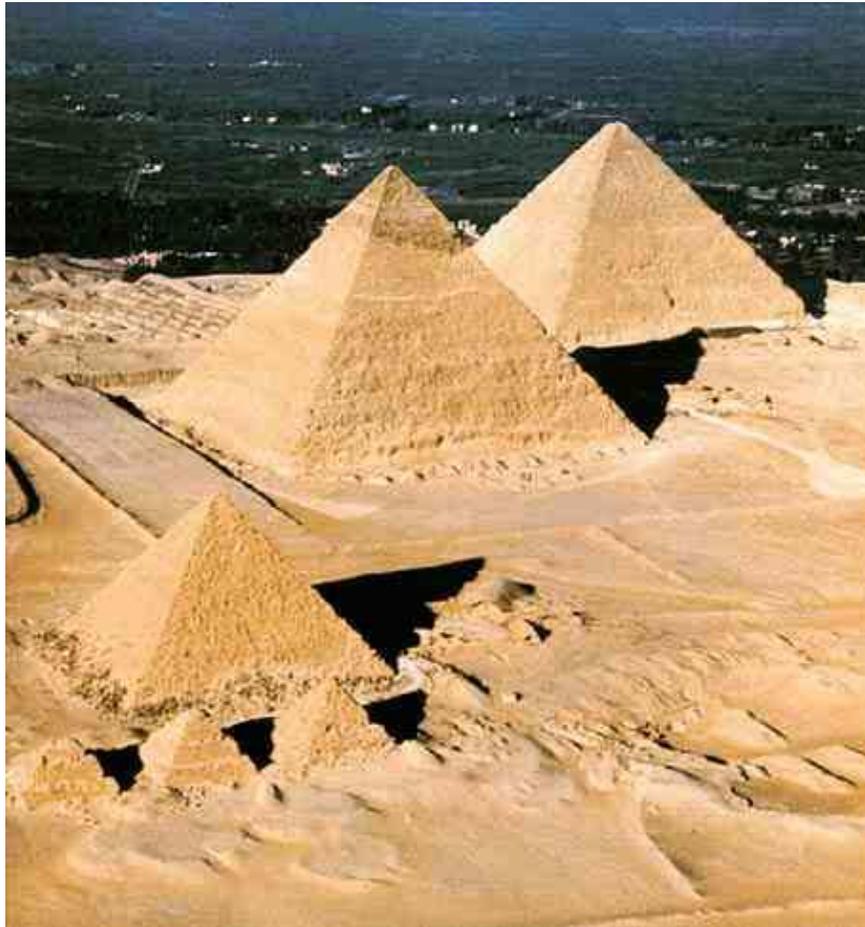


# Ballungsräume weltweit



- Nachtbild der stark beleuchteten Siedlungsräume als Indikator der Siedlungsdichte

## Agyptische Pyramiden als Symbol früher urbaner Strukturen



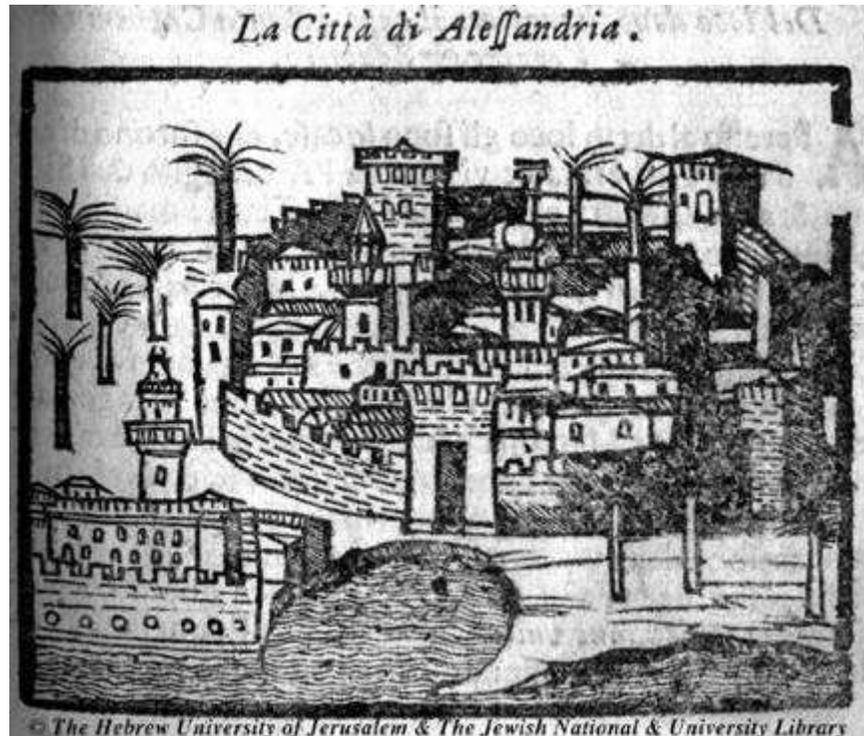
- Schon immer waren Kirchen, Tempel und im Falle Ägypten Grabmale besonders auffällige und symbolträchtige bauliche Zeugnisse, für die Macht von Städten und Staaten

## Die römische Stadt – Keimzelle europäischer Stadtentwicklung in vielen Ländern



- Die regelmäßigen „Schachbrettmuster“ der Straßen und Baufelder sind wichtigstes Kennzeichen römischer Städte, vielfach archäologisch belegt, in der Realität aber meist von der mittelalterlichen Stadtentwicklung über der Erde komplett überformt

## Die antike Stadt



- Grundmuster der Städte für mehrer Jahrtausende:
- kompakt
- ummauert
- Hohe Gebäude beschränkt auf Wehrtürme, Stadttore und Kirchen

## Bauen mit dem Relief



- Gebaut wird an begünstigten Stellen:
  - bevorzugt im Talgrund wegen der Nähe zum Wasser (als Transportweg, Energiespender, Garant fruchtbarer Böden und „Lebensmittel“)

## Bauen an exponierter Stelle

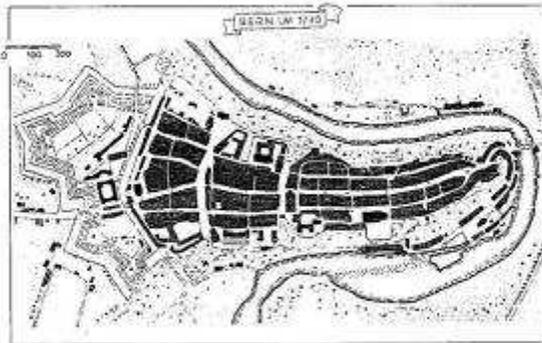


- Topographisch exponierte Stellen tragen meist besondere („herausragende“) urbane Funktionen:
  - die Burg/ Festung als Mischung aus militärischem Symbol und funktionaler Rückzugsoption
  - den Tempel als weit sichtbare Demonstration der Exponiertheit, Auserwähltheit, Nähe zu „höheren Kräften“

# Bauen mit dem Relief



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



1.8 Bern um 1790. „Wer baut bedarf der Ratseinwilligung“:  
Planung in Anpassung an die natürlichen Gegebenheiten

- aber auch der Bergsporn war beliebter Siedlungsort:
  - Wegen des Schutzes gegen Feinde
  - des Schutzes vor Hochwasser
  - aber noch nah genug am Wasser, um seine Vorteile zu nutzen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Bauen als Kunst



- Neben der reinen Zweckmäßigkeit (Fenster, Tür, Dach, geschützter Innenraum) erfüllt das Bauen immer auch eine soziale und ökonomische Symbolik:
  - es zeigt Macht und Wohlstand des Bauherren
  - es zeigt Kunstsinn
  - es folgt bestimmten Traditionen und Stilen

## Regionales Bauen



- Lange Zeit dominieren regionale Baustoffe der Umgebung
  - Holz für das Grundgerüst und den Fassadenschmuck
  - Lehm, Stroh/ Reisig und Ton für die Ausfachung bzw. die Ziegeln
  - Schilf, Ton oder Schiefer für die Dacheindeckung
- Durch die häufigen Stadtbrände werden dann Steinhäuser von der Ausnahme zur Regel, meist mit regionalen Steinen wie Sand- oder Kalkstein oder gebrannten Ziegeln
- Nur für feudale Bauten werden spezielle Baustoffe wie z.B. Marmor, Trachyt etc. über lange Wege rangeschafft

## Der Platz als wichtiges Element im Grundriß



- Schon immer haben Städte Plätze, wo sich die Enge der Gassen plötzlich aufweitet:
  - als Fläche für Aufmärsche, Versammlungen, Feste
  - als zentrale Zapfstelle für Wasser (Brunnen/Tränke/Waschplatz)
  - als Wirtschaftsfläche für Märkte (meist mit einem differenzierten System wie Pferdemarkt, Kuhmarkt, Fischmarkt, Kornmarkt, Brotstraße, Fleischstraße....)
  - als „Vorfeld“ bedeutender Gebäude (Hauptkirche, Rathaus, Palast)

## Differenzierung der historischen Stadt



- In der historischen europäischen Stadt gibt es meist eine mehrfache soziale und ökonomische Differenzierung:
  - Die Viertel der klerikalen Eliten (Dombering, Kloster)
  - Die Kirchspiele (Sprengel um die jeweils nächstgelegenen (Bürger)Kirchen)
  - Die feudalen Viertel (Burg, Schloß) und zugeordnete Wirtschaftsgebäude
  - Die Händler- und Handwerkerviertel in einer Hierarchie nach Bedeutung/Reichtum
  - Die „Kleineleuteviertel“ (Tagelöhner, Huren)

## Die „ideale Festungsstadt“



- Im Barock erzwingen Innovationen der Militärtechnik (weittragende Kanonen mit hoher Sprengkraft) neue, rationale Ordnungsmuster (wie vorher bei den Römern):
  - ein breiter Festungsring aus Bastion, Wall und Graben dient dem Schutz nach außen
  - das Zackenmuster minimiert die angreifbare Frontseite
  - der Schachbrett- Straßengrundriß symbolisiert die militärischen Gliederungen und Hierarchien

Es entstehen viele neue Festungsstädte in einem regionalen Systemverbund

## Das „ideale Muster“ färbt auch auf zivile Städte ab

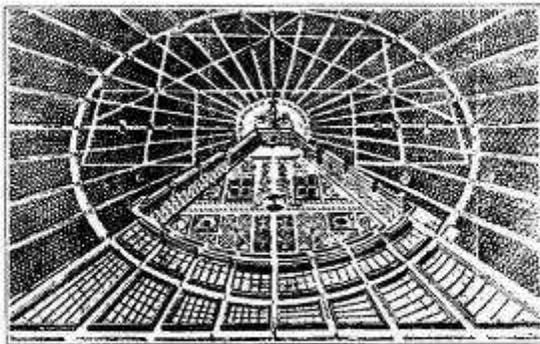


- Immer wieder erweist sich auch bei zivilen Neugründungen das planvolle Grundmuster des quadratischen, zentrierten Platzes als Grundidee, wie hier am Beispiel Freudenstadt

# Stadt und Landschaft als Objekt geometrischer Ideale



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



1.10: Karlsruhe 1721. Durch genau Zeichnungen bekamen Stadtgrundrisse einen stärkeren grafischen Charakter

- Auch am Beispiel der barocken Neugründung Karlsruhe beweist sich die absolutistische Idee der „idealen“ Stadt als prägend für den Grundriß, hier allerdings als „Nabe-Speiche-System“, ausgehend vom zentralen Schloß

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

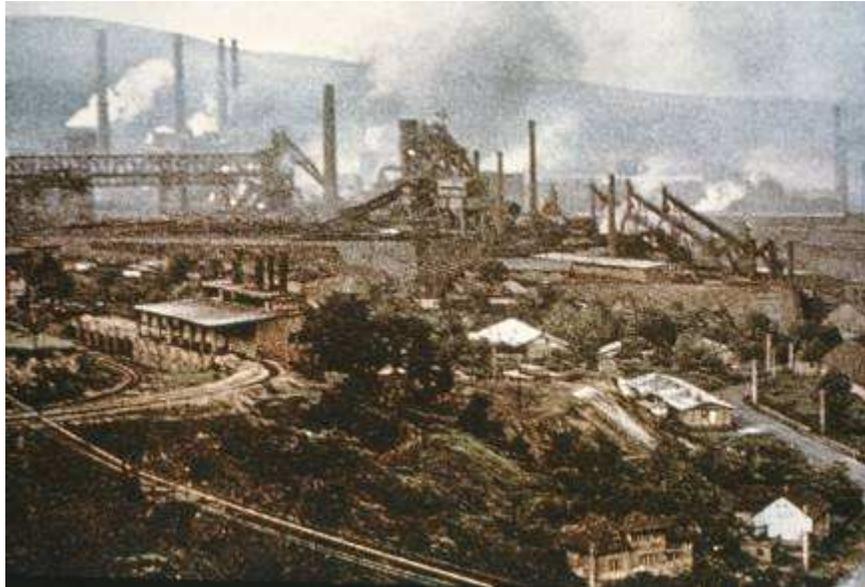
Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Die „Rationalität“ des Rasters



- In Mannheim folgt die barocke Neugründung einem anderen Muster: dem Quadratraster nummerierter Straßen wie später auch in Manhattan. Hier allerdings wird das Schloß nicht zentral, sondern an der Schauseite zum Rhein lokalisiert

## Die Moderne beginnt: die Städte „explodieren“



- Die Rationalität industrieller Prozesse führt im Zeitalter der Erfindungen (effiziente Kohleverbrennung, Dampfmaschine, Pumpe, Elektrizität, Eisen + Stahlverhüttung, chemische Prozesskontrolle) zu einem explosiven Stadtwachstum und zum Primat der Montanreviere (Ruhr, Saar, Lorraine) und Chemiereviere (Basel, Mannheim-Ludwigshafen, Frankfurt, Köln-Leverkusen-Düsseldorf)

# Die Industriestadt



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



Abb. 1: Östlicher Teil von Preston (Lancashire), etwa um 1860 (Foto um 1880). Die Backstein-Blockbauweise kann in englischen Städten in vielen Maßstäben vor. Die eng zusammenliegenden Doppelreihen gruppierten sich um Fabriken.

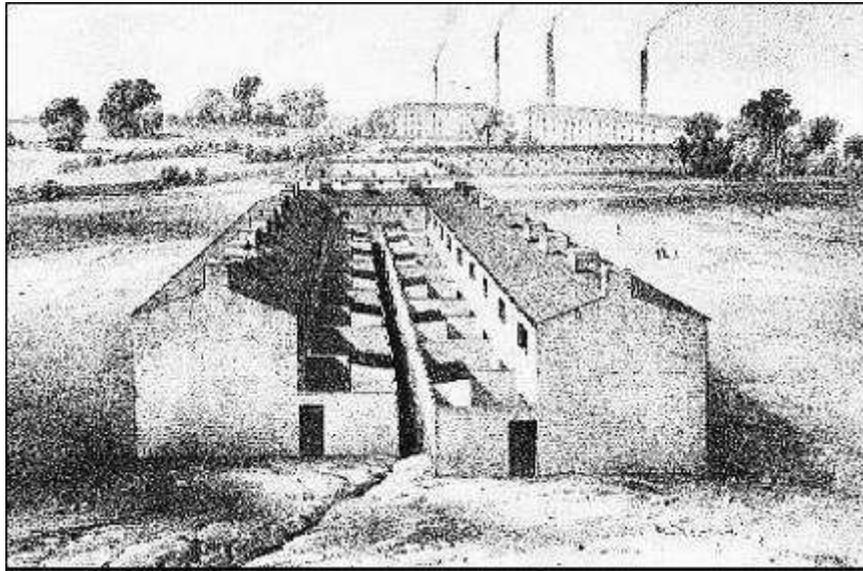
- In der frühen Industriestadt bilden Fabrik und Wohnviertel noch eine Einheit. Die „Mietskaserne“ wird im Rastersystem multipliziert. Zur Fabrik kommt man zu Fuß. Die Fabrikherren sind gleichzeitig die potentesten Stadtentwickler. So bindet und kontrolliert man die Arbeiter am besten.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Meinhart



## Die „Arbeiterkolonie“



- Zur typischen Arbeiterkolonie gehören 2-3 geschossige Reihenhäuser mit 3 Kammern und einem kleinen Hof/Gärtchen. Die Arbeiter erhalten neben dem Grundlohn vielfach „Deputatsgratifikationen“ (z.B. Kohle oder Lebensmittel aus dem betriebseigenen Konsum), bei sozialen Unternehmern gehören auch eigene Sozialeinrichtungen zum eigenen Mikrokosmos der Firma

## Neue Mietskasernen für „Massenwohnen“



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



5.16 Luftbild 1932. Westhausen wirkt durch viele Bäume und Begrünung heute weniger schematisch als damals.

- Den „kleinen Reihenhäuschen“ folgen in den 1920er Jahren neue Stadtviertel in der fabrikmäßigen Rationalität der Industrieproduktion. So entstehen die ersten Trabantenstädte der Neuzeit, je nach Bauherr mal monoton-schematisch oder – wie im roten Wien oder Frankfurt – mit revolutionären sozialen und ästhetischen Ambitionen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Eine „Kolonie“, d.h., ein neben der Fabrik gelegenes, großes Stadtquartier



- In der zweiten Phase der Industrialisierung entstanden zuerst in England viele neue Stadtteile rund um die schnell expandierenden Fabrikareale mit
    - Arbeiterwohnungen (lange Reihenhausezeilen)
    - Angestelltenwohnungen (kurze Reihenhausezeilen, mehr Landhausstil)
    - eigenen Läden
    - Schulen, Kindergärten
    - Kirchen, Gemeindehäusern
    - Kneipen
- Ziel war, die Belegschaften an die Fabrik zu binden

## Die „urbane Alternative“ der Gründerzeit



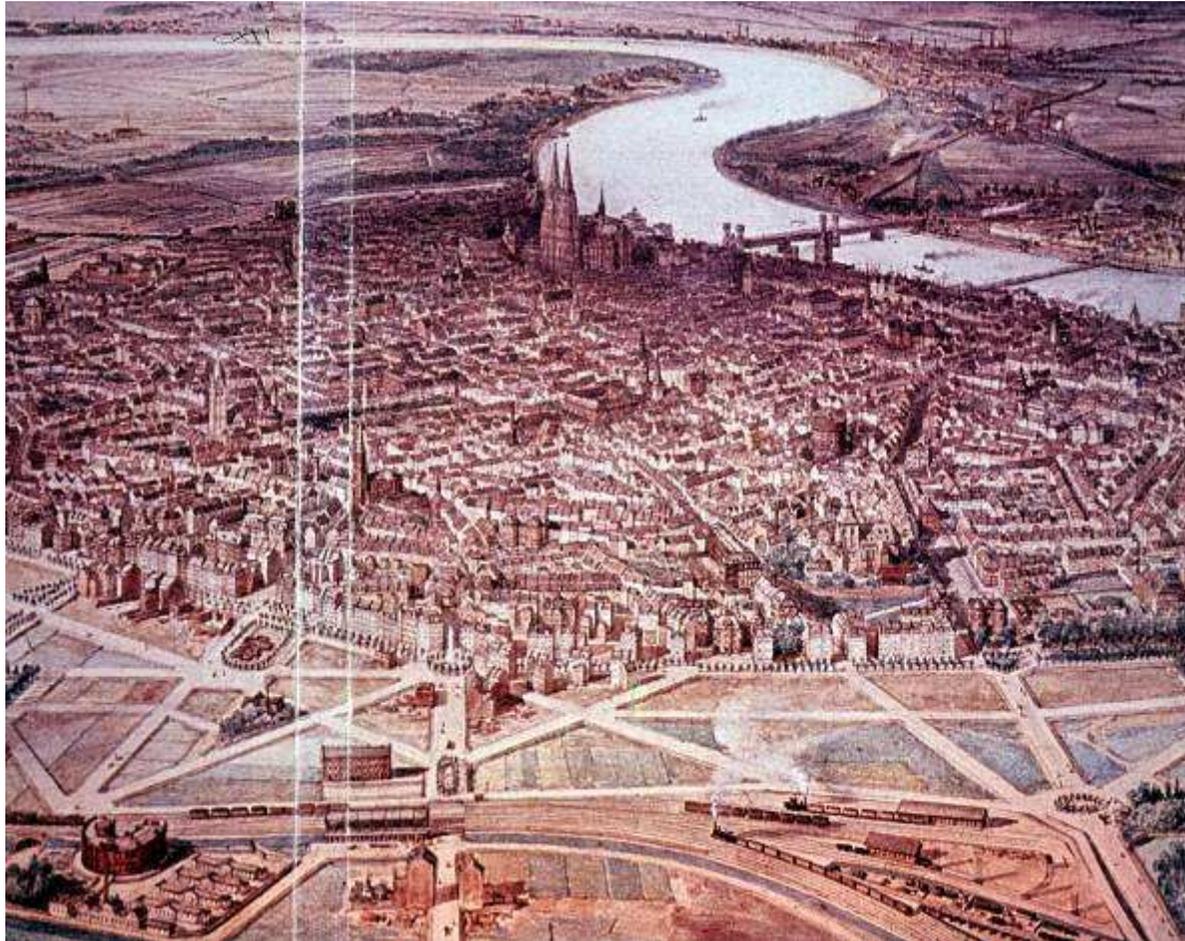
- In ganz Europa entstehen parallel zu den Industriearbeitervierteln in den schnell wachsenden Städten neue Stadterweiterungen der Gründerzeit für die Wohnbedürfnisse des aufstrebenden Bürgertums: im spekulativen Mietwohnungsbau, teilweise mit hohem gestalterischen Ambitionen, kompakten und gemischten Quartieren und durchaus herrschaftlichen Wohnflächen. Die größten zusammenhängend erhaltenen Beispiele bietet Barcelona

# Konzept für Stadtplätze im Entwurf für die Berliner Stadterweiterungen der Gründerzeit



- Jeder schwarze Fleck repräsentiert einen Stadtplatz
- viele davon wurden wirklich gebaut
- die Vielfalt zeigt die Lust der Städtebauer an der Variation
- verbunden waren die Plätze untereinander durch ein System von Alleen:
  - zweireihig für Anliegerstraßen
  - vier-sechsreihig für Hauptachsen (z.B. Schloßallee Charlottenburg)

## Gründerzeitliche Stadterweiterung in Köln

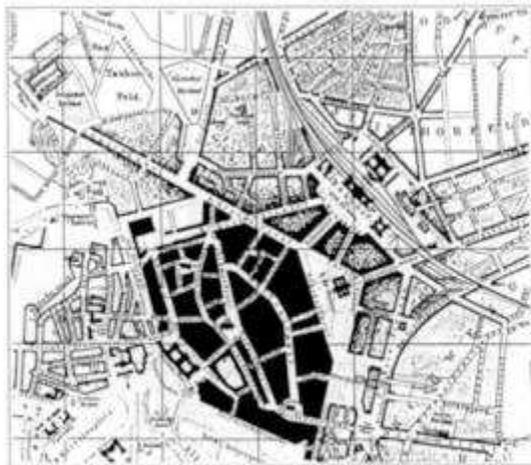


- Jenseits der alten Mauern entstehen neue Stadterweiterungen
- Das Straßennetz ist gröber und schematischer als in der Innenstadt
- Die neue Bahnlinie kommt an die Peripherie, wird aber bald von der Siedlungsentwicklung eingeholt

# Die Bahn als Motor der Stadterweiterung



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



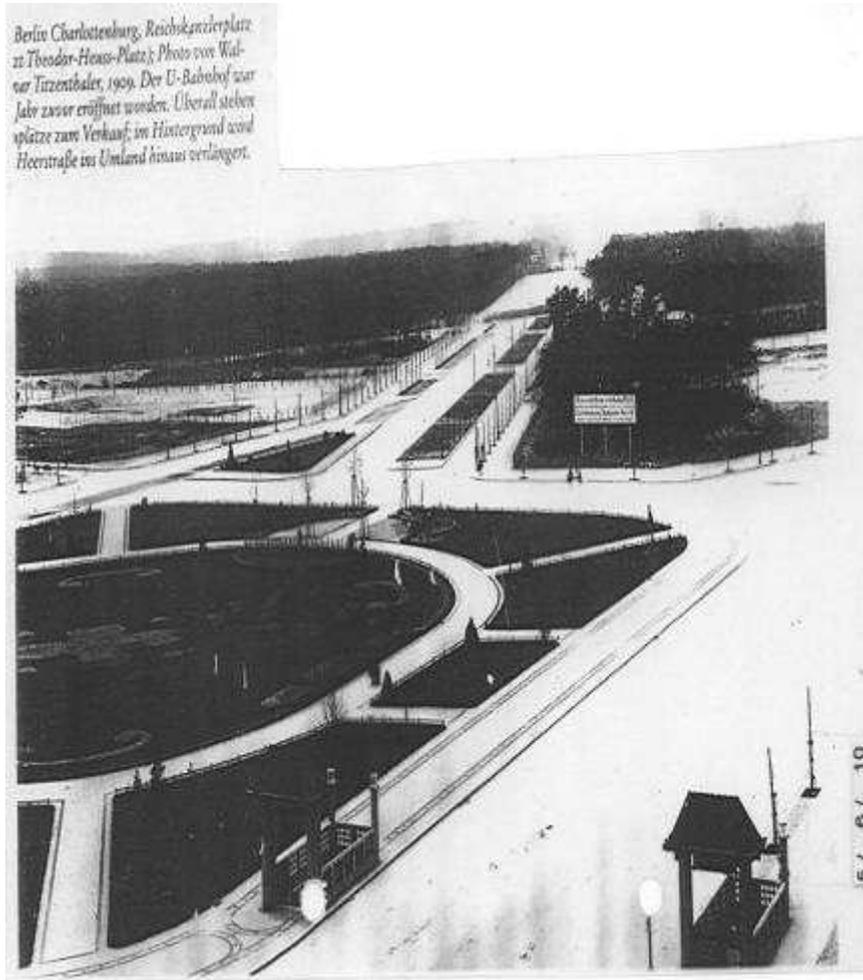
2.3 Hannover 1860. Nach Plänen von Georg LAVES entwickelte sich die Stadt etwa ab 1850 zum Bahnhof hin.

- Ab 1850 wuchsen viele Städte radial längs der neuen Bahnstrecken
- Und am Hauptbahnhof (meist am Rande der damaligen Städte gelegen) entstanden neue, kompakte Bahnhofsviertel (diagonal von der Mitte nach rechts oben)

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Städtebau beginnt mit der Erschließung als flächendeckende Grundidee der Anordnung von Straßen, Plätzen und Bauten



- Typisches Beispiel für den spekulativen Ablauf gründerzeitlicher Stadtentwicklung:
  - Das Straßennetz ist schon da, auch die U-Bahn oder Hochbahn und die Straßenbahn
  - Die Alleen sind schon gepflanzt, die Laternen schon gestellt
  - Jetzt müssen nur noch die Investoren Parzellen kaufen und bebauen
  - Die rasante Zuwanderung garantiert hohe Nachfrage

## Das Paris des Baron Housemann: Alleen, Achsen, Plätze, Repräsentativbauten

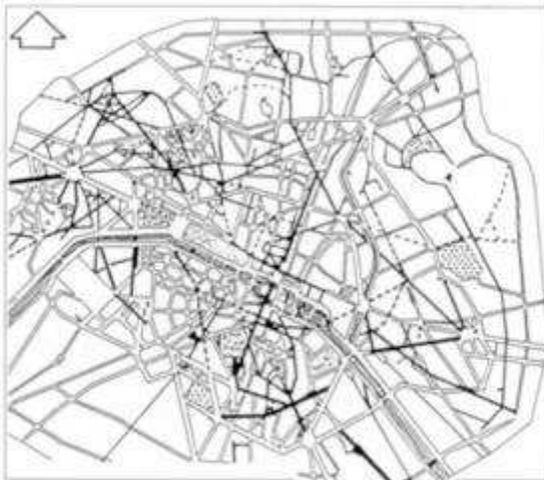


- In Paris ersetzt Housemanns kompakte, im Prinzip einheitliche, im Details vielfältige Bebauung die früheren Elendsquartiere
- Die Geometrie des Straßennetzes und der Plätze bestimmt das Gesicht der Stadt

# Stadtumbau in der ersten Neuzeit am Beispiel Paris



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



2.7 Straßendurchbrüche in Paris 1853 bis 1871. Vertreibung des Proletariats aus zentralen Bereichen.

- Die chaotisch gewachsenen, sehr dichten Stadtviertel (heute noch in der alten Art erhalten das Marait) wurden weitgehend abgerissen und durch neue, breite Achsen (Boulevards) und kompakte Baublöcke ersetzt, in einheitlicher Formensprache des Baron Housemann

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

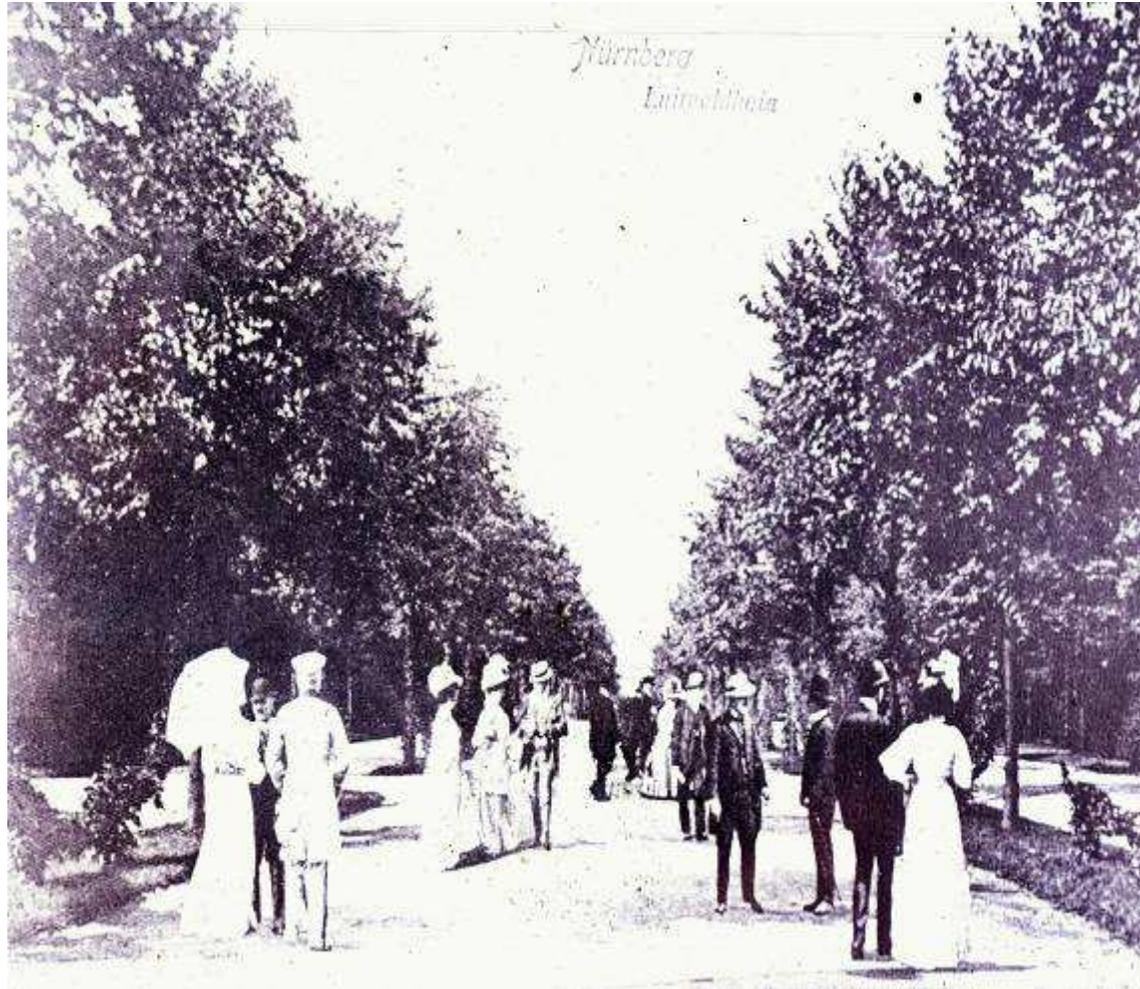
Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Technik und Gestaltung



- Bahnbrechende Erfindungen revolutionieren das Leben
  - Die Elektrizität (hier eine Trafostation)
  - Das Stadtgas
  - Die Dampfmaschine und Eisenbahn
  - Die Chemie (Landwirtschaft, Textil, Medizin)
- Trotzdem gestaltet man technische Details noch sehr verspielt und integrativ
- Technik ordnet sich der Gestaltung unter

## Das Bürgertum entdeckt das Flanieren



- Der ökonomische und soziale Wandel produziert einen reichen Mittelstand
- Er leistet sich Urbanität, Bürgerfleiß und Muße zum Flanieren
- Nach Feierabend und am Wochenende wird die Stadt zum Revier der Flaneure
- Prachtstraßen dienen als „Bühne“

## Straßenbild der Gründerzeit

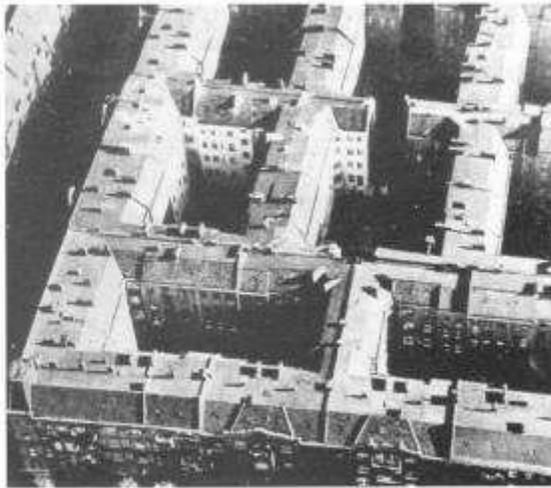


- Typische Merkmale dieser Quartiere:
  - 4-6 geschossige, geschlossene Blockbebauung, in Klein- und Mittelstädten auch 2-3 geschossig
  - stark differenzierte Fassaden mit den Elementen des Historismus
  - je nach Sozialstatus kleine bis mittlere Innenhöfe, zunächst oft begrünt, später vielfach überbaut
  - regelmäßige Straßennetze (Quadrat, Diagonale, Kreis, viele Schmuckplätze)
  - starke Mischnutzung (Läden, Betriebe, Kneipen, Kirchen, Sozialeinrichtungen, Spitäler)
  - vielfach dichte Straßenbahnnetze

## „Kehrseite“ der engen Gründerzeitblöcke



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



3.39 Häuserschluchten in Berlin-Tempelhof. „Mietskasernen“ als Ursache für schlechtes Gesundheitsniveau.

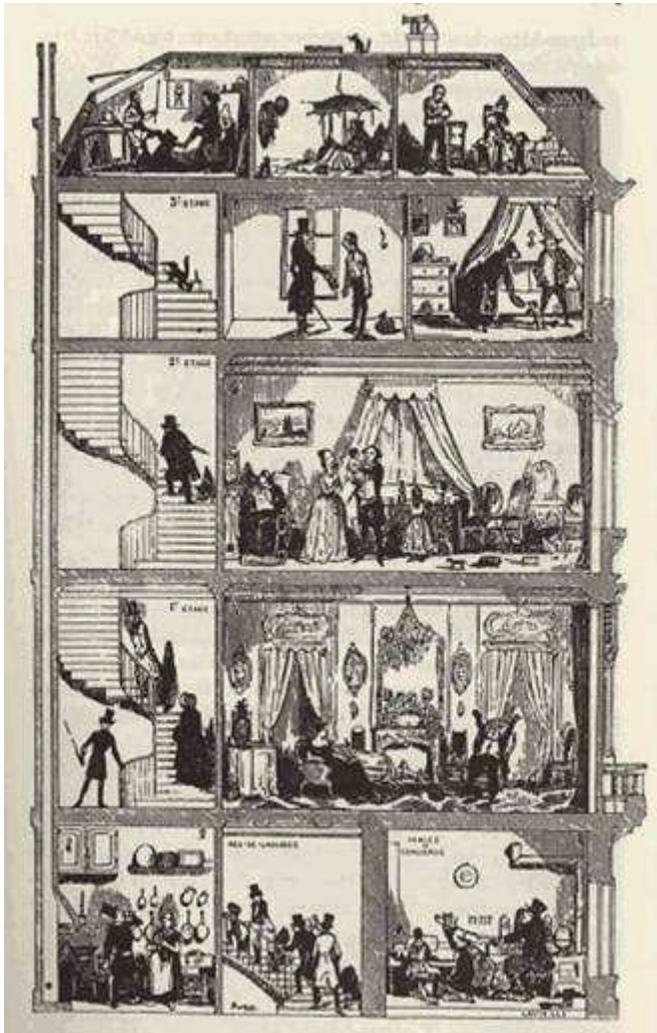
- In den Metropolen (Paris, London, Berlin) wurden die dichten Gründerzeitviertel stark kritisiert:
  - als zu dicht, mit zu schmalen Straßen und kleinen Höfen, weswegen Licht und Luft fehlte
  - als zu entfremdet von Natur, Garten und Boden
  - als zu „entwurzelt“ von sozialen Bindungen und eigenem, kreativen Arbeiten.

Dies führte mit Hinweis auf Alkoholismus, Seuchen, Kindersterblichkeit und geringe Lebenserwartung zur Industrie- und Großstadtkritik

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Mehnert

## Neben der funktionalen Mischnutzung gibt es auch noch soziale Mischung

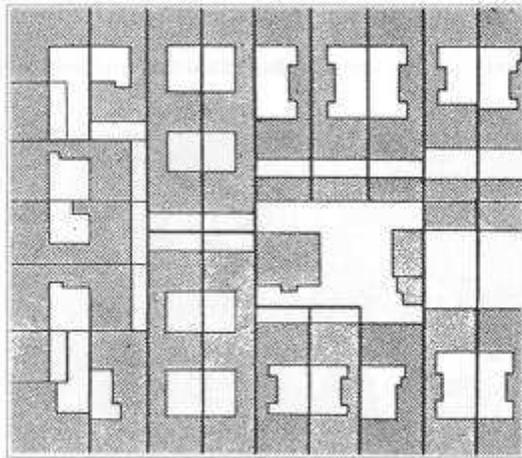


- Die soziale Differenzierung erfolgt entweder vertikal oder horizontal:
    - die unteren Geschosse oder die Vorderhäuser für die Reichen, die oberen Geschosse/ Dachkammern oder die Hinterhäuser für die Armen
    - die Schauseiten (zum Park, Platz, Wasser oder zur Allee) für die Reichen, die Rückseiten (zur Fabrik, zum Lager, zur Gasse) für die Armen
- Trotzdem gab es im Quartier noch eine soziale Mischung

# Typisches Blockraster eines Gründerzeitviertels



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



3.40 Baublock in Berlin. „Das System der Seiten- und Hinterhäuser zum Nachteil der Bewohner oft wiederholt.“

- Erkennbar werden die extrem dichte Überbauung, die kleinen Innenhöfe und die relativ kleinen Parzellen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



Universität Trier

# Das System der Höfe in der Berliner Gründerzeit



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



2,10 Durchfahrten bei Meyers Hof in Berlin. 2 000 Menschen in 300 Wohnungen verzichten auf Häuslichkeit.

- Eine Parzelle wird mit mehreren hintereinander gestaffelten Gebäuden bebaut, dazwischen liegen kleine Innenhöfe.
- Die Höfe sind gerade groß genug, um eine Brandleiter aufzustellen.
- Nur das Vorderhaus ist prachtvoll gestaltet, für die reichen Bewohner.
- In den Hinterhäusern sind oft auch kleine Handwerks- und Produktionsbetriebe untergebracht. Die großen Tordurchfahrten sichern den Zugang für Fuhrwerke

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



Universität Trier

## Reformprojekte der 1920er Jahre

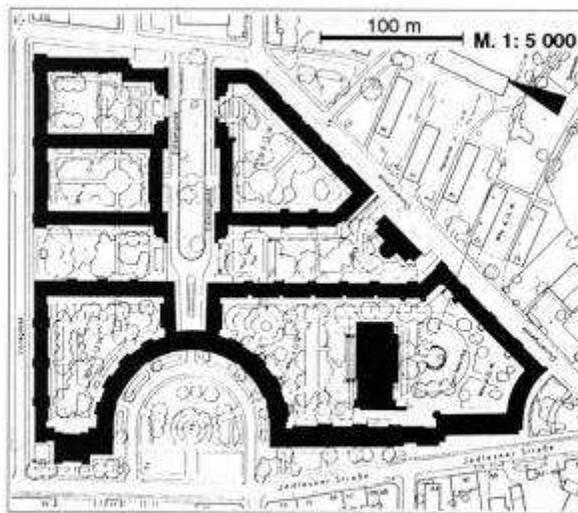


- Als Reaktion auf die Kritik folgen Modifikationen für „soziales Bauen“ (vor allem in Wien und Frankfurt, später in vielen Städten):
  - Mehr Grün vorn und hinten
  - Etwas geringere Dichte
  - Größere Höfe
  - Weniger Mischung (vor allem ohne emittierendes Gewerbe)
  - Variablere Grundrisse, Wohnküche, mehr Gemeinschaftsräume

# Reformkonzepte der 1920 er Jahre



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



5.63 Karl Seitz-Hof: Außen ein monumentales Halbrund an der Zentralachse und innen luftige, grüne Wohnhöfe.

- Der übertriebenen Dichte der großstädtischen Gründerzeit wurde in den Modellen der 1920er Jahre eine neue Dimension der „Hofbebauung“ entgegengesetzt.
- Sie bot mehr Platz für Licht, Luft, Sonne und Grün,
- Bleib aber noch im Blockraster
- Geschlossener Bebauung

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Gegenbewegung zur Industriestadt der Gründerzeit: die Gartenstadt



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

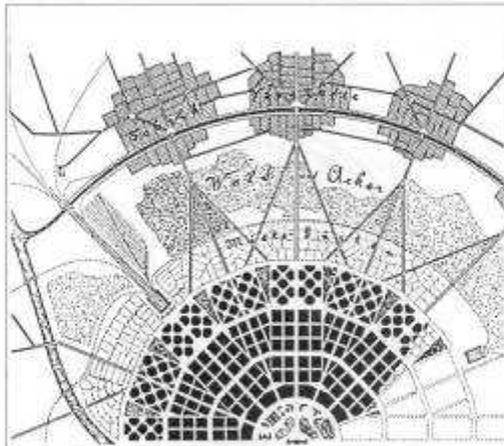


- Die Großstadt- und Industriekritik an den Exzessen des Wachstumsbooms der Gründerzeit mündete in der Idee der Gartenstadt:
    - naturnah
    - im dörflichen Heimat- und Landhausstil
    - autark, selbstgenügsam, als Gegengewicht zum Moloch London
- Es folgten hunderte von Gartenstadtprojekten in England, Deutschland, Frankreich, allerdings wurde die gewünschte Autarkie nie erreicht, es blieb bei einem neuen Typ suburbanen Wohnens

# Regionale Stadtmodelle



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



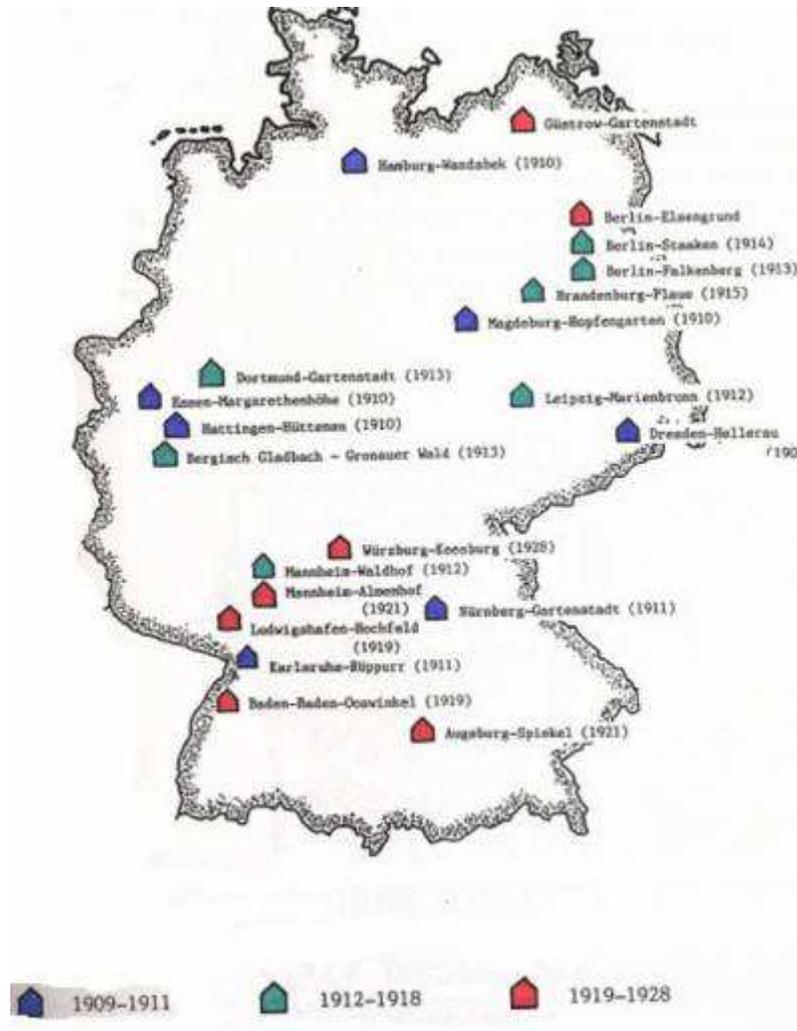
3.53 Theodor FRITSCH 1896. Stadt mit abgesonderten Fabrikvorstädten, davor Wald, Äcker und „Miets-Gärten“

- Die zentrale Frage aller zeitgenössischer Stadtmodelle der Gründerzeit war die räumliche Organisation des explosiven Stadtwachstums:
  - Sollten die Städte „organisch“ wachsen, wie eine Zwiebel mit immer neuen Wachstumsringen?
  - Oder soll das Wachstum an der Peripherie zu neuen Strukturen führen in sog. Sattelitenstädten, um dazwischen den Freiraum zu bewahren?

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Gartenstädte in Deutschland



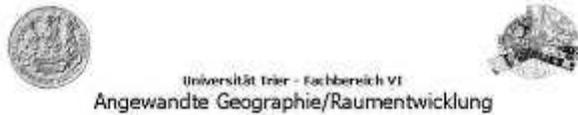
- Mit 20 Jahren Verspätung faßte die Gartenstadtbewegung in der Deutschen Architektur Fuß, nach erbittertem Streit mit den industriebegeisterten Modernisten, denen die Gartenstadt zu romantisierend, naturbezogen und industriefeindlich war
- Die Karte zeigt die bekanntesten Beispiele in drei Zeitschichten

## Gartenstadt mit urbaner Grundidee



- In diesem Gartenstadtentwurf wird eine höhere Dichte und geschlossenerere Bebauung gewählt
- Hier sind noch „Reste“ der urbanen Bautradition der Gründerzeit erkennbar,
- Auch mit den Arkaden wird Bezug zu urbanen Vorbildern genommen

# Verkehrsberuhigtes Straßennetz in Essen Margaretenhöhe



4.19 Plan einer der Margaretenhöhen von Georg METZMAYER 1919. „Ein Beispiel, zeigt um die Siedlung geklagene Wälder anzulegen, der nach den Bestimmungen der Städtebauordnung 1919, erfüllt die Stimmung des Volksgewisses.“

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Mannheim

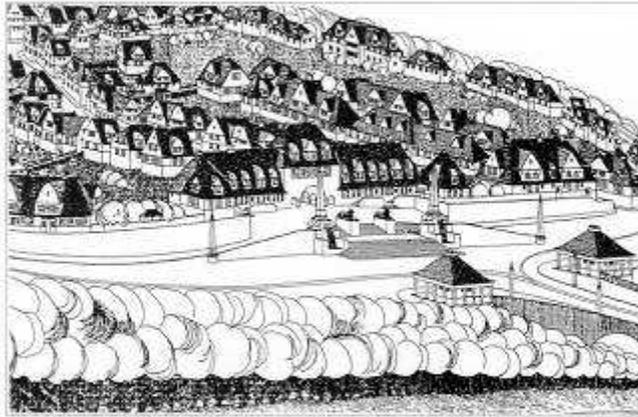


- Ausbildung eines eigenen, abgeschlossenen Quartiers
- Reduzierung auf nur 2 Zufahrten
- Dadurch Verhinderung von Durchgangsverkehren
- Straßenbahnerschließung über die mittige Hauptachse
- Kleinteilige Gliederung des Straßennetzes

# Gartenstadt Essen- Margarethenhöhe



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



4.22 Zeichnung des Eingangsbereichs zur Margarethenhöhe von G. METZENDORF: Einwände gegen die „bei aller Bescheidenheit der Formen prächtige Anlage, die steilen Böschungen, die Freitreppe und die Gruppe der Tongebäude“.

- Ein spätes, berühmtes deutsches Beispiel einer Gartenstadtsiedlung
- Namenspatronin ist Margarete Krupp, die das Projekt als sozial ambitionierte Angestelltensiedlung beauftragt hatte
- Naturnah im Landhausstil
- Mit einem eigenen Zentrum
- Variationsreich in der Architektur
- Heute noch hoch attraktiv aufgrund ihrer Qualitäten

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

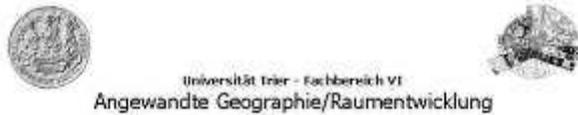
Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Attraktive Fassaden im Heimatstil



- Platzbebauung in Essen  
Margarethenhöhe
- Typische Landhausarchitektur  
der Gartenstadtbewegung
- Heute gehört die Siedlung zu  
den attraktivsten in Essen
- Natürlich steht sie unter  
Ensembleschutz
- Die Qualität ergibt sich aus  
einem städtebaulichen Gesamt-  
und Gestaltungskonzept mit  
einer differenzierten Gestaltung

## Gartenstadtdetail: Architektur und Straßen/ Platzräume als Einheit



4.3 Städtischer und „abwechslungsvoller“ Straßenraum in der Gartenstadt Hüttenau von Georg METZENDORF.

- Auch das Beispiel Hüttenau zeigt die typische Landhausarchitektur deutscher Gartenstadtsiedlungen
- Die Straßenräume hatten den Charakter von Wohnstraßen, mit Bäumen und Hecken
- Im Quartiersgrundriß gab es immer auch Plätze als bevorzugten Standort öffentlicher Einrichtungen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



## Gartenstadt Bottrop Wehlheim



- Modernisiertes Beispiel typischer Gartenstadtarchitektur einer Ruhrgebietsarbeitersiedlung
- Erhaltend modernisiert
- Bis in die 1980er Jahre waren diese Siedlungen vom Abriß bedroht, als Spekulationsobjekte für Wohnhochhäuser
- Die Erhaltung ging auf Proteste engagierter Planungsstudenten der Uni Dortmund zurück
- Modernisierung war Projekt der IBA Emscherpark

## Industriearchitektur des Historismus



- Im Historismus schmücken die Fabrikherren ihre Gebäude mit der Symbolsprache von
  - Burgen,
  - Schlössern und
  - Kathedralen,mit
  - Zinnen,
  - Türmchen,
  - imposanten Portalen
  - Differenzierten Dachlandschaften

## Lohnhalle einer Fabrik



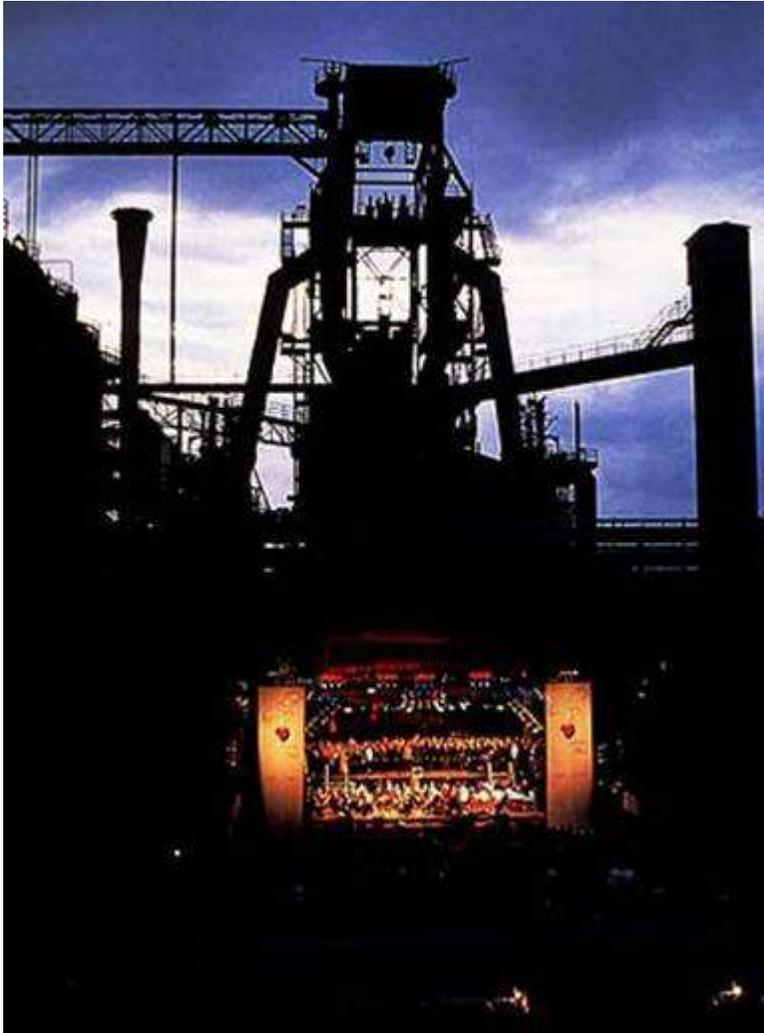
- Auch im Inneren erhalten viele Industriebauten ein eigenes Gesicht, vor allem da, wo den Arbeitern die Bedeutung und Größe ihrer Fabrik symbolisiert werden sollte, z.B.
  - in den Lohnhallen (wo der Lohn am Schalter ausbezahlt wurde)
  - in den Pfortnerlogen, durch die man die Fabrik betrat
  - in den HauptverwaltungenHeute sind solche Relikte attraktive Gebäude für moderne High Tech und Kreativfirmen.

## Ikone der neuen Sachlichkeit – Zeche Zollverein in Essen



- Der schwülstigen Verspieltheit der Fabrikarchitektur der Gründerzeit folgt die funktionale Nüchternheit der neuen Moderne, mit kubistischen Elementen, dem modernen Stahlskelett, aber durchaus noch vielen Möglichkeiten optischer Differenzierung. Das Konstruktive wird nicht mehr kaschiert.

## Industriekultur bewahren



- Viele bauliche Zeugnisse der frühen Industrialisierung wurden im Zuge des Strukturwandels beseitigt. Ihr architektonischer und kultur- und industriehistorischer Wert wurde leider erst seit den 1980er Jahren erkannt. Heute werden sie als großartige Kulissen für Industriekultur, Kultur- und Städtetourismus sowie moderne Freizeitevents neu genutzt. Manche Regionen vermarkten sich damit völlig neu, wie das Ruhrgebiet. Das Beispiel zeigt die Theaterbühne im Stahlwerk im Landschaftspark Duisburg-Meiderich- Nord.

## Die großen Industriehallen



- Die Moderne erlaubt im Stahl- und Glasbau ganz neue Formen für große Hallen für

- Fabriken
- Kaufhäuser
- Bahnhöfe
- Messen

Hier stehen die gigantische Größe einerseits und die filigrane Eleganz und der Rhythmus der Details andererseits in einem spannungsvollen Kontrast

## Von der Zeche zum Design Zentrum- Zollverein in Essen



- Die kubistischen Bauten der Zeche Zollverein wurden zum Designzentrum umgenutzt und bilden zusammen mit der Kokerei Zollverein ein wichtiges Projekt der IBA- Emscherpark und des Weltkulturerbes

## Dach des Gasometers Oberhausen



- Blick unter das Dach des Gasometers Oberhausen. Auch hier drohte lange der Abriß, ehe aus dem Gasometer eine spektakuläre Ausstellungshalle wurde. Merke: mit etwas Phantasie lassen sich für viele Bauten neue Nutzungen finden. Und wenn sie dann auch noch einmalige Qualitäten bieten, taugen sie immer zur Profilierung einer Stadt und Region.

## Die Moderne: das Bauhaus

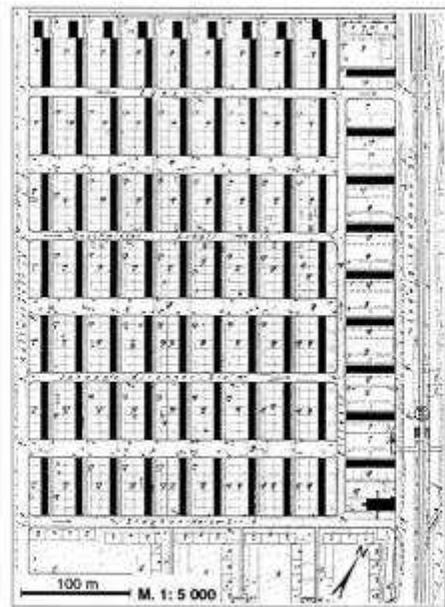


- Als Kontrast zur organischen und historistischen Bau- und Planungsauffassung wird die kubistisch- funktionale Sicht entwickelt
- klar, nüchtern, die konstruktiven Potenziale (Beton, Skelettbauweise) nutzend und zeigend
- das Bauhaus entwickelt den „Stil der Moderne“, ohne ornamentale und organische Elemente

## Das Raster als Vorbild auch im Stadtgrundriß



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



5.15 Siedlung Westhausen: Grünstreifen und Straßen unterbrechen die langen, gleichartigen Wohnzeilen.

- Zur Moderne gehört auch das Bauen „in Serie“
- Die linearen Elemente dominieren
- Dem Aufkommen der Massenproduktion für die Güter entspricht die Serienproduktion im Bauen
- Die Zeilenbauweise löst die Blockbauweise ab
- Der „geschlossene“ Straßenraum als Ensemble von Randbebauung und öffentlichem Raum geht verloren

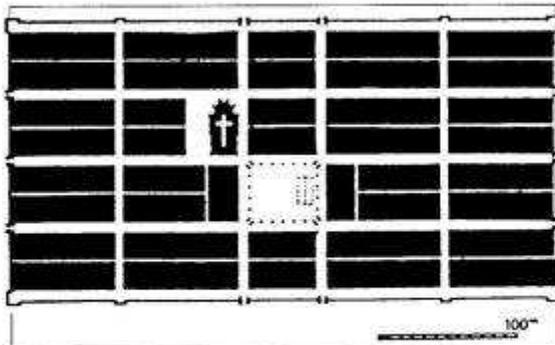
aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Historisches Vorbild für Rasterbau: Gründungsstädte des Mittelalters



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



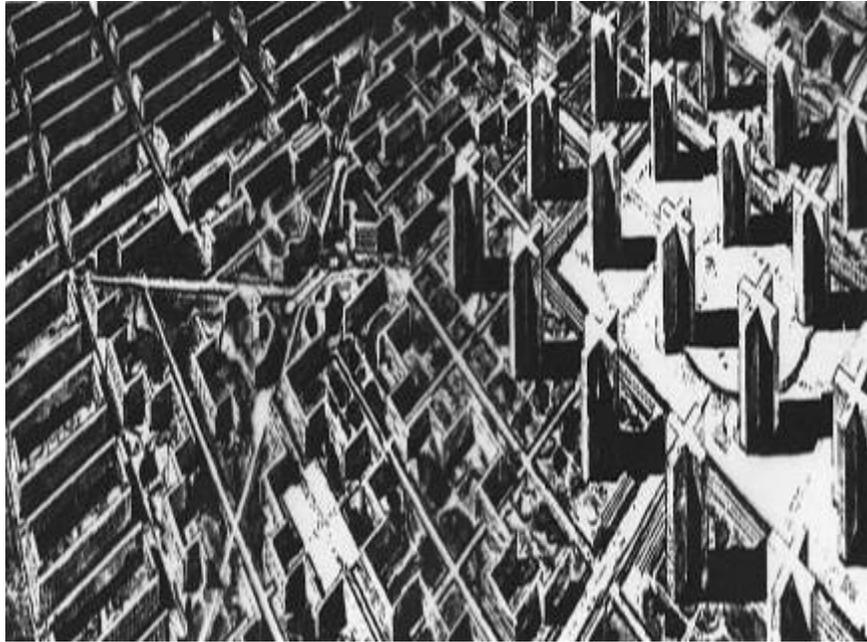
1.9 Monpezier 1284. Auch im Mittelalter gab es zahlreiche Stadtgrundrisse mit Linearität und Rechtwinkligkeit.

- Militärische Gründungsstädte hatten auch im Mittelalter schon Rastergrundrisse
- allerdings hier noch mit kompakter, geschlossener Bauweise
- Platzräume gliedern den Raster

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Ein radikales Modell der Moderne. Die Stadt als Raster



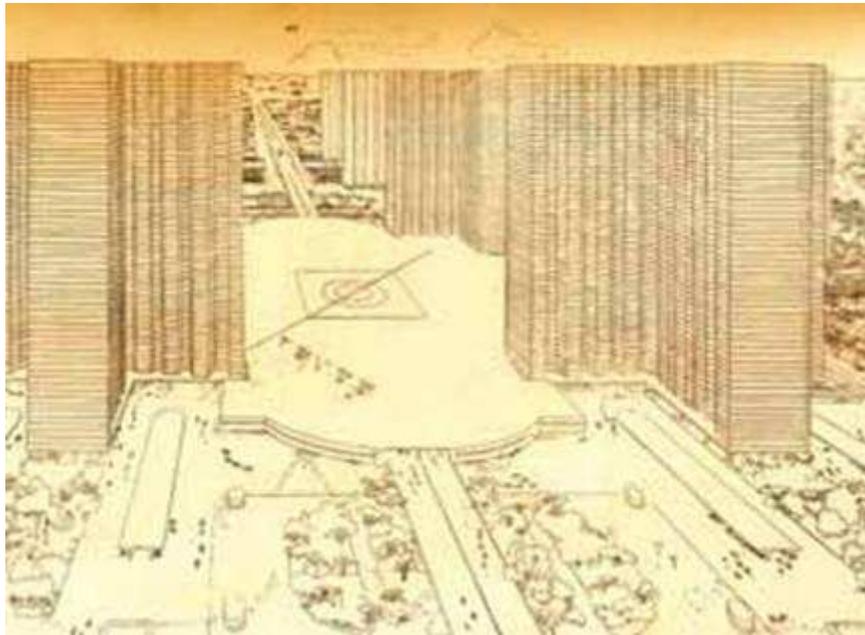
- Der Fordismus favorisiert normierte, standardisierte, automatisierte Produktion und entsprechende Produkte
- Le Corbusier übertrug den Fordismus auf den Städtebau
  - Eine gerasterte Stadt
  - Lauter genormte Hochhäuser
  - Dazwischen Autobahnen als Fließbänder
  - Dazwischen viele Freiräume.
- PS. 1975 wurden für die Hauptstadt Bonn 16 solche Kreuzbauten als Raster geplant (3 davon wurden auch gebaut, dann stoppte eine Bürgerinitiative das Projekt)

## Le Corbusier: die Rationalität des „Fordismus“ im Städtebau



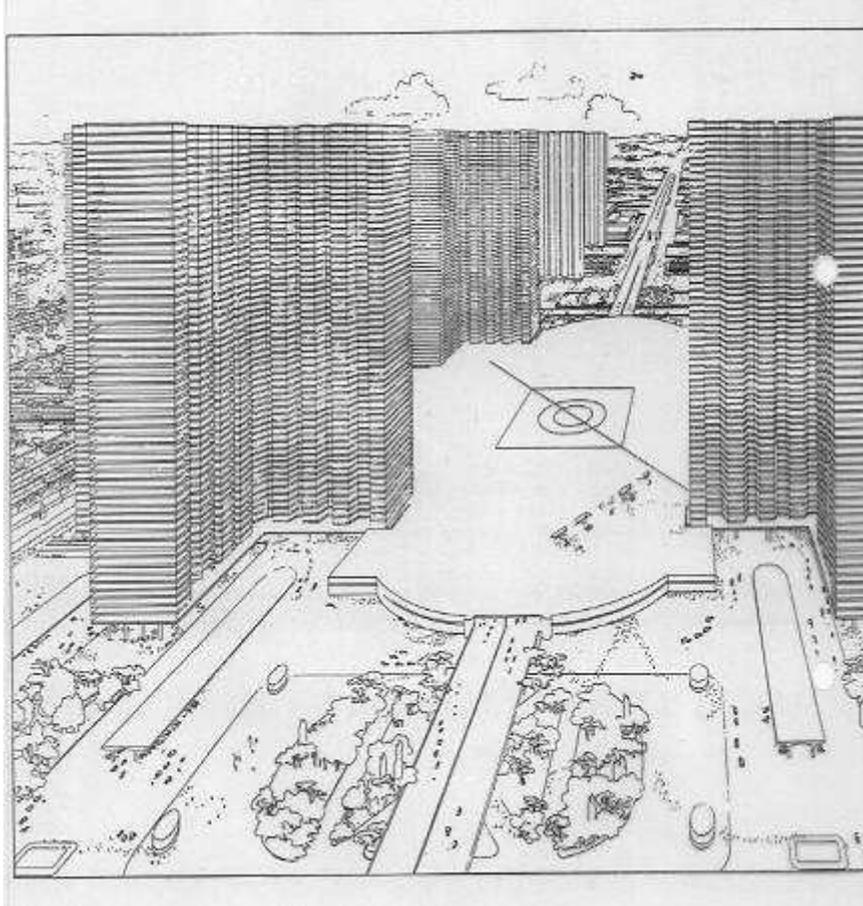
- Die Begeisterung für Technik und Rationalität motiviert zu ganz neuen Gedanken:
- Die Stadt als Maschine
- Das Raster als Grundprinzip im Grundriß
- Die Stapelung im Hochhaus als Produkt neuer technischer Möglichkeiten (Skelettbau, Beton, Aufzug)
- Radikale Abkehr von der historischen Kontinuität: Paris als Serie von Kreuzbauten
- Abkehr von kompakter Dicht durch große Abstandsflächen

## Urbanität durch Stapelung?



- Radikale Moderne bei le Corbusier
- Maximale Stapelung und maximale Leerräume sowie riesige Stadtautobahnen als Zutaten der Moderne
- Realisiert wurden diese Modelle in Europa erst 30-40 Jahre später, oft in Verbindung mit brutaler Stadtzerstörung.
- In Manhattan dagegen blieb die Hochhausstadt kompakt, dank der Begrenzungen der Halbinsel

## Ideale der Moderne: die neue Baurationalität (le Corbusier)

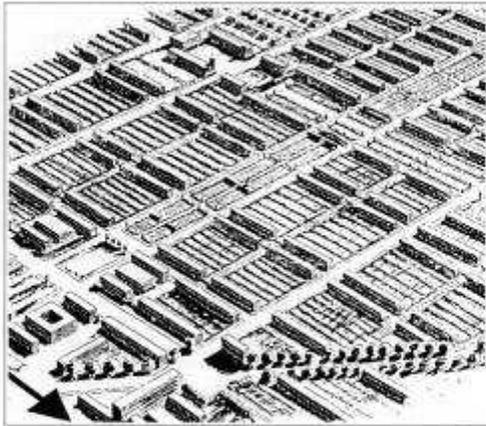


- Prinzipien des Fordismus und schematischen Funktionalismus:
  - Industrielles Bauen
  - Einheiten stapeln
  - Verbindungen durch Transportbänder
  - Das Auto ersetzt den Fußgänger
  - Das Hochhaus als „genormte Maschine“ ersetzt
  - das Haus als gestaltetes Individuum

# Raster in der kleinteiligeren Variante



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



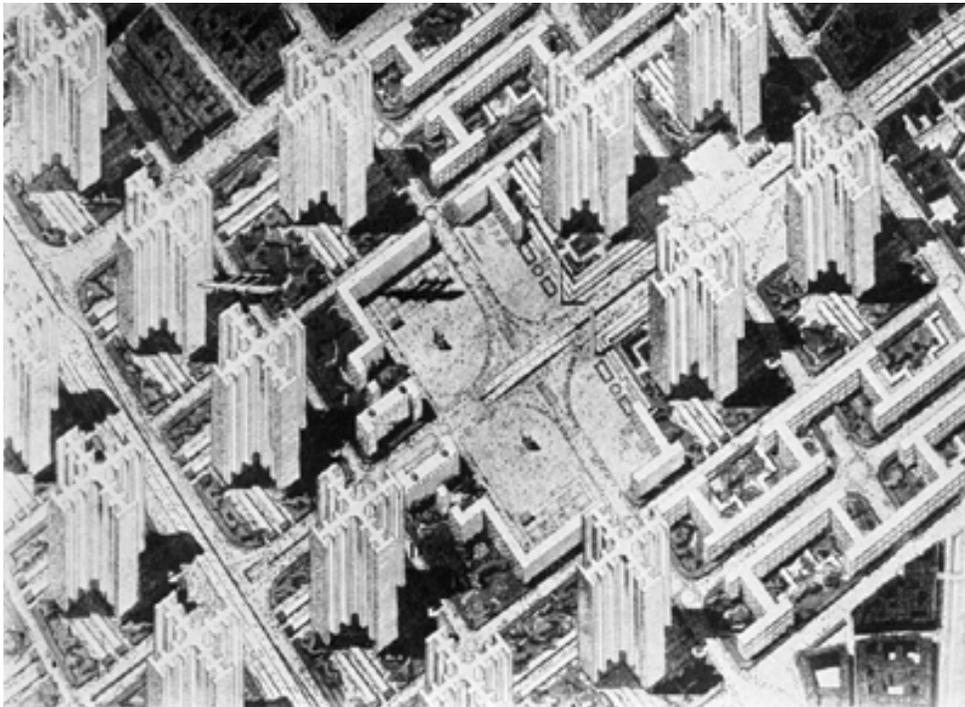
5.71 „Genossenschaftsstadt“ 1929. Großsiedlungs e.V.,  
von C. LÖRCHER als Gegenplan zu W. GROPIUS.

- Anstelle der gigantischen Baumassenauftürmung gab es auch kleinteiligere Rasterkonzepte
- Hier wird das Reihenhaus als Rasterprinzip konzipiert...
- Und erhält als Zwischenraum Mietergärten

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Die Stadt löst sich auf, der individuelle Stadtraum verschwindet



- Wie in der Industrialisierung das handwerkliche Einzelstück vom genormten Massenprodukt ersetzt wird...
- soll der moderne Städtebau „die chaotischen, historisch gewachsenen Städte“ durch genormte Rastersysteme ersetzen, weil....
- die besser funktionieren???
- Die Folge: Monotonie, Desintegration und Verkehrschaos

## Durchbruch der Moderne: die Stadt als „Maschine“

- Le Corbusier perfektioniert die Methoden des Funktionalismus in der Idee vom seriellen Bauen

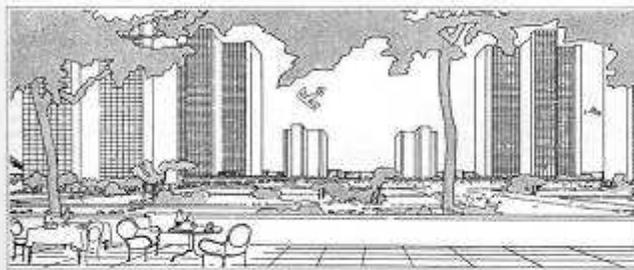
- alt Paris soll einem Rastersystem weichen
- die Stapelung soll Freiflächen schaffen
- die gewachsenen Distanzen sollen neue Autobahnen als „Förderbänder“ überwinden



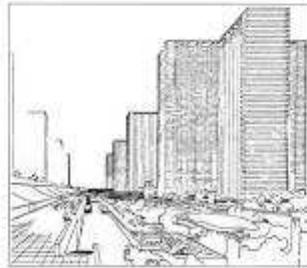
# Entdichtung trotz Stapelung



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



4.58 Blick vom Zentrum einer „Stadt der Gegenwart“, auch „vertikale Gartenstadt“ genannt. „Bei Licht betrachtet ist die Stadt nur ein unermesslicher Park mit größter Mannigfaltigkeit architektonischer Ansichten, ein ewig wechselndes Bild.“



4.59 Wolkenkratzer mit 3500 Einwohnern im Zentrum einer „Stadt der Gegenwart“ inmitten von Parkanlagen.

- Bei le Corbusier spielten Kompaktheit und geschlossene Räume keine Rolle ...
- der Stadtraum zerfließt.
- Die Stapelung sollte ein Maximum an Freiraum ermöglichen...
- daraus wurde danach ein Maximum an asphaltiertem Verkehrsraum für Autos (Fahren und Parken)

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Mahlem

# Intermezzo nationalsozialistischen Historismus und Gigantismus



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



6.50 Die Kuppel der „Großen Halle“ in Berlin für 180.000 Menschen läßt den Reichstag (Kreis) winzig erscheinen.

- Die Halle „Germania“ als gigantischer NS- Tempel von Albert Speer sen.
- Der Größenvergleich zum Reichstag (unten eingekreist) zeigt den Gigantismus der Idee
- Für die NS- Bauutopien sollten die historischen Stadtkerne weitgehend abgerissen werden
- Realisiert wurden die Ideen wegen des Kriegs nur rudimentär, so z.B. in Nürnberg, München und Berlin

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Gigantismus: Formensprache der Diktatoren

## Beispiel für Monumentalachsen der Naziarchitektur



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.47 Die „Prachtstraße“ in München durch Flächenentgegnung des kaiserlichen Bahnhofs (v. L. 1900). Hermann GÖBELT plante eine bis zu 120 Meter breite „Gürtel-Achse“ mit strahlendweißen Gebäuden und breiten Bepflanzungspöppeln als Rückzug.



9.48 Modell der „Prachtstraße“ in München, die sich vom alten Bahnhofplatz mit seinem 200 m hohen „Denkmal“...

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



- Die Nazi- Architekten (Albert Speer sen. als der bekannteste) berauschten sich an der Monumentalität breiter Achsen und gigantischer Hallen und nahmen römische und griechische Formen zum Vorbild. Das meiste blieb Papier, weil der Krieg dazwischen kam.
- Ähnlich gigantisch waren die stalinistischen Baupläne

# Das Eigenheim in seiner frühen Form



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



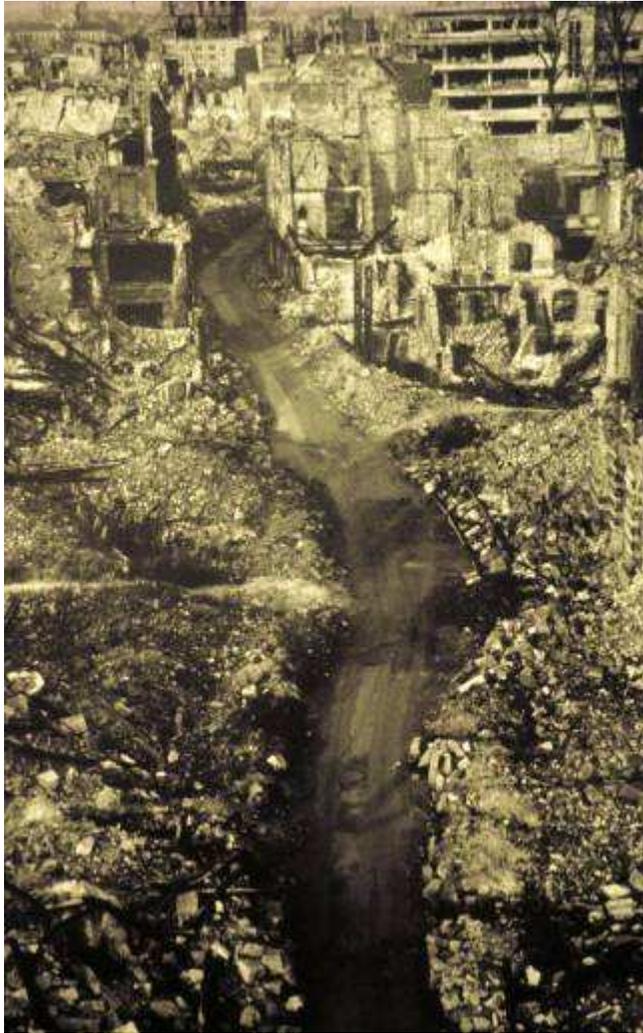
5.90 Steinhaldenfeld: Arbeitsbeschaffung durch Bau der Häuser und Selbstversorgung durch große Gärten.

- Der Kleinsiedlungsbau erfindet die „Volksheimstätte“ als Pendant zum „Volkswagen“
  - ein kleines, genormtes Häuschen mit kleinem Garten
  - Preiswert durch Selbsthilfe und große Serie
  - So entsteht das erste mal bei den Nazis das suburbane Ideal, das später die ganze Adenauerzeit prägen sollte

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Der 2. Weltkrieg ruiniert die meisten Städte



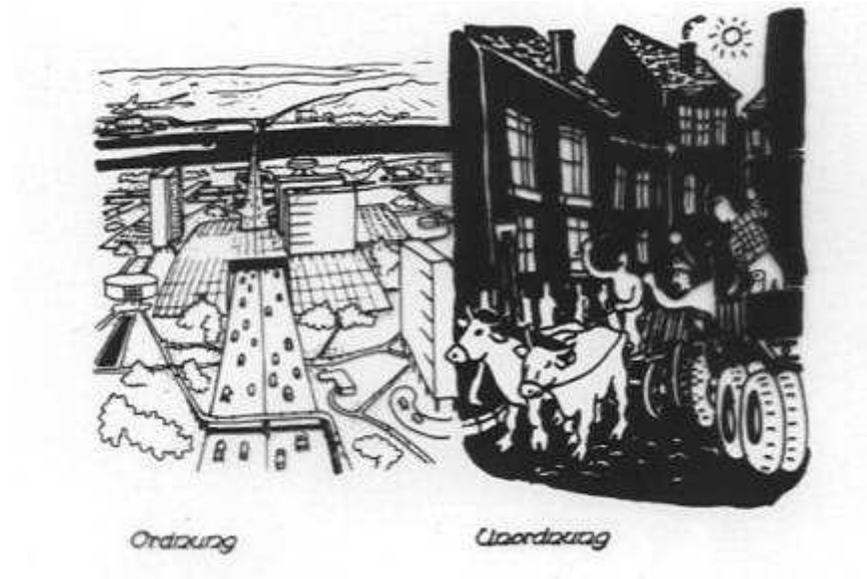
- Stadtzerstörung durch Explosions- und Brandbomben sowie Artilleriebeschuss und Häuserkampf.
  - Viele Menschen starben in den Feuerwalzen, die nach Brandbombenangriffen durch die Städte rasten
  - Deshalb wünschte man sich nach dem Krieg möglichst große, breite Straßen als „Feuerschneisen“ (damals dachte man noch gar nicht an Autos, nur an Abstand)

## Kriegsschäden und Reparationen



- Stehen blieben oft nur die tragenden Wände, wenn überhaupt
- Wiederaufbau hatte höchste Dringlichkeit
- Flüchtlinge wurden zwangseinquartiert
- Anfangs mussten alle Städte, später vor allem die in der DDR, hohe Reparationsleistungen zahlen, davon blieb der Westen belad weitgehend verschont

## Ideale des beginnenden Nachkriegsbooms („schwarz-weiß“)



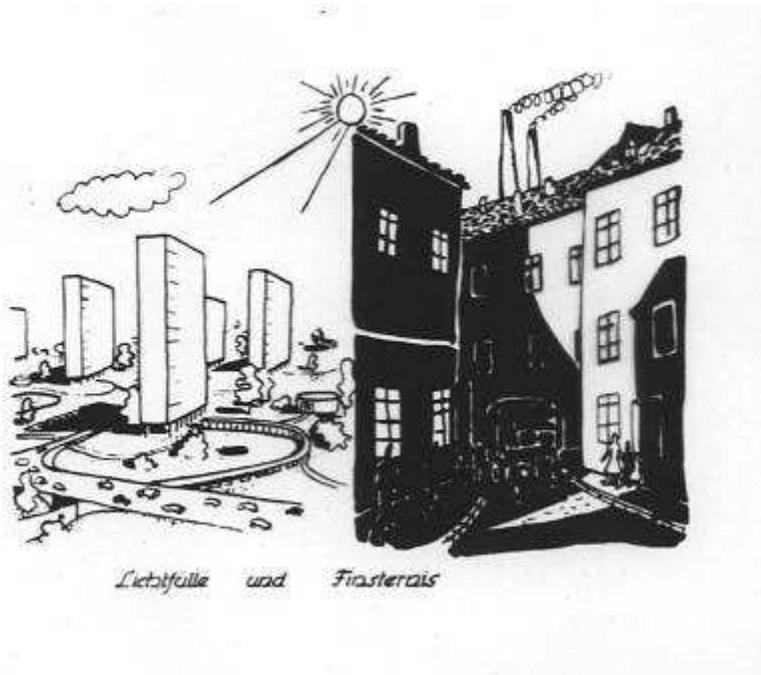
- Das „Alte“ gilt als chaotisch
- Eine neue Ordnung soll entstehen
- „Fordistischer“ Städtebau
  - Raster und Schema sollen bestimmen
  - Breite Verkehrsschneisen sollen für Leistungsfähigkeit sorgen
  - Große Abstände sorgen für viel Licht, Luft und Grün
- Das Ergebnis: Monotonie, Asphaltierung, Stau, Umweltzerstörung

## Ideale des beginnenden Nachkriegsbooms („schwarz-weiß“)



- Das Ideal:
  - Entdichten
  - Verkehr entzerren
  - Von der Enge zur Weite
  - Eigene Kraftfahrstraßen
- Die Realität
  - Dummerweise laufen Fußgänger nicht endlos weit
  - Dummerweise breitet sich Verkehrslärm aber endlos weit aus
  - Dummerweise sind Hochstraßen extrem teuer

## Ideale des beginnenden Nachkriegsbooms („schwarz-weiß“)



- Feindbild Gründerzeit
  - Zu dicht
  - Zu eng
  - Zu wenig Luft, Licht, Grün
  - Zu hoch belastet mit Abgasen durch Mischnutzung
- Idealbild Moderne
  - Viele Autostraßen (im Grünen!)
  - Viele Hochhäuser (im Grünen!)
  - Große Abstandsflächen
- Ergebnis:
  - Monotonie
  - Stau
  - Energiekrise

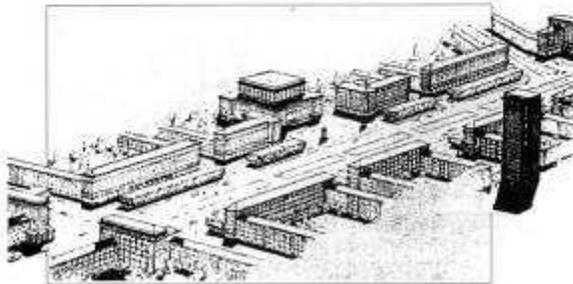
# Formensprache der Diktaturen



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



6.17 Planung einer Wohnsiedlung Charlottenburg-Nord in Berlin, ca. 1942.



- In Berlin lösten sich NS- Ideen und stalinistische Bauphilosophie kurz nacheinander ab.
- Dies Konzept für Charlottenburg wurde unter den Nazis nicht realisiert
- Doch folgte in den 50er Jahren mit Stalin/Karl- Marx- Allee ein ganz ähnlich monumentaler Entwurf in Ostberlin, der lediglich etwas verspielter (Zuckerbäckerstil) ausfiel.

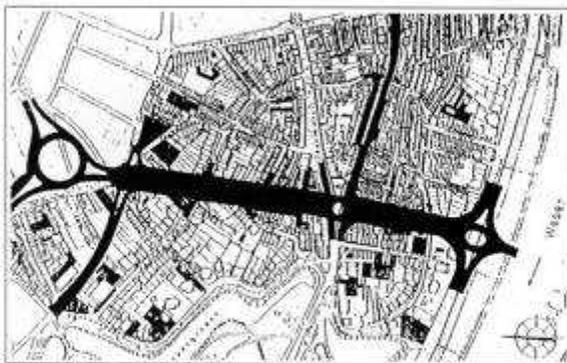
aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Verkehrssanierung – Stadtzerstörung in den 1960er-1980er Jahren



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.103 Bremen-Ostertor, 1970. Sanierung zur Rechtfertigung einer Straßenplanung für einen „Umfahrungsring“.

- In vielen Großstädten wurden für die wachsende Massenmotorisierung und den Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes riesige Schneisen durch die Städte geschlagen, mit riesigen Abbruchvolumina vitaler Baustrukturen. So entstanden
  - Ringstraßensysteme (City-Ring, mittlerer Ring, äußerer Ring)
  - Durchbrüche (Nord-Südfahrt, Ost- Westfahrt)
  - Radialachsen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Der Straßendurchbruch als Anlaß der ersten großen Sanierungsprojekte in den 1960er Jahren

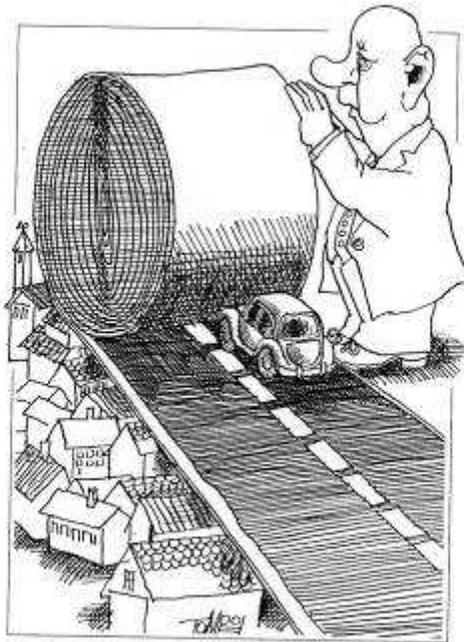


- Die ersten Sanierungsmaßnahmen waren überwiegend Verkehrssanierungen (wg. sog. Funktionsschwächen)
- man brauchte Platz für breite Straßenschneisen und riß dafür ganze Siedlungsbänder ab.
- Im linken Bild sieht man an den hellen Linien den geplanten Verlauf der Schneise, im mittleren Bild erkennt man das Ausmaß des Eingriffs, im rechten Bild sieht man die Breite der neuen Schneise
- Beispiel Hamburg- Nord-Süd-Fahrt

# Straßenbau total



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.7 Nur ein verstärkter Straßenbau hält die monofunktionalen und separierten Städteneinheiten zusammen.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



- In den 1960er bis 1980er Jahren hatte autofixierter Straßenbau in Stadt und Land höchste Priorität. Es gab keine Rücksicht auf vorhandene Bebauung und Landschaften. Kosten spielten nahezu keine Rolle.
- Man sah sich genötigt, dem Autoboom energisch hinterherzubauen.
- Trotzdem oder gerade deswegen wurden die Staus immer länger, wegen der Rückkoppelung zu immer schnelleren Autozunahme (Besitz und Nutzung)

## Organischer Städtebau: das Adernetz eines Blattes als Vorbild

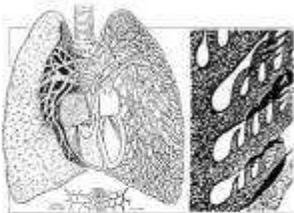


- Im organischen Städtebau diente die Natur als Vorbild des Straßennetzes
- Straßen sollten möglichst ohne Kreuzung, nur mit T-Einmündung geplant werden
- Das sollte die Unfallgefahren minimieren

# Organischer Städtebau – die Natur als Lehrherr



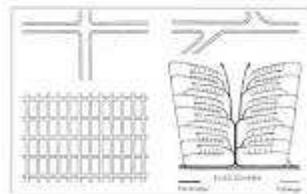
Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.11 REICHOW: Die Bewegungsformen der organischen Natur sind Ideales Vorbild und Ziel des Städtebaus.



7.12 „Die natürlich gewachsenen Verkehrsnetze der Flur und kleiner Dörfer“ als „Spuren des Lebens“.



7.13 Grundelemente des hypodamischen (,) und des organischen Städtebaus. Vernetzung mit Knotenraum.



7.14 „Organischer“ Entwurf für die Erweiterung der Gartenstadt Margarethenhöhe in Essen von H. S. REICHOW.

- Vorbilder moderner Straßengrundrisse bietet die Natur – das Adernsystem der Lunge oder der Blätter oder das gewachsene ländliche Wegesystem ländlicher Regionen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Vom Raster zum geschwungenen Bogen

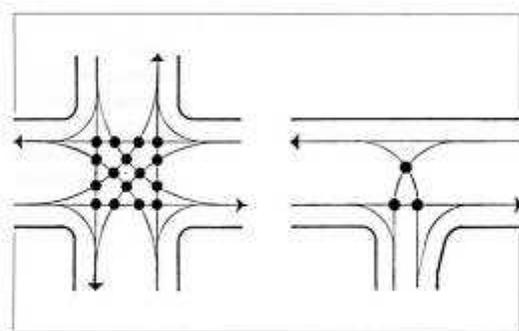


- Der organische Städtebau wendet sich ab vom Raster
- Die Straßenführung folgt stärker dem Relief
- Bögen und Schwünge symbolisieren Naturnähe
- Allerdings werden in diese Strukturen oft Hochhäuser gesetzt

# Die „autogerechte Stadt“ nach Reichow



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



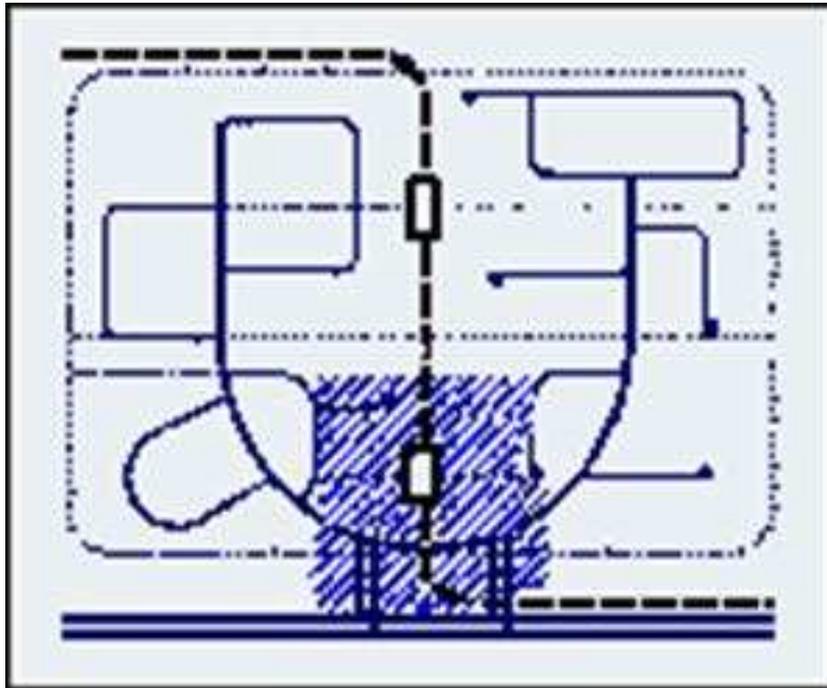
7.82 H. B. REICHOW zog Straßeneinmündungen (r.) wegen weniger Risikopunkten den Kreuzungen (I.) vor.

- Die vierarmige Kreuzung wird abgeschafft
- Statt dessen soll es nur noch „Einmündungen“ geben
- Sie minimieren die Zahl möglicher Konfliktpunkte zwischen Fahrzeugen
- Nach diesem Modell wurde Bielefeld- Sennestadt geplant

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Hierarchisiertes Straßennetz

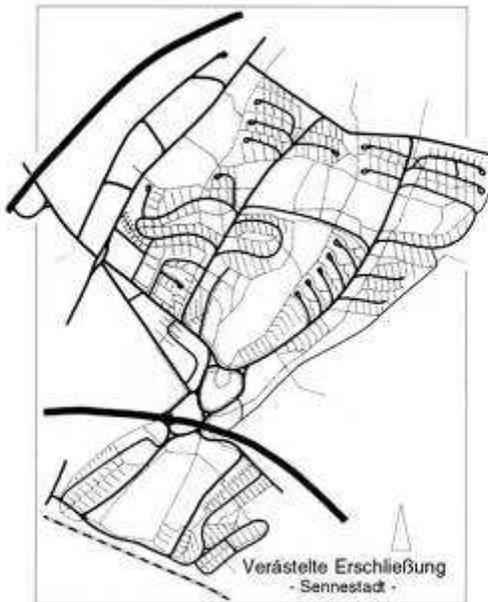


- Nach dem natürlichen Vorbild entworfenes Straßensystem
- Es gibt nur Sackgassen und Schleifensysteme
- Damit soll jeder Durchgangsverkehr verhindert werden
- Problem 1: es fehlen kurze und durchgängige Verbindungen für Fuß- und Fahrradverkehr
- Problem 2: es ergibt sich eine „künstliche“ rein verkehrliche Hierarchie in ruhige Sackgassen, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen

# Die Sennstadt wollte Fußverkehr und Autoverkehr völlig trennen, durch zwei separate Wegenetze



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.83 Sennstadt: Typisches Beispiel für eine „verästelte Erschließung“ mit getrenntem Fußwegnetz (punktiert).

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



- Ein separates Fußwegenetz sollte den Fußverkehr sicher machen
- Die Idee der urbanen Integration wurde damit aufgeben
- Auf den Fahrstraßen konnte damit der Autoverkehr ungehindert (=autogrecht) verkehren
- Nach dem Modell der Separation sind auch in England viele „New Towns“ geplant worden, bspw. Stevenage

# Sanierung mittlerer Intensität



- Die totale Überbauung der Blockinnenbereiche wird durch partielle „Entkernung“ gemildert,
- Die Randbebauung bleibt aber weitgehend erhalten
- In die Innenhöfe zieht wieder das Grün ein, leider oft aber auch der Autoverkehr (rückwärtige Stellplätze, Quartiersgaragen)

## Die Utopien der Moderne



- In den Utopien der Moderne lösen sich die Stadträume auf.
- Man hofft auf einen omnipotenten Luftverkehr (fliegende Untertassen)
- Die kompakte Stadt der kurzen Wege hat ausgedient.
- Auch wenn nicht wirklich so gebaut wurde, so folgte Suburbia in seinen Grundprinzipien antiurbaner Entdichtung und Zusammenhanglosigkeit diesem Muster

## Brasilia als Umsetzung der Utopien der Moderne



- 30 Jahre nach le Corbusier finden sich viele Grundmuster seiner Moderne in der brasilianischen „New Town“ Brasilia von Oskar Niemeier
- Die Stadt „zerfließt“
- Die Freiflächen dehnen sich ohne stadträumliche Wirkung
- Der Autoverkehr wird üppig bedient
- Die „Stadt der langen Wege“ ist realisiert

## Auch der sozialistische Städtebau folgt fasziniert den „modernen“ Mustern



- Ost und West wetteifern in der Produktion schnell wachsender Trabantenstädte
- Die Grundmuster gleichen sich:
  - Raster
  - Zeilen und Punktbauten
  - Riesige „Leerräume“
  - Dominante Linearität
  - Völlige Abkehr vom „organischen“ Prinzip

# Der Stadtraum löst sich auf: neues Bauen in den 1950er Jahren am Beispiel der IBA Berlin- Hansaviertel



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.106 Hansaviertel zur IBA-Bau 1957. Ziel des Wiederaufbaus war es, „diese untragbare Dichte der ...“



7.107 ... Bebauung zu beseitigen und die Stadt aufzuklären. Neue Bauformen von 54 Architekten.

- Die traditionelle, geschlossene Bauweise hat ausgedient. Nach den Vorbildern Le Corbusiers dominieren jetzt Punkt- und Scheiben(hoch)häuser. Sie prägen die nächsten 40 Jahre Bauen in Deutschland

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Pseudodichte durch Stapelung bei großen Abständen



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.37 Märisches Viertel in Berlin, Nordostteil um 1965. „Das altverehrliche Haus muß durch die Wohnmaschine ersetzt werden.“ Der harte Kontrast zwischen Garten- und Hochhausent verdeutlicht diese Forderung von LE CORBUSIER.

- In vielen Trabantenstädten ergibt sich eine Pseudodichte, weil der gestapelten Bebauung riesige Abstandsflächen gegenüber stehen. Die Dichte ist so meist nur  $1/3$  bis  $1/2$  typischer Grünerzeitquartiere.
- Vor allem aber lösen sich die Straßenräume auf, weil es keine Randbebauung mehr gibt. Dadurch bekommen sie Autobahncharakteristik

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



Universität Trier

# Die Stadtautobahn als neues Element im Straßennetz



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.46 Stadtkernmodell von Salzgitter um 1955. Einkaufszentrum (M.r.) und öffentliche Gebäude an Schnellstraßen.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim



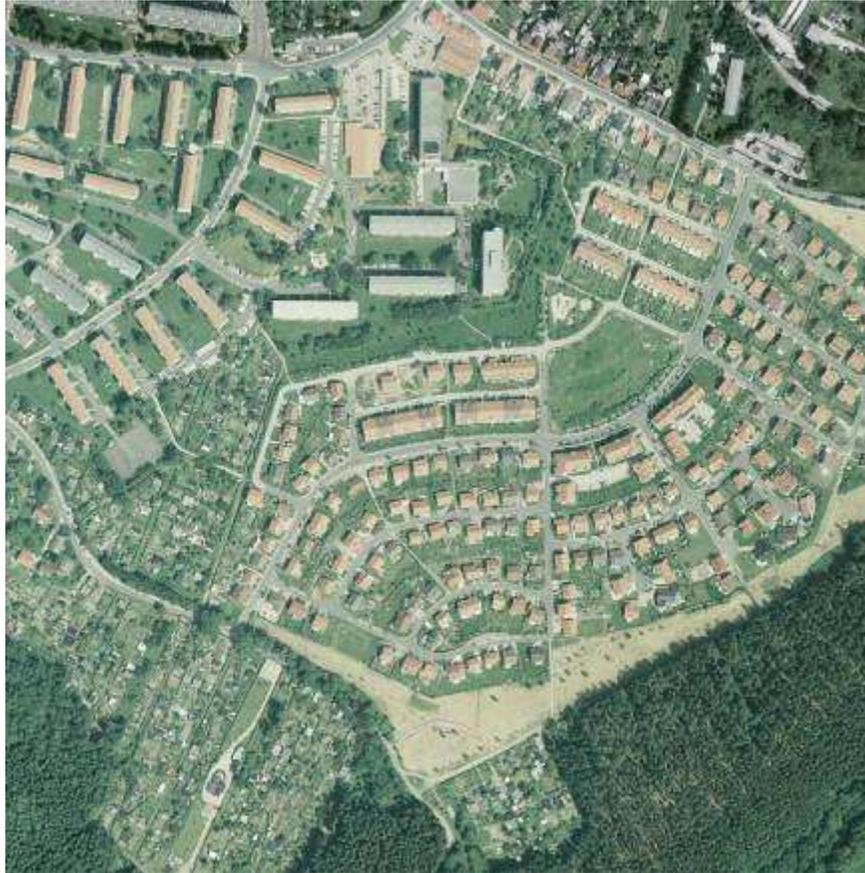
- Die richtungsgetrennte Stadtautobahn bildet das Grundgerüst „moderner“ Verkehrsplanung
- Die Straßenschneisen sind drei- vier mal so breit wie die vorher üblichen Hauptverkehrsstraßen
- Die Bebauung wendet sich oft ab von der Straße
- Der große Kreisverkehr setzt neue Akzente im Stadtgrundriß, Vorbild sind Hillebrechts Kreisel in Hannover oder der Ernst-Reuter- Platz in Berlin

## Kontrastprogramm Trabantenstadt. „Urbanität durch Dichte“



- Neben dem individuellen suburbanen Häuslebau errichtet der öffentliche Wohnungsbau seit den „60ern“ neue Großwohnsiedlungen mit kompakter Hochhausarchitektur

## Soziale Mischung als Planziel durch Variation der Hausgrößen und des Straßennetzes

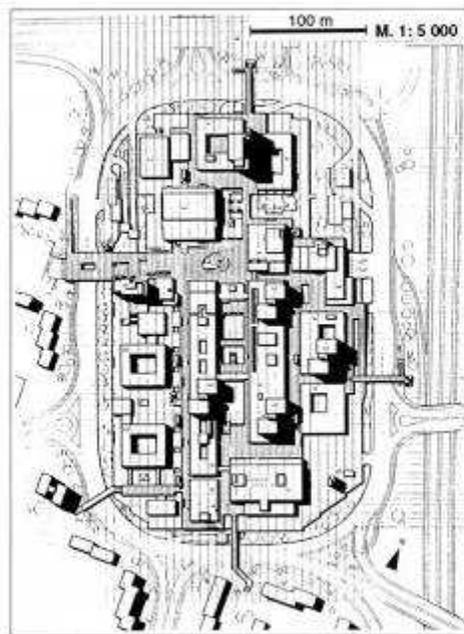


- Beim Bau der Satteliten- und Trabantenstädte werden oft die Haustypen variiert:
  - Geschloßwohnungen für die Ärmere
  - Reihenhäuser für die Mittelschicht
  - Einzelhäuser für die Reicherer.Die Verkehrserschließung folgt der sozialen Hierarchie:
  - Autoarme Sackgassen für die Reichen
  - Die Armen kommen an die Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen

# Das amerikanische Mall- Prinzip“ als Vorbild neuer „Zentren“



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.92 Viele Läden, private und öffentlichen Einrichtungen sowie Wohnen über zwei Park- und Versorgungsebenen.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

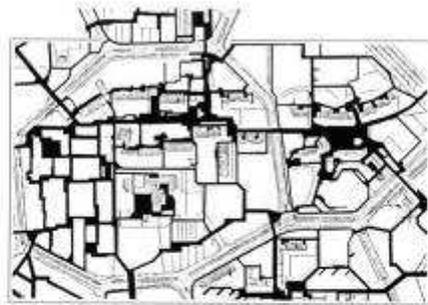


- Das Konzept für die Frankfurter Nord- Weststadt orientiert sich an der amerikanischen Mall:
  - ein Autobahnring mit radialen Zufahrtachsen umschnürt das Zentrum
  - drinnen gibt es eine Fußgängerzonenachse
  - am Rand der Bauung steht ein Kranz von Parkhäusern
- Ähnlich geplant sind viele englische Retortenzentren oder la Defense in Paris

# Das Separationsprinzip im Städtebau: getrennte Netze für Fußgänger



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



8.77 Die Fußwege in den Wohnquartieren von Wulfen sind von den Autostraßen völlig unabhängig und ...



8.78 ... werden durch großzügige Unterführungen miteinander zu einem weitverzweigten Netz verbunden.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

- Nach englischem Vorbild wurden auch manche deutschen New Towns oder Trabantenstädte mit völlig getrennten Wegenetzen (schwarzes Netz) für Fußverkehr gebaut, wie hier im Beispiel Wulfen
- Ein indirekter Beleg für die desintegrierende und kostentreibende Wirkung autofixierter Planung: man braucht zwei getrennte Erschließungssysteme

# Gebaute Nord- West-Stadt Frankfurt – eine der ersten Malls in Deutschland



- Das Zentrum als Maschine:
  - Innen die Fußgängerzone als ein „Schlauch“
  - am Rand die Giga- Parkhäuser
  - drumrum die Stadtautobahn
  - das Ganze im Raster mit monotonen Kuben

# Mariahof in Trier – Modellmaßnahme für „organisches Bauen“ in der „gegliederten, aufgelockerten Stadt“



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.33 Siedlung Trier-Mariahof von E. KÜHN. Grüne Mitte mit höherer Bebauung, umgeben von Flachbau am Hang.

- Das Straßennetz folgt den Höhenlinien
- Kreuzungen werden vermieden, statt dessen gibt es nur noch Einmündungen
- Die Bebauung wendet sich von der Straße ab
- Das Straßennetz ist durchhierarchisiert
- In einer Art „Kammsystem“ bilden die unterste Ebene die Wohnwege

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

## Problemzonen moderner Stadtentwicklung



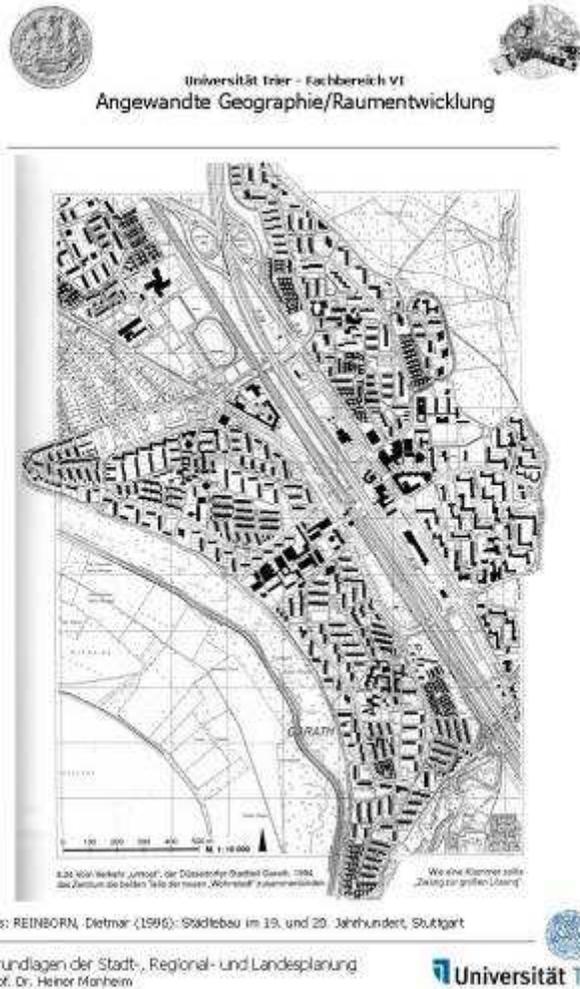
- Viele dieser Satelliten- und Trabantenstädte wurden später zu sozialen Brennpunkten
- Leerstandsprobleme zwangen zur Modernisierung, Sanierung und Aufwertung mit Wohnumfeldprogrammen
- Grünflächen wurden individualisiert (Mietergärten)
- Bei großen Leerstandsproblemen wurden mit Teilabrissen Entdichtungsmaßnahmen durchgeführt

## Massenwohnungsbau der 1960er-1980er Jahre



- In Ost und West hatten von 1960-1980 die Trabanten- und Satellitenstädte Konjunktur
  - Auf der grünen Wiese
  - Als industrieller Plattenbau
  - Mit gerasterten Grundstrukturen, wenn auch etwas variantenreicher als bei le Corbusier und nicht rein linear
  - Mit dem typischen, wenig qualitätsvollen Abstandsgrün
  - Mit riesigen Straßenschneisen für den Autoverkehr (Stadtautobahn)

# Trabantenstadt Düsseldorf – Benrath



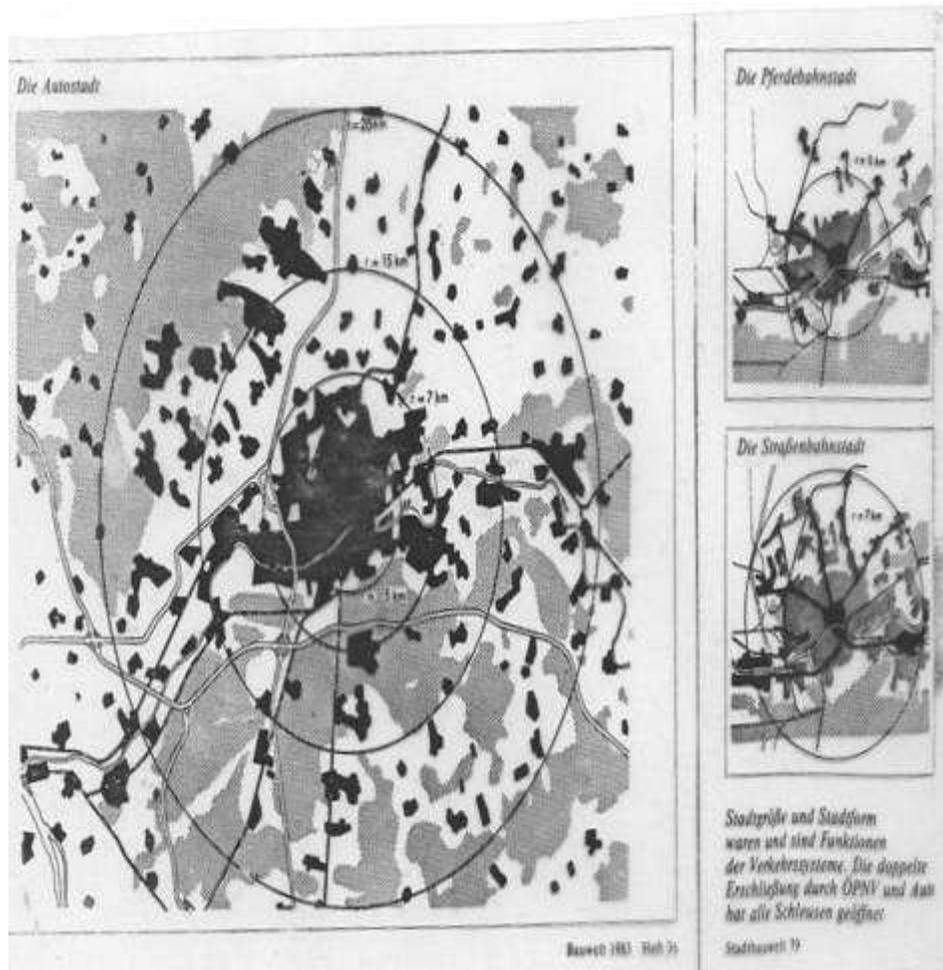
- Mitten durch die neue Trabantenstadt verläuft eine breite Verkehrsschneise für die Stadtautobahn, die Bundesstraße und eine Bahntrasse
- Quer dazu verläuft die verdichtete Hauptversorgungsachse
- Die Trabantenstadt ist keine reine Wohnstadt, sondern hat auch Industrie, Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe (große schwarze Flächen)

## Suburbanes Gewerbechaos: großflächiger Einzelhandel



- Auch die suburbanen Gewerbegebiete haben minimale Planungsqualität
- Das Prinzip ist immer gleich: viel und kostenloser Parkraum, breite Straßenanbindung
- Die Gebäude als billige Käseschachteln

## Die Stadt wächst zur Agglomeration. Das Beispiel Frankfurt

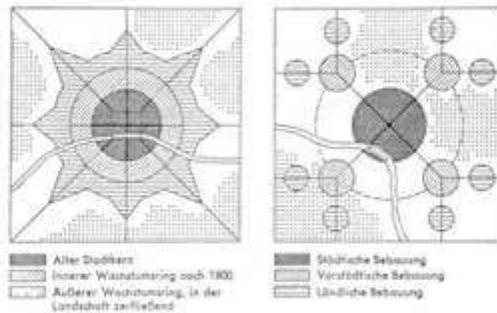


- Von der Fußgängerstadt
  - über die Pferdebahnstadt,
  - die Straßenbahnstadt,
  - die Eisenbahnstadt
  - zur Autostadt
- Mit der „Ubiquität“ der Autoerschließung entfällt die raumstrukturierende Wirkung der Schienennetze
- Das Umland wird flächenhaft zersiedelt
- Aus Band- und Knotenstrukturen wird der „Siedlungsbrei“ oder das „Leopardenfell“ der Zersiedlung

# Modelle des Stadtwachstums



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



2.16 Konzentrisches Städtewachstum und „degenerali-  
sierte Stadterweiterung“ nach Ernst BRUCH 1870 (r.).

- Links klassisches Modell:  
Zwiebelschalenwachstum mit  
Ausbuchtungen an den radialen  
Verkehrsachsen
- Rechts dezentrales Modell mit  
selbständigen Satelliten und  
offenen Zwischenräumen

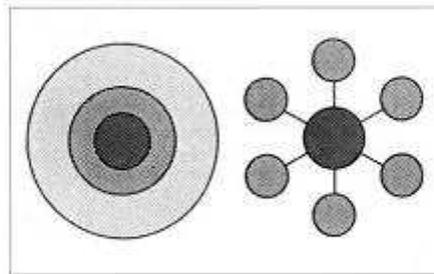
aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Von der Stadt zur Stadtregion: Beginn regionaler Planung



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



5.1 Frankfurt 1930: Schema der bisherigen (l.) und der zukünftigen Stadtentwicklung mit Trabantsiedlungen.

- Das dynamische Stadtwachstum der Gründerzeit zwang zu regionalen Überlegungen
  - Sollte die Stadt konzentrisch wachsen?
  - Sollte das Stadtwachstum in die Region umgeleitet werden, in sog. „Trabantenstädte“

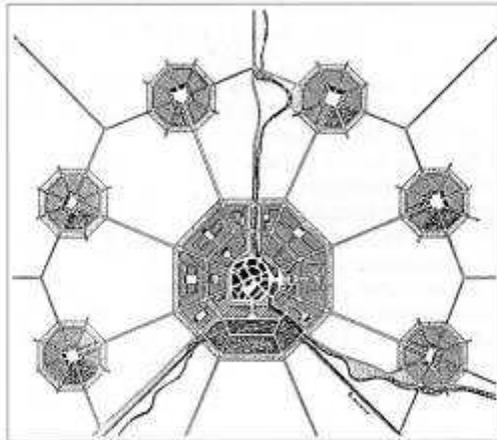
aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Dezentralität als Konzept



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



5.2 „Satellite Town“-Schema von Raymond UNWIN um 1910 (veröff. 1930). Anregung für Ernst MAY in Frankfurt.

- Auch in England hoffte man auf die Steuerbarkeit des Stadtwachstums durch Satelliten/Trabanten, um das Wachstum der Kernstadt begrenzen zu können
- In manchen Stadtregionen waren ohnehin „Kränze“ von peripheren „Vorstädten“ vorhanden
- Das aktuelle Konzept der „Edge Cities“ in den USA greift die Idee wieder auf

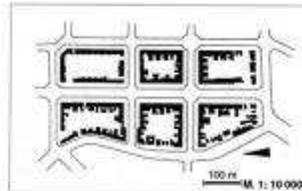
aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

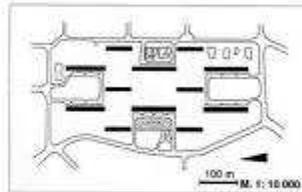
# Vom Block zur Scheibe



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



7.110 Teilweise auf den Fundamenten der Häuser einer Blockstruktur der Jahrhundertwende wurden die ...



7.111 ... Grindel-Hochhäuser in Hamburg erstellt. Aus der „alten Stadt“ sollte ein „Baumkristallum“ werden.



7.112 Die Grindel-Hochhausachsen dokumentieren eine neue Stadtstruktur als „Aufbruch in die Zukunft“.

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

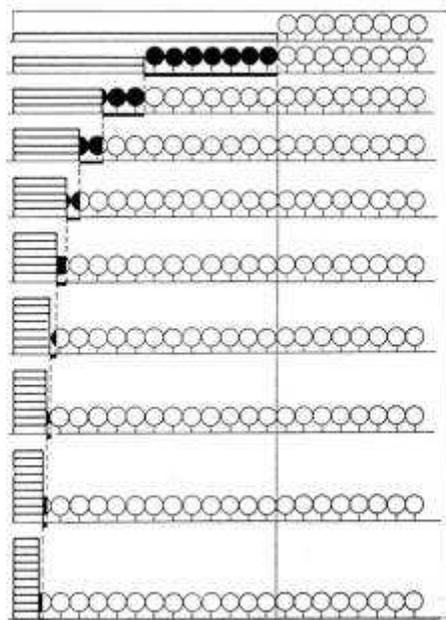


- Der „beengte“ Stadtraum gründerzeitlicher Baublöcke soll der offenen Weite moderner Zeilen-/ Scheiben-/ Punkt- bauweise weichen
- Damit geht jede bauliche Fassung von Straßenräumen verloren

# Das Verhältnis von Höhe und Flächenbedarf – Grundmuster für Verdichtung oder Entdichtung



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



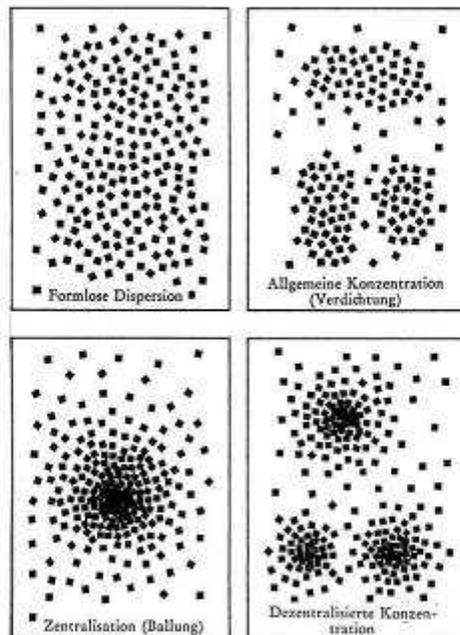
7.17 Die Flächengewinne bei Geschosshäufung werden oberhalb des 4. und 5. Geschosses äußerst gering.

- Die theoretische Überlegung zeigt die Vorteile der „Stapelung“ für den Flächenbedarf
- Sie setzt den Flächengewinn aber nicht in Dichte um, sondern in Abstandsflächen
- Nach diesem Prinzip wurden viele Großwohnsiedlungen erschlossen – einerseits gestapelt- andererseits mit großen Zwischenräumen

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

# Siedlungsplanung zwischen Konzentration und Dispersion



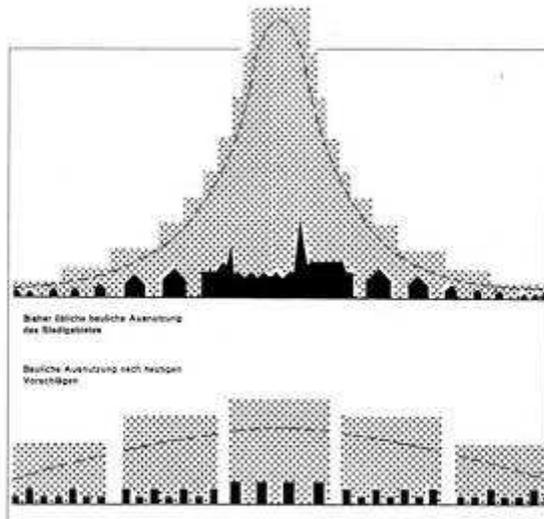
8.1 Formen der Siedlungsentwicklung von der formlosen Streuung bis zur dezentralisierten Konzentration.

- Der flächensparende Effekt der Konzentration ist gut erkennbar
- Die dezentrale, mehrpolige Konzentration (Polyzentrismus) vermeidet die Gefahren der Überkonzentration und minimiert den Wegeaufwand
- Um Konzentration zu realisieren, ist neben der baulichen Verdichtung eine planvolle Allokation zentrenbildender Funktionen erforderlich

# Klassische Dichtemodelle



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



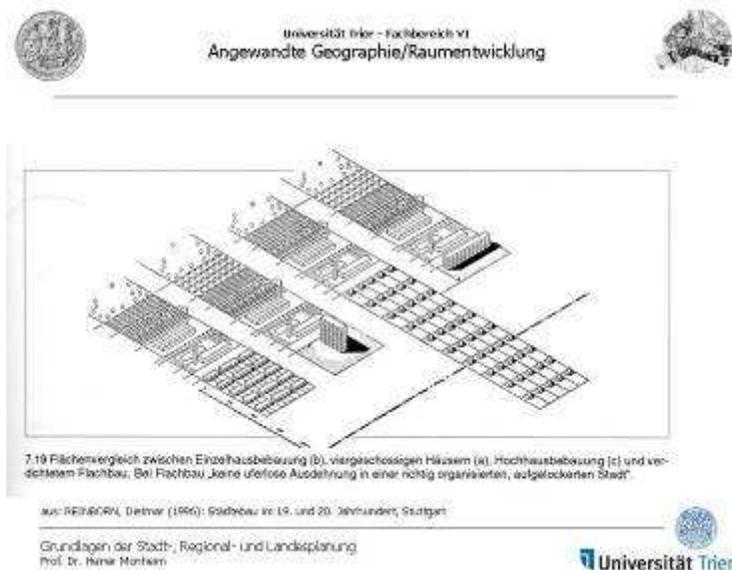
7.18 Hohe Dichten in den inneren und geringe Dichten in den äußeren Stadtteilen (o.) sollen ausgeglichen werden.

- Traditionell fällt vom Kern zum Rand die Dichte schnell ab
- In den 1960er Jahren kommen neue Dichtemodelle auf:
  - Im Zentrum und den innenstadtnahen Stadtteilen soll entdichtet werden, durch Sanierung
  - An der Peripherie soll verdichtet werden, durch neue Trabantenstädte mit Hochhausvierteln

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung  
Prof. Dr. Heiner Manheim

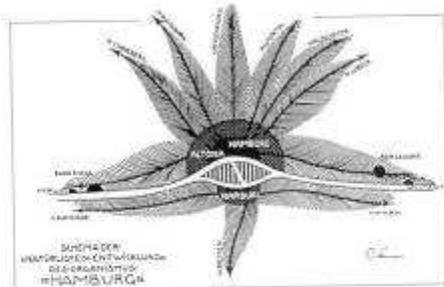
# Dichte und Flächenbeanspruchung



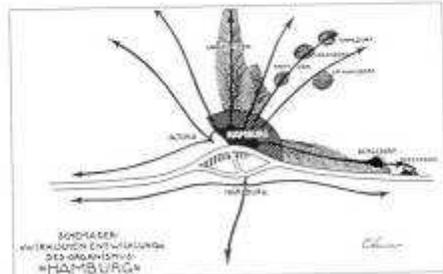
- Das Schema zeigt die maximale Flächenbeanspruchung typischer suburbaner Strukturen im Vergleich zur stärkeren Stapelung.
- Nicht dabei berücksichtigt sind die Verkehrsflächen. Sie verdoppeln den Effekt. In urbanen Strukturen umfassen sie 5-10 % der Siedlungsfläche, in suburbanen 35-45%



# Auch beim Achsenkonzept gab es Vorbilder in der Natur



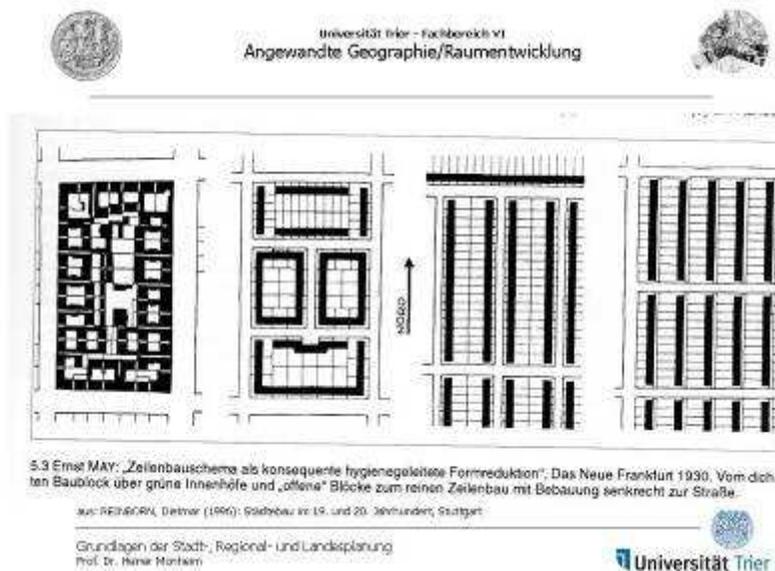
8.126 a Der „Straußenfächer“ von Fritz SCHUMACHER, 1921, als „Schema der natürlichen Entwicklung und der...“



8.126 b „... wirklichen Entwicklung des Organismus Hamburg“. Modell für das spätere Achsenkonzept Hamburg.

- Der Hamburger „Federplan“ oder der Kopenhagener „Fingerplan“ suchten
- stark radiale Entwicklungsleitbilder
- große Freiraumbereiche, die geschützt bleiben sollten

# Stadtraum im Wandel



- Gründerzeit: kleinteilige Blockstrukturen, maximale Dichte
- 1920er Jahre: aufgeweitete und teilw. geöffnete Blöcke (Wien, Frankfurt)
- 1950er-60er Jahre: vom Block zur Zeile

# Die Gartenstadt: vom englischen Stadtmodell zum Quartiersidyll



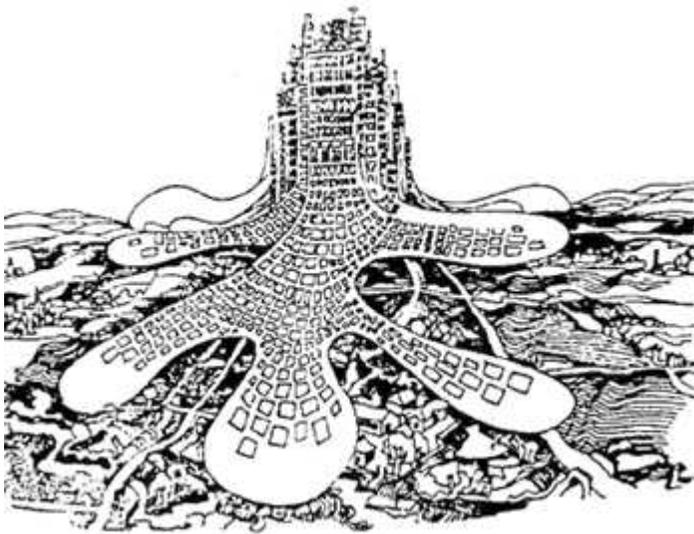
- Am Anfang der Gartenstadtidee stand die autarke New Town als ländliches Gegenmodell zum urbanen Moloch
- daraus wurde schrittweise das suburbane Wohnmodell
  - aufgelockerte Bauweise
  - Abkehr von der Dichte
  - Abkehr von der Nutzungsmischung (Ausnahme: Versorgung mit tägl. Bedarf im Quartier an wichtigen Punkten)
  - viele Grünflächen
  - Landhausstil in der Bebauung

# Die Kehrseite der Entdichtung: der Siedlungsbrei



Die Karikatur zur fortschreitenden Zersiedlung trifft das Zentralproblem der Suburbanisierung: alle Bebauung fließt in die Fläche

## Stadtentwicklung zwischen Babylon und Suburbia



- Diese Karikatur zeigt die Extreme noch krasser: im Zentrum türmt sich der Turmbau zu Babel als Symbol für moderne Wolkenkratzerarchitektur
- Am Rand ergießt sich das aufgelockerte Suburbia immer weiter ins Umland

# Urbanität durch Dichte: Mißverständnis der „neuen Heimat“



- In Hamburg wollte Ende der 1970er Jahre die neue Heimat ein neues Superzentrum bauen, als zusammenhängenden Komplex von 5 Hochhäusern (linkes Bild)
- Vorbild war Hannover, wo der niederländische Baukonzern Bredero 5 Hochhauskomplexe als sog. Entlastungszentren an den Rand der Innenstadt gebaut hat. Heute stecken diese „Zentren“ in der Krise, wegen der geringen baulichen Qualität und den hohen Unterhaltungskosten, die Hochhäuser verursachen.
- Auch in NRW empfahl die Landesregierung in den 1970er Jahren den großen Städten, neue Hochhauszentren zu entwickeln.

# Urbanität durch Dichte: Steigerung der Dichteziffern bei neuen Großwohnanlagen



Universität Trier - Fachbereich VI  
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



KA-Waldstadt:	1957	GFZ 0,55	141 EW/ha
MA-Vogelstang:	1964	GFZ 0,67	222 EW/ha
F-Nordweststadt:	1963	GFZ 0,85	330 EW/ha
M-Neuperlach:	1967	GFZ 0,96	320 EW/ha
HH-Steilshoop:	1970	GFZ 1,12	404 EW/ha
B-Gropiusstadt:	1962	GFZ 1,28	340 EW/ha
HD-Emmertsgrund:	1969	GFZ 1,35	424 EW/ha

aus: REINIGER, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landschaftsplanung  
Prof. Dr. Heiner Morhaim



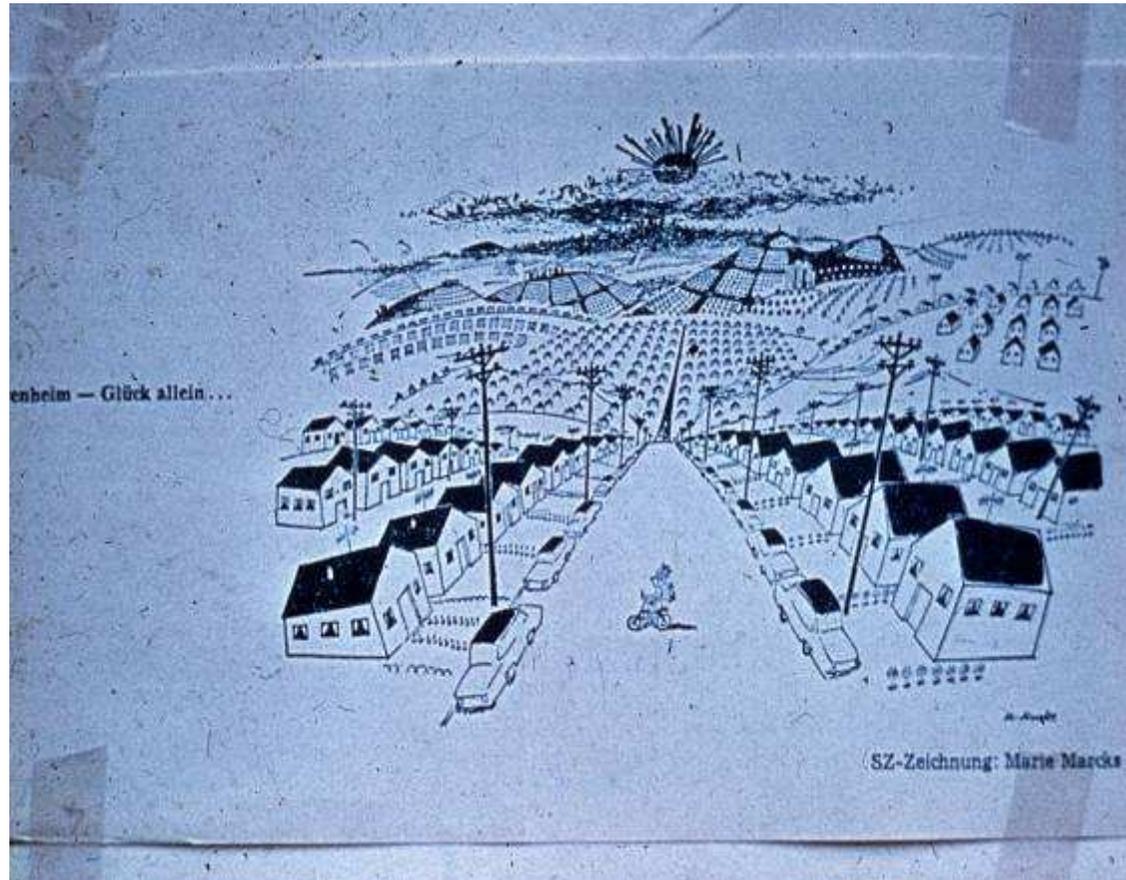
- Das Motto „Urbanität durch Dichte“ beeinflusste auch den Bau neuer Trabantenstädte mit Großwohnanlagen.
- 1969 Jahren lagen die Einwohnerdichten bei den Neubauprojekten drei mal höher als 1957
- Allerdings wurde das Urbanitätsziel nie erreicht, weil man keine wirklich urbanen, geschlossenen Bauformen schuf, sondern nur Punkt- und Scheibenhochhäuser oder „Hochhausschlangen“ baute

## Suburbanes Bauen ohne Konsens: die „Baufreiheit“



- Typische suburbane Bauwelt
  - jeder baut, wie er mag
  - ohne verbindende Elemente
  - ohne Rücksicht auf den Nachbarn
  - ohne städtebauliche Leitidee
  - ohne klar gefaßten öffentlichen Raum
  - ohne eigene Versorgung
  - ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr
  - mit viel Platz für Autos in Garage, Car Port und auf der Straße

## Suburbaner Einfamilienhausbrei in der Karikatur



- Ideal der frühen Wohlstandsgesellschaft: das Wohnen im Grünen
- Durch die geringe Dichte sehr flächenextensiv und ohne angemessene Versorgung
- Ergebnis: maximaler Autoverkehr, minimale Urbanität

## Das amerikanische Vorbild: suburbaner Eigenheim-“Brei“



- Illusion der Individualität und Freiheit
- Die minimale Dichte bedeutet den Tod der kompakten Stadt
- Ursache des maximalen suburbanen Autoverkehrs
- Die Straße als städtebaulicher Raum löst sich auf

## Neubaugebiet der „50er“ mit mittlerer Dichte



- Das Reihenhaus und der Geschößwohnungsbau der „50er“ Jahre:
  - 6-8 WE je Haus
  - Die geschlossene Blockbauweise der Gründerzeit wird aufgegeben
  - Statt dessen beginnt der „Zeilenbau“

## Suburbanes Chaos – ohne jede städtebauliche Linie



- Allmählich füllt sich der Stadtrand auf
- Die Einzelhäuser werden jeweils einzeln entworfen und gebaut
- Der Bauprozess für ein ganzes Gebiet dauert oft Jahrzehnte
- Der Bebauungsplan regelt nur das Größte

## Urbanität durch Dicht auf „klassisch“



- Venedig symbolisiert die klassische Urbanität:
  - kompakt und geschlossen bebaut,
  - auf kleinen Parzellen,
  - mit kleinteiliger Nutzungsmischung,
  - dadurch mit großer Vielfalt der Bauformen und Details,
  - aber in einem großen Grundkonsens der Materialien, Farben, Strukturen und deshalb nicht chaotisch
  - mit engen Gassen und vielen Plätzen
  - der Verkehr zu Fuß und per Schiff optimal integriert.

## Moderner Mietwohnungsbau im Rahmen der IBA



- Dreigeschossige Niedrig-Energiereihenhäuser als Ergänzung zu einer alten Arbeitersiedlung
- Kostengünstig durch Muskelhypothek und
- Integration in ein Bestandsgebiet, daher minimierte Erschließungskosten

## Industrie- Verwaltungsbau der Gründerzeit



- In der Gründerzeit war kompaktes Bauen selbstverständlich, auch für Industrie, Gewerbe, Handel und Verwaltungen
- Außerdem zeigte man die Bedeutung der Firma mit architektonischem Stolz
- Und erfreute damit auch die Mitarbeiter

## „Die City schlägt zurück“



- Lange fand man Möbelgeschäfte nur noch im suburbanen Raum, zwischen Baumarkt, Schrottplatz und Tankstellen
- Heute kommen Qualitätsmöbel zurück in die City, beispielsweise im Möbelfachmarkt „Stilwerk“ mit seinen Standorten in Hamburg, Berlin, Düsseldorf oder Köln
- Hier gibt es Design- und Einkaufserlebnis pur, ohne Stau auf Straße, Parkplatz und an der Kasse

## Verdichteter Gewerbebau



- In der Gründerzeit bauten Industrie und Gewerbe verdichtet.
- Dann folgte die Zeit der Flachdach-Käseschachteln in meist eingeschossiger Bauweise, in extrem energieverschwenderischer Leichtbauweise
- Neuerdings bauen auch Industrie, Handel und Dienstleistungen wieder urbaner, flächensparender, städtebaulich integrierter und nachhaltiger

## Industriebau heute – flache, billige Käseschachteln



- Industriebau heute: rein autofixiert an der Autobahn
- Ohne jede städtebauliche und architektonische Ambition
- Geringe Dichte aufgrund der überwiegenden Flachbauten
- Maximale Autofixierung mit riesigen Parkierungsflächen
- Etwas Gliederung ergibt sich durch die sog. Abstandsflächen als Grünstreifen

## moderne Dienstleistungsgewerbearchitektur



- Man kann auch verdichtete Gewerbebauten schaffen, denn in der zunehmend tertiärisierten Wirtschaft wächst der Anteil der stapelbaren Arbeitsplätze
- Moderne Glas- Stahl- Konstruktionen und große Hallen gehören zum repräsentativen Architekturepertoire
- Bauen am Wasser wird wieder attraktiv
- Beispiel Berliner Regierungsviertel

## Suburbanes Gewerbechaos



- Am Stadtrand dagegen expandieren extrem flächenaufwendige, gering verdichtete Gewerbeareale mit
  - Billigster Käseschachtelarchitektur
  - Niedrigen, meist eingeschossigen Hallen
  - Meist fensterlosen Fassaden
  - Energetisch katastrophal wegen dünner Außenhaut
  - Extrem hoher Versiegelung
  - Minimaler Außenraumgestaltung
  - Ohne jede städtebauliche Idee

## (Retro) Architektur als Städtetouristische Attraktion



- Der Frankfurter Römer, im Krieg zerstört
- Die alten Fassadenzitate suggerieren neue Identität
- Dahinter aber verbirgt sich ein ganz modernes „Innenleben“
- Jedenfalls gibt es eine Sehnsucht nach historischer Originalität, auch als Image- und Attraktionsfaktor
- Problem ist, wenn daraus Disneyland- Beliebigkeit wird

## Die neue Mischnutzung durch Nachverdichtung: Modell Tübingen- französisches Viertel



### • Eine typische Konversions- und Stadtentwicklungs- Modellmaßnahme

- Ehemalige Kasernen werden zu einem differenzierten Wohn- und Gewebeangebot umgebaut
- Dazwischen wird mit Neubauten nachverdichtet
- Es gibt eine starke Mischnutzung mit Handwerk, Gewerbe, Wohnen, Dienstleistungen, Handel, Gastronomie und sozialer Infrastruktur

## Strukturwandel in der Gründerzeit



- Viele der kleinen, dezentralen Läden können sich nicht mehr halten. Entweder kommt dann der Leerstand oder
- es hilft die „Gastarbeiterökonomie“, die durch mithilfe Familienangehörige anders kalkulieren kann
- So behalten viele Gründerzeitviertel eine relativ dichte Versorgung

## Die neue Gründerzeit. Beispiel Stockholm - Südstadt



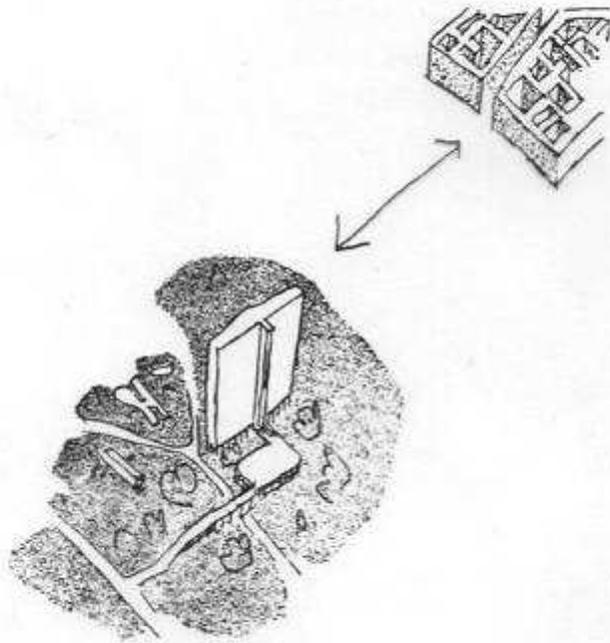
- Rückkehr zu urbanen Traditionen im Stockholmer Stadtteil Südstadt
- Eine Bahnachse mit mehreren Haltepunkten erschließt das Gebiet zentral
- Die Bebauung ist dicht/kompakt
- Es dominiert geschlossene Blockbebauung
- Es gibt Mischnutzung mit Handel und Gewerbe
- Die Architektur ist differenziert

## Die Auflösung des Straßenraums in den 1950er Jahren- der Zeilenbau



- Anstelle einer durchgängigen Randbebauung bilden nur noch die „Kopfteile“ der Hauszeilen den Abschluß zur Straße
- Immerhin sollen die Sockelgeschosse an der Straße noch Läden haben
- Trotzdem, der Stadtraum wird so aufgelöst, „zerfließt“
- Und der Verkehrslärm kann sich weit in die angrenzende Bebauung ausbreiten

## Vom Block zum Punkthochhaus



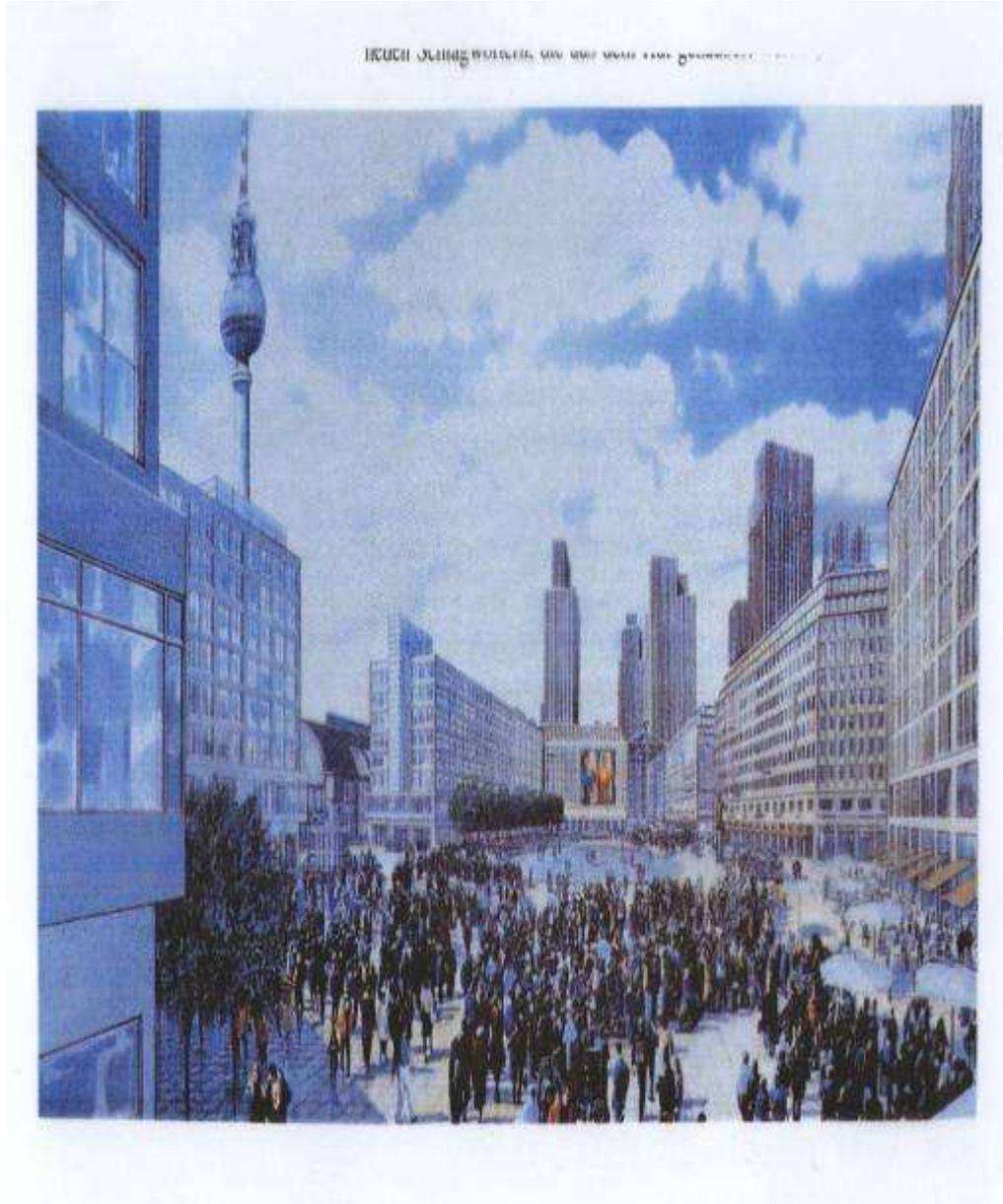
- Der fehlende Freiraum in der Gründerzeit motiviert zum Kontrastprogramm:
- In einen großen Freiraum setzt man ein Punkthochhaus
- Damit wird das Grün zum „Abstandsgrün“
- Der Stadtraum „verschwimmt“
- Der Fußgängermaßstab wird durch den Automaßstab ersetzt

## Perforierte Stadt – aufgelöster Stadtraum



- In Berlin Mitte kann man die Probleme einer fehlenden Städtebaulichen Konzeption gut erkennen:
- Der Bombenkrieg hatte hier viele Lücken gerissen
- Die DDR hatte einige Lücken gefüllt, ohne städtebauliches Gesamtkonzept
- Breite Straßenschneisen bestimmen das Bild
- Soll man den Maßstab ändern und eine Skyline hochziehen?

## Geplante Nachverdichtung der City: Berlin am Alex



- In Berlin Mitte am Alex stoßen viele Städtebauperioden aufeinander.
- Die Idee für eine schnell wachsende Hauptstadt war 1990 der Versuch einer City-Bildung ähnlich wie am Potsdamer Platz durch Nachverdichtung und Auslagerung der Autoverkehrsschneisen
- Daraus ist bis jetzt nichts geworden – weil das Wachstum ausblieb und das Geld fehlte

## Die autogerechte Stadt – das amerikanische Vorbild



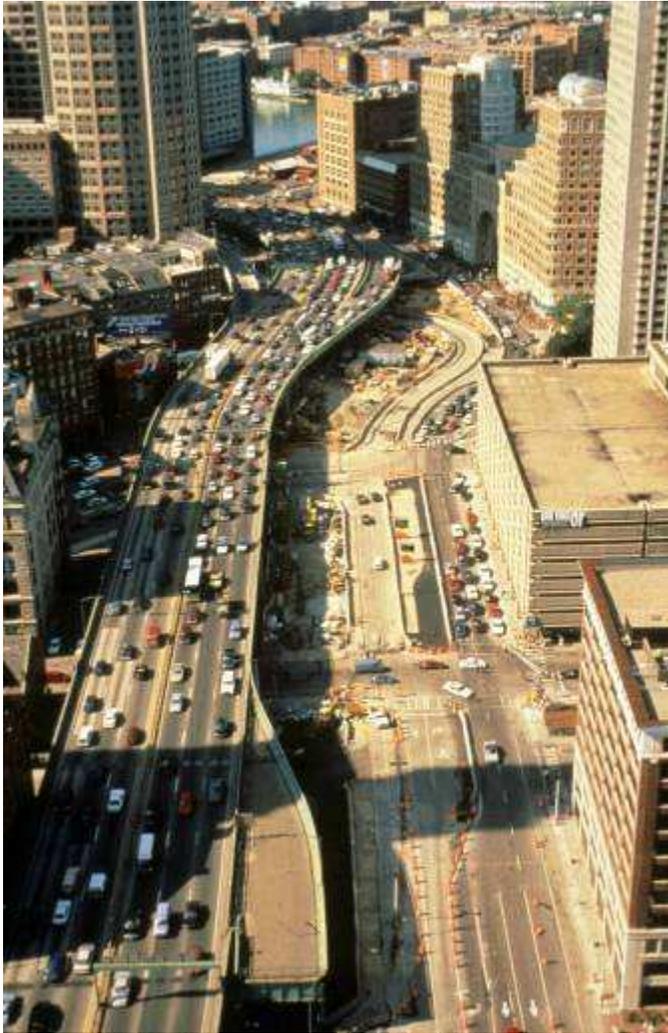
- Ein Grundraster von Autobahnen als „Hauptschlagadern“
- Jeder Knoten ein Autobahnkreuz
- Dazwischen die kleinen Netze der Feinerschließung
- An ihnen eine wenig verdichtete Bebauung
- Damit entfällt der in der europäischen Tradition wichtige Typ der angebauten Hauptverkehrsstraße als raumbildende Achse

# Auch Trier versucht, autogerecht zu werden



- Reichow (Autor der „autogerechten Stadt“) wirkte als Planer der 50er Jahre in Trier
- Einige Projekte tragen seine Handschrift:
  - der Spaghettiknoten an den Kaiserthermen
  - Die Moseluferstraße
  - Der Verteilerkreis

## Die Zeit der Straßendurchbrüche. Das amerikanische Modell ruiniert die Zentren



- Breite Schneisen werden in Down Town geschlagen
- Sie führen zu einer weiteren Welle der Stadtzerstörung, weil man neuen Parkraum braucht. Ganze Stadtteile werden so planiert.
- So wird die amerikanische Stadt immer gesichtsloser (und geschichtsloser)
- Das Kapital wandert nach Suburbia, in die neuen Glitzerpaläste der Peripherie

# Hochgeschwindigkeitsarchitektur, lieblos grobe Raster statt gekonnter Details



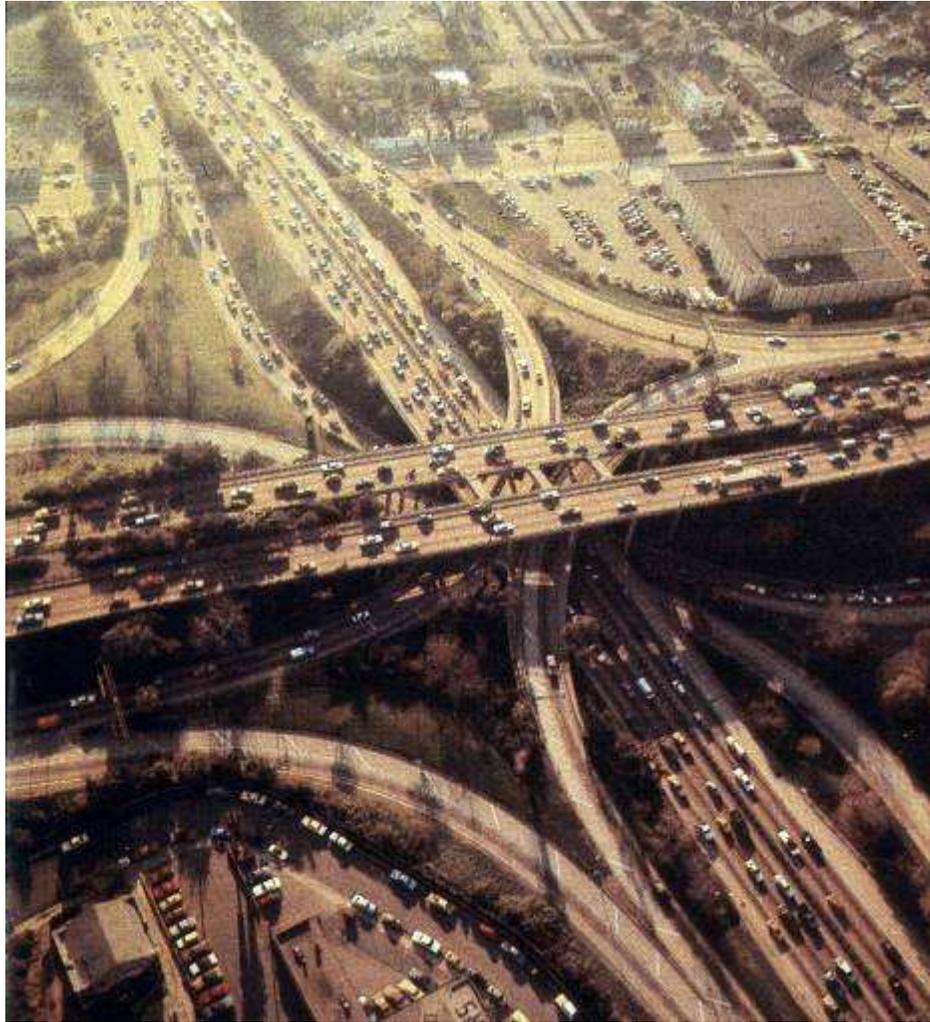
- Wozu dem Auge schöne Details anbieten, wenn man sie beim hohen Tempo sowieso nicht erkennt?
- Also: es reichen grobe Formen, lineare Raster. Die Autostadt muß man nicht schmücken.

## Jedes Detail im Giga- Maßstab: ein Reisenschild wegen des hohen Autobahntempos



- Gesetz der Wahrnehmung psychologie: mit dem Tempo muß die Größe der Zeichen wachsen
- Schilder so groß wie Einfamilienhäuser
- Für Fußgänger würde 1/100 der Größe reichen

# Exzesse der autogerechten Stadt



- Maximaler Flächenverbrauch (hier würde eine ganze Altstadt hinpassen)
- Was als Hochleistungsstraße gedacht ist, führt trotzdem direkt in den Stau
- Eine riesige Trennwirkung für den übrigen Verkehr (wer zu Fuß oder mit dem Rad von einer Seite zur anderen will, braucht evtl. viele Kilometer Umweg, also steigt er lieber ins Auto)

## Die Regensburger Innenstadt – Urbanität pur



- Auch hier finden sich die typischen Merkmale urbaner Strukturen:
  - kompakt
  - kleinteilig differenziert
  - unregelmäßigs Wegenetz
  - utzungsgemischt
  - mit engen Gassen, vielen Plätzen
  - am Rand klar begrenzt
  - bei aller Vielfalt mit einem klaren Formen- und Materialkonsens (rote Dächer, Putzfassaden, Naturmaterialien)

# Renaissance der Urbanität: das Vorbild Freiburg



- Freigelegte Bäche durchfließen das Zentrum
- kühlen pflastermüde Füße
- geben der Innenstadt etwas ursprüngliches, denn sie lebte mal vom Wasser der Bäche
- die ganze Altstadt folgt einem kreativen Gestaltungskonzept
- und ist deshalb auch kommerziell erfolgreich, die Kunden lieben urbanen Flair

# Renaissance der Urbanität



- Idyllische Plätze
- Autofreie „Inseln“ in der Stadt
- Platz zum Verweilen
- Goldgruben der Gastronomie
- Platz für Stadtbäume
- Hier manifestiert sich urbane Lebensqualität

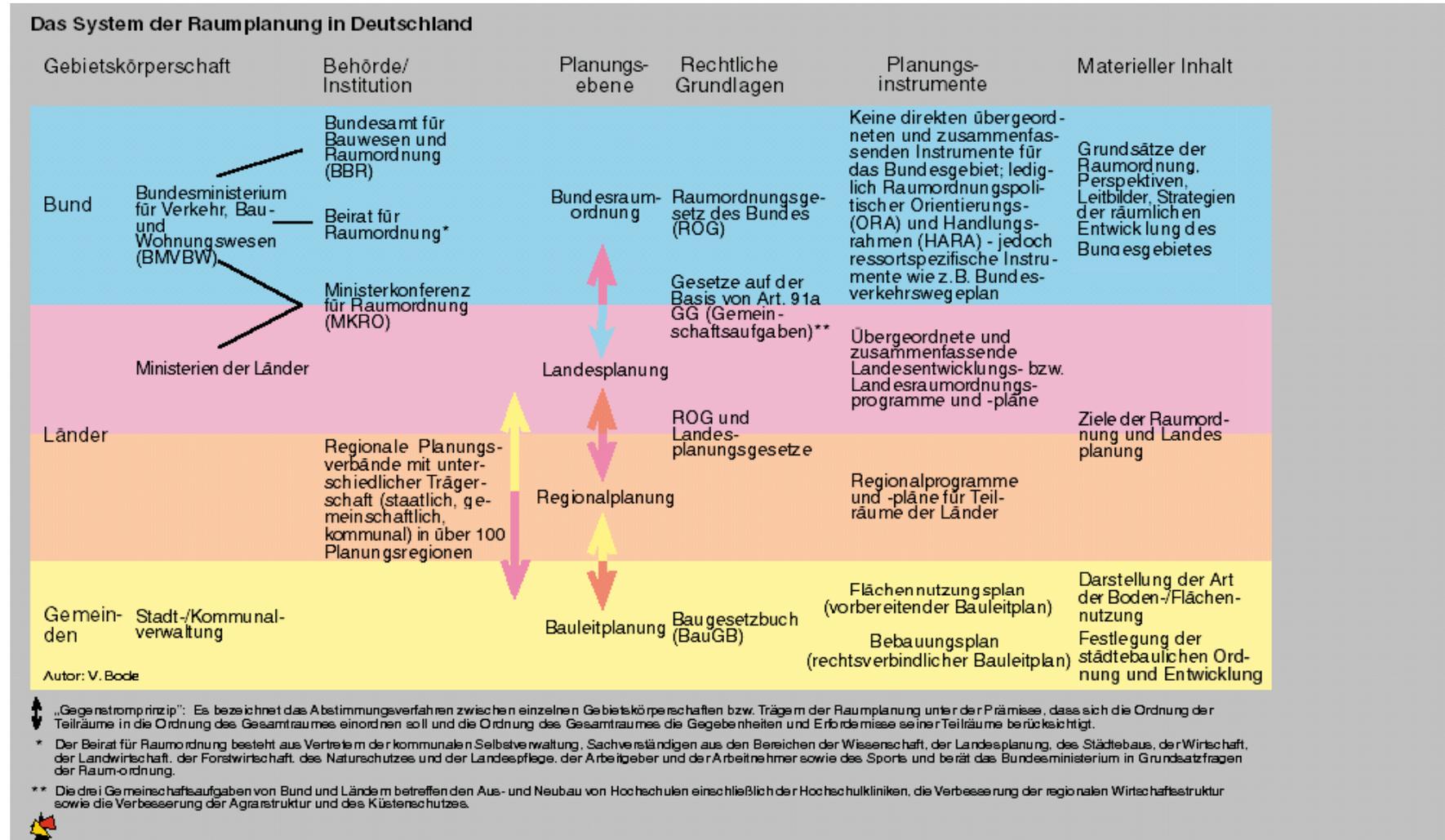
## Glas- Stahl- Wasser- Solar: moderne Architektur im Rahmen der IBA-Emscherpark für das Wissenschaftszentrum Gelsenkirchen



- Ökologisches Bauen durch
  - Wasser (Regenrückhaltebecken, Klein-Klima-Puffer)
  - Solardach
  - Zweite Glashülle
- Soziales Bauen durch
  - Eigenen Betriebskindergarten
  - Integration von Bildung, Forschung, Kultur



# Räumliche Planung in Deutschland – die Ebenen



# Überkommunale Planungs Kooperation

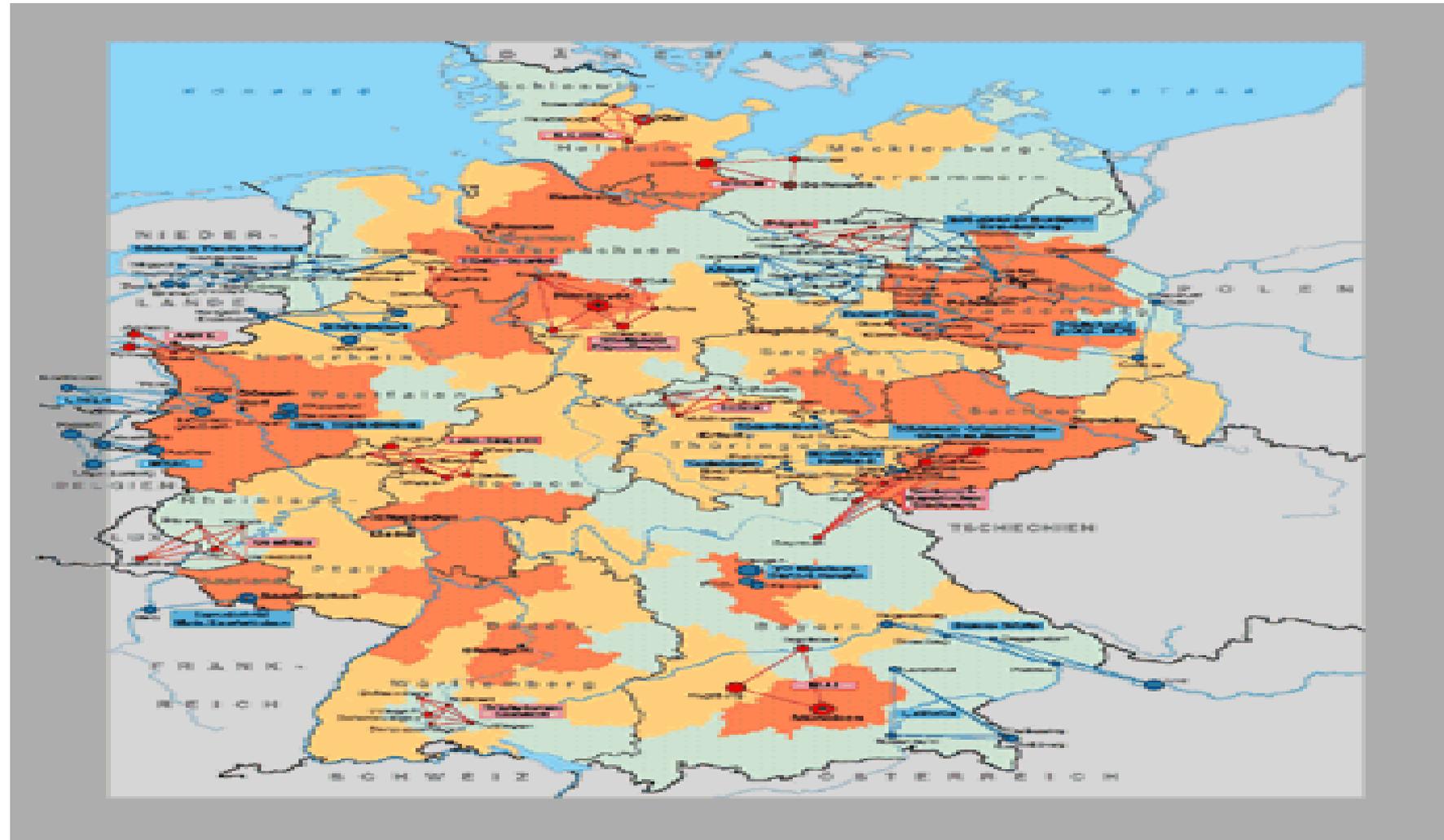
## Organigramm des Kommunalverbandes Großraum Hannover



entsendende  
Gebietskörperschaften:



# Planungsregionen und Netzwerke im Überblick





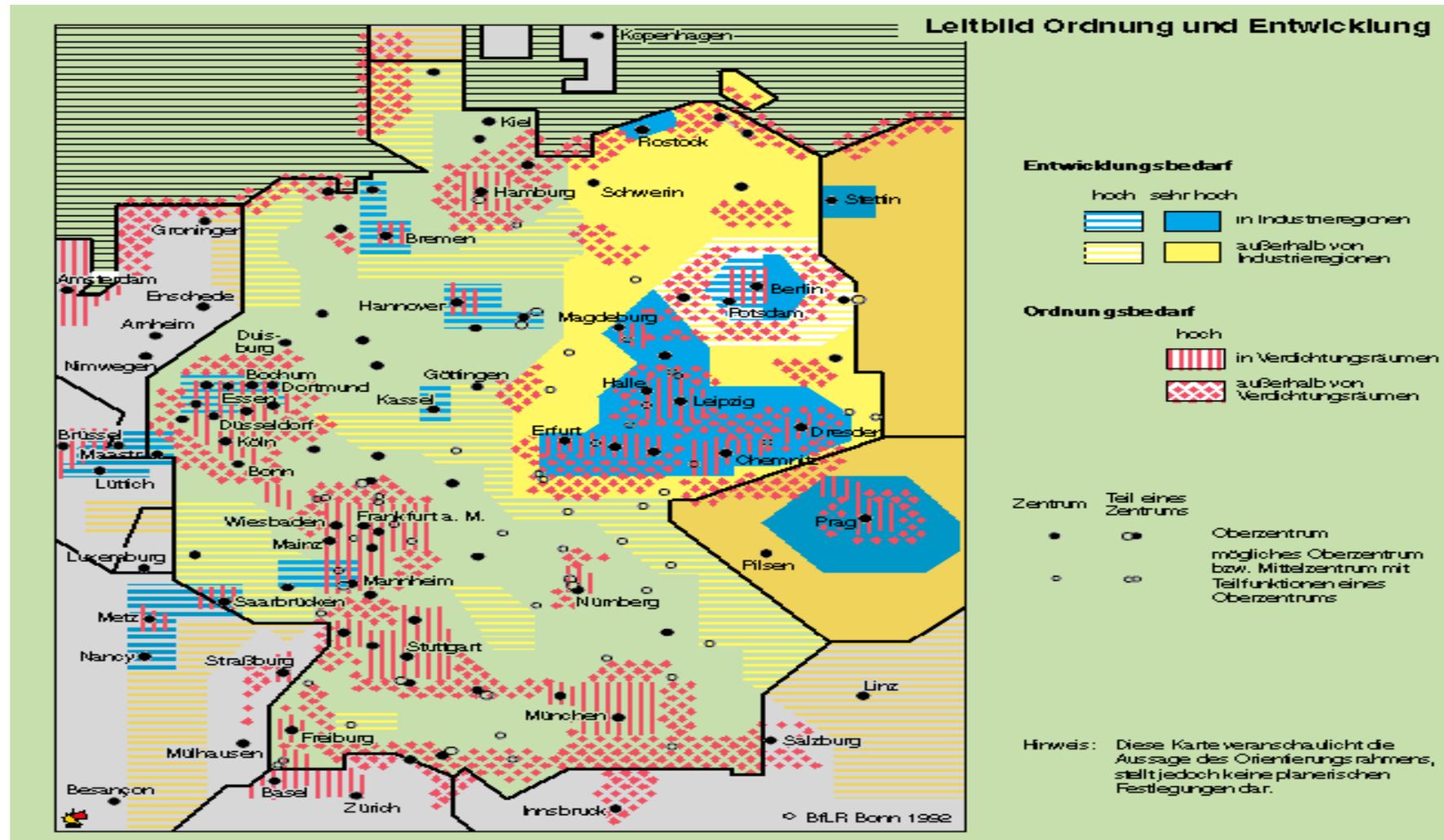




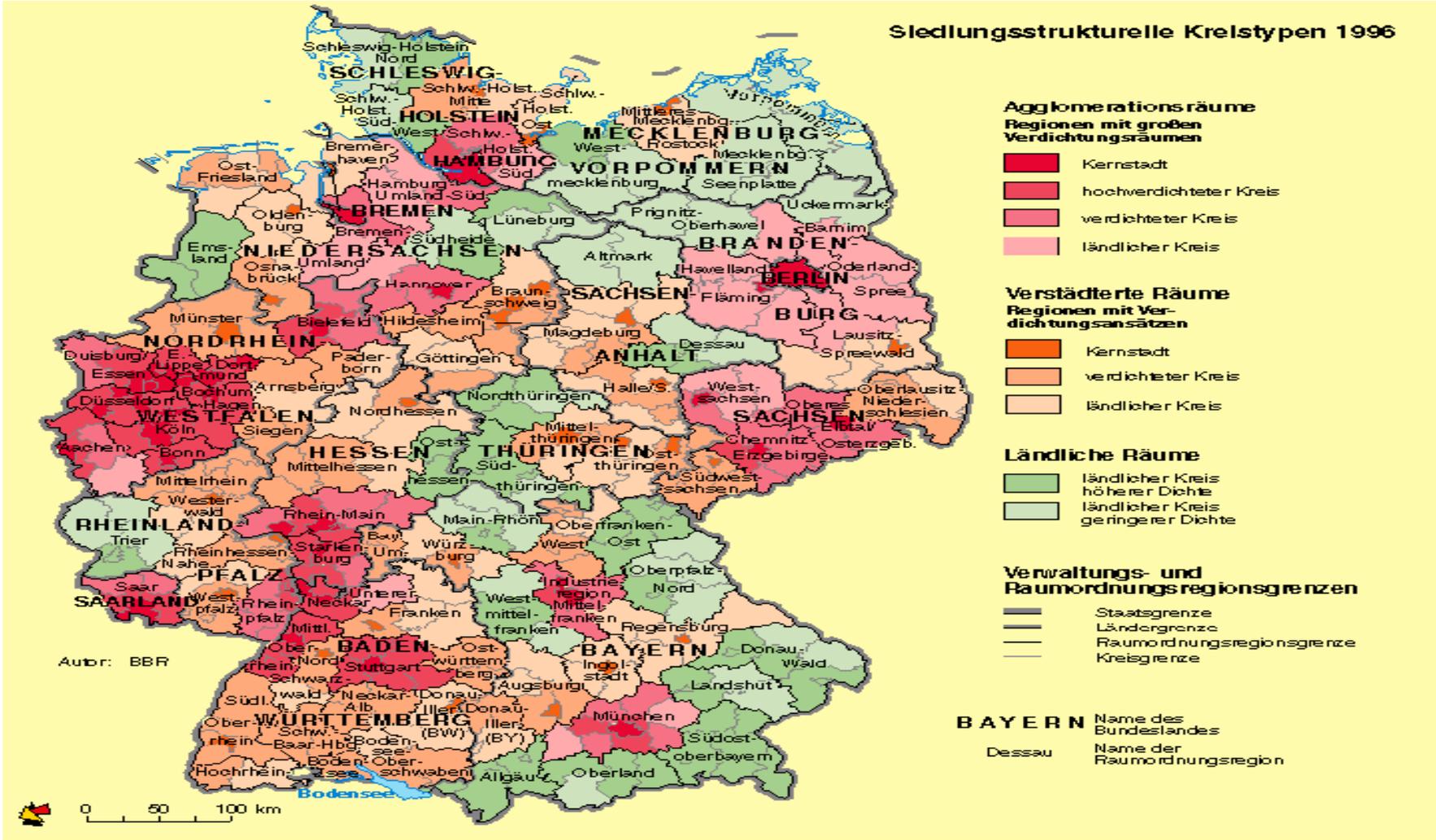
# Regionalplanung in Stadt- Umland-“Verbänden“



# Raumordnungspolitische Leitbilder, ORA, HARA (europäisch integriert)



# Die BBR- Analysekulisse



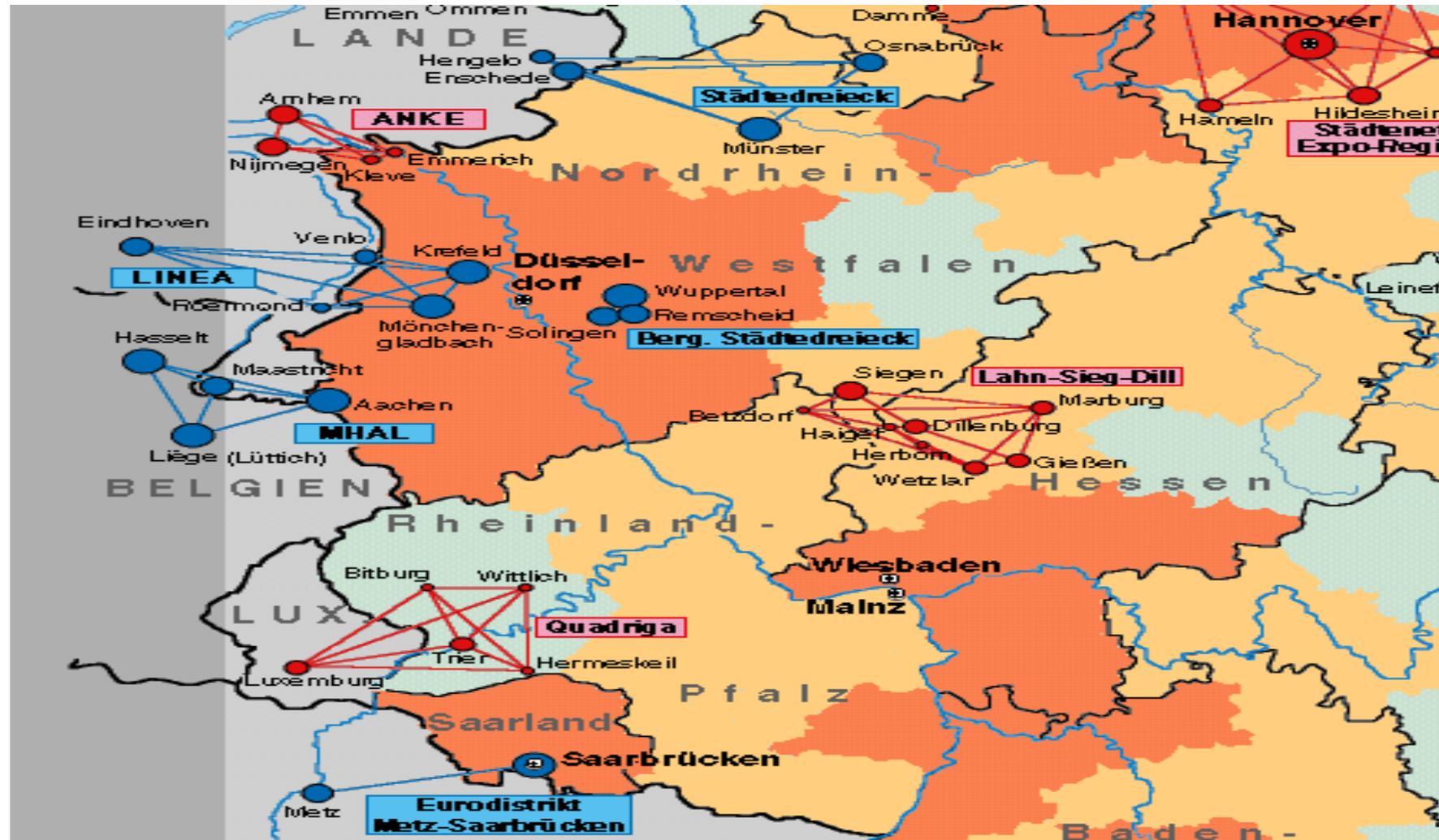
# Städtenetze und Regionalnetze als „weiche“ überkommunale Koordinierungsinstrumente



# Städtenetze und Regionalnetze als „weiche“ überkommunale Koordinierungsinstrumente



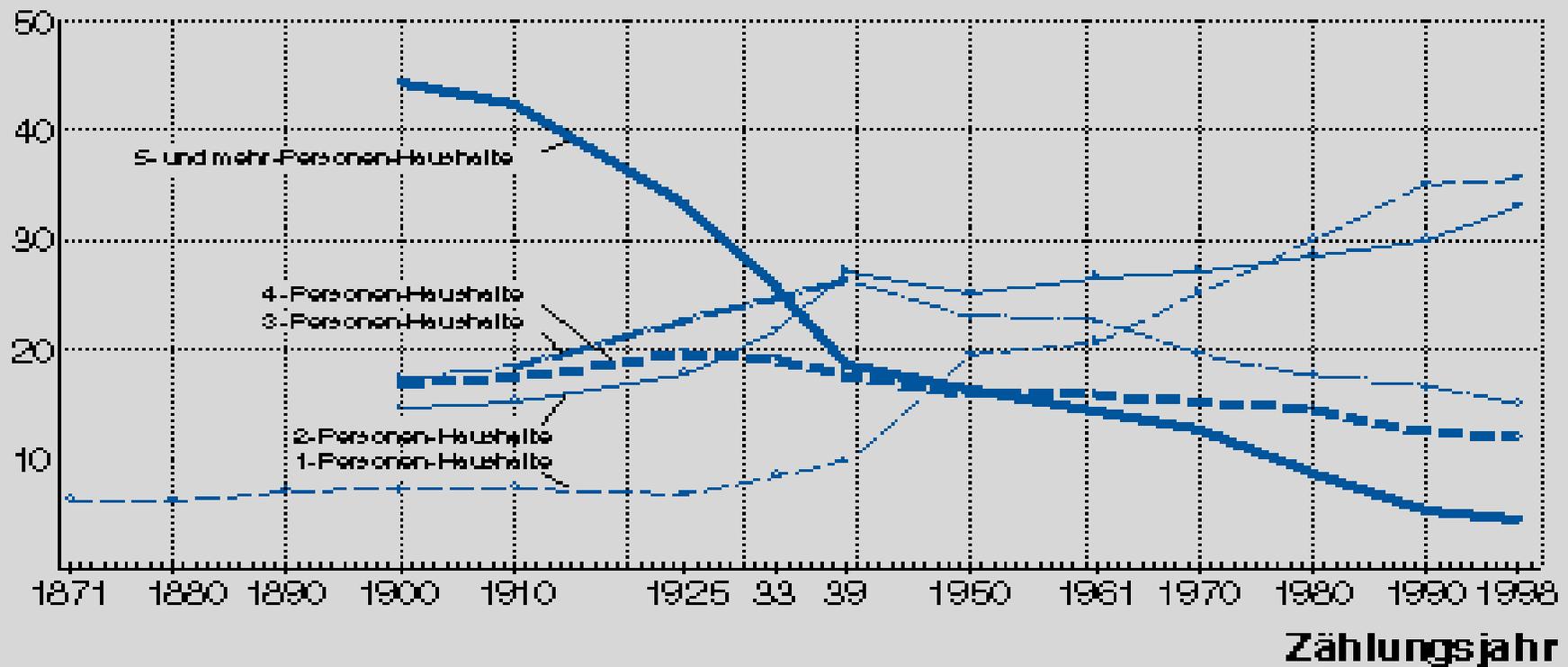
# Städtenetze und Regionalnetze als „weiche“ überkommunale Koordinierungsinstrumente



## Demographischer Wandel – Teil Haushaltsstrukturen

### Private Haushalte nach der Zahl der Haushaltsmitglieder In Deutschland 1871-1998

% aller Privathaushalte

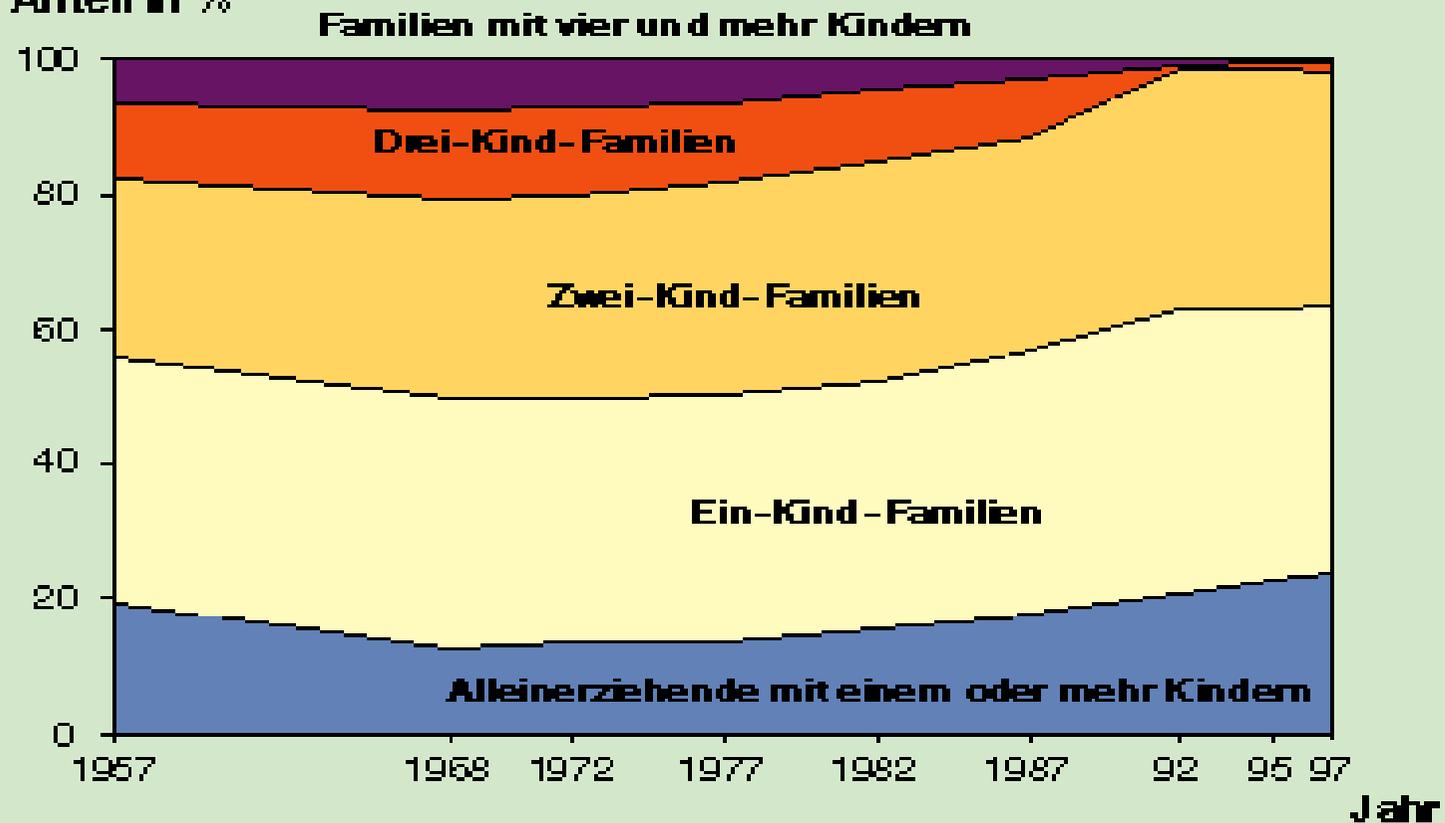


## Demographischer Wandel - Familienstrukturen

### Entwicklung der Familienstrukturen 1957-1997

(bis 1990 nur frühere Bundesrepublik)

Anteil in %



# Individualisierung und Differenzierung – Lebensstile als Typisierungsansatz raumrelevanten Verhaltens

## Lebensstile In West- und Ostdeutschland 1996

### Westdeutschland

kulturelle Vorlieben

etablierte Kultur

moderne Kultur

populär,  
volkstümlich



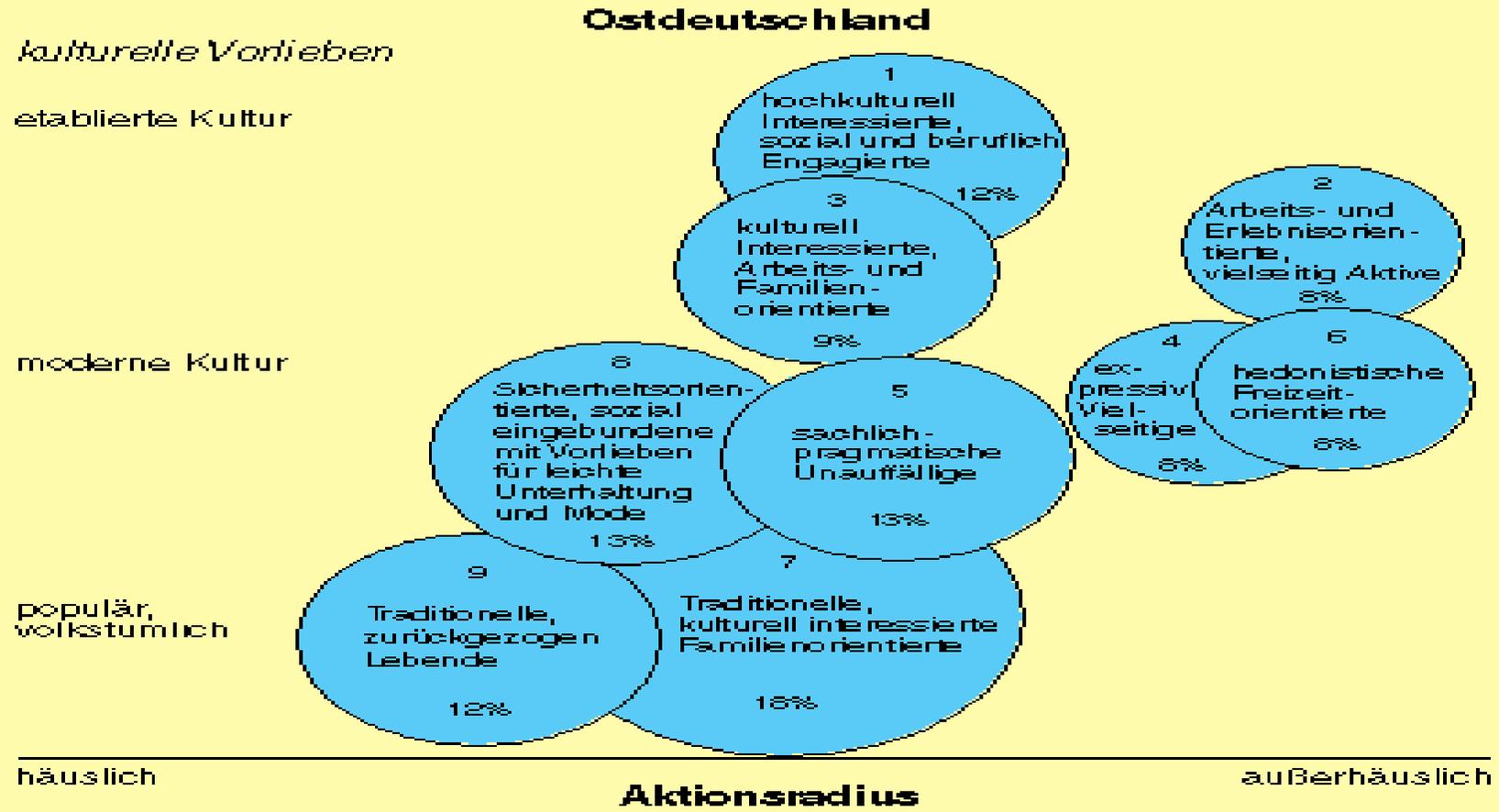
häuslich

**Aktionsradius**

außerhäuslich

# Individualisierung und Differenzierung – Lebensstile als Typisierungsansatz raumrelevanten Verhaltens

## Lebensstile in West- und Ostdeutschland 1996





# Städtenetze und Regionalnetze als „weiche“ überkommunale Koordinierungsinstrumente



# GA Hochschulbau – erfolgreiche Dezentralisierung



# GA Hochschulbau – erfolgreiche Dezentralisierung







