grünanlagen für die Gesellschaft und für die Umwelt. Es benennt die zahlreichen Funktionen der Freiräume, welche den Ort der Erholung und Entspannung, des Freizeitgenusses, der Kulturveranstaltungen und der Arterhaltung darstellen können. Es diskutiert die Herausforderungen und das Problem, das mit dem Mangel an Freiräumen in den städtischen Räumen entstehen kann. Insgesamt stellt das Manuskript eine informative und übersichtliche Beschreibung der Bedeutung der Freiräume von Städten und Regionen für die nachhaltige Entwicklung dar, die ich im Anschluss in einem Überblick erläutern werde, indem ich über konkrete Teilaspekte detaillierter sprechen werde. Dann werden die Ziele der Stadt- und Freiraumplanung in das gegenwärtige Umfeld umgearbeitet.

Da Gesundheitsfürsorge, Umweltqualität und Klimaanpassung entwicklungsbedingte Angelegenheiten sind, hat die Corona-Virus-Krankheit 2019 schließlich Verstärkung gesucht, als klargestellt wurde, dass bestimmte Plätze und Parks, die angemessen entworfen wurden, in den städtischen Lebenszyklus integriert wurden. Während der Corona-Virus-Pandemie konnten die Menschen aufgrund diverser Corona-Maßnahmen nicht mehr normal leben, die Plätze wurden nicht mehr frei oder mehrfach verwendet. Parks und Plätze erfüllten jedoch eine volle Lebenshaltung, einschließlich Sport, Spiel, Lernen und Arbeit.

Einige Initiativen haben versucht, den Freiraum durch temporäre Maßnahmen zu erweitern, wie beispielsweise das Sperren von Straßenabschnitten. Es wurde jedoch auch deutlich, dass die vorhandene Infrastruktur in den Parks nicht den Anforderungen der Regierung entsprach, insbesondere bei schlechtem Wetter und durch fehlende Unterstellmöglichkeiten, sowie, daraus resultierend, nicht nutzbarer Sitzgelegenheiten. Es wurde erkannt, dass es dringend mehr Freiflächen geben muss, aber temporäre Bauten nicht die Lösung sind. Die Grundsätze der Gesundheitsvorsorge und des Schutzes vor schädlichen Umwelteinflüssen haben sich im Städtebau und in der Freiraumplanung etabliert. Nun müssen diese Grundsätze an die neuen Erfahrungen und Anforderungen durch die Corona-Pandemie angepasst werden. Es liegt an den Städte- und Freiraumplanern, dieses Profil zu aktualisieren.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> (Böhm, [https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript\\_freiraum\\_als\\_protagonist.pdf](https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript_freiraum_als_protagonist.pdf), 2020)

# 7. Herausforderungen für den Öffentlichen Raum

## 7.1 Zielkonflikte

Öffentliche Räume sind aufgrund der Verdichtung der Städte und des Bevölkerungswachstums knapp geworden und werden intensiv genutzt. Es besteht ein hoher Bedarf an Freiräumen für die Erholung, den Austausch und die Gesundheit der Gesellschaft, um das soziale Gefüge zu stärken. Die zunehmende Nachfrage nach Wohnraum führt jedoch oft zur Bebauung von Freiflächen. Eine Neubewertung und Neuplanung der Freiräume ist daher erforderlich, um den heutigen Anforderungen gerecht zu werden. Es ist wichtig, die Flächen nach Werten und Kriterien zu bewerten und zu gestalten, um eine nachhaltige und integrierte Raum- und Stadtplanung zu ermöglichen. Der Baukulturbericht öffentliche Räume 2020/21 nennt verschiedene Bereiche, in denen Lösungen/Strategien gefunden und entwickelt werden müssen, um sich den neuen Anforderungen anzupassen. Dabei geht es zum Beispiel um die Problemlösung von Flächenkonkurrenz und dem Erkennen von Werten in öffentlichen Räumen. Es werden Ansätze gesucht, um neue Flächen für die Allgemeinheit zu generieren und öffentliche Räume als hybriden Raum zu betrachten.

### 7.1.1 Flächenkonkurrenz:

Zum einen führt der Zielkonflikt zwischen Wachstumsinteresse und Flächenmangel dazu, dass die Bevölkerung in der Stadt wächst. Die Menschen wollen in die Stadt und möglichst in das Zentrum. Um der Nachfrage gerecht zu werden, verdichten die Städte immer mehr. Die öffentlichen Freiräume werden dadurch immer weniger. Auch der Verkehr verstopft die Städte. Hierfür hat man in den letzten Jahrzehnten immer mehr Plätze geschaffen, um die Massen möglichst Stau-frei durch die Stadt zu bewegen. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat einen Bericht über Wachstum in Deutschland 2018 verfasst. Der Artikel geht auf Deutschland insgesamt und die regionalen Unterschiede im Wachstum in den einzelnen Regionen ein. In Deutschland gibt es Wachstum, aber nicht flächendeckend. Besonders stark wird in Großstädten und Metropolregionen wie Stuttgart und Bayern zugelegt, während in ländlichen Regionen und Kleinstädten die Bevölkerungszahlen sinken. Der Bericht nennt verschiedene Faktoren, die das Wachstum beeinflussen.

Dazu gehören die Arbeitsplatzangebote in der Region, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten, sowie die Qualität der Infrastruktur. Laut des Berichts ist eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung in allen Regionen notwendig, um den Herausforderungen des Wachstums gerecht zu werden.<sup>44</sup>

Wenn man die Flächennutzungspläne betrachtet, kann erkannt werden, dass die Voraussetzungen sogar durch das Nachverdichten verschlechtert werden. Die Kommunen müssen einen neuen Ansatz zum Freiraum definieren, es darf nicht nur ein Park oder eine Wiese sein. Die Kommunen müssen ein neues Verständnis von Freiräumen entwickeln, bei dem nicht nur Parks und Grünflächen berücksichtigt werden. Es ist wichtig, auch Sportanlagen, Schulhöfe, Straßen, Dächer und großzügige Flächen in die Planung einzubeziehen. Entscheidend ist, dass wie in Hamburg erst Freiflächen geplant und aufgewertet werden und anschließend die Bebauung umgesetzt wird. Es kann nicht weiter nur gebaut und anschließend betrachtet werden, was an Freiraum noch übrig ist.

Die Stadtplanung muss sich an einem Grundgedanken der Freiraumgestaltung orientieren. In Hamburg wird dies bereits umgesetzt und läuft unter dem Namen „Mehr Stadt in der Stadt“. Das Werk "Mehr Stadt in der Stadt: Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg" von der Freien Hansestadt Hamburg aus dem Jahr 2013 beschäftigt sich mit der Verbesserung der Freiraumqualität, sowie der Einbeziehung der Bürger\*innen in die Planung und Gestaltung öffentlicher Räume. Es werden verschiedene Projekte und Maßnahmen vorgestellt, um eine Erhöhung der Freiraumqualität zu erreichen, die den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger entspricht, sowie deren Beteiligung an der Gestaltung und Pflege dieser Räume fördert.<sup>45</sup>

### 7.1.2 Der Wert Öffentlicher Räume:

1967 stellte das Bundesverfassungsgericht fest, dass Grund und Boden nicht unbegrenzt vorhanden und vermehrbar sind. Das Gericht weist darauf hin, dass der Erhalt öffentlicher Flächen eine wichtige soziale Komponente im Alltag der Bevölkerung darstellt, da auf diesen Flächen sozialer Umgang und Austausch stattfindet.

---

<sup>44</sup> (BBSR – Bundesinstitut für Bau-, 2019)

<sup>45</sup> (Hamburg F. u., [www.hamburg.de](http://www.hamburg.de), 2013)

„Eine gerechte Rechts- und Gesellschaftsordnung zwingt vielmehr dazu, die Interessen der Allgemeinheit beim Boden in weit stärkerem Maße zur Geltung zu bringen als bei anderen Vermögensgütern“<sup>46</sup>

Der Baukulturbericht 2020/21 beschreibt die aktuellen Herausforderungen für öffentliche Räume und stellt einen Zielkonflikt fest. Einerseits haben öffentliche Räume einen hohen Wert für die Gesellschaft, da sie als Orte der Begegnung, Erholung und Identitätsstiftung dienen. Andererseits konkurrieren sie mit anderen Nutzungsinteressen und werden oft als potenzielle Bauflächen betrachtet. Die Zusammenfassung des Berichts betont die Bedeutung der nachhaltigen Entwicklung von öffentlichen Räumen unter Berücksichtigung des kulturellen Erbes und der lokalen Bedürfnisse.<sup>47</sup> Das Positionspapier "Wohnen, Arbeiten und Kultur, ein Plädoyer für eine Kultur-integrierte Stadtentwicklung" der Bundesstiftung Baukultur und anderen Partnern beschreibt die Bedeutung von Kultur für die Stadtentwicklung und fordert eine stärkere Integration von kulturellen Aspekten in die Stadtplanung. Es betont die Rolle der Kultur als Treiber für die Schaffung von attraktiven und lebendigen, urbanen Räumen, die soziale und wirtschaftliche Entwicklung fördern und zur Identitätsbildung beitragen.

Das Papier fordert unter anderem die Schaffung von öffentlichen Räumen, die die Beteiligung und Teilhabe von Menschen verschiedener Migration fördern, sowie die Berücksichtigung von Kultur in der städtebaulichen Planung und der Bauleitplanung. Zudem wird ein integrativer Planungsansatz empfohlen, der verschiedene Interessengruppen einbezieht und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Nutzungsinteressen schafft. Öffentliche Räume haben eine höhere Bedeutung als Wohn- und Gewerbegebiete und sollten daher bei der Stadtplanung Priorität haben, da sie den Menschen die Möglichkeit geben, sich frei zu bewegen, zu handeln und zu kommunizieren. Parks, Grünflächen, Straßen und Plätze sind wichtige Areale, die für alle zugänglich sein müssen und daher eine verfassungsrechtliche Grundlage haben. Allerdings haben viele Kommunen große Teile ihres Grundbesitzes verkauft, um Schulden abzubauen, was zu Einschränkungen bei der Planung und Entwicklung der Städte führt. Kommunen sollten auch die strategischen und gestalterischen Möglichkeiten, die durch den Besitz von Straßen und Verkehrsflächen gegeben sind, nutzen.

---

<sup>46</sup> (Bundesverfassungsgericht, 2019)

<sup>47</sup> (Baukultur B. , 2008)

### 7.1.3 Neue Flächen für die Allgemeinheit:

Der Baukulturbericht 2020/21 identifiziert auch den Zielkonflikt zwischen neuen Flächen für die Allgemeinheit und dem Schutz der bestehenden öffentlichen Räume. Einerseits wird ein zunehmender Bedarf an neuen Flächen als Reaktion des Stadtsystems auf die wachsenden Anforderungen ihrer Nutzer\*innen erwartet. Andererseits sollte auch die Qualität und Vielseitigkeit der bestehenden Ressourcen reguliert und erhalten werden, um den Bürger\*innen weiterhin qualitativ hochwertige und ansprechende öffentliche Räume zur Verfügung zu stellen. Neuere Flächen für die Allgemeinheit sollen in dem Bericht unter der Steuerung und Überwachung mithilfe einerseits der speziellen Pläne und Entwürfe, und andererseits der Nutzung des Raumes gemacht werden. Die Freie Hansestadt Hamburg machte 2012 darum eine Bedarfseinschätzung. Das Ergebnis ihrer Freiraumbedarfsanalyse zeigte, dass es an Freiräumen in Hamburg, die von besonders vielen Menschen frequentiert werden, mangelt. Zudem wird in der Bedarfsanalyse auch die Gesundheit, Lebensqualität und soziale Interaktion der Menschen thematisiert. Die Freiraumbedarfsanalyse gibt Hamburg auch Empfehlungen an die Hand, um dessen Wohnqualität zu verbessern. In Deutschland haben öffentliche Räume mit einer ernsthaften Herausforderung zu kämpfen. Dies liegt daran, dass aufgrund des hohen Drucks von Kuratoren die öffentlichen Räume von ähnlichen Gruppen besucht werden und Curator-Gruppen häufig unterschiedliche Interessen haben. Laut einer Befragung, die von der Bundesstiftung Baukultur durchgeführt wurde, gaben 74 % der Befragten an, dass Freiflächen für Jugendliche zu gering seien. Diese Befragung wurde durchgeführt um zu sehen, wie viel Freiflächen einzelne Gruppen haben und wie viele davon dringend benötigt werden. Treiber fahren in der Tat auf den meisten der geschätzten Fläche.<sup>48</sup> Keiner der befragten kommunalen Vertreter gab an, dass angemessene Flächen für Kinder, Familien und Jugendliche zur Verfügung stehen. Allerdings zeigen Studien des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) und des RWI - Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung, dass die Menschen offen für Maßnahmen zur Neuaufteilung von Flächen im öffentlichen Raum sind. „Besondere Eingriffe, die den Radverkehr und den ÖVNP stärken, stoßen bundesweit auf hohe Zustimmung – selbst wenn Flächen für den Autoverkehr reduziert werden müssen“.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> (Hamburg F. u., [www.hamburg.de](http://www.hamburg.de), 2019)

<sup>49</sup> (Wirtschaftsforschung, 2019)

Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, müssen neue Wege gefunden werden. Aber was ist eigentlich öffentlicher Raum? Aufschluss darüber kann uns Klaus Selle geben. Klaus Selle ist Professor für Stadt- und Regionalplanung an der RWTH Aachen University. Seine Forschungsschwerpunkte liegen unter anderem in den Bereichen Stadtentwicklung, Städtebau und Stadtplanung.

Sein Werk "Öffentliche Räume - eine Einführung" gibt einen Einblick in die Begriffe, Bedeutungen und Entwicklungen öffentlich zugänglicher Räume in Städten. Selle diskutiert, was als "öffentlicher Raum" definiert werden kann, und wie sich diese Räume im Laufe der neu formulieren Zeit verändert haben. Er untersucht auch die sozialen und politischen Bedeutungen öffentlicher Räume und wie diese von verschiedenen Gruppen genutzt werden. Selle betont die Bedeutung von öffentlichen Räumen für die Demokratie und die Schaffung von Gemeinschaften.<sup>50</sup>

Ebenfalls interessant für dieses Thema ist die Theorie „Das Recht am öffentlichen Raum“ von Angelika Siehr. Angelika Siehr ist eine Rechtsphilosophin und Professorin für Öffentliches Recht an der Universität Tübingen. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der politischen Theorie und der Rechtsphilosophie, insbesondere der Theorie des öffentlichen Raums und der räumlichen Dimension von Freiheit. Sie hat zahlreiche Artikel und Bücher zu diesen Themen veröffentlicht. In "Das Recht am öffentlichen Raum" von Angelika Siehr aus dem Jahr 2016 beschäftigt sich mit der Theorie des öffentlichen Raums und der Bedeutung von Freiheit im Raum. Es wird untersucht, welche Bedeutung öffentlicher Raum für die Gesellschaft hat und wie sich die räumliche Dimension von Freiheit im öffentlichen Raum darstellt. Dabei werden auch rechtliche Aspekte wie das Recht auf Versammlungsfreiheit im öffentlichen Raum diskutiert. Sie kommt zu folgenden Ergebnissen:

Der öffentliche Raum ist ein wichtiger Ort für die Entfaltung von Freiheit und Demokratie.

Die Rechtsprechung in Deutschland sieht den öffentlichen Raum als Teil der grundrechtlich geschützten Freiheitsrechte an. Eine demokratische Gesellschaft braucht den öffentlichen Raum als Ort für politische Teilhabe, Diskurs und Protest.

Die Regulierung von öffentlichen Räumen durch die öffentliche Hand ist notwendig, um die Freiheit aller Nutzer\*innen zu schützen und um eine konfliktfreie Nutzung zu gewährleisten.

Die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum verschwimmen immer mehr, und dies bedeutet neue Herausforderungen für die rechtliche Regulierung von öffentlichen Räumen.

---

<sup>50</sup> (Selle, 2019)

In Anbetracht dessen ist Angelika Siehr zum Schluss gekommen, dass das Recht auf den öffentlichen Raum in unserer Gesellschaft eine zunehmend wichtige Rolle spielt und eine entsprechende Beachtung finden sollte. Die Gestaltung von öffentlichen Räumen sollte dazu beitragen, den Anforderungen aller Bürger\*innen gerecht zu werden und ihnen gleichberechtigte Bedingungen zu schaffen. Dieser Satz bezieht sich nicht nur darauf, wer Zugang zum öffentlichen Raum hat, sondern auch auf die Probleme, wer diesen Raum „verbessern“ kann, und die Frage, wie dieser Raum verbessert werden sollte. Frau Siehr beschreibt es als die Notwendigkeit, Freiheit und Sicherheit im öffentlichen Raum auszugleichen. Der Zweck besteht darin, den öffentlichen Raum als Ort zu schaffen, an dem die Menschen ihre Freizeit gerne verbringen und entspannen.<sup>51</sup>

#### 7.1.4 Hybride Räume:

Im Fall, dass man Räume als hybride ansieht, gibt es viele passende Formen und Ausführungen hinsichtlich online und offline. Ein Raum kann digital und analog sein. Aus noch einem Grund könnte ein Raum als ein hybrider formuliert werden oder weil die Besitzverhältnisse wechseln. Der wichtigste Punkt ist jedoch der zeitliche Aspekt. Ein Raum wird zum hybriden Raum, weil er zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Funktionen erfüllt oder andere Personen bedient. Ein Experte, der sich mit hybriden Räumen befasst, ist Robert Kaltenbrunner. Herr Kaltenbrunner ist ein österreichischer Architekt und Stadtplaner. Er veröffentlichte verschiedene Bücher und Artikel. Er ist als Dozent an mehreren Universitäten tätig. Bei seiner Forschung befasst er sich mit dem Thema 'Hybride Räume' und was ihre Bedeutung in Anbetracht der Gestaltung und Nutzung von öffentlichen Räumen. Sein Buch „Im Ungefähren, der öffentliche Raum und seine veränderten Parameter“ argumentiert er, dass der öffentliche Raum durch die Entwicklung der digitalen Technologien und die damit einhergehenden Veränderungen der Kommunikations- und Gewohnheiten der Menschen, nicht mehr nur physisch, sondern auch virtuell und hybrid betrachtet und geplant werden muss.

Er bezeichnet hybride Räume als "Orte, an denen digitale und physische Präsenz ineinander übergehen" und betont, dass es in diesen Räumen zu neuen Formen der Interaktion zwischen Menschen kommt.

---

<sup>51</sup> (Siehr, 2019)

Die hybriden Räume haben demnach Auswirkungen auf die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums. Die Verknüpfung von digitalen Technologien und physischen Räumen eröffnet neue Möglichkeiten der Partizipation, des Austauschs und der Vernetzung.<sup>52</sup>

Kaltenbrunner stellt jedoch auch fest, dass die Entwicklungen im Kontext der hybriden Räume auch Herausforderungen und Zielkonflikte mit sich bringen. So können digitale Technologien auch dazu führen, dass der öffentliche Raum immer stärker privatisiert und kontrolliert wird und dass sich bestimmte Gruppen von der Nutzung des öffentlichen Raums ausgeschlossen fühlen. In diesem Zusammenhang betont er die Bedeutung der Gestaltung hybrider Räume im Hinblick auf die Förderung von sozialer Inklusion und Teilhabe.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Kaltenbrunner mit seinem Beitrag zu hybriden Räumen auf die Bedeutung der Verknüpfung von digitalen Technologien und physischen Räumen für die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums hinweist. Er betont, dass hybride Räume neue Formen der Interaktion ermöglichen, aber auch Herausforderungen und Zielkonflikte mit sich bringen.

Hybride Räume, die sowohl online als auch offline genutzt werden können, werden für die zukünftige Stadtplanung eine entscheidende Bedeutung haben. Die hybriden Räume beeinflussen folglich sowohl die Gestaltung, als auch die Nutzung des öffentlichen Raums.<sup>53</sup> Phillip Stauss und Lisa Schober haben sich in ihrem Artikel „Hybride Räume und das Potenzial der Nutzungsvielfalt“ damit beschäftigt. Dabei wird insbesondere auf die Veränderungen im Nutzungsverhalten und in der Raumnutzung eingegangen. Die Autor\*innen diskutieren die Potenziale von hybriden Räumen und zeigen anhand von Beispielen auf, wie sie zur Förderung von sozialer Interaktion, Kreativität und Innovation beitragen können. Der Artikel erörtert die Konzeption und Potentiale von hybriden Räumen in Städten. Diese sind gekennzeichnet durch die Vermischung von öffentlichen und privaten Nutzung sowie die Integration von digitalen und analogen Elementen. Mischgebiete beispielsweise, sind Flächen in Städten, auf denen Wohnen, Gewerbe und Freizeiteinrichtungen territorial eng begrenzt sind. Die Autor\*innen betonen jedoch, dass hybride Räume im städtischen Leben auch Schwierigkeiten schaffen, wie Rivalitäten von Nutzungsansprüchen von öffentlichen Raum im städtischen Raum. Räumlich `hybride` Räume können Orte sein, die sowohl virtuelle als auch physische Elemente

---

<sup>52</sup> (Kaltenbrunner, 2019)

<sup>53</sup> (Stauss)

beinhalten. Dieses Phänomen resultiert aus einer steigenden Konvergenz digitaler Technologie und gebauter Umgebung. Beispielsweise beinhalten smarte Städte, in denen Technologie eingesetzt wird, um die Lebensqualität der Bewohner\*innen zu erhöhen. Ein anderer Typus sind temporäre Installationen, künstlerische Projekte, Pop-up-Stores oder Veranstaltungen, die nur temporär existieren und auch digitale Elemente einbeziehen.

Hybride Räume könnten neue Formen der Interaktion zwischen Menschen und Umwelt ermöglichen. Sie liefern Informationen, unterstützen Dienstleistungen oder integrieren die Nutzer\*innen aktiv mit ein. Andererseits müssen bei der Entwicklung hybrider Räume auch solche Herausforderungen wie Datenschutz und Sicherheit berücksichtigt werden. Es geht vielmehr um die Idee Flächen Nutzungen zeitlich hintereinander anzuführen das unterschiedliche Akteur\*innen es nutzen können. Hierfür ist eine dichte Planungsdichte notwendig, die Anforderungen zusammenzufassen und den Raumnutzung in der Zeit zu zuordnen.

Die Kommunen haben den Grund und Boden verkauft und sich somit selber die Handlungsfähigkeit genommen. Die zerrissenen Bodenverhältnisse sollten jedoch in der Gesamtheit angeschaut werden. Die Raumplanung muss versuchen, ein gesamtheitliches Netz über die Stadt zu legen. Ein weiterer Weg, um Zusammenhänge zu identifizieren, ist, durch die Arbeit eines Architekten wie Giambattista Nolli zu finden. Giambattista Nolli war ein italienischer Architekt und Kartograf, der im 18. Jahrhundert in Rom gearbeitet hat. Er erstellte mehrere Pläne und Karten von Rom, aber es war der von 1748, der bekannt ist, und seinen Namen trägt. Er hat Rom im Maßstab 1:2400 abgebildet. Dieser Plan ist ein wichtiges Werkzeug für die Architektur- und Stadtgeschichte. Es bildet die Grundlage für viele Studien, Analysen zur Stadtstruktur und zum öffentlichen Raum.

Er wies alle Räume aus, indem er eine Karte von Rom erstellte, die Räume zeigte, die ohne Eintrittskarte betreten werden konnten. Alles, was ohne Zugangsbeschränkung erreichbar war, wie überdachte Höfe, Plätze, Straßen, Einfahrten, das Pantheon selbst, wurden in weiß dargestellt und die dazwischenliegenden Flächen blieben frei. Folglich entstand ein Bild, auf dem sich die Räume erstrecken und miteinander verbanden. Dies verbesserte den Ausgangspunkt für die Stadtplanung deutlich. Entsprechend dieser Darstellung ist auch die Wahrnehmung der Menschen, die die Stadt bewohnen, denn sie sehen nicht in erster Linie, welchen Funktionen die einzelnen Räume unterliegen. Der Mensch geht durch die Stadt, erkennt und stellt fest, in welchen Bereichen er sich frei bewegen kann und definiert anhand

dieser Dimensionen seinen Lebensraum. Erst im Anschluss daran erfasst er die Nutzung des jeweiligen Raumes und legt somit die jeweiligen Lebensbereiche fest.

Der Mensch entwickelt eine innere Karte, in der er sich bewegen kann und füttert diese als nächstes mit Funktionen. Sobald diese Karte im Bewusstsein verankert ist, beginnt er damit, diese zu bewerten und in seinen Alltag einzubauen. Eine individuelle Karte entsteht nach den eigenen festgelegten Wertvorstellungen. Gesamtheitliches Planen und die Entwicklung von neuen Grundsätzen bei der Planung ist in der Entwicklung der Städte notwendig, dabei sollte man auf Grundsätze zurückgreifen, die schon vor vielen Jahren erkannt und festgelegt wurden. Es ist natürlich nicht möglich, ein generelles Planungskonzept zu erstellen, dass in jeder Stadt angewendet werden kann. Jedoch sollte es Anforderungen geben, nach deren Grundsätze sich die Planung orientiert.

#### 7.1.5 Die Phase Zehn:

Im Baukulturbericht 2020/21 umschreibt die Phase 10 die Zukunft der öffentlichen Räume, die insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, der Digitalisierung und der zunehmenden sozialen und kulturellen Vielfalt in unseren Städten und Gemeinden steht. Sie thematisiert aktuelle Herausforderungen, skizziert Chancen. Die Phase 10 behandelt verschiedene Themen, die die Zukunft der öffentlichen Räume prägen werden. Dazu gehören der Bedarf an innovativen Planungs- und Entwicklungsprozessen, der Bedarf an mehr Natur und Grün in der City, die Förderung von sozialem Miteinander und öffentlich zugänglichen Räumen. Laut dem Baukulturbericht soll die Zukunft der öffentlichen Räume durch eine enge Zusammenarbeit von Architekt\*innen, Stadtplaner\*innen, Politiker\*innen und Bürger\*innen geprägt werden. Darüber hinaus soll die Zukunft durch Technologien und Datenanalysen optimiert und zukunftsfähige Lösungen ermöglicht werden. Die öffentlichen Räume sollen auch Orte der Mitbestimmung und Miteinbeziehung sein. Die Bürger\*innen sollen in die Planungs- und Entwicklungsprozesse eingebunden und ihre sachbezogenen, emotionalen Bedürfnisse und Wünsche berücksichtigt werden.

Insgesamt zeigt die Phase 10 des Baukulturberichts 2020/21, dass die öffentlichen Räume eine zentrale Rolle für die Zukunft unserer Städte und Gemeinden spielen werden und dass innovative, nachhaltige und partizipative Planungsprozesse notwendig sind, um die Herausforderungen der Zukunft erfolgreich zu meistern. In dieser Phase 10 befinden sich zum

größten Teil die Städte. In den letzten Jahren haben sich nicht nur die Städte stark verändert, sondern auch die Nutzungsbedingungen aufgrund einer gestiegenen Bevölkerung.

Die Folge davon ist eine gleichzeitige Weiterentwicklung der öffentlichen Flächen mit der sich ständig weiterentwickelnden Stadt. Im Bau ist diese Entwicklung längst angekommen. Bauliche Maßnahmen verändern sich ständig und versuchen, sich an aktuellen Situationen anzupassen. Ältere Bauwerke werden saniert oder in ihrer Funktion geändert, um auf die aktuelle Situation zu reagieren. Öffentliche Räume wie Parks verharren in ihren alten Strukturen und haben den Anschluss an die heutigen Nutzungsanforderungen verloren. Sie sind oftmals nicht an wirtschaftliche Faktoren gebunden und werden deshalb nicht berücksichtigt. Da aber der öffentliche Raum einen starken Einfluss auf die Lebensqualität hat, muss eigentlich die Entwicklung von Freiraum vor der Entwicklung des Hochbaus stehen, oder zumindest sollte die Kommunikation mit dem Hochbau gleichzeitig erfolgen, um einen Einfluss und seinem Status vor dem Hochbau gerecht zu werden. „Städte prägen in hohen Maßen die Entwicklung der Gesellschaft.“<sup>54</sup> Dieser Einfluss gerät immer mehr in den Fokus der Forschung und zeigt uns auf, in welchen Teilen wir die Planung entwickeln müssen. Die Entwicklung einer Stadt, die auch unsere Gesundheit fördern sollte, muss grundsätzlich diese berücksichtigen. Chronischer, sozialer Stress ist ein Phänomen, das vor allem in Städten auftaucht. Trotz sozialer Dichte entsteht eine soziale Isolation durch Anonymität, die durch das Verschwinden in der Menge verursacht wird. Es gibt jedoch Qualitätsmerkmale, die diesen entgegenwirken können.

#### 7.1.6 Fazit zu aktuelle Herausforderungen für den öffentlichen Raum:

Das Thema "Aktuelle Herausforderungen für öffentliche Räume" beschäftigt sich mit den verschiedenen Problemen, die mit öffentlichen Räumen verbunden sind. Dabei werden verschiedene Faktoren wie die wachsende Urbanisierung, die zunehmende Digitalisierung und die Herausforderungen im Bereich des Klimawandels und der Nachhaltigkeit diskutiert.

Ein grundlegendes Thema betrifft die Signifikanz öffentlicher Räume für das soziale Leben und die Entwicklung von Städten. Die Bedeutung von öffentlichen Räumen als Begegnungs- und Austauschorte, die das soziale Miteinander in einer Stadt fördern, wird in verschiedenen Facetten deutlich erkennbar. Gleichzeitig werden jedoch auch die verschiedenen

---

<sup>54</sup> ((BSBK), Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21, 2022)

Herausforderungen aufgezählt, die mit der Schaffung und dem Erhalt von öffentlichen Räumen verbunden sind.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei die zunehmende Digitalisierung, die dazu führen kann, dass die Bedeutung von physischen öffentlichen Räumen abnimmt. Ich denke jedoch, dass es wichtig ist, trotzdem öffentliche Räume zu schaffen und zu erhalten, um soziale Interaktionen und das Gemeinwohl zu fördern.

Ein weiteres Thema ist die Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz bei der Gestaltung öffentlicher Räume, denn sie sind nicht nur funktional, sondern müssen auch ästhetischen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, "Aktuelle Herausforderungen für öffentliche Räume" umfasst eine Vielzahl von Themen, die mit der Schaffung und dem Erhalt von öffentlichen Räumen verbunden sind.

Die Wichtigkeit von öffentlichen Räumen als Orte des sozialen Lebens und der Stadtentwicklung sind entscheidend. Es müssen die verschiedenen Herausforderungen, wie die zunehmende Digitalisierung und die Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaschutz, diskutiert werden.

## 7.2 Gesundheit

### „Die Charta der Neurourbanistik“

#### 7.2.1 Merkmale der Qualität in Städten:

Die Charta der Neurourbanistik ist eine 2018 veröffentlichte Initiative, die sich mit der Bedeutung von Neurowissenschaften und Stadtplanung beschäftigt. Ziel ist es, eine verbesserte Lebensqualität in Städten zu erreichen, indem die physischen, sozialen und psychischen Bedürfnisse der Stadtbewohner\*innen in den Fokus gestellt werden. Die Charta wurde von einem interdisziplinären Team von Expert\*innen aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung, Psychologie und Neurowissenschaften entwickelt und enthält zehn Grundsätze, die auf wissenschaftlichen Erkenntnissen und empirischen Daten basieren. Sie sollen als Orientierungshilfe für die Planung und Gestaltung von Städten dienen. Zu den Grundsätzen gehören unter anderem die Förderung von Gesundheit und Wohlbefinden, die Schaffung von attraktiven und sicheren öffentlichen Räumen und die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten und Einschränkungen.

*„Städte sind unsere kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Zentren. Großstädte sind zudem Motoren der Innovation und Integration. Die beschleunigte Veränderung unseres urbanen Zusammenlebens lässt neue Herausforderungen für die Lebensqualität und psychische Gesundheit der Menschen entstehen. Mit der Neurourbanistik beschreiten wir als Zusammenschluss von Neurowissenschaftlern, Stadtforschern und Architekten einen neuen interdisziplinären Weg, um die Voraussetzungen für psychische Gesundheit in der Stadt zu erforschen.“<sup>55</sup>*

Um einen besseren Überblick zu schaffen, werde ich die Merkmale der Qualität in Städten, der Charta der Neurourbanistik, kurz auführen und bewerten.

---

<sup>55</sup> (e.V., Charta der Neurourbanistik)

## 7.2.2 Dichte:

*„Das enge, räumliche Miteinander in der Stadt kann als anregend und stimulierend empfunden werden, aber auch Stress erzeugen. Urbane Orte, die uns bedrängen, können sich negativ auf unsere psychische Gesundheit auswirken. Dichte stellt jedoch ein Qualitätsmerkmal der Stadt dar, das gepflegt werden muss!“<sup>56</sup>*

Der Text beschäftigt sich mit der Thematik der sozialen Dichte in städtischen Räumen und ihren Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Einerseits ist Dichte notwendig für die Effizienz und Zusammenarbeit in der Stadt, andererseits kann eine zu hohe Dichte zu negativen Konsequenzen führen, wie dem "Crowding-Stressyndrom". Dieses Phänomen beschreibt die Auswirkungen von zu hoher Dichte auf die Menschen, wie Rückzug, Verminderung der Paarungsbereitschaft und Schwächung der Immunabwehr. Soziale Dichte kann vor allem dann negative Auswirkungen haben, wenn den Menschen das Gefühl von Kontrolle über ihre Umgebung fehlt. Die Soziologie unterscheidet zwischen Kontaktkulturen und Distanzkulturen, die unterschiedliche kulturelle Unterschiede in der Dichtetoleranz aufzeigen. Westliche Kulturkreise bevorzugen in der Regel einen Abstand von einer Armlänge und empfinden diesen als angenehm. Die Charta betont, dass soziale Dichte ein ambivalentes Thema ist, das bei der Stadtplanung und im Wohnungsbau berücksichtigt werden sollte, um sozialen Dichtestress zu vermeiden und die persönliche Territorialgrenze jedes Einzelnen zu gewährleisten.<sup>57 58 59</sup>

### Fazit:

Zusammenfassend kann man sagen, dass soziale Dichte sowohl Vor- als auch Nachteile für die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen hat. Wenn die soziale Dichte mit einem Gefühl der Kontrolle über die unmittelbare Umwelt einhergeht, kann sie als positiv empfunden werden und zur Förderung von Kooperation und Effizienz beitragen. Andererseits kann zu hohe soziale Dichte, insbesondere wenn das Kontrollgefühl fehlt, zu chronischem Stress, psychischen Belastungen und sogar Krankheiten führen. Es ist daher wichtig, in der Stadtplanung und im Wohnungsbau die Integrität der persönlichen Territorialgrenzen des

---

<sup>56</sup> (e.V., Charta der Neurourbanistik )

<sup>57</sup> (Medicine N. L., 2015)

<sup>58</sup> (Medicine N. L., <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26160470>, 2015)

<sup>59</sup> (Medicine N. L., <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4627844>, 2015)

Einzelnen zu gewährleisten, um sozialen Dichtestress zu vermeiden. Auch kulturelle Unterschiede in der Dichtetoleranz sollten berücksichtigt werden.

### 7.2.3 Beziehungen:

*„Städte ermöglichen eine Balance aus sozialer Nähe und Distanz. Denn auch wer gern unter Leuten ist, braucht gelegentlich Ruhe. Diejenigen, die sich allerdings von der Stadtgesellschaft ausgeschlossen fühlen, sind nicht allein, sondern einsam.“*

Der zweite Punkt in der Charta der Neurourbanistik sind die zwischenmenschlichen Beziehungen in den Städten. Eine Ansammlung von Menschen, die in einer Region zusammenleben, kann als Gemeinschaft definiert werden, die sich durch ein Konzept sowie kulturelle, soziale oder geografische Merkmale auszeichnen. Solche Gemeinschaften können sich in Beziehung zueinander setzen, wie beispielsweise familiäre, freundschaftliche oder nachbarschaftliche Beziehungen. Sie müssen die soziale Isolation und Einsamkeit minimieren und das Wohlbefinden ihrer Mitglieder fördern. Städte können als „Super-Gemeinschaften“ betrachtet werden, da sie viele Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Interessen umfassen. Bürgermeister und Stadträte sollten daher sicherstellen, dass die Stadt über einen ausreichenden Bereich verfügt, in dem die Bewohner soziale Beziehungen aufbauen und pflegen können. Gewisse Gruppen sind einem Risiko einer sozialen Isolation und Einsamkeit ausgesetzt. Dazu gehören ältere Menschen, Alleinlebende, Kranke und Menschen mit Migrationshintergrund. Soziale Einsamkeit ist ein subjektives Gefühl des Alleinseins, soziale Isolation ein objektiver Mangel an sozialen Beziehungen. Beide Zustände haben unterschiedliche gesundheitliche Auswirkungen wie Bluthochdruck, Immunschwäche und Schlafstörungen. Daher müssen städtebauliche Maßnahmen ergriffen werden, um das Risiko in der Stadt zu reduzieren. Außerdem können Bürger\*innen „Stadtfähigkeiten“ lernen, um sie zu befähigen, und Beziehungen aufzubauen und in der Stadt zurechtzukommen.<sup>60</sup>

---

<sup>60</sup> (e.V., <https://neurourbanistik.de/impressum/>)

Fazit:

Im Rahmen der Stärkung der Gemeinschaften und der Entwicklung von Beziehungen in Städten sollten Stadtplaner öffentliche Plätze und Räume so gestalten, dass alle Bewohner\*innen diese nutzen können und soziale Beziehungen fördern. Gruppen, die ein erhöhtes Risiko haben, für sie sollten solche Plätzen geschaffen werden, die ihnen ermöglichen, soziale Beziehungen zu knüpfen. Soziale Einsamkeit und Isolation sind gesundheitsgefährdend. Stadtplanerische Maßnahmen können dazu beitragen, das Risiko zu verringern. Darüber hinaus ist es hilfreich, die Bewohner\*innen in städtischen Kompetenzen zu schulen, damit sie soziale Beziehung aufbauen und instand halten können. Alles in allem ist die Stärkung von Gemeinschaften in Städten und das Schaffen von Beziehungen mit dem Wohlbefinden der Bewohner zu fördern.

### 7.2.3 Öffentlichkeit:

*„Urbane Öffentlichkeit ist immer ein Experiment für Gemeinschaft und Individuum. Öffentliche Räume erfüllen eine Gesundheitsfunktion, wenn sie sozialer Isolation entgegenwirken. Öffentliche Räume sollten so gestaltet werden, dass in ihnen individuelle und gemeinsame Interessen ausgelebt werden können und sie die soziale Kohäsion in der Stadt fördern.“<sup>61</sup>*

Der dritte Punkt aus der Neurourbanistik-Charta betrifft den öffentlichen Raum, der als integraler Bestandteil der öffentlichen Sphäre betrachtet wird, und die Möglichkeit bietet, Gemeinschaft und Gesellschaft zu erfahren. Der öffentliche Raum umfasst physische und mediale Räume und wird durch den Begriff „Affordanzen“ definiert, der die verschiedenen Anreize und Angebote beschreibt, die er enthält. Die Komplexität des öffentlichen Raums variiert von einem einzelnen Einrichtungsgegenstand, wie einem Stuhl, bis zu einer städtischen Fläche, die einen Raum für Besprechungen, Bewegungen und Austausch darstellt. Es gibt jedoch einige Herausforderungen bei der Gestaltung urbaner Öffentlichkeit, wie die Monotonie, den Ausschluss, den Überdruß und die Überforderung zu vermeiden. Die Komplexität des öffentlichen Raums hängt auch davon ab, ob alle Faktoren an alle gerichtet

---

<sup>61</sup> (e.V)

sind oder ob eine Komplexität entsteht, wenn verschiedene Faktoren auf verschiedene Teilmengen von Menschen gerichtet sind.

Zusammenfassend kommt die Charta zu dem Schluss, dass der öffentliche Raum ein entscheidender Ort der Gemeinschaft und Interaktion zwischen Menschen und Umgebung ist. Die Gestaltung und Beschaffenheit des öffentlichen Raumes sind entscheidend, da sie seinen Aufforderungscharakter beeinflussen und einen starken öffentlichen Raum zu einem erfolgreichen öffentlichen Raum machen können. Es gibt jedoch einige Herausforderungen bei der Gestaltung urbaner Öffentlichkeit, die es zu berücksichtigen gilt.

Fazit:

Alles in allem zeigt sich, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums der Schlüssel zur Förderung einer lebendigen, vielfältigen und inklusiven Gemeinschaft ist. Ein guter öffentlicher Raum inspiriert und fördert Interaktion und Begegnung, die durch eine Vielzahl von Menschen beansprucht wird. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums müssen jedoch die Gefahren berücksichtigt werden, die mit Monotonie, Ausschließung, Überdruß und Überwältigung verbunden sind. Zu guter Letzt kann ein angemessen gestalteter öffentlicher Raum das Wohlergehen und Lebensqualität der Menschen verbessern und das Gemeinschaftsleben fördern.

#### 7.2.5 Vielfalt:

*„Urbane Vielfalt trägt im Wesentlichen zur Entwicklung lebendiger städtischer Milieus bei und garantiert die offene Gesellschaft, die eine freie Entfaltung ihrer Bewohner\*innen erst ermöglicht.“*

Der vierte Punkt in der Charta zur Neurourbanistik spricht die Frage der Vielfalt im Stadtumfeld an. Vielfalt in städtischen Räumen wird als essentiell für die Entwicklung sozialer Fähigkeiten und die Förderung der psychischen Gesundheit angesehen. Das Recht auf Vielfalt ist durch das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz geschützt und muss von beiden, künstlerischen und sozialen, Seiten berücksichtigt werden.

Erörtert wird, wie verschiedenartig in Stadträumen realisiert werden kann, und welche städtebaulichen und sozialpsychologischen Erkenntnisse dabei helfen können. Kontakthypothese war ein Weg, Vorurteil abzubauen und den Kontakt zwischen Gruppen zu ermöglichen. Allerdings können Homogenisierungstendenzen für Nachbarschaften und Stadtteile und Verdrängung und Segregation die Vielfalt und Dynamik des städtischen Rahmens beeinträchtigen. Stadt sei ein Platz der Reibung, wo ungleiche Gruppen polarisieren und Widersprüche ausdrücken können.<sup>62</sup>

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Vielfalt in städtischen Räumen eine wichtige Funktion für die Sozialisierung und psychische Gesundheit von Menschen hat. Diversität ist ein Menschenrecht. Es ist notwendig, die stadtplanerischen und sozialpsychologischen Erfahrungen zu dem nutzen, dass Vielfalt besteht und dazu zelebriert wird. Daneben ist auf die Gefahr der Homogenisierung entwickelter Viertel und Nachbarschaften sowie auf Gentrifizierung und Segregation hinzuweisen, die die Vielfalt städtischer Räume bedrohen könnte. Ansonsten ermöglichen Städte Menschen mit unterschiedlichen Meinungen, Proteste und Widerspruch zu erheben.

#### 7.2.6 Ästhetik:

*„Attraktive Städte sollten nicht nur schön sein, sondern durch ein vielfältiges Angebot an sinnlichen Qualitäten offen für unterschiedliche und sich verändernde Bedürfnisse ihrer Bewohner\*innen bleiben“<sup>63</sup>*

Der nächste Punkt 5 der Charta der Neurourbanistik ist die Ästhetik der Stadt und ihres Territoriums. Erfahrungen werden von den architektonischen und natürlichen Merkmalen einer Stadt beeinflusst, und die Städte können uns dazu anregen, unsere Wirklichkeit zu

---

<sup>62</sup> (Berlin, 2006)

<sup>63</sup> (e.V., <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik/>)

betrachten und neu zu erschaffen. Sie können auch unser Identitätsgefühl eröffnen und den Stress abbauen. Es ist also wichtig, ästhetische Kriterien in der Ortsbewertung zu verwenden. Es gibt viele Faktoren, die die ästhetische Wahrnehmung beeinflussen, einschließlich der Komplexität von Landschaften oder Architektur, des Zusammenspiels der Elemente, ihrer Lesbarkeit und ihres Rätsels. Nach der Prospekt-Refuge-Hypothese ist die bevorzugte Ästhetik der Landschaft wahrscheinlicher, wenn die Umgebung sowohl Schutz- und Rückzugsorten als auch Überblick bietet. Die nächsten Themenbereiche der Neuroästhetik, der ästhetischen Psychologie und der Entwurforschung analysieren die architektonischen, räumlichen und sozialen Qualitäten einer Stadt in der Beziehung zur ästhetischen Einschätzung. Die Architektur öffentlicher Sphären, die anstelle zu monotoner, offener und sozial ansprechender und interaktiver ist, wirkt attraktiver und zur weiteren Erkundung einladend. Welche architektonisch-stadtplanerische Maßnahme ist für die ästhetische Wahrnehmung von Schönheit, Komplexität, Vielfalt, Offenheit, Lebendigkeit und Besonderheit usw. besonders relevant? Ästhetik kann auch verwendet werden, um die Methode zu ändern, wie wir unsere Wirklichkeit wahrnehmen, und um beabsichtigte Maßnahmen zu erleichtern. Ortsästhetik ist somit ein weiterer relevanter Punkt der Neurourbanistikaktivitäten.

#### Fazit:

Zusammenfassend kann man sagen, dass die ästhetische Gestaltung einer Stadt eine wichtige Rolle bei der Schaffung einer angenehmen und identitätsstiftenden Umgebung spielt. Die ästhetische Wahrnehmung hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie der Komplexität der Landschaft und Architektur sowie der Lesbarkeit und Rätselhaftigkeit. Die Prospekt-Refuge-Hypothese besagt, dass die ästhetische Landschaftspräferenz davon abhängt, ob die Umgebung sowohl Schutz und Rückzugsmöglichkeiten als auch genügend Überblick bietet. Die Architektur öffentlicher Räume sollte demnach nicht monoton, sondern komplex sein, um als schön, erkundungswert und sozial interaktiv wahrgenommen zu werden. Die Ästhetik kann auch neue Handlungsmöglichkeiten eröffnen und somit eine ästhetische Verarbeitungsweise ermöglichen. Die Physis der Stadt ist somit eine zentrale Dimension der Neurourbanistik und ein wichtiger Aspekt für die Lebensqualität in Städten.

### 7.2.7 Segregation:

*„Die Weiterentwicklung einer gesundheitsfördernden Stadt darf nicht vorrangig durch Investitionsplanungen bestimmt werden. Trotz Diversität zwischen Stadtquartieren müssen diese für alle zugänglich und finanziell erschwinglich bleiben. Aber wie können unterschiedliche soziale Milieus gut neben- und miteinander leben?“*

Die Charta der Neourbanistik betont in ihrem sechsten Punkt die Bedeutung des wirtschaftlichen Aspekts für die Entwicklung von Städten. Sowohl private als auch öffentliche Investitionen schaffen Räume für Wohnen, Arbeit und Freizeit. In Europa wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die soziale Marktwirtschaft und der Wohlfahrtsstaat eingeführt, um für alle sozial verträgliche Raumangebote bereitzustellen. Seit 1980 wurden jedoch immer mehr Bereiche der urbanen Infrastruktur und des Wohn- und Gewerberaums privaten Entwicklern und Bestandhaltern überlassen.

In den letzten zehn Jahren hat sich der Erwerb und Handel mit städtischem Grund und Immobilien als ertragreiches Investitionsmodell etabliert. Dies hat zur Entwicklung entsprechender Finanzmarktprodukte geführt und eine umfassende Finanzialisierung des Wohnens in europäischen Metropolen zur Folge gehabt. Diese Machtverschiebung vom Realwirtschaftssektor hin zum Finanzsektor führt zu einer gewinnerwartenden Aufwertung von Immobilien und zur Verdrängung bestimmter Einkommensgruppen aus bestimmten Quartieren. Diese Gentrifizierung hat zur Folge, dass sich bestimmte soziale Gruppen in Städten vermehrt separieren und benachteiligte Gruppen aus zentralen und zentrumsnahen urbanen Gebieten verdrängt werden.

Eine solche soziale Entmischung kann wiederum den gesellschaftlichen Zusammenhalt belasten, sie bedingt Wohnungsnot und Existenzängste, die negativ auf die psychische Gesundheit der Bewohner\*innen der Stadt einwirken und ihre Resilienz beeinflussen. Das Verhältnis zwischen Einkommen und Mieten, bzw. Lebenshaltungskosten, wird daher insgesamt für die psychische Gesundheit der Städter eine immer größere Rolle spielen, worauf bereits in dieser Hinsicht die ökonomische Entwicklung der Stadt bekannt gegeben hat. In der Neourbanistik wird festgestellt, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt nicht nur positive, sondern auch negative Auswirkungen auf die psychische Gesundheit der Stadtbewohnerinnen hat. Dies wird in der Stellungnahme der Charta der Neourbanistik zu Segregation hervorgehoben.

Fazit:

Insgesamt kann daraus der gewisse Schluss gezogen werden, dass die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt sowohl positive, als auch negative Auswirkungen auf das psychische Wohlbefinden der Einwohnerinnen hat. Aufgrund der Finanzialisierung des Wohnens und der damit einhergehenden Gentrifizierung und Segregation werden niedrigverdienende Gruppen verdrängt und bedroht. Dies beeinträchtigt den Zusammenhalt des Zusammenlebens. Darüber hinaus wirkt sich die verminderte Teilnahme an städtischen Angeboten auf die seelische Gesundheit und Resilienz der Bewohnerinnen aus. Aus diesem Grunde muss die psychische Gesundheit der Einwohnerinnen in ihrer Stadtentwicklung beachtet werden und sie muss genügend Bedingungen haben, um in ihrer Stadt eine gesunde Umgebung zu schaffen.

#### 7.2.8 Mobilität:

*„Die Stadt bietet räumliche Nähe und Dichte, die wir dazu nutzen sollten, die städtischen Angebote möglichst umfassend wahrzunehmen. Laufen und Fahrradfahren sind dabei die gesündesten Formen der Fortbewegung: nicht nur für den Körper, sondern auch für das eigene Selbstverständnis als aktiver Teil der Stadt. Kurze Distanzen fördern dabei soziale Aktivitäten und das psychische Wohlbefinden.“*

Der siebte Punkt der Charta der Neurourbanistik behandelt die Bedeutung und die Folgen von Mobilität in der Stadt. Während Mobilität die Stadt zum Leben erweckt und ihre Infrastrukturen verbindet, besteht ein Missverhältnis zwischen der Überwindung von Distanzen und dem Empfinden von Mobilität für die Stadtbewohner\*innen, insbesondere im Falle von Automobilität. Aktive Mobilität, insbesondere Gehen und Fahrradfahren, schafft durch sinnvolle Bewegung sinnhafte soziale Interaktion in der Stadt und steigert das Wohlbefinden der Bewohner\*innen. Abgesehen von Gehwegen führen lange und unangenehme Wege, insbesondere zur Arbeit, zu sozialer Passivität, da Arbeitnehmer\*innen mit schlechten Wegen häufiger ihrer Arbeit fernbleiben. Daher sollte eine gute städtische Infrastruktur für Risikopopulationen gezielt diese Form von Unterstützung anbieten, da sie das Risiko haben, nur zu Hause zu sitzen und verhältnismäßig wenig zu unternehmen. Abhängig

von der Größe der Stadt wird die Bewältigung dieser Muster und Strukturen unterschiedlich schwierig.

Ein dichtes, funktional durchmischtes und gut bezahltes soziales Umfeld ermöglicht den Menschen, auf angemessene Weise auf unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren und Unterstützung in ihrer Umgebung zu finden, was die alltäglichen Störungen durchaus erträglich macht. Auf der anderen Seite bietet die Anonymität bei gleichzeitiger Bekanntheit der großen Städte auch die Möglichkeit, seine Persönlichkeit zu einem mehr oder weniger umfangreichen Anteil zu prägen und Teil der Gemeinschaft zu sein. Wenn es um die Vernetzung der Stadt geht, kann ein integrierter Mobilitätsansatz Wunder wirken, um der Tendenz, Stadtbewohner zu segregieren und zu homogenisieren, entgegenzuwirken. Ein moderner Mobilitätsmix kombiniert den öffentlichen Verkehr mit Sammeltaxis sowie Car- und Bikesharing-Diensten und bringt die Stadt gefühlt für ihre Bewohner\*innen näher zusammen.

64

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Mobilität eine relevante Rolle im städtischen Zusammenhang spielt und die Lebenswelt der Stadtbewohner wesentlich beeinflusst. Die fortschreitende Domestizierung des Automobils führt häufig zu einer Dissonanz von Raumüberwindung und Mobilitätsempfinden. Demgegenüber kann aktive Mobilität, das Gehen und Radfahren, sinnstiftende soziale Beziehungen ermöglichen und gleichzeitig das Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt fördern. Eine gut ausgebaute Stadtkonzeption kann gerade hier für Hilfestellung sorgen, besonders für gefährdete Bevölkerungsgruppen, die sich aufgrund des eingeschränkten Aktionsradius vor sozialer Isolation fürchten. Bewegungsmuster und -strukturen werden in Metropolen komplexer, was eine integrative Stadtentwicklungspolitik erfordert, die Stadt nicht auseinanderfallen, sondern dagegen prozessieren und ihn der Segregation und Homogenisierung städtischer Bevölkerung entgegenarbeiten lässt. Ein moderner Mobilitätsmix verschiedener Verkehrsmittel kann den Distanzwiderstand vermindern und so die Stadt für die Stadtbewohner\*innen günstiger zusammen rücken lassen. Daher ist es wichtig, dass Städte ihre Konzeptionen ständig überprüfen und anpassen, um eine nachhaltige, ökonomische und sozial gerechte Entwicklung der Stadt zu fördern.

---

<sup>64</sup> (Meyer, 2012)

### 7.2.9 Teilhabe:

*„Die Gestaltung einer gesunden Stadt sollte umfassende Möglichkeiten der Teilhabe anbieten. Wenn die Stadtbevölkerung aktiv an der Stadtentwicklung partizipiert, fördert dies Erfahrungen von Selbstwirksamkeit, Identität, Solidarität und Vertrauen.“<sup>65</sup>*

Punkt acht der Charta von Neuurbanistik betrifft schließlich das Einbinden der Stadtbewohnerinnen und -bewohner in die Planung und Umsetzung der Stadt und städtischer Räume. In den letzten Jahrzehnten hat sich eine regelrechte Beteiligungskultur der Bevölkerung am Stadtleben entwickelt. Allerdings verfügen viele Beteiligungsformen nur über Informations- und Beruhigungsfunktionen und erlauben es den Bewohner\*innen selten, grundlegende Entscheidungen zu treffen. Eine aktive und dauerhafte Mitsprache bei der Stadtgestaltung ist jedoch wichtig, um Selbstwirksamkeit sicherzustellen, insbesondere für ökonomisch benachteiligte Milieus. Das schließt Einflussnahme auf die politischen Ebenen ebenso wie Mitwirkung in Nachbarschaftsinitiativen und -vereinen ein, die die Beteiligung erhöhen und soziale Isolation verringern. Die Art, wie wir in Städten leben, ist jedoch gestaltbar und nicht das Ergebnis einer zunehmenden Urbanisierungsdynamik. Ob Wohnen bezahlbar ist, ob Städte in reiche und arme Quartiere zerfallen, ob Straßenverkehrslärm und Luftverunreinigungen hingenommen werden müssen, ob Durchgangsstraßen die Städte zerschneiden und ob sich Mobilität in Städten der Zuständigkeit des privaten Automobilverkehrs unterzuordnen haben, kann von den Städten beeinflusst werden und muss von den Stadtgesellschaften beeinflusst werden. Verbesserung von Lebensbedingungen in Städten und Verringerung des Anteils der Städte an der globalen Transformationsagenda hin zur Nachhaltigkeit gehen Hand in Hand. Städte sind jedoch in Hierarchien von Regierungsebenen und Zuständigkeiten verwickelt und sind finanzwirtschaftlichen Zwängen und unkontrollierten Dynamiken unterworfen, die ihre Steuerungsfähigkeit begrenzen. Ihre Fähigkeit, ihre Interessen wirksam zu vertreten, setzt darum voraus, dass sie entsprechend gestärkt und mobilisiert werden. Schließlich wird ein wachsendes Interesse an Digitalisierung der Prozesse angenommen, um Beteiligung transparenter, schneller und billiger zu machen und häufiger einzusetzen.

---

<sup>65</sup> <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik/>

Ziel ist es, sicherzustellen, dass Transformationsprozesse langfristig geplant und nach den Bedürfnissen der Bürger\*innen innerhalb der Stadtgesellschaft implementiert werden. Die Einhaltung der globalen Richtwerte für Klimaerwärmung, Landnutzung und biologische Vielfalt ist entscheidend.

Richtwerte werden angestrebt, sowie die Erhaltung und Stärkung soziokultureller und räumliche Diversität von Stadt und Stadtgesellschaft.<sup>66</sup>

Fazit:

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine aktive Teilhabe der Stadtbevölkerung an der Stadtentwicklung entscheidend ist, um ihre Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern. Es geht darum, die Selbstwirksamkeit der Bürger\*innen zu stärken und soziale Isolation zu verringern. Dabei spielen lokale Initiativen und Vereine eine wichtige Rolle. Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten, Beteiligungsprozesse transparenter und schneller zu gestalten. Der WBGU hat sich in seiner beratenden Tätigkeit für eine politische, administrative, ökonomische und kulturelle Teilhabe der Stadtbewohner\*innen eingesetzt, um globale Richtwerte für Klimaerwärmung, Bodennutzung und biologische Vielfalt zu erreichen und die soziokulturelle und räumliche Diversität der Stadtgesellschaft zu erhalten. Es bleibt zu hoffen, dass zukünftige Entwicklungen in diesem Sinne vorangetrieben werden und eine nachhaltige Stadtentwicklung ermöglichen.

7.2.10 Kultur:

*„Architektur, Geschichte und die Vielzahl kultureller Einrichtungen bestimmen die Identität einer Stadt. Je mehr und je unterschiedlicher die kulturellen Angebote sind, desto eher wirken sie als integraler Bestandteil einer inklusiven, stimulierenden Gesellschaft, in der Bewohner\*innen und Besucher\*innen Anreize vorfinden, sich auszutauschen.“<sup>67</sup>*

Der neunte Punkt der Charta der Neurourbanistik betont, dass Kultureinrichtungen in Städten eine wichtige Rolle spielen. Sie erfüllen nicht nur einen Public-Health-Auftrag, indem

---

<sup>66</sup> <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik/teilhabe/>

<sup>67</sup> <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik/>

sie zur Gesundheit der Stadtbewohnerinnen beitragen, sondern sind auch von großer Bedeutung für das Gefühl der Zugehörigkeit und zur Bekämpfung von sozialer Isolation.

Die kulturelle Vielfalt der Stadt ist ein wichtiger Anziehungspunkt und unterscheidet sie von ländlichen Gebieten. Kultur und Kunst ermöglichen neue Erfahrungen und sind eine unverzichtbare Ressource für die Gesundheit der Stadtbewohnerinnen. Kultureinrichtungen fördern die Auseinandersetzung mit wichtigen gesellschaftlichen Themen und sozialer Diversität und dienen als Begegnungsorte. Dabei spielen sowohl große staatliche Theater, Museen und Festivals als auch kleine private Ausstellungs- und Veranstaltungsorte, Galerien, Sammlungen, Kleinkunsth Bühnen, nachbarschaftliche Kulturprojekte, Chöre, Orchester und Kinos eine wichtige Rolle. Kulturstätten und Denkmäler fördern die Identifikation mit der Stadt als Lebensraum. Ein vielfältiges Kulturprogramm begünstigt die psychische Flexibilität der Menschen und macht sie neugierig. Die kulturelle und soziale Diversität der Stadt wiederum regt an die künstlerische Produktivität.

**Fazit:**

Zusammenfassend kann man sagen, dass Kultur in den Städten eine wichtige Rolle spielt. Sie erfüllt nicht nur einen Public Health-Auftrag, sondern fördert auch das Gefühl von Zugehörigkeit und Bekämpfung von sozialer Isolation. Kultur und Kunst eröffnen neue Welten und sind eine unverzichtbare Gesundheitsressource für Stadtbewohner. Eine vielfältige kulturelle Landschaft in Städten zieht Menschen an und begünstigt die künstlerische Produktivität. Kultureinrichtungen regen die Auseinandersetzung mit wichtigen Themen der Gesellschaft und der sozialen Diversität an und wirken als Begegnungsorte. Insgesamt sind Kultureinrichtungen keine Luxusgüter, sondern eine Notwendigkeit für das Wohlbefinden und die Entwicklung von Städten.

#### **7.2.11 Anwendung und Verbesserung der Qualitätsmerkmale in Städten:**

All diese Faktoren tragen zur Verbesserung der Städte und zum Wohlbefinden in der Stadt bei. Eine gute Dichte im Stadtgebiet trägt wesentlich zum Wohlbefinden der Bewohner bei.

Laut Baukulturbericht 2020/21 minimiert eine angemessene Vegetation den CO<sub>2</sub> Ausstoß und senkt nachweislich den Stress psychisch Erkrankten. Das Überfluten der Städte mit Autos führt zur Versiegelung von Flächen und einer Reduzierung des Begleitgrüns und zur

Verschlechterung der Luftqualität und Erwärmung der Städte. Eine Studie des KIT von 2012 hat gezeigt, dass eine Begrünung der Innenstadt die Luftverschmutzung um 30% reduzieren kann. Insgesamt sollten die Materialien Beton, Asphalt, Steine und Glas soweit wie möglich durch eine üppige Vegetation ersetzt werden.

#### 7.2.12 Fazit zur Charta der Neurourbanistik:

Zusammenfassend kann die Charta der Neurourbanistik als ein empirisches Maß vorgeschlagen werden, das die Integration neurowissenschaftlicher Erkenntnisse in die Planung und Wartung der städtischen Umgebung vorschreibt. In anderen Worten betont die Charta die Hervorhebung der Aspekte der Gesundheitsförderung, des Wohlbefindens und der sozialen Interaktion durch die Konzentration auf spezielle Konzepte des Designs. In ähnlicher Weise hebt die Charta hervor, dass die städtische Umgebung Zugänglichkeit und Inklusion garantieren muss. Mit anderen Worten muss eine Stadt für alle ihre Bewohner\*innen unabhängig von ihren kognitiven und physischen Fähigkeiten erreichbar sein. Zusammenfassend geht es bei der Charta der Neurourbanistik folglich um die Schaffung einer menschenzentrierten Stadt mit wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Funktionsweise des Gehirns und menschliches Verhalten.

# 8. Anpassungen der Freiraumkonzepte

## 8.1 Fokusthemen

### **8.1.1 Dimensionierung:**

Zu prüfen ist, ob der Zuschnitt der einzelnen Parkanlage den heutigen Anforderungen und der Bevölkerungsdichte der Städte entspricht, oder ob Parks erweitert und Neuausweisungen erfolgen müssen. Diese Beobachtung ist meist darauf zurückzuführen, dass durch Gedränge und schnelle sowie starke Abnutzung die Flächen in den meisten Fällen nicht ausreichend sind. Während des letzten Lock-Downs waren die Parks beachtlich näher an ihrer Auslastungsgrenze. Im Tagesschau-Artikel „Leere Innenstädte, vollere Parks“ wird erwähnt, dass zwischen einem Drittel und zwei Drittel mehr Menschen an einem Wochenende im Vergleich zu den Vorjahren in Stuttgarts Parks unterwegs waren.<sup>68</sup>

Ein weiterer Artikel der Süddeutschen Zeitung beschreibt die Räumung des Boxhagener Platzes in Berlin aufgrund der Nichteinhaltung der Corona-Verordnung, bezogen auf die Abstandsregeln. <sup>69</sup> Diese beiden Artikel zeigen, dass unsere Parks in Deutschland an ihr Limit stoßen, wenn noch nicht mal ein Abstand von 1,5m eingehalten werden kann.

### **8.1.2 Gesundheitsvorsorge:**

Der Lockdown hat gezeigt, wie wichtig Bewegung für die Gesundheitsvorsorge ist. Allerdings ist die Bewegung beim Sport nur ein Teil der Gesundheitsvorsorge. Außerdem hat „Being away“ „große“ Auswirkungen auf das menschliche Wohlbefinden. <sup>70</sup>

Umweltpsychologen verwenden „Being away“, um herauszufinden, wie sich Menschen mitten in einem Wald oder einer Wiese fühlen können. In solchen Momenten scheint der alltägliche Stress ziemlich weit weg zu sein und die Sonne, Wind und frische Luft hilft dabei die alltäglichen Sorgen hinter sich zu lassen.

---

<sup>68</sup> (Christian Basl, 2020)

<sup>69</sup> (Rehder, 2020)

<sup>70</sup> (Billig, 2020)

Ein Wissenschaftler, der sich mit diesem Begriff beschäftigt, ist Clemens Arvay, Biologe und Autor des Buches „Der Biophilia-Effekt“. Clemens Arvay beschreibt, wie die Natur uns helfen kann, Abstand von den Problemen des Alltags zu gewinnen und Inspiration zu finden. Die Natur bietet den Menschen eine Möglichkeit, sich von der Gesellschaft zu distanzieren und sich vor stressbedingten Gesundheitsproblemen zu schützen. Insbesondere Personen, die unter chronischem Stress leiden und dadurch überlastet sind, können von den positiven gesundheitsfördernden Effekten der Natur profitieren. Die Natur bietet auch eine Möglichkeit, neue Gedanken und Lösungsansätze zu entwickeln und sich von der Bewertung der Gesellschaft zu befreien.

*„Ein Ausflug in die Natur ist eine Wohltat für Körper und Seele. Was wir schon lange ahnten, ist inzwischen auch wissenschaftlich erwiesen. Besonders Wälder lösen im menschlichen Organismus eine ganze Reihe positiver Effekte aus.“*

Der Mensch braucht die Natur zum Ausgleich. Um einen passenden Freiraum in diesem Bereich zu gestalten, bedarf es der Einbringung von Experten aus dem Bereich Public Health sowie Medizin und Sportforschung, um ein ausgewogenes Konzept zu erarbeiten. Die Deutsche Gesellschaft für Public Health e.V. ist eine Vereinigung von Individuen, Einrichtungen, Organisationen und Fachgesellschaften, die sich in einer interdisziplinären und multiprofessionellen Weise mit Public Health auseinandersetzen. Ihr Ziel ist es, durch Lehre, Forschung und Praxis Krankheiten zu verhindern, das Leben zu verlängern und die körperliche und psychische Gesundheit zu fördern. Dabei legt sie besonderen Wert auf eine gerechte Verteilung und effiziente Nutzung der vorhandenen Ressourcen. Die Gesellschaft setzt sich derzeit mit verschiedenen Themen auseinander, darunter die wachsende Ungleichheit im Gesundheitsbereich, die gesundheitlichen Konsequenzen des Wandels in der Arbeitswelt, die zunehmende Antibiotikaresistenz und die Auswirkungen des Klimawandels. Hier muss also ein Austausch zwischen Forschung und Planung hergestellt werden, um diese zu integrieren.

### **8.1.3 Sport und Bewegung:**

Schaut man sich Parks und öffentliche Plätze an, so dominieren eben nicht große Freiflächen, wie Wiesen, Gewässer und Wälder, die von Wegen durchzogen sind, sondern man sieht innerhalb der Städte nur kleine bepflanzte Areale.

Für sportliche, innerstädtische Aktivitäten sind nur wenige Möglichkeiten vorhanden; hier besteht eine deutliche Tendenz, Diversität und Anzahl anzupassen. Beispielsweise kann man beobachten, dass Kinderspielplätze abends als Fitnessstudio umfunktioniert werden, obwohl sie dafür nie konzipiert wurden und daher auch nicht den Ansprüchen der Freizeitsportler\*innen genügen. Hier gilt es, ein ausgewogenes Programm zu schaffen / Konzept zu entwickeln, welches ein diverses Anforderungsprofil für eine möglichst große Gesellschaftsgruppe anspricht. Ein ausgewogener Mix an Angeboten für Yoga, Slacklining, Parcours, Skaten und Fitness muss das Ziel der neuen Bereiche sein, da eine große Nachfrage diesbezüglich besteht. Die Menschen zieht es aus den Sporthallen zu immer mehr individuellen Sportarten in die Natur, auf die die Planer eine Antwort finden müssen. Diese Orte werden oft spontan genutzt und sind Antrieb für Begegnung und Austausch. Längst haben diese spontan selbstorganisierte Aktivitäten einen Namen. Sie werden Bottom-Up-Initiativen genannt. Die Untersuchung von verschiedenen Bottom-Up-Initiativen hat gezeigt, dass Menschen bereit sind, sich in Krisenzeiten als Gemeinschaft zu vereinen und sich gegenseitig zu unterstützen.<sup>71</sup> Es gibt jedoch auch Positiv-Beispiele wie den Westpark Augsburg, den ich in Planungsbeispielen genauer vorstellen werde.

#### **8.1.4 Begegnung und Freizeit:**

Die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum stellt zweifellos die größte Herausforderung dar und ist gleichzeitig von größter Bedeutung für die Gesellschaft. Historisch gesehen spielten öffentliche Räume bereits eine zentrale Rolle als Treffpunkte und Orte des Austauschs. Angesichts des Wegfalls von Kunst- und Kulturveranstaltungen sowie von Bars, Clubs und Cafés fehlt es an hochwertigen Räumen für Zusammenkünfte. Der französische Philosoph Paul-Michael Foucault gibt dem einen Namen „Heterotopien“. Er bezeichnete Gärten als „Realisierte Utopien“, Zufluchtsorte und Orte des Experiments. Diesen Begriff veröffentlicht Foucault in seinem Essay „Andere Räume“ 1967.<sup>72</sup>

Ein Ort hat eine gewisse Qualität, die Anziehung hat, mit der es sich zu identifizieren lohnt. Indem dieser Ort identifiziert wird, besuchen ihn Menschen häufig, sobald er besucht wird, wird er zur Begegnungsstätte und führt zwangsläufig zum Austausch.

---

<sup>71</sup> (Matthias Holenstein, 2021)e

<sup>72</sup> (FOUCAULT, 1992)

Der Text von Michel Foucault „Andere Räume“ behandelt das Konzept der Heterotopien, das als real existierende und zugleich imaginäre Räume definiert wird. Foucault präsentiert viele Beispiele der Heterotopien in unserer Gesellschaft, die sowohl physisch als auch symbolisch sind und unterschiedliche Funktionen erfüllen, z.B. den Raum und Körper trennen, Ordnungen und Hierarchien abgrenzen oder Utopien beharren. Er behauptet, dass Heterotopien eine wichtige Rolle bei der Bildung und Wartung von Machtbeziehungen spielen und ihre Funktionen je nach den historischen und kulturellen Kontexten unterschiedlich bedeuten.

Eine weitere Frage ist, ob das Reise- und Urlaubsverhalten in dem Ausmaß wie vor Corona möglich ist. Schließlich wurden durch die gestiegenen Flugkosten und die weniger durchlässigen Grenzen und die auf der Kippe stehenden Reisebeschränkungen prekäre jüngere Entwicklungen abgewickelt. Insbesondere Freiräume in der Nähe des Wohnortes gewinnen deshalb deutlich an Wichtigkeit. Hierauf muss das Angebot mit Blick auf die neuen Anforderungen mit Qualität und Quantität geprüft und gegebenenfalls ergänzt werden. Angesichts einer weiterhin zunehmenden Bedeutung des Naherholungsraums müssen die Freizeitbezirke für dieselben Menschen, die Erholung suchen, zur Verfügung stehen.

#### **8.1.5 Umweltqualität und Klimaextreme:**

Ein nicht vergessener, aber durch die Pandemie in den Hintergrund gerückter, Aspekt ist der Klimawandel. Die Thematik ist aufgrund der aktuellen Ereignisse weiterhin von direktem Interesse und wird durch die langfristige Entwicklung des öffentlichen Raums gestellt. Der Klimawandel schreitet weiterhin voran, und es ist davon auszugehen, dass bei der Entwicklung von Freiräumen und Parks die starke Sonneneinstrahlung in den Sommermonaten und die daraus resultierenden Starkregenereignisse für die Planung in den nächsten Jahrzehnten übernommen werden. Natürlich müssen auch andere Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität getroffen werden, die vor allem die Luftverschmutzung betreffen.

Es sollte sowohl Feinstaub und CO<sub>2</sub> reduziert werden, um die Überhitzung der Stadt zu reduzieren. Eine Umsetzung dieser Ziele kann eventuell durch die Erhöhung der Dimensionierung von Parks und Freiflächen in Verbindung mit der Aufstockung der Vegetation bereits einen Effekt auf das Klima haben. Wenn zusätzlich Experten für Klima und Umwelt in die Planung miteingebunden werden, sind hier die Möglichkeiten der Verbesserung für die Stadt deutlich spürbar.

Zu den Maßnahmen gehören eine erhöhte Bepflanzung mit großen Bäumen, die Schaffung von schattenspendenden Strukturen sowie die Einrichtung von Brunnen mit verschiedenen Wassererlebnissen und Möglichkeiten zur Abkühlung. Auch in den kleineren Grünanlagen oder mittels Begleitgrün sollten neue Ideen entwickelt werden, da sich diese Anlagen häufig in einem stiefmütterlichen Zustand befinden. Hier ist ein Umdenken in Ausführung und Vegetation notwendig. Die Aspekte wie Wasserbedarf, Bindung von CO<sub>2</sub> und Feinstaub sowie Pflegeintensität müssen natürlich auch hier berücksichtigt werden. Eine noch nicht wissenschaftlich nachgewiesene, aber in Studien betrachtete, Möglichkeit ist die schnellere Verbreitung des Corona-Virus durch Luftverschmutzung.<sup>73 74</sup> Hierzu gibt es mehrere Veröffentlichungen des *Guardian*. Dabei wird auf zwei Faktoren eingegangen. Zum einen, dass schmutzige Luft die Risikofaktoren für Herz und Lunge-Erkrankungen erhöht und somit das Risiko, dass die Menschen, die diesen Voraussetzungen ausgesetzt sind, mit einem schwereren Verlauf zu rechnen haben. Zum anderen wurde die Theorie aufgestellt, dass sich das Corona-Virus auf die Schmutzpartikel in Städten setzen kann und somit die Verbreitung des Virus deutlich gefördert wird. Wenn sich diese Theorie bestätigen sollte, ist es umso wichtiger, die Feinstaubbelastung in den Städten zu senken, um bei einer weiteren Pandemie die Ausbreitung besser kontrollieren zu können.

#### **8.1.6 Zukunft:**

Um die Zukunft zu planen und zu verbessern, muss die Vergangenheit kritisch betrachtet werden. In den letzten Jahrzehnten wurde kontinuierlich an der Größe, Ausstattung und Qualität öffentlicher Freiflächen gespart. Die Städte wurden größer und dichter, der Freiraum hingegen weniger. Die Dichte innerhalb der Städte hat sich in den letzten Jahren durch den stetigen Zustrom an Menschen erhöht, es kam jedoch nicht zu einer Erhöhung oder Anpassung der Freiräume. Angesichts des bevorstehenden Wandels müssen Politik und Verwaltung die Bedeutung von Parks und Plätzen in städtischen Gebieten als grundlegende Voraussetzung für eine eigenverantwortliche Gesundheitsfürsorge anerkennen. Straßenzüge und Infrastruktur müssen auf ihre Notwendigkeit überprüft werden. Inwieweit ist der Autoverkehr in Städten notwendig? Oder gibt es innovative Ideen, diesen zu reduzieren, um die Qualität durch Klima und Erholung zu erhöhen und auf den heutigen Stand der Anforderungen zu bringen?

---

<sup>73</sup> (Carrington, The Guardian, 2020)

<sup>74</sup> (Carrington, The Guardian, 2020)

Dazu gehören im ersten Schritt eine umfassende Analyse bestehender Strukturen von Parks und Plätzen sowie ein großzügiger Ausbau von Freiräumen. Ein Austausch der Behörden, Forschung und Planung sind dabei entscheidend für die Qualität der Umsetzung. Die Zeichen der Zeit müssen erkannt und angegangen werden und die Politik muss durch Abspecken der Bürokratie und Verfahrenszeiträume Hilfestellung geben.

„Die Zeit des spartanisch dimensionierten „Korridorgrüns“ ist fürs erste vorbei“ <sup>75</sup>

---

<sup>75</sup> (Böhm, PLANEN IN ZEITEN VON CORONA FREIRAUM ALS PROTAGONIST, 2020)

# 9. Neue Stadtstruktur

## 9.1 Die 15 Minuten Stadt

Das Konzept der "15-Minuten-Stadt" strebt danach, dass die Mehrheit der alltäglichen Bedürfnisse der Bewohner\*innen bequem innerhalb einer 15-Minuten-Entfernung zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein sollte. Dieses Konzept basiert auf der Annahme, dass kurze Wege zu mehr Lebensqualität und nachhaltigerem Stadtleben führen können.

### 9.1.1 Was ist die 15-Minuten-Stadt?

Die 15-Minuten-Stadt ist ein Konzept, das darauf abzielt, die täglichen Wege der Bewohner\*innen in der Stadt zu verkürzen, indem sie Zugang zu einer Vielzahl von Dienstleistungen, Einrichtungen und Aktivitäten innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad haben. Die Idee hinter diesem Konzept ist, dass kürzere Wege zu weniger Verkehr, weniger Luftverschmutzung, mehr Zeit und mehr sozialer Interaktion führen können.

### 9.1.2 Woher stammt das Konzept der 15-Minuten-Stadt?

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt geht auf die Ideen des französischen Stadtplaners Carlos Moreno zurück, der das Konzept im Jahr 2015 vorgestellt hat. In der Folge wurde das Konzept von vielen Stadtplaner\*innen und Politiker\*innen weltweit aufgegriffen und als Ziel für eine nachhaltigere und lebenswertere Stadt angesehen.

### 9.1.3 Wie kann die 15-Minuten-Stadt umgesetzt werden?

Um das Konzept der 15-Minuten-Stadt zu verwirklichen, müssen Städte planerische Entscheidungen treffen, die den Zugang zu einer Vielzahl von Dienstleistungen und Einrichtungen für die Bürger\*innen erleichtern. Dies erfordert die Schaffung von gemischten Stadtvierteln, in denen Leben, Arbeiten und Freizeit nebeneinander stattfinden. Eine verbesserte Infrastruktur und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs erleichtern auch den Zugang zu entfernteren Zielen. Ein weiterer zentraler Punkt ist die Unterstützung des Fahrradverkehrs durch den Ausbau von Fahrradwegen und Fahrradparkplätzen. Dies trägt nicht nur zur Steigerung der Fitness und Gesundheit der Bewohner\*innen bei, sondern reduziert auch die Luftverschmutzung und Staus. Grünflächen sind auch entscheidend:

Sie dienen sowohl der Erholung als auch als Orte des sozialen Austauschs und können daher dazu beitragen, die Lebensqualität der Anwohner\*innen aufzuwerten. Der Schutz und die Unterstützung lokaler Geschäfte und Dienstleister\*innen sind ebenfalls wichtig, um die lokale Versorgung der Bewohner\*innen zu gewährleisten und die lokale Wirtschaft anzukurbeln. Auf der ganzen Welt hat das Konzept der 15-Minuten-Stadt bei vielen Städten und Stadtplanern Anklang gefunden. Es soll dazu beitragen, die Autoabhängigkeit zu verringern, die Umweltbelastung zu minimieren und die Lebensqualität der Menschen zu verbessern.

#### 9.1.4 Beispiele für 15-Minuten-Städte

Einige Städte haben bereits damit begonnen, die Idee der 15-Minuten-Stadt umzusetzen. Eines der Beispiele ist Paris. Während der letzten Jahre hat die Stadt bedeutende Investitionen in den Ausbau von Radwege und öffentlichen Verkehrsmitteln für die bessere Zugänglichkeit der Hauptziele unternommen. Barcelona folgte ebenfalls dem Konzept, und die Stadt unternahm Maßnahmen, um die Mobilität der Ansässigen innerhalb des Stadtzentrums zu erhöhen.<sup>76 77 78</sup>

---

<sup>76</sup> (Posener, 2023)

<sup>77</sup> (Reketat, 2023)

<sup>78</sup> (Kurth, 2021)

### 9.1.5 Fazit:

Zusammenfassend ist das Konzept der 15-Minuten-Stadt im Grunde eine vielversprechende Antwort und Lösung auf, respektive für, allgemeine Stadtprobleme. Dies ist definitiv eine gute Schlussfolgerung und Lösung für unsere Städte, da es uns eine Lösung gibt, wie wir mit weniger Energieverbrauch aufgrund des Verkehrs auskommen, die Luftqualität verbessern und uns sozial integrieren können. Die 15-Minuten-Stadt überall kann nur durch nachhaltige Verkehrsmittel und bessere Transitmöglichkeiten erreicht werden, und dafür müssen Fahrrad oder Gehen gefördert werden, wodurch die Bürgerinnen und Bürger ihren Stress von Pendelfahrten verlieren und sogar mit Freunden entspannen oder Zeit für sich selbst haben. An der frischen Luft und regelmäßige Parks und Grünflächen machen eine Stadt nicht nur zu einem interessanteren und erholsameren Ort, sondern verbessern auch unsere Luftqualität und schaffen natürlichen Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Um das Konzept der 15-Minuten-Stadt in die Realität umzusetzen, muss jedoch in den meisten Städten, auf jedem Kontinent, mit Stadtplaner\*innen, Architekt\*innen, Politiker\*innen und den Einheimischen in Gemeinschaftsarbeit zusammengearbeitet werden. Eine nachhaltige Stadt, in der an erster Stelle die Menschen und die nachhaltige Lebensführung bevorzugt werden. Insgesamt ist die 15-Minuten-Stadt ein vielversprechendes Konzept für zukünftige und Nachhaltigkeit Konzept von Städten für die gesamte Welt.

# 10. Realisierbares Utopia

## 10.1 Die aktive, autofreie und klimaneutrale Stadt

### 10.1.1 Aktive Stadt:

Ein weiteres Phänomen, das beobachtet wird, ist der erhebliche Trend in Richtung Sport in den Städten, und die Fitnesswelle hinterlässt ihre Spuren. Sport und Bewegungsspiele greifen zunehmend den öffentlichen Raum an, auf den sich niemand der etablierten Sportanlagen der Vereine am Stadtrand bezieht, und die Menschen sind so organisiert, dass sie auf eigene Faust in Kleingruppen zusammengesetzt werden. Ich habe ein solches Prinzip bereits im letzten Abschnitt dargestellt (Anpassung von Freiraum durch Corona). Es heißt Bottom-Up-Initiativen.<sup>79</sup>

Die Bewohner\*innen haben ein tiefes Verlangen, die Hobbys und den Bewegungsdrang in direkter Wohnungsnähe auszuleben. Gefördert werden sie auch durch Trendsport-Events, die von Getränkeherstellern wie Red Bull organisiert werden. Doch es gibt auch architektonische Projekte, die diesen Trend aufgreifen. Hier müssen und schaffen es die Architekt\*innen / Planer\*innen, verschiedene Nutzungen zu kombinieren, und so wertvolle Grundflächen doppelt zu belegen. "In Kopenhagen befindet sich die größte Müllverbrennungsanlage in ganz Nordeuropa, auf deren Dach gleichzeitig eine Freiluft-Skianlage installiert wurde. Zusätzlich nutzte man die Höhe der Anlage für eine 80 Meter hohe Kletterwand."<sup>80</sup> Aber eine moderne Stadt von heute braucht keine so riesigen Plätze für Sportanlagen, sondern vielmehr Menschen, die sportlich in der Nähe ihrer Häuser sind. Die portugiesische Stadtplanerin Daniel Casas Valle und der niederländische Stadtforscher Vincent Kompier nennen drei, wie sie es nennen, "Dimensionen", Sportverhalten der Menschen ändern.

Nach ihren Beobachtungen sind diese das gestiegene Gesundheitsbewusstsein, die Individualisierung und die Integration des Sports in den Alltag.<sup>81</sup> Eine durchgeführte Umfrage der Universität Osnabrück (2007-2009) in Hamburg bestätigt diesen Trend. Auf die Frage, wo die Menschen sich hauptsächlich sportlich bewegen, antworteten diese wie folgt:

---

<sup>79</sup> (Krisenvorsorgeexperte, 2023)

<sup>80</sup> (Big, Big, 2019)

<sup>81</sup> (Schroof, Detail, 2020)

31,7% bewegen sich in der Natur und 12,9% nutzen dazu die Straßen. Lediglich 10% entfielen auf Sporthallen und 8,5% auf Hallen- und Freibäder.<sup>82</sup> Diese Entwicklung zeigte sich auch in den bevorzugten Sportarten wie Laufen, Radfahren, Schwimmen, und Fitnessstraining.

Fußball war die erste Mannschaftssportart, die jedoch erst an sechster Stelle genannt wurde. Es stellte sich heraus, dass 77% der Befragten angaben, dass Fitness und Gesundheit Grundlage ihrer Motivation seien, sich körperlich zu betätigen. Nur bei 28% der Personen stand die gemeinschaftliche, sportliche Betätigung im Vordergrund. Auch die Städte erkannten diese Trendwende hin zum sportlich orientierten Leben und deren Nutzen. So erspart es den Städten enorme Kosten, wenn die Bevölkerung deutlich gesünder lebt. Die Stadt hat zukünftig ein Interesse, sich zu einer aktiven Stadt weiterzuentwickeln durch gezielte Maßnahmen im Bereich Sport und Bewegung. Dazu gehört jedoch nicht nur, Sportstätten zu entwickeln, sondern auch beispielsweise Arbeitswege so umzugestalten und deren Attraktivität zu steigern, dass die Menschen auf das Auto verzichten. Will man in die Zukunft planen, sollte man jedoch Rückschlüsse aus der Vergangenheit ziehen.

Hierzu ein kleiner Exkurs in die Vergangenheit und die Ursprünge des Sports und seiner Entwicklung. Schon in der antiken Gesellschaft gab es diverse Sportarten und entsprechende Sportstätten. Sport war ein Bestandteil in vielen Kulturen und kultischen Riten, wie beispielsweise der Ballsport. Schon die Maya schufen große Freianlagen in den Urwäldern, um kriegerische Auseinandersetzungen zu trainieren. Sie dienten zur körperlichen Fitness, Verinnerlichung von Abläufen und dem Zeitvertreib. Hier wurden Sportarten wie Reiten, Fechten und Schießen trainiert. Die Griechen hatten sogar die zivile sportliche Ertüchtigung in ihrem Erziehungsideal eingebunden, die sogenannte Kalokagathie, die nach einem tugendhaften Menschen in einem gesunden, wohlgeformten Körper strebt. Sie hatten vier verschiedene Sportstätten, in denen sie trainierten und sich in Wettbewerben messen konnten. Das Gymnasium als Trainings- und Wettkampfplatz für Gymnastik, die Palästra für Kampfsportarten, das Stadion für Laufwettbewerbe und das Hypodrom für Pferde- und Wagenrennen. Weiterhin gibt es historische Nachweise für temporäre Sportstätten wie zum Beispiel das Spielfeld vor der Kirche Santa Croce in Florenz. Hier wurde ab 1530 eine Vorform des Fußballs ausgetragen. Dabei waren die Maße des Feldes mit 100 x 50 Metern nahe an den heutigen Standardmaßen des Fußballs. Jedoch hatte jede Mannschaft 27 Spieler mit 17 Stürmern, der Ball war deutlich größer und er durfte auch mit der Hand gespielt werden.

---

<sup>82</sup> (Osnabrück, 2009)

Eine große Veränderung brachte die Zäsur des Barocks. Sie war verantwortlich für den Rückgang der körperlichen Ertüchtigung sowie der Entwicklung des europäischen Sports. Ab dem 18. Jahrhundert änderte sich dieses Bild erneut. Körperliche Betätigung wurde gefördert und galt als Kitt der Gesellschaft und als Mittel der öffentlichen Gesundheitsvorsorge. Friedrich Ludwig Jahn eröffnete in Berlin 1811 den ersten Turnplatz, der jedoch nicht nur zum Turnen verwendet wurde, sondern ein breites Angebot mit einer Vielzahl an Sportarten umfasste. Sportarten wie Klettern, Hindernislauf sowie Sprung und Wurfarten gehörten hierzu. Schaut man sich die sportliche Kultur zu dieser Zeit in England an, so ist deutlich erkennbar, dass diese einen deutlich größeren Anteil an Mannschaftsportarten hatte, in dem der Wettkampfgedanke im Fokus stand. Cricket, Rugby und der moderne Fußball entstanden im 19. Jahrhundert. Diese Aufzählung zeigt uns grob, dass Sport meist ein großer Bestandteil der Kultur war und ist. Ob es nun kultische, militärische oder rein physische Gründe für die Einzelnen waren, er war immer Bestandteil des Lebens. Praktiziert wurde der Sport zumeist an bestimmten Orten oder er war mit besonderen Anlässen verknüpft. <sup>83</sup> Nach dem Zweiten Weltkrieg verlagerten sich die Sportstätten an den Rand der Stadt. Oft waren Sportanlagen nur wenige Stunden am Tag in Gebrauch, diese Situation gilt teilweise auch noch heute.

#### 10.1.1.1 Fazit zur Aktiven Stadt:

Dieser Umstand sollte der Anlass zum Umdenken sein. Neue Konzepte zur Auslastung, Attraktivität und Steigerungen dieser Sportstätten müssen zukünftig erfolgen. Wie können alte Sportanlagen anders oder neu genutzt werden? Es ist wichtig, zu untersuchen und zu beantworten, ob es andere Aktivitäten oder Nutzungsmöglichkeiten gibt, die einen größeren gesellschaftlichen Nutzen bieten und die Ressourcen effektiver nutzen können. Diese Fragen erfordern eine gründliche Analyse und Bewertung. Gleichzeitig gilt es Konzepte zu entwickeln, um im innerstädtischen Bereich oft sehr kleinteilige Flächen für Sport zu generieren. Zeitgemäße, neue Sportstätten müssen entwickelt und von der Gesellschaft anerkannt sowie genutzt werden. Bei der Entwicklung von Konzepten ist es wichtig, den Fokus nicht nur auf Sporttrends zu legen, denn leerstehende Mehrzweckhallen sind ein Beweis dafür, dass Trends sich auch ändern können.

---

<sup>83</sup> (Schroof, Detail, 2020)

Es geht nicht darum, Sportanlagen für drei oder vier spezifische Sportarten zu planen oder neue Sporttrends zu ignorieren. Das neu gesteckte Ziel sollte sein, Flächen zu generieren, die eine Vielzahl an Bewegungsaktivitäten zulassen und die in kurzer Zeit mit wenig Aufwand und Geldern verändert werden können. Die Nutzung vorhandener Ressourcen sollte bei der Entwicklung eine Rolle spielen, da in wachsenden Städten der Nutzungsdruck auf öffentliche Flächen groß ist. Sport und andere Funktionen müssen geschickt miteinander kombiniert werden, um eine möglichst große zeitliche Ausnutzung hervorzubringen. Flächen müssen durch die Kombination unterschiedlicher Nutzungen möglichst viele Stunden am Tag für einen breiten Kreis an Menschen zugänglich sein und als attraktiv empfunden werden. Neben Funktionsbereichen und klar definierten Sportbereichen braucht es vor allem auch Bereiche für ungeplante Aneignung durch Stadtbewohner.

Der Kieler Sportwissenschaftler Robin Kähler konstatiert: „Es gibt eine Planung ‚von oben‘ und eine Planung ‚von unten‘. Um beide Aspekte zu verbinden, kann man beispielsweise die elf Planungskriterien des US-amerikanischen, gemeinnützigen „Project for Public Spaces“ als Orientierung nutzen. Dabei geht es vor allem um die Einbeziehung der Bewohner sowie die Einbindung von Experten im Entstehungsprozess der Planung. Bei der Entwicklung eines Raumes sollte darauf geachtet werden, welche angrenzenden öffentlichen Räume oder Gebäude vorhanden sind. Es könnten sinnvolle und spannende Synergien entstehen, die nur unter Berücksichtigung des Umfelds des zu planenden Bereiches entstehen können. Das gesamtheitliche Planen ist dabei entscheidend.

Ein weiteres Mittel, um Abwechslung und Attraktivität einer Stadt zu steigern, sind sportliche Großevents, da sie die Bevölkerung zu einer sportlichen Aktivität animieren können. Jedoch belegen zu viele Events stadtnahe Erholungsflächen und schränken die eigene Nutzung der Bewohner ein. Letztlich gilt, dass gelegentliche Ereignisse den öffentlichen Raum beleben und ihm eine neue Wertschätzung verleihen, sowie motivierend auf die Bevölkerung wirken können. Auf Dauer bemisst sich der Erfolg von Spiel- und Sportstätten jedoch nicht durch seine Einnahmen, sondern durch die hohe Auslastung und deren möglichst vielfältige Nutzung.

Die freie sportliche, spontane Aneignung der Flächen sollte Ziel einer Entwicklung sein, da künftige Bewegungsformen und Trendsportarten kaum vorauszusehen sind. Deshalb ist ein Grundsatz der elf Kriterien, die das „Projekt for Public Spaces“ in seinen Kriterien festhält, entscheidend: Ein öffentlicher Raum ist nie wirklich fertig, er wird sich über die Jahre immer wieder verändern müssen.

### 10.1.2 Autofreie Stadt:

Einen Großteil an Flächen in den Städten belegen die Straßen und somit ist der Verkehr einer der größten Verursacher von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Was würde es bedeuten, eine Stadt autofrei zu gestalten und wie wäre diese Vision umsetzbar? Zweitens hätte die Befreiung der Städte von Autos nicht nur aus Umweltsicht einen großen Effekt, sondern hätte auch eine maßgebliche Auswirkung auf die Gesundheit sowie die Lebensqualität der Bevölkerung. Insgesamt steigt die Bereitschaft zur Verkehrswende in der Bevölkerung deutlich. Viel Druck wird durch Initiativen wie Fridays-for-Future, aber auch durch die Politik und die Gesellschaft ausgeübt. Auch Corona hat in gewisser Weise geholfen, die Akzeptanz zu erhöhen. Man konnte im Lockdown sehen, wie eine Stadt fast ohne Autoverkehr aussieht. Dennoch gibt es gewaltige Unterschiede im Bezug darauf. In Deutschland bleibt es immer noch unvorstellbar, den Autoverkehr durch einschneidende Maßnahmen deutlich zu verringern, während in Österreich, der Schweiz oder Dänemark bereits deutliche Schritte, vom Autoverkehr weg, unternommen wurden. Was kann die deutsche Bevölkerung davon lernen? Warum ist die deutsche Autolobby so groß und von welchen Stellschrauben hängt es ab, Änderungen herbeizuführen? Im Grunde gibt es vier Setzungen, die überarbeitet werden müssten, um Veränderungen herzuführen. Dazu gehören das Baurecht, Steuerrecht, Verkehrsrecht und das Umweltrecht. Solange man daran nichts ändert, wird es schwierig. Schaut man über die Grenzen Deutschlands hinaus, so gibt es durchaus verschiedene Formen an Gesetzesentwürfen, die Veränderung zulassen und fördern, welche den öffentlichen Raum und die Mobilität in den Städten betreffen. Das niederländische Raumordnungs- und Planungsrecht schreibt ein betriebliches Mobilitätsmanagementgesetzlich vor.

In Frankreich wird von allen Betrieben, die mehr als neun Arbeitnehmer\*innen beschäftigen, eine jährliche Nahverkehrsabgabe erhoben, die anhand der betrieblichen Lohn- und Gehaltssumme errechnet wird. Diese Abgabe führt zu einem enormen Anstieg der Mittel für den ÖVNP und zu einer höheren Ausnutzung durch die Bevölkerung.

Die Schweiz verteilt ihre Bahninvestitionen pro Kopf und pro Jahr, sodass eine deutlich fairere Verteilung der Gelder erzielt wird. Sie protegieren dadurch nicht nur Großprojekte wie Hochgeschwindigkeitszüge, die nur wenigen Menschen zu teil werden, sondern sie investieren auch in ein umfangreiches Netz an Haltestellen, das im Verhältnis zu deutschen Städten um ein vierfaches und auf dem Land sogar um ein sechsfaches höher ist. Durch diesen Umstand kommt es in der Gesellschaft zu einer viel größeren Akzeptanz des ÖVNP.

Schaut man in Richtung Niederlande und Dänemark, liegt hier der Fokus auf dem Fuß- und Radverkehr. In diesen Ländern werden deutlich höhere Investitionen getätigt, um diese Strecken attraktiver zu gestalten und immer weiter auszubauen. Hier wird nicht wie in Deutschland über Distanzgrenzen diskutiert, anstatt zu handeln. Vor allem durch das Aufkommen der E-Bikes ist das Thema bereits hinfällig geworden. Auch das Car-Sharing weist große Unterschiede auf. In Bundesrepublik ist es eher ein Durcheinander von vielen Anbietern, die ihren Service lediglich in den Städten anbieten. In die Schweiz hingegen sind die Anbieter überregional vertreten und können in jedem Winkel des Landes genutzt werden.

Auch das E-Auto wird die Mobilitätsfrage nicht maßgeblich verändern. Der einzige Aspekt, der zum Tragen kommen würde, ist der lokale Wegfall von Schadstoffemissionen, alle anderen Probleme bleiben bestehen. Sie könnten sogar noch wachsen, da das E-Auto meist schwerer ist und somit die Belastung der Straßen steigt. Oftmals sind E-Fahrzeuge auch noch größer, was wiederum eine Zuspitzung der Parkplatzsituation zur Folge hat. Die Auswirkungen sind klar zu erkennen, werden aber unter dem Aspekt der Schadstoffemissionsreduzierung verschleiert. Um eine deutliche Verringerung des Verkehrs zu erreichen, entwickelten die Städte Stockholm, Oslo, Bergen und Trondheim ein inner-städtisches Mautsystem. Die TU in Delft geht sogar mit ihrer Art Taxometer noch weiter, denn sie kategorisiert alle Fahrzeuge bezüglich der Parameter Gewicht, Größe, Verbrauch sowie weiteren, um anschließend anhand von Fahrzeit und Standzeit in der Stadt die entsprechende Mautsumme zu berechnen.

Die Hebel könnten jedoch auch wesentlich einfacher und schneller angesetzt werden, wenn beispielsweise Subventionen nicht in die Autoindustrie fließen, sondern diese Gelder in den ÖVNP gelangen, der somit attraktiver würde. Im Gegenzug würde der Individualverkehr mit dem Auto aufgrund steigender Kosten uninteressanter werden. Es gäbe starke Impulse für mehr verkehrsvermeidende Raum- und Wirtschaftsstrukturen, für eine Renaissance der Nähe sowie für mehr Dezentralität. Die vielen suburbanen Parkplätze wären dann nicht mehr umsonst zu haben, das Straßenrand-Parken käme teuer, die Motorisierung bekäme einen Knick, der für eine Verkehrswende nötig wäre.

Zu dem Thema der Mobilität gehört auch die Geschwindigkeit. Fast alle Probleme, die in der Stadt entstehen, sind auf die Geschwindigkeit zurückzuführen. Straßen zerdehnen den Raum, steigern den Platzbedarf und verteuern den Bau und Unterhalt von Verkehrswegen. Straßen in Innenstädten werden zu Autobahnen und schrecken die Radfahrer\*innen eher ab. Die innerörtliche verträgliche Höchstgeschwindigkeit für Mischverkehr beträgt 30km/h. Dazu sollte die Dominanz der Straßen durch eine klare Abgliederung der Straßen gebrochen werden. Gute Beispiele hierfür findet man in Dänemark und den Niederlanden. Hier entstehen wieder stufenlose Freiräume, die durch Bäume und Beete zu einem grundlegenden Element der Straßenraumgestaltung beitragen. Alleen und Baumgruppen im Kreuzungsbereich und breiten Gehwegen fördern den Individualverkehr zu Fuß und auf dem Fahrrad.

Es ist ein weiter Weg, doch der einzige! Das Auto muss zu großen Teilen, wenn nicht sogar ganz, aus den Städten verschwinden. Der Raumbedarf in den Städten ist enorm und könnte so gelöst werden. Häuser könnten wieder näher zusammenrücken, vergleichbar mit den Innenstädten in südlichen Ländern und somit zur Beschattung und Verhinderung der Überhitzung in Städten beitragen. Den größten Anteil an der gewonnenen Fläche sollte jedoch dem öffentlichen Raum zugutekommen, da diese gewonnenen Flächen ein riesiges Potenzial beinhalten. Die Flächen können das Klima in den Städten deutlich verbessern und gleichzeitig der Bevölkerung den erwünschten öffentlichen Freiraum bieten. Autogerechte Straßen sind gestalterisch nicht integrierbar. Der individuelle Fußweg muss oberstes Ziel des planerischen Leitbildes in der Stadt werden. Auch die Förderung des Radverkehrs zur Erschließung der Stadt muss Teil dieser Planung werden und es muss eine gesunde Koexistenz zwischen den verschiedenen Fortbewegungsmitteln entstehen.

Diese Maßnahmen haben einen wirtschaftlichen Strukturwandel zur Folge. Diese Wende ist jedoch möglich, da weiterhin der Wunsch nach Mobilität bestehen bliebe. Die Anforderung und Ausführung wird sich nur ändern. In der fiktiven Zukunft, die dringend realisiert werden sollte, werden zwar nicht mehr so viele Autos benötigt, dafür steigt aber der Bedarf an Bussen, Bahnen und Lastenfahrrädern erheblich. Weiterhin muss eine Menge an digitalen Mobilitätsplattformen bereitstehen, um die Mobilität innerhalb der Stadt zu befriedigen. Der Fuß- und Radverkehr braucht genauso ein zusammenhängendes Netz wie der zukünftige öffentliche Nahverkehr, der zusätzlich noch eine höhere Taktfrequenz und Systemqualität benötigten wird. Für den Umweltverband müssen mehr Investitionsmittel zur Verfügung stehen sowie Planungskapazitäten und eine höhere politische Priorität sollte bestehen. Die zukünftige Mobilität kann nur effizient gestaltet und die Klimakrise gebremst werden, wenn Einschränkungen im Autoverkehr, Straßenbau, Parkraumbereitstellung und der Planung erfolgen.

### 10.1.3 Klimaneutrale Stadt:

Die klimaneutrale Stadt ist eine Utopie. Es ist notwendig, möglichst klimaneutral zu bauen, aber vor allem ist es wichtig, die Planung an die Bedürfnisse der Bewohner anzupassen. Der öffentliche Freiraum wird immer knapper und somit steigt auch der Wert an Plätzen und Freiflächen in den Städten immer weiter an. Gleichzeitig mit dem Wert steigen jedoch auch die Anforderungen der Plätze, auf der einen Seite durch die steigende Bevölkerungszahl und auf der anderen Seite auf Grund der Auswirkungen des Klimawandels. Diese Plätze, Parks und Freiflächen haben nicht nur noch einen sozialen Hintergrund zu erfüllen, sondern müssen auch maßgeblich zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen. Sie sollen die Folgen des Klimawandels abschwächen und die Stadt erträglicher gestalten und beeinflussen. Ein bedeutender Aspekt des Klimawandels ist der Umgang mit der Ressource Wasser. Die Versiegelung der Flächen führt bei Regenfällen zu einem enormen Zufluss an Wasser in das Kanalsystem. Oftmals sind Regen- und Schmutzwasser nicht getrennt und führen dann bei großen Regenmengen zur Überforderung der Kläranlagen. Durch die Zusammenführung der beiden Wasserqualitäten wird eigentlich sauberes Regenwasser verunreinigt und muss wieder aufbereitet werden. Die Starkregenereignissen in den letzten Jahren führten teilweise zu einer Überschreitung der Kapazitäten des Kanalsystems und diese kollabierten.

Da die Niederlande im übertragenen Sinne eine Badewanne sind, kennt das Land sich im Punkte Wasser sehr gut aus. Szenarien, dass das Grundwasser nach oben gedrückt wird, Sturmfluten über die Deiche gelangen und durch den Regen Bäche und Kanäle über die Ufer treten, sind unseren Nachbarn bekannt und sie kämpfen ständig gegen das Element Wasser. Aber wie geht man mit Oberflächenwasser um? Wie kann es genutzt werden, oder zumindest verhindert werden, dass Kläranlagen und Kanalsysteme überlaufen? Mit dieser Thematik befasst sich der aus den Niederlanden stammende Stadtplaner Dirk van Peijpe. Die wachsenden Herausforderungen durch den Klimawandel für die Planer\*innen sind deutlich sichtbar und die verbleibende Zeit, um sich darauf einzustellen, ist nicht lang. Ideen müssen gefunden und direkt umgesetzt werden. Expert\*innen dürfen nicht länger unabhängig voneinander arbeiten, sondern müssen sich in Arbeitsgruppen zusammenfinden. Das Büro von Dirk van Peijpe beschäftigt sich mit den Folgen des Klimawandels und versucht, die dadurch entstehenden Probleme durch technische, infrastrukturelle und attraktive Aufenthaltsräume zu lösen. Es geht vor allem darum, die technischen Aspekte mit den sozialen Bedürfnissen der Bewohner zu verbinden und neue Qualitäten zu schaffen. Dies versteht man unter dem Begriff des „Engaged Polytechnical Urbanism“. „De Urbanisten“, so heißt das Büro, verstehen sich nicht als klassische Stadtplaner oder Landschaftsarchitekten, auch wenn sie es faktisch sind. Vielmehr sehen sie die Stadt als „Infrastruktur eines sich ständig verändernden Organismus“. Ihr Fokus liegt auf der sozialen Frage der Funktion des Raumes. Anhand des Projektes Watersquere kann deutlich gemacht werden, welche Möglichkeiten durch den Umgang mit Wasser entstehen können, die einerseits technische Lösungen bieten und gleichzeitig einen Mehrwert an sozialem öffentlichem Raum bereithalten. Wie eingangs erwähnt, sind die Abwasser- und Grauwasserleitungen in den Niederlanden nicht getrennt. Bei starken Regenfällen führt das zur Überlastung der Kanäle und ineffizienten Kläranlagen. Deshalb gibt es in den Niederlanden eine Vielzahl an unterirdischen Rückhaltebecken, die jedoch in den meisten Zeiten leer stehen. Beim Projekt Watersquere wurden viele dieser technischen Probleme gelöst und in einen gesamtheitlichen, sozial ansprechenden Kontext eingearbeitet. Es wurden drei Rückhaltebecken geschaffen, die oberirdisch liegen und im trockenen Zustand dem Quartier verschiedene Nutzungsmöglichkeiten bieten, wie ein Amphitheater oder eine Skateboard-Bahn. Das Regenwasser sowie die Dachentwässerung der umliegenden Bebauungen sollen oberflächlich abgeführt und in die Rückhaltebecken geleitet werden. Bei Starkregenereignissen füllen sich die Rückhaltebecken und belasten somit nicht das Kanalsystem oder die Kläranlage.

Aus den Rückhaltebecken wird das Wasser direkt in Flüsse gepumpt, die es wiederum zum Meer transportieren, oder es wird in Grünflächen geleitet, wo es natürlich versickern kann. Ziel des Projektes ist es, über die Installation von Rückhaltebecken das Kanalsystem und die Kläranlagen zu entlasten. Gleichzeitig sollte der Raum für diese Rückhaltebecken nicht verloren gehen, und das Team entwickelte verschiedene soziale Nutzungsfunktionen, die beides miteinander vereinen. In diesem Fall bestand das Projekt aus drei Wasserbecken. Da jedes Wasserbecken einzelne Regenflussbereiche hatte, konnte das Aufnehmen und Freisetzen von Wasser auf weitere, unterschiedlich Abnehmer dosiert werden. Das kleinste Becken wurde als Insel für Veranstaltungen gestaltet, das mittlere ist flach und wird von Skateboarder umkreist. Das größte Becken wurde als Amphitheater mit einem Sportplatz und steigenden Seiten entworfen.

#### **10.1.3.1 Flächenversickerung:**

Bei Flächenversickerung wird das Wasser auf angrenzende Beete abgeleitet oder es sinkt selbständig in definierten Flächen ab, die mindestens halb so groß wie die abwasserabführende beziehungsweise flächenhafte Versiegelung sein sollten. Diese Möglichkeit eignet sich eher bei einer schwach belasteten Verkehrsfläche. Die Anlagen können aus versickerungsfähigem Pflaster, Rasengittersteinen oder Split hergestellt werden. Diese Methode eignet sich für Hofflächen und Zufahrten sowie andere, kleine Verkehrsflächen.

#### **10.1.3.2 Versickerungsmulden:**

Eine weitere Methode sind Versickerungsmulden, die Regenwasser entweder durch oberirdische Rinnen, oder direkt in ca. 20-30 cm Tiefe geeignete Mulden leiten, daraufhin das Wasser durch Versickerung und Verdunstung aufgelöst wird. Damit die Versickerung in 24 Stunden gewährleistet ist, muss auch der Boden unter der Mulde versickerungsfähig sein. Deshalb muss besondere Aufmerksamkeit auf die Bodenbeschaffenheit geachtet werden, wenn Mulden hergestellt werden, und falls sie nicht zufriedenstellend ist, muss eine entsprechende Maßnahme getroffen werden, um es zu beheben. Muldenversickerung ist ein für die Entwässerung von Dach-, Hof- und Verkehrsflächen geeignet.

### 10.1.3.3 Rigolen:

Rigolen fördern Niederschlagswasser in den Untergrund und bestehen aus Kies oder perforierten Kunststoffrohren. Da sie unterirdisch verlegt und angeschlossen sind, muss an der Oberfläche keine Fläche gezielt für sie zur Verfügung stehen. Die Einbautiefe beträgt ca. 20 bis 30 cm, eine Reinigung des Wassers durch Oberflächenboden erfolgt nicht. Auch unter Bedingungen, bei denen der Boden nur eine eingeschränkte Durchlässigkeit aufweist, können Rigolen effektiv sein, wenn sie mit einer verlangsamtten Ableitung kombiniert werden. Um Verstopfung zu vermeiden, sollten sie mit Filtervlies oder Geotextil ausgekleidet sein.

### 10.1.3.4 Mulden-Rigolen-Element

Diese Elemente sind eine Kombination aus einer Versickerungsmulde und einer darunterliegenden Rigole. Sie eignen sich bei beengten Straßenraumsituationen oder stark verdichteten Böden, für die eine reine Muldenversickerung nicht ausreichen würde. Durch die Mulde gelangt das versickerte Wasser in die Rigole. Wenn das Fassungsvermögen der Mulde erreicht ist, fließt das Wasser ebenfalls über Überlaufrohre direkt in die Rigole. Mulden-Rigolen benötigen nur die Hälfte an Platz im Vergleich zur Muldenversickerung, dies entspricht ca. 10% der zu entwässernden Flächen.

### 10.1.3.5 Baum-Rigole:

Ähnlich dem Mulden-Rigolen-Element besteht die Baum-Rigole aus einer Fläche zur Versickerung von Regenwasser, auf der vorübergehend Wasser aufgestaut werden kann, und einer unterirdischen Rigole. Einige Abschnitte der Rigole dienen als Wurzelraum für Bäume und sind daher notwendig. Hierbei entsteht eine wesentliche höhere Verdunstung als bei der herkömmlichen Mulden-Rigole. Gleichzeitig wird eine möglichst dauerhafte Bewässerung des Baumes sichergestellt. Dieses Verfahren eignet sich vor allem in beengten Stadtgebieten mit Baumalleen und Begleitgrünstreifen, in denen größere Gehölze stehen. Versickert das Wasser entlang des Wurzelraumes, wird es unterhalb des Baumes von einem Reservoir, das zum Untergrund abgedichtet ist, aufgefangen. Dieses Reservoir füllt sich mit dem Sickerwasser und bildet einen langfristigen Wasserspeicher für die Bäume. Um Staunässe zu vermeiden

und stehendes Wasser abzuleiten, empfiehlt es sich, sowohl den Wurzelraum als auch das Reservoir mit einer Kiespackung zu füllen.

#### 10.1.3.6 Begrünte Dächer

Im Bereich der begrünten Dächer unterscheidet man zwischen intensiver und extensiver Begrünung, die immer dieselben Eigenschaften haben und das gleiche Ziel verfolgen: reduzieren und zeitlich verschieben Zufluss in den Kanal, um die Zulaufmassen des Kanalsystems zu verringern. Gleichzeitig speichern die Pflanzen tägliches CO<sub>2</sub> und durch die Verdunstung von Blättern helfen sie bei der Verbesserung des Stadtklimas. Darüber hinaus haben Gründächer einen schützenden Effekt. Extensive Dachbegrünungen weisen eine geringe Auflast und eine dünne ca. 6-8 cm dicke Substratschicht auf, was sie ideal zur nachträglichen Installation macht. Sie eignen sich nicht zur Nutzung, außer für Wartungsgänge. Intensive Dachbegrünungen sind vielseitig. Bis hin zu voll ausgestatteten Gärten mit Bäumen, Wegen, Teichen und Sumpfböden. Je nach Bauweise reicht die Stärke von 15 cm bis 2m Bodenaufbau. Eine intensive Dachbegrünung kann aufgrund des höheren Substrataufbaus und größerer Pflanzen das Wasser wesentlich länger lagern und hat somit eine erhöhte Verdunstung.

#### 10.1.3.7 Gestaltungspotenzial:

Die verschiedenen Maßnahmen zur Rückhaltung, Umlenkung, Verdunstung und Speicherung von Wasser in Städten bieten jedoch nicht nur Potenzial für technische und klimaorientierte Lösungen. Sie gibt dem Planer auch die Möglichkeit, kreativ mit ihnen umzugehen. Die Regenwasserbewirtschaftung im öffentlichen Raum ist nicht nur eine technische, sondern auch eine gestalterische Aufgabe. Um sie zu lösen, ist eine frühzeitige Zusammenarbeit von Architekten, Stadt- und Verkehrsplanern erforderlich. In diesem Zusammenhang werden auch größere Rückhaltebecken und Wasserflächen realisiert, die zur gestalterischen Komponente von Stadtparks und Grünanlagen werden können. Auch Doppelnutzungen solcher Anlagen, etwa als Skateparks, Sport- und Spielplätze wurden bereits realisiert. Ein komplexes Aufgabengebiet liegt vor den Planern und Ingenieuren, welche deutlich zur Entwicklung einer klimaneutralen Stadt beitragen können. Es heißt also, kreative Lösungen technischer Art zu finden und diese mit sozial angepassten Projekten zu verbinden und somit die Stadt weiterzuentwickeln.

# 11. Beispielprojekte für Freiraumplanung

## 11.1 Angriff auf die Automobilität

Die Zeit des Lockdowns ist höchstwahrscheinlich vorbei, das Leben in den Städten jedoch ganz anders. Eine solch hohe Anzahl Menschen voneinander entfernt zu halten, hat massive Folgen für unsere Stadtbewegungen. Die Freiheit, sich auf offener Straße frei zu bewegen, zueinander zu laufen, zu Mittag oder Abend zu essen oder gemeinsam Sport zu treiben, das alles sind Teile unseres sozialen Lebens. Aber 1,5 Meter voneinander entfernt und so viele Menschen an einem Ort. Teilweise waren die Corona-Regeln aufgrund des physischen Bestandes der Straßen gar nicht umsetzbar. Genau das hat das italienische Planungsbüro Systematica Studio in Zusammenarbeit mit 5+1AA den Report „Strade Aperte“ veröffentlicht. Der Bericht und das Systematica Studio beschäftigen sich mit einem Fußgängerweg in Mailand und darüber mit den Vorgaben des Corona-Staates in Italien. Laut dem Bericht haben etwa 40% der Fußgängerwege nicht den Mindestabstand von einem Meter zwischen zwei Menschen gehalten.

Die Studie ist noch nicht abgeschlossen, doch die norditalienische Metropole stellt bereits mehr Raum für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen zur Verfügung. Auch andere Städte schaffen nach ihren Erfahrungen mit der Corona-Pandemie mehr Raum für die genannte Personengruppe. Brüssel, Paris, Köln und viele weitere Metropolen und Städte denken um und sehen eine Chance, die Mobilität in den Städten zu verändern. Berlin oder New York City überraschen mit vorerst temporären Bauten, um zu testen, wie die Auswirkung auf die Stimmung der Bevölkerung ausfällt. Es wird der Versuch gestartet, die Menschen zum Laufen oder zum Fahrradfahren zu animieren.

Jedoch kommen die Maßnahmen in Mailand nicht erst seit der Corona-Krise, denn die Stadt kämpft seit einiger Zeit mit einem hohen Verkehrsaufkommen und einer damit verbundenen hohen Luftverschmutzung. Sie betreibt verschiedene Umbaumaßnahmen, um die Situation innerhalb der Stadt zu verbessern. Die Corona-Situation hat der Planung und Entwicklung dieser Bemühungen neuen Schwung sowie Ideen gebracht.<sup>84</sup> Die Aufmerksamkeit wurde genutzt, um die Verfahren und zu beschleunigen und auszubauen.

---

<sup>84</sup> (Krone, 2020)

So baut Mailand in diesem Sommer viele Kilometer Radwege und auch die Fußgänger\*innen erhalten mehr Platz. Schon seit längerem experimentieren die Mailänder auch an der Umgestaltung von Straßenkreuzungen. Sie starteten 2018 mit dem Experiment „Piazze Aperte“. Dies beinhaltet die Umnutzung von wenig genutzten Kreuzungen in kleinere Plätze, es entsteht ein Zugewinn an öffentlichem Raum für die dort lebenden Menschen.<sup>85</sup>

Die positive Resonanz war so groß, dass das Projekt „Piazze Aperte in ogni quartiere“ umbenannt und auf die ganze Stadt ausgeweitet wurde. Zunächst wird mit kostengünstigen temporären Bauten experimentiert, bevor es baulich komplett umgestaltet wird. So bleibt Zeit, die Reaktionen abzuwarten und die Maßnahmen anzupassen. Auch wurden Autostellplätze in Sitzmöglichkeiten für Außengastronomie umgewandelt. Dies ist ein mutiger Schritt, sich gegen die Mobilität zu stellen, der aber gleichzeitig hilft, die Lokale an ihrem Standort zu halten. Die Zufügung des Mobilitätsraums zum öffentlichen Raum nennt man „Parklets“.

Auch andere große Städte wie Brüssel oder Paris möchten die Corona-Krise als Game-Changer nutzen, um eine Verkehrswende schneller umzusetzen, als sie bisher geplant war.

Brüssel ist schon lange bemüht, das vorherrschende Verkehrschaos in den Griff zu bekommen. Eine groß angelegte Kampagne soll die Bürger\*innen motivieren, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. So haben Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen in der Brüsseler Innenstadt nun Vorrang. Die Zone „Zone de Rencontre“ ist zur Begegnungszone geworden. Busse und Bahnen müssen Rücksicht nehmen und dürfen maximal 20km/h fahren.

Ein entschleunigtes Stadtgefühl entsteht, welches gleichzeitig gut für die Umwelt ist. Die Stadt hat viele Initiativen zur Verbesserung des Stadtgefühls in die Wege geleitet. Es werden zum Beispiel Tempolimits von 30 km/h, Fahrradstraßen und "Zonen de rencontre" (Begegnungszonen) für Fußgänger\*innen eingerichtet. Verschiedene Tools kommen zum Einsatz, die von Stadtplaner\*innen und Entscheidungsträger\*innen genutzt werden können, um eine erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahmen zu gewährleisten. Dazu gehören unter anderem Verkehrssimulationen, die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer\*innen und die Einbeziehung der Bewohner\*innen vor Ort in den Planungsprozess. Die Bedeutung von verkehrsberuhigten Bereichen in Städten für die Lebensqualität und die Notwendigkeit, die Straßen sicherer und angenehmer für alle zu gestalten, ist für die Zukunft entscheidend.<sup>86</sup>

---

<sup>85</sup> (Caja, 2022)

<sup>86</sup> (Deimon, 2023)

# 11.2 Umnutzung einer Industriehalle

## 11.2.1 Street Mekka in Viborg

### Beschreibung des Projekts:

Umnutzungen sind Teil eines großen Potenzials von Städten und bieten die Möglichkeit, den Bewohner\*innen öffentlichen Freiraum zurückzugeben. Die verlassenen Hallen von Viborg wurden früher für die Herstellung von Rotoren von Windkraftanlagen genutzt. Dies erklärt auch die enorme Dimensionierung, die entscheidend für das Projekt war. Bei dem Projekt Mekka ging es um die Erschaffung von Indoor-Aktivitäten für Jugendliche im sozialen Brennpunkt, ein individuell angepasstes Projekt für den Standort an der Peripherie der jütländischen Stadt Viborg. Ziel war es, die Kinder und Jugendliche von der Straße zu holen, damit sie sich in einem geschützten Rahmen auspowern können. Das Kopenhagener Architekturbüro „Effekt“ entwickelte mit begrenztem Budget eine Indoorhalle mit diversen Nutzungsbereichen. Dabei wurde nur auf die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen geachtet. Das angebotene Programm zur Nutzung ist vielfältig und großzügig dimensioniert. Neben der üblichen Infrastruktur wie Foyer, Lounge, Empfang, Café, Büro und Sanitär gibt es eine Vielzahl an Aktivitätsmöglichkeiten. Zu den sportlichen Attraktionen gehören ein Hindernisparcours, eine Skatehalle, eine Skateschüssel, Basketball- und Fußballfelder sowie ein Tanzstudio. Außerdem findet man auch eine Werkstatt sowie ein Musik-/Filmstudio, um den Jugendlichen ein möglichst großes Angebot zur Verfügung zu stellen. Weitere kleine Boxen richtete man ein, um Rückzugsorte für die junge Generation zu schaffen. Optisch wurde die Fassade durch eine weiße, transparente Polykarbonat-Hülle modernisiert. Für 2,9 Mio. Euro wurde ein Platz mit einer Nutzfläche an öffentlichem Raum von 4453 Quadratmeter geschaffen und gestaltet, die man rund um die Uhr besuchen kann. Hier wurde ein Konzept entwickelt und umgesetzt, welches auf die Bedürfnisse der Stadt und deren Bewohner\*innen abgestimmt wurde. Auch wenn es nicht in oder nach der Zeit der Corona-Pandemie entwickelt wurde, so trifft es den Nerv der Zeit.

Dieses Projekt ist individuell auf einen Teil der Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt und stellt eine Erweiterung der öffentlichen Fläche dar. Gleichzeitig bedient es sich in diesem Falle des Leerstands einer nicht wieder gewerblich genutzten Fläche. Dies reduziert auch auf gewisse Weise den Verkehr, was wiederum dem Stadtklima hilft.<sup>87</sup>

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die Architekten von Street Mekka Viborg beschreiben ihr Projekt als eine einzigartige Kombination aus urbaner Architektur, Kunst und Kultur, die junge Menschen inspirieren und zusammenbringen soll. „Es handelt sich um einen Ort, an dem man sich treffen, trainieren, spielen und kreativ sein kann. Das Projekt soll dazu beitragen, die Stadt zu revitalisieren und eine neue, dynamische Kultur in der Region zu fördern.“<sup>88</sup>

Fazit:

Das Projekt Viborg zeigt einen Ansatz von planerischem Denken, einem in der heutigen Zeit angemessenen Vorgehen. Erster Schritt: Welche sozialen Bedürfnisse hat die Stadt?

In diesem Fall sind es die im Brennpunkt lebenden Jugendlichen, die im Fokus des Projektes stehen. Im zweiten Schritt suchten die Planer einen Ort aus, an dem das Projekt umgesetzt werden konnte, der in unmittelbarer Nähe des Lebensmittelpunkts der Kids war. Mit dem gefundenen Objekt wurden viele Kriterien für zukünftiges Planen erreicht. Es entsprach nicht nur den technischen Anforderungen, sondern erfüllte viele weitere Aspekte. So wurde ein neuer öffentlicher Raum geschaffen und ein leerstehendes Gebäude neu belebt. Durch diese Art der Nutzung wurde gleichzeitig der wirtschaftliche Verkehr ausgesetzt, welcher zur Entlastung des Verkehrs in der Stadt beitrug. Es entstand ein hybrider Raum durch eine mehrfache Nutzung, durch gestaffelte zeitliche Abläufe. Die Nutzungsmöglichkeiten sind in Teilen dieses Projektes nicht veränderbar. Das Projekt gibt jedoch insgesamt einen deutlichen Mehrwert und Zugewinn für die Stadt und kann somit als positives Beispiel in der Planung und Entwicklung von neuen öffentlichen Freiräumen als Orientierung genutzt werden.

---

<sup>87</sup> (Wiegel, 2019)

<sup>88</sup> (Hjortshøj, 2018)

## 11.3 Spielen auf Autos

### 11.3.1 Spielplatz in Kopenhagen

Beschreibung des Projekts:

*Der Umbau des Freihafens in Kopenhagen ist wohl das größte gesamtheitlich betrachtete Projekt in einer Stadt. In der Zukunft sollen hier für 40 000 Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Er soll den Großteil des erwarteten Wachstums der Stadt aufnehmen. 2012 wurde mit dem Umbau des Hafens begonnen. Erste Projekte wurden bereits erbaut und man kann bereits jetzt erahnen, was hier in den nächsten Jahren entstehen wird. Mit einer Festsetzung von einer Geschossflächenzahl von 1,8 wird der Hafen innenstadttypisch dicht bebaut werden. Dies bedingt kreative Lösungen, um genügend öffentliche Freiflächen sowie Infrastruktur für den Verkehr zu schaffen. Damit Parkplätze nicht weiteren Platz an Fläche einnehmen und die parkenden Autos nicht zur Verstopfung der Straßen beitragen, wurde von der Projektentwicklungsgesellschaft ein zentrales Parkhaus geplant. Gleichzeitig befinden sich ein Supermarkt im Gebäude sowie eine E-Recyclingstation im Erdgeschoss. Diese Nutzungen ergänzen sich im Alltag sehr gut und nehmen dabei Rücksicht auf die öffentlichen Freiflächen. Alle diese Nutzungen haben jedoch keinen sozialen Hintergrund oder schaffen mehr Raum für öffentliche Flächen. Um diesen Aspekt in das Projekt einzubinden, wurde ein Wettbewerb ausgelobt, der nicht nur die Gestaltung der Fassade festlegt, sondern auch eine Nutzung der Dachfläche beinhaltet. Eine Fassadenfläche von 4800 Quadratmetern und eine Dachfläche von ca. 2400 Quadratmetern galt es zu gestalten und zu entwickeln. Bei dieser Analyse waren lediglich die Planung und Nutzungsmöglichkeiten der Dachfläche relevant. Das Architekturbüro JAJA Architects überzeugte mit seiner Planung und seinem Konzept. Die Fassade wurde aus einem verwitterten Streckmetall gestaltet, abgesetzt durch schmale horizontal verlaufende Brüstungsfelder, an denen an der Süd- und Westfassade vorgehängte Pflanzkübel verankert sind. Zwei Treppenkaskaden führen an den Längsseiten des Parkhauses zu den einzelnen Parkebenen und auf das Dach. Die Treppen sind jedoch nicht nur Zubringer auf das wohl ungewöhnlichste Dach in der Umgebung, sondern werden bereits von Läufern als Intervalltraining genutzt, passend zu dem auf dem Dach installierten Sport und Spielplatz. Auf vierundzwanzig Meter über dem Boden und mit einem fantastischen Blick über das*

*Hafengelände können die Menschen hier ihr Workout gestalten. Man findet hier viele unterschiedliche Geräte, die entweder zum Training oder zum Spaß genutzt werden können. Der Grundgedanke dabei ist, die Bewegung und Motorik der Menschen zu fördern. Bei der Entwicklung arbeitete das Team von JAJA Architects eng mit den Experten des Sportverbandes DGI zusammen, um eine möglichst professionelle Sportstätte zu errichten, die gleichermaßen den funktionellen sowie den optischen Ansprüchen der Architekten entsprechen sollte. Verbaut wurden Trampoline, Schaukeln Sportgeräte, eine Laufstrecke, ein Klettergerüst und viele weitere Elemente.*<sup>89</sup>

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die Architekten von JAJA Architects beschreiben ihr Projekt als eine gelungene Umwandlung eines Parkplatzes in einen öffentlichen Park, der zu einer wichtigen sozialen Plattform für die Gemeinschaft geworden ist. Das Projekt bietet nicht nur Raum für Freizeitaktivitäten und Sport, sondern auch für kulturelle Veranstaltungen und soziale Interaktion. Es zeigt, wie eine intelligente Nutzung von Leerstand und Brachflächen zu einem positiven Beitrag für die Stadt und ihre Bewohner führen kann. Die Architekten betonen, dass es ihnen wichtig war, eine flexible und multifunktionale Plattform zu schaffen, die den Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht wird und auch in Zukunft anpassungsfähig bleibt.<sup>90</sup>

Fazit:

Das Projekt kombiniert auf eine intelligente Art und Weise mehrere Funktionen. Seine Hauptaufgabe besteht darin, Autos an einem zentralen Punkt zu bündeln, um somit Parkfläche zu verringern und Straßen im Hafen zu reduzieren. Durch die Verbindung mit der Recyclingstation und dem Supermarkt wurden zwei weitere Funktionen, die der Routine des Alltags entsprechen, in das Projekt miteingebunden. Um die Fläche optimal zu nutzen, wurde die Dachfläche als öffentlicher Raum gestaltet. Sie kann auf verschiedene Weisen genutzt werden und bietet einen Mehrwert für das Quartier. Kinder können auf ihr spielen und sich auspowern, Erwachsene können ihrer Fitness nachgehen oder einfach den großartigen Blick über den Hafen genießen.

---

<sup>89</sup> (Schoof, 2018)

<sup>90</sup> (Kathrin Gimmel, 2016)

Die dicht besiedelte Fläche wird optimal genutzt und dies aus sozialer wie infrastruktureller und wirtschaftlicher Sichtweise. Dieses Projekt weist umfangreiche sowie unterschiedliche Nutzungen in verschiedenen Bereichen auf und berücksichtigt die individuellen Anforderungen des sozialen Lebens, die sinnvoll eingebettet wurden. Es ist ein in seinem Umfang gesamtheitlich gedachtes Projekt.

## 11.4 Teppich mit Treppen

### 11.4.1 Israel Plads in Kopenhagen

Beschreibung des Projektes:

Ein weiteres Beispiel, den öffentlichen Raum den Menschen zurückzugeben, ist der Israelplatz in Kopenhagen. Ein noch vor wenigen Jahren lebloser Parkplatz wurde wiederbelebt. Die Größe des Platzes beträgt rund 12.500 m<sup>2</sup>. Die Geschichte von Israels Plads spiegelt die Geschichte der Transformation Kopenhagens wider. Dieser zentrale Platz war einst der Ort, an dem die Stadt in einem Ring aus schützenden Befestigungen endete. Als die Stadt allmählich expandierte, wurde der Platz zu einem lebhaften Marktplatz – bis er in den 1950er Jahren in einen leblosen Parkplatz verwandelt wurde. Durch die neue Gestaltung soll er den Menschen wieder als Ort der Begegnung, Spiel, Spaß sowie Integration zur Verfügung gestellt werden. Gestalterisch ist er so angelegt, dass er wie ein Teppich leicht über dem Boden schwebt. In der Mitte befindet sich ein großes Oval, welches zwei Basketballplätze beinhaltet. An zwei sich gegenüberliegenden Ecken erheben sich großzügige Stufenanlagen, die zum Verweilen und Beobachten der Sportler\*innen einladen. Der ganze Platz ist schlicht gehalten. Er gibt nur wenige Funktionen vor. Cobe Architekten, die den Wettbewerb gewonnen haben, wollten den Menschen einen großzügigen Raum bieten, den sie selbstbestimmt bespielen können. Durch das Weglassen von vorgegebenen Funktionen, jedoch durch das zur Verfügung stellen von Raum können die Menschen diesen neu erobern und mit eigenen Funktionen belegen. Der ehemalige Parkplatz wurde dabei in den Untergrund verbannt. Über zwei Glastürme kommt man von der Parkebene direkt auf den Platz, der somit keine Funktionen verloren, aber neuen öffentlichen Raum zurückgewonnen hat. Mit einem angrenzenden Park und See hat sich eine kleine Erholungszone gebildet, die einen sehr großen Teil der sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung abdeckt. Der Platz wird tagsüber für Spiel und Sport genutzt, abends ist er Treffpunkt für Menschen, um gemeinsam mit einem kühlen Getränk dem Alltagsstress zu entfliehen und den Tag ausklingen zu lassen.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> (BaunNetz, 2014)

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die COBE-Architekten beschreiben ihr Projekt "Israels Plads" als eine Transformation eines Platzes, der zuvor von Verkehr und Parkplätzen dominiert wurde, in einen öffentlichen Raum für die Gemeinschaft. Sie betonen, dass das Projekt darauf abzielte, einen lebendigen und inklusiven Treffpunkt für die Bewohner und Besucher von Kopenhagen zu schaffen, indem sie den Platz zu einem grünen und multifunktionalen Raum umgestalten. Die Architekten betonen auch, dass sie bei der Gestaltung des Projekts auf Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein geachtet haben und dass die verwendeten Materialien und Technologien zur Verringerung des Energieverbrauchs und zur Reduzierung der Umweltauswirkungen beitragen. Darüber hinaus betonen sie, dass das Projekt ein Beispiel für eine partizipative Planung und Gestaltung ist, bei der die Ideen und Bedürfnisse der Gemeinschaft in den Entwurfsprozess einbezogen wurden.<sup>92</sup>

Fazit:

Dieses Projekt zeigt, wie wichtig es ist, bestehende Strukturen zu überprüfen und zu verändern. Es braucht Mut und Investitionen, um solche Projekte zu realisieren, aber der Mehrwert für den Menschen in der Stadt ist bemerkenswert. Dieser Platz gibt den Menschen den nötigen Raum, um sich selbst zu inszenieren sowie ihre eigenen Vorstellungen von Freizeit zu verwirklichen. Er bietet jedoch auch die infrastrukturellen Möglichkeiten, derer es bedarf, um ein gewisses Raumgefühl zu schaffen. Trotz seiner Größe wirkt dieser Platz gemütlich. Die Unterkellerung und somit das Verbannen der Autos aus dem direkten Sichtfeld bringt Ruhe und Großzügigkeit in das Quartier.

---

<sup>92</sup> (Cobe, 2014)

## 11.5 20-minütiger Corona-gerechter Spaziergang

### 11.5.1 Parc de la Distance

Beschreibung des Projektes:

In Österreich entstand in der Zeit des Lockdowns eine neue Art von Freiraum. In einer Zeit, in der die Parks Schönbrunn und Belvedere geschlossen wurden, entwickelte das Architekturbüro Studio Precht eine neue Dimension einer Parkanlage. Es sollte ein Freilufttraum entstehen, der die Vorgaben eines abstandstauglichen Parks erfüllt. In einer Zeit des „Social Distancing“ sollte ein öffentlicher Raum neu kalibriert werden. Das Büro entwickelte eine Art Rundgang mit einer Gehzeit von ca. 20 Minuten. Die Hecken, die den Weg definierten, sollten 2,5 Meter breit ausgebildet werden, um den nötigen Abstand zu gewährleisten. Es entstand eine Art Barockgarten, der im Ganzen eine Baulücke ausfüllte. Durch Veränderung der Topografie hatte man sich zum Ziel gesetzt, ihn noch spannender zu gestalten.<sup>93</sup>

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

In einem Interview mit dem Online-Magazin "UBM Magazin" beschreiben die Architekten von agence TER ihr Projekt "Parc de la Distance" als einen Ort, der zum Nachdenken über die Beziehung zwischen Mensch und Natur anregt. Das Konzept des Parks basiert auf dem Prinzip der "Entfernung", wobei verschiedene Maßeinheiten der Entfernung im Park erlebbar gemacht werden, um die Bedeutung und die Auswirkungen der räumlichen Trennung auf die Umwelt und die Gesellschaft zu verdeutlichen. Die Architekten betonen, dass es ihnen wichtig war, eine naturnahe Umgebung zu schaffen, die den Besuchern ein authentisches Erlebnis bietet und sie dazu ermutigt, ihre Umgebung bewusster wahrzunehmen.

---

<sup>93</sup> (Gerst, umb magazin, 2020)

Dabei wurden natürliche Materialien wie Holz und Stein verwendet und die Topographie des Geländes wurde durch Terrassen und Wege genutzt, um eine abwechslungsreiche Landschaft zu schaffen. Insgesamt soll der Park als Ort der Ruhe, Reflexion und des Austauschs dienen und dabei helfen, ein Bewusstsein für unsere Beziehung zur Natur zu schaffen.<sup>94</sup>

Fazit:

Dieses Vorhaben ist zwar eine Antwort auf die Abstands- und Hygieneregeln der Politik, jedoch erfüllte dieses nicht die Anforderungen von Vielseitigkeit und Lösungen für die entstandenen sozialen Fragen, die die Pandemie zur Folge hatte. Der Park ist zwar ein erlebnisorientierter Raum, löst aber nur wenige Probleme. Er ist nur einseitig nutzbar und spricht nicht direkt eine breite Masse der Gesellschaft an, da eine vielseitige oder zeitlich differenzierte Nutzung nicht möglich ist.

---

<sup>94</sup> (Gerst, umb magazin, 2020)

## 11.6 Einheit aus Architektur, Natur und Kultur

### 11.6.1 Zaryadye Park in Moskau

Beschreibung des Projektes:

50 Jahre dauerte es, bis in Moskau wieder ein neuer Park geplant, genehmigt und gebaut wurde. Die Dimension, Ausführung und Lage sind politisch, gesellschaftlich und klimatechnisch interessant. Der etwa 10 Hektar große Park liegt in der direkten Nähe des Roten Platzes und wurde vom Zusammenschluss der Architekten Diller Scofidio + Renfo, den Landschaftsarchitekten Hargreaves Associates, dem Multidisziplinären Planungsbüro Citymaker und den Klimaingenieuren von Transsolar entwickelt und umgesetzt. 40 Jahre lang stand an diesem Ort ein Betonmonster, das Hotel „Rossija“ mit 3000 Zimmern. Nach dem Abriss 2006 war eigentlich die Errichtung eines neuen Quartiers durch Norman Foster mit Büroräumen, Läden, Hotels und kulturellen Einrichtungen geplant. Durch das vehemente Einschreiten der Bevölkerung kam es jedoch nicht zur Umsetzung dieser Idee.

Der neu anzulegende Park sollte ein Zusammenspiel aus Architektur, Natur und Kultur sein. Die Aufgabe bestand darin, neben den Grünflächen ein Media Center, ein Natur Center, ein archäologisches Museum, eine Tiefgarage, sowie ein Restaurant und einen Markt für Lebensmittel unterzubringen. Hinzu kam dann noch eine Philharmonie mit insgesamt 1900 Sitzplätzen. Nicht zuletzt angesichts des komplexen Anforderungsprofils entwickelte das Team die Idee des Wild Urbanism – die Vernetzung und Überlagerung von Landschaft sowie be- und unterbauter Flächen. Das Konzept sieht vor, dass alle Gebäude mit dem Hauptvolumen unter die Oberfläche gelegt werden, um dem Park eine möglichst große Flächenausdehnung zu ermöglichen. Auf Grundlage dieses Umstandes ist der Park trotz seiner vielen Gebäude so weitläufig, da zwei Drittel der mit Gebäuden belegten Flächen im Untergrund verschwinden. Die Verbindung zur Moskwa stellt eine neue Uferpromenade mit Cafés und Sonnenterrasse sowie einer V-förmigen Aussichtsbrücke dar, die sich frei auskragend in eleganter Geste vom Park zum Fluss und wieder zurück schwingt.

Das eigentliche Konzept des Parks liegt jedoch in den sinnlich erfahrbaren Klimazonen. Grundlage dieser Zonen sind die vier typischen Landschaftsgebiete Russlands. Die Feuchtgebiete, Wälder, Steppe und die Tundra.

Diese vier Gebiete bilden sich im Park in vier großen Streifen ab, die durch die Profilierung noch deutlicher herausgearbeitet wurden, um somit ein gesamtheitliches Erlebnis zu schaffen. Eingefügt wurden in diese Bereiche jeweils für diesen Lebensraum typische Pflanzen. Schließlich bietet der Zaryadye Park auch zahlreiche Liegewiesen, Grashügel, Picknickplätze und zwei große Freiluft-Amphitheater, die Freude bereiten und zum Verweilen, Flanieren und Spielen einladen.<sup>95</sup>

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die Architekten des Zaryadye Parks in Moskau, Diller Scofidio + Renfro, beschreiben ihr Projekt als eine "neue Art von öffentlichem Raum", der die Stadt Moskau auf eine einzigartige Weise repräsentiert. Sie betonen, dass der Park nicht nur eine grüne Oase in der Stadt darstellt, sondern auch ein Ort der Bildung, Kultur und Freizeit ist. Es ist ein Ort, der die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft Russlands auf kreative Weise vereint.

Die Architektinnen & Architekten betonen auch, dass der Park eine Vielzahl von Herausforderungen bewältigen musste, darunter schwierige topografische Bedingungen und hohe Sicherheitsanforderungen. Trotz dieser Herausforderungen haben sie es geschafft, eine einladende und integrative Umgebung zu schaffen, die die Stadt und ihre Bewohner auf eine einzigartige Weise repräsentiert.<sup>96</sup>

Fazit:

Die Überlagerung der dezidiert zeitgenössischen Architektur und der Landschaftsräume mit den engen Bezügen zur Stadt und zu den typischen Naturlandschaften Russlands bilden das intellektuelle Fundament für einen Park, der sich zugleich sinnlich anregend und völlig unprätentiös präsentiert. Ein Projekt, welches nicht nur die Kultur in der Stadt erweiterte, sondern den öffentlichen Raum stark aufwertete und damit zur Verbesserung des Stadtklimas beitrug. Es entsteht ein abwechslungsreicher Park, der im Sommer, wie auch im Winter, sich großer Besucherzahlen erfreuen darf.

---

<sup>95</sup> (Heinich, 2017)

<sup>96</sup> (DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO, DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO, 2013)

## 11.7 Ungeahnte Potenziale in Deutschland

### 11.7.1 Westpark in Augsburg

Beschreibung des Projektes:

Der 60 Hektar große und vier Kilometer lange Park liegt am westlichen Stadtrand von Augsburg und entstand durch den Abzug der US Army 1998. Im Jahre 2005 gewann das Landschaftsarchitekturbüro Lohaus Carl Köhlmos den Wettbewerb. Es wurden neue Wohnviertel und ein Gewerbegebiet geschaffen, während ein Park als Verbindung zwischen ihnen entstanden ist und weiterhin entwickelt wird. Auf einer Fläche von 60 Hektar wurden Wiesen, Sträucher, Bäume und 17 Bereiche für Spiel und Sport angelegt. Die Freiflächen der ehemaligen Kasernen wurden in den neuen Park integriert, wobei der wertvolle alte Baumbestand erhalten blieb. Einige markante Gebäude aus der früheren Nutzung, wie das ehemalige Offizierskasino, das nun als Kulturzentrum genutzt wird, sowie die amerikanische Garnisonskirche, wurden ebenfalls bewahrt. Durch den gesamten Park verlaufen asphaltierte Wege für Fahrradfahrer und Skateboarder. Diese Wege verzweigen sich an verschiedenen Stellen, entfernen sich deutlich vom Hauptweg, führen jedoch auch wieder zurück zu ihm. Auf diesen abgehenden Wegen wurden in den Inseln des Parks bestimmte Bereiche definiert, denen bei der Gestaltung eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Diese Inseln sind mit ungewöhnlicher Bepflanzung versehen und repräsentieren "amerikanische Landschaftsausschnitte" mit Präriestauden oder Baumhainen. Sie weisen topografische Merkmale wie Rasenwellen oder ein Birkenwäldchen mit Findlingen auf. Insgesamt gibt es siebzehn neue Spiel- und Sportplätze im Westpark, darunter ein Wasser-Schaukelspielplatz, ein Klettergarten, ein Skatehügel und Beachvolleyballfelder.<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup> (Friedrich, 2021)

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die Architekten von RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten beschreiben ihr Projekt "Westpark" in Augsburg als eine einzigartige Verbindung von Natur und Kultur. Der Park ist ein Ort, an dem sich Besucher zurückziehen, entspannen und die Natur genießen können, während gleichzeitig ein breites Spektrum an kulturellen und sportlichen Aktivitäten angeboten wird. Die Architekten betonen, dass der Park eine bewusste Antwort auf die steigende Nachfrage nach Freiraum in der Stadt ist und dass es ihnen wichtig war, einen Ort zu schaffen, der eine hohe Aufenthaltsqualität bietet und zu einem neuen Identifikationspunkt für die Stadt Augsburg wird. Der Park wurde durch die Zusammenarbeit von Landschaftsarchitekten, Stadtplanern und Künstlern geprägt und spiegelt das Ziel wider, den öffentlichen Raum als Ort der Begegnung und des Austauschs zu gestalten. Eine wichtige Rolle spielte dabei auch die Nachhaltigkeit: Der Park wurde mit ressourcenschonenden Materialien und Pflanzen gestaltet und verfügt über ein innovatives Entwässerungssystem.<sup>98</sup>

Fazit:

An diesem Standort ist ein Projekt entstanden, welches Natur und Funktion miteinander vereint, denn diese Anlage bietet den Bewohner\*innen des neuen Quartiers in direkter Wohnungsnähe die Möglichkeit zur Erholung.

---

<sup>98</sup> (SL, 2020)

## 11.8 Farbenfroher Stadtraum

### 11.8.1 Superkilen in Kopenhagen

Beschreibung des Projektes:

Superkilen ist ein öffentlicher Park im Stadtteil Nørrebro in Kopenhagen, Dänemark, der von den Architekturbüros BIG, Topotek1 und Superflex entworfen wurde. Der Park erstreckt sich über eine Fläche von 750 Metern und ist in drei Abschnitte unterteilt: den roten Platz, den schwarzen Markt und den grünen Park. Jeder Abschnitt ist einzigartig gestaltet und repräsentiert eine kulturelle Identität, die von der Umgebung inspiriert wurde.

Der rote Platz ist der Hauptplatz des Parks und enthält hauptsächlich Elemente aus dem Nahen Osten und Nordafrika. Der schwarze Markt repräsentiert Asien und enthält einen Spielplatz, einen Basketballplatz, ein Amphitheater und mehrere kleine Plätze und Sitzgelegenheiten. Der grüne Park ist der größte Bereich des Parks und repräsentiert Europa mit einer Vielzahl von Grünflächen, Spielplätzen und einer Skateanlage.

Der Park wurde entwickelt, um eine Brücke zwischen den verschiedenen Kulturen und Ethnien in der Umgebung zu schlagen, und bietet eine Plattform für die Gemeinschaft, um zusammenzukommen und die öffentliche Freifläche zu genießen. Superkilen wurde 2013 eröffnet und hat seitdem mehrere internationale Auszeichnungen für seine innovative und einzigartige Gestaltung erhalten.<sup>99 100</sup>

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die Architekten des Projekts Superkilen, BIG, Topotek 1 und Superflex, beschreiben es als ein "soziales Integrationsprojekt", das auf die Diversität und Multikulturalität von Kopenhagen abzielt. Es ist ein Ort, der für alle zugänglich ist und auf dem sich Menschen verschiedener Nationalitäten, Kulturen und Hintergründe treffen und interagieren können.

---

<sup>99</sup> (Popp, 2013)

<sup>100</sup> (Hertlein, 2008)

Das Projekt wurde als eine Art "Stadt im Kleinen" konzipiert, die verschiedene Orte auf der Welt repräsentiert und Elemente aus verschiedenen Kulturen und Traditionen kombiniert.

Die Architekten betonen, dass es bei Superkilen darum geht, eine Plattform für soziale Interaktionen und Integration zu schaffen, indem verschiedene kulturelle Praktiken und Erfahrungen zusammengebracht werden. Sie sehen das Projekt als einen Ort, der die Menschen dazu ermutigt, miteinander in Kontakt zu treten, zu lernen und sich gegenseitig zu respektieren.<sup>101</sup>

### **Fazit:**

Superkilen ist ein außergewöhnliches städtisches Projekt, das eine einzigartige Kombination aus öffentlichen Räumen, Architektur und Landschaftsdesign bietet. Die Architekten von BIG, Topotek 1 und Superflex haben es geschafft, eine einladende und vielfältige Umgebung zu schaffen, die von einer breiten Palette von Menschen genutzt wird. Die Projektpartner\*innen betonen, dass Superkilen nicht nur ein öffentlicher Park, sondern auch ein sozialer Treffpunkt ist, der die Bewohner\*innen von Nørrebro und darüber hinaus zusammenbringt.

Das Projekt hat gezeigt, wie eine kreative und partizipative Planung zu einem erfolgreichen Ergebnis führen kann, das den Bedürfnissen und Wünschen der lokalen Gemeinschaft entspricht. Superkilen ist ein inspirierendes Beispiel dafür, wie durch die Zusammenarbeit von Architekt\*innen, Landschaftsarchitekt\*innen und Künstler\*innen eine nachhaltige und lebendige urbane Umgebung geschaffen werden kann.

---

<sup>101</sup> (Big, Big, 2012)

# 11.9 Wege, die verbinden

## 11.9.1 High Line in New York

Beschreibung des Projektes:

Durch die West Side Manhattans schlängelt sich der fast drei Kilometer lange und zwanzig Meter breite Park. Er ist damit der schmalste und längste Grünstreifen in New York. Der Bauauftrag wurde in drei Abschnitte unterteilt, der erste Teil wurde 2009 und der letzte 2014 eröffnet. Der Park ist charakterisiert durch eine hohe Abwechslung an Freiraumtypen und gliedert sich zum einen in Abschnitte, die klar strukturiert sind, und zum anderen in Bereiche, die bewusst wild gestaltet wurden. Ziergraslandschaft, Sonnendecks, Sitzstufen, aufgeständerte Stege, Waldlandschaft und Aussichtfenster sind nur ein paar Beispiele, um die Vielzahl an Erlebnismöglichkeiten zu beschreiben. Die Architekten passen sich somit der vorhandenen baulichen Struktur an und greifen sie thematisch auf. Das Design zeichnet sich durch eine intime Choreografie der Bewegung aus, mit abwechselnden Blicken und Erfahrungen. Unverwechselbare Pflasterung, Bepflanzung, Einrichtung, Beleuchtung und soziale Räume schaffen ein authentisches und unvergessliches New York City-Erlebnis. Die Protagonist\*innen waren Diller Scofidio und Renfro (Elizabeth Diller, Ricardo Scofidio, Charles Renfro) und der Landschaftsplaner James Corner Field Operations. Die High Line ist ein positives Beispiel für städtebauliche Umstrukturierung und Innovation. Es gibt vergleichbare Projekte, die sich in der Funktionalität ähnlich sind, wie beispielsweise der Grüngürtel in Köln. Er ist wesentlich größer, jedoch weniger strukturiert, und zu großen Teilen sich selbst überlassen. Hier fehlen räumliche Strukturen und individuelle Plätze. Ein weiteres positives Beispiel ist der Grünstreifen in Valencia. Dieser befindet sich in einem trockengelegten Flussbett. An dieser Stelle wurde systematisch eine Struktur angelegt und eine Abfolge von Funktionen sinnvoll eingearbeitet. Die Ausnutzung räumlicher Situationen ist für die Entwicklung der Städte essenziell und mitzudenken, da der Freiraum ein hohes Maß an Lebensqualität für die Bewohner\*innen darstellt. Erholung, Kommunikation und Integration sind Aspekte zur Verbesserung der Lebenssituation des Einzelnen, aber auch der Gesellschaft. Auf diese Thematik versuchen die Architekten der High Line einzugehen.

Grundlage für den Park war eine alte Hochbahnstrecke, die 1930 errichtet wurde. Der Güterverkehr nutzte die Strecke, um teilweise in die Fabriken und Lagerhäuser des ehemaligen Gewerbegebietes Meatpacking District, West Chelsea und Hell's Kitchen hineinzufahren. Die Viertel haben sich seitdem stark verändert. Die ehemaligen, runtergekommenen Arbeiterviertel ergeben nun ein trendiges Viertel, wo sich Galerien, Restaurants, Boutiquen und teure Büroräume oder Wohnflächen etabliert haben. Die Bahntrasse selbst ist seit 1980 stillgelegt und stand kurz vor dem Abriss. Der Initiative „Friends of the High Line“ ist es zu verdanken, dass die Trasse erhalten, und in einen Park umgestaltet wurde.

In der Umsetzung des Freiraums ist der Bezug zur alten Hochbahn klar erkennbar. Einerseits, weil sich dieser auf 10 Meter Höhe auf dem alten Gleisbett befindet, zum anderen besteht das neue Pflaster aus länglichen Elementen, die an Bahnschwellen erinnern. Außerdem sind alte Gleise stehen geblieben und in den Zwischenräumen bepflanzt worden, um den alten Bahncharakter herzustellen. Hinzu kommen dann noch neue Elemente und Inszenierungen, um eine spannende Abfolge zu generieren.

Die Architekt\*innen versuchten mit der High Line, auf verschiedenen Ebenen zu arbeiten. Einerseits, und das ist der offensichtliche Teil, sollte ein Park entstehen, der verschiedene Erholungsorte aufweist. Andererseits gibt es, wenn man die verschiedenen Teile im Detail näher betrachtet, eine Vielzahl von räumlichen Situationen, die sich mit Begegnung, Vergangenheit, Integration und vielen weiteren Aspekten beschäftigen.

Im Ganzen verbindet die High Line 23 Blocks und bildet somit eine Stätte der Begegnung, die vorher wahrscheinlich nie zustande gekommen wäre. Die Struktur der Blocks und die damit verbundene Authentifizierung fallen weg, da man nun ein verbindendes Element hat, mit dem man sich identifizieren kann. Dies schafft gleichzeitig Begegnung und Integration durch räumliche Verbundenheit.<sup>102</sup>

---

<sup>102</sup> (Schittich, 2018)

Aussage der Architekten zu ihrem Projekt:

Die High Line in New York City wurde von einem Team aus Architekten und Landschaftsarchitekten, darunter James Corner Field Operations und Diller Scofidio + Renfro, entworfen. Die Architekten beschreiben das Projekt als eine einzigartige Möglichkeit, eine verlassene Eisenbahntrasse in der Stadt in einen öffentlichen Raum zu verwandeln, der sowohl als Grünfläche als auch als Plattform für Kunst und Kultur genutzt werden kann. Sie betonen, dass das Design der High Line eng mit der Geschichte des Ortes und der Stadt verbunden ist und dass die ursprünglichen Strukturen und Materialien der Eisenbahntrasse erhalten und in das Design integriert wurden. Die Architekten betonen auch, dass die High Line ein Beispiel für eine nachhaltige urbane Entwicklung ist, da sie nicht nur einen neuen öffentlichen Raum schafft, sondern auch die Biodiversität in der Stadt fördert und die Nachbarschaftsentwicklung unterstützt.<sup>103</sup>

Fazit:

Der gesamte Park schafft eine Abfolge von räumlichen Situationen, die auf die Bedürfnisse der einzelnen Bewohner\*innen eingeht. Die Architekt\*innen eröffneten die Möglichkeit, ein großes Gebiet nicht nur räumlich zu verbinden, sondern individuelle einmalige räumliche Eigenschaften zu erkennen, zu interpretieren und somit individuelle Erlebnisse herauszuarbeiten. Sie haben versucht, etwas Neues zu gestalten, ohne den geschichtlichen Hintergrund zu überbauen. Man hat versucht, eine kleine, räumliche Situation in eine harmonische Abfolge zu bringen und trotzdem das Gesamtbild nicht außer Acht zu lassen. Außerdem integrierte man Plätze, die den Bewohner\*innen und Besucher\*innen einen erheblichen Mehrwert bieten, und lenkte somit die Aufmerksamkeit auf das Quartier. Diese neue Landschaftsplanung schaffte es, nicht nur die Bewohner\*innen einzelner Blocks zu integrieren, sondern der Fokus lag nun auf dem gesamten Quartier.

---

<sup>103</sup> (DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO, DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO, 2011)

# 12. Ergebnisse der Diplomarbeit

Die Untersuchung von Öffentlichen Plätzen sowie die Bewertung und Meinungen von Experten zu diesem Thema ist Grundlage der Arbeit „Freiraum im Wandel“. Die Arbeit versucht Missstände aufzudecken und Lösungsansätze zu nennen. Sie betrachtet die aktuelle Situation und zeigt das gewachsene Interesse am öffentlichen Freiraum seit der Corona-Pandemie. Des Weiteren versucht diese Arbeit Lösungsansätze aufzuzeigen, um Fortschritte im Bereich Soziologie, Verkehr und Klima zu erzielen.

## **Bedeutung öffentlicher Räume während der Pandemie:**

Die Pandemie veränderte die Sichtweise und Nutzung von Parks über Nacht. Öffentliche Räume wurden zum Treffpunkt aller. Sie entwickelten sich zu Erholungsorten und stellten einen wichtigen Teil der sozialen Interaktion dar. Dies unterstreicht die Bedeutung dieser Räume und somit auch die Verantwortung der Planer\*innen. Die Pandemie war lediglich ein Indikator, bei dem die gewaltigen Defizite der öffentlichen Räume und Parks wie Gestaltung und Zugänglichkeit offenbart wurden. Eine Mehrzahl dieser Anlagen entspricht nicht den Bedürfnissen der Anwohner\*innen.

## **Multifunktionalität und Anpassungsfähigkeit:**

Aus der Arbeit geht hervor das öffentliche Räume eine Vielzahl an Herausforderungen darstellen, denn sie müssen, um der Gesellschaft gerecht zu werden, eine gewisse Flexibilität mit sich bringen. Es sollten multifunktionale Fähigkeiten erfüllt werden, um den Ansprüchen der Gesellschaft gerecht zu werden. Sie sind jedoch nicht nur in der Nutzung multifunktional zu denken, sondern haben auch ihren Beitrag in Bezug auf das Klima zu erfüllen, was wiederum Einfluss auf den soziologischen Teil des Menschen hat.

### **Inklusive Freiraumplanung:**

Um eine nachhaltige Freiraumplanung zu schaffen, müssen sich diese verschiedenen Disziplinen vereinen. Durch eine ganzheitliche Betrachtung können Freiräume geschaffen werden, die sowohl Lebensqualität verbessern und gleichzeitig den Klimawandel unterstützen und fördern.

Der Einbezug von der Bürgerschaft sollte dabei unbedingt mit bedacht werden, denn dies schafft Toleranz und Akzeptanz für neue Projekte. Das Quartier kann zusammenwachsen und eine eigene Identifizierung ausbilden.

### **Bewertung und Anpassung bestehender Strukturen:**

Ein Kontrollmechanismus für entstandene Projekte ist erforderlich, um diese regelmäßig zu evaluieren, aber auch gleichzeitig daraus zu lernen und bei neuen Projekten die gemachten Erfahrungen einfließen zu lassen. Diese Überprüfung hätte den Vorteil, dass die Dimensionierung von Parks und Grünflächen, um eine Übernutzung zu vermeiden und ausreichend Platz für alle Nutzergruppen zu gewährleisten, ständig kontrolliert würde.

### **Innovative Ansätze:**

Eine neue Zeit ist angebrochen und dies muss auch in den Städten umgesetzt werden. Das Auto gehört lang- und kurzfristig nicht mehr Stadtbild. Es gilt neue Fortbewegungsmittel zu entwickeln und einzusetzen. Der Verbrenner hat nichts mehr in den Städten zu suchen und Fuß- sowie Radwege müssen mit Hochdruck ausgebaut werden, um die Attraktivität zu steigern. Dies alles trägt zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Stadtbewohner bei.

### **Chancen für die Stadtentwicklung:**

Die Covid-19-Pandemie hat uns eine einzigartige Möglichkeit gegeben, Freiräume neu zu bewerten und eine gesamtheitliche Betrachtung durchzuführen. Die Pandemie war dabei wie ein Indikator, der die Missstände im öffentlichen Bereich klar aufgezeigt hat.

Diese Situation gibt uns aber die Möglichkeiten, die Stadtentwicklung neu zu denken und gleichzeitig die Themen Nachhaltigkeit und Inklusion mit einzubinden. Wenn die richtigen Rahmenbedingungen und Strukturen geschaffen werden, könnten nachhaltige inklusive und innovative Freiräume entstehen, dabei spielt die Planung eine entscheidende Rolle. Nur wenn eine Planungsgruppe mit entsprechend besetzten Experten zusammenkommt, die auch städtebaulich die gesamte Stadt im Blick hat und berufen wird, haben die Städte eine Chance sich zu verändern. Die Planung darf nicht weiter nur aus Architekt\*innen bestehen, nein, sie muss vielmehr aus den Grundsäulen der neuen Planung bestehen. Die Erkenntnisse dieser Arbeit sollen Anreize sein, um eine neue Planungsgruppe für Öffentlichen Freiraumplanung zu bilden.

# 13. Green Beehaive Köln

## 13.1 Einführung

Es gibt viele Faktoren, die berücksichtigt werden müssen, wenn eine Stadt und dessen Freiräume sich weiterentwickeln. In meiner praktischen Arbeit habe ich die Aspekte ausgewählt, die meiner Meinung nach den größten Effekt auf Infrastruktur, Klima und Soziologischen Bereich ausüben. Wobei der soziologische Bereich, sich durch die Maßnahmen der infrastrukturellen Veränderung und durch die Klimaanpassung ergibt.

Die praktische Arbeit ist die Antwort auf die Fragen:

- Welche Kriterien müssen Freiräume in umliegender Nähe von Zuhause heute aufweisen, um attraktiv zu sein?
- Was muss verbessert werden, um dem Menschen einen lebenswerten Freiraum zu schaffen?
- Wie können gleichzeitig die Aspekte, der Bekämpfung der globalen Erwärmung und der daraus folgenden Überhitzung der Städte eingebunden werden?

Bei der Suche nach einem passenden Standort habe ich meine Heimatstadt Köln gewählt. Meine Entscheidung basiert darauf, dass ich eine tiefe Zuneigung für diese Stadt empfinde und sie seit meiner Kindheit kenne. Mir sind die Orte, die Geschichten die Entwicklungen und Veränderungen bekannt, die in den letzten Jahrzehnten vollzogen wurden, sowie auch jene, die zeitlich weiter zurückliegen durch die Erzählungen meiner Großeltern und Eltern.

Köln fasziniert mich schon immer, und so war es nur logisch, hier meine im Studium erworbenen Kenntnisse anzuwenden, um somit etwas der Stadt zurückzugeben. Köln hat ein großes städtebauliches Potenzial, welches nur genutzt werden muss. Das Einzige, was man in Köln nicht austauschen kann, sind die Menschen. Es ist die bunte Vielfalt der Bewohner\*innen und deren Toleranz gegenüber Diversität, alles andere kann wachsen.

Um eine Stadt nachhaltig zu verändern, bedarf es einer Vision, die das Leitbild einer Entwicklung sein kann. Dieses Leitbild ist die Grundlage meiner Konzeptentwicklung und soll die elementaren Themen und Ziele des Konzeptes darstellen.

Die Bewohner\*innen der Stadt sind das gewachsene Fundament, aus dem sich alles entwickeln kann, denn nur gemeinsam mit den Bewohner\*innen lassen sich Veränderungen durchführen und umsetzen. Es sind zwei Hauptbereiche mit ihren Untergruppen, die die Grundlage des Konzeptes maßgeblich bestimmen. Diese sind die Infrastruktur und der Klimaschutz. Die Ansätze sind sehr kostenintensiv oder zurzeit auch utopisch, aber realisierbar, wenn man zukunftsorientierte Gedanken zulässt.

Es geht in dieser Arbeit nicht darum, jedes Detail in Gänze zu lösen, sondern um Möglichkeiten aufzuzeigen, wie eine Stadt der Zukunft aussehen könnte und gegenwärtigen Strukturen genutzt werden können, um diese Bedürfnisse der Menschen zu erfüllen.

Der praktische Teil ist in drei Ebenen unterteilt. Im ersten Teil geht es um die städtebauliche Gesamtstruktur und die drei Hauptthemen des übergeordneten Konzepts der Stadt Köln. Es enthält vor allem infrastrukturelle Ansätze, wie die neue Green Line, eine neue Nahverkehrslösung. Hier werden zusammen mit dem Leitbild neue Strukturen und Möglichkeiten für die Stadt Köln aufgezeigt.

Im zweiten Teil beschäftige ich mich mit den Leitmotiven, bezogen auf den öffentlichen Raum. Welche Aspekte sind entscheidend und müssen mitgedacht werden, um die Stadt der Zukunft anzudenken? Diese Leitbilder sind dann Grundlage für die Analyse und Umgestaltung von drei ausgewählten Standorten und finden sich alle in den Konzepten der drei ausgearbeitet Standorte wieder.

## 13.2 Leitbild und Konzeptentwicklung

Das Konzeptleitbild beschreibt alle Maßnahmen, die ich an der Stadt Köln als Praktik anwenden möchte, um die Lebensqualität der Stadt zu fördern und gleichzeitig dem Klimawandel entgegenzuwirken. Den Klimawandel zu stoppen, die Überhitzung der Stadt zu senken und die Luftqualität zu verbessern, wird gleichzeitig einen hohen Effekt auf die soziologischen Bereiche haben, auf die ich in der praktischen Arbeit nicht genau eingehen werde. Es geht im Leitbild um grundlegende Maßnahmen, wie zum Beispiel infrastrukturelle Vernetzungen. Die Idee eine 15-min-Stadt zu entwickeln, dabei Straßen- und Autoverkehr abzubauen und Fahrradautobahnen entstehen zu lassen. Eine neue Schwebbahn soll den Raum, der vorhanden ist, voll ausnutzen. Autos sollen in den Untergrund, oder völlig aus dem Stadtbild der Innenstadt verschwinden. Die jetzige Straßenebene soll den Bewohner\*innen zurückgegeben werden, um neue Naherholungsgebiete entstehen zu lassen, damit Flächen für Bäume und Pflanzen wieder ins Stadtbild einfließen. Eine neue Art des Wassermanagements ist gefragt. Ein zweiter Grüngürtel würde entstehen, ergänzt durch die Aufteilung der 15-min-Stadt. Ich denke, dass durch diese Unterteilung einer großen Stadt in viele kleine selbständige Siedlungen / Urbanitäten entstehen könnte, die zu einer Identifizierung und somit Quartiersbildung beitragen würden. Jedes Quartier würde selbständig funktionieren und über die Zeit seine eigene Identität finden und diese herausstellen, so wie es jetzt auch schon in großen Teilen der Stadt vorhanden ist. Die Bewohner\*innen hätten jedoch eine viel größere Fläche / Bühne für ihre Identität, um ihre Freizeit auszuleben.

# GREEN BEEHIVE KÖLN

Leitbild zur Konzeptentwicklung

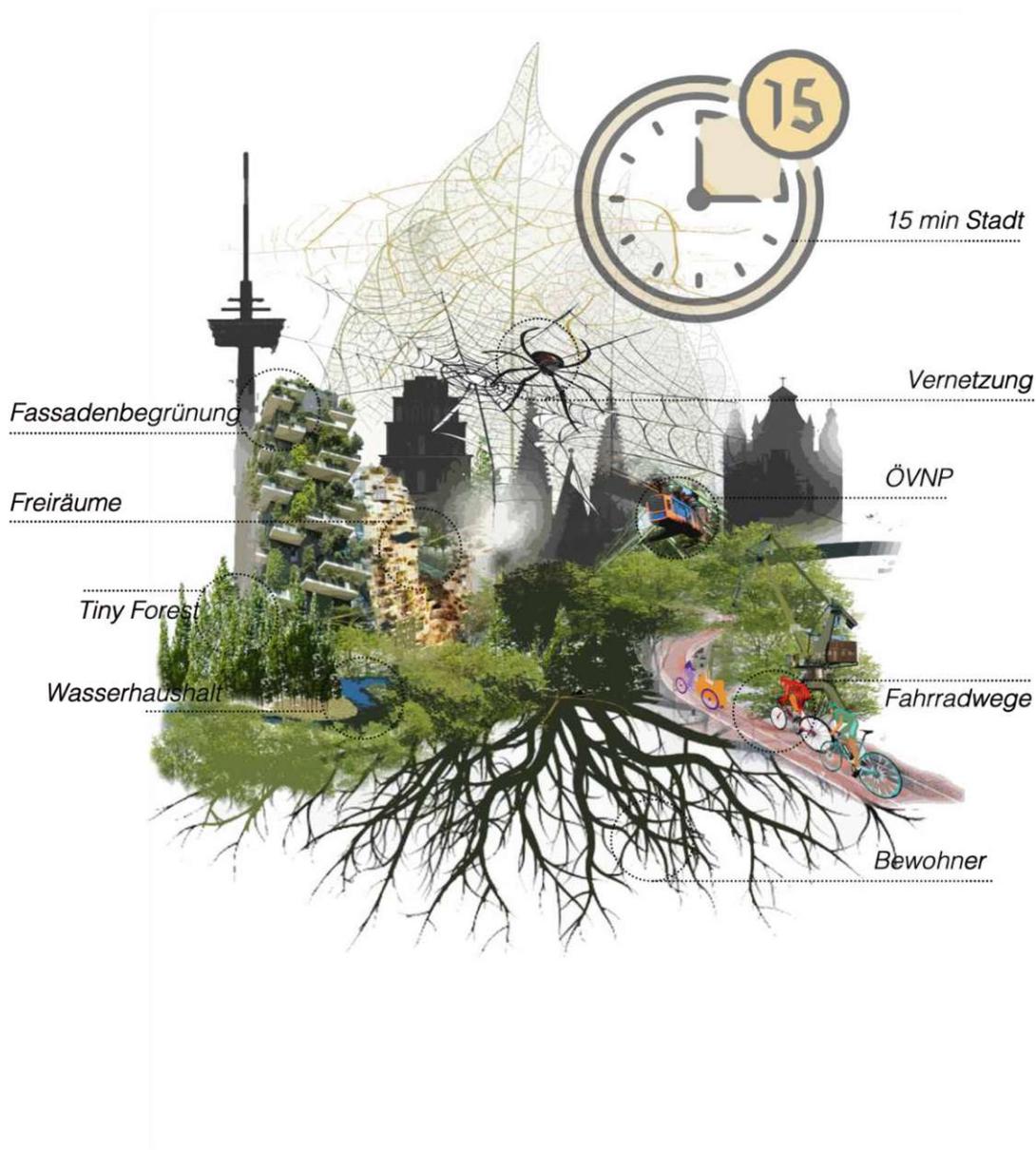


Abbildung 2 Grafik Leitbild zur Konzeptentwicklung

### 13.3 Leitmotive und Konzeptentwicklung

Die drei Leitmotive für die Stadtentwicklung sind nach dem Prinzip der 15-min-Stadt auf die vorhandenen Straßenstrukturen der Stadt Köln angelegt. Erstens ein neues Bahnnetz für den Öffentlichen Nahverkehr. In diesem Fall soll eine neue Schwebbahn in der Stadt installiert werden, um den vorhandenen Raum möglichst auszunutzen. Hierbei soll eine Aufsplittung in drei Ebenen entstehen. Die Autos werden schwerpunktmäßig in den Untergrund verlegt und vorhandene Strukturen, wie unterirdische Schienensysteme, werden zu Straßen und Haltestellen zu Parkplätzen umgerüstet. Auf der Ebene, auf der sich die Menschen bewegen, würden die Autos fast verschwinden. Es würden riesige Freiflächen bereitstehen, die zurzeit mit Parkplätzen und Straßen belegt sind. Die mittlere Ebene soll den Menschen zur Erholung, Freizeit und als Fahrradautobahn zur Verfügung gestellt werden. Die dritte Ebene wird für die Schwebbahn neu geschaffen.

Straßenbegleitendes Grün spielt eine wichtige Rolle für die Lebensqualität und Nachhaltigkeit in Städten. Neben ästhetischen Vorteilen verbessert es die Luftqualität, bekämpft das Phänomen städtischer Hitzeinseln, erhält die Biodiversität und schafft städtische Oasen der Ruhe. Grünflächen sorgen für ein angenehmes Wohnumfeld, unterstützen das ökologische Gleichgewicht und fördern die Lebensqualität städtischer Bewohner. Auch der öffentliche Verkehr ist entscheidend für eine nachhaltige Mobilität in Städten. Busse, Bahnen und andere öffentliche Verkehrsmittel erleichtern die effiziente Bewegung, mindern das Verkehrsaufkommen, und fördern grünere Entscheidungen. Die Verbesserung der Luftqualität und ein reduzierter Straßenverkehr erleichtern die soziale Integration, was zu einem lebenswerteren Leben in Städten führt. Die Schaffung von städtischen Lebensräumen ohne Autos wird als 15-Minuten-Stadt bezeichnet, auf Französisch heißt sie „ville du quart d’heure“. Alle wichtigen Einrichtungen, darunter Arbeit, Einkaufsmöglichkeiten, Grünflächen oder städtische Dienstleistungen, sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Es ist eine effektive Möglichkeit, kurze Wege zu fördern, den Verkehr zu reduzieren und nachhaltige, lebendige Gemeinschaften zu schaffen. Dies sind die Faktoren und Auswirkungen für das übergeordnete städtebauliche Konzept.

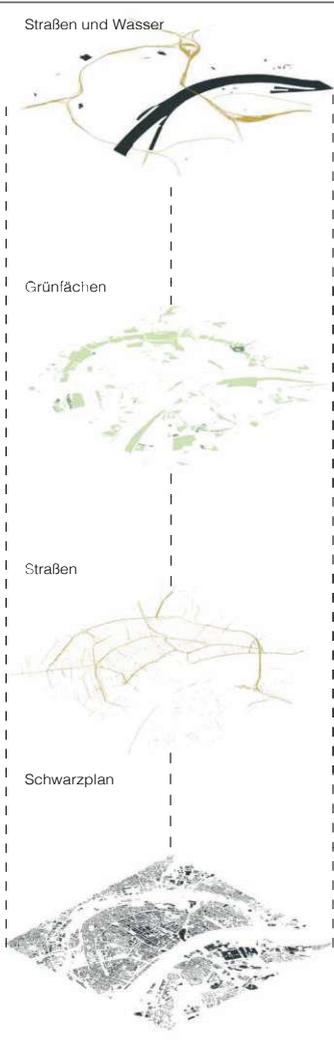
# KÖLN

Luftbild Stadt Köln mit Straßenführung

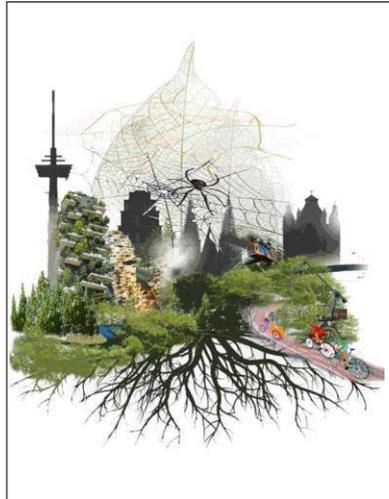


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

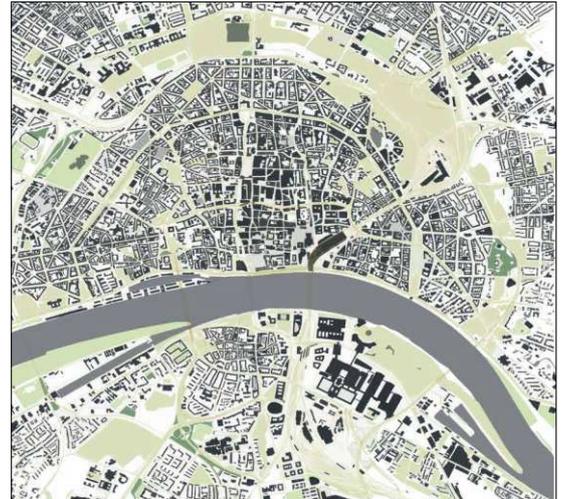
Isometrie Stadt Köln



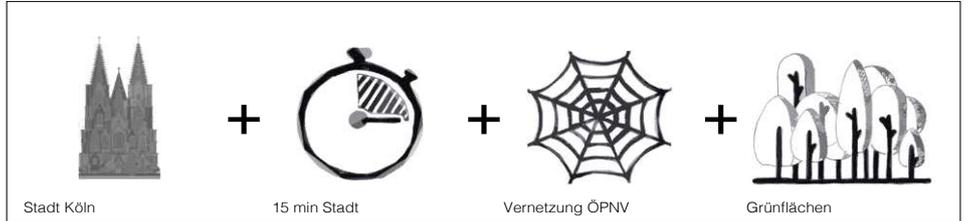
Konzeptleitbild



Schwarzplan mit Grünflächen



Parameter des Konzeptbildes



Anwendung der Parameter des Konzeptbildes auf die Stadt Köln

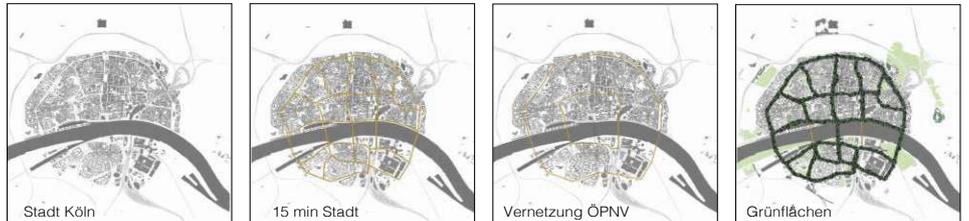


Abbildung 3, Luftbild, Isometrie, Konzeptbild, Schwarzplan, Parameter des Konzeptbildes, Anwendungen der Parameter

# KONZEPT ISOMETRIE

## Anwendung des Leitbilds auf die Stadt Köln

### Leitmotive der Konzeptentwicklung



+



+



+



### Straßengrün



### Die Bedeutungs von Straßengrün in Städten

Straßengrün in Städten spielt eine entscheidende Rolle für die Lebensqualität und Nachhaltigkeit. Es fördert nicht nur ästhetische Aspekte, sondern trägt auch zur Verbesserung der Luftqualität, Reduzierung von Hitzeiseln, Erhaltung der Biodiversität und Förderung von urbaner Ruhe bei. Straßengrün schafft eine angenehme Umgebung, unterstützt das ökologische Gleichgewicht und fördert das Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung.

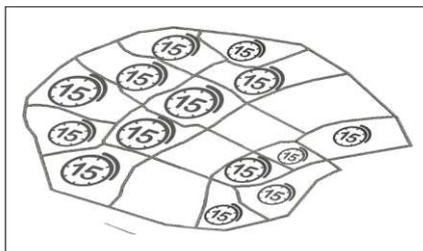
### Routenplaner ÖVNP Köln



### Die Bedeutungs Öffentlichen Nahverkehr in Städten

Öffentlicher Nahverkehr in Städten ist von zentraler Bedeutung für nachhaltige Mobilität. Durch Busse, Bahnen und andere Verkehrsmittel ermöglicht er effiziente Fortbewegung, reduziert Verkehrsaufkommen und fördert umweltfreundliche Optionen. Der öffentliche Nahverkehr verbessert die Luftqualität, verringert Staus, unterstützt soziale Integration und trägt zu einer lebenswerteren urbanen Umgebung bei.

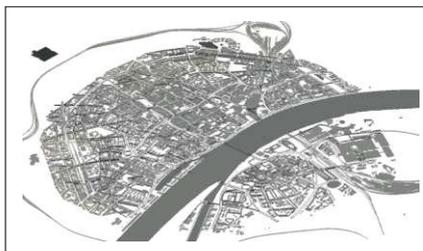
### 15 min Satdtviertel



### Die Bedeutungs einer 15 min Stadt

Die Idee einer 15-Minuten-Stadt, auch „ville du quart d'heure“ genannt, besteht darin, städtische Lebensräume so zu planen, dass die Bewohner innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad alle notwendigen Einrichtungen erreichen können. Dieses Konzept fördert kurze Wege zu Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Grünflächen und öffentlichen Einrichtungen, um die Lebensqualität zu verbessern, den Verkehr zu reduzieren und nachhaltige, lebendige Gemeinschaften zu schaffen.

### Kulturstadt Köln



### Kulturelle Eigenschaften der Stadt Köln

Das Stadtgefühl beim Leben in Köln ist von Vielfalt, Kultur und lebendiger Atmosphäre geprägt. Die Domstadt bietet eine einzigartige Mischung aus historischem Charme und modernem Stadtleben. Die rheinische Offenheit der Bewohner trägt zur angenehmen Atmosphäre bei, während Events wie der Kölner Karneval und die zahlreichen kulturellen Veranstaltungen das Stadtleben besonders lebhaft gestalten. Die Vielfalt der Stadt spiegelt sich in den verschiedenen Stadtteilen, kulinarischen Angeboten und kulturellen Aktivitäten wider, was das Leben in Köln zu einem einzigartigen und lebenswerten Erlebnis macht.

Abbildung 4, Konzeptisometrie

## 13.5 Leitbilder im Detail

In den Leitbildern wird aufgezählt, welche Parameter entscheidend für die Entwicklung von Plätzen sind, und welche ich auf jedes Gebiet versuchen werde anzuwenden. Es wird festgestellt, welche Aspekte für die Entwicklung von Freiflächen wichtig sind und welche Bedeutung diese Leitbilder auf den öffentlichen Raum haben. Man könnte Leitbilder auch als Zielmaßnahmen beschreiben, die anzuwenden sind und welche Vorteile daraus gezogen werden können, in Bezug auf Infrastruktur, Klima und soziologische Aspekte.

### 13.5.1 Öffentliche Räume, Plätze und Ressourcen

**Öffentliche Freiräume, deren Bedeutung, Verantwortung und Möglichkeiten:**

Ausgedehnte Freiräume, die auf die Bewegung der Menschen basiert, ermöglichen die Integration natürlicher Bewegungsmuster in die städtische Planung. Das Konzept eröffnet den Raum einer multifunktionalen Nutzung und hebt soziale Aspekte hervor. In der Summe ist das Konzept ein ästhetischer, funktionaler nachhaltiger städtischer Raum. Öffentliche Freiräume und grüne Freiflächen ohne Verkehr zu entwickeln, ist wichtiges und vielseitiges Element der Stadtentwicklung, da sie die menschliche Qualität des Lebens fördern und das Wohlbefinden unterstützen. Sie helfen auch, Umweltausgleich und nachhaltige Ökosysteme zu schaffen und die soziale Bindung zu stärken, bieten Orte für Ruhe und Erholung, sowie Kultur und Gemeinschaftsaktivitäten. Grünflächen verbessern die Umweltqualität. Räume mit Grünbereichen fördern also soziale Interaktion, stärken das Stadtverständnis, ziehen Investitionen an und tragen dazu bei, Städte insgesamt charmanter für Bewohner\*innen, Besucher\*innen und Unternehmen zu machen. Sie sind daher unerlässlich, um eine für die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden lebenswerte, nachhaltige Umgebung zu schaffen.



Abbildung 5, Freiflächen

### Freiflächen, Plätze und deren Bedeutung in Städten:

Moderne Freiflächen in Städten sollten verschiedene Funktionen und Eigenschaften aufweisen. Sie erfüllen nicht nur die Bedürfnisse der Bevölkerung, sondern fördern auch eine effiziente und nachhaltige städtische Entwicklung. Abgesehen von einer ruhenden Oase und einem Zufluchtsort, in dem die Menschen Ruhe und Frieden finden, sind die Freiflächen soziale Treffpunkte, an denen sie soziale Vernetzung erleben. Grünflächen bieten Umweltausgleich und tragen zur Biodiversität bei. Barrierefreiheit und Fahrradfreundlichkeit fördern die Nutzung für alle Bewohner\*innen. Kultur und Kreativität, flexible Nutzungsoptionen und eine nachhaltige Infrastruktur sollten ebenfalls in Betracht gezogen werden. Berücksichtigt und integriert man diese Komponenten, könnten Freiflächen ästhetisch, attraktiv, funktional und für den modernen Menschen geeignet sein.



Abbildung 6, Plätze

### Ressourcensparendes Bauen:

Kostengünstiges Bauen von Freiflächen und deren sparsamer Umgang mit Ressourcen bei der Gestaltung von Freiflächen gehören zu wichtigen Konzepten einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Durch diesen Ansatz soll die umweltschonende und produktive Nutzung von Naturressourcen gefördert werden, um den ökologischen Fußabdruck von städtischen Freiflächen zu verringern. Die Wiederverwendung gebrauchter Materialien spielt dabei eine wichtige Rolle. So können beispielsweise alte Baumaterialien wieder verwendet oder recycelt werden, um sie für der Gestaltung von Freiflächen erneut zu verwenden. Der ressourcenschonende Ansatz umfasst zudem die Verwendung atmosphärischen Materialien. Dazu gehören nachhaltige Ressourcen, die leicht verfügbar sind, und oder nur wenig Energieverbrauch für Produktion und Transport benötigen. Das ist beispielsweise der lokale Naturstein oder Recycling-Beton.



Abbildung 7, Ressourcen

### 13.5.2 Knotenpunkte, Multifunktionalität und Verkehr

#### Treff- und Knotenpunkte in Städten:

Treffpunkte und Knotenpunkte sind wichtige Bestandteile der Dynamik städtischer Lebensräume. Soziale Schmelztiegel fungieren als Treffpunkte und sind zentrale Anlaufstellen für Bewohner\*innen und Besucher\*innen. Sie fördern soziale Interaktionen, Identitätsförderung und die Schaffung eines Gemeinschaftsgefühls. Ob Platzaufenthalte, historische Denkmäler oder lebendige Stadtmärkte, Treffpunkte sind Orte des Austauschs, des kulturellen Ausdrucks und des Gemeinschaftslebens. Im Gegensatz dazu sind Knotenpunkte verkehrstechnische Zentren, die verschiedene Verbindungen lenken. Sie sind nicht nur Verkehrswege, sondern verbinden auch verschiedene Menschen aus verschiedenen Stadtteilen und Bereichen. Diese Verkehrszentren erleichtern nicht nur die Mobilität, sondern gestalten auch die urbane Struktur, indem sie Räume für Handel, Gastronomie und soziale Einrichtungen schaffen. Zusammenfassend sind sowohl Treffpunkte als auch Knotenpunkte nicht nur Orte, sondern auch vitalisierte Elemente des Stadtlebens. Sie spiegeln die Kreativität, Kultur und Vielfalt einer Gemeinschaft wider und fördern den Austausch zwischen verschiedenen Gemeinschaften.



Abbildung 8, Treffpunkt

#### **Multifunktionale Freiflächen:**

In Städtebau spielen multifunktionale Freiräume eine enorm wichtige Rolle. Diese Räume tragen dazu bei, in der Stadt lebendigere und nachhaltigere Gemeinschaften zu schaffen. Es handelt sich um öffentliche Flächen, die weit mehr als grüne Oasen sind. Sie sind für zahlreiche Aktivitäten und Funktionen bestimmt, die das urbane Leben aktivieren. Die Multifunktionalität von Freiräumen ist im städtebaulichen Kontext breit gefächert. Dieser Raum fördert die Bindekräfte, da er Menschen aus unterschiedlichen Vierteln der Stadt zusammenbringt und ihnen so Gelegenheit schafft, sich zu treffen. Multifunktionale Räume bieten Raum für körperliches und geistiges Wohlbefinden. Ein anderes prominentes

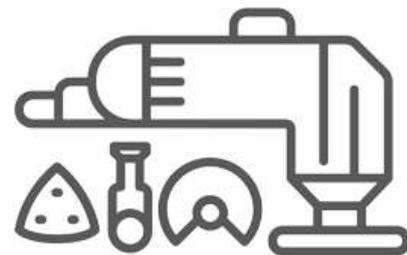


Abbildung 9, Multitool

Beispiel ist das kulturelle Angebot wie Veranstaltungsstätten und Märkte. Sie bieten Raum für Aufführungen und erlauben es Städtern, ihre Vielfalt und Kultur zu zeigen. Flexible Freiräume spielen eine entscheidende Rolle bei der Schaffung einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

### Straßenbahn, Fahrradstraßen und deren Bedeutung in Städten:

Der öffentliche Nahverkehr sowie Fahrradstraßen sind von großer und entscheidender Bedeutung für städtische Gebiete, da sie nicht nur die individuelle Mobilität berücksichtigen,



Abbildung 11, Fahrrad

sondern auch positive Auswirkungen auf die Umwelt, die Gesundheit und das städtische Leben haben. Ein effizientes ÖVS-Netzwerk senkt die Autonutzung, verbessert die Luftqualität und fördert soziale Integration. Fahrradautobahnen, sind Wege für Radfahrer\*innen, sie begünstigen umweltfreundliche Fortbewegung und steigern somit die Luftqualität.

Jedoch ist das Potenzial von ÖPNV und Fahrradstraßen nicht nur denkbare Mobilitätsmöglichkeit, sondern eine Alternative, die Ökobelastung zu senken und somit die Städte für jegliche Nutzer attraktiver zu gestalten. Diese Verkehrslösungen lohnen sich für die Bewohner\*innen, Tourist\*innen und Unternehmen.



Abbildung 10, U-Bahn



## Straßengrün und Baumalleen und deren Auswirkung auf das Klima in Städten:

Grüne Streifen und Baumreihen entlang der Straßen haben drastisch positive Auswirkungen auf das städtische Klima. Erstens, Bäume sind Naturklimaanlagen, die das Sonnenlicht regulieren und somit die Oberflächentemperatur der Straßen und Gehwege verringern, wodurch auch Hitzeinseln in städtischen Gebieten reduziert werden. Zweitens filtern Bäume die Luft, binden Kohlenstoffdioxid und produzieren den lebenswichtigen Sauerstoff, der für die Menschen essenziell ist. Drittens absorbieren und speichern Bäume Wasser in der Erde. Viertens fördern Straßengrün die Biodiversität, schaffen Lebensräume für Pflanzen und Tiere und geben der Stadt auch ein ästhetisches Aussehen und fünftens reduzieren gut platzierte Bäume den Energieverbrauch eines Gebäudes, bedecken es, und verringern die Notwendigkeit von Klimaanlagen. Kurz gesagt, grüne Streifen und Baumreihen sind unverzichtbar für eine nachhaltige, angenehme und klimafreundliche städtische Umgebung.



Abbildung 13, Wald

## Oberflächenwasser und deren Bedeutung in Städten:

Versickerungsfähige Flächen und durchlässige Pflastermaterialien sind ein Schlüssel in der städtischen nachhaltigen Entwicklung. Solche Oberflächen ermöglichen die natürliche



Abbildung 14, Wasserhaushalt

Versickerung des Regenwassers, reduzieren das Überschwemmungsrisikos, die Grundwasseranreicherung und Regenwasserverschmutzung. Durchlässige Oberflächen leisten auch einen bedeutenden Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit, indem sie die Biodiversität erhöhen und das städtische Mikroklima verbessern.

## Regenrückhaltebecken und deren Bedeutung in Städten:

Multifunktionale Regenrückhaltebecken sind in städtischen Gebieten von entscheidender Bedeutung, da sie viele Funktionen erfüllen und viele Vorteile bieten. In erster Linie schützen sie vor Hochwasser, indem sie das Regenwasser zurückhalten, und das Risiko von Überschwemmungen reduzieren. Gleichzeitig ermöglichen gut gestaltete Becken auch die Versickerung des Regenwassers, wodurch das Grundwasser angereichert und eine nachhaltige



Abbildung 15, Wasserspeicher

Wassernutzung gewährleistet wird. Die ökologische Vielfalt rund um diese Becken fördert die Biodiversität und schafft Lebensräume für verschiedene Pflanzen- und Tierarten. Darüber hinaus können sie als Freizeit und Erholungsräume dienen, was sie zu einem wichtigen Bestandteil der städtischen Infrastruktur macht. Die Integration von Wasserflächen in städtische Räume führt auch zur Verbesserung des Stadtbildes bei, was zur Aufwertung der städtischen Umgebungen beiträgt. Im Hinblick auf den Klimawandel spielen Regenrückhaltebecken eine Schlüsselrolle bei der Anpassung von Städten an diesen neuen Realitätsbegriff. Sie helfen, städtische Räume an veränderte Niederschlagsmuster und extreme Wetterereignisse anzupassen. Daher sind diese multifunktionalen Wasserinfrastrukturen unerlässlich für die Entwicklung lebenswerter, nachhaltiger und widerstandsfähiger städtischer Umgebungen, die die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts meistern müssen.

## Tiny Forests:

Winzige Wälder in Städten, auch bekannt als „Tiny Forests“, sind wild wachsende Gehölze auf kleinen Flächen innerhalb städtischer Gebiete. Sie wurden entwickelt, um die Luftqualität und die Biodiversität zu steigern, den Stadthitze-Effekt zu minimieren und den Menschen einen Ort der Erholung zur Verfügung zu stellen. Die Mini-Wälder befassen sich mit dem Lebensraum für

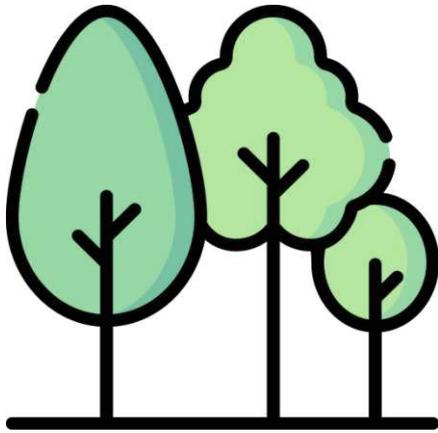


Abbildung 16, Wald

eine Vielzahl von Pflanzen- und Tierarten und fungieren als natürlicher Filter für die menschliche Luft- und Wasserverschmutzung. Ihre Signifikanz beruht zum einen auf der Tatsache, dass sie viele ökologische und soziale Vorteile auf kleinem Raum vereinen und zum anderen leisten sie einen positiven Beitrag zur Nachhaltigkeit und Lebensqualität in städtischer Umgebung.

## Evapotranspiration:

Der Prozess der Evapotranspiration ist ein Kombinationsprozess des Wassereintritts in die Atmosphäre aus den Pflanzen oder dem Boden. Es gibt zwei Arten von Evapotranspiration, Verdunstungs- und Transpirationsprozesse, die zusammenarbeiten, um Wasser in die Umgebung freizugeben. Evapotranspiration spielt in städtischen Gebieten eine wichtige Rolle und reguliert den Wasserhaushalt und das Mikroklima der Stadt. Tatsächlich sind urbane Gebiete durch eine geringe Verdunstungsfläche gekennzeichnet, da viele Flächen in der Stadt aufgrund der hohen Bebauungsdichte und versiegelten Flächen für die Menschen gefüllt sind. Daher tragen Bäume und Grünflächen zur Entwicklung von Evapotranspiration in der Stadt bei. Gleichzeitig hilft Evapotranspiration in der Stadt die Temperatur zu senken, da die Verdunstung Wärmeenergie aus der Umgebung aufnimmt. Dies ist eines der Hauptmittel zur Bekämpfung des städtischen Wärmeinseleffekts. Die Entwicklung von Evapotranspiration in der Stadt mit Grünflächen, Dachgärten und Stadtwäldern verbessert daher das Klima sowie die Lebensqualität.

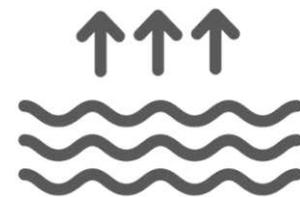


Abbildung 17, Evapotranspiration

# Verbindungen zum Grüngürtel

## Der Grüngürtel und dessen Bedeutung in Köln

Der Grüngürtel in Köln ist ein bedeutendes städtisches Grünprojekt, das sich um die Innenstadt erstreckt. Er wurde in den 1920er Jahren angelegt, um die Stadt vor städtischer Expansion zu schützen und eine natürliche Verbindung zur Natur zu schaffen. Der Grüngürtel besteht aus Parks, Wäldern, Spielplätzen und Radwegen und bietet den Einwohnern Erholungsmöglichkeiten sowie einen Lebensraum für verschiedene Pflanzen- und Tierarten. Darüber hinaus spielt der Grüngürtel eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas sowie beim Hochwasserschutz. Er ist zu einem integralen Bestandteil des städtischen Lebens und der Identität Kölns geworden, der von den Bewohnern und Besuchern gleichermaßen geschätzt wird.

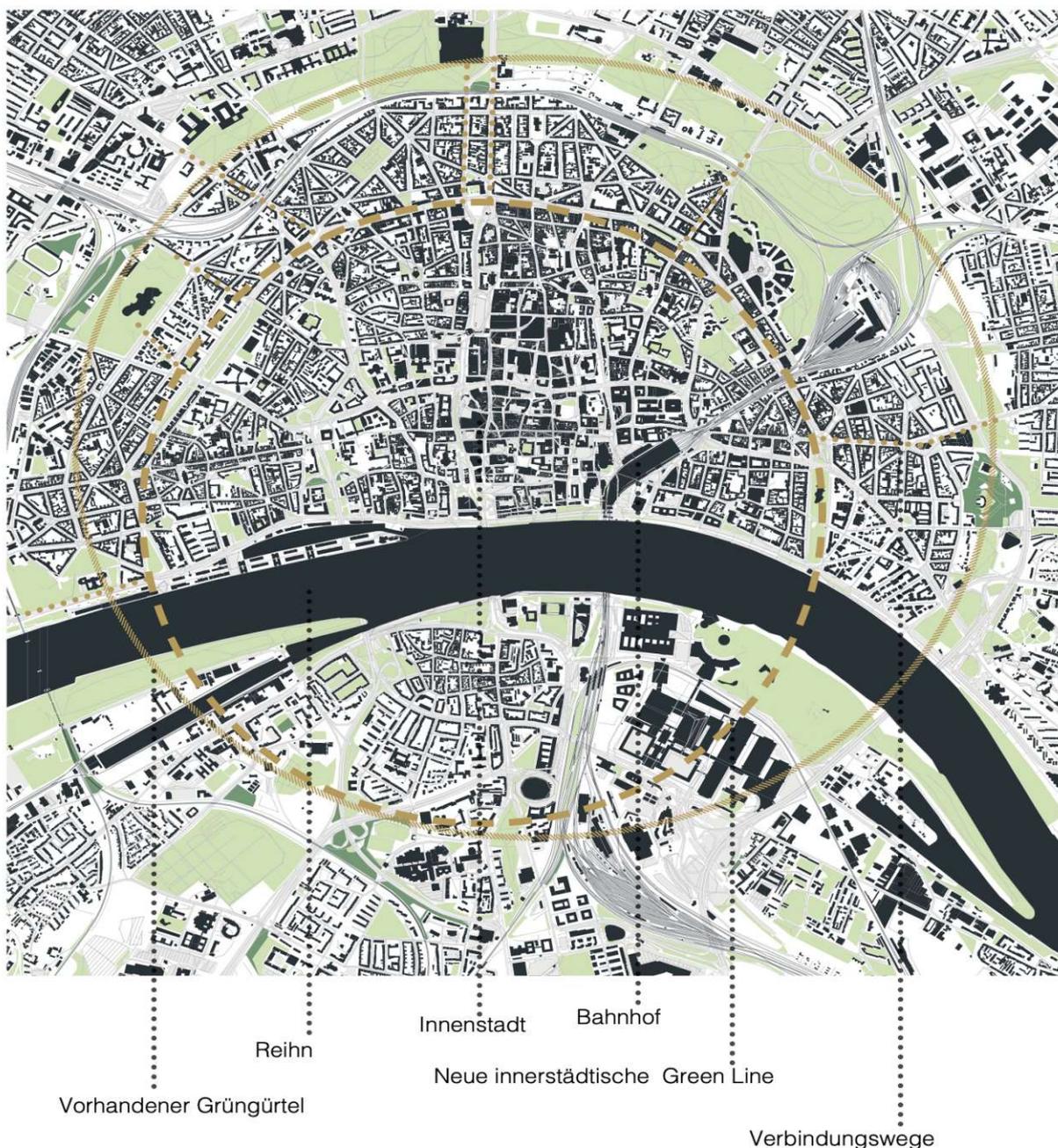


Abbildung 18, Köln

# Straßenraumkonzept

Allgemein verbesserung des Stadtklimas durch Straßengrün

## Wasserbewirtschaftung an Straßen und deren Bedeutung in Städten

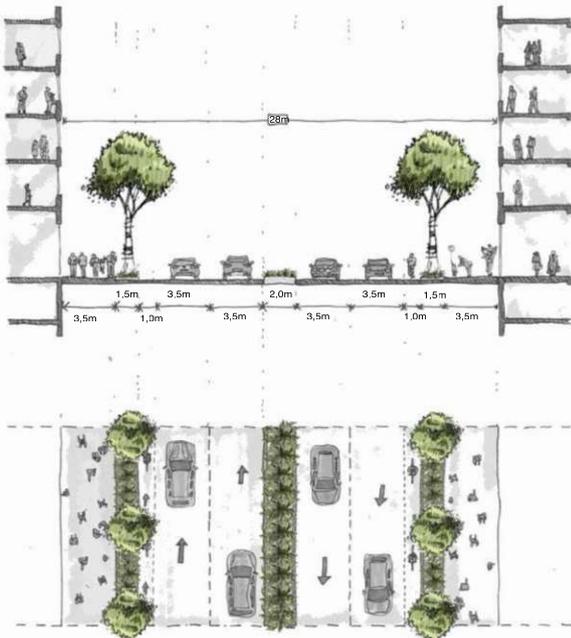
Straßengrün in Städten spielt eine wichtige Rolle bei der nachhaltigen Wasserbewirtschaftung und Verbesserung der Lebensqualität. Durch die Integration von Grünflächen, wie Bäumen, Strüchern und Grünstreifen entlang von Straßen, kann das Wasser, das auf die Straßen fällt, effizienter genutzt werden. Statt das Regenwasser direkt in die Kanalisation zu leiten, was zu Überlastungen und Überschwemmungen führen kann, wird es durch verschiedene Systeme aufgefangen und nach und nach an die Bäume abgegeben.

Diese Systeme beinhalten unter anderem durchlässige Pflasterungen, Muldenrigolen und spezielle Baumrigolen. Durchlässige Pflasterungen ermöglichen es, dass Wasser in den Boden versickern kann, anstatt auf der Oberfläche abzufließen. Muldenrigolen sind kleine Gräben entlang der Straßen, die das Wasser sammeln und langsam versickern lassen. Spezielle Baumrigolen sind unterirdische Speichersysteme, die das Regenwasser speichern und es nach und nach an die Baumwurzeln abgeben.

Diese Maßnahmen helfen, die Kanalisation zu entlasten, Überschwemmungen vorzubeugen und die Wasserverfügbarkeit für städtische Bäume zu verbessern, was wiederum die städtische Luftqualität und das Mikroklima positiv beeinflusst. Gleichzeitig wird dadurch ein Beitrag zum Hochwasserschutz geleistet, indem die Wasserstände in Flüssen und Bächen stabil gehalten werden.



vorher



nachher



Abbildung 19, Straßenraum

# Es geht auch anders!!!

Anwendung der Leitmotive auf drei Plätze  
in der Kölner Innenstadt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abbildung 20, Konzeptgrafik

# Planungsgebiete

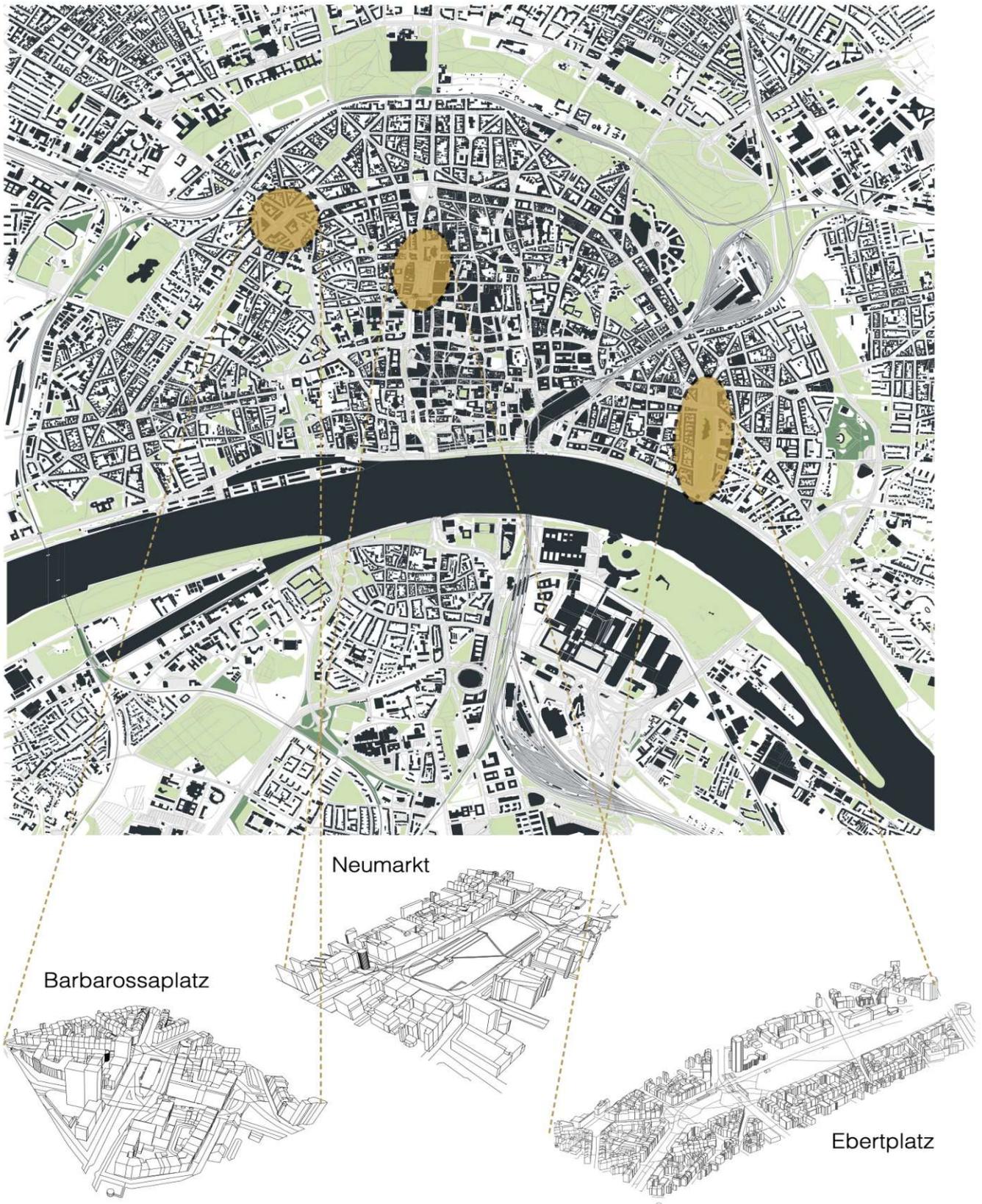
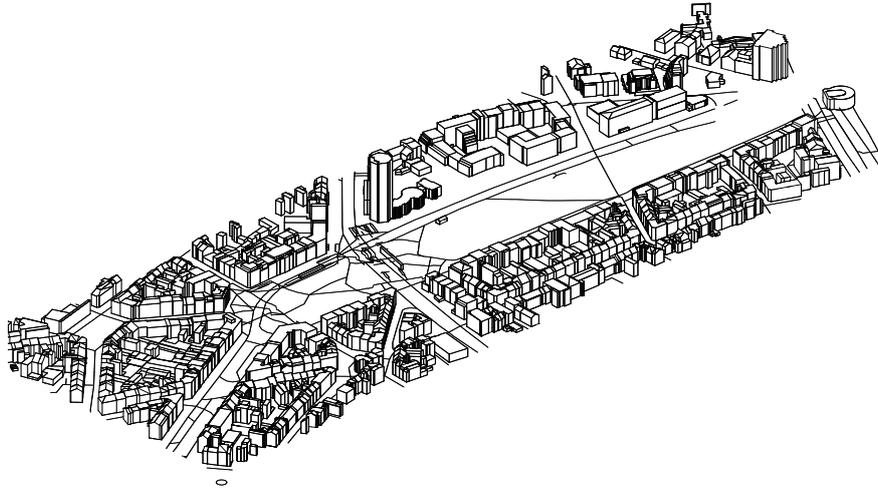


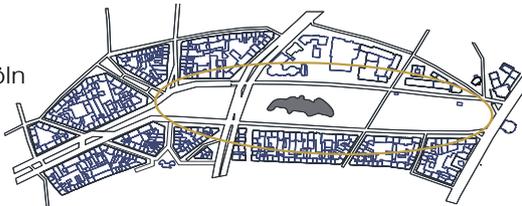
Abbildung 21, Planungsgebiet, Barbarossaplatz, Neumarkt, Ebertplatz

# Konzeptentwicklung Ebertplatz

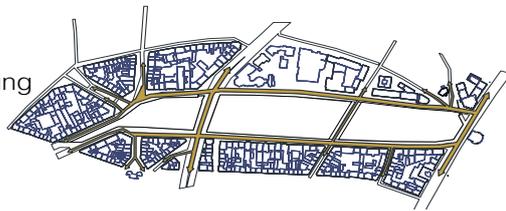


## Bestand

Plangebiet  
Ebertplatz Köln



Straßenführung  
Bestand



## Ebertplatz

### Geschichte und Hintergründe zum Ebertplatz

Der Ebertplatz in Köln hat eine interessante Geschichte, die eng mit der Entwicklung der Stadt verbunden ist. Der Platz wurde in den 1960er Jahren als Teil eines städtebaulichen Projekts im Rahmen des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg angelegt. Benannt wurde der Platz nach Friedrich Ebert, dem ersten Reichspräsidenten der Weimarer Republik.

Ursprünglich sollte der Ebertplatz als moderner Verkehrsknotenpunkt dienen, mit einer U-Bahn-Station und Straßenverbindungen. In den 1970er Jahren wurde der Platz mit einem markanten Brunnen, dem sogenannten „Eierplätzchen“, gestaltet. In den folgenden Jahrzehnten verlor der Ebertplatz jedoch zunehmend an Attraktivität und geriet in die Kritik aufgrund von sozialen Problemen, Verwahrlosung und mangelnder Sicherheit.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um den Ebertplatz wiederzubeleben und aufzuwerten. Es gab Diskussionen über städtebauliche Veränderungen, kulturelle Projekte und die Verbesserung der öffentlichen Sicherheit. Die Zukunft des Ebertplatzes bleibt ein Thema der Debatte und Planung in Köln, da die Stadt versucht, den Platz als lebendigen und attraktiven Ort wiederherzustellen.

## Raumentwicklung

### Straßenführung und Raumentwicklung Konzepterläuterung

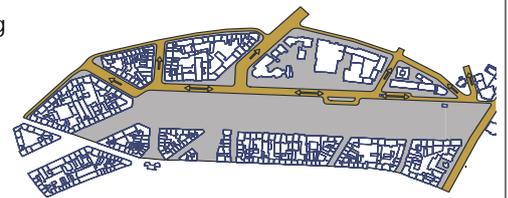
Betrachtet man die aktuelle Situation des Ebertplatzes, stellt man fest, dass der Platz aufgrund seiner räumlichen Infrastruktur nur eine geringe Aufenthaltsqualität bietet. Eingefasst und durchzogen von Straßen sowie einer fehlenden Gesamtplanung mangelt es dem Platz deutlich an Attraktivität.

Mein Konzept sieht vor, einen Platz zu entwickeln, der die Lebensqualität der Anwohner erhöht und eine Art Quartiersgemeinschaft fördert. Die Menschen, die dort leben, sollen sich mit dem Platz identifizieren können.

Als ersten Schritt muss die Verkehrsplanung verändert und reduziert werden. Die Straßenführung wird einseitig am Platz entlanggeführt, sodass sich der neue Platz auf der anderen Seite an die bestehende Baustruktur anlehnt und sich somit mit ihr verbindet. Es entsteht ein zusammenhängender Raum, der im nächsten Schritt strukturiert werden muss.

Entscheidend bei dieser Maßnahme ist, dass der Verkehr, der in die Stadt einfährt, am Ebertplatz verlangsamt und wieder nach außen geleitet wird. Die bestehende U-Bahn-Station und Infrastruktur können in Parkplätze umgewandelt werden. Der Ebertplatz soll als Umschlagsplatz vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr oder das Fahrrad dienen.

### Straßenführung



### Platzentwicklung

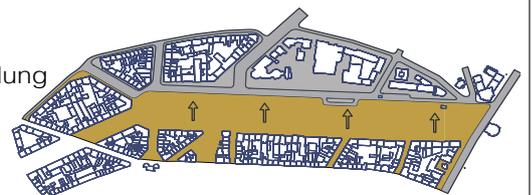
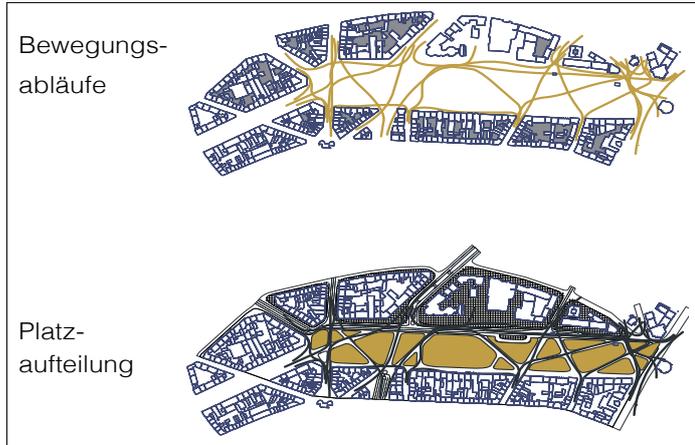


Abbildung 22, Ebertplatz, Bestand, Raumentwicklung

# Flächenentwicklung



## Bewegungsabläufe und Platzaufteilung Konzepterläuterung

Um den neuen Raum zu strukturieren, habe ich die Bewegungsprofile der Menschen auf einer Karte festgehalten. Dabei habe ich analysiert, welche Wege häufig genutzt werden oder durch abgetretene Spuren im Rasen sichtbar sind. Ebenso habe ich ermittelt, welche Wege in Zukunft wichtig sein könnten und welche an Bedeutung verlieren könnten. Aus diesen Beobachtungen ergab sich ein Netzwerk, das die Basis für die neue Platzstruktur bildete.

Mir war es wichtig, den Fluss der Menschen nicht zu unterbrechen oder schnelle Laufwege zu verhindern. Im Gegenteil: Durch die Vielzahl an Wegen ist die Durchlässigkeit des Platzes gestiegen. Nun muss man nur noch eine Straße überqueren, und die Laufwege sind durch feste Strukturen einfacher zu nutzen.

Dieses Konzept erhöht nicht nur die Effizienz der Wege, sondern auch die Attraktivität des Platzes, indem es den Bedürfnissen der Anwohner gerecht wird und eine bessere Verbindung innerhalb des Quartiers schafft.

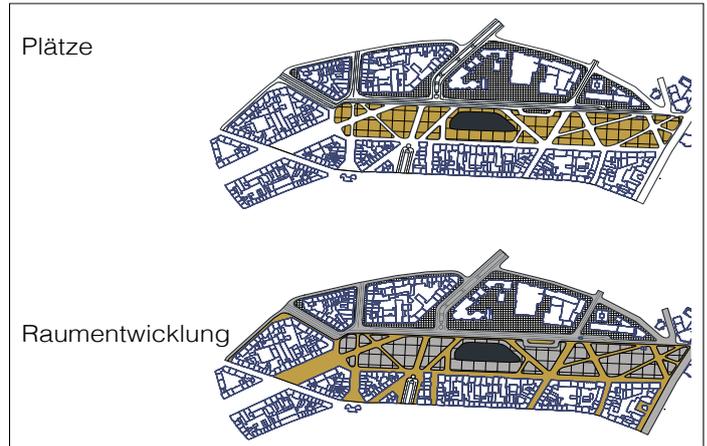
## Plätze und Raumentwicklung Konzepterläuterung

Betrachtet man nun die entstandenen Flächen, so ist eine klare Raumstruktur erkennbar. Der bestehende See bleibt erhalten und wird lediglich in seiner Formgebung an die restliche Struktur angepasst, wodurch die Wasserfläche erweitert wird. Durch die Aufbereitung des Wassers könnte man auch überlegen, den Bewohnern im Sommer einen Bereich zum Schwimmen zur Verfügung zu stellen.

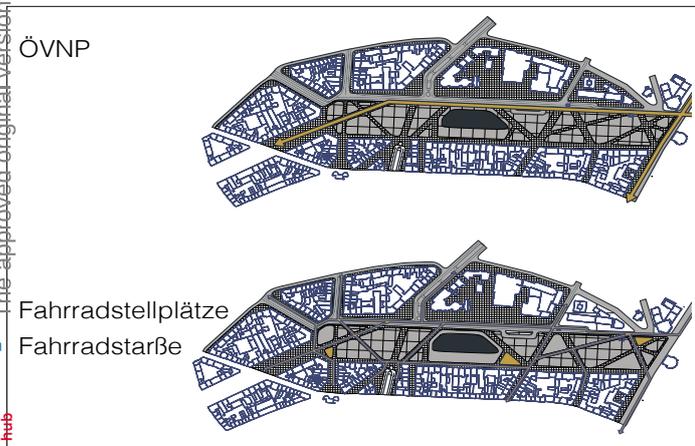
Der gesamte Raum hat somit eine einheitliche Struktur. Die Plätze fungieren als Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungen und bilden zusammen einen öffentlichen Raum mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Die Wege zwischen den Plätzen dienen als Kommunikationswege in die Stadt. Sie bilden klare Linien und signalisieren den Nutzern deutlich, dass dies Zonen der Fortbewegung und nicht des Verweilens sind.

Die Plätze selbst bieten hingegen unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten und laden zum Verweilen ein. Dieses Konzept schafft einen harmonischen und funktionalen öffentlichen Raum, der den Bedürfnissen der Bewohner gerecht wird und die Lebensqualität im Quartier erhöht.

# Plätzenwicklung



# Entwicklung Infrastruktur ÖVNP



## Funktionen der Räume und Infrastruktur Konzepterläuterung

Die Überlegungen zur Nutzung der Plätze sollen möglichst vielfältig sein und Raum für multifunktionale Nutzung bieten. Einige Plätze haben infrastrukturelle Aufgaben, wie Fahrradstellplätze, während andere ausschließlich für Natur und Tiere vorgesehen sind, um das Stadtklima zu verbessern. Fahrradstellplätze können zudem eine doppelte Rolle spielen, indem sie als Sammel- und unterirdische Wasserrückhaltebecken genutzt werden können. Ein etwas größerer Bereich ist der Skateboardpark, dessen Funktionen relativ eingeschränkt sind. Er soll jedoch auch als großes Regenrückhaltebecken fungieren. Wenn der Skateboardpark voll mit Wasser steht, könnte er im Sommer zur Abkühlung und im Winter als Eisfläche dienen. In der Mitte des Platzes, rechts vom See, entsteht ein neues Gebäude, das die Station für die neue oberirdisch hängende Bahnstation beherbergt. Diese neue Bahn ist Teil des neuen innerstädtischen Infrastrukturnetzes. Autos sollen ab dem Ring möglichst aus der Stadt herausgehalten werden. Alte U-Bahn-Stationen werden in große Parkhäuser umfunktioniert, um genügend Stellplätze zu schaffen. Ab dem Ring soll man sich dann vorzugsweise mit der Bahn oder dem Fahrrad fortbewegen. Ein gutes Netz und deutlich gekennzeichnete Fahrspuren sollen die Attraktivität des Fahrradfahrens in Köln deutlich verbessern. Viele weitere Plätze sollen möglichst wenig vorgegebene Funktionen haben. Diese Räume sollen von den Bewohnern selbst erobert und durch mobile Aktionen bespielt werden können. Dieses flexible Konzept fördert die Gemeinschaft und ermöglicht es den Anwohnern, den Raum ihren Bedürfnissen entsprechend zu nutzen und zu gestalten.

Abbildung 23, Flächenentwicklung, Platzentwicklung, Entwicklung Infrastruktur

# Ebertplatz

## Flächennutzungsplan



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abbildung 24, Ebertplatz

# Ebertplatz

## Perspektiven

Perspektive 1



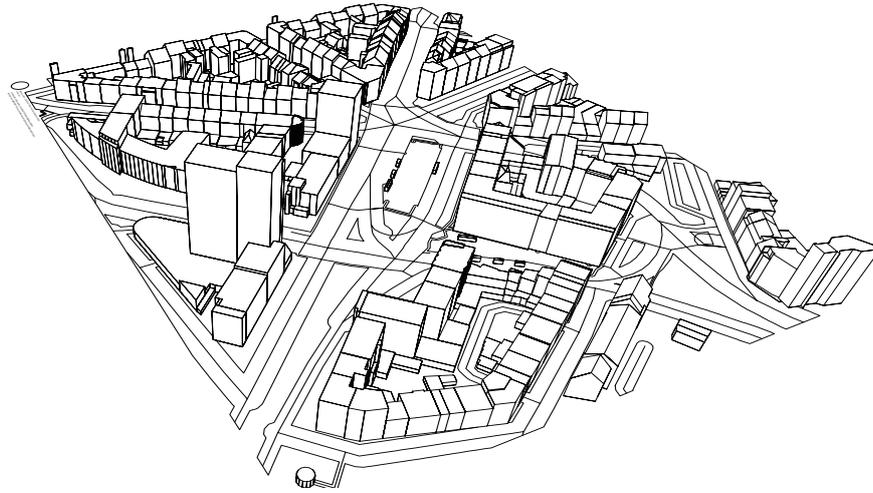
Perspektive 2



Perspektive 3

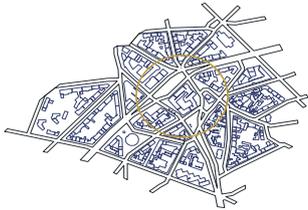


# Konzeptentwicklung Barbarossaplatz

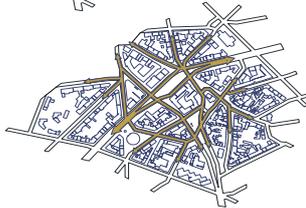


## Bestand

Plangebiet  
Ebertplatz Köln



Straßenführung  
Bestand



## Barbarossaplatz

Geschichte und Hintergründe zum Barbarossaplatz

Der Barbarossaplatz in Köln hat eine historische Bedeutung und ist nach Kaiser Friedrich I., auch bekannt als Barbarossa, benannt. Der Platz wurde Ende des 19. Jahrhunderts als Verkehrsknotenpunkt angelegt und entwickelte sich zu einem zentralen Punkt in der Stadt. Der Barbarossaplatz war Schauplatz wichtiger historischer Ereignisse, darunter politische Kundgebungen und öffentliche Versammlungen.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde der Platz schwer beschädigt, aber in der Nachkriegszeit wieder aufgebaut. In den folgenden Jahren wurde der Barbarossaplatz zu einem belebten Ort mit Geschäften, Cafés und Märkten. Der Platz behielt seine historische Bedeutung bei und ist auch heute ein wichtiger Treffpunkt und Verkehrsknotenpunkt in Köln.

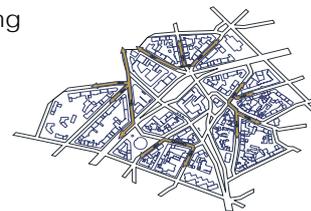
Straßenführung und Raumentwicklung  
Konzepterläuterung

Kurz und knapp könnte man sagen, dass der Barbarossaplatz einer der wichtigsten Dreh- und Angelpunkte für die Menschen in Köln ist. Derzeit besitzt er jedoch keinerlei Aufenthaltsqualität oder Attraktivität außer seiner Funktion als Verteiler von Menschen. So kommt es mir zumindest jedes Mal vor, wenn ich ihn nutze. Es gibt auch wenig Hoffnung für die Entwicklung dieses Platzes, wenn sich nicht radikal etwas ändert.

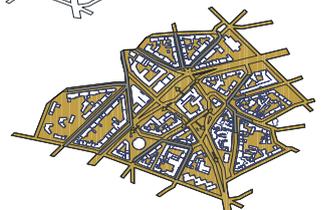
Im ersten Schritt wird der gesamte Autoverkehr am und um den Barbarossaplatz umgeleitet. Die Nord-Südfahrt wird im Bereich des Barbarossaplatzes unter die Erde verlegt. Allein durch diese Maßnahme wird sich das Gefüge des Platzes völlig ändern. Ladenlokale, die derzeit keine große Qualität aufweisen, da sie direkt an der Straße oder U-Bahn liegen, werden aufgewertet und erhalten Raum, um sich zu entwickeln. Es wird eine Atmosphäre entstehen, die nicht durch Autoabgase und Lärm belastet ist. Ein einheitliches Pflaster ohne Höhenunterschiede wie Bordsteine soll die Quartiersbildung fördern und den Charakter eines Platzes verstärken.

## Raumentwicklung

Straßenführung

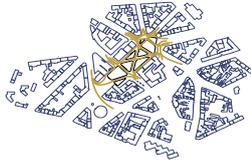


Platzentwicklung

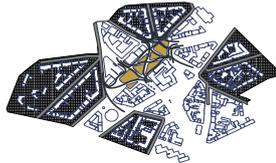


## Flächenentwicklung

Bewegungs-  
abläufe



Platz-  
aufteilung



Bewegungsabläufe und Platzaufteilung  
Konzepterläuterung

Um den Raum neu zu strukturieren, bin ich wie in der ersten Konzeptentwicklung vorgegangen und habe versucht, die Bewegungsabläufe der Menschen nachzuvollziehen. Dies ist in der bestehenden Situation sehr schwierig, da die Laufwege stark durch die vorhandene Infrastruktur der Straßenbahn und der Straßen für Autos geprägt sind. Da sich die Bewegungsmuster jedoch stark verändern werden, habe ich als Grundlage lediglich die vorhandene bauliche Struktur einbezogen.

Anschließend habe ich alle Straßen mit Linien über den Platz miteinander verbunden, wodurch Flächen und Räume entstanden, die keiner direkten Verbindung im Weg standen. Dies ist die Grundlage der Neustrukturierung des Barbarossaplatzes. Es entstehen Plätze, die jedoch den Durchfluss an Menschen nicht bremsen. Durch die neu entstandenen Wege entstehen Schnellverbindungen über den Platz.

Die Plätze können als Aufenthaltsbereiche genutzt werden, ohne dass ständig Fußgänger oder Radfahrer sie durchqueren, weil sie den schnellstmöglichen Weg nehmen wollen. Es entstehen Plätze, die zur Entschleunigung einladen, und Wege, die ein schnelles Durchqueren des Platzes ermöglichen.

Plätze und Raumentwicklung  
Konzepterläuterung

Wie entsteht ein Quartier mit Charakter und Identität?

Zunächst einmal prägt das Quartier die Identität des Viertels. Dies soll durch eine einheitliche Gestaltung des Außenraums, insbesondere der Oberflächen, verdeutlicht werden. Konkret bedeutet das, dass der gesamte umschlossene Raum im gleichen Pflaster gestaltet wird.

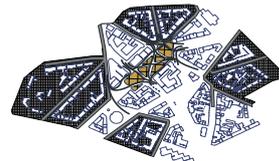
Ein zentraler Punkt oder Platz, auf den sich das Quartier und seine Identität beziehen, ist ebenfalls notwendig. Alle Strukturen wie Straßen und kleinere Plätze sollten so angelegt sein, dass sie sich bewusst oder unbewusst auf diesen definierten Mittelpunkt beziehen. Dieser zentrale Punkt muss sich nicht zwingend geografisch in der Mitte des Quartiers befinden.

Im Fall des Barbarossaplatzes bleibt dieser Treff- und Knotenpunkt des Quartiers. Der Platz sollte sowohl Erholung bieten als auch eine schnelle Anbindung gewährleisten.

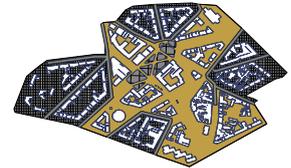
Die Gestaltung der Plätze sollte im Mittelpunkt stehen, und das gesamte Quartier rund um den Barbarossaplatz sollte sich nach ihm ausrichten.

## Platzenwicklung

Plätze

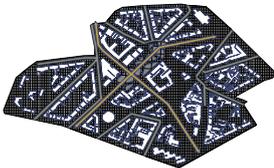


Raumentwicklung

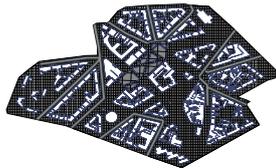


## Entwicklung Infrastruktur ÖVNP

ÖVNP



Fahrradstellplätze

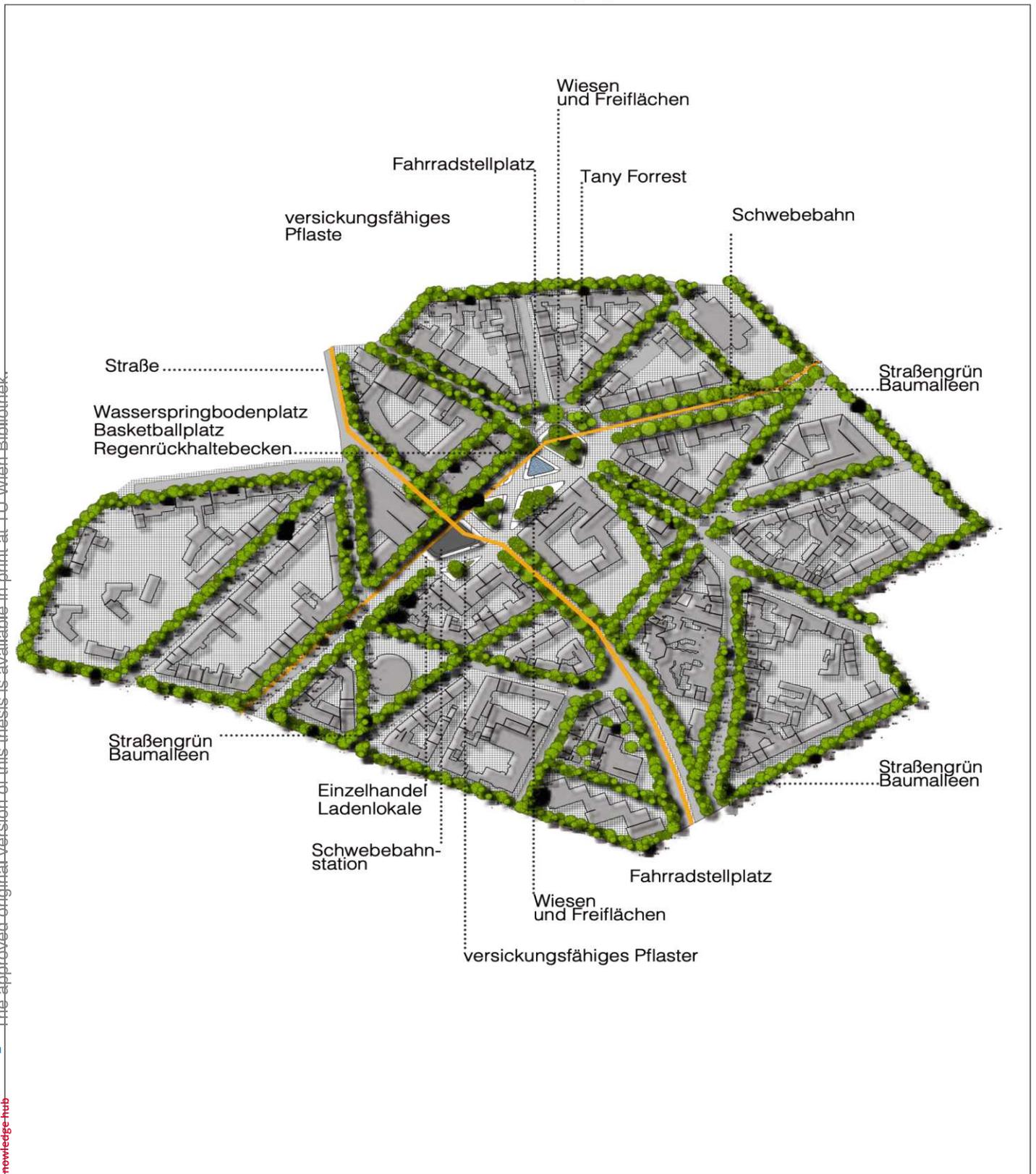


Funktionen der Räume und Infrastruktur  
Konzepterläuterung

Die Idee für den Barbarossaplatz ist einfach und schlicht: Es entsteht ein Gebäude, das den Knotenpunkt der neuen Schwebbahn enthält. Das Erdgeschoss kann für Gastronomie und Einzelhandel genutzt werden. Zusätzlich entstehen zwei Rasenflächen mit Bäumen, die für Schatten sorgen und multifunktional zum Picknicken, Slacklines, Fußballspielen, Federballspielen, Yoga oder vielen weiteren Aktivitäten genutzt werden können. Ein Bereich sollte für die Kleinsten der Gesellschaft reserviert und mit entsprechenden Spielgeräten ausgestattet werden. Außerdem soll eine Springbrunnen-Wasserfläche entstehen, die ebenfalls multifunktional genutzt werden kann. Unter dem Platz könnte ein großer Wasserspeicher entstehen, der die Springbrunnen betreibt und die angrenzenden Grünflächen bewässert. Der Platz ist so konzipiert, dass er multifunktional genutzt werden kann. Werden die Wasserspeicher abgeschaltet, können hier Bühnen aufgebaut werden oder zur späteren Stunde einfach Basketball gespielt werden. Ziel ist es, die zeitliche Abfolge und unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten des Platzes optimal zu nutzen. Beispielsweise könnte morgens ein Markt auf dem Platz stattfinden, tagsüber sind die Wassersprudler in Betrieb, was ein schönes Bild abgibt und Kindern Abkühlung und Spaß ermöglicht. Abends, wenn die Kinder schlafen, könnte der Platz zum Basketballspielen oder für andere Sportarten genutzt werden. Schließlich entsteht noch ein Tiny Forest zur Verbesserung des Klimas und als Rückzugsort für Tiere.

# Barbarossaplatz

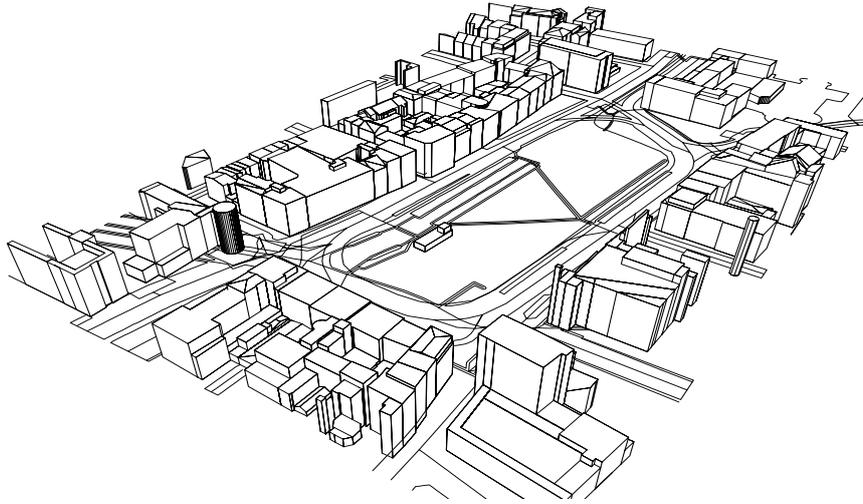
## Flächennutzungsplan



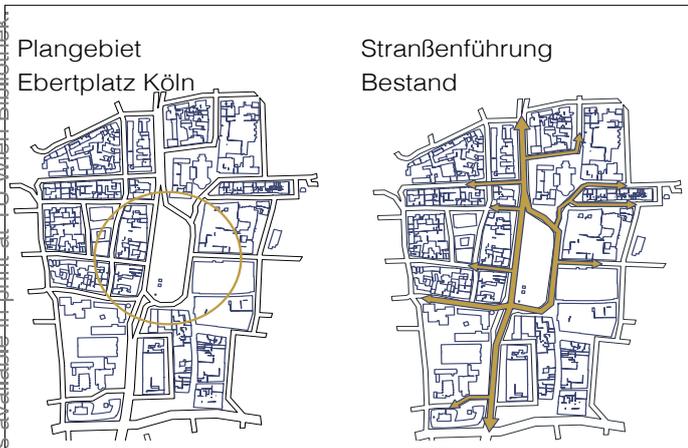
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abbildung 28, Barbarossaplatz,

# Konzeptentwicklung Neumarkt



## Bestand



## Neumarkt

### Geschichte und Hintergründe zum Neumarkt

Der Neumarkt in Köln, mit seinen Wurzeln im römischen Köln als Forum Romanum, birgt eine reiche historische Vergangenheit. Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde der Platz wieder aufgebaut und bleibt ein zentraler Anziehungspunkt in der Kölner Altstadt. Architektonische Sehenswürdigkeiten, darunter das römische Praetorium und die gotische Basilika St. Aposteln, prägen das Bild des Platzes. Historisch fungierte der Neumarkt als bedeutender Handelsplatz für Märkte und Messen, eine Tradition, die auch heute mit regelmäßigen Märkten fortgesetzt wird.

Der Neumarkt spielt eine herausragende Rolle während des Kölner Karnevals, insbesondere beim Rosenmontagszug, einem der größten Karnevalsumzüge in Deutschland. Der Platz hat sich im Laufe der Zeit verändert, um den Anforderungen der Fußgängerfreundlichkeit gerecht zu werden, und präsentiert eine Mischung aus historischer Substanz und zeitgenössischem Flair.

Insgesamt bleibt der Neumarkt ein dynamischer Ort, der Geschichte, Kultur, Handel und Veranstaltungen harmonisch vereint. Sowohl für die Kölner Bevölkerung als auch für Besucher ist er ein bedeutender und lebendiger Bestandteil des Stadtlebens.

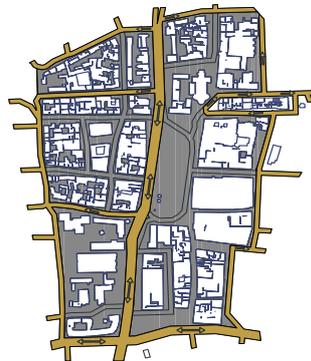
### Straßenführung und Raumentwicklung Konzepterläuterung

Die Straßenführung am Neumarkt ist ähnlich problematisch wie am Ebertplatz. Der Neumarkt ist komplett von Straßen und Straßenbahn umschlossen. Auf der einen Seite befindet sich eine große vierspürige Straße, und auf der anderen Seite, getrennt durch eine Straße, liegt eine Einkaufsstraße mit attraktivem Einzelhandel. Da die Straße entlang des Neumarktes eine wichtige infrastrukturelle Funktion in Köln erfüllt, bleibt sie bestehen, wird jedoch reduziert. Das Ziel wäre, diese Straße lediglich für Gewerbe und Anwohner nutzbar zu machen.

Entscheidend für die Gestaltung dieses Platzes ist es, den Neumarkt an den rechts angrenzenden Innenstadtbereich anzuschließen, um eine einheitliche Platzsituation zu schaffen. Dadurch würde auch die Einkaufsfußgängerzone, die am Kölner Dom beginnt, in einer harmonischen Platzsituation enden.

## Raumentwicklung

### Straßenführung



### Platzentwicklung

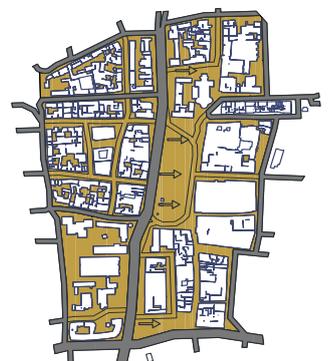
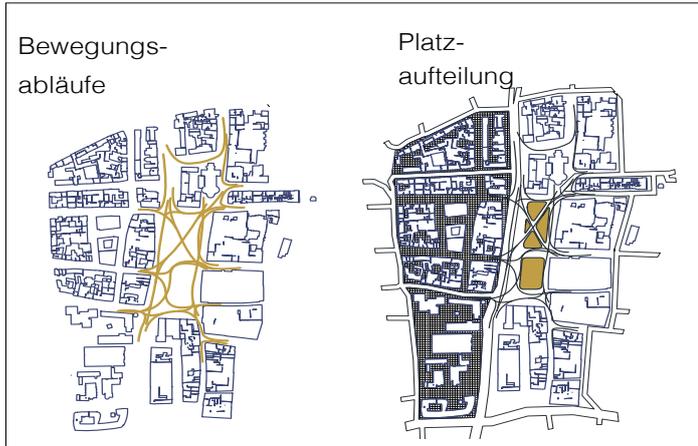


Abbildung 29, Neumarkt, Bestand, Raumentwicklung

# Flächenentwicklung



## Bewegungsabläufe und Platzaufteilung Konzepterläuterung

Auch hier wird auf Grundlage der bestehenden Bebauung die möglichen Laufwege der Menschen simuliert, um die Platzstruktur zu gestalten und zu gliedern. Der Neumarkt ist bekannt für seine vielfältigen Events im Jahr. Um dieses Konzept nicht zu verändern, bedarf es eines Designs, das diese Veranstaltungen nicht beeinträchtigt, sondern sogar noch fördert.

Der Platz besteht derzeit aus einer großen befestigten Fläche, ohne erkennbare Gliederung. Lediglich die großen Platanen, die den Platz umgeben, sollen erhalten bleiben. Im unteren Teil des Neumarkts soll eine größere Rasenfläche mit Bäumen zur Beschattung entstehen. Hier soll auch ein neues Gebäude für die neue Schwebbahn entstehen, in dessen Erdgeschoss Gastronomie und Einzelhandel einziehen können.

Die bestehende U-Bahn-Verteilung unter dem Neumarkt bleibt erhalten, während die Straßenbahn zur Schwebbahn umgeformt wird und Teil des neuen öffentlichen Nahverkehrsnetzes wird. Dieses Konzept fördert eine bessere Strukturierung des Platzes und ermöglicht gleichzeitig die Fortsetzung der vielfältigen Nutzungen und Veranstaltungen, für die der Neumarkt bekannt ist.

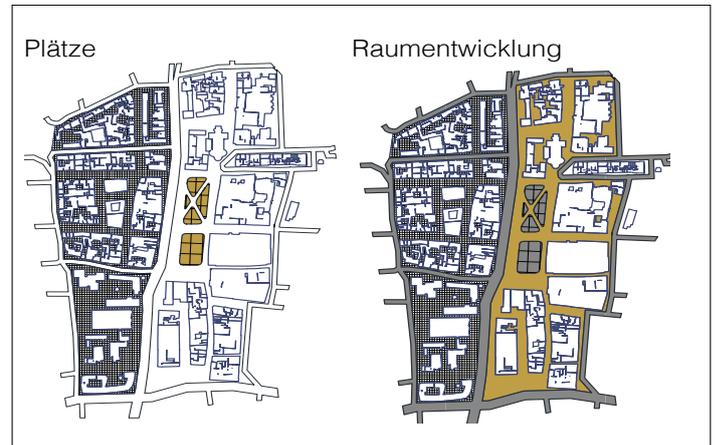
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Plätze und Raumentwicklung Konzepterläuterung

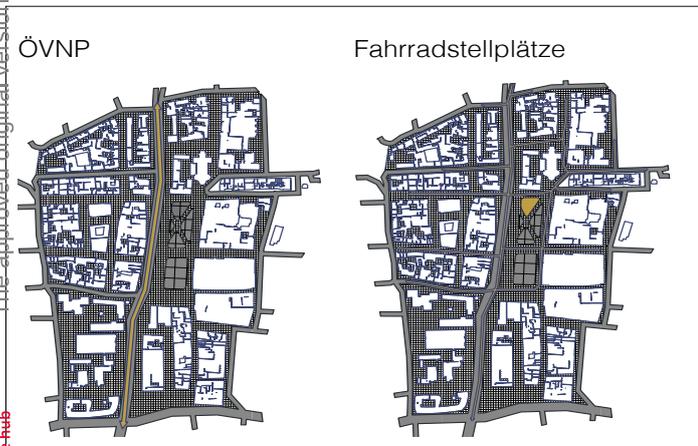
Durch die neue Platzstruktur gewinnt der Neumarkt auch außerhalb von Events an Bedeutung und kann von Bewohnern und Besuchern genutzt werden. Er ist dadurch nicht mehr nur ein Verteilerpunkt, sondern erhält einen eigenständigen Charakter mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Neumarkt dient somit nicht nur als Verkehrsknotenpunkt, sondern auch als Naherholungsgebiet für Anwohner und Besucher.

Er wird dadurch zu einem Verbindungspunkt vieler anliegender Einkaufsstraßen und Plätze und kann nun sein volles Potenzial entfalten. Mit seinen neuen Grünflächen, dem Schwebebahnhalt und den zusätzlichen Angeboten im Erdgeschoss des neuen Gebäudes wird der Neumarkt zu einem lebendigen und attraktiven Zentrum in Köln.

# Platzenwicklung



# Entwicklung Infrastruktur ÖVNP



## Funktionen der Räume und Infrastruktur Konzepterläuterung

Die Infrastruktur des Platzes bleibt im Wesentlichen gleich, wird jedoch reduziert. Die Straße, die sich entlang der rechten Seite des Platzes befindet, entfällt und wird mit der links liegenden Straße zusammengeführt. Die Straßenbahn wird zur Schwebbahn umgewandelt, um mehr Freifläche zu generieren.

Oben und unten am Platz werden Grünflächen installiert, die das Klima verbessern sollen und den Menschen einen Raum zum Entspannen, Spielen und Spaß haben durch multifunktionale Räume ermöglichen. Der mittlere Teil bleibt frei von Aufbauten oder Bäumen, um die Identität des Platzes nicht zu verändern.

Alles ist ebenerdig, damit weiterhin Veranstaltungen wie Konzerte, Kundgebungen oder Weihnachtsmärkte stattfinden können. Die Plätze in der Mitte des Platzes sollen sich lediglich durch anders gestaltete Pflasterflächen abheben, damit die Infrastruktur des Platzes hervorgehoben wird und jeder erkennen kann, was Verkehrswege sind und was Ruhezeiten.

Durch gekennzeichnete Fahrradwege wird auch hier vermieden, dass es zu Kollisionen zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern kommt.

Abbildung 30, Flächenentwicklung, Platzentwicklung, Entwicklung Infrastruktur

# Barbarossaplatz

## Flächennutzungsplan



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

# Fazit:

Der Lockdown und seine Folgen führten zu einem Stillstand der Städte. Er offenbarte die tiefgreifenden Veränderungen im städtischen Leben und die erheblichen Mängel in den öffentlichen Freiräumen.

Die Pandemie zeigte, wie wichtig öffentlicher Raum für die Interaktion von sozialem Austausch und des Wohlbefindens des einzelnen Menschen ist. Das Bewusstsein für den öffentlichen Raum wurde aufgrund der Einschränkung im städtischen Leben geschärft. Öffentlicher Raum ist unverzichtbar für die Gesellschaft. Die Fokussierung auf das Thema öffentlicher Raum und Parks führte jedoch auch zum Erkennen der Defizite, die diese Räume aufwiesen. Öffentliche Freiräume erfüllen in vielen Städten nicht ausreichend die Bedürfnisse der Bevölkerung.

Kernaussage dieser Arbeit ist, dass jeder Freiraum individuell betrachtet werden muss und im Ergebnis nicht nur einen monofunktionalen Raum ergibt. Räume müssen multifunktional und anpassungsfähig gestaltet werden. Dies ist drauf bezogen, dass ein Freiraum nicht allein als Aufenthaltsraum für Menschen betrachtet werden darf, sondern, dass öffentliche Freiräume sowohl Verpflichtung im Bereich des Sozialen, sowie die ökologischen Anforderungen der Stadt erfüllen muss. Die Pandemie hat die Dringlichkeit betont, Freiräume so zu konzipieren, dass sie zur Minderung der städtischen Überhitzung beitragen und als Rückzugsorte dienen können.

Eine heutige Freiraumplanung muss unter Einbindung der Bürger durchgeführt werden. Es müssen jedoch auch verschiedene Experten zusammengebracht werden, um alle wichtigen Faktoren einzubeziehen. Dieses Team sollte aus den Disziplinen Stadtplanung, Architektur, Umweltwissenschaften, Soziologie sowie der Einbindung der Bewohner. Nur durch eine ganzheitliche Betrachtung können Freiräume geschaffen werden, die sowohl die Lebensqualität verbessern als auch zur Klimaanpassung beitragen. Ständige Evaluation von Projekten wird helfen, sich bei zukünftigen Projekten zu verbessern. Es müssen radikale und innovative Lösungsansätze gedacht werden, um ein Umdenken und einen Wandel in den Städten voranzutreiben.

Vorhandene Strukturen zu erweitern, verbessern oder anzugleichen, wird nicht alleine den Wandel herbeibringen, um die Klimawende zu schaffen.

Die Multifunktionalität ist vom Großen bis ins Kleine der entscheidende Faktor. Alle Räume müssen dreidimensional gedacht und geplant werden. Das bedeutet nicht nur in allen Ebenen physisch zu planen, sondern auch jede einzelne Fläche multifunktional zu denken, ob es nun physisch, zeitlich oder psychisch ist. Die Zeit, dass ein Raum lediglich eine Funktion aufweist, ist vorbei. Die Städte sind überfüllt und werden nur noch dichter besiedelt. Dies bedeutet, dass Freiräume vor allem auch zeitlich unterschiedlich betrachtet und Nutzungsmöglichkeiten geplant werden müssen.

Die Menschen sind ein wichtiger Teil der Stadt, damit sie in diesem Umfeld wohnen sowie gesund leben können und sich wohlfühlen, benötigen sie eine intakte Flora und Fauna, denn diese kann entscheidend auf die Gesundheit einwirken. Eine gesunde Stadt wird meiner Meinung nach auch gesunde Einwohner\*innen haben.

Abschließend lässt sich sagen, dass die Pandemie eine einzigartige Gelegenheit geboten hat, die Stadtentwicklung neu zu strukturieren, sowie widerstandsfähige, robuste, nachhaltigere und inklusivere Freiräume umzusetzen. Die Erkenntnisse aus dieser Arbeit, sowie die neuen Ansätze der Maßnahmen könnten bei zukünftigen Planungsprozessen helfen, eine neue Art von Planung anzustoßen. Die Ansätze könnten auf kommende Herausforderungen vorbereiten, um die Lebensqualität der Bewohner nachhaltig zu verbessern.

# Literaturverzeichnis

(BSBK), B. B. (2022). *Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21*.

(BSBK), B. B. (2022). *Baukultur Bericht Öffentliche Räume 2020/21*.

(BSBK, B. B. (2022). *Baukulturbericht Öffentliche Räume 2020/21*.

Böhm, U. /. (2020). [https://bbzl.de/wp-](https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript_freiraum_als_protagonist.pdf)

[content/uploads/2020/12/manuskript\\_freiraum\\_als\\_protagonist.pdf](https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript_freiraum_als_protagonist.pdf). Von PLANEN IN ZEITEN VON CORONA FREIRAUM ALS PROTAGONIST abgerufen

Böhm, U. /. (2020). *PLANEN IN ZEITEN VON CORONA FREIRAUM ALS PROTAGONIST*. Von

[https://bbzl.de/wp-](https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript_freiraum_als_protagonist.pdf)

[content/uploads/2020/12/manuskript\\_freiraum\\_als\\_protagonist.pdf](https://bbzl.de/wp-content/uploads/2020/12/manuskript_freiraum_als_protagonist.pdf) abgerufen

Baukultur, B. (2008). [https://www.bundesstiftung-](https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/4649/downloads/200828_positionspapier-wohnenarbeitenkultur_0-2.pdf)

[baukultur.de/fileadmin/files/medien/4649/downloads/200828\\_positionspapier-wohnenarbeitenkultur\\_0-2.pdf](https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/4649/downloads/200828_positionspapier-wohnenarbeitenkultur_0-2.pdf).

Baukultur, B. –B. (2020). *Wohnen, Arbeiten und Kultur. Ein Plädoyer für eine Kultur-integrierte Stadtentwicklung*. Potsdam/Berlin.

BaunNetz. (2014). *BauNetz*. Von Teppich mit Treppen:

[https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-](https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Platz_von_COBE_in_Kopenhagen_4170439.html)

[Platz\\_von\\_COBE\\_in\\_Kopenhagen\\_4170439.html](https://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Platz_von_COBE_in_Kopenhagen_4170439.html) abgerufen

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, S. u. (2019). [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de) . Von Deutschland wächst – aber nichtüberall abgerufen

Berger, R. (2018). [www.lolandberger.com](http://www.lolandberger.com). Von Overtourismus in europäischen Städten abgerufen

Berlin, A. d. (2006).

[https://www.antidiskriminierungsstelle.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/AGG/agg\\_gleichbehandlungsgesetz.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.antidiskriminierungsstelle.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/AGG/agg_gleichbehandlungsgesetz.pdf?__blob=publicationFile). Von DAS GESETZ GEGEN DISKRIMINIERUNG abgerufen

Bernhardt, C. (2005). *Geschichte der Planung des öffentlichen Raums*. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung : Blaue Reihe ; 122.

Big. (2012). *Big*. Von Superkilen: <https://big.dk/projects/superkilen-1621> abgerufen

Big. (2019). *Big*. Von CopenHill : <https://big.dk/projects/copenhill-2391> abgerufen

Billig, S. (2020). Warum die Natur dem Menschen gut tut. *Deutschlandfunk Kultur* .

Bundesamt, D. –S. (2019). [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23\\_09\\_p002.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_09_p002.html).

Bundesamt, S. (2023). [www.bmi.bund.de/SharedDocs/behoerden/DE/destatis.html](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/behoerden/DE/destatis.html).

Bundesamt, S. (2023).  
[www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/05/PD18\\_183\\_31121.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/05/PD18_183_31121.html).

Bundesamt, S. (2023).  
[www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/05/PD19\\_201\\_31121.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/05/PD19_201_31121.html).

Bundesamt, S. (2023).  
[www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19\\_N012\\_122.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html).

Bundesamt, S. (2023).  
[www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19\\_N012\\_122.html](http://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/12/PD19_N012_122.html).

Bundesinstitut für Bau-, S. u. (2018). [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de). Von Deutschland wächst - aber nicht überall abgerufen

Bundeskanzleramt. (2018). Gemeinsame Wohnraumoffensive von Bund, Ländern und Kommunen. *Ergebnisse des Wohngipfels am 21. September 2018 im Bundeskanzleramt* (S. 13). Bundeskanzleramt: Bundesregierung.

Bundesstiftung Baukultur (BSBK). (Dezember 2020). [https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/8349/downloads/bsbk\\_bkb-20-21](https://www.bundesstiftung-baukultur.de/fileadmin/files/medien/8349/downloads/bsbk_bkb-20-21).

Bundesverfassungsgericht, B. . (2019). <http://opiniojuris.de>. Von 1 BvR 169/63. Karlsruhe abgerufen

Caja, M. (2022). *Bauwelt*. Von Piazza Aperte in Mailand:  
<https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/Das-kuerzlich-von-der-Stadt-Mailand-entwickelte-Projekt-Piazza-aperte-3819317.html> abgerufen

Carrington, D. (2020). *The Guardian*. Von [https://www-theguardian-com.translate.googleusercontent.com/world/2020/may/04/is-air-pollution-making-the-coronavirus-pandemic-even-more-deadly?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=de&\\_x\\_tr\\_hl=de&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www-theguardian-com.translate.googleusercontent.com/world/2020/may/04/is-air-pollution-making-the-coronavirus-pandemic-even-more-deadly?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=de&_x_tr_hl=de&_x_tr_pto=sc):  
Führt Luftverschmutzung zu noch mehr Todesopfern in der Corona-Pandemie?  
abgerufen

Carrington, D. (2020). *The Guardian* . Von [https://www-theguardian-com.translate.googleusercontent.com/world/2020/jul/13/compelling-evidence-air-pollution-worsens-coronavirus-study?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=de&\\_x\\_tr\\_hl=de&\\_x\\_tr\\_pto=sc](https://www-theguardian-com.translate.googleusercontent.com/world/2020/jul/13/compelling-evidence-air-pollution-worsens-coronavirus-study?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=de&_x_tr_hl=de&_x_tr_pto=sc): Studie:

„Überzeugende“ Beweise dafür, dass Luftverschmutzung das Coronavirus verschlimmert abgerufen

Christian Basl, S. E. (2020). *Leere Innenstädte, vollere Parks*.

Cobe. (2014). *Cobe*. Von Cobe Israels Plads: <https://www.cobe.dk/projects/israels-plads> abgerufen

Deimon, T. B. (2023). *egis*. Von Begegnungsbereiche, Fahrradstraßen, 30-km/h-Grenzwerte ... Welche Werkzeuge für eine friedliche Stadt?: [https://www-egis--group-com.translate.google.fr/articles/zones-de-rencontre-vélorues-limitations-à-30-km-h-quels-outils-pour-une-ville-apaisée?\\_x\\_tr\\_sl=fr&\\_x\\_tr\\_tl=de&\\_x\\_tr\\_hl=de&\\_x\\_tr\\_pto=sc&\\_x\\_tr\\_hist=true](https://www-egis--group-com.translate.google.fr/articles/zones-de-rencontre-vélorues-limitations-à-30-km-h-quels-outils-pour-une-ville-apaisée?_x_tr_sl=fr&_x_tr_tl=de&_x_tr_hl=de&_x_tr_pto=sc&_x_tr_hist=true) abgerufen

Deutschland, H. –H. (2018). *einzelhandel.de*. Von Herbstpressekonferenz mit Ergebnissen der HDE Konjunkturumfrage abgerufen

DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO. (2011). *DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO*. Von High Line: <https://dsrny.com> abgerufen

DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO. (2013). *DILLERISCOFIDIOI+IRENFRO*. Von <https://dsrny.com/project/zaryadye-park> abgerufen

e.V., I. F. (kein Datum). <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik>. Von Charta der Neurourbanistik abgerufen

e.V., I. F. (kein Datum). *Charta der Neurourbanistik*.

e.V., I. F. (kein Datum). *Charta der Neurourbanistik* .

e.V., I. F. (kein Datum). <https://neurourbanistik.de/charta-der-neurourbanistik/>. Von Charta der Neurourbanistik abgerufen

e.V., I. F. (kein Datum). <https://neurourbanistik.de/impressum/>. Von Charta der Neurourbanistik abgerufen

Fischer, A. (2020). Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona. *Garten + Landschaft*, 15.

Fischer, A. (2020). Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona. *Garten + Landschaft*, 15.

Fischer, A. (2020). Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona . *Garten + Landschaft* , 15.

Fischer, A. (2020). Zurück auf Los: Planen in Zeiten von Corona . *Garten + Landschaft* , 15.

FOUCAULT, M. (1992). [http://www.containerwelt.info/pdf/Foucault\\_AndereRaume.pdf](http://www.containerwelt.info/pdf/Foucault_AndereRaume.pdf). Von Andere Räume abgerufen

- Friedrich, J. (2021). *Bauwelt*. Von Westpark in Augsburg:  
[https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/In-den-Park-Westpark-Augsburg-3667613.html#:~:text=Rund%2060%20Hektar%20Wiese%2C%20Straucher,Westpark%20ist%20\(fast\)%20fertig.&text=Rund%20vier%20Kilometer%20lang%20ist,zur%20Wertach%2DAue%20im%20Suden](https://www.bauwelt.de/rubriken/bauten/In-den-Park-Westpark-Augsburg-3667613.html#:~:text=Rund%2060%20Hektar%20Wiese%2C%20Straucher,Westpark%20ist%20(fast)%20fertig.&text=Rund%20vier%20Kilometer%20lang%20ist,zur%20Wertach%2DAue%20im%20Suden). abgerufen
- Gerst, G. (2020). *umb magazin*. Von Flanieren auf Distanz: <https://www.ubm-development.com/magazin/parc-de-la-distance/> abgerufen
- Gerst, G. (2020). *umb magazin*. Von Flanieren auf Distanz: <https://www.ubm-development.com/magazin/parc-de-la-distance/> abgerufen
- Hamann, M. E. (2020). *Leipzig Charta zur nachhaltigen europaischen Stadt: Wo steht Europa?* 303.
- Hamburg, F. u. (2013). *www.hamburg.de*. Von Mehr Stadt in der Stadt: Gemeinsam zu mehr Freiraumqualitat in Hamburg abgerufen
- Hamburg, F. u. (2019). *www.hamburg.de*. Von Freiraum- bedarfsanalyse 2012 fur wohnungsnahen Freiraume – Methoden, Ergebnisse und Anwendung abgerufen
- Hamburg, H. (2020). <https://hamburg2040.de/stadt-der-zukunft-green-city-singapur/>.
- Handelsforschung, I. K.–I. (2017). *www.ifhkoeln.de*. Von Innerstadtischer Einzelhandel: Verscharfter Kanal- und Standortwettbewerb abgerufen
- Heimat, B. d. (2023).
- Heimat, B. d. (2023).  
[www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/Handlungsempfehlungen-Baulandkommission.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/Handlungsempfehlungen-Baulandkommission.pdf?__blob=publicationFile&v=1).
- Heinich, N. (2017). *Bauwelt*. Von Der Sarjadje-Park in Moskau:  
<https://www.bauwelt.de/themen/bauten/Sarjadje-Park-Moskau-Diller-Scofidio-Renfro-3068469.html> abgerufen
- Hertlein, V. (2008). *Superkilen in Kopenhagen-Norrebro*. Wettbewerbe Entscheidungen.
- Hjortshøj, R. (2018). *Effekt*. Von GAME HOUSE VIBORG: <https://www.oeffekt.dk/gameviborg> abgerufen
- Hunger, B. (2019). *Attraktiver offentlicher Raum. Unverzichtbar fur den Zusammenhalt der Nachbarschaften*. Freiburg.

- Kaltenbrunner, R. (2019). *publications.rwth-aachen.de*. Von Im Ungefähren? Der öffentliche Raum und seine veränderten Parameter. In: Werkstatt „Hybride Räume“ – Dokumentation der Beiträge zur Werkstatt abgerufen
- Kathrin Gimmel, J. C. (2016). *jaja*. Von PARKING HOUSE + KONDITAGET LÜDERS: <https://jaja.archi/project/konditaget-luders/> abgerufen
- Krisenvorsorgeexperte, H. S.-u. (2023). *Herbert Saurugg*. Von Bottom-up Resilience: <https://www.saurugg.net/2023/blog/krisenvorsorge/bottom-up-resilience> abgerufen
- Krone, S. (2020). *adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club*. Von <https://www.adfc.de/artikel/vorbild-mailand-neue-verkehrskonzepte-zur-wiederbelebung-der-staedte-nach-corona> abgerufen
- Kurth, D. (2021). *Bauwelt*. Von In 15 Minuten zur Europäischen Stadt?: <https://www.bauwelt.de/das-heft/heftarchiv/In-15-Minuten-zur-Europaeischen-Stadt-Stadtbauwelt-3685815.html> abgerufen
- LaSalle, J. –J. (2019). *www.jll.de*. Von Gastronomie stößt Textilhändler vom deutschen Neuanmietungs- thron abgerufen
- Matthias Holenstein, K. A. (2021). Projekt\_ Community-Resilienz durch Bottom-Up-Initiativen. *Risiko\_Dialog*.
- Medicine, N. L. (2015). <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC4627844>. Von National Center for Biotechnology Information abgerufen
- Medicine, N. L. (2015). <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/25462904/>. Von National Center for Biotechnology information abgerufen
- Medicine, N. L. (2015). <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/26160470>. Von National Center for Biotechnology Information abgerufen
- Medicine, N. L. (2015). *National Center for Biotechnology*.
- Meyer, B. D. (2012). *Fehlzeiten - Report* . Springer.
- Osnabrück, U. (2009). *Die beliebtesten Räume für Sportaktivitäten in Deutschland* .
- Pehnt, W. (2018). *Plätze, offen oder geschlossen. Zu einer Kontroverse in Moderne und Nachmoderne*. Berlin/München.
- Popp, P. (2013). *Detail*. Von Landschaftspark Superkilen in Kopenhagen: [https://www.detail.de/de/de\\_de/landschaftspark-superkilen-in-kopenhagen](https://www.detail.de/de/de_de/landschaftspark-superkilen-in-kopenhagen) abgerufen

Posener, A. (2023). *Welt*. Von Die Utopie von der „15-Minuten-Stadt“ – und wie gegen sie Front gemacht wird:

<https://www.welt.de/debatte/kommentare/plus244111755/Autofrei-Utopie-Wie-gegen-die-15-Minuten-Stadt-Front-gemacht-wird.html> abgerufen

PrognosAG. (2019). <https://www.prognos.com/de/projekt/wer-baut-deutschland-inventur-zum-bauen-und-wohnen-2019>.

PrognosAG. (2019). [https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-02/20190509\\_10\\_zentrale\\_forderungen\\_zum\\_wohnungsbau-tag\\_2019.pdf](https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-02/20190509_10_zentrale_forderungen_zum_wohnungsbau-tag_2019.pdf).

PrognosAG. (2023). <https://www.prognos.com/de/presse>.

Rehder, a. (März 2020). Verbote wegen Coronavirus: Polizei sperrt Boxhagener Platz. *Süddeute Zeitung* .

Rehwaldt Landschaftsarchitekten. (2023). [www.rehwaldt.de](http://www.rehwaldt.de).

Reketat, A. (2023). *Utopia*. Von Die 15-Minuten-Stadt: Das steckt hinter der Idee: [https://utopia.de/ratgeber/die-15-minuten-stadt-das-steckt-hinter-der-idee\\_378754/](https://utopia.de/ratgeber/die-15-minuten-stadt-das-steckt-hinter-der-idee_378754/) abgerufen

Research, K. (2018). <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2018/Fokus-Nr.-221-August-2018-Fachkraefteengpaesse-im-Bauhandwerk.pdf>.

Research, K. (2018). <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2018/Fokus-Nr.-221-August-2018-Fachkraefteengpaesse-im-Bauhandwerk.pdf>.

Research, K. (2023). [www.kfw.de](http://www.kfw.de).

Schittich, C. (2018). *Bauwelt*. Von Investment an der High Line: <https://www.bauwelt.de/themen/betrifft/High-Line-New-York-3227055.html> abgerufen

Schoof, J. (2018). *Detail*. Von Spielplatz mit Aussicht: Parkhaus in Kopenhagen: [https://www.detail.de/de/de\\_de/spielplatz-mit-aussicht-parkhaus-in-kopenhagen-32424](https://www.detail.de/de/de_de/spielplatz-mit-aussicht-parkhaus-in-kopenhagen-32424) abgerufen

Schroof, J. (2020). *Detail*. Von Die Aktive Stadt: <https://inspiration.detail.de> abgerufen

Schroof, J. (2020). *Detail*. Von Die Aktive Stadt: <https://inspiration.detail.de/de> abgerufen

Selle, K. (2019). [www.pt.rwth-aachen.de](http://www.pt.rwth-aachen.de). Von Öffentliche Räume – eine Einführung. Begriff, Bedeutung und Wandel der öffentlich nutzbaren Räume in den Städten abgerufen

- Siehr, A. (2019). *www.mohrsiebeck.com*. Von Das Recht am öffentlichen Raum. Theorie des öffentlichen Raumes und die räumliche Dimension von Freiheit abgerufen
- SL, R. (2020). *RMP SL*. Von <https://www.rmp-landschaftsarchitekten.de/projekte/westpark-augsburg/> abgerufen
- Stauss, P. (kein Datum). *Hybride Räume und das Potenzial der Nutzungsvielfalt. Geographische Rundschau*.
- Systemforschung, T. U. (2019). [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf).
- Systemforschung, T. U. (2019). [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf).
- Systemforschung, T. U. (2019). [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf).
- Systemforschung, T. U. (kein Datum). [https://www.tu-darmstadt.de/media/daa\\_responsives\\_design/01\\_die\\_universitaet\\_medien/aktuelles\\_6/pressemeldungen/2019\\_3/Tichelmann\\_Deutschlandstudie\\_2019.pdf](https://www.tu-darmstadt.de/media/daa_responsives_design/01_die_universitaet_medien/aktuelles_6/pressemeldungen/2019_3/Tichelmann_Deutschlandstudie_2019.pdf).
- Tilman, H. (2005). *Renaissance oder Niedergang? Zur Krise des Öffentlichen Raums im 20. Jahrhundert*.
- Tourismusverband, D. –D. (2018). *www.deuschertourismusverband.de*. Von Zahlen, Daten, Fakten abgerufen
- Urbanistik, D. I. (2019). <https://difu.de/ob-barometer-2019>.
- Ursula Flecken, L. C. (2011). *Der öffentliche Raum*. Universitätsverlag der Technischen Universität Berlin.
- Wiegel, A. (2019). *Detail*. Von Industriecharme in transluzenter Hülle: Game Streetmekka in Viborg: [https://www.detail.de/de/de\\_de/industriecharme-in-transluzenter-huelle-game-streetmekka-in-viborg-34115](https://www.detail.de/de/de_de/industriecharme-in-transluzenter-huelle-game-streetmekka-in-viborg-34115) abgerufen
- Wirtschaftsforschung, R. –L.-I. (2019). *www.rwi-essen.de*. Von Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018 abgerufen

# Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Öffentliche Räume

Bundesstiftung Baukultur auf Basis von Baukultur PlanSinn 2019,

Design: Heimann + Schwantes

Abbildung 2: Grafik Leitbild zur Konzeptentwicklung

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap®

In Anlehnung an: Köln Deutschland City Skyline Silhouette mit goldenen Gebäuden,

Freepik Company S.L.

[https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen\\_21799804.htm](https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen_21799804.htm)

15 free icon, Freepike, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/free-icon/15\\_6116992?related\\_id=6116908&origin=search](https://www.flaticon.com/free-icon/15_6116992?related_id=6116908&origin=search)

Architekturbüro MVRDV "Valley",

Die Zukunft der grünen Wohntürme - Architektur & Stadt

Blue simple bike driver, blue, simple png, <https://www.pngegg.com/en/png-dxuxb>

Green Leaf – Illustration, JulietArts, 14 oktober 2010, [Stockillustraties](#) | [Bladnerf](#),

<https://www.istockphoto.com/nl/vector/green-leaf-gm164401334-14471372>

Abbildung 3: Lufbild, Isometrie, Konzeptbild, Schwarzplan, Parameter des Konzeptbildes,

Anwendungen der Parameter,

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap®

In Anlehnung an: Köln Deutschland City Skyline Silhouette mit goldenen Gebäuden,

Freepik Company S.L.

[https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen\\_21799804.htm](https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen_21799804.htm)

Abbildung 4: Konzepisometrie

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap®

#### Abbildung 5: Freiflächen

Freiflächen Icon, Flaticon, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/freiflaeche\\_15440134](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/freiflaeche_15440134)

#### Abbildung 6: Plätze

Ort icon, Freepik, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/ort\\_477648?term=pl%C3%A4tze&page=1&position=6&origin=search&related\\_id=477648](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/ort_477648?term=pl%C3%A4tze&page=1&position=6&origin=search&related_id=477648)

#### Abbildung 7: Ressourcen

Unterstützung icon, Vectors Tank, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/unterstuetzung\\_9770777?](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/unterstuetzung_9770777?)

#### Abbildung 8: Treffpunkt

Treffpunkt icon, Eucalyp, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/treffpunkt\\_2649750?term=treffpunkt&page=1&position=2&origin=search&related\\_id=2649750](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/treffpunkt_2649750?term=treffpunkt&page=1&position=2&origin=search&related_id=2649750)

#### Abbildung 9: Multitool

Electrical tools icon, van design, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/oszillierendes-multifunktionswerkzeug\\_15760004?term=multitool&page=1&position=5&origin=search&related\\_id=15760004](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/oszillierendes-multifunktionswerkzeug_15760004?term=multitool&page=1&position=5&origin=search&related_id=15760004)

#### Abbildung 10: Fahrrad

Fahrrad Icon, Faticon, Freepik Company S.L.

[https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/fahrrad-verfolgen\\_3180449](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/fahrrad-verfolgen_3180449)

#### Abbildung 11: U-Bahn

U-Bahn Icon, Sheinyk Anastasiia, Alamy Vektorgrafik, 4. Februar 2020, Freepik Company S.L.

<https://www.alamy.de/u-bahn-u-bahn-zug-flache-vektor-symbol-graph-symbol-fur-reise-und-tourismus-website-und-apps-design-logo-app-ui-image367854052.html>

Abbildung 12: Schwammstadt

Zukunftsinitiative Klima.Werk/EGLV,

Emschergenossenschaft / Lippeverband, Kronprinzenstraße 24, 45128 Essen

<https://www.klima-werk.de/visionblau-gruen/schwammstadt>

Abbildung 13: Wald

Bäume Icon, Faticon, Freepik Company S.L.

<https://www.flaticon.com/de/kostenloses->

[icon/baume\\_2997095?term=bäume&page=1&position=20&origin=search&related\\_id=2997095](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/baume_2997095?term=b%C3%A4ume&page=1&position=20&origin=search&related_id=2997095)

Abbildung 14: Wasserhaushalt

Regenwassererntelinie Symbole, SirVectorr, iStock, 22. Februar 2021, iStockphoto LP

<https://www.istockphoto.com/de/vektor/regenwasser-erntelinie-symbole-vektor-illustration-enthalten-symbol-fass-edelstahl-gm1303472591-394913818>

Abbildung 15: Wasserspeicher

Rainwater retention basins icon , GeoPlan GmbH, Donaugewerbepark 5, D-94486

Osterhofen, GRAMOTIC Design, <https://pixabay.com/service/license/>

<https://geoplan-online.de/en/hydraulic-engineering-and-flood-control>

Abbildung 16: Wald

Wald Icon, Faticon, Freepik Company S.L.

<https://www.flaticon.com/de/kostenloses->

[icon/wald\\_2913520?term=bäume&page=1&position=8&origin=search&related\\_id=2913520](https://www.flaticon.com/de/kostenloses-icon/wald_2913520?term=b%C3%A4ume&page=1&position=8&origin=search&related_id=2913520)

Abbildung 17: Evapotranspiration

Water Evaporation Icon, Lukman Hakim, iStock, 31. August 2020,

<https://www.istockphoto.com/nl/vector/water-verdampt-pictogram-vector-ontwerp-illustratie-gm1269777704-372979416>

Abbildung 18: Köln

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 19: Straßenraum

Straßenraum Handskizze: Eigene Darstellung

Straßengrün Wasserhaushalt Grafik: HUMBERG GmbH, Zeppelinstraße 4, 48301 Nottuln, ALVEUS System, <https://humberg-baumschutz.de/wassermanagement/baumrigole-alveus>

Abbildung 20: Konzeptgrafik

Bestehend aus Abbildung 5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17

In Anlehnung an: Köln Deutschland City Skyline Silhouette mit goldenen Gebäuden, Freepik Company S.L.

[https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen\\_21799804.htm](https://de.freepik.com/vektoren-premium/koeln-deutschland-city-skyline-silhouette-mit-goldenen-gebaeuden-isolated-on-white-vektor-illustration-tourismuskonzept-mit-historischer-architektur-koelner-stadtbild-mit-wahrzeichen_21799804.htm)

Abbildung 21: Planungsgebiet, Barbarossaplatz, Neumarkt, Ebertplatz

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 22: Ebertplatz, Bestand, Raumentwicklung

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 23: Flächenentwicklung, Platzentwicklung, Entwicklung Infrastruktur

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 24: Ebertplatz

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 25: Perspektiven Ebertplatz

Eigene Darstellung

Abbildung 26: Barbarossaplatz, Bestand, Raumentwicklung

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 27: Barbarossaplatz, Flächenentwicklung, Platzentwicklung, Entwicklung Infrastruktur

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 28: Barbarossaplatz

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 29: Neumarkt, Bestand, Raumentwicklung

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 30: Neumarkt, Flächenentwicklung, Platzentwicklung, Entwicklung Infrastruktur

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>

Abbildung 31: Barbarossaplatz,

Eigene Darstellung/ In Anlehnung an OpenStreetMap<sup>®</sup>