Justus-Liebig-Universität Gießen
Fachbereich 07: Mathematik und Informatik, Physik, Geographie
Institut für Geographie
Professur für Raumplanung und Stadtgeographie

Stadtquartiere im 20. und 21. Jahrhundert -
Städtebauliche Analyse bestehender und geplanter Quartiersentwicklungen

---

Urban quarters in the 20th and 21st centuries -
Urban planning analysis of existing and planned neighbourhood developments

Vom Fachbereich 07 der Justus-Liebig-Universität Gießen zur Erlangung des akademischen Grades Doktorin der Naturwissenschaften (Dr. rer. nat.) genehmigte Dissertation

von

Sarah Alena Hermsen

Frankfurt am Main, Juni 2024

Betreuung
Prof. Dr. Christian Diller
Professur für Raumplanung und Stadtgeographie am Institut für Geographie
Justus-Liebig-Universität Gießen

Erstgutachten
Prof. Dr. Christian Diller

Zweitgutachten
Prof. Dr. Stefan Hennemann

Zusammenfassung

Seit Beginn der Industrialisierung haben sich Städte zu Orten des Wohnens, Lebens, Einkaufens, Arbeitens und des Fortbewegens fortentwickelt. Um den Wohnraumbedarf zu decken und dabei den Ansprüchen der Bewohner:innen gerecht zu werden, sind in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten in vielen Städten zahlreiche neue Stadtquartiere aus einem Guss entstanden. Einerseits wurden durch Innenentwicklungsmaßnahmen Konversions- und Brachflächen revitalisiert, andererseits wurde im Zuge der Stadterweiterung auf große Freiflächen am Stadtrand zurückgegriffen. Beeinflusst durch deutschland- und europaweite Strömungen von Planungsweisen und Architektur sowie das zu jener Zeit gültige städtebauliche Verständnis, weisen die Stadtquartiere teils konträre Merkmale auf. Dies führt dazu, dass vergangene Quartiersentwicklungen rückblickend nicht selten kritisiert werden, obwohl sie zur Entstehungszeit als Ausdruck der gängigen Praktiken und Leitvorstellungen galten. Dennoch lassen sich Lehren aus den Bestandsquartieren ziehen und Elemente ermitteln, die heute wieder aufgenommen und an aktuelle Anforderungen angepasst werden. Darüber hinaus weisen Quartiere in allen Epochen neuartige Ansätze als Reaktion auf vorhandene Mängel oder veränderte Bedingungen auf.

Ziel der Dissertation ist es, systematisch Stadtquartiere unterschiedlicher Epochen in ausgewählten deutschen Großstädten im Kontext der Stadtbaugeschichte zu betrachten und hinsichtlich innovativer, neuartiger und wiederkehrender städtebaulicher Bausteine zu untersuchen. Dazu wird zunächst die deutsche Stadtbaugeschichte ausführlich dargestellt, damit schlussendlich eine umfassende Einordnung der ausgewählten 60 Stadtquartiere aus sechs Epochen (1920er/1930er Jahre, 1950er/1960er Jahre, 1960er/1980er Jahre, 1990er/2000er Jahre, 2010er/2020er Jahre und 2030+) und fünf Fallstudien (Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt am Main) erfolgen kann. Neben einer einschlägigen Literaturanalyse tragen Stadtanalysen sowie Expert:inneninterviews zur detaillierten Beantwortung der forschungsleitenden Fragen bei.

Die Analyse hat gezeigt, dass sich die Stadtbaugeschichte von exogenen Einflussfaktoren wie politischen und gesellschaftlichen Ereignissen und Anforderungen lenken lässt und dadurch Veränderungen bewirkt werden können. Gleichermaßen nehmen endogene Gegebenheiten aus der Stadtentwicklung wie Gesetzesänderungen oder Leitbilder Einfluss auf die Quartiersentstehung und können Anstoß für einen Wandel sein. Ersichtlich werden städtebauliche Neuerungen und Innovationen in den unterschiedlichen Epochen ebenso wie wiederkehrende Bausteine. Dementsprechend hat der Vergleich der Quartiere deutliche Unterschiede je nach Entstehungszeitraum sichtbar gemacht. Neben der zeitlichen Komponente lassen sich zudem räumliche Unterschiede und somit stadtspezifische Besonderheiten feststellen.

Abstract

Since the beginning of industrialization, cities have evolved into places to reside, live, shop, work and move around. In order to cover the demand for housing and satisfy the requirements of residents, numerous new urban districts have been created in many cities in Germany in recent decades. On the one hand, conversion and brownfield sites have been revitalized through inner-city redevelopment measures, while on the other hand, large vacant areas on the outskirts of cities have been used as part of urban expansion. Influenced by trends in planning practices and architecture throughout Germany and Europe, as well as the urban planning concepts in force at the time, the city districts have partly contrasting characteristics. As a result, past neighborhood formations are often criticized in retrospect, even though they were considered an expression of common practices and guiding principles at the time they were developed. Nevertheless, lessons can be learned from the existing urban districts and elements can be identified that are being taken up again today and adapted to current requirements. In addition, quarters in all eras show novel approaches as a reaction to existing deficiencies or changed conditions.

The aim of the dissertation is to systematically examine urban districts from different eras in major German cities in the context of the history of urban development and to investigate innovative, novel and recurring urban planning elements. For this purpose, the history of German urban development is first presented in detail so that a comprehensive classification of the selected 60 urban quarters from six eras (1920s/1930s, 1950s/1960s, 1960s/1980s, 1990s/2000s, 2010s/2020s and 2030+) and five case studies (Berlin, Hamburg, Munich, Cologne and Frankfurt am Main) can finally be carried out. In addition to a relevant literature analysis, city analyses and expert interviews contribute to answering the research questions in depth.

The analysis has shown that the history of urban building can be influenced by exogenous factors such as political and social occurrences and requirements, which can cause changes. At the same time, endogenous factors from urban planning such as changes in legislation or guiding principles affect the genesis of urban districts and can be the catalyst for change. Urban development novelties and innovations in the different eras become apparent, as do recurring components. Accordingly, the comparison of the quarters has revealed clear differences depending on the period in which they were created. In addition to the temporal component, spatial differences and thus city-specific characteristics can also be identified.

Danksagung

Zu Beginn möchte ich mich bei Prof. Dr. Christian Diller bedanken, der mir während meiner Zeit an der JLU die Freiheit gelassen hat, tiefer in die Welt des Städtebaus einzutauchen und immer für Fragen ansprechbar war. Danke auch für die Begutachtung dieser Arbeit. Weiterer Dank gilt Prof. Dr. Stefan Hennemann für die Erstellung des Zweitgutachtens. Außerdem danke ich Prof. Dr. Lea Schneider und Prof. Dr. Alexander Pellnitz für die Bereitschaft, Teil der Prüfungskommission zu sein.

Danke an alle Expert:innen, die sich die Zeit genommen haben, um mir von „ihren“ Quartieren zu berichten und mir vielschichtige Einblicke in die Entwicklung dieser gewährt haben.

Danke liebes Schloga-Team: Christin, Daniela, Kerstin, Lisa, Lucas, Lukas, Manu, Mareike, Mella, Nicola, Jan, Jan, Jonas, Philipp, Sergej, Steffi, Tim! Es hat mir eine unglaubliche Freude bereitet mit euch zusammenzuarbeiten und Kuchen zu essen. Danke Michael für die Möglichkeit spannende Exkursionen anbieten zu können.

Ein besonders großes Dankeschön richtet sich an all denjenigen, die mich bei der Fertigstellung dieser Arbeit tatkräftig unterstützt haben. Danke Sarah, dass du mir immer mit einem offenen Ohr zur Seite standest. Dein ehrliches Feedback und deine Sicht auf die Dinge waren unsagbar hilfreich. Danke Marie für die vielen konstruktiven Anmerkungen sowie unsere lebhaften Telefonate, die sich selten nur um die Dissertation gedreht haben! Danke Annette für das Korrekturlesen und Finden von Rechtschreibfehlern! Danke Lisett für die Überarbeitung einiger Karten.

Danke Charly und Julia, dass unsere in der Bachelor-Einführungswoche beginnende Freundschaft durch unsere Zusammenarbeit noch enger wurde. Die Projektarbeit mit euch war immer vertrauensvoll und die Feierabende ein perfekter Ausgleich. Ich bin froh, dass unsere kleine Gießener-Runde mit Annika und Nina trotz der Entfernungen fortbesteht. Danke auch an all die großartigen Menschen um mich herum, die sich interessiert nach einem aktuellen Stand erkundigt und mir kleine Tipps sowie Anregungen mitgegeben haben. Mindestens genauso dankbar bin ich aber für die Freund:innen, die mich abgelenkt und keine Detailfragen gestellt haben.

Von Herzen bedanken möchte ich mich Brian, der im letzten Jahr so viele Stunden ohne mich verbringen musste und nie genervt davon war, dass einige Dinge Zuhause an ihm hängen geblieben sind. Danke für unsere Verbundenheit und deine Gelassenheit, die in vielen Momenten so wertvoll und unverzichtbar ist.

Zuletzt möchte ich meinen lieben Eltern bedanken, die meinen Weg bis heute bedingungslos begleiten, bestärken und mir den nötigen Rückenwind gegeben haben. Ihr habt mir viel ermöglicht und mich immer mein Ding machen lassen, ohne Erwartungen zu äußern. Danke, dass ihr so seid, wie ihr seid und ich jederzeit auf euch zählen kann.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung I
Abstract II
Danksagung III
Inhaltsverzeichnis IV
Abbildungsverzeichnis VIII
Tabellenverzeichnis XII
Abkürzungsverzeichnis XIII

A Einleitung und Problemstellung 1

1 Stadtquartiere im Wandel 2

1.1 Ziele der Arbeit und Forschungsfragen 3
1.2 Inhaltlicher Aufbau 5

B Konzeptionelle Grundlagen 7

2 Das (Stadt-)Quartier als Untersuchungsebene 8

2.1 Begriffsklärung und Definition 8
2.2 Quartiersforschung 10
2.3 Das Quartier als Teilraum der Stadt 15
2.4 Abgrenzung von (Stadt-)Quartieren 16

3 Stadtentwicklung 23

3.1 Leitbilder als Instrumente der Stadtentwicklung 24
3.2 Stadterweiterung 28
3.3 Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung 29
3.4 Stadtumbau 32
3.5 Entwicklungspotenziale von Brach- und Konversionsflächen 34

4 Stadtplanung und ihre Instrumente zur Quartiersentwicklung 37

4.1 Bebauungsplan 38
4.2 Städtebaulicher Vertrag 41
4.3 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme 42
4.4 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme 43
4.5 Maßnahmen der Städtebauförderung 45
4.6 Weitere Instrumente der Quartiersentwicklung 46

5 Städtebau 47

5.1 Theorie des Städtebaus 48
5.2 Stadtmorphologie 50
5.3 Bebauungsstruktur 52
5.4 Öffentlicher Raum und Stadträume 57
5.5 Verkehrliches Erschließungssystem 60
5.6 Wohnen als Stadtbaustein 61

6 Innovation und Renaissance 64
6.1 Innovationen 64
6.1.1 Begriffsbestimmung Innovation 64
6.1.2 Soziale Innovationen 66
6.1.3 Innovationen und Neuheiten in der Stadtentwicklung 67
6.2 Renaissance 71
6.3 Anwendung der Begrifflichkeiten 71
6.4 Multi-level Perspective 73
6.4.1 Ebenen 73
6.4.2 Transitionsprozesse 75
6.4.3 Die Rolle von Städten 76

7 Stadtbaugeschichte im Spiegel von Neuheiten und Innovationen 78
7.1 Einbettung der Stadtbaugeschichte in die Multi-level Perspective 78
7.2 Epochen im Städtebau 82
7.2.1 Anfänge des Städtebaus: 1850 bis 1918 84
7.2.2 Städtebau in der Weimarer Republik: 1918 bis 1933 89
7.2.3 Städtebau im Nationalsozialismus: 1933 bis 1945 94
7.2.4 Städtebau der Nachkriegszeit: 1945 bis 1960 97
7.2.5 Städtebau des geteilten Deutschlands: 1960 bis 1990 105
7.2.6 Städtebau nach der Wiedervereinigung: seit 1990 116
7.3 Zusammenfassung 120

C Empirische Untersuchung 123

8 Forschungsdesign und Methoden 124
8.1 Untersuchungsgegenstand 125
8.2 Dokumentenanalyse 130
8.3 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme 131
8.4 Expert:inneninterview 135
8.5 Qualitative Inhaltsanalyse 139

9 Fallstudie Berlin 142
9.1 Stadtbaugeschichte 142
9.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme 146
9.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre 146
9.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre 150
9.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre 154
9.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre 157
9.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre 161
9.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+) 164
9.3 Vergleichende Analyse der Berliner Stadtquartiere 168

10 Fallstudie Hamburg 179
10.1 Stadtbaugeschichte 179
10.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme 181
10.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre 182
10.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre 185
10.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre 188

10.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre ... 191
10.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre ... 194
10.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+) ... 198
10.3 Vergleichende Analyse der Hamburger Stadtquartiere ... 202

11 Fallstudie München ... 212

11.1 Stadtbaugeschichte ... 212
11.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme ... 216
11.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre ... 217
11.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre ... 220
11.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre ... 223
11.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre ... 227
11.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre ... 230
11.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+) ... 233
11.3 Vergleichende Analyse der Münchner Stadtquartiere ... 237

12 Fallstudie Köln ... 249

12.1 Stadtbaugeschichte ... 249
12.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme ... 253
12.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre ... 254
12.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre ... 257
12.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre ... 260
12.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2010er Jahre ... 263
12.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre ... 267
12.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+) ... 270
12.3 Vergleichende Analyse der Kölner Stadtquartiere ... 274

13 Fallstudie Frankfurt ... 284

13.1 Stadtbaugeschichte ... 284
13.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme ... 288
13.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre ... 289
13.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre ... 292
13.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre ... 295
13.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre ... 299
13.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre ... 302
13.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+) ... 305
13.3 Vergleichende Analyse der Frankfurter Stadtquartiere ... 309

14 Neuheiten und Innovation in den Epochen ... 319

14.1 Epoche der 1920er und 1930er Jahre ... 319
14.2 Epoche der 1950er und frühen 1960er Jahre ... 324
14.3 Epoche der 1960er bis frühen 1980er Jahre ... 325
14.4 Epoche der 1990er bis 2000er Jahre ... 327
14.5 Epoche der 2010er bis 2020er Jahre ... 328
14.6 Epoche 2030+ ... 333
14.7 Relevanz von neuartigen und gängigen Ansätzen ... 339

15 Wiederkehrende Strukturelemente vergangener Epochen ... 342

15.1 Aufbau und Struktur ... 342

15.2 Städtebau 342
15.3 Bebauung und Gestaltung 344
15.4 Stadträume 345
15.5 Nutzung 345
15.6 Mobilität und Verkehr 346
15.7 Leitbilder 346

16 Vergleichende Analyse der untersuchten Quartiere 348

16.1 Entstehungsgründe 348
16.2 Größe und Wohnungsdichte 351
16.3 Lage und Vornutzung 351
16.4 Aufbau 355
16.5 Nutzungsstruktur 356
16.6 Städtebau und Bebauung 361
16.7 Stadt- und Grünräume 371
16.8 Verkehr und Mobilität 376
16.9 Leitbilder 380

D Abschließende Betrachtung 382

17 Fazit 383

17.1 Einordnung in den konzeptionellen Rahmen 384
17.2 Beantwortung der Forschungsfragen 387
17.3 Limitationen 400

18 Forschungsperspektiven und Ausblick 402

18.1 Weiterer Forschungsbedarf 402
18.2 Lehren von Bestandsquartieren 403
18.3 Zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren 409

Literaturverzeichnis 411
Verzeichnis der Anhänge 449
Eidesstattliche Erklärung 451

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Schematische Gliederung der Stadt 16
Abb. 2: Dachformen 40
Abb. 3: Bebauungsform des Blocks (links) und Lösungen für die Blockecke (rechts) 53
Abb. 4: Bebauungsformen (1-3) und Strukturen (4-5) des Hofs 53
Abb. 5: Bebauungsformen der Reihe 54
Abb. 6: Bebauungsformen der Zeile 55
Abb. 7: Bebauungsformen (1-3) und Konturen (4) des Solitärs 55
Abb. 8: Bebauungsformen einer Gruppe 56
Abb. 9: Einfamilienhäuser und Geschosswohnungen in Mehrfamilienhäusern 57
Abb. 10: Grundformen städtischer Erschließungsnetze 60
Abb. 11: Prinzip der Zonierung (Zwiebelprinzip) 63
Abb. 12: Innovation und Renaissance 64
Abb. 13: Begriffsbestimmungen Neuartigkeit, Innovation und Renaissance 72
Abb. 14: Multi-level Perspective 74
Abb. 15: Multi-level Perspective: Stadtentwicklung 81
Abb. 16: Epochen Stadtbaugeschichte: Grob- und Feingliederung 83
Abb. 17: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1850 bis 1918 87
Abb. 18: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1918 bis 1933 93
Abb. 19: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1933 bis 1945 95
Abb. 20: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1945 bis 1960 in der BRD 101
Abb. 21: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1945 bis 1960 in der DDR 104
Abb. 22: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1960 bis 1990 in der BRD 109
Abb. 23: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1960 bis 1990 in der DDR 115
Abb. 24: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung seit 1990 119
Abb. 25: Typische Siedlungsmuster 122
Abb. 26: Forschungsdesign 124
Abb. 27: Entstehungszeitraum und Wohneinheiten der Fallbeispiele 129
Abb. 28: Übersicht Fallbeispiele Berlin 146
Abb. 29: Luftbild Berlin - Großsiedlung Siemensstadt 147
Abb. 30: Luftbild Berlin - Hufeisensiedlung 149
Abb. 31: Luftbild Berlin - Hansaviertel 151
Abb. 32: Luftbild Berlin - Stalinallee 153
Abb. 33: Luftbild Berlin - Märkisches Viertel 155

Abb. 34: Luftbild Berlin - Marzahn 156
Abb. 35: Luftbild Berlin - Karow Nord 158
Abb. 36: Luftbild Berlin - Rummelsburger Bucht 160
Abb. 37: Luftbild Berlin - Europacity 161
Abb. 38: Luftbild Berlin - Waterkant 163
Abb. 39: Luftbild Berlin - Blankenburger Süden 165
Abb. 40: Luftbild Berlin - Schumacher Quartier 166
Abb. 41: Schwarzpläne Stadtquartiere Berlin I 169
Abb. 42: Schwarzpläne Stadtquartiere Berlin II 170
Abb. 43: Grünpläne Stadtquartiere Berlin I 173
Abb. 44: Grünpläne Stadtquartiere Berlin II 174
Abb. 45: Erschließungspläne Stadtquartiere Berlin I 176
Abb. 46: Erschließungspläne Stadtquartiere Berlin II 177
Abb. 47: Übersicht Fallbeispiele Hamburg 181
Abb. 48: Luftbild Hamburg - Dulsberg 182
Abb. 49: Luftbild Hamburg - Jarrestadt 184
Abb. 50: Luftbild Hamburg - Gartenstadt Hohnerkamp 185
Abb. 51: Luftbild Hamburg - Grindelberg 187
Abb. 52: Luftbild Hamburg - Mümmelmannsberg 189
Abb. 53: Luftbild Hamburg - Steilshoop 190
Abb. 54: Luftbild Hamburg - HafenCity 191
Abb. 55: Luftbild Hamburg - Neuallermöhe West 193
Abb. 56: Luftbild Hamburg - Mitte Altona 195
Abb. 57: Luftbild Hamburg - Pergolenviertel 197
Abb. 58: Luftbild Hamburg - Grasbrook 199
Abb. 59: Luftbild Hamburg - Oberbilllwerder 201
Abb. 60: Schwarzpläne Stadtquartiere Hamburg I 203
Abb. 61: Schwarzpläne Stadtquartiere Hamburg II 204
Abb. 62: Grünpläne Stadtquartiere Hamburg I 206
Abb. 63: Grünpläne Stadtquartiere Hamburg II 207
Abb. 64: Erschließungspläne Stadtquartiere Hamburg I 209
Abb. 65: Erschließungspläne Stadtquartiere Hamburg II 210
Abb. 66: Übersicht Fallbeispiele München 216
Abb. 67: Luftbild München - Alte Heide 217
Abb. 68: Luftbild München - Borstei 219

Abb. 69: Luftbild München - Parkstadt Bogenhausen 220
Abb. 70: Luftbild München - Siedlung Krüner Straße 222
Abb. 71: Luftbild München - Siedlung am Hasenbergl 223
Abb. 72: Luftbild München - Neuperlach 225
Abb. 73: Luftbild München - Messestadt Riem 227
Abb. 74: Luftbild München - Ackermannbogen 229
Abb. 75: Luftbild München - Freiham 231
Abb. 76: Luftbild München - Neufreimann 232
Abb. 77: Luftbild München - Münchner Nordosten 234
Abb. 78: Luftbild München - PaketPost-Areal 236
Abb. 79: Schwarzpläne Stadtquartiere München I 239
Abb. 80: Schwarzpläne Stadtquartiere München II 240
Abb. 81: Grünpläne Stadtquartiere München I 242
Abb. 82: Grünpläne Stadtquartiere München II 243
Abb. 83: Erschließungspläne Stadtquartiere München I 245
Abb. 84: Erschließungspläne Stadtquartiere München II 246
Abb. 85: Übersicht Fallbeispiele Köln 253
Abb. 86: Luftbild Köln - Germaniasiedlung 254
Abb. 87: Luftbild Köln - Bickendorf II 256
Abb. 88: Luftbild Köln - Stegerwaldsiedlung 257
Abb. 89: Luftbild Köln - Ostheim-Buchheimer Weg 259
Abb. 90: Luftbild Köln - Bocklemünd-Mengenich 260
Abb. 91: Luftbild Köln - Chorweiler/Seeberg Nord 262
Abb. 92: Luftbild Köln - Blumenberg 264
Abb. 93: Luftbild Köln - Ossendorfpark 266
Abb. 94: Luftbild Köln - Clouth-Quartier 268
Abb. 95: Luftbild Köln - Butzweilerhof 269
Abb. 96: Luftbild Köln - Deutzer Hafen 271
Abb. 97: Luftbild Köln - Kreuzfeld 273
Abb. 98: Schwarzpläne Stadtquartiere Köln I 276
Abb. 99: Schwarzpläne Stadtquartiere Köln II 277
Abb. 100: Grünpläne Stadtquartiere Köln I 279
Abb. 101: Grünpläne Stadtquartiere Köln II 280
Abb. 102: Erschließungspläne Stadtquartiere Köln I 281
Abb. 103: Erschließungspläne Stadtquartiere Köln II 282

Abb. 104: Übersicht Fallbeispiele Frankfurt 288
Abb. 105: Luftbild Frankfurt - Römerstadt 289
Abb. 106: Luftbild Frankfurt - Westhausen 291
Abb. 107: Luftbild Frankfurt - Adolf-Miersch-Siedlung 293
Abb. 108: Luftbild Frankfurt - Fritz-Kissel-Siedlung 294
Abb. 109: Luftbild Frankfurt - Ben-Gurion-Ring 296
Abb. 110: Luftbild Frankfurt - Nordweststadt 297
Abb. 111: Luftbild Frankfurt - Frankfurter Bogen 299
Abb. 112: Luftbild Frankfurt - Riedberg 301
Abb. 113: Luftbild Frankfurt - Europaviertel 303
Abb. 114: Luftbild Frankfurt - Schönhof-Viertel 304
Abb. 115: Luftbild Frankfurt - Am Römerhof 306
Abb. 116: Luftbild Frankfurt - Frankfurt Nordwest – Stadtteil der Quartiere 307
Abb. 117: Schwarzpläne Stadtquartiere Frankfurt I 310
Abb. 118: Schwarzpläne Stadtquartiere Frankfurt II 311
Abb. 119: Grünpläne Stadtquartiere Frankfurt I 313
Abb. 120: Grünpläne Stadtquartiere Frankfurt II 314
Abb. 121: Erschließungspläne Stadtquartiere Frankfurt I 316
Abb. 122: Erschließungspläne Stadtquartiere Frankfurt II 317

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Forschungsdisziplinen und relevante Themen der Quartiersforschung 11
Tab. 2: Fallstudien und Fallbeispiele 126
Tab. 3: Grundlagen und Bezugsquellen der Bestandsaufnahme 134
Tab. 4: Vergleich - Lage und Vornutzung 354
Tab. 5: Vergleich - Größe, Aufbau und Nutzungsstruktur 360
Tab. 6: Vergleich - Städtebau und Bebauung 370
Tab. 7: Vergleich - Stadt- und Grünräume und Begrünung / PV 375
Tab. 8: Vergleich - Straßenräume und Erschließung 379

Abkürzungsverzeichnis

ABG	Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen (Frankfurt)
AG	Aktiengesellschaft
ARL	Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (bis 2019 Akademie für Raumforschung und Landesplanung)
B	Berlin
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzverordnung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMWSB	Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
BMZ	Baumassezahl
B-Plan	Bebauungsplan
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CIAM	Congrès International d´Architecture Moderne
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEWOG	Deutsche Wohnungsgesellschaft mbH
DGNB	Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen
e. V.	eingetragener Verein
EU	Europäische Union
EXI.xx	Expert:inneninterview
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FFM	Frankfurt am Main
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FNP	Flächennutzungsplan
GAG	Gemeinnützige AG für Wohnungsbau, GAG (Köln)
Gewobag	Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin
GEWOFAG	Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG, GEWOFAG Holding GmbH (München)
GFZ	Geschossflächenzahl
GG	Grundgesetz
GHS	Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung Mbh
GmbH & Co. KG	Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRUBO	Grund und Boden GmbH (Köln)
GRZ	Grundflächenzahl
GWG	GWG-Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH
HBO	Hessische Bauordnung
HMUKLV	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
IBA	Internationale Bauausstellung
K	Köln
KdF	Kraft durch Freude
LEG	Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH
LHM	Landeshauptstadt München
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLP	Multi-level Perspective
NHW	Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft Mbh
NRW	Nordrhein-Westfahlen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
QC.xx	Quartierscharakteristik
RA	Realisierungsabschnitt
ROG	Raumordnungsgesetz
SAGA	Siedlungs-Aktiengesellschaft Altona (später Hamburg)
SB.xx	Städtebauliche Bestandsaufnahme
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
SEM	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme
SenSBW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen – Berlin
SenStadt	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Berlin
SenSW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Berlin
steg	Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH
WBM	Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbh
WBS 70	Wohnungsbauserie 70
WE	Wohneinheiten

A Einleitung und Problemstellung

1 Stadtquartiere im Wandel

Die Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts trieb die Entwicklung von Städten in Deutschland und Europa maßgeblich voran, sodass sich der Anspruch an Städte als zentrale Orte des Wohnens zunehmend veränderte. Mit der Einführung des „modernen Städtebaus“ sollte die ungebrochene Erweiterung und Umgestaltung der Städte gesteuert werden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 9; REICHER 2017: 25). Die großen Wellen an Zuzügen erforderten die Schaffung von ausreichend und qualitativ ansprechendem Wohnraum. Um der Wohnungsnot entgegenzuwirken, wurden vielerorts großflächig neue Viertel – meist am Stadtrand – angelegt. Es entstanden fortan über Jahrzehnte zahlreiche neue Viertel bzw. Quartiere „auf der grünen Wiese“ sowie auf Brach- und Konversionsflächen, die sowohl die Innen- als auch die Außenentwicklung vorantrieben und auch zukünftig die Stadtentwicklung mitgestalten werden (FREUDENAU et al. 2021: 16; REICHER 2017: 110). Die Realisierung der Quartiere hat sich über die Epochen hinweg jedoch stark gewandelt. Die Umsetzung folgt unterschiedlichen Leitideen und Routinen sowie neuartigen und angepassten etablierten Ansätzen (ZUPAN 2015: 183).

Ein Quartier fügt sich aus einer städtebaulichen, einer sozio-ökonomische sowie einer symbolischen Ebene zusammen (BOTT 2018: 21). Wohngebäude geben dem Quartier ein Grundgerüst und sind zentraler Baustein bei der Herausbildung von Gemeinschaftsorten. Stadt- und Grünräume sowie Straßen ergänzen die städtebaulich-physische Ebene (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022a: 6; REICHER 2017: 110f.) Darüber hinaus sind sozio-ökonomische Faktoren wie Wohnformen, Anschlussmobilität, soziale Infrastruktur, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie das Angebot an Arbeitsplätzen entscheidend, um ein lebenswertes Quartier zu schaffen und den Bedürfnissen und Anforderungen der unterschiedlichen Zielgruppen gerecht zu werden (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022a: 6; REICHER 2017: 110f.; BOTT 2018: 21). Ein attraktives und ausreichend verfügbares Wohnraumangebot trägt maßgeblich zur zukunftsgerichteten Entwicklung der Städte bei, da dies als Anziehungspunkt für Unternehmen und zukünftige Bewohner:innen gilt (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022a: 7). Die symbolische Ebene eines Quartiers zielt auf die Identität der Bewohner:innen mit dem Quartier ab. Durch bestimmte Erkennungszeichen wie Quartiersname, prägende Bauten, Nachbarschaftsplätze, Stadtteilfeste etc. entsteht ein Gemeinschaftsgefühl unter den Quartiersansässigen (BOTT 2018: 21). Folglich sind Quartiere und ihre Genese vielschichtig.

Dabei folgt die Stadt- und Quartiersentwicklung keiner gleichartigen Struktur, sondern unterscheidet sich stadtspezifisch in Merkmalen wie Topographie, Städtebau, Architektur und Historie. Dennoch beeinflussen gesamtgesellschaftliche Faktoren die Stadt und ihre Gesellschaft, die sich in unterschiedlichen Formen auf den Wandel der Städte auswirken (SIEBEL 2013: 244). Neben lokalen Einflüssen können übergeordnete Gegebenheiten ausschlaggebend für Veränderungsprozesse sowie die Etablierung von Neuheiten oder Rückbesinnung auf Altbewährtes sein. Globale Ereignisse sowie

ökonomische und gesamtgesellschaftliche Herausforderungen wie Globalisierung, Digitalisierung, Klimawandel, Kriege, Inflation und Demographischer Wandel wirken sich gleichermaßen auf die gesamte Stadt- als auch auf die kleinräumige Quartiersentwicklung aus (BBSR 2023: 8, 12). Das Quartier als kleinster urbaner Raum ist dabei ausschlaggebend für eine zukunftsgerichtete Entwicklung der Städte und der Stadtgesellschaft (BUKOW 2020: 7f.).

Neue Stadtquartiere waren und sind es noch heute anpassungsfähiger und können auf veränderte Rahmenbedingungen besser reagieren als bestehende Stadtstrukturen. Dadurch werden sie Ausdruck der gültigen Städtebaupraktiken der Entstehungszeit. Städte sind somit Zeitzeugen der Stadtbaugeschichte, in denen diverse Quartiere und Einzelgebäude unterschiedlicher Epochen nebeneinander im Stadtgebiet liegen, miteinander interagieren und sich gegenseitig ergänzen (REICHER 2017: 4).

Die deutsche Stadtbaugeschichte bildet die Grundlage zur Einordnung von Quartieren in den gesamtstädtischen Kontext. Aus der Historie lassen sich unterschiedliche Epochen mit ihren Besonderheiten, gängigen Praktiken sowie neuartigen Herangehensweisen ableiten und auf Stadtquartiere übertragen. Es liegen zahlreiche grundlegende Publikationen zur Stadtbaugeschichte und deren Einordnung in den gesamtgesellschaftlichen Kontext vor. Daran anknüpfend befassen sich diverse Beträge mit der Entwicklung von einzelnen Stadtquartieren, wobei der inhaltliche Fokus variiert. Weitere Analysen schließen die räumliche und zeitliche Perspektive ein und stellen Vergleiche zwischen mehreren Quartieren an. Öffentlich wirksame und für die Weiterentwicklung der Städte besonders bedeutsame Quartiere prägender Epochen werden von zahlreichen Autoren eingehend aufgearbeitet. Eine umfassende städtebauliche Untersuchung diverser Stadtquartiere in Deutschland über mehrere Jahrzehnte hinweg, liegt indes nicht vor.

1.1 Ziele der Arbeit und Forschungsfragen

Vor dem Hintergrund der Relevanz neuer Quartiere für die Stadtentwicklung und unter Berücksichtigung des Forschungsstandes, ist es Ziel des Forschungsvorhabens, Quartiere der Epochen der vergangenen 100 Jahre systematisch zu untersuchen. Neben einem Vergleich sollen die bedeutendsten Unterschiede und Gemeinsamkeiten aus Städtebau, Frei- und Grünraumplanung, Erschließung sowie Nutzung herausgearbeitet werden. Ergänzend sollen Neuartigkeiten bzw. Innovationen bei der Quartiersentwicklung Aufschlüsse darüber geben, inwiefern sich die Stadtquartiere verändert haben und weiterentwickeln werden. Neben den neuen Bausteinen in der Quartierserrichtung und -planung werden zudem wiederkehrende Elemente bei der Analyse berücksichtigt. Dabei erfolgt eine Einbettung in die Stadtbaugeschichte, um Zusammenhänge zwischen der deutschen Stadtentwicklung im Allgemeinen und der Quartiersentwicklung im Speziellen zu verstehen.

Zunächst soll daher die deutsche **Stadtbaugeschichte** umfassend dargestellt werden, wodurch sich folgende forschungsleitenden Fragen ergeben:

1a) In welchen Skalen vollziehen sich fundamentale Wandel und wodurch zeichnen sich die einzelnen Epochen der Stadtentwicklung aus?
1b) Was sind Anstöße für Veränderungen und den damit einhergehenden Wandel?

Neben der Gliederung in Epochen und der Feingliederung in Strömungen sollen Leitbilder, Leitlinien und Chartas einen ersten Überblick bieten. Um einen umfassenden Einblick in die Stadtbaugeschichte zu erhalten, werden zudem Gesetze, Planung, Städtebau, Architektur, Wohnungsbau, die Stadtstruktur mit ihren Funktionen und der Verkehr in der Stadt aufgenommen. Exogene Einflüsse können für Veränderungen in der Stadtbaugeschichte entscheidend sein und werden daher ergänzend dokumentiert.

Der zweite Teil soll den **Wandel der Stadtquartiere** im Laufe der Epochen aufzeigen und stützt sich auf folgende Forschungsfragen, wobei sowohl bestehende als auch derzeit in der Bau- oder Planungsphase befindliche Stadtquartiere eingeschlossen werden:

2a) Wie lassen sich die Bausteine Städtebau, Grün- und Stadträume sowie Erschließung der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen charakterisieren?
2b) Was sind die bedeutendsten Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen?
2c) Welche Neuheiten bzw. Innovationen können in den Stadtquartieren der unterschiedlichen Epochen ausgemacht werden?
2d) Welche Elemente und Bausteine der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen waren/sind wiederkehrend und erlebten/erleben somit eine Renaissance?

Es werden zunächst zahlreiche Fallbeispiele aus unterschiedlichen Epochen und Städten herangezogen und umfassend charakterisiert. Auf Grundlage dessen erfolgt eine Gegenüberstellung der Merkmale der Quartiere, um entsprechend Gemeinsamkeiten und Unterschiede zu benennen. Ziel ist es, aufzuzeigen, wie sich die Stadtquartiere verändert haben und ob es wiederholende Bausteine gibt, die in jedem Zeitraum gleich umgesetzt wurden. In Bezug auf bestehende sowie aktuell gebaute oder geplante Stadtquartiere werden Neuerungen identifiziert, sodass Rückschlüsse darauf gezogen werden können, inwieweit sich die Quartiersentwicklung wandelt und an Gegebenheiten anpasst. Ebenso relevant ist auch das Lernen von bestehenden Quartieren, weshalb das Wiederauftreten von bekannten Merkmalen ebenso Berücksichtigung findet.

Die forschungsleitenden Fragen dienen als Grundgerüst für die vorliegende Arbeit, sodass in den entsprechenden Kapiteln stets Bezug auf die Leitfragen genommen wird. Gegebenenfalls werden die

Forschungsfragen durch weitere detailliertere Untersuchungsfragen ergänzt, um tiefgreifende Ergebnisse zu erzielen. Neben der umfassenden, an die Forschungsfragen angelehnten Aufarbeitung erfolgt dann die explizite Beantwortung der eingangs aufgestellten Forschungsfragen im Fazit.

Das übergeordnete Ziel der Forschungsarbeit ist es, einen umfassenden Einblick in die gebaute Realität von großen Stadtquartieren zu geben und den Wandel der Quartiersentwicklungen darzulegen. Der gewählte Zeithorizont von 100 Jahren erfordert eine differenzierte und systematische Betrachtung, die zum Verständnis von Quartierserrichtungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten beitragen kann. Mit der Charakterisierung der ausgewählten Stadtquartiere können Erkenntnisse über die Stadtentwicklung und den Städtebau der Epochen gewonnen und mit der deutschen Stadtbaugeschichte verknüpft werden. Die Stadtquartiere werden dabei nicht isoliert betrachtet, sondern zu anderen Stadtquartieren in Bezug gesetzt und verglichen. Schlussendlich hebt sich die Untersuchung somit von anderen Publikationen ab, die lediglich Stadtquartiere einer oder zwei Epochen beleuchten.

1.2 Inhaltlicher Aufbau

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in folgende vier Abschnitte: A: Einleitung und Problemstellung, B: Konzeptionelle Grundlagen, C: Empirische Untersuchung und D: Abschließende Betrachtung und Ausblicke.

Im Abschnitt A werden neben einleitenden und an das Thema hinführenden Ausführungen die Ziele der Arbeit sowie die Forschungsfragen aufgestellt (Kapitel 1.2).

Die in Abschnitt B dargestellten konzeptionellen Grundlagen sollen einen Rahmen für die Analyse bestehender und neuer Stadtquartiere seit 1920 bieten. Daher wird zunächst das Stadtquartier bzw. Quartier als Untersuchungsebene definiert und abgegrenzt (Kapitel 2), um anschließend stadtplanerische und städtebauliche Grundzüge zu beleuchten. Kapitel 3 thematisiert die Stadtentwicklung anhand von Leitbildern, Stadterweiterungs- und Stadtumbauprozessen u. a. auf Konversions- und Brachflächen vor dem Hintergrund des Grundsatzes Innen- vor Außenentwicklung. Stadtplanerische Voraussetzungen für die Quartiersentwicklung in Form von unterschiedlichen Instrumenten wie Bebauungsplänen, städtebaulichen Verträgen oder Entwicklungsmaßnahmen behandelt Kapitel 4. Die Theorie des Städtebaus, der Stadtmorphologie, Bebauungsstrukturen sowie Stadträume und Erschließungssysteme werden in Kapitel 5 grundlegend dargestellt. In Kapitel 6 folgt eine Erläuterung und Einordnung der Begriffe Innovation und Renaissance. Es wird auf Innovationen im Allgemeinen, auf soziale Innovationen sowie Innovationen in der Stadtentwicklung eingegangen, um anschließend die Multi-level Perspective (MLP) als Gerüst zur Einordnung der Stadtbaugeschichte und Quartiersentwicklungen darzustellen. Kapitel 7 befasst sich mit der Stadtbaugeschichte

Deutschlands und stellt für die unterschiedlichen Epochen Merkmale, Veränderungen sowie Neuheiten dar. Dabei wird die MLP herangezogen, um Veränderungen darzulegen.

Der Hauptteil C befasst sich mit der empirischen Untersuchung und stellt zunächst das Forschungsdesign, den Untersuchungsgegenstand mit fünf Fallstudien und 60 Stadtquartieren unterschiedlicher Epochen sowie die angewendeten Methoden vor (Kapitel 8). Die Kapitel 9 bis 13 umfassen die Analysen zu den ausgewählten Fallstudien Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt am Main (im weiteren Verlauf Frankfurt). Dabei sind die Kapitel jeweils gleich aufgebaut und stellen zunächst die Stadtbaugeschichte mit Fokus auf Stadterweiterung und Quartiersentwicklung heraus, ehe im zweiten Unterkapitel jeweils die Bestandaufnahme der ausgewählten Beispielquartiere der unterschiedlichen Epochen erfolgt. Abgeschlossen wird mit einer vergleichenden Analyse inklusive Schwarz-, Grün- und Erschließungsplänen der untersuchten Stadtquartiere je Fallstudie. Kapitel 14 hebt die Neuheiten und Innovationen der untersuchten Beispielquartiere anhand der einzelnen Epochen hervor. Die wiederkehrenden Strukturelemente werden in Kapitel 15 erläutert. Die epochen- und stadtübergreifende Analyse der 60 Stadtquartiere erfolgt in Kapitel 16.

Im abschließenden Teil D werden im Fazit zunächst die Ergebnisse in den konzeptionellen Rahmen eingeordnet, um schließlich die forschungsleitenden Fragen systematisch zu beantworten. Abschließend werden Limitationen der Arbeit aufgezeigt (Kapitel 17). Im letzten Kapitel 18 wird der weitere Forschungsbedarf bestimmt und schließlich Lehren aus den untersuchten Quartieren gezogen. Den Abschluss bildet ein Ausblick in die zukünftige Quartiersentwicklung und deren Anforderungen und Herausforderungen.

B Konzeptionelle Grundlagen

2 Das (Stadt-)Quartier als Untersuchungsebene

Das (Stadt-)Quartier als Teilraum der Gesamtstadt bildet in der vorliegenden Dissertation die Untersuchungsebene. Der Wortursprung „Quartier" geht auf das französische *„quartier"* und das lateinische *„quartarium"* zurück und kann einen viertel Teil einer Sache, ein Viertel einer Stadt (verallgemeinert auch einen Bezirk), eine Wohnung oder auch ein (geteiltes) Heerlager meinen (GRIMM/GRIMM 2021). Römische Städte wurden durch zwei Hauptstraßenachsen, die Nord-Süd verlaufende *cardo maximus* und die Ost-West geführte *decumanus maximus*, in vier Teile separiert, die künftig die Stadtstruktur prägten. Die Begriffe „Quartier" und „Viertel" entwickelten sich durch die praktizierte Vierteilung der Stadt (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 26).

2.1 Begriffsklärung und Definition

Besonders in der Schweiz wird Quartier synonym für Viertel verwendet. In Deutschland und Österreich kommen mit Kiez (Berlin), Veedel (Köln), Grätzl (Wien) und Kolonie als eine Bergarbeiter- bzw. Zechensiedlung weitere verwandte Begrifflichkeiten hinzu, die aber meist ohne administrative, sondern eher durch von Bewohner:innen unverbindlich gesetzte Grenzen vom Rest der Stadt abgetrennt werden (SCHNUR 2013: 25f.). (Wohn-)Quartier, (Wohn-)Viertel und (Wohn-)Gebiet beschreiben die gleiche räumliche Einheit und können somit synonym verwendet werden (STEINFÜHRER 2002: 3). Für ZUPAN (2015: 185) ist ein Quartier eine „in das bestehende Stadtgefüge bewusst integrierte Einheit", während eine Siedlung „als selbstständige, von der Umgebung abgegrenzte Einheit" gelten kann. SONNE (2020: 49) unterscheidet bezüglich der Lage des Viertels: „Während die Siedlung auf eine Überwindung des Gegensatzes von Stadt und Land zielt, baut das Stadtquartier auf einer affirmativen Definition des Urbanen im Unterschied zum Ländlichen auf" Für vorliegende Untersuchung sind beide Typen von Bedeutung, sodass mit den Begriffen Stadtquartier, Quartier, Stadtviertel, Viertel gleichermaßen Siedlungen gemeint sind.

Eine einheitliche Abgrenzung des Begriffs „Quartier" scheint nicht möglich, da verschiedene lokale, räumliche und soziale Einflüsse wie das subjektive Empfinden der Bevölkerung das Gebilde beeinflussen (NEITZEL 2013: 181). Allgemeingültig ist jedoch, dass Quartiere bestimmte Teilbereiche der Gesamtstadt darstellen, die sich durch verschiedene Merkmale von anderen räumlichen Gliederungseinheiten unterscheiden (BOTT 2018: 21). Da Quartiere als komplexe und multidimensionale Raumeinheiten (NEITZEL 2013: 181) gelten, werden in der Literatur einige (interdisziplinäre) Versuche einer Begriffsklärung angestellt. Für das vorliegende Thema scheinen Erklärungsversuche aus den Wissenschaftsbereichen Stadtsoziologie, Stadtgeographie und Städtebau sinnvoll, weshalb Definitionen aus diesen Disziplinen herangezogen werden.

Laut SCHNUR (2013: 31) ist ein Quartier

> *„[...] ein kontextuell eingebetteter, durch externe und interne Handlungen sozial konstruierter, jedoch unscharf konturierter Mittelpunkt-Ort alltäglicher Lebenswelten und individueller sozialer Sphären, deren Schnittmengen sich im räumlich-identifikatorischen Zusammenhang eines überschaubaren Wohnumfeldes abbilden“*.

Ein Quartier zeichnet sich demnach nicht zwingend durch administrative, sondern eher durch verschwimmende gesellschaftliche und soziale Grenzen aus. Zudem sollte es eine angemessene und erfassbare Größe haben, um dem Bedarf des alltäglichen Lebens und den Lebensstilen des Individuums oder der Gemeinschaft gerecht zu werden. Ferner wird eine Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Quartier angestrebt. Absolute Größeneinheiten wie Fläche oder Einwohner:innen sind infolgedessen irrelevant. Wichtiger erscheinen die menschliche Wahrnehmung des Raumes zur räumlichen Abgrenzung sowie die Überschaubarkeit des Quartiers (SCHNUR 2013: 31). Möglicherweise steckt jede:r Bewohner:in die Quartiersgrenzen für sich anders ab. Aus den Überlagerungen der unterschiedlichen subjektiven Quartiersdefinitionen („Quartiers-Layer“), kann sich ein Quartierskern herausbilden, der somit für alle bedeutsam ist. Die Quartiersgrenzen hingegen schwanken ständig, weshalb diese Begriffsannäherung auch als *„Fuzzy Concept“* betitelt werden kann (SCHNUR 2013: 32).

Eine ausführliche und auf mehreren Ebenen gültige Definition liefern CARLINI et al.:

> *„Zu den materiellen, den dauerhaften Merkmalen gehören die Lage und die Abgrenzungen innerhalb der Stadt, die Größe und Dichte, die Baustruktur verschiedener Epochen, die Art und Zahl der Bauten, die Ausbildung und Anordnung der Bautypen und des Baumaterials, das Verhältnis der Baukörper zu den Freiflächen, die Straßenführungen und -profile, die Plätze und die Schwerpunkte des Quartiers [...]. Zu den sozialen und ökonomischen Merkmalen [...] gehören die Art und Zusammensetzung der Bevölkerung und ihre Lebensmöglichkeiten, die Vielfalt und Verteilung der Nutzungen und Dienstleistungen und die Eigenart und Eigenständigkeit des Quartiers innerhalb der Gesamtstadt“ (*FELDMANN 2009: 60f. zitiert nach CARLINI et al. 1977: 5).

Weiterhin kann folgende Definition von ALISCH (2002: 61) zur näheren Begriffsbestimmung herangezogen werden:

> *„‚Quartier‘ bezeichnet einen sozialen Raum, der kleiner als ein (administrativ abgegrenzter) Stadtteil, aber durchaus vielfältiger sein kann als ein Wohngebiet, das planungsrechtlich nur dem Wohnzweck dient“*.

Die in diesen Definitionen vage und nicht eindeutig feststellbare Quartiersgrenze kann besonders für den Städtebau und die Architektur eine Herausforderung darstellen, da sich diese Disziplinen eher auf räumlich festgesetzte Grenzen stützen (MEISEL 2013: 46). Aus städtebaulicher Sicht wird ein Quartier definiert als

> *„[…] eine soziale und bauliche-räumliche Gebietseinheit mittlerer Maßstabsebene, die sich innerhalb bebauter städtischer Gebiete von außen oder innen her abgrenzen lässt, sich von den umgebenden Siedlungsteilen unterscheidet und eine spezifische Qualität und Identität aufweist“* (FRICK 2006: 202).

Angelehnt an die vorgestellten Definitionen und die verschiedenen Disziplinen der Quartiersforschung kann ein Quartier auf unterschiedlich, parallel greifenden Ebenen betrachtet werden: Auf *städtebaulich-physischer* Ebene umfasst das Quartier Gebäude mit privaten Stadträumen und öffentlichen Freiräume wie Straßen, Parks, Plätze. Ebenso charakteristisch ist die entsprechende Baustruktur. Die *sozioökonomische* Betrachtungsweise ermöglicht es, Aussagen über die Wohneinheiten, Infrastruktureinrichtungen, das Wohnumfeld und die Arbeitsplätze zu treffen. Bewohner:innen haben einen anderen Anspruch an das Quartier als Einpendler:innen, nutzen dieses auf unterschiedliche Weise und innerhalb verschiedener Aktionsräume. Bei Anwohner:innen ist zudem die Interaktion innerhalb der Nachbarschaft von Bedeutung. Die Bewegungsradien der Bewohner:innen können sich an bedeutsamen Orten (Quartiersplatz, Park etc.) überschneiden und somit zu zentralen Symbolen für die Quartiersbevölkerung werden. Über die Quartiersgrenzen hinaus können spezifische Ereignisse und Festivitäten, Sportvereine oder markante Gebäude mit dem Quartier in Verbindung gebracht werden und dieses in der Gesamtstadt repräsentieren (BOTT 2018: 21).

Zusammenfassend kann das Quartier somit aus sozialwissenschaftlicher Sicht mit den englischen Begriffen *„Neighbourhood“* oder *„Community“* gleichgesetzt werden, wobei hier der Fokus auf Quartiere als soziale Gemeinschaften gelegt wird. Aus städtebaulicher Sicht ist das Quartier nur eine mögliche Form die Funktion Wohnen bereitzustellen. Ebenso kann das Quartier andere Nutzungen wie Handel aufnehmen und sich somit von Wohnquartieren funktionell abgrenzen (MEISEL 2013: 47). Es liegt nahe, sowohl städtebauliche als auch gesellschaftliche Sichtweisen auf ein Quartier miteinander zu verknüpfen. Infolgedessen wird beispielsweise bei der Errichtung von Quartieren nicht nur die bauliche Seite beleuchtet, sondern es werden gesellschaftliche Anforderungen und Bedürfnisse integriert (MEISEL 2013: 48).

2.2 Quartiersforschung

Kleinere räumliche Stadteinheiten, wie es Stadtquartiere sind, haben in den vergangenen Jahren sowohl im städtischen Leben als auch in der Wissenschaft wieder an Bedeutung gewonnen. Als Grund dafür kann die zunehmende Vielschichtigkeit des Stadtraumes gesehen werden, wodurch vieles auf kleinere Ebenen heruntergebrochen wird (DEFFNER/MEISEL 2013: 8). Außerdem können die zunehmenden sozialräumlichen Ungleichheiten und Spaltungstendenzen ursächlich sein (SCHNUR 2013: 17).

Tab. 1: Forschungsdisziplinen und relevante Themen der Quartiersforschung

Wissensbereiche	Forschungsdisziplinen	Relevante Themen
Stadtquartiere als Sozialraum und Ort sozialer Prozesse	Stadtsoziologie, Sozialgeographie, Ethnologie, Pädagogik	Demographie, sozialer Status, Wohnsituation, Arbeitsplätze, Bildung, Freizeit, Dienstleistungen, politische Teilhabe, Eigenlogiken
Physische Struktur von Quartieren als Lebens-/ Wirtschaftsräume	Architektur, Städtebau, Raumplanung, Stadtgeographie	Städtebauliche Struktur, öffentliche Räume, Grünräume, Verkehr, Ver- und Entsorgung, Nutzungsstruktur, Gebäudetypen, Identität
Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsprozesse in Quartieren	Wirtschaftsgeographie, Volks- und Betriebs-wirtschaft, Real Estate	Standort, Lagekriterien, Wohnungsmarkt, lokale Ökonomie, regionale Entwicklung, Erträge, Miet- und Preisniveau, Ertragsperspektiven, Investitionen
Kultur, Geschichte, Bedeutungen und Symbolik in Quartieren	Stadtgeographie, Geschichtswissenschaft, Anthropologie, Kunst	Denkmäler, Anlagen besonderer Bedeutung, Kulturräume, künstlerische Gestaltung, Geschichten und Mythen, Kulturnetze, symbolische Zeichen
Quartiere als Gegen-stand politischer Planung u. Governance	Politologie, Stadtgeographie, Stadtsoziologie	Humankapital, soziale Netzwerke, Bürger:inneninteressen, Quartiersinitiativen, soziales Investor:inneninteresse, neues Regime

Quelle: Eigene Darstellung nach MEISEL 2013: 45f.

Quartiere können für verschiedene wissenschaftliche Disziplinen wie Soziologie, Politik, Ökonomie und Geographie einen Untersuchungsgegenstand darstellen (SCHNUR 2013: 18), was die „Quartiersforschung“ zu einem interdisziplinären und vielschichtigen Forschungsfeld macht (SCHNUR 2014: 22). Je nach Blickwinkel werden Quartiere demnach beispielsweise als Sozialraum, Lebensraum, Nachbarschaften, Wirtschaftsraum oder Planungsraum angesehen und daraufhin in Bezug auf unterschiedliche Thematiken untersucht (DEFFNER/MEISEL 2013: 8, 11). Tabelle 1 macht deutlich, in welchen wissenschaftlichen Disziplinen das Quartier Untersuchungsebene für unterschiedliche Fragestellungen sein kann. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit liegt der Fokus auf der physischen Struktur des Quartiers als Lebensraum.

Weiterhin existieren zahlreiche Publikationen zu Quartieren, die unterschiedliche räumliche und inhaltliche Schwerpunkte behandeln. Das Kompetenzzentrum Großsiedlungen e. V. hat 2016 die epochenübergreifende Studie „Prinzipien für den Bau neuer Wohnsiedlungen. Lernen von Beispielen der Jahre 1920 bis 2016 für den aktuellen Siedlungsbau“ (HUNGER et al. 2016) veröffentlicht. Die verschiedenen Städtebauepochen werden anhand von Stadtquartieren bzw. großen Wohnsiedlungen abgebildet und daraus Grundsätze und Leitlinien für den zukünftigen Wohnungsbau abgeleitet.

GRÜNDLER/WALCHA (1986) zeigen in ihrer Veröffentlichung „Stadt und Trabantenstadt“ zunächst die Problembereiche städtischer Quartierstypen der unterschiedlichen Epochen auf, um anschließend

Gründerzeitquartiere und Trabantenstädte unter unterschiedlichen Gesichtspunkten zu vergleichen. Abschließend werden Lösungsansätze und Maßnahmen zur Sanierung der Großsiedlungen aufgezeigt.

Mit seiner Dissertation „Roter Faden „Gartenstadt". Stadterweiterungsplanungen von Howards garden city bis zur 'Neuen Vorstadt'" zeigt JOST die internationale Entwicklung des Gartenstadtbegriffs auf, um abschließend speziell die „Neuen Vorstädte" u. a. in Berlin in Bezug zur Gartenstadtidee zu setzen (JOST 1999).

Das BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) behandelt seit 2004 neue Stadtquartiere, die nach 1990 errichtet wurden. Die Bestandsaufnahme wird dabei ständig aktualisiert. In der ersten Veröffentlichung von 2007 „Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten" (BREUER/SCHMELL 2007) konnten 180 neue Stadtquartiere ermittelt werden. Neben den grundlegenden Kennzahlen wie Anzahl an Wohneinheiten (WE), Einwohner:innen, Arbeitsplätze, Größe sowie Baubeginn und -ende, werden die Flächenvornutzung und die räumliche Lage untersucht. Mit der zweiten Veröffentlichung „Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten" (BREUER/SCHMELL 2012) wird die Bestandserhebung weiter ausgebaut und vertieft. Demnach konnten 2011 bereits mehr als 300 neue Stadtquartiere ermittelt werden. Städtebauliche Bedeutung, räumliche Verteilung in Deutschland, Vornutzung der Quartiersflächen und zukünftige Flächennutzungen sowie Verkehrsanbindung werden ausführlich untersucht. 2021 konnte aufgrund laufender Beobachtungen eine weitere Studie zu neuen Stadtquartieren veröffentlicht werden (FREUDENAU et al. 2021), die mittlerweile eine Datengrundlage von 751 neuen Stadtquartieren in 263 Kommunen umfasst. Mittels standardisierter Befragung werden zunächst allgemeine Informationen zu neuen Stadtquartieren abgefragt. In der zweiten Erhebungsphase werden Kommunen konkret zu ausgewählten Stadtquartieren befragt. Ergänzend fand ein Expert:innenworkshop statt, um die Ergebnisse der Erhebungen zu diskutieren. Die Analyse liefert somit ein Bild über die Verteilung nach Bundesland, Stadt- und Gemeindetyp, Lage im Stadtgefüge sowie auf Grundlage der Detailerhebung Kennzahlen zu Vornutzungen, angewendete Instrumente, Projektträger:innen, Größe und Dichte, Leitbilder und Konzepte, Nutzungen, Wohnformen und -größen, verkehrliche Anbindung sowie grüne und soziale Infrastruktur.

GUHL (2018) prüft in seiner Dissertation die Entwicklung neuer Stadtquartiere aus städtebaulicher Sicht. 435 Stadtquartiere, die seit 1990 entwickelt wurden, fließen dabei in die quantitative Analyse ein. Fokus liegt auf der räumlichen Verteilung, der Wohnfunktion, den angewandten Instrumenten und Verfahren sowie der städtebaulichen Qualität. Die Fallbeispiele Frankfurt-Riedberg, München-Messestadt Riem, Potsdam-Bornstedter Feld und Freiburg-Rieselfeld werden hinsichtlich Projektablauf, beteiligten Akteur:innen, Bürger:innenbeteiligung, Stadtplanung und Architektur,

Einflussfaktoren, Nutzungsmischung und Wohnraum qualitativ und somit vertiefend untersucht und miteinander verglichen.

FELDMANN (2009) beschäftigt sich mit der strategischen Entwicklung neuer Stadtquartiere auf innerstädtischen Industriebrachen. Dazu wird zunächst eingehend der Untersuchungsgegenstand Stadtquartier definiert, um anschließend einen strategischen Entwicklungsansatz für Stadtquartiere unter Bezugnahme der Disziplinen Betriebswirtschaftslehre bzw. des strategischen Managements, der Stadtplanung und Immobilienökonomie zu entwickeln. Die vier Stadtquartiere Hamburg-HafenCity, Tübingen-Südstadt, München-Arnulfpark und Frankfurt-Rebstockpark bilden die Fallbeispiele für den empirischen Teil dieser Arbeit.

Zu Stadtquartieren anderer Epochen liegen darüber hinaus verschiedene Veröffentlichungen vor. Für Berlin und Umgebung wurde ein ausführlicher Bericht zu Siedlungen der 1990er Jahre erstellt, um Erfahrungen aus Planung und Umsetzung zu reflektieren und die Erkenntnisse daraus als Lehrstücke für zukünftige Siedlungs- und Quartiersentwicklungen bereitzustellen (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018). Studien zu den Großwohnsiedlungen liefern GIBBINS (1988), BECKMANN (2015), aber auch die Bundesregierung mit dem Großwohnsiedlungsbericht von 1994 (DEUTSCHER BUNDESTAG 1994) und dem städtebaulichen Bericht zu Neubausiedlungen der 1960er und 1970er Jahre in Westdeutschland (DEUTSCHER BUNDESTAG 1988). Das Wohnungserbe der 1950er bis 1970er Jahre wird unter Beachtung von Perspektiven, Handlungsoptionen und Fallstudien von HOPFNER und SIMON-PHILIPP (2013) untersucht. Für die Siedlungen des neuen Frankfurts liegt eine ausführliche Publikation von DREYSSE (2019) vor und ebenso für die Berliner Siedlungen der Moderne der 1920er und 1930er Jahren existieren zahlreiche zusammenfassende Publikationen (z. B. KLOSS 1982; HASPEL/JAEGGI 2008; LANDESDENKMALAMT BERLIN 2021). UNGERS (1983) betrachtet mehrere Siedlungen in Berlin und Frankfurt sowie weitere Arbeiter- und Werkbundsiedlungen der 1920er Jahre.

Zwei Epochen behandeln beispielsweise HERLYN et al. (1987), indem sie einen historisch-soziologischen Vergleich zwischen Neubausiedlungen der 1920er und 1960er Jahre anstellen. Sie beleuchten dabei multidisziplinär den Entstehungskontext und die spezifischen Lebensbedingungen der Neubausiedlungen beider Epochen. Weiterhin werden der Wandel der städtebaulichen Leitbilder, der genossenschaftliche Wohnungsbau in den 1920er Jahren, Mieterbeteiligung am sozialen Wohnungsbau und der sozialstrukturelle Wandel der Siedlungen der 1960er Jahre teilweise an Beispielen verdeutlicht. Ferner widmet sich ZUPAN (2018) mit speziellem Fokus Stadtquartieren zweier Epochen. Sie untersucht den Leitbildwechsel von der Siedlung der Moderne zum kompakten nutzungsgemischten Quartier und legt unter Charakterisierung der Epochen dar, wie substanzielle Erneuerungen verlaufen. Sie zeigt grundlegend auf, wie eine Neuerung entsteht, sich verbreitet und als neue Routine durchsetzt. Dabei sieht sie das Leitbild der kompakten mischgenutzten Stadt als

soziale Innovation und beleuchtet den Prozess von der Entstehung bis zur Verankerung anhand von Stadtquartieren in Deutschland und Österreich.

Es liegen überdies stadtübergreifende Studien zu Quartieren in Berlin (BERNING et al. 2003), Hamburg (SCHUBERT 2005), München (STRACKE 2005), Köln (HEINEN/PFEFFER 1988a; HEINEN/PFEFFER 1988b) und Frankfurt ab 1945 (MÜLLER-RAEMISCH 1998) vor. Weiterhin wurden einige Veröffentlichungen von und über Wohnungsbaugesellschaften, die u. a. die Errichtung von Quartieren aufbereiten, publiziert (z. B. SCHÄCHE 1999; GAG 2013; LEPIK/STROBL 2019; GEORGI/WIEGAND 2011; DRUMMER/ZWILLING 2012).

Weiterhin stellt BRAUN (2019) in seiner Dissertation einen Vergleich zwischen dem Märkischen Viertel und Marzahn als Beispiele für den spätmodernen Städtebau bzw. Großsiedlungsbau in Berlin an. In seiner Analyse betrachtet er die Einbindung in das Stadtgefüge, die interne Organisation, die Bebauungsstruktur, die Architektur, den öffentlichen Raum sowie die Ausgestaltung der Wohneinheiten und bettet diese in die Stadtbaugeschichte ein.

Ebenfalls im Rahmen einer Promotion entstanden ist die Studie von BLECHER (2016) über das Grindelquartier/Quartier Grindelberg und die Gartenstadt Hohnerkamp im Hamburg der Nachkriegszeit. Die Dissertation beleuchtet die Entstehungsgeschichte, die Wahrnehmung in der Bevölkerung und das Leben zu Beginn und heute und kommt zu dem Schluss, dass beide Siedlungstypen zukunftsweisende städtebauliche Modelle darstellen können.

Darüber hinaus existieren zahlreiche alte und auch neuere Publikationen zu einzelnen Stadtquartieren, wie beispielsweise für Berlin-Hansaviertel (DOLFF-BONEKÄMPER 1999), Hamburg-Dulsberg (POPP 2018), Hamburg HafenCity (MEYHÖFER 2023), München-Neuperlach (HILD/MÜSSELER 2018), Köln-Chorweiler (LUDMANN/RIEDEL 1967), Frankfurt-Riedberg (KAUFMANN/PETEREK 2018a) und Frankfurt-Europaviertel (VON LÜPKE/SPECK 2022).

Mit dem Bericht über „Siedlungen der 1990er Jahre in Berlin und Umgebung“ veröffentlichte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in Berlin eine Bestandsaufnahme der Quartiere und möchte daraus Lehren für zukünftige Quartiers Entwicklungen ziehen (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018).

Die Einführung in den Forschungsstand zeigt, dass zahlreiche Abhandlungen zu deutschen Stadtquartieren vorliegen, die sich dezidiert mit einzelnen Quartieren befassen, Vergleiche zwischen Stadtvierteln unter Beachtung der Zeitkomponente anstellen oder Quartiere aufeinanderfolgender Epochen gegenüberstellen.

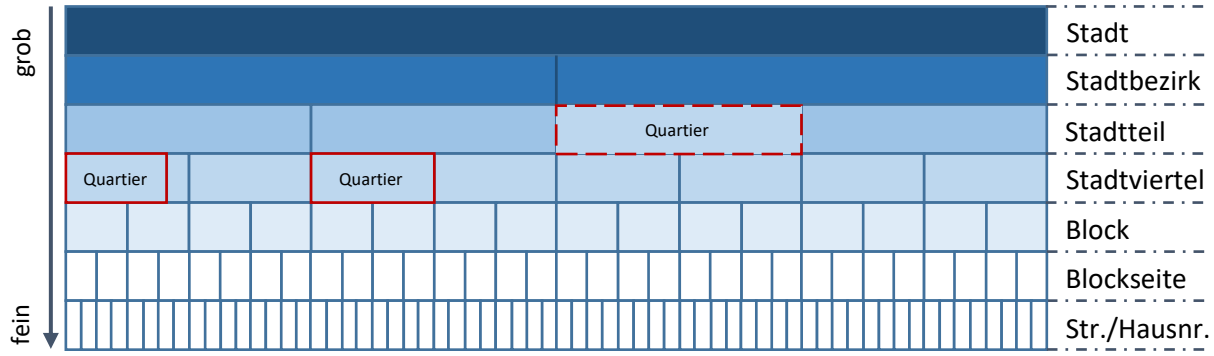
2.3 Das Quartier als Teilraum der Stadt

Zur räumlichen Gliederung des Stadtgebiets schlägt der DEUTSCHE STÄDTETAG (1991: 16f.) eine hierarchische Abstufung von Gebietseinheiten vor. Die kleinste Einheit stellen Straßen inkl. Hausnummer dar, die wiederum addiert Blockseiten bilden. Mehrere Blockseiten ergeben summiert einen Baublock. Die gröberen Gemeindeteile setzen sich aus verschiedenen Baublöcken zusammen, wobei die genaue Bezeichnung der Gemeindeteile und mögliche weitere Differenzierungen der Städte obliegen. Das Abstecken der Gemeindeteile erfolgt nach städtebaulichen, stadtplanerischen, siedlungsstrukturellen und verwaltungstechnischen Gegebenheiten und Vorgaben (DEUTSCHER STÄDTETAG 1991: 16f.; IT.NRW 2009: 9). Die Ebene der Gemeindeteile lässt sich somit weiter konkretisieren. Es wird angenommen, dass die grobräumigste Ebene nach der Gesamtstadt der Stadtbezirk ist. Dieser gliedert sich wiederum in Stadtteile, die sich durch unterschiedliche Stadtviertel oder auch statistische Bezirke auszeichnen (HAUßMANN 2019: 133; KELM et al. 2019: 617). Für die kleinen räumlichen Einheiten Block und Blockseite kann eine technische Abgrenzung vorgenommen werden, die sich an Straßen und natürlichen Grenzen orientiert. Stadtteile und -viertel werden dagegen anhand von siedlungsstrukturellen, städtebaulichen oder auch sozialräumlichen Merkmalen voneinander unterschieden. Stadtteile dienen der groben Einteilung und bieten somit einen Gesamteindruck der Stadt. Sie lassen sich klar durch administrativ gesetzte Grenzen abtrennen. Stadtviertel beschreiben hingegen kleinere räumliche Gebiete kleinteiliger und differenzierter und eignen sich daher gut als Ebene für städtebauliche und stadtplanerische Entwicklungen. Alle räumlichen Gliederungsebenen können als statistische Einheiten herangezogen werden (HAUßMANN 2019: 132ff.).

Als Besonderheiten im räumlichen System können kleinräumige funktionale Viertel wie Banken- oder Universitätsviertel entstehen (HEINEBERG et al. 2017: 183). Quartiere nehmen in der kleinräumigen Gliederung auf der Ebenen der Stadtviertel eine Sonderstellung ein. Die Grenzen sind meist subjektiv und nicht wie beim Stadtteil oder Stadtbezirk durch die Verwaltung vorgegeben (SCHNUR 2014: 37). Quartiere werden somit oft synonym mit dem Begriff der Stadtviertel verwendet, müssen aber nicht den gleichen statistischen Bereich umfassen. Denkbar ist zudem die Bezeichnung Quartier für eine Entwicklung aus einem Guss, die nachträglich als administrativer Stadtteil festgelegt wurde.

Abbildung 1 zeigt schematisch die kleinräumige Gliederung einer Stadt. Es handelt sich dabei um eine Möglichkeit der Gliederung, die jede Stadt nach ihren Bedürfnissen anpassen kann. Gegebenenfalls werden einzelne Ebenen umbenannt, hinzugefügt oder auch zusammengefasst.

Abb. 1: Schematische Gliederung der Stadt



Quelle: Eigene Darstellung nach DEUTSCHER STÄDTETAG 1991: 16f.; HAUßMANN 2019: 133; IT.NRW 2009: 9

2.4 Abgrenzung von (Stadt-)Quartieren

Quartiere mit überwiegender Wohnfunktion können auf unterschiedlichen Ebenen differenziert werden. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Gestalt und baulichen Umsetzung, Besitzer:innen- und Bewohner:innenstruktur, Anordnung, Funktionalität, Gestaltung und baulichen Qualität von Gebäuden und dem Erhaltungszustand sowie nötigen Instandhaltungsmaßnahmen. Die Beziehung zur Gesamtstadt und Region bildet ein weiteres Unterscheidungskriterium (MEISEL 2013: 55, 58). Bestandsquartiere können politische, gesellschaftliche und ökonomische Gegebenheiten, städtebauliche Fortschritte und baulich-technische Entwicklungen des jeweiligen Entstehungszeitraumes widerspiegeln (MEISEL 2013: 55).

Historische Abgrenzung

Nahezu alle deutschen Städte zeichnen sich durch heterogene Stadtquartiere aus, die in verschiedenen Epochen zum Stadtwachstum beigetragen haben. Nicht selten liegen die Stadtquartiere aus den unterschiedlichsten Entstehungszeiten in direkter Nachbarschaft und prägen somit das Stadtbild maßgeblich mit. Die historischen Ortskerne sind Grundbaustein für die weitere Entwicklung der Städte und stellen somit bedeutsame Quartiere dar, wenngleich sie meist keiner einheitlichen Planung unterlagen, sondern im Laufe der Zeit gewachsen sind. Die Gründerzeitviertel knüpfen daran an und können als Stadtquartiere der zweiten Stadterweiterungsphase gelten. Zur Zeit des Neuen Bauens wurden in den 1920er Jahren vermehrt Wohnsiedlungen errichtet, wobei diese Siedlungen nach dem Zweiten Weltkrieg von aufgelockerten und gegliederten Stadtquartieren abgelöst wurden. In den 1960er und 1970er Jahren erfolgte die Stadterweiterung dann überwiegend in Form von Großwohnsiedlungen (BREUER/SCHMELL 2007: 8). Die Siedlungen der Moderne (1950er bis 1970er Jahre) wurden seit ca. 1990 vom kompakten nutzungsgemischten Quartier abgelöst (ZUPAN 2018: 57).

GRÜNDLER/WALCHA (1986: 13-32) unterscheiden fünf Gebietstypen: 1. Altstadt, Innenstadt, Ortsteilzentrum mit Arbeiterquartieren, Mischgebieten und den Gründerzeitquartieren, 2. Quartiere der 1920er/1930er Jahre mit Arbeitergebieten, gemischten Wohngebieten und bürgerlichen Gebieten, 3. Quartiere der 1950er Jahre mit Arbeitergebieten, Mischgebieten und bürgerlichen Gebieten, 4. Quartiere der 1960er/1970er Jahre mit Stadtrand- und Trabantensiedlungen, Mischgebieten und bürgerlichen Einfamilienhausgebieten sowie 5. Wohnungsbau ab 1975 als Fortführung der 1960er/1970er Jahre und mit neuen Gebieten ohne geschlossenen Stadtteilcharakter und Baulückenschließung.

Eine weitere Einteilung nach Leitideen erfolgt durch HUNGER et al. (2016: 3f.): 1920er bis 1930er Jahre nach „Licht, Luft, Sonne", 1940er bis 1960er Jahre nach der „aufgelockerten Stadtlandschaft", 1960er bis 1980er Jahre in der Bundesrepublik mit dem Leitbild „Urbanität durch Dichte", fast parallel dazu in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) in den 1970er und 1980er Jahren der „komplexe Wohnungsbau" sowie schlussendlich die Epochen der 1990er bis 2010er Jahre sowie der aktuellen Epoche.

Es ergeben sich somit für die verschiedenen Epochen Typen von Stadtquartieren, die maßgeblich für ihren Entstehungszeitraum stehen und nachfolgend vorgestellt werden. Die Ausführung steht in Bezug zu den in Kapitel 3.1 dargestellten Leitbildern sowie zur detailliert aufgezeigten Stadtbaugeschichte in Kapitel 7.

Bereits im 18. und 19. Jahrhundert wurden „**Neustädte"** als neue Stadtviertel neben der Altstadt errichtet, die sich im Rahmen der Citybildung als neue Geschäfts- und Bürostandorte in Städten etablieren konnten. Außerdem entstanden neue Stadtgebiete zwischen der Altstadt und den neuen Bahnhöfen, die etwas außerhalb der historischen Stadtkerne errichtet wurden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 164).

Die **Gründerzeitviertel,** die zur Zeit der Industrialisierung in deutschen Städten durch Mehrfamilienhaus- bzw. Mietskasernenbebauung entstanden, sind durch zur Straße gerichtete Vorderbauten sowie Seitenflügel und Quergebäude, sprich hochverdichtete Blockrandbebauung, gekennzeichnet. Die meist vier- bis sechsgeschossigen Gebäude aus Ziegelmauerwerk boten Platz für Kleingewerbe. Schlechte Belichtung, Besonnung und Belüftung gingen mit der dichten Bebauung entlang der Straßen und Innenhöfe einher (HEINEBERG 2017: 238; GRÜNDLER/WALCHA 1986: 38).

Werks- und Arbeitersiedlungen bzw. Arbeiterkolonien des frühen 19. Jahrhunderts, die ihren Ursprung im industrialisierten England haben, wurden in Deutschland im Zuge der Industrialisierung in Werksnähe errichtet. Auch im frühen 20. Jahrhundert entstanden solche Zechen- oder Werkssiedlungen, oftmals mit gartenstadtähnlichen Elementen (JONAS 2006: 51, 79; (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 16).

Gartenkolonien bzw. Gartenstädte (vgl. Leitbild der Gartenstadt von *Ebenezer Howard* in Kapitel 3.1) sollten als neue Stadtquartiere in mehrfacher Ausführung mit begrenzter Einwohnerzahl rund um die Zentralstadt errichtet werden (LINKE 1977: 6-9). Die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft verantwortete die Gartenstadt Hellerau bei Dresden. Mit der Gartenstadt Karlsruhe-Rüppurr und der Gartenstadt „Reform" in Magdeburg wurden zwei weitere Gartenstädte in genossenschaftlicher Trägerschaft realisiert. Meistens wurden jedoch Gartenkolonien oder Gartensiedlungen wie die Werkssiedlung Margarethenhöhe in Essen oder gartenumgebende Kleinhaus- oder Villensiedlungen am Stadtrand mit reiner Wohnfunktion verwirklicht (HEINEBERG 2017: 241; KASTORFF-VIEHMANN 2010: 299).

Bis 1925 wurden vermehrt preisgünstige **Klein(garten)- und Notsiedlungen,** teilweise im Selbstbau, erbaut, die durch Nutzgärten die Selbstversorgung ermöglichten und vorwiegend für Familien mit vielen Kindern, Kriegsrückkehrer und Kriegswitwen angedacht waren. Die Siedlungen zeichneten sich durch kleine freistehende Häuser und große Grundstücke aus. Öffentliche Grünräume gab es nicht. Der Fokus lag vielmehr auf privaten Grünflächen (JONAS 2006: 83; SCHRÖTELER- VON BRANDT 2014: 187).

Während der Weimarer Republik entstanden in der Phase des Reform- oder Massenwohnungsbaus von 1925 bis 1930 Siedlungen des **Neuen Bauens.** Sowohl in Block- als auch in Zeilenbauweise oder Mischform wurden beispielsweise in Berlin, Frankfurt oder Hamburg neue Siedlungen geformt (JONAS 2006: 85-99). Einerseits konnten mit groß angelegten Wohnungsbauprogrammen am Stadtrand „auf der grünen Wiese" neue Siedlungen als Art Trabanten gebaut werden. Andererseits erfolgte ein Weiterbauen und Ergänzen der Gründerzeitstadt (REINBORN 1996: 122). Die dichte Blockbebauung wich aufgelockerten Wohngruppen und einer durchgrünten Stadtlandschaft für gemeinschaftsorientiertes Wohnen in Nachbarschaften. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten wurde vorangetrieben, sodass lediglich Gemeinschaftseinrichtungen in den Stadtquartieren existierten (HUNGER et al. 2016: 5).

Ähnlich zu den Kleinsiedlungen der Weimarer Republik wurden die **Klein- und Heimstättensiedlungen** mit freistehenden Kleinhäusern auch zur Zeit des Nationalsozialismus weitergeführt. Beispiele sind die gartenstadtähnlichen Mustersiedlungen München-Ramersdorf und Braunschweig-Mascherode (REINBORN 1996: 153f.; JONAS 2006: 113f.). München-Ramersdorf erfüllte mit Einfamilienhäusern und kleinem Garten nicht die Vorgaben für eine Reichskleinsiedlung (kleine Grundrisse, Garten zur Selbstversorgung etc.) und entsprach somit nicht der NS-Ideologie (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 211). Die Lehrsiedlung Braunschweig-Mascherorde zeichnete sich durch offene Einfamilienhaus- und Reihenhausbebauung entlang von Straßen mit kleinen Gärten und einem Zentrum aus. Die Selbstversorgung war jedoch durch Verkleinerung der Grundstücke nur noch in geringem Maße möglich, anders als bei den Kleinsiedlungen der Weimarer Republik (REINBORN 1996: 153f.; JONAS 2006: 113f.).

Erste **kleinere Stadterweiterungen der frühen 1950er Jahre** als Vorläufer der einheitlich geplanten Stadtrandsiedlungen waren durch angepasste Blockbauweise mit senkrecht zueinanderstehenden Zeilen oder Gartenstadtelementen in Verbindung mit aufgelockerter Bauweise gekennzeichnet. Zu Beginn waren die Gebäude ein- bis viergeschossig und verfügten über ein flachgeneigtes Dach, später dann über ein Flachdach (REINBORN 1996: 199). Die nachfolgenden **größeren Stadterweiterungen der späten 1950er und 1960er Jahre**, teilweise „Neue Städte" genannt (REINBORN 1996: 202), waren durch ihre Stadtrandlage sowie ihren Geschosswohnungsbau und ihre Reihenhäuser in locker bebauten Gruppen und Zeilen erkennbar (JONAS 2006: 182, 184; HUNGER et al. 2016: 8). Nach dem Leitbild der „aufgelockerten Stadtlandschaft" (vgl. Kapitel 3.1) entstanden die neuen Wohnquartiere (HUNGER et al. 2016: 8), die durch die verschiedenen Bauformen eine geringe Wohndichte im durchgrünten Quartier aufwiesen (REINBORN 1996: 202). Ergänzend wurde die Straßenverästelung und die Trennung von Fahr-, Rad- und Fußgängerverkehr nach Vorlage von *Hans Bernhard Reichows* „autogerechten Stadt" (vgl. Kapitel 3.1) umgesetzt (JONAS 2006: 182). Etwas anders erfolgte der Wiederaufbau des neuen Hansaviertels in Berlin. Bei der Entwicklung wurde eher das Prinzip der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" verfolgt, wobei Zeilen, Scheiben und Punkthochhäuser frei im Raum ohne Beziehung zueinander und zum Straßenraum stehen (JONAS 2006: 191).

Die **Großwohnsiedlungen** der späten 1960er und 1970er Jahre zeichnen sich durch Verdichtung sowie geometrische Strukturen oder urbane Großformen aus (REINBORN 1996: 240). Die Ausprägungen sind dabei sehr unterschiedlich. Folglich existieren Großwohnsiedlungen, die sich am Zeilenbau der 1920er Jahre oder der aufgelockerten Bebauungsstruktur vor 1960 bedienten. Weiterhin sind starke Verdichtung, Urbanität und neue Blockformen erkennbar. Stadtquartiere, die über einen langen Zeitraum entstehen, vereinen gegebenenfalls die unterschiedlichen Baukompositionen (REINBORN 1996: 241). BECKMANN (2015: 300) unterscheidet hingegen zwischen Großwohnkomplexen, Großwohnsiedlungen und Satellitenstädten, wobei Großwohnkomplexe ausschließlich dichte gestaltete Fußgängerbereiche als Außenräume aufweisen, Großwohnsiedlungen und Satellitenstädte verfügen über weitläufige, wenig gestaltete Abstandsflächen. Als Synonyme für die Großwohnsiedlungen werden Plattenbausiedlungen, Wohnkomplexe, Entlastungsstädte sowie Satelliten- und Trabantenstädte als eine besondere randstädtische Quartiersform verwendet (HEINEBERG 2017: 252). Die Begriffsabgrenzungen sind nicht immer trennscharf und werden meist synonym mit Großwohnsiedlungen am Stadtrand verwendet, aber dennoch lassen sich feine Unterschiede finden (JONAS 2006: 203). Trabantenstädte sind in diesem Kontext städtebaulich geschlossene großdimensionierte Siedlungseinheiten (über 50.000 Einwohner:innen), die sich weit am Stadtrand befinden und ein eigenständiges urbanes Gefüge bilden. Sie verfügen über ein eigenes verdichtetes und multifunktionales Zentrum, sind aber dennoch mit der Gesamtstadt verwoben (KRÄMER 1997: 142). Meist sind es politisch unabhängige Kommunen mit privaten und öffentlichen

Gemeinbedarfseinrichtungen. Die Anzahl der Auspendler:innen ist eher gering, da in der Trabantenstadt genügend Arbeitsplätze vorhanden sind (JONAS 2006: 203). Die Satellitenstadt muss hingegen keine politisch eigenständige Gemeinde sein und befindet sich zudem im näheren Außenbereich der Kernstadt. Die Größe variiert, wobei eher von kleineren Siedlungen unter 50.000 Einwohner:innen mit wenig Wohnfolgeeinrichtungen gesprochen wird. Ein Großteil der Arbeitskräfte pendelt zum Arbeiten in die Kernstadt (JONAS 2006: 203).

Stadtquartiere der 1990er Jahre entstanden oftmals in Agglomerationsräumen unter dem raumordnungspolitischen „Leitbild der dezentralen Konzentration" (JONAS 2006: 280). Grundsätze der Entwicklung der neuen Viertel waren die Rücksichtnahme auf natürliche Ressourcen und die Umwelt, wohnverträgliche Nutzungsmischung, zugängliche Nachbarschaften, nutzungsfreie Räume, die funktionale und auch stadträumliche Integration (JONAS 2006: 282), Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr (BBR 2000: 63). Vermehrt entstanden die Quartiere als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM) (vgl. Kapitel 4.4) durch Privatinvestor:innen, die Stadt oder Entwicklungsträger und boten sowohl öffentlich geförderten als auch frei finanzierten Wohnraum als unterschiedliche Wohnformen an (BBR 2000: 66). Mit den „neuen Vorstädten" in Berlin oder auch den „neuen Stadtteilen" in Frankfurt entwickelten sich lokale Quartiersformen heraus, die exemplarisch für die kompakten und nutzungsgemischten Stadtquartiere seit den 1990er Jahren gelten können und sich von den modernen Stadtquartieren der 1950er bis 1970er Jahren unterscheiden (ZUPAN 2015: 185, 194). Städtebaulich heben sich die Quartiere der 1990er Jahre von ihren Vorgängern, den Großwohnsiedlungen aus den 1960/70er Jahren, durch kompakte Bebauungsstrukturen (BBR 2000: 63), Wiederkehr der Korridorstraßen, angepasste Blockrandbebauung, niedrigere Geschosszahlen, Distanzierung der Stadtlandschaft, effektive Erschließungswege und Berücksichtigung nachhaltiger und ökologischer Anforderungen ab (JONAS 2006: 282). Zudem konnten seit den 1990er Jahren neue innerstädtische **Stadtquartiere auf Konversions- und Brachflächen** entstehen (HUNGER et al. 2016: 16).

Die **aktuellen Quartiere,** die sich derzeit im Entstehungsprozess befinden, sind durch eine größere Varianz gekennzeichnet. Sie unterscheiden sich hinsichtlich der Art der Nutzungsmischung, der baulichen Dichte sowie der Gebäudeformen und -höhen. Gemeinsam haben sie dennoch die geforderte Funktionsmischung, ein differenziertes Wohnraumangebot durch verschiedene Verfügungsformen und Wohngrundrisse zur Förderung der sozialen Mischung, Bereitstellung von sozialer und verkehrlicher Infrastruktur sowie die Berücksichtigung von Grün- und Freiflächen trotz geforderter Urbanität (HUNGER et al. 2016: 20). Die „Stadt der kurzen Wege" mit Stadträumen für Fußgänger:innen wird aus sozialen und klimatischen Beweggründen zunehmend wichtiger (ROTH 2022: 74).

Funktionale Abgrenzung

Ein Stadtquartier kann sich hinsichtlich der dort beherbergten Funktionen unterscheiden. Zum einen kann sich ein Quartier durch Funktionsmischung auszeichnen, zum anderen überwiegend durch eine Funktion (SCHNUR 2013: 31). Unter Bezugnahme der Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Ergänzung zum Baugesetzbuch (BauGB) kann die Art der baulichen Nutzung festgelegt und Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen oder Sonderbauflächen ausgewiesen werden (§§ 1-15 BauNVO) (KORDA 2005a: 62). Gewerbe, Wohnen, Arbeiten, Erholung, Infrastruktur können Nutzungen sein, die zu unterschiedlichen Anteilen im Viertel vorhanden sind. Eine strikte Trennung der Funktionen wie zur Zeit der städtebaulichen Moderne propagiert, ist heute hingegen nicht mehr erwünscht. Dennoch kann es Viertel geben, die überwiegend durch Gewerbe, Büro, Einzelhandel etc. geprägt sind (NUISSL 2018: 2173).

Nach Einschätzung von BOTT (2018: 21) zeichnet sich ein Wohnquartier durch eine Nutzungsmischung von Wohneinheiten Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen aus. Es geht also über ein reines, monostrukturiertes Wohnviertel hinaus. Das macht auch die Bestandsaufnahme neuer Stadtquartiere von BREUER/SCHMELL (2012: 11) deutlich: Neben der Wohnfunktion können Dienstleistungsangebote, Verwaltungsstellen, Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Kulturstätten, Handelsbetriebe, Nahversorgungstätten, Unternehmen und emissionsfreie Industrie- und Handwerksbetriebe in Stadtquartieren eine tragende Rolle einnehmen. Wichtig erscheint eine Ansiedlung von siedlungsverträglichen Nutzungen, um ein störungsfreies Nebeneinander zu ermöglichen. Dennoch können viele der neuen Stadtquartiere überwiegend als Wohngebiete bezeichnet werden, da andere Nutzungen meist nur einen geringen Teil einnehmen, auch wenn es selbstverständlich nutzungsgemischte Quartiere gibt, die über einen höheren Anteil an differenzierten Nutzungen verfügen (FREUDENAU et al. 2021: 53f.)

Räumliche Abgrenzung

Neue Quartiere können durch Eingemeindungen, Stadterweiterungsgebiete oder neue Vorortsiedlungen (BOTT 2018: 21f.) „auf der grünen Wiese“ am Stadtrand, auf innerstädtischen Konversions- und Brachflächen oder sonstigen Freiflächen im Stadtgebiet entstehen. Dabei können sie isoliert, also ohne Anknüpfung an das Stadtgebiet, und arrondiert, sprich in direkter Angrenzung an bestehende Bebauung, liegen. Integrierte Stadtquartiere befinden sich im inneren Stadtgefüge. Ausschlaggebend für die Lage von neuen Stadtvierteln ist die Flächenverfügbarkeit. Weiterhin fließen demographische Wachstumsprozesse und politische Handlungsvorgaben in die Quartiersentwicklung mit ein (FREUDENAU et al. 2021: 31). Bestehende Quartiere sind im gesamten Stadtgebiet vorzufinden, können sich aber auch anhand ihrer räumlichen Lage und Größe voneinander abheben. Quartiere unterschiedlicher Größe, aber mit ähnlicher Baustruktur oder einem Gesamtkonzept können sich von

der Umgebung als Einheit abgrenzen. Die Trennung kann durch klar erkennbare Grenzelemente wie Bahndämme, breite Straßen und Flüsse erfolgen, aber auch durch nicht direkt sichtbare bauliche Trennlinien. Die benachbarten Quartiere können bruchlos ineinander übergehen, ohne den Status als eigenständiges Teilgebiet der Stadt zu verlieren (BOTT 2018: 21f.).

Abgrenzung in Bezug auf Vornutzung

Besonders in Bezug auf die Errichtung von neuen Stadtquartieren seit 1990 lässt sich eine sehr differenzierte Vornutzung der neu bebauten Flächen feststellen. Ehemalige Militärflächen sowie Bahngebiete, Hafen- und Flughafenareale werden zunehmend durch Truppenabzug bzw. Stilllegung und Umsiedlung für Umnutzungen frei. Auch weitere Infrastrukturgebiete (z. B. Messen, Kliniken, Sportstätten) bieten Potenziale für neue Wohngebiete, genauso wie industriell und landwirtschaftlich genutzte Flächen. Darüber hinaus ist es denkbar, dass bestehende Siedlungsgebiete durch Neubebauung ersetzt oder ergänzt werden (BREUER/SCHMELL 2007: 38-44; BREUER/SCHMELL 2012: 10).

Abgrenzung in Bezug auf Gebäudetypologie

Die verschiedenen Gebäudeformen, die ein Stadtquartier maßgeblich prägen, können ebenso ein Abgrenzungskriterium darstellen. Zu unterscheiden sind Viertel mit Geschosswohnungsbau als geschlossene Blockrandbebauung (eventuell mit Höfen), Zeilen, Reihenhäusern, Villen, Hochhäusern, freistehenden Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhäusern, Terrassenhäusern und Einfamiliendoppelhäusern (HOFFMEYER-ZLOTNIK 2019: 177) (vgl. Kapitel 5.3. und Abb. 9).

3 Stadtentwicklung

Der Begriff Stadtentwicklung kann unterschiedlich interpretiert und vielschichtig angewendet werden (STREICH 2011: 516). Stadtentwicklung kann strukturelle Veränderungsprozesse von Städten unter ökonomischen, demographischen, sozialen und politischen Gesichtspunkten und daraus resultierende räumliche und gestalterische Anpassungen beschreiben (FRIEDRICHS 2018: 2422). Unter Berücksichtigung zahlreicher Handlungsfelder (z. B. Stadtumbau/-erneuerung, Festivalisierung, Nachhaltigkeit, Wohnungsbau, Kulturpolitik) befasst sich Stadtentwicklung nicht ausschließlich mit der physischen, geometrischen Entwicklung, sondern mit einem allgemeineren, prozessualen Wandel des Systems Stadt (STREICH 2011: 517f.). Auch hinsichtlich des Blickwinkels lässt sich Stadtentwicklung differenziert darstellen: Die retrospektive, analytische Sicht beleuchtet die Stadtbaugeschichte sowie vollzogene Entwicklungen und Veränderungen der Stadtstruktur und Stadtgestalt; die prospektive, normative Betrachtungsweise hingegen legt den Fokus auf für die Zukunft angestrebte, geplante und ungeplante Entwicklungen (STREICH 2011: 524). Oftmals wurde der Begriff mit Fortschritt und Wachstum gleichgesetzt, wobei stetiges Wachstum aufgrund der zunehmenden Nachhaltigkeitsgedanken jedoch mittlerweile kritisch gesehen wird (STREICH 2011: 520). Zusammenfassend wird also von Stadtentwicklung gesprochen, wenn eine Veränderung von Stadt und Raum durch entsprechende Tätigkeiten vollzogen wurde bzw. angestrebt wird (STREICH 2011: 523). Stadtentwicklungsprojekte oder Vorhaben führen zu Veränderungen der Stadtgestalt, haben aber auch Auswirkungen auf die Entwicklung des gesamten Systems Stadt inklusive der Bewohner:innen.

In Abgrenzung zum Begriff Stadtplanung lässt sich der positiv behaftete Begriff Stadtentwicklung allgemeiner und unvoreingenommen anwenden und vermeidet somit auf den ersten Blick Rückschlüsse auf die oft negativ behaftete als sehr bürokratisch und rechtskonform geltende Stadtplanung (vgl. Kapitel 4) (STREICH 2011: 518). Zukünftige Stadtentwicklung kann mithilfe der Stadtentwicklungsplanung umgesetzt werden. Diese legt die Rahmenbedingungen für weitere kommunale Planungen, wie Bauleit- oder Verkehrsplanung, fest und fungiert somit als umfassendes und übergeordnetes Steuerungselement (STREICH 2011: 540).

Integrierte Stadtentwicklung umfasst diverse Fachbereiche wie Stadt-, Frei- und Grünraum-, Verkehrs- und Sozialplanung, Ver- und Entsorgung sowie Wirtschaftsförderung. Sie kann sich dabei auf die unterschiedlichsten Raumeinheiten beziehen und alle Ebenen von Planungs- und Umsetzungsprozessen begleiten. Zeitliche Limitationen liegen nicht vor, weshalb die integrierte Stadtentwicklung sowohl bei kurzfristigen als auch bei langfristigen Vorhaben begleiten kann (BECKMANN 2018: 1064). Ein hervorzuhebendes Charakteristikum ist die Parallelität und Vereinigung von *Top-down* und *Bottom-up* Prozessen, die zum Gelingen der integrierten Planung beitragen (BECKMANN 2018: 1067).

3.1 Leitbilder als Instrumente der Stadtentwicklung

In die Zukunft gerichtete Leitbilder können Orientierung geben, Denk- und Entscheidungsprozesse beeinflussen und lenken sowie zur Umsetzung und zum Handeln auffordern. Oft werden Leitbilder als Reaktion auf Krisen und veränderte gesellschaftliche, soziale, ökonomische und politische Rahmenbedingungen und Ansprüche in Form von beispielsweise Plänen, Programmen, Grundsätzen, visualisierten Statements und Qualitätsstandards entwickelt (BECKER 2010: 308). Als ein Instrument der Stadtentwicklung werden sie kontrovers diskutiert, auch begründet durch die Vielschichtigkeit des Begriffs und sich den daraus ergebenden Deutungsmöglichkeiten (BECKER 2010: 311). In der Stadtentwicklung kann ein Leitbild einerseits ein übergeordneter Leitgedanke zur künftigen Entwicklung der Städte sein, der von Stadtplaner:innen und Städtebauer:innen der Epochen getragen wird. Andererseits können unter einem Leitbild die Stadtentwicklungsziele einer Stadt zusammengefasst werden (JESSEN 2018: 1399). STREICH (2011: 99) stellt den Begriff noch differenzierter dar und schreibt ihm folgende Funktionen zu: Bestimmende Zielkonzepte zur Orientierung und Steuerung, übergreifende und ganzheitliche Ziele, gebündelte und verdichtete Ziele, bildlich greifbar und kollektive Leitgedanken. Daher setzen Leitbilder grundlegendes Einvernehmen voraus. Neben diesen fundamentalen Merkmalen haben Leitbilder zielgerichtete Absichten, die in die Begriffsbestimmung einbezogen werden sollten. Diese Absichten können utopischer oder auch modischer Natur sein und sollen Anstoß für Veränderungen geben (STREICH 2011: 99)

Konstrukte für Idealstädte und Stadtutopien existieren bereits seit Jahrhunderten. Während die ideale Stadt des Mittelalters religiös geprägt war, war die Idealstadt der Renaissance durch herrschaftliche Gestaltungsvisionen und Weltanschauungen gekennzeichnet. Städte des 19. Jahrhunderts wurden durch frühsozialistische, sozioökonomische Zielvorstellungen geleitet. Vorstellungen, Richtungen und Ziele für die Entwicklung und Entstehung von Städten waren somit immer Bestandteil der Stadtentwicklung. Konkrete grundlegende Konzepte, die auch zur Umsetzung angelegt waren und nicht nur aus Zielvorstellungen bestanden, waren um 1900 die Bandstadt (JESSEN 2018: 1400) und die Gartenstadtidee von *Howard* (BECKER 2010: 308f.). Fundament für die städtebaulichen Leitbilder sind die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Anstöße, aus denen sie erwachsen und entwickelt werden. Von der Idee bis zur Umsetzung können dabei meist mehrere Jahre vergehen, da der richtige Zeitpunkt der Verwirklichung und des Transformationsbeginns von übergeordneten und stadtentwicklungsspezifischen Faktoren abhängt. Zudem ist eine Leitbildveränderung meist nicht ad hoc umsetzbar, sondern bedarf bei der Gesellschaft und direkten Stakeholdern (Zeit-)Raum für Adaption (REINBORN 1996: 239).

1898 erschien erstmals das Werk „Tomorrow – A Peaceful Way to Real Reform" („Morgen – ein friedlicher Weg zu echter Reform"), in dem *Ebenezer Howard* seine sozialreformerischen Gedanken

für die Stadtentwicklung niederschrieb. Vier Jahre später wurde sein Buch aufgrund fehlenden Anklangs mit neuem Titel *„Garden Cities of To-morrow“* (Gartenstädte von Morgen) erneut veröffentlicht und fortan galten Gartenstädte als ein Erfolgsmodell. Ziele des Leitbildes waren auf unterschiedlichen Ebenen formuliert worden. Gartenstädte verfolgten diverse räumliche Ziele, d. h. mehrere Gartenstädte um eine Zentralstadt herum, Grüngürtel und -flächen als Trennelement zwischen Wohnbereichen, Funktionstrennung, gute Anbindung an den Nahverkehr, ein direkter Zugang zur Landschaft und Umgebung und Grüngürtel als Grenze für weiteres Wachstum. Niedrige Mietpreise und Zinsen durch Übertragung des Bodens an die Kommune, Zinsüberschüsse für Gemeinschaftseinrichtungen und die Bereitstellung von Arbeitsplätzen galten als soziale Ziele. Organisatorische Ziele wie die Etablierung einer Bauaufsicht zur Umsetzung eines städtebaulichen Konzeptes, Gemeinschaftseinrichtungen in Trägerschaft der Kommune, Zinsbegrenzungen und Einbindung von genossenschaftlichen und kommunalen Unternehmen vervollständigten die Vorstellungen (REINBORN 1996: 47f.). Den Mittelpunkt einer Gartenstadt bildet ein Park mit kulturellen und gemeinschaftlichen Angeboten. Die Wohngebiete sind als Wohnringe angeordnet und durch eine breite *„Avenue“* geteilt. Am äußeren Rand befinden sich Gewerbegebiete, die mit großen Boulevards mit dem Zentrum der Gartenstadt verbunden sind. In Gebieten um die Gartenstadt herum sind Landwirtschaft sowie Krankenhäuser und Betriebe verortet (REINBORN 1996: 48f.). Gartenstädte entstanden überwiegend in England als *„New Towns“* (Bsp. Letchworth 1903 und Welwyn 1919). In Deutschland wurde das Konzept angepasst umgesetzt (REINBORN 1996: 48). *Theodor Fritsch* brachte eine kreisförmige Stadt mit zentralem Platz und Funktionsbereichen, ähnlich zur Gartenstadt von *Howard,* erstmals 1896 mit seinem Buch „Die Stadt der Zukunft“ ein (vgl. FRITSCH 2019). Seine Ideen wurden schließlich mit dem Gartenstadtideal kombiniert und in Deutschland von der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft aufgegriffen (REINBORN 1996: 69f.). Die Gartenstadt Hellerau wurde das bekannteste Beispiel der deutschen Gartenstadtbewegung. Weitere Garten(vor)städte (z. B. Margarethenhöhe Essen) und gartenstadtähnliche Siedlungen (z. B. Berlin-Staaken) folgten überwiegend in der Zeit von 1910 bis 1914 (REINBORN 1996: 71f.). Mit Einflüssen der Gartenstadt konnten folglich spezielle Formen von Trabanten- und Satellitenstädten errichtet werden (REINBORN 1996: 48).

Bereits in den 1920er Jahren arbeitete *Walter Schwagenscheidt* an seiner Idee der „Wohnstadt“, die er später in „Raumstadt“ umbenannte. Erst 1949 veröffentlichte er sein ausgereiftes Konzept in seinem Buch „Die Raumstadt – Hausbau und Städtebau für jung und alt, für Laien und was sich Fachleute nennt. Skizzen und Randbemerkungen zu einem verworrenen Thema“ (REINBORN 1996: 187). Er thematisierte darin die öffentlichen Grünräume zwischen den durch verschiedene Gebäudetypen und Bebauungsstrukturen (Zeilen und Gruppen) herausgebildeten Nachbarschaften sowie die Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten, sodass das Erschließungsnetz im Siedlungskern ausschließlich

verkehrsarme Wohnstraßen und von Straßen unabhängige Fußwege prägten. Hoch frequentierte Straßen wurden außerhalb des bebauten Raumes vorbeigeleitet (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 233; REINBORN 1996: 187, 189). Bei seiner Planungsidee bediente er sich an unterschiedlichen städtebaulichen Grundprinzipien: einerseits an der Auflösung der starren Blockstruktur hin zur freieren Anordnung aus der Zeit der Jahrhundertwende, andererseits am Zeilenbau und dem offenen Grundriss der Moderne als Grundlage für die Weiterentwicklung zu einem rechtwinkligen, leicht duplizierbaren Raumsystem (GLEININGER-NEUMANN 1988: 115). Der Grün- bzw. Außenraum wird in der „Raumstadt" nicht mehr durch den städtischen Straßenraum definiert, sondern als ein der Straße abgewandter Grünbereich zwischen der Bebauung. Gebaute Realität wurde sein Konzept mit der Nordweststadt in Frankfurt (vgl. Kapitel 13.2.3) (REINBORN 1996: 187).

Großer Einfluss gelang darüber hinaus dem Funktionalismus im Städtebau und damit der „funktionellen und nutzungsgetrennten Stadt"**,** die in der „Charta von Athen" unter Prägung von *Le Corbusier* 1933 besprochen wurde. Die räumliche Trennung der gesellschaftlichen und städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholung/Freizeit wurde als geeignete Stadtstruktur angesehen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181; HEINEBERG et al. 2022: 136f.).

Das Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" wurde bereits 1944/1945 erstmals vorgestellt, fand jedoch aufgrund der Kriegsfolgen zunächst keine Beachtung. 1957 wurde das Konzept von *Johannes Göderitz, Roland Rainer* und *Hubert Hoffmann (*vgl. GÖDERITZ et al. 1957*)* im Rahmen einer überarbeiteten Buchfassung erneut publiziert und entwickelte sich zu einem prägenden Leitbild der 1950er Jahre (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232). Entscheidende Merkmale des Leitbildes waren die Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten und Verkehr sowie die Gliederung in Nachbarschaften und Siedlungszellen mittels Grünstreifen. Ebenso bedeutsam war zudem die Auflockerung durch Grünräume, die Beziehung zu umgebenden Naherholungsgebieten und somit die Vereinigung von Stadt und Land zur Stadtlandschaft (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232; REINBORN 1996: 183f.). Die aus vier Nachbarschaften geformten Stadtzellen bildeten eine mittlere Organisationseinheit, die oftmals bandförmig oder linear aufgebaut war, um einen Verkehrsfluss mit kurzen Wegen zu ermöglichen (REINBORN 1996: 185).

Mit seinem Werk **„**Organische Stadtbaukunst**.** Von der Großstadt zur Stadtlandschaft" (REINBORN 1996: 181) verfolgte *Reichow* 1948 eine Abkehr von geometrischen Stadtformen der historischen, kompakten Stadt hin zur organischen und dynamisch wachsenden bzw. schrumpfenden Stadt als natürliche Stadtlandschaft (vgl. REICHOW 1948). Angelehnt an Mensch und Natur wurde beispielsweise der menschliche Blutkreislauf Vorbild für ein fließendes Erschließungsnetz (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232; REINBORN 1996: 181). Darüber hinaus sollte die übliche starre Stadtbaukunst von flexiblen,

fließenden und anpassungsfähigen Gestaltungs- und Organisationsformen abgelöst werden (REINBORN 1996: 181).

Der Ansatz der „autogerechten Stadt“ wurde 1959 von *Reichow* verbreitet und gilt als eine Weiterentwicklung seines Leitbildes „Organische Stadtbaukunst“ aufgrund des steigenden Autoverkehrs (vgl. REICHOW 1959; REINBORN 1996: 182). Er vertrat damit die Auffassung, dass die autogerechte Verkehrsplanung in den Städtebau integriert werden solle. Die Verkehrsknotenpunkte in den Nachbarschaften sollten demnach reduziert und ein Straßensystem ohne Kreuzungen, dafür mit T-Einmündungen ausgebaut werden. Die Trennung von Fuß- und Radwegen sowie Straßen für den Autoverkehr ermöglichten ein Verkehrsnetz ohne Behinderung der unterschiedlichen Verkehrsträger (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232f.). In der breiten Öffentlichkeit wurde sein Konzept jedoch fehlinterpretiert und als ein Ausdruck für die Dominanz des Autos anstelle eines Miteinanders von Bewohner:innen und PKWs (Personenkraftwagen) angesehen. Das Konzept „autogerechte Stadt“ blieb somit negativ behaftet und wurde nicht, wie von *Reichow* angedacht, als ein Leitfaden für ein starkes organisches Verkehrs- und Erschließungssystem für alle Verkehrsteilnehmer:innen angesehen (REINBORN 1996: 182).

Die Gliederung und Auflockerung galt in den 1960er Jahren nicht mehr als Idealvorstellung, sondern Forderungen nach Verdichtung, Entballung und Reurbanisierung wurden lauter (HEINEBERG 2017: 139; MEHLHORN 2012: 360). Unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ wurden zahlreiche Großwohnsiedlungen mit Hochhäusern errichtet, die wenig später jedoch nicht mehr den Wohn- und Versorgungsansprüchen genügen sollten und keineswegs die gewünschte Urbanität ausstrahlten (HEINEBERG 2017: 139f.). Obwohl weit mehr hinter den Schlagworten des Leitbildes stand, setzten die verantwortlichen Stadtplaner:innen die Forderung nach „Urbanität durch Dichte“ lediglich durch bauliche Dichte, damit einhergehend auch demographischer Dichte, und die Bereitstellung von verschiedenen Aufenthalts- und Kommunikationsräumen um (MEHLHORN 2012: 361).

Das übergeordnete Leitbild der „Kompakten und Europäischen Stadt“ war bereits seit Mitte der 1970er Jahre Teil der Stadtentwicklungsstrategie, wenngleich eine Abkehr von städtebaulichen Leitbildern in den 1970er und 1980er Jahren stattfand. Nach der Wiedervereinigung in den 1990er Jahren gewannen Leitbilder wieder mehr an Bedeutung. Sie fanden Anwendung in allen räumlichen Planungsebenen, sodass Stadtviertel, Städte oder auch Regionen auf Grundlage von individuellen Leit- und Entwicklungszielen aber auch allgemein gültigen Leitbildern entwickelt werden sollten. Zudem wird deutlich, dass Leitbilder als Ausdruck der Entwicklungsziele immer mehr eine Demokratisierung erfahren und somit für die gesamte städtische Bevölkerung und nicht mehr überwiegend für die Fachkreise der Stadtplaner:innen und Städtebauer:innen formuliert werden. Diese Entwicklung wird dadurch verstärkt, dass Städten in Leitbildern gesellschaftliche, soziale, kulturelle und

identitätsstiftende Grundprinzipien zugeschrieben werden (z. B. Gesundheitsstadt, ökologische Stadt, Wissenschaftsstadt) (BECKER 2010: 309ff.).

Seit 1990 geht das „Leitbild der kompakten und durchmischten Stadt" einher mit dem Leitbild der (kompakten und) „Europäischen Stadt"**.** Kennzeichen sind die hohe Baudichte, Nutzungsmischung, das Herausbilden von öffentlichen Räumen durch Wiederkehr von Baublöcken, Korridorstraßen und Parzellen sowie die Aufwertung und Qualitätsverbesserung von Aufenthaltsräumen und Wohnumfeld, die zugleich Ausdruck der Forderung nach Innen- vor Außenentwicklung darstellen (JESSEN 2018: 1404). Weitere Subströmungen des übergeordneten Leitbildes der „Europäischen Stadt" können die nachhaltige, resiliente, smarte, intelligente und grüne Stadt sein. Die **„**resiliente Stadt" umfasst dabei Klimaanpassungsmaßnahmen, um dem Klimawandel gerecht zu werden und die Städte auf die veränderten klimatischen Bedingungen und Extremwetterereignisse vorzubereiten. Die ***„Smart City"*** fokussiert sich auf die informations- und kommunikationstechnologischen Aspekte, die die Lebensqualität in Städten erhöhen und bürokratische Stadtprozesse erleichtern sollen (JESSEN 2018: 1407).

3.2 Stadterweiterung

Stadterweiterung meint im weitesten Sinne das Ergänzen von Baulandflächen zu bereits bestehendem Stadtgebiet (EVERT 2001: 591). Eine weit verbreitete Form ist die administrative Stadterweiterung. Dabei steht die Eingemeindung von nahegelegenen Kommunen sowie die Verschiebung bzw. Ausweitung der Stadtgrenzen im Vordergrund (SIMON-PHILIPP 2018: 2452).

Die Stadterweiterung kann jedoch auch durch Errichtung neuer Stadtteile und Stadtquartiere am Stadtrand erfolgen. Dennoch wird häufiger auch eine „innere Stadterweiterung" auf Freiflächen innerhalb des Stadtgefüges praktiziert, die somit dem Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung (vgl. Kapitel 3.3) folgt (FRICK 2006: 11). Entscheidend bei der „äußeren Stadterweiterung" ist die Verfügbarkeit von Baulandreserven, welche häufig auf ungenutzte Agrarflächen zurückzuführen sind (SIMON-PHILIPP 2018: 2452). Kleinere Stadterweiterungen durch Stadtrandausdehnungen, Stadtauffüllungen und Arrondierungen erfolgen schrittweise über einen längeren Zeitraum und beziehen die bebaute und unbebaute Umgebung in den Prozess ein (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 56). Eine besondere Form der Stadterweiterung sind Großerweiterungen bzw. Großquartiere „auf der grünen Wiese", die oftmals durch Eigenständigkeit, Isolation und das Fehlen von kulturellen, politischen und verwaltungstechnischen Einrichtungen und Angeboten geprägt sind (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 55).

Grundsätzlich kann man zwischen informellen/ungeplanten und formellen/geplanten Stadterweiterungen unterscheiden (SIMON-PHILIPP 2018: 2452; FRICK 2006: 111). Darüber hinaus gibt es

weitere Differenzierungsmöglichkeiten. Einerseits die schrittweise entstandenen Erweiterungen im kleineren Maßstab, d. h. der Bau von Ein- und Mehrfamilienhäusern durch individuelle Bauträger, andererseits Stadterweiterungen im großen Maßstab (Stadtquartiere, Stadtviertel, Trabentensiedlungen) mithilfe von einer städtebaulichen einheitlichen Planung. Dabei erfolgt die Errichtung meist durch Wohnungsbaugenossenschaften, Investor:innen oder große Bauherr:innen in Zusammenarbeit mit der Kommune (SIMON-PHILIPP 2018: 2452).

Bis zum 19. Jahrhundert erfolgte die Stadterweiterung meist innerhalb der Stadtmauern oder durch Anerkennung von Siedlungen vor der Stadtmauer als Vorstädte. Dem moderaten Städtewachstum folgte dann ab Mitte des 19. Jahrhunderts, vor allem durch die Industrialisierung und dem damit einhergehenden Bevölkerungswachstum, ein rasantes Wachstum der Flächeninanspruchnahme. Neue Massenverkehrsmittel begünstigten zudem die Ausbreitung in die Fläche. Neben der Eingemeindung von Vorstädten wurden auch zahlreiche neue Siedlungen vor den Toren der Stadt errichtet (SIMON-PHILIPP 2018: 2452).

Bei der Stadterweiterung spielen die in Kapitel 3.1 vorgestellten städtebauliche Leitbilder eine entscheidende Rolle. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Ausweitung zunächst nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, anschließend nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“. Neben Einfamilienhausgebieten wurden auch Großwohn- und Trabantensiedlungen außerhalb der Innenstädte errichtet. Seit den 1980er Jahren erfolgt der Bau neuer Siedlungen dem Leitbild der „kompakten und durchmischten“ Stadt (SIMON-PHILIPP 2018: 2454).

Die Errichtung von Stadtvierteln am Stadtrand oder auch in Satellitenstädten kann meist frei von Restriktionen erfolgen. Folglich können neue Nachbarschaften ohne erzwungene Einbindung in die Gesamtstadt auf einer Freifläche entstehen. Anders verhält sich die Thematik bei dem Bau von neuen Stadtquartieren im Stadtinneren. Hier muss explizit auf die Beziehungen und auch städtebaulichen Verbindungen zum Stadtgefüge geachtet werden. Die bauliche Integration und Anbindung der verkehrlichen und technischen Infrastruktur nimmt hier eine übergeordnete Rolle ein (STEPHAN 1957: 27). Ein neues Stadtrandquartier ist dementsprechend in der Gestaltung freier als ein innerstädtisches neues Viertel, wenngleich dennoch Anforderungen erfüllt werden müssen.

3.3 Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung

Gemäß § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB soll die städtebauliche Entwicklung primär durch Innenentwicklung erfolgen und unter Berücksichtigung des Umweltschutzes mit Flächen besonders gehaushaltet werden. Große Stadterweiterungen am Stadtrand und „auf der grünen Wiese“ stehen anders als die „innere Stadterweiterung“ im Widerspruch dazu. Konkret heißt es in § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB:

> *„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung, und andere Maßnahmen der Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen".*

Innenentwicklung bzw. Siedlungsentwicklung nach innen meint die Entwicklung auf bereits ausgewiesenen, nicht bebauten oder untergenutzten Siedlungsflächen innerhalb der Stadt. Das Gegenteil dazu bildet die Außenentwicklung mit der Erschließung von Siedlungsflächen „auf der grünen Wiese" (REIß-SCHMIDT 2018: 996; BUNDESREGIERUNG 2002: 296; WIENECK 2017: 11). Innenentwicklung erfolgt somit „innerhalb bestehender Siedlungs- und Verkehrsflächen", während Außenentwicklung außerhalb dieser stattfindet (BBSR 2013: 31). Planungsrechtlich wird zwischen dem Innenbereich als Geltungsbereich von qualifizierter Bebauungsplänen (§ 30 BauGB) sowie innerhalb von im Zusammenhang bebauter Gemeindeteile (§ 34 BauGB) und dem daraus definierten Außenbereich außerhalb des Innenbereichs differenziert (BBSR 2013: 32). Darüber hinaus kann die Erschließung bei der Definierung von Innen- und Außenbereich ergänzt werden, wobei „Innen" (ausgenommen Arrondierungen) die Erschließung gesichert ist, während „Außen" keine gesicherte Erschließung bzw. infrastrukturelle Anbindung vorhanden ist (BBSR 2013: 32).

Ziel der Raumplanung soll es sein, Innen- vor Außenentwicklung mit einem Verhältnis von 3:1 durchzusetzen (UMWELTBUNDESAMT 2018: 32, A4). Gesetzlich verankert ist der Grundsatz des Vorrangs der Innenentwicklung nicht nur im BauGB (REIß-SCHMIDT 2018: 997). Auch im Raumordnungsgesetz (ROG) findet man die Forderung nach Verringerung der Inanspruchnahme von Siedlungsflächen:

> *„Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu verringern, insbesondere durch quantifizierte Vorgaben zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme sowie durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen"* (§2 Abs. 6 ROG).

Die Innenentwicklung erfolgt dabei durch unterschiedliche Maßnahmen, die teilweise in § 1a Abs. 2 S. 1 BauGB festgeschrieben sind: Demzufolge können Baulücken geschlossen werden oder ganze Konversions- bzw. Brachflächen umgenutzt, neu bebaut, recycelt und wiedernutzbar gemacht werden (vgl. Kapitel 3.4 und 3.5). Nachverdichtung ist eine weitere Form der Innenentwicklung. Dabei können bestehende Gebäude aufgestockt oder auch neue Gebäudeteile direkt oder auch indirekt, also beispielsweise im Hinterhof ergänzt werden (HESSISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMASCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2017: 8f.; SIEDENTOP 2010: 236; ALBERS/WÉKEL 2021: 71). Die

Umnutzung von einzelnen leerstehenden Immobilien in innenstadtnahen Lagen ist ebenso eine Möglichkeit zur Schaffung von neuem Wohnraum. Folglich können Geschäfte und Kaufhäuser aufgrund der geringeren Nachfrage, bedingt durch E-Commerce oder auch Kirchengebäude wegen der sinkenden Anhängerschaft eine neue Nutzung erfahren. Innerstädtisches Gewerbe lässt gegebenenfalls aufgrund der Standortverlagerung architektonisch wertvolle Industriegebäude zurück, die umgenutzt werden können (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 195). Denkbar ist überdies, dass einige der zahlreichen Bürogebäude aufgrund der veränderten Arbeitsstrukturen und des mobilen Arbeitens in andere Nutzungen überführt werden (REICHER 2020: 51f.)

Besonders Bestandsgebiete bieten mit den vorhandenen sanierungsfähigen Gebäuden und Infrastrukturen sowie mit den bedeutenden unbebauten Flächen ein hohes Entwicklungspotenzial. Die Nachverdichtung von Bestandsquartieren geht nicht nur einher mit der Erhöhung der Bebauungsdichte, sondern erhöht zudem die Dichte an Nutzungen, der Bewohner:innen, der Kommunikation und auch der Erlebnisse. Quartiere aus den 1920er und 1930er Jahren können durch Optimierung der energetischen Versorgung sowie der Anpassung der Wohnungsgrößen umgebaut werden und somit zum Wohnungsbau positiv beitragen. Aber auch Siedlungsbestände aus den 1950er bis 1980er Jahren eignen sich zur Weiterentwicklung. Aufgrund ihrer lockeren Bebauung sowie zahlreichen verfügbaren Freiflächen kann die bauliche Dichte durch Neubebauung erhöht werden. Besonderen Stellenwert können Großwohnsiedlungen nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ einnehmen, da sie über beachtliche Bestandsentwicklungspotenziale verfügen. Allgemein bedarf es bei der Weiterentwicklung von großen Siedlungen integrierter Konzepte, die sowohl bauliche, architektonische, energetische, wohnungswirtschaftliche und partizipative Bausteine als auch Vorschläge zur Nachverdichtung umfassen (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022c: 162-164).

Vorteile der Verdichtung in bestehenden Quartieren sind Verminderung des Flächenverbrauchs durch Bebauung innerer Baulandreserven, Weiterentwicklung des bestehenden sozialen Quartiersgefüges, Aufwertung des Wohnumfeldes, Nutzung vorhandener Infrastruktureinrichtungen, Anbindung an den ÖPNV sowie Behebung von baulichen und energetischen Missständen (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022c: 162f.). Weitere Vorteile der Innenentwicklung können Klimaschutz, Kosteneinsparung, Förderung von Identität und Urbanität in Anlehnung an das Leitbild der „Europäischen Stadt“ sowie Integration aller Bevölkerungsschichten durch gemischte und kompakte Stadtquartiere sein. Trotz zahlreicher Gründe für eine Innenentwicklung kann diese beispielsweise oft durch erforderliche Planungsverfahren oder Beeinträchtigung der Klimaanpassungsmaßnahmen nicht zufriedenstellend umgesetzt werden (REIß-SCHMIDT 2018: 998).

Eine spezielle Leitlinie zur Reduzierung der Außenentwicklung und Nachverdichtung in Bestandsquartieren bei gleichzeitiger Berücksichtigung der innerörtlichen Freiräume ist die „Doppelte

Innenentwicklung“: Neben angemessener Nachverdichtung ist auch die Aufwertung des bestehenden Siedlungsbestandes und der Grünräume relevant, um beispielsweise das Mikroklima zu unterstützen, die Luftqualität zu verbessern und die Lärmbelastung zu minimieren (BOTT/SIEDENTOP 2018a: 38; ELGENDY et al. 2015: 101). Der Fokus liegt also auf der baulichen Entwicklung des Flächenreservoirs sowie auf der Berücksichtigung des urbanen Grüns (HMUKLV 2017: 8f.).

Mittel- und langfristig wird die Innentwicklung allerdings besonders in verdichteten und wachsenden Städten den Flächenbedarf für neuen Wohnraum nicht befriedigen können. Zudem können differenzierte planungs- und immissionsschutzrechtliche, ökologische, immobilienwirtschaftliche und gesellschaftliche Anforderungen an die Innenentwicklung immer seltener erfüllt werden. Die klassische Außenentwicklung wird somit auch in Zukunft bei der Entwicklung der Städte eine zentrale Rolle spielen (REIß-SCHMIDT 2018: 999). Außenentwicklung wird einerseits durch kleinflächige Arrondierungen am Stadtrand, anderseits häufiger durch Stadterweiterungen in unterschiedlichem Maßstab, bei denen meist die Schaffung neuer Infrastruktur erforderlich ist (SIEDENTOP 2010: 236), oder durch neue Wohnquartiere „auf der grünen Wiese“ (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022c: 162) realisiert.

3.4 Stadtumbau

Der Stadtumbau ist auf die Bestandsentwicklung ausgerichtet und folgt somit der priorisierten Innenentwicklung. Instabile und von Funktionsverlusten geprägte Stadtbereiche sollen umfassend und elementar umstrukturiert, regeneriert und aufwertet werden. Stadterneuerung steht ebenso für Veränderung und Anpassung bestehender Stadtstrukturen, soll jedoch weniger radikal und eher im Sinne der „behutsamen Stadterneuerung“ erfolgen (NELLE 2018: 2538f.).

Der Stadtumbau thematisiert die veränderten Anforderungen der Gesellschaft und Wirtschaft und reagiert mit radikaleren baulichen und nutzungsspezifischen Änderungen im Bestand. Zudem greift der Stadtumbau in städtebauliche, funktionale und soziale Zustände ein (NELLE 2018: 2538; DEUTSCHER BUNDESTAG 2004: 25). Kriterien wie der Gebäudezustand, technische und soziale Infrastruktur, Umgebung, Vegetation, Nutzung und Architektur werden betrachtet. Dementsprechend fällt die Entscheidung für einen kompletten Abriss der bestehenden Bebauung mit anschließendem Neubau oder für die Sicherung erhaltenswürdiger Bausubstanz und behutsamer Ergänzung durch neue Gebäude (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 55). Der Stadtumbau erfolgt nicht mehr nur in innerstädtischen Bereichen, sondern auch in randstädtischen Quartieren in unterschiedlicher Größenordnung. Ziel ist die Restrukturierung und Revitalisierung mit Bedeutung für die Gesamtstadt. Aber auch kleinere Maßnahmen, die als Kollektiv zum Umbau der Stadt beitragen, können von Wichtigkeit sein (NELLE 2018: 2539).

Bedeutungszuwachs gewann der Begriff Stadtumbau mit Einführung des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau Ost im Jahr 2002, das besonders schrumpfende Städte finanziell bei der Entwicklung von nachhaltigen städtebaulichen Strukturen unterstützen sollte. Mit dem Programm Stadtumbau West wurde die Städtebauförderung 2004 erweitert (BBSR 2016: 1). Seitdem wird der Begriff Stadtumbau mit den entsprechenden Städtebauförderungsprogrammen assoziiert (NELLE 2018: 2539f.).

Angelehnt an das Städtebauförderungsprogramm wird Stadtumbau zunehmend auf Entwicklung in schrumpfenden Städten reduziert. 2017 wurden schlussendlich die Programme Stadtumbau Ost und West zu einem gemeinsamen Städtebauförderungsprogramm zusammengefasst (NELLE 2018: 2539, 2547; BMWSB 2021). Seit 2020 existiert das Programm in gewohnter Form nicht mehr. Stattdessen wurde es gemeinsam mit den Förderprogrammen „Zukunft Stadtgrün“ und „kleinere Städte und Gemeinden“ zum neuen Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ zusammengeschlossen. Die anderen beiden neuen Städtebauförderungsprogramme „Lebendige Zentren“ und „Sozialer Zusammenhalt“ ergänzen seit der Umstrukturierung die Städtebauförderung des Bundes (BBSR o.J.).

Zu den Maßnahmen gehören beispielsweise die Modernisierung von Infrastruktureinrichtungen, der Rückbau von Gebäuden oder auch der Umbau von Quartieren sowie neue Nutzungsmöglichkeiten von verschiedenen Typen an Brachflächen (FRICK 2006: 203). Zu berücksichtigen gilt, dass Stadtumbaumaßnahmen immer in bestehende bauliche, städtische und soziale Strukturen eingreifen und die benachbarten Wohnhäuser und Blöcke merklich beeinflussen und prägen (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 55).

Stadtumbau ist zudem im BauGB verankert und umfasst

> *„Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden. Erhebliche Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, namentlich für Wohnzwecke, besteht oder zu erwarten ist oder wenn die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden“* (§ 171a Abs. 2 BauGB).

Grundsätzlich kann zwischen verschiedenen Ausprägungen des Stadtumbaus unterschieden werden (DEUTSCHER BUNDESTAG 2004: 25f.):

- **Um- und Wiedernutzung***:* Veränderter Bedarf an bestimmten Gebäuden führt zur Modernisierung bzw. Sanierung der bestehenden Gebäude. Nach dem baulichen Eingriff stehen die Gebäude anderen Nutzungen oder gleichen Nutzungen, aber in verbesserter Form, zur Verfügung.

- **Neubau:** Auf neu entstandenen Lücken kann durch Neubau die Innenentwicklung vorangetrieben werden. Neben Bebauung können die Flächen ebenso in Grünräume überführt werden, um die nötigen Freiflächen zur Naherholung gewährleisten zu können.
- **Rückbau***:* Wenn nach reiflicher Prüfung deutlich wird, dass die leerstehenden Gebäude keiner adäquaten Nachnutzung einen Vorteil bringen, ist ein Abriss oftmals die beste Alternative, um somit eine städtebauliche Aufwertung zu ermöglichen.
- **Nachnutzung:** Die Brachflächen bieten zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Zum einen können sie als Naherholungsgebiete dienen, aber auch Platz für soziale und kulturelle Infrastruktur sowie Wohngebäude bieten.
- **Bewahrung und Erhaltung:** Weiterhin besteht immer die Option die bestehenden Gebäude zu erhalten, um die Bausubstanz zu schützen und zu einem späteren Zeitpunkt mit der Entwicklung fortzufahren

Eine konkrete Differenzierung zwischen Stadtumbau auf Gewerbe- und Industrieflächen und Konversion ist nicht immer trennscharf möglich. Grundsätzlich bezieht sich der Stadtumbau auf die Gesamtstadt und die durch Bedeutungsverlust gekennzeichneten Gewerbeflächen, während Konversion sich auf eine bestimmte Fläche bezieht, die im Rahmen eines Projektes entwickelt wird (ALTROCK 2010: 504). Dennoch kann Stadtumbau auf Industrie- und Gewerbebrachen zur entscheidenden Umstrukturierung dieser Flächen beitragen. Eine gleichwertige Folgenutzung der Industriegebäude scheint meist nicht zu gelingen, sodass die Flächenentwicklung durch Umnutzung, Abriss und Neubau von Gebäuden sowie Gestaltung der Freiflächen geprägt ist (NELLE 2018: 2545). Folglich können auch im Rahmen des Stadtumbaus neue Stadtquartiere auf Brach- und Konversionsflächen entstehen.

3.5 Entwicklungspotenziale von Brach- und Konversionsflächen

Eine bewährte Alternative zur Stadterweiterung am Rande der Städte ist die Reaktivierung und Revitalisierung von urbanen Konversions- und Brachflächen (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 192). Revitalisierung meint das Flächenrecycling, d. h. die Wieder- oder Neunutzung von bereits erschlossenen Gebieten (RÖßLER/MATHEY 2018: 299). Brachflächen sind im Allgemeinen gekennzeichnet durch eine Unternutzung (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 192) bzw. eine bauliche Nutzung, die so nicht mehr nachgefragt ist und auch noch nicht in die Nachnutzung überführt wurde (RÖßLER/MATHEY 2018: 294).

Ein entscheidendes Merkmal zur Charakterisierung einer Brachfläche ist deren Vornutzung. Folglich kann zwischen unterschiedlichen Typen unterschieden werden (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 192; RÖßLER/MATHEY 2018: 295):

- **Militärbrachflächen:** Ehemalige Kasernen, Truppenübungsplätze, Verwaltungsbauten etc.
- **Industrie- und Gewerbebrachen:** Ehemalige Produktionsstätten, Lagerhallen, Eisen- und Stahlwerke, Gewerbestandorte von Handel und Handwerk
- **Bergbaubrachen:** Ehemalige Zechen, Gruben, Kokereien oder Aufbereitungsanlagen
- **Infrastruktur- und Verkehrsbrachen:** Ehemalige Güterbahnhöfe, Flughäfen und -plätze sowie Standorte für Logistik, Ver- und Entsorgung, Hafengebiete
- **Wohnbrachen:** Ehemalige Wohnstandorte, die aufgrund sinkender Nachfrage oder auch Qualitätsverlust an Bedeutung verloren haben und schlussendlich leer stehen
- **Kultur- und Sozialbrachen***:* Flächen von Bildungsstätten sowie kulturellen Infrastruktureinrichtungen, die keine Nutzung mehr erfahren
- **Landwirtschaftsbrachen:** Nicht bestellte Felder
- **Sonstige Brache:** Nicht mehr genutzte Messegelände

Diese unterschiedlichen Typen von Brachflächen entstehen aufgrund diverser Faktoren und sind für jede Stadt individuell zu bewerten. Mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel gehen veränderte Standortbedingungen einher, die schlussendlich in der Schließung oder auch Verlagerung von Produktionsstätten und Betrieben enden. Erfolgt anschließend keine weitere wirtschaftliche Nutzung, entstehen Gewerbe- und Industriebrachen. Die veränderte Nachfrage nach Wohnraum durch den demographischen Wandel führt in schrumpfenden Städten zu Wohnungsleerständen und zahlreichen Wohnbaubrachen, auf denen Gebäude teilweise rückgebaut wurden. Auch Naturkatastrophen wie Überschwemmungen können Brachflächen hervorbringen, da die ursprüngliche Nutzung folglich nicht mehr möglich ist. Zudem sind kriegsbedingte Brachflächen bzw. Baulücken, denen noch keine nachfolgende Nutzung zugesprochen wurde, denkbar. Eine große Anzahl an ehemaligen Militärflächen der Bundeswehr und der ehemaligen Besatzungsmächte wurde im ganzen Bundesgebiet dem Bund bzw. den Kommunen nach Rückzug der Truppen übergeben (RÖßLER/MATHEY 2018: 295f.).

Urbane Brach- und Konversionsflächen sind von großer Wichtigkeit für die Stadtentwicklung. Sie bieten Innovationspotenziale für die städtebauliche Entwicklung von Wohnraum, aber auch zur Berücksichtigung von Klimaschutz, Energieversorgung, Naturschutz und Landschaftspflege (BMVBS 2013: 10-12). Zugleich weisen sie ähnliche Vorteile wie die kleinteilige Innenentwicklung bzw. Nachverdichtung (vgl. Kapitel 3.3 und 3.4) auf. Der Flächenverbrauch wird minimiert, die Anbindung an verkehrliche und soziale Infrastruktur ist gegeben, die Erschließungskosten für den ÖPNV können aufgrund der höheren Auslastung und des Einzugsgebietes verringert werden. Zudem werden Brachflächen neu strukturiert, sodass auch die Nachbarschaft von Funktionen des neuen Quartiers profitieren kann (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 193). Bestandsgebäude und Bodenverunreinigungen als Altlasten müssen bei der Entwicklung allerdings genauso berücksichtigt werden wie erforderliche

Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen sowie Ressourcenschonung (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022d: 193)

Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Stadtumbau“ sind auf Verkehrs-, Militär- und Gewerbebrachen neue Stadtquartiere entstanden. Diese wurden nach einem einheitlichen Konzept und mit hohem Anteil an Wohnnutzung entwickelt (KARSTEN et al. 2020: 3). Mit ihrem neuen Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ kann die Städtebauförderung weiterhin die Entwicklung neuer Quartiere auf Brachflächen fördern (KARSTEN et al. 2020: 40).

Folglich bieten Brachflächen die Chance auf eine stadtplanerisch und städtebaulich ansprechende Innenentwicklung. Damit kann wieder ein einheitliches Stadtgefüge ohne Baulücken und mit attraktiven Außenräumen entstehen (BUNZEL/MICHALSKI 2012: 11). Besonders in wachsenden Großstädten bieten urbane Brachflächen eine gute Möglichkeit, Wohnraum für die steigende Bevölkerungszahl bereitzustellen.

Dennoch sind große Siedlungsvorhaben oft nur auf großen Freiflächen am Rande der Stadt realisierbar, da die Nachfrage nach Wohnraum nicht ausschließlich durch Innenentwicklung, Nachverdichtung und Stadtumbau u. a. auf Brach- und Konversionsflächen befriedigt werden kann (REIß-SCHMIDT 2018: 999).

4 Stadtplanung und ihre Instrumente zur Quartiersentwicklung

Allgemein kann die Stadtplanung als *„[…] das Bemühen um eine den menschlichen Bedürfnissen entsprechende Ordnung des räumlichen Zusammenlebens – auf Ebene der Stadt oder Gemeind*e" bezeichnet werden (ALBERS/WÉKEL 2021: 11). Jedoch wird Stadtplanung auch in Ortschaften vollzogen, die keinen Stadtstatus innehaben. Hier wäre der Begriff „Ortsplanung" oder kommunale Planung passender. Der Begriff Planung wird zudem zweideutig verwendet: Zum einen bezieht er sich auf den Prozess des Planens an sich, zum anderen aber auch auf gewisse Pläne als Resultat der Planung, die in Zukunft realisiert werden sollen. Stadtplanung auf gesamter Stadtebene bleibt immer dynamisch und muss mit vorhandenen Ressourcen haushalten, da nie ein finaler Stadtzustand erreicht werden wird. Die kleinteilige Planung hingegen, die lediglich kleine Gebiete betrachtet und auf Neu- oder Umbau fokussiert ist, verbraucht räumliche und finanzielle Ressourcen und steht in engem Zusammenhang mit dem Bau und der Architektur (ALBERS/WÉKEL 2021: 11).

Weiterhin kann Stadtplanung definiert werden als

> *„[…] eine Wissenschaft, eine Kunst und eine politische Bestrebung, die sich auf die Formung und Lenkung des physischen Wachstums und der Ordnung von Städten im Einklang mit ihren sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnissen richtet. Wir betreiben sie als Wissenschaft, um Kenntnisse der Stadtstruktur, ihrer Dienstleistungen sowie der Beziehung ihrer Bestandteile und der Verkehrsbewegungen zu gewinnen, als Kunst mit dem Ziel der Bestimmung der Bodenordnung, der Anordnung von Flächennutzungen und Verkehrswegen und des Gebäudeentwurfs nach Grundsätzen, die Ordnung, Gesundheit und Wirtschaftlichkeit sichern, und als politische Bestrebung, um unseren Grundsätzen Wirksamkeit zu verleihen" (*ADAMS 1935: 21 zitiert nach ALBERS/WÉKEL 2021: 11).

Die Stadtplanung beeinflusst folglich die räumliche Entwicklung, die Nutzung des kommunalen Bodens sowie die Gestaltung von Bauwerken und des öffentlichen Raumes, ohne dabei das Recht auf Individualität zu vernachlässigen und dennoch im Sinne des Allgemeinwohls zu handeln (ALBERS/WÉKEL 2021: 12).

Aufgabe der Stadtplanung ist einerseits das Entwerfen, anderseits aber auch die Prozess- und Verfahrensbegleitung. Durch steigende Anforderungen und Komplexität ist es zunehmend wichtiger, sektorale Fachplanungen wie Landschaftsplanung, Wasserwirtschaft oder Verkehrsplanung in die Planung zu integrieren. Auch die Beteiligung der Öffentlichkeit nimmt einen großen und vor allem wachsenden Stellenwert ein (BOTT/SIEDENTOP 2018b: 42).

Stadtplanung ist auf allen städtischen Maßstabs- und Hierarchieebenen notwendig und daher auch unterschiedlich ausgeprägt (ALBERS/WÉKEL 2021: 13; BOTT/SIEDENTOP 2018b: 42). In der unmittelbaren

Wohnumgebung rücken Gebäude- und Dachformen, Grünräume oder Straßengestaltung in den Vordergrund. Auf der Ebene des Stadtviertels müssen Beziehungen zwischen der Wohnstätte, der Anbindung an den ÖPNV, zur Nahversorgung oder sozialen Infrastruktur in die Planung einbezogen werden. Auf gesamtstädtischer Ebene ist der Bezug zur Umgebung und Landschaft genauso wichtig wie die Verknüpfung des übergeordneten Verkehrssystems mit allen Teilen der Stadt. Der Fokus der Stadtplanung verändert sich somit auf den unterschiedlichen stadträumlichen Ebenen, wenngleich die Planung ineinander übergeht und nicht trennscharf abzugrenzen ist (ALBERS/WÉKEL 2021: 13). Grundsätzlich sind die Gemeinden unter Berücksichtigung der Gesetze in der Planung und Ausgestaltung frei, wenngleich sie die Landes- und Regionalplanung nicht gänzlich außer Acht lassen (BOTT/SIEDENTOP 2018b: 42).

Die Entwicklung von Stadtquartieren kann unter Bezugnahme unterschiedlicher planungsrechtlicher Instrumente erfolgen. In der Studie von FREUDENAU et al. (2021: 37f.) konnten die angewandten planungsrechtlichen Instrumente von 178 neuen Stadtquartieren (seit 1990, mindestens 10 ha oder 500 WE oder 1.000 Einwohner:innen) ermittelt werden. Demnach nutzten 91,6 % Bebauungspläne (B-Pläne) und 7,9 % vorhabenbezogene Bebauungspläne für die Quartierserrichtung. Bei 51,7 % der Quartiere erfolgte die Planung auf Grundlage eines Städtebaulichen Vertrages bzw. eines Erschließungsvertrages. In 11,2 % der Quartiere liegt eine SEM vor. Weiterhin kann eine Entwicklung im Rahmen einer Städtebauförderung (7,9 %) oder als Städtebauliche Sanierungsmaßnahme (6,2 %) erfolgen. In den nachfolgenden Unterkapiteln werden daher die gängigsten Planungsinstrumente beleuchtet, die bei der Entstehung von neuen Stadtquartieren richtungsweisend waren bzw. sind, wobei die Instrumente auch kombiniert Anwendung finden können (FREUDENAU et al. 2021: 37).

Die räumliche Planung spielt daher bei der Quartiersentwicklung ebenso eine wichtige Rolle. Der verbindliche Bebauungsplan (B-Plan) und der vorbereitende Flächennutzungsplan (FNP) sind unabdingbar bei der Entwicklung von Stadterweiterungen. Diese werden oftmals durch die SEM oder auch den städtebaulichen Vertrag ergänzt (FRICK 2006: 111f.).

4.1 Bebauungsplan

Eine entscheidende rechtliche Grundlage für die Entwicklung von Stadtquartieren spielt der B-Plan bzw. der vorhabenbezogene B-Plan. Gemeinden übernehmen für das Gemeindegebiet die Bauleitplanung und können somit auch Bebauungspläne mit Vorgaben aufstellen. Sie haben folglich die Planungshoheit als Teil ihrer kommunalen Selbstverwaltung inne (Art. 28 Abs. 2 GG) (SCHRÖDTER 2018: 174). Im Zuge der zweistufigen Bauleitplanung wird die bauliche und sonstige Nutzung im Gemeindegebiet vorbereitet und geleitet (§ 1 Abs. 1 BauGB). Der vorbereitende Bauleitplan bzw. FNP zeigt bestehende und geplante Nutzung unverbindlich auf und bildet die Grundlage für die daraus entwickelten kleinräumigeren verbindlichen Bauleitpläne bzw. Bebauungspläne (SCHRÖDTER 2018: 174;

ALBERS/WÉKEL 2021: 68). Der B-Plan ist verbindlich und sollte unter Berücksichtigung aller öffentlicher und privater Belange und unter Abwägung aller Interessen aufgestellt werden (ALBERS/WÉKEL 2021: 68).

Der B-Plan (Zweck, Inhalt, Beschluss, Genehmigung und Inkrafttreten: § 8-10 BauGB) wird im BauGB in unterschiedlichen Ausführungen dargelegt. Der qualifizierte B-Plan (§ 30 Abs. 1 BauGB) muss rechtsverbindliche Aussagen über Art und Maß der baulichen Nutzung, die überbaubare Fläche und die Verkehrsfläche treffen (SCHRÖDTER 2018: 175f.; ALBERS/WÉKEL 2021: 69). Der einfache B-Plan (§ 30 Abs. 3 BauGB) muss nicht die Mindestfestsetzungen wie der qualifizierende B-Plan enthalten und bezieht die Zulässigkeit von Vorhaben auf § 34 BauGB (Innenbereich) oder auf § 35 BauGB (Außenbereich).

Der vorhabenbezogene B-Plan nach § 12 Abs. 1 BauGB ist als projektbezogener B-Plan Teil eines Vorhabens- und Erschließungsplans und sichert die Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten durch den Vorhabenträger. Er muss keine in § 9 BauGB festgehaltenen Inhalte des qualifizierenden B-Plans enthalten. Der vorhabenbezogene B-Plan setzt sich aus drei Bestandteilen zusammen: Vorhaben- und Erschließungsplan sowie Durchführungsplan werden von Gemeinde und Investor:in gemeinsam entwickelt, die B-Planfestsetzung erfolgt durch die Kommune. Unterschied zum qualifizierten B-Plan ist, dass der Vorhabenträger auf Grundlage eines vereinbarten Plans dazu zwingend aufgefordert wird, in einem vorher festgelegten Projektgebiet bestimmte Maßnahmen in einer festgeschriebenen Zeitspanne umzusetzen und teilweise oder sogar vollständig die Kosten für Planung- und Erschließung zu tragen (SCHRÖDTER 2018: 175f.; ALBERS/WÉKEL 2021: 69, 75f.).

Bebauungspläne der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB lassen sich in einem beschleunigten Verfahren aufstellen, in dem auf sonst verpflichtende Umweltverträglichkeitsprüfungen und umfassende Partizipationsansätze verzichtet werden kann (SCHRÖDTER 2018: 175f.; ALBERS/WÉKEL 2021: 69).

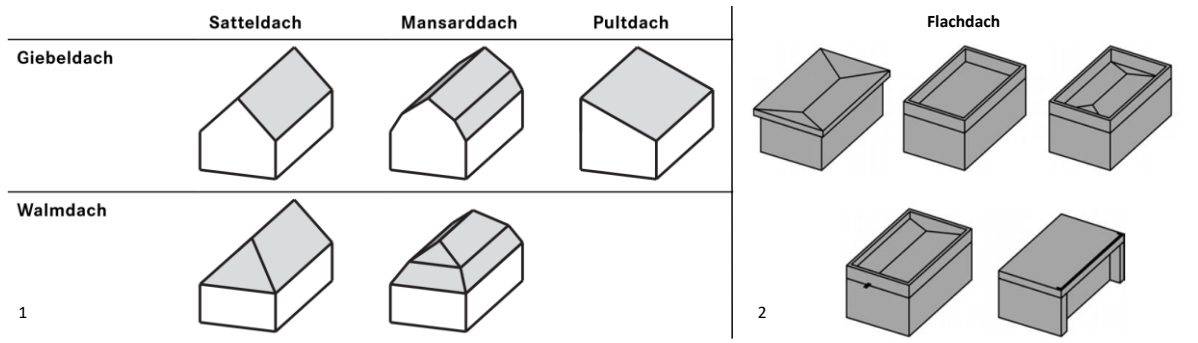
Grundsätzlich müssen bei der Bauleitplanung Vorschriften zum Umweltschutz berücksichtigt werden (§ 1a BauGB). Neben dem schonenden Umgang mit Grund und Boden ist es erforderlich, bei Eingriffen in den Natur-, Landschafts- sowie Bodenhaushalt für Ausgleich vor Ort oder an für die Raumordnung, den Naturschutz und der Landschaftspflege geeigneten anderen Standorten zu sorgen. Der Ausgleich muss durch Flächen oder Maßnahmen gemäß §§ 5 und 9 BauGB erfolgen (ALBERS/WÉKEL 2021: 71).

Der B-Plan umfasst u. a. Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung sowie zur Bauweise. Das Maß der baulichen Nutzung umfasst die GFZ (Geschossflächenzahl = zulässige Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche), die GRZ (Grundflächenzahl = zulässige Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche,) und die BMZ (Baumassezahl = zulässige Kubikmeter Baumasse je Quadratmeter Grundstücksfläche) (§§ 16-21 BauNVO). Die Bauweise kann in der Regel als geschlossen oder offen definiert werden. Eine geschlossene Bauweise liegt vor, wenn Gebäude direkt

nebeneinander, ohne seitlichen Grenzabstand bis zur Straßenbegrenzungslinie (straßenseitige Grundstücksgrenze) oder mit einer Länge von mindestens 50 m gebaut werden. Häuser in offener Bauweise haben seitlichen Abstand zu Nachbargebäuden und werden nicht direkt an der Grenze zur Verkehrserschließung errichtet. Eine abweichende Bauweise kann in Sonderfällen ebenso im B-Plan verankert werden. Dies ist der Fall, wenn die Bauweise nicht eindeutig offen oder geschlossen ist. Beispiele sind Gebäude mit mehr als 50 m Länge und Grenzabstand zum Nachbargrundstück wie Reihenhäuser (KORDA 2005b: 96; FHH 2009: 5; §22 BauNVO).

Hinweise zur Geschosshöhe sind ebenfalls in B-Plänen festgeschrieben. Ein Vollgeschoss/Geschoss ist dabei ein oberirdisches Geschoss mit mindestens 2,30 m Höhe. Ein Staffelgeschoss ist ein zurückgesetztes oberstes Geschoss, wohingegen ein Dachgeschoss über mindestens eine geneigte Dachfläche verfügt (§2 Abs. 5 HBO).

Abb. 2: Dachformen



Quelle: 1: SIEGEMUND 2020: 21, angepasst, 2: PECH et al. 2021: 3, angepasst

Weiterhin sind Aussagen über die Dachformen (vgl. Abb. 2) verankert. In vorliegender Analyse wird zwischen Flach-, Sattel-, Walm- und Pultdach sowie weiteren Dachformen, zusammengefasst als „Sonstiges“, unterschieden. Ein Flachdach ist dabei maximal 5 % geneigt (SIEGEMUND 2020: 46). Das Satteldach mit zwei gegenüberliegenden geneigten Dachflächen ist die häufigste Ausformung eines geneigten Dachs. Beim Pultdach ist hingegen nur eine Dachfläche geneigt. Werden auf der Giebelseite Dachneigungen vorgesehen, spricht man von einem Walmdach (SIEGEMUND 2020: 20).

Die Bauweise und Dachform wird im weiteren Verlauf zur vergleichenden Analyse der Fallbeispiele herangezogen. Desweitern sind aufgestellten Bebauungsplänen Festsetzungen zur städtebaulichen Struktur, zu Garagen, öffentlichen Grünflächen, zur Gestaltung zur Begrünung zu entnehmen, die für die Vergleichbarkeit der Quartiere entscheidend sind.

4.2 Städtebaulicher Vertrag

Die Bauleitplanung der Kommunen kann durch städtebauliche Verträge gemäß § 11 BauGB ergänzt werden, wodurch kooperative städtebauliche Entwicklungen und Projekte zwischen der öffentlichen Hand und privaten Investor:innen oder Bauherr:innen vertraglich geregelt werden können (ALBERS/WÉKEL 2021: 75). Das seit 1998 im BauGB verankerte Instrument bietet somit die Möglichkeit die projektbezogenen Kosten der Kommunen oder auch die Umsetzung der Leistungen an die Vertragspartner:innen zu übertragen (SCHMIDT-EICHSTAEDT 2018: 2415). In § 11 BauGB Abs. 1 werden unterschiedliche Arten von städtebaulichen Verträgen unterschieden (SCHMIDT-EICHSTAEDT 2018: 2417; ALBERS/WÉKEL 2021: 75):

- Verträge, die städtebauliche Maßnahmen an den Vorhabenträger übertragen und durch diesen umzusetzen und zu finanzieren sind. Beispiele dafür sind die Erarbeitung von städtebaulichen Planungen, Neuordnung und Anpassung der Grundstücke, Bodensanierung, Baulanderschließung
- Verträge, die die Ziele der (Bauleit-)Planung fördern und sichern. Dazu gehören beispielsweise Wohnraumversorgung für ortsansässige und einkommensschwächere Bevölkerung, Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Natur-, Landschafts- und Bodenschutzes, Nutzung erneuerbarer Energien
- Verträge, die die Übernahme der Kosten der städtebaulichen Maßnahme steuern und diese dem Vertragspartner zuschreiben. Zudem werden Folgekosten wie soziale Infrastrukturmaßnahmen und Erschließungsvorhaben berücksichtigt
- Verträge, die erneuerbare Energien fördern und die Errichtung und Nutzung von entsprechenden Anlagen vorschreiben (z. B. Kraft-Wärme-Kopplung, Solarenergie)
- Verträge, die zur Zielerreichung und Zweckbestimmung des städtebaulichen Vorhabens eine energetische Qualität von Gebäuden fordern

Darüber hinaus können weitere besondere städtebauliche Verträge, die nicht in § 11 BauGB verankert sind, zur Anwendung kommen. Dazu zählen der Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen B-Plan (§ 12 BauGB) (vgl. Kapitel 4.1), Anwendung von Vorkaufsrechten (§§ 24, 25 BauGB), Sanierungsvertrag (§ 146 BauGB), Beauftragung von Sanierungsträgern (§ 157 BauGB) und Entwicklungsträgern (§ 167 BauGB), Stadtumbauverträge (§ 171c BauGB) und Verträge in Gebieten für Maßnahmen der Sozialen Stadt (§ 171e BauGB Abs. 5), private Initiativen zur Stadtentwicklung (§ 171f BauGB) und gemeinsame Flächennutzungsplanung/Planungsverbände zwischen Kommunen (§ 203 BauGB) (SCHMIDT-EICHSTAEDT 2018: 2417f.).

Neben Ziel und Zweck des Vertrages, Sicherheitsleistungen, einer Enthaftungsklausel zugunsten der Kommune sind Formvorschriften, Vertragskosten und Regelungen zu nachträglichen Vertragsanpassungen in den meisten städtebaulichen Verträgen enthalten, wenngleich keine

verpflichteten Ausführungen und Themen einbezogen werden müssen. Der Vertrag und die darin festgehaltenen Maßnahmen müssen den Gegebenheiten entsprechend adäquat und verhältnismäßig sein. Die Kommune sollte den Investor oder Grundstückseigentümer weder zu sehr belasten noch ihm durch unangemessene Vereinbarungen zu Vorteilen und weiteren Aufträgen verhelfen. Der freiwillige städtebauliche Vertrag unterliegt somit trotzdem dem öffentlichen Recht (SCHMIDT-EICHSTAEDT 2018: 2419).

4.3 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme

Die Städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 126-164b BauGB) als Teil des besonderen Städtebaurechts stellt ein weiteres Instrument der Quartiersentwicklung dar (ALBERS/WÉKEL 2021: 84; KRAUTZBERGER 2018: 198). Mithilfe von Sanierungsmaßnahmen soll ein gesamtes Gebiet oder Quartier umgestaltet, erneuert und von städtebaulichen und gegebenenfalls funktionellen Missständen befreit werden. Im Vordergrund stehen dabei keine Einzelmittel, sondern integrierte einheitlich geplante Maßnahmen, die zur Aufwertung, Modifizierung und Wiederherstellung eines Stadtbereichs beitragen (KRAUTZBERGER 2018: 198). Sanierungsvorhaben erfolgen dabei unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Allgemeinheit und sollen daher unter Einbezug gesellschaftlicher, sozialer, klimatischer, kultureller, ökonomischer und ökologischer Ansprüche und Veränderungen durchgeführt werden (KRAUTZBERGER 2018: 198f.). Im Allgemeinen lassen sich solche städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen als „Stadterneuerung“ bezeichnen (ALBERS/WÉKEL 2021: 86).

Ein Sanierungsverfahren läuft in verschiedenen aufeinander folgenden Schritten ab: Vorbereitungs-, Durchführungs- und Abschlussphase (STREICH 2011: 470f.). Zunächst werden vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Hierbei gilt es Beurteilungsunterlagen zu generieren, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Gegebenheiten darzustellen und die Notwendigkeit der Maßnahme zu versichern. Zudem werden Ziele ermittelt und geprüft, ob die Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden kann und welche Nachteile sich daraus ergeben würden (ALBERS/WÉKEL 2021: 84; KRAUTZBERGER 2018: 199; STREICH 2011: 270). Anschließend an die vorbereitenden Untersuchungen kann das Sanierungsgebiet förmlich festgelegt werden (§ 142 BauGB). Die förmliche Festlegung erfolgt dabei als (Sanierungs-)Satzung. Die Satzung beinhaltet Vorgaben bezüglich des Vorkaufsrechts der Gemeinde, wobei der/die Eigentümer:in das Recht auf Nutzung des Grundstückes behält, wenn Sanierungsziel und -zweck berücksichtigt werden. Darüber hinaus können Vorhaben unterbunden werden, die die Sanierung behindern oder die Absicht dieser nicht erfüllen (ALBERS/WÉKEL 2021: 85). Nach der förmlichen Festsetzung des Sanierungsgebietes werden mit der Durchführungsphase ein städtebaulicher Rahmenplan erstellt sowie entsprechende Ordnungsmaßnahmen nach § 147 BauGB durchgeführt. Dazu zählen die Bodenordnung sowie der Ankauf von Grundstücken, der Umzug von Bewohner:innen und Unternehmen, die Herstellung und

Änderung von Erschließungsanlagen sowie weitere Maßnahmen als Vorbereitung für anstehende Baumaßnahmen. Weitere Ordnungsmaßnahmen können die Realisierung von Ausgleichsvorhaben und die Überlassung von Ausgleichsflächen aufgrund von Eingriffen in Flora und Fauna sein (ALBERS/WÉKEL 2021: 85; STREICH 2011: 470f.). Im vierten Schritt folgen die eigentlichen Baumaßnahmen gemäß § 148 BauGB, wobei die Umsetzung dieser durch die Eigentümer:innen vonstattengeht, wenn sie dem Zweck dienlich sind. Die Gemeinde ist hingegen verantwortlich für die Errichtung und Änderung der sozialen Infrastruktur und Folgeeinrichtungen. Die Baumaßnahmen können in Form von Modernisierung und Instandhaltung, Neubebauung und Ersatzbebauung, Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, Verlängerung und Änderung von Betrieben sowie Errichtung und Erweiterung von Versorgungsanlagen erfolgen (ALBERS/WÉKEL 2021: 86). Zum Abschluss der Sanierungsmaßnahme kommt es, wenn die Sanierungssatzung aufgehoben wird (§ 162 BauGB). Dies geschieht, wenn die Sanierung ausgeführt wurde, sich als undurchführbar erweist, die Sanierungsabsicht nicht länger begründet werden kann oder die Frist der Sanierungsmaßnahme nicht eingehalten wurde (ALBERS/WÉKEL 2021: 86).

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen können in der Praxis beispielsweise die Neugestaltung von Innenstadtbereichen, Modernisierung und Abriss von leerstehenden und maroden Gebäuden, die bauliche Verdichtung, Maßnahmen des Bodenschutzes bei Wiedernutzbarmachung von Industrie- und Gewerbegebieten, Aufwertung und Neuordnung von Verkehrsflächen und, besonders mit Blick auf die Quartiersentwicklung, die Umnutzung von Flächen und die Konversion von Militär- und Brachflächen sein (KRAUTZBERGER 2018: 199).

4.4 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Ein ähnliches planungsrechtliches Instrument zur Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme stellt die SEM dar. Anders als bei der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme, die die Behebung städtebaulicher Missstände und somit die Aufwertung von bestehenden Stadtgebieten zum Ziel hat, werden mit der SEM meist neue Stadtgebiete erschlossen und entwickelt (STREICH 2011: 554). Neben Außenentwicklungsmaßnahmen auf bislang unbebauten Flächen, sind jedoch auch Innenentwicklungsmaßnahmen zur Neuordnung und Neuentwicklung von brachgefallenen und mindergenutzten Gemeindeflächen denkbar (STREICH 2011: 555).

Zunächst wurde die SEM 1971 im Städtebauförderungsgesetz verankert, bevor sie 1987 im neuen BauGB, das aus der Zusammenlegung des Bundesbaugesetzes und des StBauFG entstand, zunächst nicht berücksichtigt wurde. 1990 wurde die Maßnahme dann aufgrund von Wohnraummangel im Maßnahmengesetz zum BauGB befristet festgeschrieben und 1993 dann wieder im BauGB als Teil des besonderen Städtebaurechts integriert (STREICH 2011: 554).

Mit SEMs (§§ 165-171 BauGB) sollen Flächen der Kommune aufgrund ihrer übergeordneten Relevanz für die Stadtentwicklung erstmalig oder neu entwickelt werden. Dies soll als städtebauliche Gesamtmaßnahme erfolgen und bedarf einer einheitlichen und unverzüglichen Vorbereitung und Umsetzung (BUNZEL 2018: 2404). Ein förmlicher städtebaulicher Entwicklungsbereich kann festgelegt werden, wenn die Maßnahme das Allgemeinwohl und das öffentliche Interesse vertritt. Gründe können u. a. die Bereitstellung von Wohn- und Arbeitsstätten, die Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und die Wiedernutzung von Brachflächen sein (BUNZEL 2018: 2404). Angewandt wird die SEM aber nur, wenn die aufgestellten Ziele durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können und Eigentümer:innen ihre Grundstücke für den übergeordneten Zweck nicht an die Gemeinde oder Entwicklungsträger verkaufen möchten (KRAUTZBERGER 2018: 201; BUNZEL 2018: 2405).

Eine SEM verläuft grob in drei Phasen: Vorbereitungs-, Durchführungs- und Abschlussphase (STREICH 2011: 555). Nach den vorbereitenden Untersuchungen zum Nachweis der Notwenigkeit einer solchen Maßnahme erfolgt die Erstellung eines Entwicklungskonzeptes sowie die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs durch eine (Entwicklungs-)Satzung inklusive Begründung und Rechtfertigung (§ 165 Abs. 4-6). Im Rahmen der Durchführungsphase der SEM ist der Durchgangserwerb aller Grundstücke durch die Gemeinde bestimmt, wobei der Grunderwerb nicht erfolgt, wenn Art und Maß der baulichen Nutzung unverändert bestehen bleiben oder der/die Eigentümer:in des Grundstücks im Sinne der Zielvorstellungen der Entwicklungsmaßnahme handelt. Der Durchgangserwerb kann gegebenenfalls durch Enteignung umgesetzt werden. Weiterhin werden in der zweiten Phase Baumaßnahmen umgesetzt und die Grundstücke gemäß Bauverpflichtung reprivatisiert (BUNZEL 2018: 2405; STREICH 2011: 555). Die Finanzierung der Maßnahme wird durch die Differenz zwischen dem anfänglichen Erwerbspreis und dem erhöhten Veräußerungspreis durch Bodenpreissteigerung erreicht. Erfolgt kein Grunderwerb durch die Gemeinde, sind die Eigentümer:innen angehalten die Preissteigerung des Bodenwertes auszugleichen (BUNZEL 2018: 2405). In der Abschlussphase wird die förmliche Satzung des Entwicklungsgebietes wieder aufgehoben (STREICH 2011: 555).

Eine SEM kann als Außenentwicklungsmaßnahme zur Entwicklung von neuen Stadtgebieten auf bislang unbebauten Flächen oder als Innenentwicklungsmaßnahme zur städtebaulichen Neuordnung von bereits bebauten Stadtgebieten umgesetzt werden (STREICH 2011: 555). Als Beispiele sind u. a. die Aufstellung von Industrie- und Gewerbegebieten, die Verankerung eines Güterverkehrszentrums, der Aufbau eines neuen Universitätsstandorts, die bauliche Entwicklung von funktionsspezifischen Vierteln (z. B. Regierungsviertel), Rück- und Umbaumaßnahmen sowie die Errichtung eines neuen Siedlungsschwerpunkts und Wohngebiets und die Revitalisierung von Konversions- und Brachflächen zu nennen (KRAUTZBERGER 2018: 201; BUNZEL 2018: 2405). Die SEM scheint vor allem bei städtebaulichen

Großprojekten, also auch neuen Stadtquartieren, als planungsrechtliches Instrument Anwendung zu finden (FREUDENAU et al. 2021: 40).

Auch wenn sich dieses Instrument für umfassende städtebauliche Gesamtprojekte bewährt hat, gehen damit meist Konflikte einher. Durch die Abhängigkeit von steigenden Bodenpreisen zur Finanzierung der Entwicklungsmaßnahme bedarf es eines ökonomischen Verständnisses sowie eines angemessenen Durchführungszeitraumes, um Marktabschwünge abzufangen (BUNZEL 2018: 2406). Der mit der SEM verbundene rechtliche Aufwand mit teils komplizierten Verfahren kann zudem für viele Kommunen ein Hemmnis darstellen, weshalb auf andere Planungsinstrumente zurückgegriffen wird (FREUDENAU et al. 2021: 40).

4.5 Maßnahmen der Städtebauförderung

Denkbar ist überdies, dass neue Stadtquartiere im Rahmen von Maßnahmen einer Städtebauförderung entstehen und durch Fördermittel des Bundes oder der Länder finanziell unterstützt werden (FREUDENAU et al. 2021: 37, 41). Stadtumbaumaßnahmen (§§ 171a bis 171d BauGB) folgen oft aufgrund des demographischen, wirtschaftlichen und klimatischen Wandels und veränderter Anforderungen an die Stadt, sodass eine städtebauliche Entwicklung notwendig erscheint (KRAUTZBERGER 2018: 203).

Genau wie bei der Städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme handelt es sich bei der Stadtumbaumaßnahme um ein umfassendes und zusammen entwickeltes Gesamtvorhaben zur Begrenzung von städtebaulichen Funktionsverlusten. Im Sinne der Allgemeinheit können dadurch Innenstädte gestärkt, Brachflächen nachhaltig neu- und umgenutzt, Wohn- und Arbeitsbedingungen sowie die Siedlungsstruktur an aktuelle Herausforderungen angepasst und Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategien verfolgt werden (KRAUTZBERGER 2018: 203).

Das Stadtumbaugebiet wird durch die Gemeinde auf Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit konkreten Zielen und Maßnahmen beschlossen (§ 171b Abs. 1, 2 BauGB). Private und öffentliche Interessen sollen dabei gleichermaßen berücksichtigt und alle Betroffenen frühzeitig beteiligt werden (§ 171b Abs. 2, 3 BauGB). Darüber hinaus können Stadtumbaumaßnahmen durch städtebauliche Verträge bzw. Stadtumbauverträge zwischen Kommune und Eigentümer:innen konkretisiert werden (§ 171c BauGB).

Der Stadtumbau gilt für Erhaltungsgebiete, Umstrukturierungsgebiete, Abrissgebiete und auch Neuentwicklungsgebiete. Bei Letzteren werden nur wenige Baukörper erhalten, sodass die Neubebauung und Bodenordnungsmaßnahmen im Fokus stehen (STREICH 2011: 572). Ausführungen zu neuen Stadtquartieren als Stadtumbaumaßnahmen sind in den Kapiteln 3.4 und 3.5 nachzulesen.

4.6 Weitere Instrumente der Quartiersentwicklung

Neben den Planungsinstrumenten werden informelle, liegenschafts- und wohnungspolitische sowie Wettbewerbsinstrumente bei der Entwicklung von Stadtquartieren herangezogen und angewendet. Entscheidend ist dabei, dass die unterschiedlichen Instrumentenarten parallel Anwendung finden und sich gegenseitig ergänzen (FREUDENAU et al. 2021: 37).

Zu den informellen Instrumenten zählen u. a. städtebauliche Rahmenpläne, Masterpläne oder auch kooperative Werkstatt- bzw. Planverfahren, die nicht vorgeschrieben sind, aber zunehmend an Bedeutung gewinnen (FREUDENAU et al. 2021: 37f.). Auch im Rahmen städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen werden Entwicklungskonzepte bzw. städtebauliche Rahmenpläne aufgestellt (STREICH 2011: 470, 557). Zur Gestaltung der Quartiere werden unterschiedliche Wettbewerbsinstrumente bzw. -verfahren ausgeschrieben. Dazu zählen städtebauliche und landschaftsplanerische Ideen- und Realisierungswettbewerbe, Wettbewerbe für Architekt:innen, Investor:innenwettbewerbe sowie Gutachter:innenverfahren (FREUDENAU et al. 2021: 37f.). Vor dem Hintergrund der Versorgungslücke mit bezahlbarem Wohnraum greifen auch bei der Entwicklung von Stadtquartieren liegenschafts- und wohnungspolitische Instrumente. Dies können Quoten für geförderten Wohnraum und Vorgaben für preisgedämpften, frei finanzierten Wohnungsbau oder auch kooperative Baulandmodelle sein. Weitere Maßnahmen sind der Zwischenerwerb, die Flächenumlegung, die Konzeptvergabe, das Erbbaurecht oder die liegenschaftliche Partizipation (FREUDENAU et al. 2021: 37f., 41).

5 Städtebau

Zur Vergleichbarkeit der Quartiere werden neben aufgezeigten stadtplanerischen auch unterschiedliche städtebauliche Parameter herangezogen, weshalb dieses Kapitel die Grundlage für die städtebauliche Untersuchung bildet.

Die Nutzung des Bodens sowie seine Bebauung werden durch Städtebau und Stadtplanung geordnet. Stadtplanung umfasst dabei die Steuerung der Stadtentwicklung und Funktionen, Städtebau setzt die Planungen um und befasst sich mit deren baulicher Ausführung (KORDA 2005a: 39). Bereits bei der Entstehung der ersten Städte wurden soziale, ökonomische, kulturelle, technische und gestalterische Betrachtungsweisen und auch Anforderungen umgesetzt. Die Wurzeln des Städtebaus können daher bis zu jener Zeit, als Städte geplant und nicht willkürlich errichtet wurden, zurückverfolgt werden. Der Städtebau als eigene wissenschaftliche Disziplin rückte erst ab 1850 in den Fokus (REICHER 2017: 4). Diverse Autoren prägten die Disziplinen Stadtplanung und Städtebau mit ihren veröffentlichten Werken. Besonders hervorzuheben sind *Reinhard Baumeister* mit „Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ (1876), *Camillo Sitte* mit seinem Fachbuch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ (1889) und „Der Städtebau“ (1890) von *Joseph Stübben* (JONAS 2015: 171).

Im eigentlichen Sinne umschreibt der Begriff Städtebau das Bauen von Städten. Die Stadt in ihrer baulich-räumlichen Gestalt bildet dabei die Sache bzw. den Gegenstand. Das Bauen umfasst sowohl die Errichtung als auch die Veränderung oder den Abriss von städtischen Elementen, zu denen neben Gebäuden auch technische Ausstattungen und Grünräume gehören. Besonders im Fokus stehen beim Städtebau der Zusammenschluss und die Beziehung der einzelnen Bestandteile sowie die Abstimmung der Bautätigkeit, die eine gewisse Ordnung gewährleistet (FRICK 2006: 19).

Die Stadtplanung umfasst eine zweidimensionale Darstellung (REICHER 2017: 4), die zusätzlich soziale, ökonomische und ökologische Aspekte einbezieht (FRICK 2006: 21). Der Städtebau hingegen bezieht sich als dritte Dimension auf die Gestaltung des Raumes (REICHER 2017: 4) und die Herstellung der baulich-räumlichen Struktur (FRICK 2006: 21). Der optimale Stadtentstehungsprozess entstünde, wenn diese Dimensionen beim Städtebau berücksichtigt werden und sich gegenseitig beeinflussen würden (FRICK 2006: 21). Bereits 1867 definierte *Cerdá* den Städtebau umfangreich als

> *„[…] ein Anordnen von Gebäuden, so zueinander in Beziehung und Verbindung gebracht, dass die Bewohner sich begegnen, sich selber helfen, sich verteidigen, sich gegenseitig beistehen und einander alle jene Dienste leisten können, die ohne eigenen Schaden zur Vermehrung und Entwicklung des allgemeinen Wohlbefindens und Gedeihens beitragen“* (CERDÁ 1867, Band I: 32 zitiert nach FRICK 2006: 21) und

> *„Städtebau ist eine Gesamtheit von Erkenntnissen, Grundsätzen und Regeln, die zeigen sollen, auf welche Weise jedwede Anordnung von Gebäuden vorzunehmen ist […]“ (*CERDÁ 1867, Band I: 31 zitiert nach FRICK 2006: 21).

5.1 Theorie des Städtebaus

FRICK (2006: 28) folgt der Annahme, dass eine Theorie des Städtebaus notwendig ist, um vor und während des Planungsprozesses die baulich-räumlichen Grundlagen, Prinzipien und Regeln umfassend darzulegen und somit die technischen und räumlichen Möglichkeiten des Städtebaus einzuordnen. Weiterhin kann eine Theorie des Städtebaus architektonische und technische Praktiken um entscheidende eigene Ansätze erweitern und eine interdisziplinäre Herangehensweise unter Einbezug verschiedener Teildisziplinen herstellen. Schlussendlich können mit der frühzeitigen Einbindung verschiedener Theorien und Vorgehensweisen erfolgversprechendere Prozesse und schlussendlich bessere Resultate in der Stadtentwicklung erzielt werden.

Die Theorie des Städtebaus lässt sich in drei Hauptteile gliedern:

1) Der erklärende Teil beleuchtet die vorhandene baulich-räumliche Organisation und deren historische Gegebenheiten. Zudem wird zwischen der baulich-räumlichen und der sozialen Organisation ein Bezug hergestellt. Dabei werden Bebauung, Erschließung, Parzellierung und öffentlicher Raum hinsichtlich ihrer Konfiguration, d. h. Anordnung, Beziehung und Verbindung (gemäß der Theorie der Konfiguration von *Bill Hillier*) zueinander untersucht, um Aussagen über die Wirkung, Nutzung und Zugänglichkeit der Stadt treffen zu können (FRICK 2006: 17, 28, 185f.). Die baulich-räumliche Organisation umfasst folglich die Komponenten Bodeneinteilung, Bebauung, Erschließung, Bepflanzung, Öffentlicher Raum, Orte und Netz sowie Maßstabsebenen (FRICK 2006: 40f.).
2) Die normative Theorie des Städtebaus geht davon aus, dass bei der Formulierung von Zielen und Handlungsfeldern die historische baulich-räumliche Organisation genauso wie gesellschaftliche Problem- und Fragestellungen und prognostizierte Entwicklungen berücksichtigt werden müssen. Sie umfasst konkrete städtebauliche Konzeptionen und Ideen mit klaren Zielvorstellungen, die dazu beitragen sollen, räumliche Synergien und Verbindungen herzustellen. Die räumlichen Synergien werden durch Anordnung, Beziehung und Verbindung von Gebäuden, Pflanzungen, öffentlichen Räumen und technischer Infrastruktur erlangt, um schließlich die gewünschte Nutzbarkeit der Stadt zu erreichen, die Wahrnehmung und Verständlichkeit durch Gliederung des öffentlichen Raumes zu verbessern sowie die Nachhaltigkeitsdimensionen der Stadtplanung zu berücksichtigen (FRICK 2006: 29, 187ff.).
3) Der letzte Teil der Methodologie des Städtebaus umfasst alle gängigen Verfahren und Instrumente, die zur Koordination und Realisierung von Städtebauprozessen und somit zur

> baulich-räumlichen Organisation der Stadt beitragen. Die öffentliche Hand ist für die Rahmensetzung verantwortlich, die Bauherr:innen beauftragen Bauträger, Architekt:innen und Baubetriebe für die Umsetzung. Besonderheit dabei ist, dass die Bautätigkeit am Ende des Prozesses für alle direkt kontrollierbar und physisch sicht- und greifbar ist (FRICK 2006: 29, 189f.).

Demzufolge führt die Tätigkeit des Bauens zur Errichtung von Stadt mit ihrer baulich-räumlichen Organisation. Diese baulich-räumliche Organisation ist wesentlicher Bestandteil der erklärenden Theorie. Parallel dazu sind Lenkung und Koordination von Bautätigkeiten als ein Teil der Planung zu verstehen, die entsprechende Zielvorstellungen und Handlungsfelder für die baulich-räumliche Organisation benötigen. Die Analyse der Zielvorstellungen der zu planenden Stadt werden mit der normativen Theorie umgriffen. Diese sollte dabei immer mit der erklärenden Theorie ergänzt werden, um die vorhandene Stadt bei der Planung zu berücksichtigen. Der Städtebau als Teil der Planung der Stadt leitet die Errichtung der Stadt durch bestimmte Verfahren und Instrumente (Methodologie) (FRICK 2006: 29f.).

Zur Einordnung der städtebaulichen Stadtstruktur und räumlichen Stadtgliederung können theoretische Ansätze unterschiedlicher Vertreter herangezogen werden. Diese prägten mit ihren theoretischen Überlegungen die Epochen der Stadtbaugeschichte, indem sie Problematiken und Fragen der Stadt aufgriffen und sich diesen durch das Herausarbeiten von zukunftsfähigen, allgemeingültigen Lösungsansätzen und -vorschlägen annahmen (REICHER 2017: 28).

Ildefonso Cerdá (1815-1876) (vgl. CERDÁ 1867) sah die Berücksichtigung der menschlichen Grundbedürfnisse als einen wichtigen Baustein des sozialen Städtebaus an. Zudem befürwortete er die Verknüpfung und Vernetzung von städtischen Strukturen und Räumen, die durch Ausbau und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden sollten (REICHER 2017: 28).

Le Corbusier (1887-1965) (vgl. LE CORBUSIER 1929) gestaltete mit den „Grundsätzen zum Städtebau“ und der Charta von Athen die funktionsgerechte bzw. funktionelle Stadt mit und fordert eine Abkehr der nicht anpassungsfähigen und nicht zukunftsfähigen traditionellen Stadt. Er war der Überzeugung, dass die Stadt eine gänzlich neue Ordnung benötigt und die städtischen Lebensbereiche Wohnen, Freizeit, Arbeit und Verkehr gegliedert und voneinander getrennt (Funktionstrennung) im Stadtgebiet verortet werden sollten (REICHER 2017: 28).

Kevin Lynch (1918-1984) lieferte mit seinen Werken *„The Image of the City“* (vgl. LYNCH 1960) und *„Theory of Good City Form“* (vgl. LYNCH 1981) einen neuen Blickwinkel auf die Stadt. Der städtische Raum wird dabei bildlich und visuell wahrgenommen und eingeordnet. Die greifbare Form der Stadt soll das Leben schützen, die Stadt erlebbar machen, ein Gerüst für Handlungen und Verhalten darstellen, weitestgehend für alle zugänglich sein und Bodenbesitz und -nutzung regeln (REICHER 2017: 29).

Ein weiterer wichtiger Vertreter, der Stadt- und Städtebauforschung ist *Aldo Rossi (*1931-1997) (vgl. ROSSI 1975). Er ermittelt zwei Betrachtungsweisen auf die Stadt und den Städtebau. Aus geographischer und architektonischer Sichtweise wird die Stadt als architektonisches Gebilde und Ergebnis von Funktionen und Anforderungen gesehen. Weiterhin kann die Stadt als ein Raum, der durch gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Gegebenheiten gestaltet wird, einen Analyserahmen bilden. Er versucht die Stadt in öffentliche und private Räume zu gliedern und die unterschiedlichen Stadtelemente differenziert darzustellen, was die Interdisziplinarität des Städtebaus unterstreicht (REICHER 2017: 29f.).

Mit seinem Werk *„A Pattern Language"* von 1977 (vgl. ALEXANDER et al. 1977) hat *Christopher Alexander* eine Mustersprache für die Darstellung von Stadt, Gebäuden und Konstruktion (Bauen) publiziert. 253 *patterns* beschreiben bauliche-räumliche Einzelbausteine, die kombiniert und in Beziehung gesetzt werden können. Jedem Muster als übertragbarer Lösungsansatz geht ein Problem voraus. Herangezogen wird die Mustersprache zur Erläuterung der baulich-räumlichen vorhandenen Struktur oder zur Planung von städtebaulichen Projekten (REICHER 2017: 30).

Thomas Sievers leistet seit 1997 mit „Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land" (vgl. SIEVERTS 1997) einen Beitrag zum Verständnis von Siedlungs- und Bebauungsstrukturen am Stadtrand, die fließend in den angrenzenden Landschaftsraum übergehen. Die Stadtregion mit ihren städtischen und landschaftlichen Räumen kann mit der Idee der Zwischenstadt differenzierter erfasst werden (REICHER 2017: 31).

5.2 Stadtmorphologie

Die Stadtmorphologie als ein Forschungsgebiet des Städtebaus betrachtet Form und Gestaltung von Stadtgrundrissen sowie Bau- und Freiraumstrukturen (REICHER 2017: 51). Sie beleuchtet Rahmenbedingungen und Ursachen, die zur Entstehung und Formung der historischen Stadtstrukturen beigetragen haben (SCHWALBACH 2009: 17), weshalb der Stadtgrundriss als „Lesebuch" der Stadt angesehen werden kann (REICHER 2019: 9). Die Anordnung von Gebäudeparzellen, die Standorte prägender Bauwerke, die Gliederung und der Verlauf von Straßen, die Lage von Plätzen sowie die Beziehung und das Verhältnis zwischen Bebauung und Freiraum im Stadtgrundriss werden erforscht (SCHWALBACH 2009: 17f.). Der Stadtraum kann dabei hinsichtlich seiner Positivstruktur und Negativstruktur sowie Verknüpfungselementen unterteilt werden (CURDES 1997: 11, 119). Die Positivstruktur umfasst die Bebauung inkl. der Strukturordnung und Anordnungsformen. Die Negativstruktur schließt alle Straßen, Plätze und unbebauten Flächen als entstandene Hohlräume zwischen den Gebäuden ein (CURDES 1995: 48; CURDES 1997: 116). Der Grundriss bildet zusammenfassend ab, wie die Gebäude, Parzellen/Flächen sowie Netze gegliedert und aufgebaut sind (CURDES/ULRICH 1997: 16; REICHER 2019: 11). Die morphologische Struktur ist Ausdruck der physischen

Ordnung und Anatomie, die durch Formation und Aufbau von Gebäuden, Zwischenräumen und Erschließungsnetzen gekennzeichnet ist. Diese greifbaren, baulichen Bestandteile bilden das Grundgerüst für die Funktionen und Nutzungen (CURDES 1989: 6f.).

Die morphologische Struktur kann sich durch Addition von gleichen Baukörpern bzw. verwandten Grundkomponenten, durch (Auf-)Teilungen größerer Gebiete mittels Pläne und der damit einhergehenden Bildung von Gruppen aus ähnlichen Basiselementen oder durch entsprechende Mischformen konstituieren. Zunehmend sind auch Chaos-Strukturen denkbar, die sich durch ihre Unordnung auszeichnen und somit ohne Rücksicht auf spezielle Prinzipien entstanden sind. Je nach Ausgestaltung und Charakteristik der gebauten Bestandteile und Korpusse entstehen homogene oder heterogene Gefüge. Immer häufiger sind Abweichungen der gängigen Addition an Straßen und der typischen Vorab-Teilung durch Straßen erkennbar (CURDES 1997: 72-78).

Stadtmorphologie umfasst die zwei- und dreidimensionale Erscheinung bzw. den baulich-physischen Aufbau der Stadt und schließt grundsätzlich die Elemente Netze, Blöcke und Gebäude und weitere raumbeeinflussende Komponenten ein (CURDES 1997: 63). Das Gesamtkonstrukt Stadt vereinigt die vier Ebenen Parzelle/Gebäude, Block/Quartier, Stadtteil/Stadt und Territorium/Region. Diese Ebenen zeichnen sich durch Eigenständigkeit aus, sind aber dennoch wechselseitig voneinander abhängig. Jede Ebene ist Teil der nächsthöheren (CURDES 1997: 66, 92). Je nach betrachteter Maßstabsebene fällt die Aufschlüsselung der morphologischen Struktur detaillierter bzw. grob- oder feinkörniger aus. Auf der Maßstabsebene Stadtteil bzw. Stadtviertel bilden Gebäude und Straßen die fundamentalen Einheiten (CURDES 1997: 72).

Die Stadtgestalt wird von der Topographie und bezeichnenden historischen Ereignissen, Umbrüchen und Umgestaltungsvorgängen gebildet. Dennoch gibt es starre Strukturelemente, die sich wenig formen lassen und in ihrer Grundstruktur fortbestehen. Die Veränderung eines Gebäudes wirkt sich meist wenig auf die Grundstruktur der Stadt aus, da es in die Erschließungs- und Parzellenstruktur eingebettet ist, die addiert das grobe Grundgerüst bilden. Kleinste Veränderungen haben somit keine tiefgreifenden Einflüsse auf das historisch gewachsene Stadtgefüge (REICHER 2017: 167). Großprojekte hingegen können die Morphologie der Gesamtstadt zerstören, wenn sie ohne Orientierung an den bestehenden und umgebenden Bau- und Freiraumstrukturen in das Stadtgefüge eingesetzt werden (CURDES 1997: 64). Einzelne Gebäude weisen kürzere Lebenszyklen als Parzellen auf und werden häufiger modernisiert, abgerissen oder ersetzt. Die Straßennetze haben hingegen eine lange Lebensdauer und werden nur selten verändert und neu ausgerichtet. Der Stadtgrundriss ist demzufolge ein langlebiges, konstantes und starres Gebilde, das nur schrittweise und behutsam physische Modifikationen erfährt. Die Nutzungen im morphologischen Gerüst sind demgegenüber dynamisch und wechselhaft (CURDES 1989: 7). In der Form und Gestalt der Stadt lässt sich ablesen, zu

welcher Zeit die unterschiedlichsten Elemente entstanden sind und welche Rahmenbedingungen die Stadtgestalt in den jeweiligen Epochen geleitet haben (SCHWALBACH 2009: 18). Durch die stadtmorphologische Untersuchung lassen sich Rückschlüsse auf die innere Logik der Stadt ziehen, sodass das Weiterbauen der Stadt sich an den Grundprinzipien orientieren kann (REICHER 2017: 51).

Sichtbar wird die Morphologie im Figur-Grund-Plan bzw. Schwarzplan. Dargestellt werden dabei lediglich bebaute und unbebaute Flächen, wodurch Schlüsse über die Anordnung und Formation der Gebäude gezogen werden können (SCHENK 2018: 18). Eine Differenzierung der einzelnen Elemente findet indes nicht statt. Die Bebauung bildet in der Regel eine Figur und der Freiraum den Hintergrund, ohne den die Figur nur schwer erkennbar ist. Der Freiraum entsteht als Leerraum zwischen Baukörpern. Daher besteht immer eine Beziehung zwischen Grund und Figur und eine unterschiedliche Wahrnehmung dieser (REICHER 2017: 48f.).

Die grobe Einteilung der Stadt in bebaut und unbebaut, Positivstruktur und Negativstruktur oder Bebauungsstruktur und Stadtraum (Straßen/Plätze) wird nachfolgend detailliert dargestellt.

5.3 Bebauungsstruktur

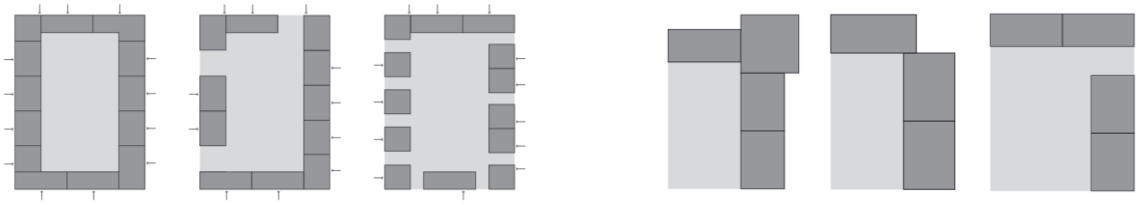
Städtebauliche Strukturtypen beschreiben die Anordnungsvarianten von Gebäuden und beleuchten die daraus gebildeten Räume. Ein Blick in die Vergangenheit macht deutlich, dass städtebauliche Strukturtypen auch immer an Anforderungen an Stadt und Stadtgesellschaft geknüpft sind und einst prägende Strukturtypen in der Gegenwart wieder aufgegriffen werden (REICHER 2017: 54). Die grundlegenden Strukturelemente sind der Block, der Hof, die Zeile, die Reihe, der Solitär und die Gruppe, die nachfolgend schematisch dargestellt werden. In der gebauten Realität findet man an die Topographie angepasste und vom Grundmuster abweichende Ausführungen der Strukturbausteine und viele Zusammenführungen von Typen zu Mischformen und Hybriden, weshalb die Einordnung nicht immer ganz strikt erfolgen kann (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 9f.). Darüber hinaus sind unterschiedliche Gebäudetypologien vorhanden, die in Kombination mit Bauweise und städtebaulichen Strukturtypen die Bebauungsstruktur prägen.

Der Baublock

Der Baublock (vgl. Abb. 3) gehört zu einer für die Stadtgeschichte besonders wertvollen Bebauungsstruktur (REICHER 2017: 56) mit langer Tradition (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 89). Die geometrisch vielfältige Grundform des Blocks wird ringsum von Erschließungsstraßen umgeben, wodurch eine klare Grenze zum öffentlichen Raum erkennbar wird (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 89). Die Zugänge befinden sich an der Außenseite entlang der Straßen. Das Blockinnere ist klar von der öffentlichen Blockaußenseite getrennt und kann als private Grünfläche oder für zusätzliche Bebauung genutzt werden. Ist der gesamte Block von einer Blockrandbebauung umschlossen, wird von einem

geschlossenen Block gesprochen. Das Gegenstück, der offene Block, zeichnet sich durch Lücken innerhalb der Randbebauung aus. Besonders an Blockecken finden sich häufiger Lücken oder besondere Gebäudevariationen, um Lichtverhältnisse optimal auszunutzen (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 20ff.). Dabei muss die Struktur nicht zwingend homogen sein. Auch eine additive Struktur mit verschieden breiten, tiefen und hohen Einzelgebäuden innerhalb eines Blocks sind möglich (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 88). Die zur Straße ausgerichtete Vorderseite sollte aufgrund ihrer öffentlichen Sichtbarkeit ansprechende Gestaltungsmerkmale aufweisen, während die Rückseite eher die Zweckmäßigkeit des Blockinneren widerspiegelt (REICHER 2017: 56). Superblocks bilden als geschlossene Einheit eine Sonderform des klassischen Baublocks. Sie entstehen auf einer deutlich größeren Fläche aus der Kombination verschiedener Strukturtypen und Großformen sowie mit eigener innerer Erschließung (REICHER 2017: 59).

Abb. 3: Bebauungsform des Blocks (links) und Lösungen für die Blockecke (rechts)

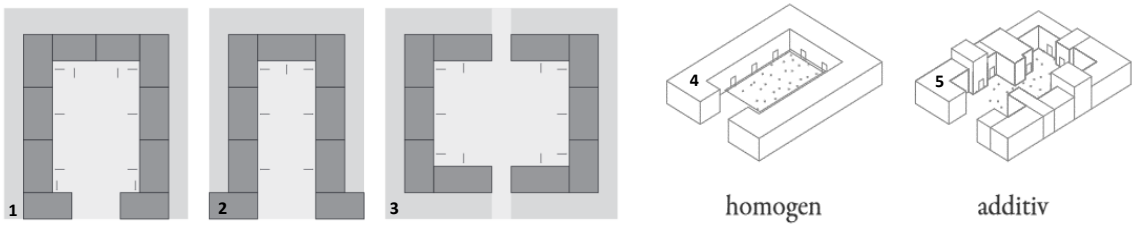


Quelle: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 21, angepasst

Der Hof

Der Hof, auch umgekehrter Block, unterscheidet sich nur geringfügig von der städtebaulichen Gestalt des Blocks (vgl. Abb. 4). Wesentlicher Unterschied ist die Erschließung, die nicht an der zur Straße gerichteten Außenseite, sondern über das Hofinnere erfolgt. Das Innere des Hofs bildet somit die halböffentliche Vorderseite des Hofs. Geöffnet ist der Hof lediglich durch Durchfahrten bzw. Tore, um eine Einheit zu demonstrieren. Die Gestaltung der geschlossenen Bebauung kann gleichartig, aber auch gruppenweise abwechslungsreich oder additiv erfolgen (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 31; REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 90), umschließt aber in jedem Fall einen Raum bzw. einen Hof (REICHER 2017: 62).

Abb. 4: Bebauungsformen (1-3) und Strukturen (4-5) des Hofs

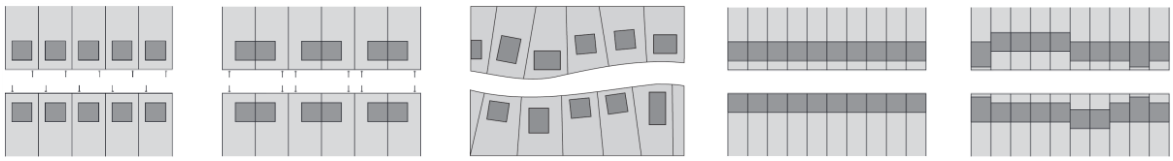


Quelle: 1-3: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 32; 4-5: REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 90, angepasst

Die Reihe

Die Reihe gilt neben dem Baublock als weitverbreiteter und klassischer Strukturtyp in der Historie der Stadt (REICHER 2017: 66; REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 92). Sie zeichnet sich durch ihren Bezug zur Straße aus. Die Eingänge sind immer zur geraden, abgeknickten oder bogenförmigen Erschließungsachse gerichtet, wodurch eine klare Vorder- und Rückseite ausgemacht werden kann (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 11; REICHER 2017: 66). Folglich nimmt auch die Reihe eine gerade, versetzte oder gekrümmte Form an (vgl. Abb. 5) (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 92). Einzelne Gebäude oder Parzellen werden addiert und können so eine offene oder geschlossene und eine ein- oder doppelseitige Reihe bilden. Dabei können die einzelnen Gebäude in einer Reihe unterschiedslos, homogen und regelmäßig aber auch gänzlich abwechslungsreich, heterogen und unregelmäßig gestaltet werden (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 11). Die Reihe fügt sich gut in das Stadtgefüge ein, auch wenn andere Strukturtypen vorherrschend sind. Sie kann zudem zur Schließung von Baulücken verwendet werden (REICHER 2017: 66).

Abb. 5: Bebauungsformen der Reihe



Quelle: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 11, angepasst

Die Zeile

In Deutschland wurde die Zeile (vgl. Abb. 6) in den 1920er Jahren populär und prägte den Städtebau der Moderne und der Nachkriegszeit maßgeblich mit (REICHER 2017: 70). Sie resultiert aus der Rationalisierung der Grundrisse und aus der Serienfertigung von Wohnraum (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 95). Die Zeile weist keinen direkten Bezug zur Straße auf, sondern steht senkrecht und mit ihrer Schmalseite gerichtet zur Erschließungsstraße. Der Zugang erfolgt über eine Stichstraße oder einen sekundären Wohnweg. Die freie Anordnung steht unter den Prämissen Belichtung, Besonnung und Belüftung, um hygienische Lebensverhältnisse sicherzustellen. Beim additiven Zeilenschema erfolgt die Erschließung der Zeile einseitig, d. h. von jeder Stichstraße wird lediglich eine der Zeilen erschlossen. Daher entspricht die Vorderseite mit öffentlichem Raum der einen Zeile gleich der Rückseite und dem privaten Raum der anderen Zeile. Zur besseren Abgrenzung der beiden Bereiche können bauliche und gestalterische Mittel beitragen. Mit den „gekoppelten“ Zeilen ist auch eine Anordnung möglich, in der sich zwei Zeilen denselben Erschließungsweg teilen. Demnach treffen die Rückseiten der Zeilen aufeinander und teilen sich den privaten Raum. Sowohl aneinandergereihte

Einfamilienhäuser als auch Geschosswohnungsbauten können eine Zeile bilden. Eine Sonderform stellt die Scheibe dar, die sich durch ihre Höhe von normalen Zeilen abhebt. In den meisten Fällen ist eine Zeile linear, aber auch ein versetzter, geschwungener oder geknickter Aufbau ist denkbar. Zeilen eignen sich folglich besonders gut für die massenhafte, serielle und industrielle Produktion, da sie durch ihre geradlinige Form und Verwendung identischer Bauteile für die Typisierung prädestiniert sind (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 42ff.). Die Zeile gilt als ein nicht urbaner und monofunktionaler Strukturtyp, der keine Beziehung zwischen Bebauung und öffentlichem Raum herstellt und oftmals eine Integration in die Gesamtstadt vermissen lässt (REICHER 2017: 70; REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 95).

Abb. 6: Bebauungsformen der Zeile

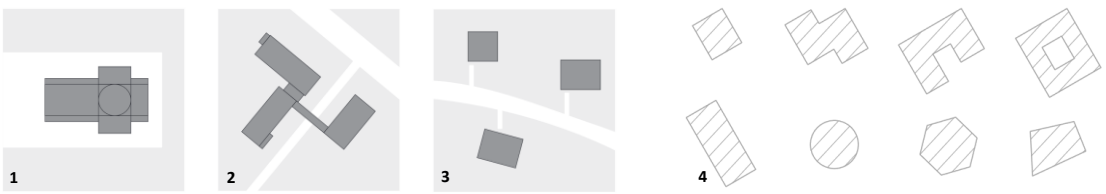


Quelle: 1-2: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 43; 3: REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 94, angepasst

Der Solitär

Ist ein Gebäude freistehend oder unterscheidet sich wahrnehmbar von der Bebauung in direkter Umgebung, wird dieses als Solitär bezeichnet. Ist ein Gebäude nicht aufgrund seiner isolierten räumlichen Stellung zur benachbarten Bebauung als Solitär zu erkennen, können städtebauliche und architektonische Gestaltungsformen zur bedeutsamen Stellung beitragen. Größe, Geometrie, Architektur und Materialien können besonders bei für sich stehenden Solitären frei gewählt werden und somit die Bedeutung der Bauwerke hervorheben (vgl. Abb. 7).

Abb. 7: Bebauungsformen (1-3) und Konturen (4) des Solitärs



Quelle: 1-3: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 50; 4: REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 96, angepasst

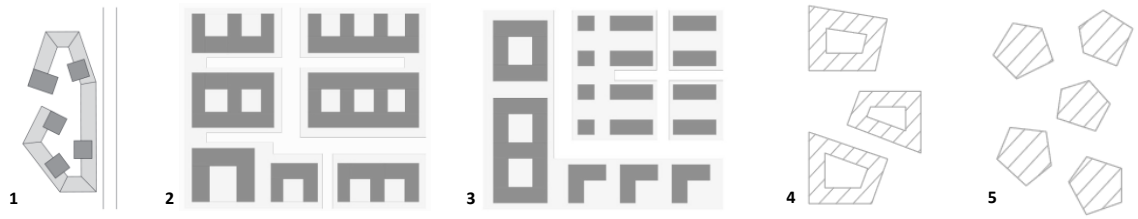
Infolgedessen gelten oft freistehende Einfamilienhäuser, Wohnhochhäuser, Stadtvillen, Wolkenkratzer aber auch Rathäuser, Kirchen, Theatersäle, Museen, Krankenhäuser und Bahnhöfe innerhalb dicht bebauter Städte als Solitäre (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 49-56). Solitäre hegen durch ihre

exponierte Lage den Anspruch nach Gestaltung aller Außenwände, da keine Rückseite festgelegt werden kann und alle Seiten offen in die Nachbarschaft hineinwirken. Infolgedessen sollten Erdgeschoss- und Sockelzonen in besonderem Maße hervorgehoben werden, um auch die qualitätsvolle Anbindung an die Umgebung und den Freiraum zugewährleisten. Der Solitär ist keiner speziellen Stadtbauepoche zuzuordnen und ist seit jeher ein relevanter Strukturtyp (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 97).

Die Gruppe

In einer Gruppe bzw. einem Cluster als Organisationseinheit spielt die Gruppierung von Gebäuden und die Beziehung dieser zueinander eine entscheidende Rolle (vgl. Abb. 8) (REICHER 2017: 78). Bereits zur Zeit der Industrialisierung wurde dieser Strukturtyp besonders in Arbeitersiedlungen oder Siedlungen der Gartenstadtbewegung umgesetzt. Auch in den 1960er Jahren wurden große Wohngruppen in Stadtrandsiedlungen errichtet (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 99). Die Gebäudetypen innerhalb einer Gruppe können sehr vielfältig, aber auch einheitlich und auf wenige Formen begrenzt sein. Die Bauweise kann sowohl offen als auch geschlossen angelegt sein und dazu beitragen, dass sich eine individuelle innere bauliche Gestaltung herausbildet. Den inneren Freiräumen als Gemeinschaftsorte wird als Bestandteil der Gruppe eine wichtige Funktion zugesprochen. Eine Gruppe kann als eine Einheit betrachtet werden und sich städtebaulich sowie sozialräumlich von der umgebenden Bebauung abgrenzen (BÜRKLIN/PETEREK 2017: 59ff.).

Abb. 8: Bebauungsformen einer Gruppe



Quelle: 1: BÜRKLIN/PETEREK 2017: 59; 2-3: REICHER 2017: 79; 4-5: REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 96, angepasst

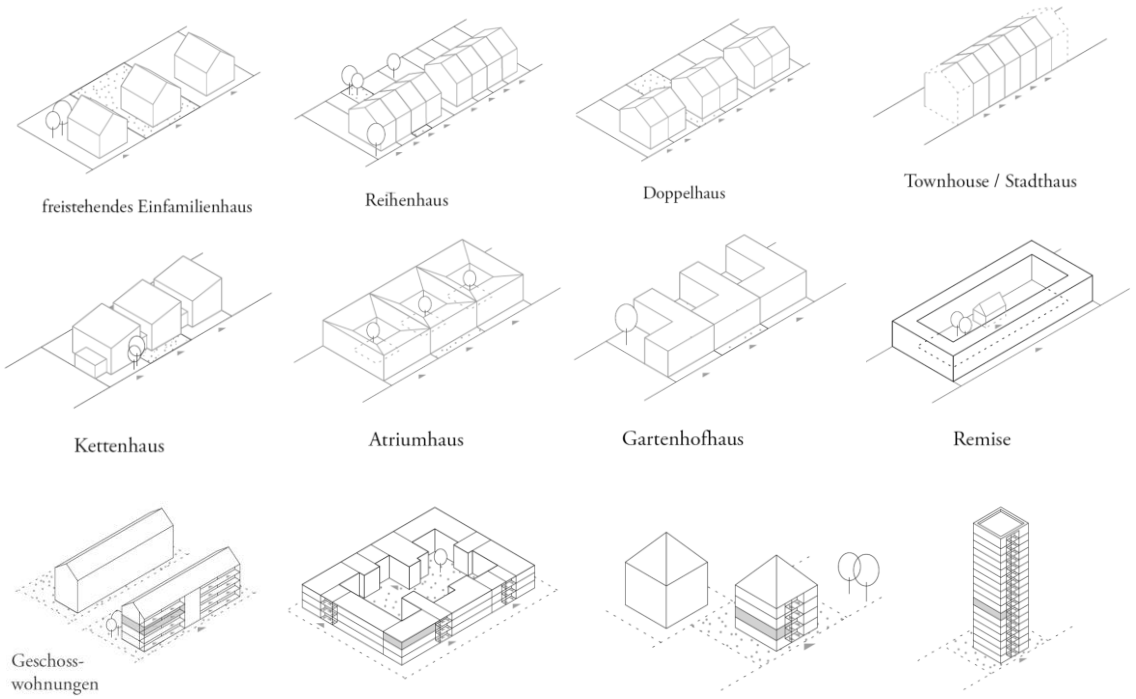
Das Erschließungsnetz fokussiert sich auf das Innere und grenzt sich vom gesamtstädtischen, übergeordneten Straßennetz ab (REICHER 2017: 78). Von den Bestandteilen bzw. Gebäuden geht eine gegenseitige Wechselbeziehung sowie eine Orientierung hin zu einem zentralen und gemeinschaftlichen Frei- oder Grünraum aus (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 99).

Gebäudetypologie

Zum Erscheinungsbild der Stadtstruktur tragen verschiedenartige Gebäudetypen bei, wobei zwischen Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern unterschieden werden kann (REICHER 2017: 112). Als Formen

von Einfamilienhäusern seien das freistehende Einfamilienhaus, Doppelhaus, Gartenhofhaus, Atriumhaus, Reihenhaus, Stadthaus/Townhouse und das Kettenhaus genannt (vgl. Abb. 9) (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 101).

Abb. 9: Einfamilienhäuser und Geschosswohnungen in Mehrfamilienhäusern



Quelle: REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 101f., angepasst

Mehrfamilienhäuser mit Geschosswohnungen (vgl. Abb. 9, untere Reihe) sind hinsichtlich ihrer Ausgestaltung zu differenzieren. Es existieren Einzelhäuser mit übereinanderliegenden Wohnungen, freistehende Vielwohnungshäuser als Zwei- bis Achtspänner, freistehende Hochhäuser (Punkthäuser), Außenganghäuser (Laubenganghäuser), Innenganghäuser und Sonderformen. Diese Gebäudeformen, auch in Kombination und als gegenseitige Ergänzung, prägen die städtebauliche Stadtstruktur maßgeblich mit (KORDA 2005b: 102-106).

5.4 Öffentlicher Raum und Stadträume

Als **öffentlicher Raum** können aus morphologischer Sicht besondere Außenbereiche aller Zwischenräume verstanden werden. Das heißt der öffentliche Raum wird durch Gebäude, technische Anlagen und Einrichtungen (z. B. Kanalisation, Wegebefestigung) und Bepflanzungen, d. h. alle Grünanlagen geformt und umfasst Straßen, Wege und Plätze. Der gebaute öffentliche Raum, als Komponente der baulich-räumlichen Organisation, grenzt sich durch Bodeneinteilung und Erschließung (Stadtgrundriss) und Bebauung und Bepflanzung (Stadtaufriss) ab. Er basiert meist auf

einem in Raumabschnitte unterteilte Raumnetz, das Wegeverbindungen und -beziehungen zu allen Orten herstellt und durch öffentliche Außenräume ergänzt wird. Je nach Entstehungszeit, Lage und Nutzung variiert der gebaute öffentliche Raum. Einschränkungen erfährt der gebaute öffentliche Raum durch fließende und offene Räume, keine klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen und unzureichender Gliederung. Durch Zersiedelung sowie durch willkürliche Gebäude-, Anlangen- und Pflanzanordnungen wird die Einordnung und Abgrenzung des gebauten öffentlichen Raumes zusätzlich erschwert. Der soziale öffentliche Raum beschreibt Tätigkeiten, Nutzbarkeiten und Verhalten der Menschen im Raum (FRICK 2006: 45, 52, 54f.). Als „Triebkraft" für Aktivitäten der Bewohner:innen fällt dem öffentlichen Raum als gemeinsamer Ort eine bedeutsame Rolle zu. Die Wahrnehmung des öffentlichen Raumes setzt sich daher sowohl aus den Bewegungen und dem Handeln als auch aus der Konstruktion, d. h der materiell-physischen Form zusammen. Die Anordnung und Beziehung von Gebäuden, technischen Anlagen und Pflanzungen ist somit für die Ausbildung von öffentlichen, aber auch privaten und halböffentlichen Räumen entscheidend (FRICK 2006: 52, 147).

Straßen und Plätze als Stadträume bzw. Negativraum, d. h. als unbebaute Flächen und Hohlräume sind ebenso elementarer Baustein der Stadt. Sie können ungeplant im Zuge der Errichtung der umgebenden Bebauung entstehen, aber auch geplant gestaltet werden. Die Stadträume können gefasst (begrenzt und durchbrochen begrenzt), fließend (ohne eindeutige Begrenzung, untergeordnete Rolle der Bebauung) und diffus (ohne einheitliches Ordnungsprinzip, Elemente von gefassten und fließenden Räumen) sein (CURDES 1997: 116ff., 145).

Weiterhin wird der öffentlichen Raum als für die Gemeinschaft und Allgemeinheit zugänglicher Teil der Kommune beschrieben (BERDING/SELLE 2018: 1640). In der umfassenden Definition können sich öffentliche Räume auf baulich gefasste Stadträume, nach oben geöffnete Freiräume, Raumtypen wie Plätze und Parks, von Fußgängern genutzte Stadträume, kommunale Flächen und/oder jederzeit freizugängliche Flächen beziehen, wodurch eine allgemeingültige Abgrenzung erschwert wird. Je nach Blickwinkel und Fachdisziplin werden andere Begriffsbedeutungen ausgewählt. Oftmals wird übergreifend auch von „öffentlich nutzbaren Stadträumen" gesprochen (BERDING/SELLE 2018: 1640). In der Stadt umschließen öffentliche Räume meist Plätze wie Stadt- und Marktplätze, Straßen und Wege sowie Stadt- und Quartierparks. Bedingt öffentliche Räume sind hingegen Friedhöfe, Spiel- und Sportplätze oder auch kommunale Tierparks (BREUER 2003: 5f.).

Für vorliegende Analyse wird auf Straßen, Plätze/Platzräume sowie Grün- und Freiräume als Stadträume bzw. öffentliche Räume eingegangen, wobei grundsätzlich in der Zugänglichkeit unterschieden werden kann (SCHENK 2018: 189) (vgl. Kapitel 5.6):

- Private, nicht-zugängliche Stadträume (z. B. Blockinnenhöfe, private Gärten, Vorgärten)
- Gemeinschaftliche Stadträume

- Halböffentliche Stadträume mit öffentlichem Charakter aber in privatem Besitz (z. B. Abstandsgrün, Hofanlagen, Einkaufspassagen)
- Öffentliche, frei zugängliche Stadträume in kommunalen Besitz (z. B. Straßen, Plätze).

Plätze als öffentlicher Teil des Stadtraumes zeichnen sich durch eine große unbebaute Fläche inmitten der Bebauung aus. Sie werden als öffentliche Räume sowie Sozial- und Aufenthaltsräume genutzt und sind somit eine Abkehr vom privaten Raum (CURDES 1997: 129). Besonders für Stadtviertel können Plätze eine identitätsstiftende Wirkung haben, Orte für Kontakte innerhalb der Nachbarschaft darstellen und somit als Mittelpunkt für Bewohner:innen gelten (CURDES 1997: 131). Ein gefasster Raum ist von seitlichen Abgrenzungen wie Gebäuden oder Hecken umschlossen. Bei einem fließenden Raum sind die Seiten geöffnet, sodass klare Raumkanten fehlen (REICHER 2017: 104).

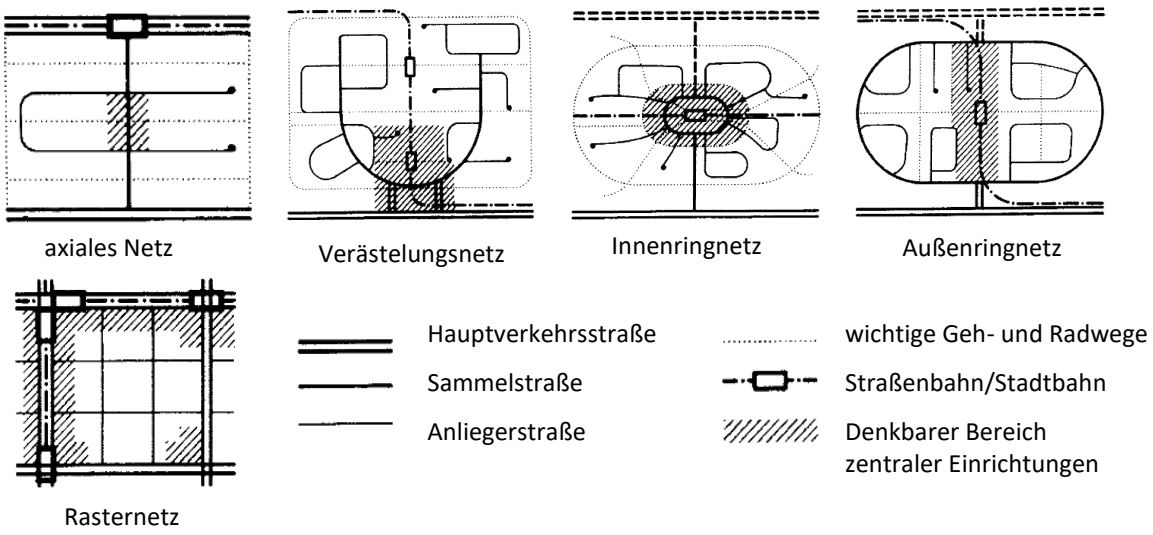
Grün- und Freiräume als Bestandteile des Stadtraumes können hinsichtlich ihrer Lage und Nutzung differenziert werden. Gesamtstädtische Grün- und Freiräume bieten übergreifende Erholungsräume für alle Bewohner:innen. Aber auch innerhalb von Stadtteilen und Stadtquartieren können sich solche Strukturen herausbilden und Raum für Freizeit, Sport und Entspannung bieten (SCHENK 2018: 220). Aufgrund der geringen Anzahl an städtischen Freiflächen gerät die Multi- bzw. Mehrfachkodierung dieser in den Vordergrund. Folglich sollen Freiräume mehrere Funktionen beherbergen und für vielfältige Nutzungen unterschiedlicher Gruppen zur Verfügung stehen. Auch eine kleinteilige Mischung von unterschiedlich nutzbaren Räumen direkt aneinander angrenzend ist vielfach vorgesehen (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 108). Die Grünräume können durch eine Bauflucht klar gefasst sein, auch wenn beispielsweise sich die Bebauung stellenweise öffnet. Grünräume und Bebauung sind miteinander verzahnt, wenn Grünzüge und -bänder sich zwischen die Bebauung drängen oder sich die Gebäude zum Grünraum hin öffnen. Fließende Grünräume entstehen durch Einbettung der Gebäude in die Grünflächen ohne klare Kanten (SCHENK 2018: 220).

Straßen als lineare und öffentliche Räume verfügen über mehrere Funktionen. Sie prägen durch ihre Gestaltung das Stadtbild, bieten Zugang zur Bebauung und zu Nutzungen, dienen als Erschließungswege für den Autoverkehr, stellen mit ihren Bürgersteigen Raum für Fußgänger bereit und verbinden Stadtviertel und -quartiere (CURDES 1997: 122f.). Straßenräume können gerade, geknickt oder kurvig verlaufen und in ihrer Breite, auch durch Einbindung von Plätzen, variieren. Diverse Gestaltungselemente vermeiden monotone und homogene Straßenzüge. Die umgebende Bebauung kann sich locker oder streng geschlossen an die Straße angliedern. Ebenso denkbar ist ein fließender, nicht gefasster, Übergang (SCHENK 2018: 208). Kapitel 5.5 greift den Baustein Straßen erneut auf und beleuchtet das verkehrliche Erschließungssystem.

5.5 Verkehrliches Erschließungssystem

Verkehrsentwicklung und -planung stehen in einer Wechselbeziehung zum Städtebau und der Stadtentwicklung und können als ein Teil dieser begriffen werden. Verkehrsnetze und Straßenräume der vergangenen Jahrhunderte prägen heute noch das Stadtgefüge. Beeinflusst wurden sie durch topographische, historische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Gegebenheiten sowie kommunale Planungsprozesse. Ein weiterer entscheidender Einflussfaktor ist die technische Weiterentwicklung, beispielsweise die Erfindung der Eisenbahn oder des Autos (HABERMEHL/MÜNCH 2005: 215, 252). Die Verkehrsnetzstruktur der Stadt setzt sich aus dem Straßennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Wegenetz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und dem Streckennetz für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV zusammen. Bei der Planung dieser sollte ein integrierter Ansatz in Einklang mit dem Städtebau verfolgt werden (HABERMEHL/MÜNCH 2005: 252).

Abb. 10: Grundformen städtischer Erschließungsnetze



Quelle: verändert nach HABERMEHL/MÜNCH 2005: 254

Straßen haben neben ihrer Funktion als öffentlicher Raum zudem den Auftrag den Verkehr und somit auch Handel und Mobilität zu regeln. Hinsichtlich ihrer Nutzung kann zwischen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, Nebenerschließungsstraßen, Anliegerstraßen, verkehrsberuhigten- und Fußgängerzonen sowie vom Fahrverkehr getrennten Rad- und Fußwegen unterschieden werden (SCHENK 2018: 207). Straßen wird eine Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion zugesprochen (HABERMEHL/MÜNCH 2005: 253). Wie in Abbildung 10 verdeutlicht, können Straßen zu unterschiedlichen städtischen Erschließungsnetzen angeordnet werden und die hierarchische Straßengliederung abbilden: Rasternetz, axiales Netz, Verästelungsnetz, Innenring- und Außenringnetz (HABERMEHL/MÜNCH 2005: 254). Beim Rasternetz sind die Straßen senkrecht und geradlinig zueinander ausgerichtet. Eine Hauptachse ist beim axialen Netz die Haupterschließungsstraße. Das

Verästelungsnetz verfügt über zahlreiche verästelte Straßen, die von einer Hauptachse abzweigen. Ein Innenringnetz besteht aus einem Ring im Quartiersinneren, von dem mehrere Straßen nach Außen verlaufen. Andersherum verhält es sich beim Außenringnetz. Hier existiert eher ein Haupterschließungsring am Rand des Quartiers und weitere kleinere Straßen führen in das Quartierszentrum.

Straßen müssen unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden: Aus verkehrlicher Sicht ist die Beachtung der unschädlichen Bedürfnisse aller Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer:innen von Bedeutung. Für den Städtebau ist die Gestaltung der Straßen als öffentliche Räume relevant, damit sich städtische Funktionen entfalten und eine Wechselbeziehung mit der umgebenden Bebauung eingehen können. Ökologische Ansprüche wie Berücksichtigung des Mikroklimas, Reduzierung der Schadstoffbelastung und Lärmbelästigung sowie Minderung des Flächenverbrauchs werden ebenfalls an Straßenräume gestellt. Darüber hinaus muss wesentlichen technischen Infrastrukturerfordernissen wie Wasser-, Wärme- und Stromversorgung beim Bau nachgekommen werden. Zusätzlich zu den konkreten und objektiven Forderungen, sind auch subjektiv erscheinende Bestandteile wichtig für die Entstehung von Straßen. Demnach können die Gestaltung sowie die Stiftung von Identität und Orientierung von Aufenthaltsqualitäten entscheidende Faktoren darstellen, die neben den verkehrlichen, städtebaulichen, ökologischen und versorgungstechnischen Ansprüchen dringlich beachtet werden sollten (HABERMEHL/MÜNCH 2005: 260f.).

5.6 Wohnen als Stadtbaustein

Neben Handel und Versorgung, Gewerbe und Industrie sowie den Elementen Freiraum, öffentlicher Raum sowie soziale und kulturelle Infrastruktur ist das Wohnen ein grundlegender und bedeutsamer Stadtbaustein (REICHER 2017: 92-157) und gehört zu den elementarsten Grundbedürfnissen des Menschen (HANNEMANN 2022: 43). Durch die Errichtung von Wohngebäuden und die Einbettung dieser in den Stadtraum mit den unterschiedlichen Funktionen entsteht ein Wohnort, der nicht nur der Individualität seiner einzelnen Bewohner:innen gerecht wird, sondern auch Raum für Gemeinschaft lässt. Aufgabe des Städtebaus ist es somit die Stadt als Ort des Wohnens zu gestalten (REICHER 2017: 110).

Zahlreiche Herausforderungen und Trends beeinflussen dabei das Wohnen und auch den Wohnstandort Stadt: Der Wohnungsbau wird sich an den demographischen, gesellschaftlichen und klimatischen Wandel und auch an die steigende individuelle Wohnungsnachfrage anpassen und verschiedene sowie experimentelle Wohnformen bereitstellen müssen (REICHER 2017: 125). Trends wie die Reurbanisierung und Multilokalität des Wohnens, also das Wohnen an verschiedenen Orten, sind weitere Entwicklungen, die berücksichtigt werden müssen (HANNEMANN 2022: 53).

Zu den postmodernen Transformationsprozessen und Herausforderungen gehören u. a. flexible Arbeitszeiten und -standorte, die sich auch im Wohnen niederschlagen. Die zunehmende Mischung von Wohnen und Arbeiten begünstigt das Arbeiten zu Hause zu individuell geeigneten Tages- oder Nachtzeiten. Des Weiteren sind auch Umzüge an neue Arbeitsorte oder die Bereitschaft lange Pendlerstrecken zurückzulegen denkbar (HANNEMANN 2022: 50f.). Individualisierung und Singularisierung fordern kleinere Wohnungen zum Alleinwohnen, wodurch die Nachfrage nach angemessenen Wohnungen für Ein-Personenhaushalte steigt (HANNEMANN 2022: 51). Aber auch der demographische Wandel und somit der hohe Anteil an älteren, teilweise alleinlebenden Personen macht die Bereitstellung von kleineren und altersgerechten Wohnungen erforderlich. Unterschiedliche Modelle wie Senioren-Wohngemeinschaften oder Mehrgenerationenhäuser, stellen eine Alternative zum Pflege- oder Altenheim bzw. der eigenen kleinen Wohnung dar (HANNEMANN 2022: 51f.). Weiterhin steigt durch die merkliche Zuwanderung die Nachfrage nach Wohnraum. Besonders in Städten besteht daher ein Mangel an bezahlbarem Wohnraum, wodurch sich soziale Spannungen im Stadtgefüge ergeben und residentielle Segregationsprozesse voranschreiten können (HANNEMANN 2022: 52).

Das Wohnen in der Stadt wird im Zuge der Reurbanisierung wieder beliebter und löst dabei Debatten über die Renaissance der Stadt aus. In den Städten sind dabei bereits Umbrüche feststellbar. Folglich verändert sich in manchen Stadtquartieren die Zusammensetzung der Bevölkerung von sozial benachteiligten und schwächeren Bevölkerungsschichten hin zu finanzstarken und gut ausgebildeten Bevölkerungsgruppen. Die unterschiedlichen Lebensstile der neuen Stadtbevölkerung erfordern neue individuelle Wohnformen, aber stellen auch diverse Anforderungen an das Stadtbild und die gemeinsame Infrastruktur. Identitätsstiftende Gastronomie, kleine inhabergeführte Geschäfte, Freizeitaktivitäten oder auch stadtteiltypische Festivitäten können die Bedürfnisse der städtischen Bevölkerung befriedigen (HANNEMANN 2022: 53f). Multilokales Wohnen spielt eine zunehmende Rolle im Arbeits- bzw. Wohnalltag der Menschen. Sie bewegen sich zwischen zwei oder mehreren temporären Wohnstandorten. Der weniger besuchte Wohnort kann sich als Erstwohnsitz bzw. Heimat inklusive sozialer Kontakte herausstellen, während der Zweitwohnsitz lediglich zum Übernachten genutzt wird. Oftmals ist die Multilokalität beruflich bedingt, kann gleichwohl aus privaten Gründen zum Lebensalltag werden (HANNEMANN 2022: 54).

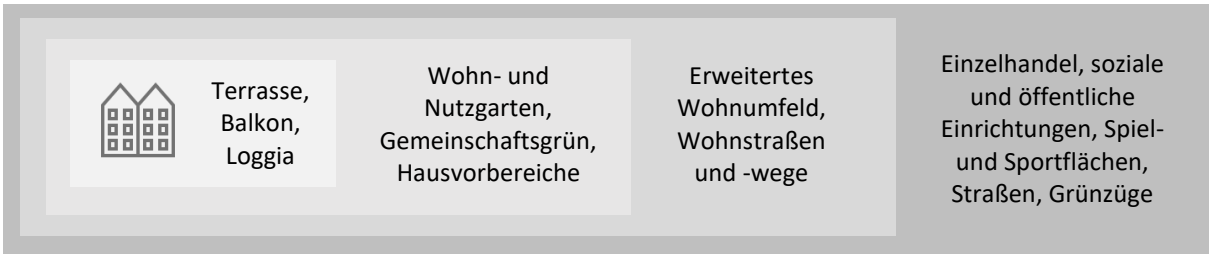
Aufgrund der verschiedenen entwickelten Lebensentwürfe ist es beim Wohnungsbau besonders wichtig, die unterschiedlichen Bedürfnisse der zukünftigen Bewohner:innen einzubeziehen und beispielsweise Wohnungsgrößen und -grundrisse nicht nach starren und gestrigen Vorgaben zu planen (REICHER 2017: 111; HANNEMANN 2022: 43).

Das Wohnen umfasst nicht nur das Gebäude bzw. die Wohnung, sondern schließt die verkehrliche Anbindung und Erschließung, Infrastruktureinrichtungen aber auch Gestaltung der öffentlichen Grün-

und Freiräume sowie den Städtebau mit ein (REICHER 2017: 111). Neben der Funktion Wohnen können auch die Nutzungen Arbeiten, Dienstleistung und Versorgung in unmittelbarer Nähe verortet sein. Denkbar ist eine Funktionsmischung auf Gebäudeebene. Dann wären zum Beispiel Gastronomie und Einzelhandel im Erdgeschoss, Büroräume im ersten Obergeschoss und Wohnnutzung in den weiteren oberen Geschossen. Daneben kann sich auf Quartiersebene eine Nutzungsmischung einstellen, wenn weitere ergänzende Nutzungen zur Wohnnutzung vorhanden sind (REICHER 2017: 112).

Grundsätzlich steht also nicht nur das Wohngebäude allein im Fokus, sondern auch der Bezug zur direkten und weiter gefassten Umgebung (vgl. Abb. 11). Neben den übergeordneten Frei- und Grünräumen ist das unmittelbare Wohnumfeld für die Wohnqualität entscheidend, wodurch sich eine Zonierung mit privatem, gemeinschaftlichem, halböffentlichem und öffentlichem Raum ergibt (REICHER 2017: 224; REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 109) (vgl. Kapitel 5.4). Garten, Hof, Balkon, Loggia, Dachterrasse als privates bzw. gemeinschaftliches Wohnumfeld sind durch Hauseingänge und Hausvorbereiche mit dem halböffentlichem Wohnumfeld in Form von Wohnstraßen und -wegen sowie kleineren Plätzen verknüpft. Durch Anbindung an übergeordnete Grünzüge oder Wege ist die Verknüpfung an das erweiterte Wohnumfeld und die öffentlichen Frei- und Grünräume im Quartier gegeben (REICHER 2017: 122). Die halböffentlichen und gemeinschaftlichen Bereiche dienen als Bindeglied zwischen privatem und öffentlichem Raum und sollten daher angemessen gestaltet sein, um eine strenge und übergangslose Trennung zwischen privat und öffentlich zu vermeiden (REICHER 2017: 224; REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 111). Oftmals werden daher zwischen privatem und öffentlichem Bereich Übergangszonen in Form von Hochparterre, Bepflanzung oder Fahrradstellplätzen eingerichtet (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 116).

Abb. 11: Prinzip der Zonierung (Zwiebelprinzip)



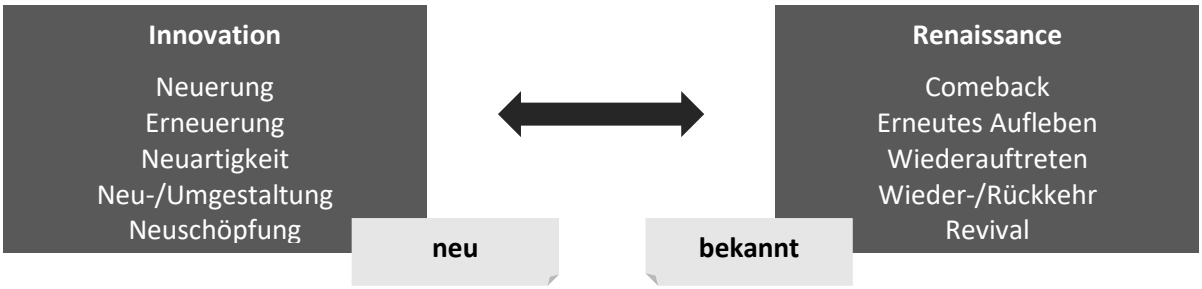
Quelle: Eigene Darstellung nach REICHER 2017: 124

Das Wohnen umfasst daher das Innere und Private mit der eigenen Wohnung, inklusive Badezimmer und Küche, private Außenräume sowie gemeinschaftlich genutzte Innen- und Außenräume. Durch innere und äußere Erschließungen ist der private und gemeinschaftliche Innen- und Außenraum mit dem halböffentlichen und öffentlichen Außenraum verbunden (REICHER/SÖFKER-RIENIETS 2022b: 114).

6 Innovation und Renaissance

Die Entstehung von neuen Stadtquartieren unterliegt zahlreichen endogenen und exogenen Einflüssen sowie Veränderungsprozessen. Zusätzlich können in neuen Quartieren Neuerungen bzw. Innovationen zur Umsetzung kommen. Das Aufgreifen von einst erfolgreichen und bekannten Strategien, Gestaltungs- und Strukturmerkmalen kann Unterschiede zu vorangegangenen Siedlungsvorhaben deutlich machen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollen Innovationen und Renaissancen der zeitlich und räumlich heterogen ausgewählten Stadtviertel ermittelt werden. Abbildung 12 zeigt verwandte Begriffe auf, die zur Erklärung der Wortbedeutungen beitragen und als Hinführung zur Anwendung der Begrifflichkeiten dienen (vgl. Kapitel 6.3).

Abb. 12: Innovation und Renaissance



Quelle: Eigene Darstellung

6.1 Innovationen

Die vorliegende Arbeit baut auf den Grundlagen sozialer Innovationen auf. Dennoch wird der Begriff der Innovation zunächst unter Berücksichtigung seiner ökonomischen Herkunft näher definiert, um anschließend die Charakteristika sozialer Innovationen im Allgemeinen und von Innovationen in der Stadtplanung im Speziellen darzulegen.

6.1.1 Begriffsbestimmung Innovation

Joseph A. Schumpeter, ein bedeutender Ökonom des 20. Jahrhunderts, prägte den ursprünglichen Innovationsbegriff maßgeblich (BLÄTTEL-MINK 2021: 64). In seinem erstmals 1911 veröffentlichten Werk „Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung“ schreibt er von einer Volkswirtschaft, die stets einen Gleichgewichtszustand erreichen möchte, daran jedoch scheitert. Als Gründe dafür nennt er Veränderungen in außersozialen Umständen (z. B. Naturverhältnisse), außerwirtschaftlichen sozialen Ereignissen (Kriege, Anpassungen der Handels-, Sozial- und Wirtschaftspolitik) und sozialen bzw. individuellen Gegebenheiten (z. B. Geschmack der Konsument:innen) (SCHUMPETER 1997: 94). Entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung sind wirtschaftliche Veränderungen wie neue

Konsumgüter, Produktions- und Transportmethoden, neue Märkte und industrielle Organisationsformen, die den Wirtschaftskreislauf daraufhin unterbrechen (BLÄTTEL-MINK 2021: 65f.) und neue Kombinationen von bestehenden Produktionsmitteln fordern und durchsetzen (SCHUMPETER 1961: 95). Die Neukombinationen stehen in Konkurrenz zu alten, gängigen Routinen, bis sie diese ersetzen und verdrängen. *Schumpeter* betitelt diese Praxis als „Schöpferische Zerstörung", die für den wirtschaftlichen Fortschritt unumgänglich ist (BLÄTTEL-MINK 2021: 66). Im erstmals 1939 erschienenen Buch „Konjunkturzyklen" wird der beschriebene Prozess vertieft und erstmals mit dem Begriff der Innovation in Verbindung gebracht (SCHUMPETER 1961: 94ff.).

In den 1970er Jahren beschäftigte sich ein eigenes Forschungsfeld mit dem Themenkomplex der Innovation. Zu dieser Zeit lag der Fokus überwiegend auf technischen Innovationen und innovativen Akteuren als Teil der nationalen und internationalen Ökonomie, wenngleich bekannt war, dass sozialwissenschaftliche Ansätze Berücksichtigung finden mussten (SCHULZ-SCHAEFFER et al. 2021: 4). Daraufhin konnte der Innovationsbegriff auch auf viele weitere Bereiche des gesellschaftlichen Lebens übertragen werden und es wurde fortan zwischen technischen und sozialen bzw. gesellschaftlichen Innovationen unterschieden (ZUPAN 2018: 31).

SCHUMPETER (1947: 151) definiert Innovationen als "*the doing of new things or the doing of things that are already being done in a new way".* Der Fokus liegt in dieser Definition auf dem „Tun von etwas Neuem" oder dem „Tun von etwas Bestehendem auf eine neue Art und Weise" (SCHUMPETER 1987: 185). Das „Tun" steht für das Handeln, wenn eine Innovation auftritt, da eine reine Idee noch nicht zu einer Innovation führt (IBERT 2004: 21). Das „Neue" zeichnet sich durch Abgrenzung vom Alten ab und führt zu einer „spontanen Verschiebung des Gleichgewichtszentrums" (SCHUMPETER 1997: 99). Daher wird eine reine Idee bzw. Erfindung als Invention bezeichnet. Den Status Innovation erhält die Idee bzw. Erfindung erst, wenn sie auf dem Markt bzw. in der Gesellschaft eingeführt ist (GILLWALD 2000: 31). Eine neue umgesetzte Idee ist daher nicht automatisch als Innovation anzusehen. Zunächst muss eine Anerkennung der Neuheit als eine Optimierung durch unbeteiligte Dritte erfolgen, um anschließend als Innovation ausgezeichnet zu werden (CHRISTMAN et al. 2016: 280; BRAUN-THÜRMANN 2005: 6). Demensprechend kann auch erst „ex-post" festgestellt werden, ob eine Entdeckung oder Neuerung eine Innovation ist oder nicht (JESSEN/WALTHER 2010: 284).

Gründe für den Eintritt von Innovationen in die Gesellschaft sind meist Mängel an alten Vorgehensweisen oder aber auch Neuerungen, die im Rahmen des wissenschaftlichen Fortschritts entstehen und als eine bessere Problemlösung empfunden werden (JESSEN/WALTHER 2010: 288; BRAUN-THÜRMANN 2005: 44f.). Die Nachfrage nach neuen Möglichkeiten wird *„demand pull"* und das Angebot durch die Wissenschaft bzw. Technologie wird *„technology push"* benannt (BRAUN-THÜRMANN 2005: 33). Weiterhin sind Innovationen eine Folge von Krisen und Risiken. Folglich gäbe es keinen Druck und

kein Verlangen nach neuen Strukturen. Ein Stillstand in der Gesellschaft und die Abhängigkeit von angebotsorientierten Innovationen wären die Folge. Dementsprechend sind Krisen der Motor für nachfrageorientierte Innovationen (KERSTING 2017: 4).

Bei der Durchsetzung von Innovationen kommt es häufig zu Konflikten und Widerständen, da durch den Prozess der Institutionalisierung der Innovation ein Konkurrenzkampf zwischen dem Alten und Neuen hervorgerufen wird (CHRISTMAN et al. 2016: 283; IBERT 2005: 600). Einher geht damit die bereits genannte „schöpferische Zerstörung", da Neuheiten bestehende Strukturen oftmals ablösen und beseitigen (IBERT 2004: 21f.). Dies ist nötig, da sonst wirtschaftliche Ungleichgewichte entstehen (BLÄTTEL-MINK 2021: 68). Dennoch kann ohne eine Verbindung zum Alten und Bekannten keine Neuerung entstehen (GILLWALD 2000: 11). Grundsätzlich liegt die Annahme vor, dass nicht primär der Strukturwandel ein Anstoß für Innovationen sein kann. Es ist ebenso denkbar, dass Innovationen den sozialen Wandel vorantreiben. Dementsprechend entsteht eine Wechselwirkung zwischen Innovationen und gesellschaftlichem Wandel (CHRISTMAN et al. 2016: 283).

Innovationen lassen sich unterschiedlich klassifizieren und typisieren. BROOKS (1982) unterscheidet zwischen rein technischen Innovationen (z. B. Materialien aus neuen Werkstoffen), sozio-technischen Innovationen (z. B. Infrastrukturen für den MIV) und sozialen Innovationen, die sich in Marktinnovationen (z. B. Leasing), Managementinnovationen (z. B. neue Arbeitszeitregelungen), politische Innovationen (z. B. „Gipfeltreffen") und institutionelle Innovationen (z. B. Selbsthilfegruppen) unterteilen lassen (ZAPF 1994: 32).

Durch diese Differenzierung wird der technische Innovationsbegriff, der ursprünglich in der Wirtschaftslehre angewandt wurde, auf weitere gesellschaftliche Bereiche ausgeweitet und durch soziale Innovationen ergänzt, die hier von Relevanz sind.

6.1.2 Soziale Innovationen

Soziale Innovationen sind mit den technischen Innovationen verwandt, unterscheiden sich in manchen Aspekten jedoch voneinander (GILLWALD 2000: 1). So sind technische Innovationen eher „Festkörper" und soziale Innovationen „abstrakte Gebilde" (GILLWALD 2000: 42). Soziale Innovationen sind von gängigen Regeln abweichende und neuartige Vorgehensweisen für gesellschaftliche Probleme und Prozesse, die mit Verhaltensänderungen einhergehen (CHRISTMAN et al. 2016: 278f., 283). Zu den neuen Vorgehensweisen können Ideen, Lösungsansätze, Errungenschaften und Praktiken zählen, die bisher angewandte Routinen anzweifeln und gesellschaftliche, soziale, ökologische und politische Bedeutung haben (WALTER/ZIMMER 2017: 60; GILLWALD 2000: 43).

Für ZAPF (1989: 177) sind soziale Innovationen

> *„(…) neue Wege, Ziele zu erreichen, insbesondere neue Organisationsformen, neue Regulierungen, neue Lebensstile, die die Richtung des sozialen Wandels verändern, Probleme besser lösen als frühere Praktiken, und die deshalb wert sind, nachgeahmt und institutionalisiert zu werden*".

Soziale Innovationen sind oft Reaktionen auf gesellschaftliche Veränderungen und sozialen Wandel, die durch Umbruch und Wandel in Wirtschaft und Technologie entstehen. Zudem können sie auch Treiber von sozialem Wandel und gesellschaftlicher Wende sein (WALTER/ZIMMER 2017: 59).

Unterschieden werden kann hinsichtlich der Art der Neuerungen. Folglich ist eine Innovation eine absolute Neuheit, wenn sie in der Form noch nie dagewesen ist und zum ersten Mal auftritt (GILLWALD 2000: 10). Ferner können Innovationen aus einer Neuanordnung von bestimmten Elementen zu neuartigen Kombinationen oder durch eine Aufnahme von Merkmalen in die aktuellen veränderten Gegebenheiten entstehen. Dabei spricht man von relativen Neuheiten (GILLWALD 2000: 10f.; CHRISTMAN et al. 2016: 279; SCHUMPETER 1961: 95). Durch diese neuen Variationen und Modifikationen kommt es zu einer Abweichung der derzeitigen Alltäglichkeit und einer verbesserten Problemlösung (RAMMERT 2010: 45).

„Relative" Neuartigkeiten bzw. Innovationen lassen sich begrifflich zwischen neu und wiederkehrend verorten (GILLWALD 2000: 11). Neuerungen können daher auch durch die Kombination und Neuanordnung bekannter Elemente entstehen (ZUPAN 2015: 184). Alle neuen Variationen, die sich sowohl zeitlich als auch inhaltlich durch Änderung, Modifikation oder neuer Zusammensetzung einer oder mehrerer Bausteine von vorherigen älteren Versionen abheben und zudem als neue Normalität anerkannt werden, können als Neuerungen bezeichnet werden. Zu beachten ist jedoch, dass Verbesserungen und Anpassungen zum Entwicklungsprozess von Produkten, Projekten etc. gehören und man nicht sofort von einer relativen Innovation sprechen kann, wenn sich lediglich kleine Veränderungen ergeben (RAMMERT 2010: 45f.).

6.1.3 Innovationen und Neuheiten in der Stadtentwicklung

In der Stadtentwicklung (hier auch Stadtplanung und Städtebau eingeschlossen) sind Innovationen Neuerungen, die zwar zunächst lokal verankert sind, anschließend aber als Exempel für andere Städte gelten. Das heißt, sie entwickeln sich folglich zu übergreifenden Instrumenten, Förderrichtlinien oder Normen (JESSEN/WALTHER 2010: 287). Eine eindeutige Definition und Generalisierbarkeit der Innovationen ist indessen nicht möglich, da eine Assimilation an kommunale und regionale Gegebenheiten unabdingbar ist (JESSEN/WALTHER 2010: 293).

Grundsätzlich sollen Innovationen der Stadtentwicklung Missstände in Städten beheben. Das können beispielsweise neuartige Ansätze zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung, neue Planungsprozesse und Instrumente zur Behebung der Wohnungsnot oder technische Innovationen zur Optimierung der Energieversorgung sein (LÖW/SEPT 2021: 726). Zum einen existiert der Blickwinkel, dass Projekte als innovativ angesehen werden,

> *„[…] wenn sie bezogen auf wichtige Ausschnitte der räumlichen Planung bewusst von der bisherigen Routine abweichen und als gelungenes Einzelmodell grundsätzlich das Potenzial haben, zum erreichbaren Vorbild für andere oder gar zu einer neuen Routine zu werden"* (JESSEN/WALTHER 2010: 283).

Folglich können viel beachtete Projekte, sogenannte *„best practices"*, die bislang nur einmalig aufgetreten sind und erprobt wurden, möglicherweise nachgeahmt und in die gängige Praxis integriert werden, wenn sie neuartige und vor allem bessere Antworten auf vorherrschende Probleme liefern (IBERT et al. 2015: 171; JESSEN/WALTHER 2010: 283). Zum anderen besagt die sozialwissenschaftliche Ansicht, dass eine Idee nicht nur umgesetzt werden soll, sondern sich auch durchsetzen muss, um als Innovation zu gelten. Weiterhin kann eine Neuerung erst als Innovation betitelt werden, wenn sie unbestritten zu einem elementaren Bestandteil im gängigen Planungsprozess geworden ist (HOHN et al. 2014: 7; JESSEN/WALTHER 2010: 283f.; IBERT et al. 2015: 171). Auch ZUPAN (2015: 184) geht im Rahmen ihrer Untersuchung der Erneuerungsprozesse von der Großsiedlung der Spätmoderne zum kompakten und nutzungsgemischten Stadtquartier davon aus, dass Innovationen neuartige und neu definierte Praktiken sind, die sich verbreitet und durchgesetzt haben.

„Best practices" oder auch Forschungsvorhaben des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) würden demnach nicht als innovativ eingestuft werden können (IBERT et al. 2015: 171), sondern eher als Neuheiten gelten. Eine Invention wird demnach erst zu einer Innovation, wenn sie „in alltägliche Verhaltenszusammenhänge eingeführt werden kann" (GILLWALD 200: 32). In der räumlichen Planung und dem Städtebau gilt eine Innovation als durchgesetzt, wenn diese in Förderrichtlinien, Gesetzesgrundlagen, Leitbildern, Wertvorstellungen (ZUPAN 2018: 34), Planungsprozessen oder in der gebauten Realität verankert ist. Im Gegensatz zu Modeerscheinungen sind Innovationen von längerer Dauer und im Handlungsfeld gefestigt. Moden können demnach zwar übergreifend Beachtung finden, treten meist jedoch nur temporär auf (ZAPF 1989: 177).

Anders als bei technischen Innovationen, die oft durch Unternehmen hervorgebracht werden, um gegenüber dem Konkurrenzdruck zu bestehen, sind Innovationen in der Stadtplanung meist ausschließlich Reaktionen auf „funktionelle Mängel". Ein weiterer Unterschied zu technologischen Innovationen ist die Tatsache, dass Innovationen in der Stadtplanung zur Problemlösung beitragen

sollen und nicht wirtschaftlicher Erfolg im Vordergrund steht. Hinzu kommt, dass die Neuerungen im laufenden Prozess eingebunden werden müssen und dementsprechend nur schleichend umgesetzt werden (JESSEN/WALTHER 2010: 287f.).

JESSEN/WALTHER (2010: 284) unterscheiden zwischen Produkt- und Prozessinnovationen. Produktinnovationen bringen Neuerungen in die Praxis und gebaute Realität. Demnach können die Etablierung von Fußgängerzonen oder auch die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten als tiefgreifende und elementare Veränderungen gesehen werden. Prozessinnovationen beziehen sich hingegen speziell auf die Planung. Der Städtebauliche Rahmenplan und der Vorhaben- und Erschließungsplan, heute vorhabenbezogener B-Plan, galten damals als Innovationen und sind heute längst zur Routine geworden (JESSEN/WALTHER 2010: 285). Prozessinnovationen bei der Entwicklung von neuen Stadtquartieren werden nicht berücksichtigt, vielmehr soll ermittelt werden, welche innovativen und neuartigen Lösungen umgesetzt und errichtet werden.

Durch unterschiedliche Gegebenheiten ist es nicht gänzlich möglich das Konzept der Innovationen in der räumlichen Planung anzuwenden. Gründe dafür sind die verschiedenen lokalen Vorrausetzungen, das Festhalten an erfolgreichen Prozessen und Umsetzungen, die Aufgaben der Stadtplanung in einem politischen Prozess sowie das Schöpfen von Innovationen aus der Stadtbaugeschichte und Zusammenführen zu neuen Kombinationen (JESSEN/WALTHER 2010: 285f.).

Verschiedene Rahmenbedingungen können Innovationen vorantreiben. Dazu zählen Netzwerkstrukturen, die durch die Kommunikation zwischen Akteuren eine gute Basis für die Herstellung von Neuheiten und Diffusion von Innovationen bieten. Durch städtebauliche Wettbewerbe können Innovationsimpulse geschaffen und neue Blickwinkel erprobt werden. Bauausstellungen bieten eine ideale Plattform um Neuerungen gebündelt der Allgemeinheit zu präsentieren und eventuell Ideen lokal umzusetzen. Abschließend können Bund und Länder durch ihre Stadtforschung einen Beschleuniger für Innovationen darstellen (JESSEN/WALTHER 2010: 291f.). Dennoch kann es Faktoren geben, die als Innovationshemmnisse angesehen werden können. Ein entscheidender Punkt dabei ist die „Eigenlogik der Städte“, d. h. die eingefahrene Praxis, die nationale und internationale Neuerungen daran hindert, lokal umgesetzt zu werden. Je nach Stadt werden diese Innovationen auf unterschiedliche Art und Geschwindigkeit umgesetzt und angepasst (LÖW/SEPT 2021: 736).

Grundsätzlich kann Neuartiges demnach sowohl aus dem Inneren des Fachs entstehen als auch als Reaktion auf sich wandelnde ökonomische und soziale Gegebenheiten (JESSEN/WALTHER 2010: 293f.; IBERT et al. 2015: 172). Veränderungen aus der fachlichen Mitte resultieren aus Lernprozessen von verschiedensten beteiligten Akteuren aus Planung, Politik und Organisation. Während die veränderten

Rahmenbedingungen Gründe für Entwicklungen liefern, sind praktizierende Akteure für die Richtung und Inhalte dieser verantwortlich (CHRISTMANN et al. 2016: 277). Nicht zu vernachlässigen sind zudem technische Innovationen. Besonders Verkehrsinnovationen, die einen großen Einfluss auf die Weiterentwicklung der Stadt ausüben und sich im Stadtbild niederlassen. Dazu zählen z. B. die Errichtung von Bahnhöfen, der Ausbau der Straßenbahnnetze oder auch Erschließungssysteme für den Autoverkehr. Folglich muss die Stadtplanung und -entwicklung die technischen Innovationen aufgreifen und diese in die Stadt integrieren (LÖW/SEPT 2021: 730; FUHRICH 2005: 611). Zudem fließen gesellschaftliche und soziale Neuerungen und Veränderungen in die Stadtplanung ein (LÖW/SEPT 2021: 730). Demzufolge resultieren Innovationen in der Stadtentwicklung oftmals aus technischen und sozialen Neuheiten sowie Strömungen des gesellschaftlichen Wandels. Es ist außerdem denkbar, dass sich Innovationen aus Nischen heraus entwickeln und etablieren (vgl. Kapitel 6.4).

Innovationen in der Planung können Entwurfsideen von herausragenden Planer:innen und Städtebauer:innen sein, wobei dann die Frage gestellt werden muss, ob es sich bereits um eine Innovation handelt, wenn es bei der Idee bleibt und nicht zur Umsetzung kommt (JESSEN/WALTHER 2010: 288). Weiterhin können sich Ideen zu neuen Planungspraktiken bis hin zu Leitbildern und Richtlinien entwickeln und als Innovationen verankern (JESSEN/WALTHER 2010: 293).

CURDES (1997: 102) führt als konkrete Innovationen in der Stadtplanung folgende Beispiele auf:

- Leitbild Gartenstadt und Konzept des fließenden Raumes
- Nutzungstrennung und die Zonung von verschiedenen Funktionen in differenzierten Gebieten bzw. Teilen der Stadt
- Das Konzept der Störungsminimierung durch Distanzzonen
- Grünringe und grüne "Fingersysteme" als Neuerungen in der Freiraumgestaltung
- Trabantensiedlungen als räumlich getrennten Siedlungseinheiten mit Versorgungszentren.

Neben den sozialen Innovationen rücken aufgrund des stetigen Stadtwachstums auch immer mehr technische Innovationen und Lösungen aus der Informations- und Kommunikationstechnik in den Fokus des öffentlichen Interesses (LÖW/SEPT 2021: 731). Im Zuge der *„Smart City“* Strategie sollen intelligente Ansätze zur ökonomischen, ökologischen und sozialen Optimierung angewandt werden. Dies erstreckt sich über effiziente Energieversorgung, ressourcensparendes Bauen und emissionsarme Mobilität, neue Wohnformen und die elektronische Verwaltung. Jede Stadt setzt das Konzept der *„Smart City“* dabei unterschiedlich um und legt Schwerpunkte. Oft kritisch angesehen wird bei dem Konzept die Erhebung verschiedenster Daten (*Big Data)* (LÖW/SEPT 2021: 732).

6.2 Renaissance

In der vorliegenden Dissertation stützt sich der Begriff Renaissance nicht auf die Kulturepoche, sondern auf die französische Wortherkunft Wiedergeburt. Wie in Abbildung 12 aufgezeigt, lässt sich der Begriff Renaissance mit einigen Synonymen näher beschreiben. Renaissance meint hier also die Wiederentdeckung, die Rückkehr, das Wiederauftreten oder auch das erneute Aufblühen von etwas.

ZUPAN (2015: 184) macht klare Neuerungen zwischen den Quartieren der Spätmoderne und dem kompakten nutzungsgemischten Quartier aus. Jedoch stützt sich das Leitbild der kompakten nutzungsgemischten Stadt begrifflich und physisch auf die Stadtentstehungsprozesse im 19. Jahrhundert. Einerseits könnte es sich dabei um Innovationen handeln, da sie aus der Zusammensetzung von bekannten und neuen Bausteinen entstehen (ZUPAN 2015: 184; RAMMERT 2010: 45). Alle Variationen, die sich von vorher prägenden Formen unterscheiden und an neue Kontexte angepasst werden, sind somit auch relative Innovationen (GILLWALD 2000: 10f.; CHRISTMAN et al. 2016: 279; RAMMERT 2010: 46). Anderseits kann die Annahme bestehen, dass es sich bei den vielen wiederkehrenden, wenn auch angepassten, Elementen nicht um absolut Neuartiges handelt (ZUPAN 2015: 184). Daher kann im weitesten Sinne auch von einer Renaissance von Merkmalen und Praktiken gesprochen werden. Räumliche und gesellschaftliche Gegebenheiten fordern Anpassungen in der Stadtentwicklung, sodass bekannte und bewährte Struktur- und Bebauungstypen umgesetzt werden und diese somit eine Renaissance erleben (REICHER 2017: 54, 70).

Folglich ist nicht immer klar abzugrenzen, ob es sich tatsächlich um die Renaissance eines Merkmals handelt oder doch um eine relative Neuerung, da das Element zwar wiederkehrt, aber verbessert, neu kombiniert und an die entsprechende Zeit angepasst wird.

6.3 Anwendung der Begrifflichkeiten

Die vorliegende Arbeit hat zum Ziel, in den ausgewählten Stadtquartieren neue und wiederkehrende Bausteine und Merkmale zu ermitteln. Folglich wurden zunächst die Begriffe Innovation und Renaissance noch einmal zusammenfassend darstellt, wobei diese eine differenzierte Anwendung finden.

Das sozialwissenschaftlich orientierte Innovationsverständnis, dass es sich erst um eine Innovation handelt, wenn sich etwas Neues durchgesetzt hat (IBERT et al. 2015: 171), kann aus folgenden Gründen nicht umfänglich angewandt werden:

- Erstens, weil es sich lediglich um ausgewählte Stadtquartiere handelt und somit keine Aussagen über Innovationen bei der Quartiersentwicklung in der gesamten Bundesrepublik Deutschland (BRD) getroffen werden können.

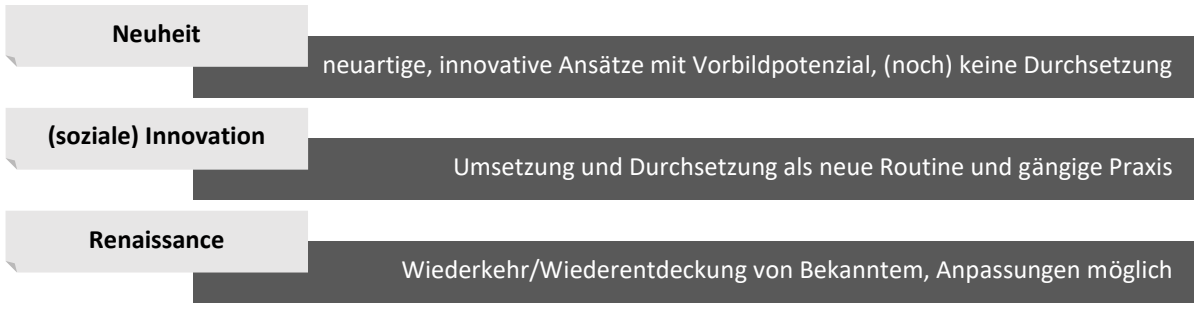
- Zweitens, weil viele der Quartiere derzeit noch im Entstehen sind und somit nicht abschließend festgestellt werden kann, ob sich die angewandten Neuheiten als „richtige“ Innovationen herausstellen und in die gängige Praxis übergehen.
- Drittens, weil nicht ermittelt werden kann, wann und wo die vermeintliche Innovation zum ersten Mal in der Welt Anwendung fand. Es kann jedoch die Annahme verfolgt werden, dass es sich um eine Innovation handelt, wenn diese im Vergleich zu anderen Epochen neu auftritt und in mehr als einem Beispielquartier Anwendung findet.

Die Zeitkomponente muss hierbei stets beachtet werden, da es durchaus wahrscheinlich ist, dass im gesamten Betrachtungszeitraum einstige Innovationen durch neue Innovationen abgelöst wurden.

Der Innovationsbegriff in der anwendungsbezogenen Stadt- und Planungsforschung beschreibt Modellprojekte bereits als innovativ, wenn sie das Potenzial haben als Vorbild zu gelten und Eingang in die Routine zu finden (JESSEN/WALTHER 2010: 283). Dieser Ansatz ist ebenso nicht gänzlich zweifelsfrei anwendbar, da nicht umfassend herausgestellt werden kann, inwiefern die lokal erprobten Neuheiten wirklich besser zur Problemlösung geeignet sind und sich letztendlich vollumfänglich durchsetzen. Dennoch wird versucht Neuartigkeiten und Neuerungen bzw. innovative Ansätze, die bislang nur in einem der Beispielquartiere Umsetzung finden, hinsichtlich ihres Wertes für die Stadtentwicklung einzuordnen. Als wiederkehrende Bausteine, können demnach bekannte Elemente bezeichnet werden, die in ihrer ursprünglichen Form oder minimal angepasst wieder auftreten.

In vorliegender Analyse wird demnach zwischen Neuheiten als neuartige Ansätze, Innovationen als durchgesetzte neue Praktiken und wiederkehrenden Bausteinen ggfs. mit kleineren Anpassungen unterschieden (vgl. Abb. 13).

Abb. 13: Begriffsbestimmungen Neuartigkeit, Innovation und Renaissance



Quelle: Eigene Darstellung

6.4 Multi-level Perspective

Zur Einordnung, wie und wodurch sich Veränderungen und Transformationen in der Stadtbaugeschichte, der Stadtentwicklung und somit auch der Quartiersentwicklung ergeben haben, wird die MLP bzw. die Mehrebenenperspektive aus der Transitionsforschung herangezogen und auf den Untersuchungsgegenstand übertragen. Die MLP (vgl. Abb. 14) als Analysewerkzeug von Transitionen beleuchtet theoretisch, d. h. ohne sie inhaltlich zu bewerten, die Wechselbeziehung zwischen Technologie, Kultur, Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und weiteren Fachgebieten sowie zwischen den verschiedenen Ebenen (GEELS/SCHOT 2010: 19).

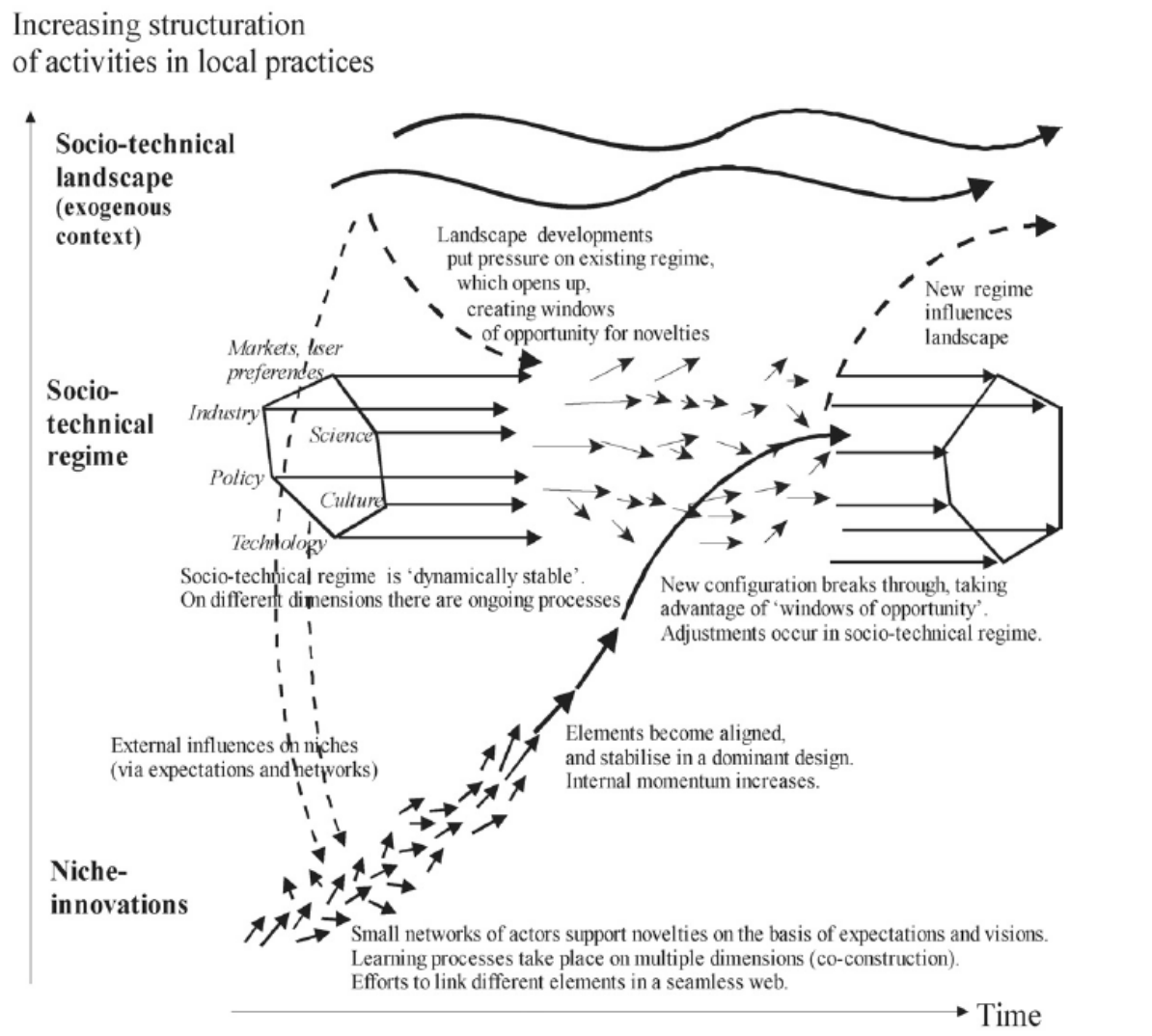
Anwendung findet die MLP in unterschiedlichen Disziplinen. Beispiele liegen unter anderem aus den Bereichen Verkehr (vgl. GEELS 2005; GEELS 2012), Energie (vgl. VERBONG/GEELS 2007; HÖLSGENS et al. 2018), Wohnen (vgl. SMITH 2007; ARENTSHORST/PEINE 2018), Lebensmittel (vgl. SMITH 2007; SARABIA et al. 2021) und der nachhaltigen Entwicklung in Städten (vgl. NÆSS/VOGEL 2012; HODSON/MARVIN 2010) vor.

6.4.1 Ebenen

Grundsätzlich unterscheidet das Modell zwischen drei analytischen, heuristischen und hierarchischen Ebenen: Regime (*sociotechnical regime*), die übergeordnete Landschaft *(sociotechnical landscape*) und Nischen (*niches/niche-innovations*) (GEELS/SCHOT 2007: 299; GEELS/SCHOT 2010: 18; BAUKNECHT et al. 2015: 13). Das soziotechnische Regime ist angelehnt an das von NELSON/WINTER (1982) geprägte rein technologische Regime, das sich auf technologische Routinen von Akteuren und Unternehmen aus dem Ingenieurswesen stützt (GEELS/SCHOT 2007: 299f.) und an die Weiterentwicklung von RIP/KEMP 1998, die davon ausgehen, dass technologische Prozesse in ein Netzwerk von Institutionen, Infrastrukturen und politischen sowie gesellschaftlichen Gruppen eingebettet sind (RIP/KEMP 1998: 340; GEELS 2002: 1260). Das soziotechnische Regime der MLP umfasst sechs Dimensionen: Industrie (*Industry*), Politik (*Policy*), Markt/Nutzerpräferenzen (*Marktes/user preferences*), Wissenschaft (*Science*), Kultur (*Culture*) und Technologie (*Technology*) (GEELS/SCHOT 2007: 401; MÜLLER/LIEDTKE 2017: 110). BARBANENTE/GRASSINI (2022: 3) erweitern das Regime in ihrer Analyse zu Übergangsprozessen in Landschaftspolitiken um Institutionen/Verwaltung (*institutional/governance*) und MÜLLER/LIEDTKE (2017: 110) fügen in ihrem Konzept der Verkehrssystemevolution die Infrastruktur als siebte Dimension dem Modell hinzu. Die Ausgestaltung des Regimes kann somit an den Untersuchungsgegenstand angepasst werden. Es werden Wissenschaftler:innen, Politiker:innen verschiedener Ebenen, Personen aus dem Technologie- und Industriesektor, soziale Akteur:innen, Interessengruppen und Nutzer:innen einbezogen. Neben den prägenden und potenten Akteur:innen beschreiben Routinen und Praktiken, Werte und Normen, Gesetze und Vorschriften, Technologien und Infrastrukturen, Markt- und Industriestrukturen, Politik und Wissensgefüge ein Regime (GEELS/SCHOT

2007: 300; BAUKNECHT et al. 2015: 14). Somit entsteht im Regime ein Netzwerk aus verknüpften sowie voneinander abhängigen Akteur:innen, Technologien und sozialen Gegebenheiten, das sozio-technologische Umbrüche und Veränderungen nur schrittweise und entlang gewohnter Praktiken und Leitlinien erlaubt (BAUKNECHT et al. 2015: 14). Es existiert dabei nicht nur ein Regime, sondern ein Geflecht aus mehreren Regimen, die parallel auftreten und eine Wechselbeziehung eingehen können. Ein Beispiel hierfür liefert der Verkehrssektor, in dem zwischen dem Auto-Regime und dem Zug-, Schiff-, Straßenbahn- oder Fahrrad-Regime unterschieden werden kann (GEELS 2012: 473; MÜLLER/LIEDTKE 2017: 120)

Abb. 14: Multi-level Perspective



Quelle: GEELS/SCHOT 2007: 401, angepasst von GEELS 2002: 1263

Die Landschaft als übergeordnete Makroebene umfasst heterogene externe Faktoren, die sich nur langsam verändern und zudem durch Regime- und Nischenakteur:innen wenig beeinflussbar sind. Dazu gehören beispielsweise Kriege, ökonomische Prozesse, Umweltbewegungen, grundlegende

politische, gesellschaftliche und soziokulturelle Entwicklungen sowie räumliche Strukturen. Als oberste Ebene bildet die Landschaft einen Kontextrahmen bzw. ein Umfeld für die Interaktion innerhalb eines Regimes (GEELS 2002: 1260; GEELS/SCHOT 2007: 400; GEELS 2012: 473; BAUKNECHT et al. 2015: 15).

Auf Mikroebene der Nischen entstehen vermehrt radikale Neuheiten bzw. Innovationen, da die Akteur:innen meist vom regulären Markt und dem bestehenden Regime abgekoppelt agieren und ihre Ideen ohne Rücksicht auf Nachfrage, Umsetzung und Finanzierung unabhängig vorantreiben können (GEELS 2002: 1260f.; BAUKNECHT et al. 2015: 14). Nischen eignen sich als Entstehungsorte für innovative Ansätze und Innovationen, da sie, im Gegensatz zu den starren Gebilden der Landschaft und des Regimes, durch ihre Anpassungsfähigkeit ideale Rahmenbedingungen für die Herausbildung von Neuheiten vorweisen (BAUKNECHT et al. 2015: 14). Nischen können ein eigenes agiles Netzwerk aus Akteur:innen, Projekten und Interessensgemeinschaften entwickeln und durch Addition verschiedener soziotechnischer Nischen zu Nischen-Regimen wachsen (SCHNEIDEWIND/SCHECK 2012: 50). Nischen und Nischen-Regime können parallel zum etablierten Regime bestehen. Die Nische wirkt dabei nicht nur lokal begrenzt, sondern losgelöst von räumlichen Restriktionen (BAUKNECHT et al. 2015: 15). Die Nischenebene kann zudem nicht isoliert betrachtet werden, da sie laufenden Prozessen auf Regime- und Landschaftsebenen ausgesetzt ist, die auf das Innovationsgeschehen einwirken (GEELS/SCHOT 2010: 24).

6.4.2 Transitionsprozesse

Es kann folglich ein mehrstufiges Modell des Übergangs skizziert werden, dessen Kern die stabilen Regime mit feststehenden Entwicklungspfaden bilden. Beeinflusst werden können die Regime von der Landschaft bzw. der Makroebene mit ihren andauernden externen Gegebenheiten sowie radikalen Innovationen, die aus den instabilen Nischen bzw. der Mikroebene heraustreten (GEELS 2002: 1261; GEELS/SCHOT 2010: 18). Es wird konstatiert, dass alle drei Ebenen miteinander interagieren, um Übergänge und Transformationen durch Innovationen herbeizuführen (GEELS/SCHOT 2010: 24). Der Wandel erfolgt dabei nicht linear-kausal, d. h. keinem einfachen Ursache-Wirkungs-Prinzip folgend, sondern vielmehr herrscht eine Koevolution innerhalb und zwischen den Ebenen vor. Demnach verstärken sich differente Entwicklungen und Akteur:innen auf allen drei Ebenen gegenseitig und lenken wechselseitig den Wandlungsprozess (GEELS/SCHOT 2010: 27; SCHNEIDEWIND/SCHECK 2012: 50).

Regime können durch verschiedene Einflüsse aufgebrochen und dadurch instabil werden. Wenn Regime ebendeswegen zu zerfallen beginnen und Raum für Nischen-Innovationen bieten, kann ein Wandel entstehen (SCHNEIDEWIND/SCHECK 2012: 50; ROTMANS/LOORBACH 2010: 137f.):

- Erstens ist es denkbar, dass das Regime durch Änderungen und Schocks in der Landschaftsebene beeinträchtigt wird *(Top-down)* und sich für Neuerungen öffnet.

- Zweitens können Nischen-Regime eine Größe erlangen, mit der es möglich ist, etablierte Regime *Bottom-up* herauszufordern und schlussendlich zu verändern oder gar abzulösen.
- Drittens können Lernprozesse und Anpassungsforderungen innerhalb eines Regimes Veränderungen forcieren und Nischen-Innovationen einbinden (hybrider Erklärungsansatz).

Das Verhältnis von Regime und Nische ist daher nicht zwangsläufig konkurrierend, sondern kann ebenso symbiotisch geprägt sein. Neben einem Regimeumbruch durch die Einwirkung eines Nischen-Regimes, ist eine Integration der Nischen in ein existierendes Regime genauso vorstellbar wie eine negativ und positiv behaftete Koexistenz zwischen Regime und Nischen-Regime (GEELS/SCHOT 2007: 406; ROTMANS/LOORBACH 2010: 138).

Ein mögliches Szenario wäre, dass zunächst radikale Innovationen in Nischen weiterentwickelt und mithilfe einflussreicher Gruppen für den breiten Markt angepasst und verbessert werden. Wird parallel dazu die Landschaftsebene durch Umbrüche oder Schocks umgeformt, gerät das Regime unter Druck und öffnet sich für Neuerungen (*window of opportunity*). Nischeninnovationen bekommen somit die Chance sich im Regime zu etablieren und sich gegen bestehende Strukturen durchzusetzen bzw. diese zu erneuern (GEELS/SCHOT 2007: 400f.; GEELS/SCHOT 2010: 24ff.).

Neben radikalen Innovationen aus Nischen heraus, ist es durchaus möglich, dass sich Innovationen inkrementell aus dem Regime heraus entwickeln. Da das Regime mit seinen Lock-in Prinzipien, seiner Pfadabhängigkeit (GEELS 2012: 473) und den vorherrschenden Strukturen jedoch Neuerungsprozesse hemmen kann, handelt es sich dabei meist um Innovationen mit geringer Wirkungs- und Durchsetzungskraft, die nicht zu einer umfänglichen Wandlung im Regime führen (GEELS 2002: 1260f.; BAUKNECHT et al. 2015: 14). Es ist jedoch auch realistisch, dass andauernde und schrittweise vollzogene Veränderungen sowie inkrementelle Innovationen aus dem pfadabhängigen Regime heraus zu endogen getriebenen Transformationsprozessen führen können (SMITH et al. 2005: 1500).

6.4.3 Die Rolle von Städten

Innovationen im Raum Stadt können aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden. Zunächst sind Städte Orte, in denen innovative und ideenreiche Unternehmen und Bewohner:innen ansässig sind und Transitionsprozesse angestoßen werden können. Weiterhin kann der Einfluss von technischen Innovationen auf das Stadtgefüge betrachtet werden. Demgemäß wirken sich beispielsweise Verkehrsinnovationen wie einst die Eisenbahn oder unterirdischer ÖPNV direkt auf die Stadt aus, da eine entsprechende Infrastruktur geschaffen werden muss. Eine weitere Untersuchungsebene, die auch in vorliegender Arbeit im Fokus steht, sind Innovationen und Neuheiten in der Stadtentwicklung selbst (LÖW/SEPT 2021: 725).

Städte nehmen als Orte für Wandlungsprozesse aller Art eine besondere Rolle ein. Dabei sollten im Rahmen der Multi-level-Governance sowohl lokale als auch nationale und supranational agierende Akteur:innen einbezogen und ihre Beziehungen sowie gegenseitigen Abhängigkeiten berücksichtigt werden. Veränderungen werden dabei von Städten unterschiedlich aufgenommen, was abhängig von der Art des hervorgerufenen Wandels, der Anpassungsfähigkeit der Städte auf den ausgeübten Druck und den, teils historisch bedingten, Organisations- und Infrastrukturstrukturen der Städte ist (HODSON/MARVIN 2010: 481).

Großstädte sind oft ein Zentrum, sowohl von technischen und sozialen Innovationen als auch von Innovationen in der Stadtentwicklung. Ideen werden dort entwickelt, erprobt und auf andere Städte oder Raumeinheiten übertragen, wenn die Neuerung für gut befunden wird (LÖW/SEPT 2021: 726).

Für die vorliegende Arbeit ist nicht entscheidend, wie Innovationen im Allgemeinen im Raum Stadt agieren und wirken, vielmehr sollen Veränderungen und Neuheiten innerhalb des Regimes Stadtentwicklung aufgezeigt werden. Die MLP wird herangezogen, um die äußeren Einflüsse aus der Landschaft der einzelnen Epochen der Stadtbaugeschichte darzustellen sowie Neuheiten und Innovationen, die aus dem Regime der Stadtentwicklung sowie in Nischen entstehen, einzuordnen. Die Darstellung der deutschlandweiten Veränderungsprozesse und Neuerungen soll zur Erklärung für die unterschiedliche Charakteristik der Beispielquartiere beitragen. Die Übertragung der MLP auf die Stadtentwicklung und Stadtbaugeschichte erfolgt daher in Kapitel 7.1. Anhand der Einbettung auf die deutschlandweite Stadtbaugeschichte, können Rückschlüsse auf die Veränderungen in der Quartiersentwicklung der unterschiedlichen Fallbeispiele gezogen werden. Einheitlich geplante Großvorhaben bilden meist überregionale Transformationsprozesse ab und setzen diese lokal um. Die Einordung der Änderungen in der Quartiersentwicklung anhand der MLP scheint geeignet, um übergeordnete Anpassungen und dessen Auswirkung auf die Quartiersebene zu verstehen.

7 Stadtbaugeschichte im Spiegel von Neuheiten und Innovationen

Um die Entwicklung neuer Stadtquartiere seit 1920 zu betrachten und diese einzuordnen, erscheint ein Blick auf die Stadtbaugeschichte Deutschlands sinnvoll. Denn

> *„Städte sind Lesebücher der Geschichte. Jede Etappe der Stadtbaugeschichte hat ihre Prägungen hinterlassen, die es zu respektieren und weiterzuentwickeln gilt. Der spezifischer „Fingerabdruck" bestimmt die Identität einer Stadt bzw. eines Quartiers"* (REICHER 2017: 4).

Zur Geschichte des Städtebaus und der Stadtentwicklung wurden zahlreiche Werke veröffentlicht, die ihren Fokus unterschiedlich setzen. REINBORN (1996) befasst sich mit dem Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert in Deutschland. SCHRÖTELER-VON BRANDT (2014) und MEHLHORN (2012) bieten einen umfassenden Einblick in die Stadtbaugeschichte von der griechischen Antike, über das Mittelalter und die frühe Neuzeit bis zum Ende des 20. Jahrhunderts. DÜWEL und GUTSCHOW (2005) beleuchten Ideen, Leitbilder, Projekte und Orte sowie Akteure des Städtebaus von 1850 bis 2000. Auch das BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) gibt einen Überblick über die Stadtentwicklung in Deutschland seit der Nachkriegszeit (BBR 2000). Die Geschichte des Wohnens wird von 1918 bis 1945 und von 1945 bis zur Jahrtausendwende in den Sammelbänden von KÄHLER (1996a) und FLAGGE (1999a) ausführlich dargelegt. HARLANDER (2007a) und seine Coautor:innen befassen sich ausführlich mit der Geschichte des „Stadtwohnens" und zeigen Fallstudien auf.

Einzelne Epochen werden u. a. in der Dissertation von FLECKEN (1999) begutachtet. Die Autorin geht von einem Umbruch der Ideengeschichte im Städtebau von der Moderne zur Nachmoderne zwischen 1960 und 1975 aus und nimmt somit die Genese der Nachmoderne in den Blick. Zunächst wertet FLECKEN städtebauliche Fachliteratur der Stadtbaugeschichte hinsichtlich der Ideengeschichte bzw. „Entwurfsregeln" (Aussagen über und Grundelemente von städtebaulichen Entwürfen) der Moderne und Nachmoderne aus. 15 ausgewählte städtebauliche Entwürfe der Übergangszeit werden anschließend auf Grundlage der modernen und nachmodernen Entwurfsregeln untersucht, um vor diesem Hintergrund Unterschiede und Veränderungen zwischen den Epochen auszumachen.

7.1 Einbettung der Stadtbaugeschichte in die Multi-level Perspective

An der Stadtgestalt ist ablesbar, dass Städte maßgeblich durch historische Gegebenheiten und Geschehnisse sowie durch diverse Akteursgruppen bestimmt wurden und werden (REICHER 2017: 46). Zur differenzierten Darstellung dieser Einflüsse auf die Stadtentwicklung und der daraus resultierenden Veränderungen kann die Mehrebenenperspektive herangezogen und entsprechend angepasst werden. Die MLP bietet einen Erklärungsansatz, der die Zusammenhänge von Wandlungsprozessen umfassend darstellen kann (theoretische Einordnung vgl. Kapitel 6.4).

Das Regime Stadtentwicklung kann aus vielen verschiedenen Sub-Regimen wie Stadtplanung, Städtebau, Architektur, Verkehr, Wohnen, Frei- und Grünraumplanung sowie sozialer und technischer Infrastruktur bestehen. Folglich existieren im geographischen Raum Stadt diverse Regime neben- und miteinander, um die vorherrschende Stadtform und -entwicklung zu prägen (SANGAWONGSE et al. 2012: 26). Zu differenzieren gilt zwischen den Regimen (z. B. Energie, Wasser, Schifffahrt, Transport), die sich im Raum Stadt bewegen und nur indirekt Einfluss auf die Entwicklung der Städte nehmen, und den genannten Regimen und Sub-Regimen, die aktiv die Stadt gestalten und reformieren.

Das Handlungsfeld Stadtentwicklung dient somit als Überbegriff für alle aktiven Entwicklungen von Städten und ist auf der übergeordneten Ebene (Landschaft) zahlreichen, teils wechselnden exogenen Einflüssen ausgesetzt. Folgende äußere Faktoren können die städtebauliche und stadtplanerische Entwicklung der Städte beeinflussen (erweitert nach SINNING 2007: 303):

- **Ökonomische Faktoren**: Industrialisierung, Übergänge Primär-, Sekundär- und Tertiärsektor, Globalisierung, Strukturwandel, Onlinehandel, Finanzkrisen, etc.
- **Politische Faktoren:** Europäische, nationale, regionale und kommunale Politik, regierende Partei/en, überregionale und internationale Konflikte, etc.
- **Gesellschaftliche Faktoren:** Demographischer und sozialer Wandel, Segregationsprozesse, Haushaltsstrukturen, Mobilitäts- und Wanderungsverhalten, Lebensstile, Landflucht, Anforderungen und Ansprüche an Wohnqualität, etc.
- **Ökologische Faktoren:** Klimawandel, Hitzebelastung und Schlechtwetterereignisse, Reduzierung des Landverbrauchs, steigendes Umweltbewusstsein, Ressourcenschonung, etc.
- **Technologische Faktoren:** Digitalisierung, Automatisierung, Technisierung, etc.
- **Gesundheitliche Faktoren:** Pandemien, Fokus auf psychische Gesundheit, etc.
- **Historische Faktoren:** Gebietsbegrenzungen, geteiltes Deutschland, Wiedervereinigung, prägende Ereignisse, Kriege, etc.

Die aufgezeigten Kategorien mit ihren speziellen Ereignissen formen jede Epoche mit. Das Maß und die Dauer der konkreten Einflüsse auf der Makroebene sind dabei von Epoche zu Epoche verschieden. Zahlreiche der genannten Einflussfaktoren wirken nur kurzzeitig und werden durch andere abgelöst. Andere überdauern Jahrzehnte. Neben diesen internationalen, nationalen und regionalen, von außen auf die Stadt einwirkenden Umbrüchen, können auch endogene Aspekte aus dem *Regime* die Stadtentwicklung lenken und maßgeblich beeinflussen.

Jedes der gekannten Sub-Regime unterliegt diversen Gesetzen und Vorgaben, Routinen und Praktiken, Marktstrukturen, Infrastrukturen, Technologien, Politiken, wissenschaftlichen und kulturellen Einflüssen (GEELS/SCHOT 2007: 300; BAUKNECHT et al. 2015: 14). Im Regime Stadtentwicklung und den

zugehörigen Sub-Regimen können folgende Elemente relevant sein: BauGB und weitere Gesetzgebungen; diverse Planwerke wie B-Plan und FNP; (Förder-)Programme und Projekte; Instrumente der Raumplanung; Chartas; Leitbilder und Leitideen; Nachfrage, Bedarf und Zielperspektiven; soziale, technische und verkehrliche Infrastruktur; kulturelle und lokale Gegebenheiten; Klimaschutz und -anpassung; Umgang mit Ressourcen; Immobilienmärkte, Gebäudestandards und Wohnformen; etablierte Architektur- und Gestaltungselemente und gängige Baumaterialien und -stoffe.

In die Umsetzung und Forcierung von neuen Ideen sind meist lokale Akteur:innen und Entscheidungsträger:innen aus verschiedenen Fach- und Sachgebieten (Politik, Verwaltung, Industrie, Wissenschaft, Zivilgesellschaft) sowie Planer:innen, Stadtbaurät:innen oder Baudirektor:innen involviert und können eine Epoche entscheidend mitprägen. Strukturbildende, öffentlich herausragende oder auch individuelle Persönlichkeiten nehmen zudem einen großen Einfluss auf die Entwicklung des komplexen Systems Stadt und dessen Entwicklung (CURDES/ULRICH 1997: 159). Von der Bevölkerung oder Expert:innen geübte Kritik an Stadtbausteinen sowie geänderte Anforderungen an den Lebensraum können einen Wandel erforderlich machen und Anreize für Neues schaffen. Des Weiteren formen aktuelle Trends in Architektur und Städtebau die Stadtgestalt und können als innere Einflussfaktoren angesehen werden.

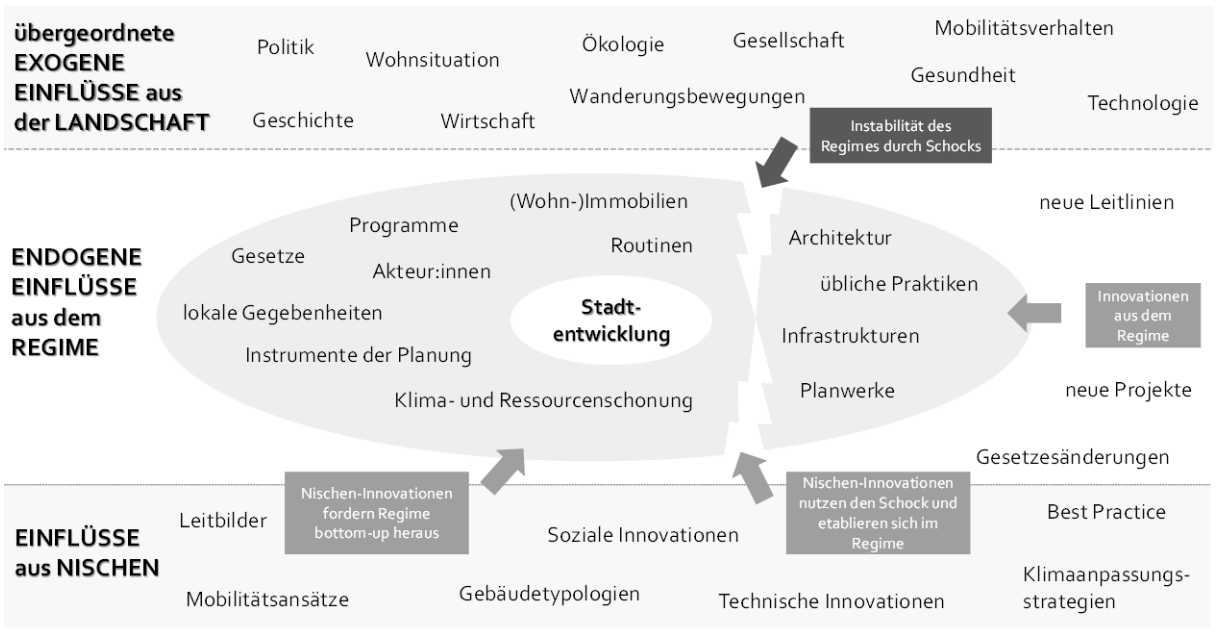
In Nischen können sich Ideen, Neuheiten und mögliche Innovationen entwickeln, die gegebenenfalls das bestehende Regime verändern. Bezogen auf die Stadtentwicklung kann sowohl von räumlichen als auch thematischen Nischen gesprochen werden. Demnach können Städte und Gemeinden eine Vorreiterrolle übernehmen und Neuheiten in der Stadtentwicklung zunächst auf kommunaler Ebene erproben, um anschließend die bundesweite Umsetzung zu induzieren. *Best practices* gelten dabei jedoch nicht selbstredend als Innovation (IBERT et al. 2015: 171). Weiterhin können Neuheiten oder Innovationen in räumlich unabhängigen Nischen entstehen. Hier werden Neuerungen durch Forschende, Projektnetzwerke und Expert:innen angestoßen und finden Umsetzung im Regime, wenn dieses durch Instabilitäten und exogenen Druck gezeichnet ist. Dennoch wird die Transformation und Wandlungsfähigkeit der Stadtentwicklungsprozesse durch die entstandene Pfadabhängigkeit, die durch hohen finanziellen, materiellen und personellen Ressourcenverbrauch gelenkt wird, erschwert. Hinzu kommt die lange Umsetzungsdauer von Projekten, Programmen und Investitionen, die kaum Platz für innovative Ansätze lassen (KÖHLER et al. 2017: 21). Städtebauliche Leitbilder und Chartas können als Richtlinien und Neuerungen aus Nischen Einfluss auf die Weiterentwicklung der Stadt nehmen und bestehende Strukturen als nicht mehr zeitgemäß sichtbar machen. Ebenso denkbar ist die Entwicklung neuer Gebäudeformen und -anordnungen, neuer Klimaanpassungsstrategien oder

Mobilitätsansätze. Diese werden zunächst an einem Ort erprobt sowie umgesetzt und möglicherweise anschließend zur neuen Routine und somit zu einer Innovation.

Darüber hinaus ist es in der Stadtentwicklung möglich, dass inkrementelle Innovationen und Neuheiten aus dem Regime selbst entstehen und Transformationsprozesse nicht ausschließlich auf radikale Nischeninnovationen zurückzuführen sind. Zudem zeichnet sich ein Wandel nicht immer durch ganzheitliche und komplexe Veränderungen im Regime aus, sondern auch diverse Anpassungsvorgänge können zu Veränderungen im Regime führen.

Gleichermaßen ist bei der Übertragung der MLP auf die Stadtentwicklung zu berücksichtigen, dass es sich bei den Nischeninnovationen meist nicht um sozio-technische bzw. technische Innovationen, sondern um soziale Innovationen handelt (vgl. Kapitel 6.1.2). In diesem Zusammenhang sei auf die Begriffsbestimmungen von Innovationen und Neuheiten in Kapitel 6.3 verwiesen. Aus Nischen und dem Regime ergeben sich nicht immer „reine“ Innovationen, sondern ebenfalls innovative Ideen oder Neuheiten, die noch keine ganzheitliche Durchsetzung erfahren haben. Abbildung 15 zeigt das Regime der Stadtentwicklung sowie die übergeordnete Landschaft und die Nischen, wobei mit Innovationen gleichermaßen Neuheiten gemeint sind.

Abb. 15: Multi-level Perspective: Stadtentwicklung



Quelle: Eigene Darstellung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sowohl exogene als auch endogene Einflüsse und Ansätze aus Nischen zum Umdenken in der Stadtentwicklung führen können, aber nicht müssen. Gleichzeitig ist nicht zwingend davon auszugehen, dass ein bestimmtes Ereignis immer zu speziellen Veränderungen führt, auch wenn womöglich ein Zusammenhang erkennbar zu sein scheint. Daraus

resultierend werden beispielsweise neue Gesetze erlassen, Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzepte erstellt, die Raumstruktur angepasst oder die Versorgungsinfrastruktur optimiert. Der Wohnungsbau erfährt neue Typen und Verfügungsformen und Grün- und Außenräume werden bedürfnisgerecht um- und neugestaltet. Weiterhin fügt sich die Bebauungsstruktur besser in die Stadtgestalt ein und berücksichtigt gesellschaftliche Ansprüche. Anstöße für Veränderungen müssen dabei nicht immer Schocks aus der Landschaftsebene oder bahnbrechende Innovationen aus Nischen sein.

Nachfolgend werden die Epochen der Stadtbaugeschichte seit 1850 unter Bezugnahme auf die MLP dargestellt. Die exogenen Einflussfaktoren umfassen die Veränderungen auf der Makroebene (Landschaft). Die endogenen Einflussfaktoren schließen sowohl Änderungen auf der Mesoebene bzw. in den Regime-Dimensionen (z. B. Gesetze, Kritiken, Forderungen) als auch Einflüsse aus der Mikroebene der Nischen (z. B. Leitbilder, Strömungen, Konzepte) ein. Die Ausführungen beschränken sich auf die elementaren und maßgebenden Einflüsse sowie Veränderungen. Somit soll eine Grundlage für die anschließende Analyse von ausgewählten Stadtquartieren geschaffen werden. Demnach wird es zahlreiche weitere äußere Einflussfaktoren, Neuerungen und schrittweise vollzogene Innovationen und Neuheiten aus dem Regime heraus sowie Nischen-Innovationen geben, die die Stadtentwicklung der vergangenen Jahrzehnte beeinflusst haben, hier aber nicht allumfassend dargestellt werden können. Außerdem wird davon ausgegangen, dass weitere daraus resultierende Änderungs- und Anpassungsprozesse in der Stadtentwicklung vollzogen wurden und werden. Diese sind jedoch für den weiteren Verlauf der vorliegenden Arbeit nicht von größter Relevanz und werden daher nicht dargestellt.

7.2 Epochen im Städtebau

Aus der Literatur lassen sich verschiedene Epochen der Stadtbaugeschichte herauslesen, wenngleich nicht jede:r Autor:in dieselben Zeiträume zur Abgrenzung heranzieht. Teilweise werden Jahrzehnte separat betrachtet (vgl. BBR 2000) oder die Jahreszahlen einer Epoche weichen geringfügig voneinander ab (vgl. DÜWEL/GUTSCHOW 2005; 2: REINBORN 1996). Eine grobe Übereinstimmung der zeitlichen Einordnung ist jedoch ausnahmslos gegeben. Grundsätzlich werden die Epochen meist durch historische und politische Ereignisse sowie Leitlinien und umgesetzte Strategien des Städtebaus und der Stadtplanung bestimmt.

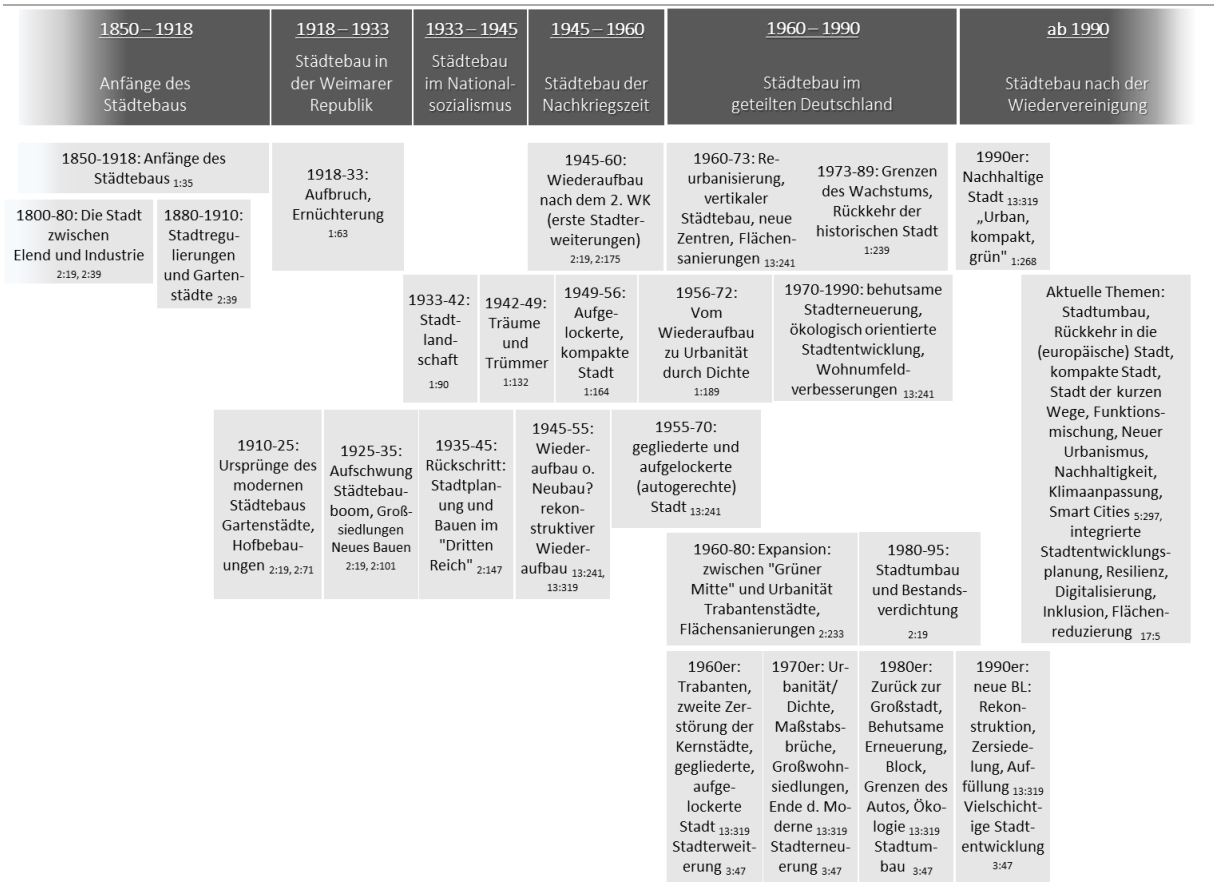
Anhand dieser zeitlichen Einteilung sollen Stadtentwicklung sowie Städte- und Wohnungsbau in Deutschland seit 1850 charakterisiert werden. Einen ersten Überblick sowie eine Feingliederung der Stadtbaugeschichte kann Abbildung 16 liefern.

Es folgt eine Einteilung in die folgenden Epochen, die durch politische und geschichtliche Ereignisse bestimmt sind:

- Anfänge des Städtebaus: 1850 bis 1918
- Städtebau in der Weimarer Republik: 1918 bis 1933
- Städtebau im Nationalsozialismus: 1933 bis 1945
- Städtebau der Nachkriegszeit: 1945 bis 1960
- Städtebau im geteilten Deutschland: 1960 bis 1990
- Städtebau nach der Wiedervereinigung: ab 1990

In diesem Überblick wird jedoch nur bedingt auf die Gründe bzw. Anstöße für Veränderungen sowie die Ausgestaltung der genannten Entwicklungsmaßnahmen eingegangen, weshalb in den folgenden Kapiteln eine tiefergehende Analyse auf Grundlage weitreichender Literatur zur Stadtbaugeschichte erfolgt.

Abb. 16: Epochen Stadtbaugeschichte: Grob- und Feingliederung



Quelle: Eigene Darstellung nach 1: DÜWEL/GUTSCHOW 2005; 2: REINBORN 1996; 3: BBR 2000; 13: CURDES 1996; 17: REIß-SCHMIDT et al. 2015 [1]

[1] Die Nummerierung der Quellen in den Abbildungen in Kapitel 7 bezieht sich auf die Ausführungen zur Stadtbaugeschichte (vgl. Anhang A2). Das Verzeichnis der Quellenkürzel ist in Anhang A1 hinterlegt.

Der Untersuchung der einzelnen Epochen geht die Annahme voraus, dass einige Einflussfaktoren nicht nur unmittelbar danach wirken und eine Anpassung bzw. Veränderung begünstigen, sondern auch die darauffolgenden Epochen beeinflussen. Daher lässt sich nicht vollends feststellen, ob eine Anpassung und Veränderung in der Stadtentwicklung unmittelbar durch einen bzw. durch welchen Einflussfaktor bedingt wurde. Es wird folglich ein Überblick über alle möglichen Einflussfaktoren gegeben, ohne einen direkten Zusammenhang zu Veränderungen zu ziehen, außer dieser ist deutlich abgrenzbar. Außerdem beschränkt sich die Analyse auf die wesentlichen Merkmale der einzelnen Epochen. Ein umfassenderer Überblick über die Stadtbaugeschichte ist in Anhang A2 zu finden.

7.2.1 Anfänge des Städtebaus: 1850 bis 1918

Abbildung 17 zeigt einen Überblick über die Einflussfaktoren, Merkmale und Veränderungen der Epoche von 1850 bis 1918. Zu dieser Zeit bestand Deutschland aus verschiedenen Gebietseinheiten, in denen der fürstliche Feudalismus galt. Über 80 % der Bevölkerung waren im Agrarsektor tätig (KIRSCHEMANN/MUSCHALEK 1977: 44). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde das Produktionsgewerbe stetig ausgebaut und es entstanden zahlreiche neue Fabriken, zunächst überwiegend auf dem Land (KIRSCHEMANN/MUSCHALEK 1977: 44). Mit Beginn der industriellen Revolution seit 1850 in Deutschland (in Großbritannien bereits seit 1760) sowie dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufschwung durch technischen Fortschritt änderte sich auch die gesellschaftliche Struktur von einer Agrar- zur Industriegesellschaft (REINBORN 1996: 21; DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 36). Aufgrund der Industrialisierung zog es viele Arbeitskräfte in die Städte, die für die großen Menschenmassen nicht ausgelegt waren (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 36). Gleichzeitig wurde das Eisenbahnnetz immer dichter ausgebaut, welches das (Bevölkerungs-)Wachstum der Städte zusätzlich begünstigte (REINBORN 1996: 21). 1905 lebten bereits 11 Mio. von 60 Mio. (18,3 %) Einwohner:innen in Großstädten, während es 1816 lediglich 300.000 von 25. Mio. (1,2 %) waren (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 36). Daraufhin wandelte sich die Sicht auf den Städtebau. Neue Herausforderungen sowie Anforderungen kamen auf und der moderne Städtebau als neue Planungsdisziplin entstand. Bedeutender Autor wurde *Stübben* mit seinem Werk „Der Städtebau“ von 1890 (SCHENK 2021: 13).

Mit Einführung der Fluchtliniengesetze wurde es möglich städtebauliche Vorschriften festzusetzen, die im bislang gültigen Bauordnungsrecht kaum Berücksichtigung fanden. Die Kommunen konnten folglich Straßen- und Baufluchtlinien festlegen und übernahmen somit die Planungshoheit für ihr Gemeindegebiet (JONAS 2016: 54). Der Städtebau orientierte sich an geraden Fluchtlinien, sodass eine Trennung zwischen öffentlichem Straßenraum und privaten Baublöcken mit deren Innenbereichen erfolgte (REINBORN 1996: 60). Städtebauliche Anpassungen sowie Erweiterungen wurden als

„Stadtregulierungen“ lediglich unter Berücksichtigung des technischen Städtebaus und der baupolizeilichen Vorgaben durchgeführt (vgl. BAUMEISTER 1876). Dementsprechend folgte man dem geometrischen Städtebau mit Straßengittern, Blockstrukturen, Achsen, Diagonalen und Ringen. Der künstlerische und malerische Städtebau erhielt zunächst wenig Beachtung, bis dieser um 1900 durch *Sitte* (vgl. SITTE 1889) in das Blickfeld rückte (REINBORN 1996: 60; DUWEL/GUTSCHOW 2005: 51; CURDES 1997: 167). Mit seinem Werk „Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ machte er auf die „Stadtbaukunst“ aufmerksam und sah mehr als nur die technische Seite des Städtebaus (SCHENK 2021: 13).

Gefordert waren neue Industrie- und Wohnbauflächen, um den Entwicklungstendenzen standzuhalten. Aufgrund der Dringlichkeit erfolgte die Stadterweiterung ohne umfangreiche Planung, sondern überwiegend als kurzfristige Regulierungsmaßnahme. Da der Stadterweiterung oftmals die ehemalige Stadtmauer im Wege stand, wurden hierfür unterschiedliche Lösungen gefunden. Auf der einen Seite wurden die Gemäuer abgetragen und die freigelegten Flächen für Grünräume genutzt. Auf der anderen Seite entstanden Verkehrsflächen für Ringstraßen (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 37). Durch den Ausbau der Verkehrsverbindungen durch Straßenbahnen (REINBORN 1996: 59) war für besserverdienende Bevölkerungsgruppen im Laufe der Zeit die Trennung von Arbeiten und Wohnen möglich, sodass sich teilweise eine Funktionstrennung einstellte und die Funktionsmischung zunehmend ablöste (REINBORN 1996: 22). Um 1900 entstanden im Umland und in Vororten an Verkehrsachsen Gewerbezonen und Wohngebiete für wohlhabendere Bevölkerungsschichten, sodass die Städte durch Dezentralisierung geprägt waren und sich zu einer Agglomeration ausweiteten. Aufgrund der steigenden Bodenpreise zog es sowohl Industrie als auch weitere Bevölkerungsgruppen immer weiter hinaus vor die Städte, sodass sich das Stadtgebiet entdichtete und eine erste Phase der Suburbanisierung eintrat. Die Interaktion zwischen Kernstadt, Umland und Region intensivierte sich, sodass zahlreiche Eingemeindungen vollzogen wurden. Erste Modelle für Trabantenstadtsysteme mit vorgelagerten Wohnsiedlungen wurden entwickelt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 148, 158f.).

Die Kernstädte vieler Großstädte waren durch starke Verkehrsbelastungen und dicht bebaute Massenquartiere (REINBORN 1996: 24; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 92) sowie funktionale und soziale Mischung geprägt (ROTH 2022: 68). In Berlin wurden zahlreiche Mietskasernen erbaut, die fortan das Stadtbild gestalteten. Durch die dichte Blockrandbebauung fanden viele Menschen in der Hauptstadt ein Zuhause. Doch auch in anderen deutschen Großstädten wurden ähnliche gründerzeitliche Wohngebäude erbaut (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 41). Die einzelnen Parzellen bzw. Häuser der geschlossenen Blockrandbebauung wurden unterschiedlich gestaltet (HARMANN 1996: 334), was auf den Grundsatz der Grundstücksteilung der europäischen Stadt zurückging (ROTH 2022: 69). Somit entstanden in Großstädten konträre Wohnformen: Einerseits Wohnhäuser des Bürgertums und Villen

der Reichen überwiegend am Stadtrand, andererseits mehrgeschossige Mietshäuser und Mietskasernen als Elendsquartiere in Blockrandbebauung mit zahlreichen Hinterhöfen der sozial schwachen Bevölkerungsschichten (REINBORN 1996: 26, 59). Diese Wohnformen waren durch unhygienische und lebensunwürdige Bedingungen gekennzeichnet und somit Herde für Epidemien (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 44; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 92). Im Gegensatz zu den gehobenen Wohnstandorten mit Parks und Plätzen wurde in Mietskasernenvierteln kein Wert auf die Gestaltung der öffentlichen Räume gelegt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 180). Um die Jahrhundertwende kamen erste Ideen für den reformierten und „kernlosen" Baublock auf (CURDES 1996: 81; JONAS 2015: 183). Dieser verzichtete auf Hinterhofbebauung sowie unhygienische Nutzungsmischung und sah eine Blocköffnung vor. Zudem sollten keine überdimensionierten Blöcke mehr entstehen, sondern eher kleinere durch Straßen getrennte Blockrandbebauungen (CURDES 1996: 81; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 137). Die Städtebaureform forderte daher eine Abkehr von der typischen räumlich-baulichen Stadtstruktur mit Baublock und Stadtraum. Konzepte des modernen Städtebaus mit Zeilen und Solitären wurden vorgeschlagen und stellenweise umgesetzt (SULZER/PFEIL 2022: 63).

Arbeiterkolonien bzw. -siedlungen und Werkssiedlungen wurden als Form des paternalistischen Wohnungsbaus außerhalb der Städte in der Nähe großer Fabriken, teilweise als frühe „Gartenstädte" errichtet (JONAS 2006: 51; REINBORN 1996: 26, 44; MEHLHORN 2012: 194). *Ebenezer Howard* brachte mit seinem Werk *„Garden Cities of To-morrow"* von 1898 neue Impulse in den bisherigen Städtebau in Deutschland (vgl. Kapitel 3.1) (REINBORN 1996: 46). Im Zuge der Gartenstadtidee sprach *Howard* zum ersten Mal von *„Off-Shoots",* also sogenannten „Ablegern". *Graham Romeyn Taylor* verwendete den Begriff *„Satellite City"* zum ersten Mal im Jahr 1915. Howards Mitarbeiter *Frederic J. Osborn* setzte 1919 den Begriff *„Satellite Town"* ein (LINKE 1977: 10). In Deutschland wurde die ursprüngliche Gartenstadtidee weiterentwickelt zu einer Trabantenstadt mit Industrie und Verbindung zur Kernstadt. Dezentralisierung von Gewerbe, Industrie und der Bevölkerung waren das deutsche Verständnis von Trabanten und Satelliten (LINKE 1977: 13). Der Städtebau sollte nunmehr auch gesellschaftspolitische Interessen verfolgen und sich nicht mehr ausschließlich auf die technischen und baulichen Aspekte konzentrieren. Infolgedessen entstanden in Deutschland seit 1909 Gartenstädte und gartenstadtähnliche Siedlungen. Die erste Gartenstadt Hellerau bei Dresden bestand aus einem Gewerbegebiet, einem Kleinwohnungsviertel, einem Villenviertel mit Einfamilienhäusern und einem Gebiet für Gemeinschaftseinrichtungen (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 44ff.; REINBORN 1996: 46ff., 69-84). Gartenstädte waren durch aufgelockerte Bebauungsstrukturen mit kleinen Gebäuden, Einzelhäusern, Gruppen oder Wohnhöfen sowie gebogenen Straßen, Schmuckplätzen und prägenden Baumbestand gekennzeichnet (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 200).

Abb. 17: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1850 bis 1918

Exogene Einflussfaktoren		Merkmale & Veränderungen	Einflussfaktoren aus ….
Historie	1871: Deutsches Reich 1:41	Industrielle Stadt 5:199 Bildung von Industriestandorten/ Wirtschaftszentren 1:36 Ab 1900: Industrie im Umland 4:157	**…. dem Regime (endogen)**
	1. Weltkrieg (1914-1918) 15:65	Ab 1900: Citybildung, Verlust der Wohnfunktion 4:160f.	1874: Preußisches Enteignungsgesetz 4:163
Industrialisierung	Wirtschaftlicher Aufschwung, Wirtschaftswachstum 4:128	Traditionelle Nutzungsmischung 10:213, zunehmende Funktionstrennung durch Mobilität und Zonenpläne 2:22, 13:75	1875: Preußisches Fluchtliniengesetz 4:138
	Neue Arbeitskräfte 1:36 Spezialisierung von Arbeitskräften 2:21	gleichförmige, oft großformatige Bebauungsraster 5:296	1887: Preußische Baupolizeiordnung 10:280
	Steigende Umweltbelastung 4:134	Ausbau Eisenbahnnetz u. Bahnhöfe, Elektrifizierung der Tram, erste U- und S-Bahn 4:61, 13:78, 5:156, 5:166	1900: Erstes Städtebaugesetz für Sachsen 4:141
Technischer Fortschritt	Eisenbahn, Dampfmaschine 13:74 Innovationen: Benzin- und Elektromotor 14:812	Höhere Mobilität, Verkehrsbelastung im Zentrum 1:37, 2:24	Planungshoheit an Kommunen übertragen, Zonen- und Staffelbauordnungen 10:280
	Elektrizität, Telekommunikation 5:119	Modernisierung der städtischen Infrastruktur 10:272, 13:78	Bauzonen- oder Baustaffelpläne als Stadtregulierungs- und Stadterweiterungspläne 2:61
	Industrielle Produktion, Fließband 13:165	kein Wohnungsbau während des Krieges 1:66, 2:90	sozialer, gemeinnütziger Wohnungsbau 4:19, 2:144
		Mietskasernen, erster Werkswohnungsbau 4:132, 2:296 Siedlerstellen 1:96 Arbeiterquartiere 2:24	Architektur: Industriezeitalter, Übergang zur Moderne: Historismus, Jugendstil 5:296
		Wohnungsbau durch Terraingesellschaften 1:42, Privatunternehmer, Staat 4:128, 132 1889: Genossenschaften/ Wohnungsbaugesellschaften 4:143	**…. Nischen**
Gesellschaft	Herausbilden von verschiedenen gesellschaftlichen Schichten 1:36, 9a:110	Stadterweiterungen an Verkehrsadern/ Innovationsachsen, radial und zentrifugal 5:156, 4:148	Bis 1900: nur technischer Städtebau 1:51
	Bevölkerungswachstum, auch durch medizinische Versorgung 2:21	Villenkolonien und gartenstadtähnliche Siedlungen am Stadtrand 5:166, 4:158 Bildung von Agglomerationen 14:810 Gut-bürgerliche Stadtviertel mit reformierten Grundrissen 9a:122ff.	Ab 1900: Wiederentdeckung des künstlerischen, malerischen Städtebaus (Camillo Sitte) 1:53, 2:63
	Suburbanisierung von Mittel- und Oberschicht 5:171, 2:24	Ab 1900: Abwanderungen ins Umland, Dezentralisierung 4:157	1862: Hobrecht Plan für Berliner Stadterweiterung, Inspiration von Paris 1:39
	Landflucht von Bauern in die Städte 2:22	unhygienische Wohnverhältnisse, Überbelegung 5:165, 1:44	in Radburn/USA erstmals getrennte Erschließung für Auto- und Fußverkehr 13:127
	Wohnungsnot 5:126, 10:299	Große Blöcke mit Hinterhöfen, Nutzungsmischung 13:80, 14:808	Trabanten-Konzept 2:40
		ab 1900: differenzierte Bauweise, reformierter Baublock, Auflockerung Hinterhofbebauung: kernloser Block 4:135, 16:183	Leitbild: Gartenstadt 4:157
		Bäume an Str., Volksparks, Sternplätze 10:269ff. Grüngürtel 1:37	Leitbild: Bandstadt 4:157

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 5: Lötscher/Kühmichel 2016; 9a: Bodenschatz 2007; 10: Mehlhorn 2012; 13: Curdes 1996; 14: Schröteler-von Brandt 2018; 15: Stracke 2011; 16: Jonas 2015

Einfluss auf den Städtebau der Gartenstädte nahmen sowohl *Sittes* Buch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ und besonders *Raymond Unwin* mit städtebaulichen Entwurfselementen aus seinem Beitrag *„Town Planning in Practice“* (JONAS 2016: 73). Neben dem Modell der Gartenstadt wurde mit dem Bandstadtkonzept von *Arturo Soria y Mata* ein weiteres dezentrales Stadtmodell erarbeitet, welches die kompakte Stadt aufbrechen und genauso wie die Gartenstadt kurze Wege trotz Funktionstrennung und Landschafts- und Grünräume als Stadtlandschaften thematisierte (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 154) (vgl. Kapitel 3.1).

Seit 1889 wurde die Gemeinnützigkeit und Bildung von Genossenschaften gesetzlich verankert, sodass gemeinnützige Wohnungsunternehmen als Aktiengesellschaften, Stiftungen oder Genossenschaften gegründet wurden und fortan Wohnungen für die geringverdienende Bevölkerung errichteten. 1914 konnten mithin 20 % der Wohnungen durch gemeinnützige Baugesellschaften zur Verfügung gestellt werden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 144). Folglich entstanden neben den Arbeiterkolonien und Gartenstädten bzw. gartenstadtähnlichen Siedlungen am Stadtrand auch kompakte, stadtnahe, höhergeschossige und sozialorientierte Wohnanlagen (REINBORN 1996: 85).

Es entwickelten sich in der Epoche folglich Industriestädte und sogenannte gründerzeitliche Städte heraus (CURDES 1996: 74, 317). Kennzeichen der industriellen Stadt waren die Blockrandbebauung, teilweise mit dicht bebauten Hinterhöfen, geometrischen Rasterstrukturen mit klaren Platzformen (z. B. Rechteck, Quadrat, Dreieck, Kreis) sowie breiten Straßen und Schmuckplätzen mit raumgestaltenden Bäumen. Der Aufriss erfolgte einerseits durch schlichte klassische Formensprache und andererseits durch prächtig gestaltete Gebäude (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 199, 297). Der gründerzeitlichen Stadt wird ein hohes Gestaltungsvermögen des öffentlichen Straßenraumes zugesprochen. Mit ersten Reformansätzen konnten Gärten und Grünflächen zur Gesundung der Wohnverhältnisse beitragen (MEHLHORN 2012: 268ff.). Der Ausbau der städtischen und technischen Infrastruktur (Energie, Frisch- und Abwasser, Straßenbeleuchtung) hob den Lebensstandard in den Städten zunehmend auf ein höheres Niveau, wenngleich benachteiligte Stadtviertel zunächst nicht davon profitierten (MEHLHORN 2012: 272). Städtebauer mit Reformanspruch entwarfen erste Ideen für offene und durchlüftete Erweiterungsgebiete am Stadtrand (KASTORFF-VIEHMANN 2010: 285).

Durch neue Baumaterialien wie Eisen, Stahl und Glas sowie neue Bautechniken wie Eisenfachwerk, Stahlskelettbau und später auch Beton veränderten sich zunehmend die Baustile und Aufrisse. Die geforderte technische Infrastruktur mit Ver- und Entsorgung, Aufzügen, Heizungen etc. stellte neue Herausforderungen an den Bau von Gebäuden (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 249).

7.2.2 Städtebau in der Weimarer Republik: 1918 bis 1933

Nach dem Ersten Weltkrieg und dem Ende des Deutschen Kaiserreichs wurde Deutschland zur Weimarer Republik mit einer demokratisch-parlamentarischen Regierungsform (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 174; DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 63). Neben Gesetzen zum Wohnungsbau wurden sozialstaatliche Bedingungen wie das Recht auf eine Wohnung oder die Subventionierung des Wohnungsbaus festgesetzt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 185; MEHLHORN 2012: 315). Die ersten Jahre der Nachkriegszeit waren durch Spannungen mit den Siegermächten, ökonomische Ab- und Aufschwünge, Inflation, US-Finanzhilfen, die Währungsreform von 1923 und den Börsenkrach 1929 geprägt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181f., 184).

Benzin- und Elektromotoren ersetzten die Dampfmaschine und trieben somit die Industrieentwicklung und die sogenannte Phase des Fordismus nach dem Ersten Weltkrieg stetig voran. Neben dem Automobil wurde die Fließbandproduktion entwickelt, die eine standardisierte Massenproduktion, den Massenkonsum und reduzierten Arbeitseinsatz ermöglichte (REINBORN 1996: 93; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 176). Auch im Wohnungsbau hielt die Industrialisierung Einzug, sodass erstmals industrialisierte Bauweisen mit Vorfertigung und Standardisierung entstanden sind (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181). Vernachlässigung von Individualität des Raumes und des Städtebaus waren eine Folge des industrialisierten Bauens und eng verbunden mit der fordistischen gesellschaftlichen Grundstimmung. Standardisierte Einfamilienhäuser wurden somit keine Seltenheit (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 189).

Darüber hinaus wurden neue Techniken und Materialien wie Stahl und Stahlbeton angewandt, die sowohl Konstruktion als auch Gestaltung bestimmten (REINBORN 1996: 94; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 195). Dieses Neue Bauen als Verknüpfung von Kunst und Architektur wurde ab 1919 durch das in Weimar von *Walter Gropius* gegründete Bauhaus maßgeblich mitgestaltet. Es sollte einer funktionalen, aber dennoch gestalterischen Architektursprache und Einheit Ausdruck verleihen (REINBORN 1996: 94; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 189). Siedlungen und Quartiere des Neuen Bauens waren geprägt durch lineare und strenge Gebäudestrukturen in Form von Reihen (längs zur Erschließungsstraße) und Zeilen (quer zur Erschließungsstraße). Es waren sowohl Reiheneinfamilienhäuser als auch Geschosswohnungen denkbar. Oftmals waren die Gebäude in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet und vorhandene Gartenflächen teilweise als Nutzgärten bewirtschaftet (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 201). Nach der Zerschlagung des Bauhauses 1933 durch die Nationalsozialisten etablierte sich der daraus entwickelte und durch *Gropius* und *Ludwig Mies van der Rohe* geformte Internationale Stil in Nord- und Mitteleuropa, Amerika und später auch in Osteuropa, wobei sich parallel zum Bauhaus bereits in verschiedensten Ländern neue Stile gemäß des Internationalen Stils entwickelten (REINBORN 1996: 94; LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 259). Für den

Internationalen Stil sind glatte Wände, kubische Baukörper, schlichte Fassadengestaltung ohne Ornamente, Stahl-Beton-Skelettweise, vertikale und horizontale Fensterbänder, Glaselemente und je nach Architekt:in weiße oder auch bunte Fassaden typisch (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 270).

Neben dem Neuen Bauen und Internationalen Stil erreichte auch in den 1920er Jahren der Expressionismus Deutschland. Eckige oder runde plastisch geformte Baukörper mit Backstein- oder Klinkerfassaden entstanden. Die waagerechten oder senkrechten Fensterbänder wurden durch rechteckige Fenster mit horizontalen Sprossen gegliedert und hoben sich durch ihren weißen Anstrich von der roten Fassade ab (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 257f.). Der Anfang des 20. Jahrhunderts aufkommende Architekturstil „Jugendstil" mit hohem Gestaltungsgrad durch Dekor und florale Stuckelemente lässt sich deutlich vom Stil des Neuen Bauens abgrenzen (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 254, 259).

Die Dezentralisierung, Auflösung der Großstadt, Entmischung der Funktionen und Funktionstrennung bestimmten in dieser Zeit die Struktur der Stadt, sodass sich unterschiedliche städtische Nutzungsbereiche herausbildeten, die durch Verkehrswege miteinander verbunden waren. Im Zentrum bildeten sich weiterhin neue Geschäfts- und Dienstleistungsbereiche als City aus. Am Stadtrand entstanden neue Wohnquartiere und Industrieflächen. Auch auf dem „Internationalen Kongress für Neues Bauen" (Congrès International d´Architecture Moderne - CIAM) wurde in der „Charta von Athen" 1933 die Funktionstrennung als Leitlinie festgeschrieben (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181, 189; REINBORN 1996: 137; KUHN 2007: 188, 192).

Durch den aufkommenden Autoverkehr und die Zunahme öffentlicher Verkehrsmittel änderte sich die Straßengestaltung. Infolgedessen wurden Geh- und Fahrwege sowie Plätze klar voneinander getrennt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 180; VON SALDERN 1996b: 52). Durch die Blockrandbebauung wurden die Straßen als öffentliche Räume eingefasst und klar umschlossen. Erst im Zuge des Leitbildes der „offenen Stadtlandschaft" und der Verzahnung des öffentlichen Raumes mit Frei- und Grünräumen war die Bebauungsstruktur nicht länger Fixpunkt und der Raum wurde offener gestaltet (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 180). Allgemein rückten Themen wie Begrünung, Landschaft, Natur und Hygiene mehr in den Fokus, sodass sich diese im Städtebau widerspiegelten. Das geschlossene urbane Raumverständnis veränderte sich hin zur offenen Stadtlandschaft und Landschafts- und Grünräume wurden bewusst mitgedacht. Die neue Rücksichtnahme von Freiräumen führte zu einem höheren Freizeitwert und unterstützte das Stadtklima (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 182f.).

Die alte Stadt mit ihren klassischen Baublöcken wurde aufgrund der sich entwickelnden rationalistischen Architektur infrage gestellt. Der Baublock veränderte sich, indem zunehmend nicht mehr vier, sondern nur noch zwei Seiten bebaut wurden. Wohnzeilen als Abgrenzungen des

Stadtraumes entstanden zunächst an den Straßen, ehe sie sich von der Straße lösten und senkrecht zu dieser eine neue Anordnungsform fanden. Der klassische vierseitig umbaute Baublock löste sich zunehmend auf (REINBORN 1996: 131), da dieser nicht den Anforderungen nach Belichtung, Besonnung und Belüftung entsprach (MEHLHORN 2012: 316). Die Anordnung der Zeilen in Nord-Süd Richtung sollte die Ausrichtung der Wohnräume nach Westen möglich machen, um für optimale Lichtverhältnisse zu sorgen. Auch wenn die Zeilenanordnung und -ausrichtung nicht überall stringent vollzogen wurde, wird der Zeilenbau als ideale Bauweise zur Umsetzung der geforderten Grundprinzipien Licht, Luft und Sonne angesehen, wenngleich die Raumbildung durch diese Bebauungsstruktur vernachlässigt wurde (REINBORN 1996: 131). Neben den Zeilenstrukturen entlang oder quer zu Haupterschließungsstraßen wurden offene und miteinander verbundene Höfe sowie diverse Mischformen umgesetzt (MEHLHORN 2012: 316). Die Blockbauweise wurde von eher konservativen Städtebauenden verfolgt, während die Zeilenbauweise von progressiven Städtebauenden vorangetrieben wurde, um die widrigen Wohnbedingungen durch eine angemessene Wohnhygiene zu ersetzen (JONAS 2006: 85). Ab den 1920er Jahren experimentierte man zudem mit der Gruppierung und freien Anordnung von Gebäuden, sodass keine gefassten und eindeutigen Räume mehr entstanden (CURDES 1996: 174). Die Parzellierung von Grundstücken als einstiger Grundsatz der europäischen Stadt wurde allmählich durch städtebauliche Großformen abgelöst (ROTH 2022: 69).

Die unmittelbare Wiederaufbauphase galt dem Aufbau der Wirtschaft, wenngleich man der steigenden Wohnungsnachfrage und dem Defizit an Wohnraum gerecht werden musste (REINBORN 1996: 90; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 185). War der Wohnungsbau während des Krieges nicht gestattet, so mangelte es 1920 bereits an ca. einer Million Wohnungen. Durch den Wohnraummangel nach dem Ersten Weltkrieg wurden staatliche Restriktionen wie die Wohnungszwangswirtschaft mit Wohnraumbewirtschaftung, Mietpreisbindung und Mieterschutz verfolgt und erst 1928 eingestellt (REINBORN 1996: 90; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 185). Der Rückzug der privaten Bauwirtschaft aufgrund von Unrentabilität veranlasste schließlich den Staat durch direkte Subventionen oder indirekte Steuervergünstigungen den Bau von bezahlbaren Wohnungen durch die gemeinnützigen und genossenschaftlichen Wohnungsbauunternehmen zu fördern und qualitativ angemessenen Wohnraum zu errichten. Gelder erlangte der Staat durch die Hauszinssteuer, die als Ausgleichszahlungen von Althausbesitzer:innen eingezogen wurden. 1930 wurden bereits ca. 44 % der Neubauwohnungen mit öffentlicher Förderung finanziert (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 182, 186).

Der Wohnungs- und Städtebau kann in drei aufeinanderfolgende Phasen gegliedert werden: In der ersten Phase zwischen 1918/19 und 1924/25 wurden vermehrt Not- und Klein(garten)siedlungen mit Selbstversorgergärten und geringen Wohnstandards erbaut. In den darauffolgenden Jahren wurde der Kleinsiedlungsbau in Form von „Heimstätten“ und Geschossmietwohnungen gefördert (JONAS 2006:

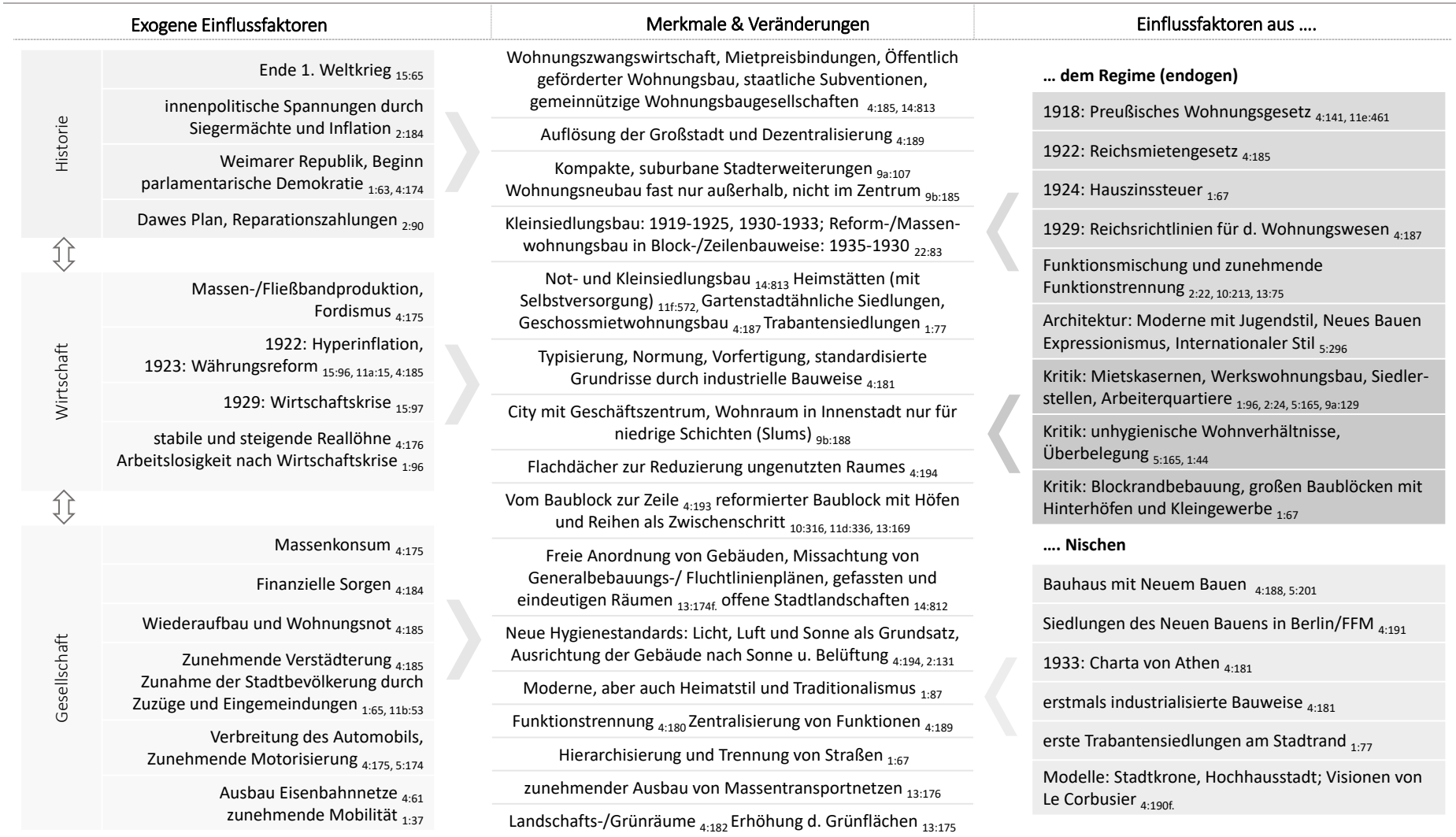
83; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 187). Zwischen 1925 und 1930 stand der Reform- und Massenwohnungsbau im Vordergrund, der sowohl in Zeilen- als auch in Blockbauweise realisiert wurde (JONAS 2006: 85). Gartenstadtähnliche Siedlungen und neue Siedlungen in den Vororten wurden ab 1924 als Heimstätten für den Mittelstand gebaut (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 188). Der Wohnungsneubau erfolgte meist am Stadtrand (KUHN 2007: 185), sodass sich kompakte und suburbane Stadterweiterungen vollzogen (BODENSCHATZ 2007: 107). Die urbane Stadt war als Wohnort unattraktiv geworden, da die vorhandenen Mietskasernen nicht mehr den Wohnansprüchen der 1920er Jahre entsprachen. Die Altstädte glichen Elendsvierteln, wurden jedoch aufgrund der Wohnungsnot erhalten (KUHN 2007: 184, 188). Weiterhin prägten Siedlungen des Neuen Bauens und Bauten der Moderne die Zeit der Weimarer Republik, wenngleich sie nur einen geringen Anteil am gesamten Wohnungsbauvolumen ausmachten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 191). Siedlungen des Neuen Bauens zeichnen sich dabei durch Flachdächer, ausgeprägte Garten- und Freiraumplanung, Reihenhäuser oder Geschosswohnungen sowie gute Belüftungs- und Besonnungsmöglichkeiten aus (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 193f.). Neben den Trabantensiedlungen mit wohnhygienischen Zeilenbauten wurde vielerorts die traditionelle Stadt mit Blockrandbebauung und gefassten Stadträumen weitergebaut (ROTH 2022: 73).

Die Reichsrichtlinien für das Wohnungswesen von 1929 legten das Ideal von Einfamilienhäusern mit Flachdach und den drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhausbau sowie Rationalisierungs- und Normierungsvorgaben fest, wobei diese gestaffelt mit abnehmender Etagenzahl bei gleichzeitig zunehmender Entfernung vom Stadtkern umgesetzt werden sollten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 188). In der dritten Phase von 1930 bis 1933 war der Kleinsiedlungsbau erneut vorherrschend (JONAS 2006: 83). Jedoch geriet der Wohnungsneubau nach dem Börsenkrach 1929 wiederholt ins Stocken, sodass sich eine neue Wohnungsnot entwickelte, unter der besonders die zahlreichen Arbeitnehmer:innen litten, die im Zuge der Wirtschaftskrise ihre Arbeitsplätze verloren (STRACKE 2011: 97; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 185).

Auch die Normierung und Serienproduktion konnten die Kosten für den Wohnungsbau nicht in angemessenem Maße senken. Nach 1930 wurden nur noch Kleinstwohnungen gefördert und kleine Häuser ohne technische Infrastruktur oder periphere Nebenerwerbssiedlungen bzw. Notsiedlungen mit Selbstverpflegungsgärten errichtet (REINBORN 1996: 139).

Zusammenfassend ergeben sich für die Epoche von 1918 bis 1933 die in Abbildung 18 dargestellten Einflüsse aus der Landschaft, aus dem Regime und den Nischen und die daraus resultierenden spezifischen Merkmale und Veränderungen dieser Epoche.

Abb. 18: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1918 bis 1933



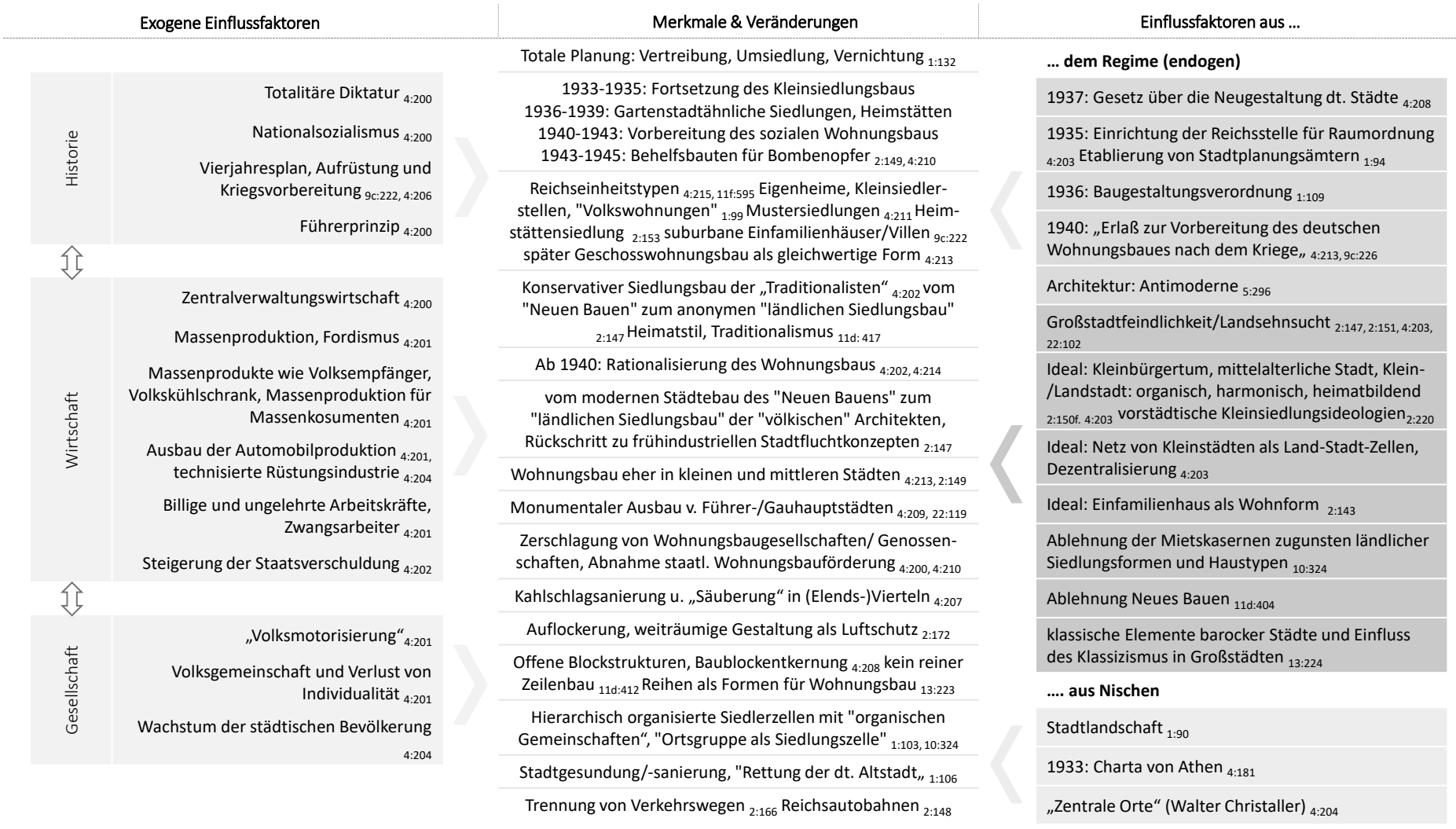
Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 5: Lötscher/Kühmichel 2016; 9a: Bodenschatz 2007; 9b: Kuhn 2007; 10: Mehlhorn 2012; 11a: von Saldern 1996a; 11b: von Saldern 1996b; 11d: Kähler 1996b; 11e: Bodenstein/Böhm-Ott 1996; 13: Curdes 1996; 14: Schröteler-von Brandt 2018; 15: Stracke 2011; 22: Jonas 2006

7.2.3 Städtebau im Nationalsozialismus: 1933 bis 1945

Die Städtebauepoche von 1933 bis 1945 (vgl. Abb. 19) ist mit nur 12 Jahren kurz, jedoch maßgeblich durch die politische Situation und die sich daraus ergebenden Brüche geprägt. 1933 löste eine totalitäre Diktatur die parlamentarische Demokratie ab, was auch Auswirkungen auf den Städtebau hatte. Alle räumlichen Planungs- und Hierarchieebenen wurden aufgelöst und unter der „totalen Planung" fortgeführt. Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Bauhütten wurden nicht länger involviert. Der räumliche Aufbau der Stadt erfolgte nach dem Prinzip „von der Ortsgruppe zur Siedlungszelle" und war angelehnt an den politischen zellenartigen hierarchischen Aufbau (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 200). 1935 wurde die „Reichsstelle für Raumordnung" etabliert, die fortan auch die Landesplanung zur Aufgabe der zentralen Regierung machte und somit die Zentralisierung der Planung vorantrieb (REINBORN 1996: 145; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 203). Die Einzelstadtplanung spielte gegenüber der Landesplanung nur eine untergeordnete Rolle (VON SALDERN 1996b: 56). Raumordnung und Regionalplanung verfolgten das Leitbild eines Netzes von Kleinstädten mit Land-Stadt-Zellen. Ergänzend fand das System der zentralen Orte von *Walter Christaller* zunehmend Berücksichtigung. Er sah ein gestuftes und hierarchisches Siedlungssystem mit einem Netz aus Unter-, Mittel-, Ober- und Großzentren vor (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 203).

Die steigende Automobilproduktion sollte das Ziel der „Volksmotorisierung" vorantreiben. Der damit einhergehende und notwendige Ausbau von Autobahnen und Fernstraßen förderte das Auto als Verkehrsmittel zusätzlich. Weiterhin hielten verstärkt mit fordistischen Arbeitsweisen hergestellte Massenprodukte (Volksempfänger, Volkskühlschrank) Einzug in die Haushalte, sodass auf mehreren Ebenen die Individualität zugunsten der Volksgemeinschaft aufgegeben werden musste (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 202). Die Wirtschaftskrise Anfang der 1930er Jahre beendete die Zeit des Städtebaus des Neuen Bauens und der ländliche Siedlungsbau sowie frühindustrielle Stadtfluchtkonzepte fanden wieder verstärkt Beachtung. Die Vertreter:innen des modernen Städtebaus und des Neuen Bauens wurden missachtet und isoliert, während nationalistisch orientierte Städtebauer:innen und Architekt:innen sowie Anhänger:innen der Gartenstadtbewegung den Städtebau dieser Zeit bestimmten (REINBORN 1996: 147). Im Bauwesen kam es ebenfalls zu Spannungen zwischen den traditionellen und konservativen Vertreter:innen und den Städtebauer:innen, die die Rationalisierung des Bauwesens für kosten- und zeitsparend und vorwärtsgewandt befanden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 202).

Abb. 19: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1933 bis 1945



Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 9c: Harlander 2007b; 10: Mehlhorn 2012; 11d: Kähler 1996b; 11f.; Hafner 1996; 13: Curdes 1996; 22: Jonas 2006

Der Städtebau der Nationalsozialisten verfolgte einerseits ein „neutrales technokratisch-geometrisches Konzept“, andererseits ein „ideologieträchtiges organisch-geomorphes Konzept“, wobei immer hybride Formen umgesetzt wurden (JONAS 2006: 102). Die Großstadtfeindlichkeit, die Forderung nach Dezentralisierung und der Auflösung der Städte waren Grundlage für den Bau von Kleinsiedlungsgebieten in den frühen 1930er Jahren und die Förderung von Bautätigkeiten in den Kleinstädten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 203; JONAS 2006: 102). Mittelalterliche Städte und deutsche traditionelle, organische und heimatbildende Kleinstädte wurden als Vorbild für die nationalsozialistische Stadt angesehen. Die Zielvorstellungen der Dezentralisierung konnten jedoch in der Realität nicht umgesetzt werden, da die Zuzüge in die Städte anstiegen und eine Zentralisierung der Industrie vollzogen wurde (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 203f.). Das Einfamilienhaus bzw. das Kleinhaus mit Garten wurde von den Nationalsozialisten im Zuge ihrer „Blut und Boden-Politik“ als ideale Wohnform beworben. Die Siedlerstellen (Wohnhaus und landwirtschaftliche Fläche) sollten bewirtschaftet werden und somit die Selbstversorgung ermöglichen (REINBORN 1996: 143). Ende der 1930er Jahre wurden die Planungsvorhaben wieder stadtbezogener, sodass Geschosswohnungsbau und Neugründungsstädte realisiert werden konnten. Zudem waren Planungen für die Neugestaltung von bestehenden Städten mit Ausbildung von neuen Stadtzentren für das Volk angedacht (JONAS 2006: 102; REINBORN 1996: 148). Überdies schlug sich das „Bauen für die Volkgemeinschaft“ in Dörfern nieder (REINBORN 1996: 148).

Die öffentliche Förderung des Wohnungsbaus fiel zur Zeit der Nationalsozialisten eher gering aus. Dennoch konnten durch private Mittel von 1933 bis 1939 jährlich ca. 300.000 Wohnungen fertiggestellt werden. In den ersten Jahren von 1933 bis 1935 lag der Schwerpunkt auf der Weiterführung des Kleinsiedlungsbaus, wobei überwiegend kleine und mittlere Kommunen und wenig besiedelte Gebiete dafür dienten. Von 1936 bis 1939 konnten gartenstadtähnliche Siedlungen und einige Neustädte mit Heimstätten für „Stammarbeiter“ und Wehrmachtsanhänger verwirklicht werden. Zudem wurde der städtische Geschosswohnungsbau Ende der 1930er Jahre in Block- vermehrt aber in Zeilenbauweise betrieben (REINBORN 1996: 149; JONAS 2006: 132; KÄHLER 1996b: 403). Während des Krieges bis 1943 wurde die „totale Planung und Gestaltung“ des sozialen Wohnungsbaus in der erwarteten Osterweiterung nach dem Krieg vorbereitet (REINBORN 1996: 149). Von 1943 bis 1945 fand vermehrt die Schaffung von Behelfsbauten mit normierten Reichseinheitstypen für Kriegsgeschädigte statt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 210, 214f.).

Mit der „Stadt des KdF (Kraft durch Freude)-Wagens“ (heute Wolfsburg) und der „Stadt der Hermann-Göring-Werke“ (heute Salzgitter) wurden zwei Industriestädte neu gegründet. Im Zuge des „Vierjahresplans“ sollte der Krieg vorbereitet und vermehrt auf die Erzgewinnung und Strahlproduktion für die Rüstungsindustrie gesetzt werden. Daher entstand in der Nähe eines

Eisenhüttenwerks die Musterstadt „Stadt der Hermann-Göring-Werke“ mit nur 10.000 Wohnungen, wobei diese zunächst für 300.000 Einwohner:innen angedacht war. Ab 1938 bildete sich mit dem neuen Werk zum Bau des KdF-Wagens auch die direkt angrenzende Stadt Wolfsburg. Die funktionalistische Stadtgliederung zeichnete sich durch zweigeschossige Reihenhausbebauung am Rand sowie ein Zentrum mit Versorgungseirichtungen, einer Volkshalle und Wohnbauten in Blockbauweise aus (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 206). Die Fertigstellung beider Städte nach ursprünglicher Planung erfolgte unter anderem kriegsbedingt nicht (JONAS 2006: 126).

Neben der Errichtung von neuen Siedlungen und Städten wurde auch der Stadtumbau und die Neugestaltung gemäß dem „Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte“ von 1937 verfolgt. „Gesundung“ der Stadt und „Rettung der deutschen Altstadt“ waren dabei die Zielsetzungen. Eine denkmalgerechte Sanierung erfolgte in historisch bedeutungsvollen Städten. Die Umsetzung der Kahlschlagsanierung in unzuträglichen Stadtvierteln führte zur Vertreibung von Bewohner:innen. Der Wiederaufbau erfolgte im Sinne der Entkernung von Baublöcken, d. h. Baublöcke ohne Hinterhäuser, dafür mit Innenhöfen und Grünräumen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 207). In den Gau- und Führerstädten sollten sich Macht und das Führerprinzip im Stadtbild widerspiegeln, sodass monumentale Bauwerke, repräsentative Gemeinschaftsbauten und großmaßstäbliche Strukturen die Städte gestalteten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 208-210; JONAS 2006: 119).

Die Zeit von 1933 bis 1945 kann als Antimoderne im Vergleich zur Moderne seit 1900 bezeichnet werden. Einerseits waren kleinmaßstäbige Grundrisse mit kleinstädtischen heimatlichen Gebäuden vorherrschend, andererseits wurde der Wunsch nach großmaßstäblichen Stadtstrukturen lauter, die nur vereinzelt umgesetzt wurden. Traditionalistische, rationalistische sowie nationalsozialistische Baustile prägten diese Zeit (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 297).

7.2.4 Städtebau der Nachkriegszeit: 1945 bis 1960

Der Wiederaufbau in der Nachkriegszeit erfolgte zunächst mithilfe der „gesamtdeutschen Aufbauplanungen“ (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 235). Mit der Gründung der beiden deutschen Staaten, der BRD und der DDR, im Jahre 1949 entwickelte sich gleicherweise der Städtebau divergent.

Bundesrepublik Deutschland

Nach dem Zweiten Weltkrieg musste man sich zunächst ein Überblick über das Ausmaß der Zerstörung der Städte und Wohnungen verschaffen. So waren von den ca. 16 Mio. Wohnungen in den Besatzungszonen 2,5 Mio. vollständig zerstört und weitere 4 Mio. beschädigt. Besonders in vielen Großstädten war die Zerstörung immens (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 216f.). Die Bevölkerungszahlen in den Städten lagen deutlich unter Vorkriegsniveau, wobei schrittweise Zuzüge aus ländlichen

Regionen, Behelfsunterkünften und aus dem Osten Deutschlands die Wohnraumnachfrage in den Städten verstärkten (REINBORN 1996: 175). Die Wiederherstellung von Wohnraum hatte somit oberste Priorität und bedurfte staatlicher Maßnahmen. Das Kontrollratsgesetz ermöglichte eine Wohnungszwangswirtschaft, die auch im Wohnraumbewirtschaftungsgesetz von 1953 die Wohnungsverteilung reglementierte (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 217; VON BEYME 1999: 92).

Das Wohnraumbeschaffungsprogramm begünstigte die Errichtung von Behelfsbauten. Der Mietpreisstopp von 1936 wurde fortgeführt und war bis zum Wohnungsmietengesetz von 1955 bzw. für Altbaubestand bis 1960 und z. B. in München und Hamburg bis 1975 gültig. Ergänzend half der staatliche Bodenpreisstopp gegen steigende Preise (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 217). Die Länder verfolgten zwar teilweise eigene Aufbaugesetze und wohnungspolitische Ziele, jedoch war die Bundesrepublik maßgeblich an der Errichtung von neuem Wohnraum beteiligt. Unter anderem das 1. Wohnungsbaugesetz von 1950 sowie die bauliche Förderung und steuerpolitische Unterstützung machten den Bau von 3,1 Mio. Wohnungen zwischen 1951 und 1965 möglich (REINBORN 1996: 199).

Die Gesellschaft litt unter den Kriegsfolgen und war auf die Grundversorgung durch die Alliierten angewiesen. Mit der Währungsreform 1948, der Gründung der BRD 1949 und den Finanzhilfen durch den Marshallplan begann der wirtschaftliche Aufschwung und die Zeit des „Wirtschaftswunders“. Die industrielle Produktion, die Exporte und die Nachfrage nach Gütern stiegen rasch an, sodass bald Gastarbeiter aus dem Ausland angeworben und verpflichtet wurden. Die Wirtschaft der Nachkriegszeit zeichnete sich durch fordistische Massenfabrikation mit Zentralisierung, Rationalisierung und Arbeitsteilung, Vollbeschäftigung und Vermeidung von Arbeitslosigkeit und sozialer Marktwirtschaft aus (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 216).

Der Wiederaufbau der Städte war beeinflusst von verschiedenen Sichtweisen, erfolgte zunächst teilweise in Anknüpfung an die Wiederaufbauplanungen der Nationalsozialisten, die Elemente wie Auflockerung, Durchgrünung und Gliederung vereinten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 218; MÜLLER-RAEMISCH 1990a: 24). Viele Städtebauer:innen sahen in der Zerstörung die Chance und Notwendigkeit die gründerzeitlichen und dichten Stadtstrukturen anzupassen, um aufgelockerten Zeilenbau, entdichtete Blöcke sowie breite Verkehrsstraßen und die Stadtlandschaft zu ermöglichen. Andere Entscheidungstragende plädierten für den restaurativen Wiederaufbau, um den traditionellen Stadtgrundriss zu bewahren. Ziel war es an Bedeutung der historischen Stadtstruktur und dem identitätsstiftenden Stadtbild festzuhalten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 218f.). Es kam somit zu den unterschiedlichen Positionen der „Modernen“ und der „Traditionalisten“ unter den Städtebauenden (MÜLLER-RAEMISCH 1990a: 24). Da die technische Infrastruktur meist intakt war, da sie unterhalb der Straßen verlief, bot sich vielerorts ein Wiederaufbau nach alten Grundrissen an. Die bestehenden Eigentumsgrenzen sowie Grad und Verteilung der Zerstörung bedingten den restaurativen

Wiederaufbau (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 226; REINBORN 1996: 177). Daher konnten vereinzelt neue Wohnviertel auf bestehenden Stadtgrundrissen nach gültigen Leitvorstellungen errichtet werden (REINBORN 1996: 225). Jedoch wurden die Grundbesitzverhältnisse vielerorts zu Hürden der weiteren Stadtentwicklung und Neuordnung (REINBORN 1996: 177).

Bedingt durch die Verzögerungen im Wiederaufbau der Stadtzentren und den Wunsch nach Erhaltung wurde verstärkt „auf der grünen Wiese" gebaut, wobei viele Bauvorhaben durch mehrgeschossigen Zeilenbau geprägt waren und Einflüsse des Neuen Bauens integrierten (REINBORN 1996: 179). Erste kleinere Stadterweiterungen und Wiederaufbaugebiete wurden in den frühen 1950er Jahren entwickelt. Erste größere Stadterweiterungen mit organischen Erschließungswegen mit Einflüssen der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" sowie Berücksichtigung des Autoverkehrs wurden verstärkt Mitte der 1950er bis Mitte der 1960er Jahre vollzogen (REINBORN 1996: 199; JONAS 2006: 174, 182). Oftmals wurden in diesen Stadterweiterungsgebieten ähnliche Bauformen und -höhen verwendet, sodass ein homogenes Erscheinungsbild entstand. Erst in der späten Nachkriegszeit wurde vermehrt Wert auf eine Mischung der Gebäudeausgestaltung und -struktur gelegt (REINBORN 1996: 213). Die Trennung von Fußwegen und Straßen wurde angelegt. Vor 1960 erfolgte dies in den ersten größeren Erweiterungsvierteln noch auf gleichem Bodenniveau (REINBORN 1996: 215). Anders als beim Wiederaufbau, der zwischen dem „restaurativen" und „modernen" Städtebau zerrissen war, folgten die Stadterweiterungsgebiete dem Leitbild der „offenen Stadtlandschaft" (vgl. Kapitel 3.1) (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 230). Der starre Zeilenbau wie in den 1920er Jahren wurde lockerer durch geschwungenere, gedrehte und asymmetrisch zueinander orientierte Zeilen modifiziert. Bei großen Stadterweiterungsgebieten, besonders nach 1960, erfolgte nach und nach die Rückkehr zu rechtwinkligeren und symmetrischeren Gebäudeanordnungen, die aufgelockerte und offene Blockstrukturen erahnen lassen (MÜLLER-RAEMISCH 1990a: 35ff.).

Mit dem Leitbild „organischer Städtebau" fand die seit Jahrzehnten geforderte Auflösung der Städte in Stadtlandschaften und die Ausbildung von großflächigen Grün- und Freiräumen verstärkt Anhänger:innen. Neben der gebauten Stadt in der Landschaft sollten geometrische und starre Elemente, wie im Nationalsozialismus, aufgelöst und stattdessen organische Formen entwickelt werden (vgl. Kapitel 3.1) (REINBORN 1996: 180f.). Die Stadt- und Straßenräume sollten offener und fließender gestaltet werden. Eng bebaute Korridorstraßen wie zur Gründerzeit wurden durch Straßen als Freiräume sowie freier im Raum stehender Gebäude ersetzt. Der Fokus lag nicht mehr primär auf der Schaffung von städtischen Räumen, sondern vielmehr in der Ausgestaltung von privaten Räumen und verbindenden Grünflächen und -bändern (REINBORN 1996: 193). Die übergeordneten Straßen waren geschwungen, Seitenstraßen spalteten sich verästelt von diesen ab und mündeten teils in Sackgassen, wodurch sich auch ein halböffentlicher Raum zwischen den querstehenden Gebäuden

ausbildete (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 203). Nachbarschaften verhalfen zur Reduzierung von Anonymität und zu einer höheren sozialen Mischung und wurden von Städtebauenden und -planenden als gefasste sozialräumliche Gliederungseinheiten, die optimal durch Grünräume voneinander getrennt werden konnten, herausgebildet (REINBORN 1993: 197; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 231).

Die anwachsende Motorisierung erforderte mehr Straßen in den Vierteln und zugleich übergeordnete und verbindende Schnellstraßen, sodass sich der Städtebau diesbezüglich anpassen musste. Die Verkehrsbänder folgten daher oftmals im Sinne der organischen Stadtbaukunst fließenden und schwingenden Straßenverläufen (REINBORN 1996: 196) und trugen zu störungsfreien Wegebeziehungen bei (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 231). Die historische und gründerzeitliche Stadtstruktur erfuhr Abneigung und verstärkte den Wunsch nach Entflechtung der Großstadt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 231). Daneben erlebte der Städtebau der 1920er Jahre als verspätete Moderne eine Wiederkehr (JONAS 2006: 169), der Historismus wurde hingegen zurückgewiesen (MEHLHORN 2012: 333). Das Leitbild der 1950er Jahre wurde rückblickend die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“, die jedoch mit kritischen Stimmen bezüglich Monotonie und Funktionstrennung zu kämpfen hatte (vgl. Kapitel 3.1) (MÜLLER-RAEMISCH 1990a: 38, 43).

Trotz der hohen Anzahl an Neubauwohnungen als Geschosswohnungsbau, war das Einfamilienhaus weiterhin eine beliebte und geförderte Wohnform. Im 2. Wohnungsbaugesetz von 1956 wurde das Eigenheim daher als bezeichnendes architektonisches Leitbild verankert. Es wurden zahlreiche Eigenheime und Kleinhäuser in dünnbesiedelten Siedlungen am Stadtrand errichtet (REINBORN 1996: 231f.). Oftmals weiteten sich in den Folgejahren die antiurbanen Einfamilienhausgebiete in die benachbarten Gemeinden aus, wo die Bauleitplanung lediglich rudimentär verankert war und sich auf ein Minimum beschränkte (JONAS 2006: 193).

Mit der „autogerechten Stadt“ und der „Raumstadt“ wurden in dieser Epoche weitere städtebauliche Leitbilder publiziert, die besonders für den Bau von neuen Stadtvierteln der darauffolgenden Jahre übernommen werden sollten (vgl. Kapitel 3.1) (REINBORN 1996: 182-188; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232ff.) Die Charta von Athen aus dem Jahr 1933 fand in der Nachkriegszeit und den stattfindenden Stadterweiterungen Anklang. *Le Corbusier* plädierte ursprünglich für eine Trennung im unmittelbaren Wohnbereich. Das Prinzip wurde jedoch für die Gesamtstadt übernommen. Daher wurden verschiedene Nutzungsbereiche im Stadtgebiet vorgesehen, um störungsfreies Wohnen und Arbeiten zu ermöglichen (vgl. Kapitel 3.1) (REINBORN 1996: 213).

Abb. 20: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1945 bis 1960 in der BRD

Exogene Einflussfaktoren		Veränderungen & Reaktionen	Einflussfaktoren aus….
		1945-1955: Wiederaufbau, 1950-1960: durchgrünte Wohnquartiere in Reihen- und Zeilenbauweise 6:198	**…. dem Regime (endogen)**
Historie	Ende 2. Weltkrieg		
	Gründung der BRD 4:216	Wiederaufbau: Rekonstruktiver Wiederaufbau, radikaler Wiederaufbau, traditioneller Anpassungsneubau 13:241	
	Einführung der Demokratie 2:177	Wohnungszwangswirtschaft, Mietpreisbindung, Bodenpreisstopp 4:217f. sozialer Wohnungsbau, zunehmend Subjektförderung 4:228	1948/49: Aufbaugesetze 4:142 1950: Erstes Wohnungsbaugesetz 4:227 1956: Zweites Wohnungsbaugesetz 4:229 1953: Wohnraumbewirtschaftungsgesetz 4:217 1955: Wohnungsmietengesetz 4:217
Wirtschaft	1948: Währungsreform 4:216	Zunächst weiterhin Heimstätten, Behelfsbauten, Notunterkünfte, Renaissance Kleinsiedlungsbau 4:228	1960: erstens Bundesbaugesetz (BBauG) 2:198
	Marshallplan 4:216	Standardisierung und Industrialisierung des Bauwesens 1:184	Zeit der „starken Stadtbauräte“ 4:220
	1950er: Wirtschaftswunder 4:216	Kleinere Stadterweiterungen: modifizierter Blockbauweise Zeilen in aufgelockerter Form, Geschosswohnungen und Einfamilienhäuser, Durchgrünung, kurze Wege zu Gemeinschaftseinrichtungen, Schlafstädte 2:199, 2:202, 13:244	Architektur: Nachkriegsmoderne mit klassischer/ internationaler Moderne, Funktionalismus 5:296
	Steigende Konsumgüterindustrie 4:230		Aus "Siedlerzellen“ werden Nachbarschaften 4:219
	Anwerbung Gastarbeiter, Ziel: Vollbeschäftigung, steigende Löhne 4:216, 4:230	Einfamilienhäuser ohne Nutzgärten beliebt, Mietgeschosswohnungsbau vorherrschend 4:228, 9d:239	Ablehnung: historische, gründerzeitliche, dichte Stadt 4:230 geschlossene Bauweise; Aufhebung der Blockstruktur 1:161, 13:242
	Zerstörung und Wohnungsnot 4:217	Steigerung der durchschnittlichen Wohnfläche 9d:239	Forderung: Auflockerung, Entballung, Gliederung, organische Gestaltung, Stadtlandschaft 1:165, 4:230f. "Licht, Sonne, Weiträumigkeit" 1:166
Gesellschaft	1939-1950: Suburbanisierung, Zuwachs an Außenzonen, 1950-1956: Urbanisierung, Schrumpfung Außenzonen, 1956-1961: Zuwachs am Stadtrand 2:175f.	Funktionstrennung der Straße, autogerechter Ausbau, Anpassung des Straßennetzes 2:183, 4:229, 4:234, 22:182	
	steigender Wohlstand 4:23 Auto: Symbol d. Wirtschaftswunders/ von Freiheit 4:229	Offene Stadtlandschaft, Auflockerung, Gliederung in Nachbarschaften u. Funktionen 1:161, 4:219	Forderung: "autogerechte" Stadt 4:231
	Anstieg der Berufspendler 4:229	Ausdehnung der Grün- und Freiflächen, Durchgrünung und Verzahnung mit offenen Landschaftsräumen 4:234	Traditionalisten vs. Vertreter der Moderne 4:218
		Gruppierung von Gebäuden nach freiplastischen Prinzipien, weniger gefasste und eindeutige Räumen 13:174 Anordnungen ohne räumlichen Zusammenhang 13:243	**…. Nischen**
Umwelt	Steigender Flächenverbrauch 1:190	Zeile als fortschrittliche Bauweise. Kritik: Monotonie, keine privaten Grünflächen, keine Nutzungsmischung 13:242f.	Leitbild: gegliederte, aufgelockerte Stadt 4:232, 7:160, 22:150, 22: 174
	Natur als unerschöpfliche Ressource 1:190	Verdrängung der innerstädtischen Bevölkerung 5:185	Leitbild: organischer Städtebau 5:203, 2:180 Leitbild: Stadtlandschaft 4:219 Konzept der Raumstadt 4:233

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 5: Lötscher/Kühmichel 2016; 6: Curdes 1997; 7: Jonas 2016; 9d: Harlander 2007c; 13: Curdes 1996; 22: Jonas 2006

Die Nachkriegsmoderne war durch die Architektur der klassischen und internationalen Moderne geprägt. Es entstanden organische sowie gegliederte und aufgelockerte Siedlungsgrundrisse mit Frei- und Grünräumen (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 297). Abbildung 20 fasst die Kennzeichen der Epoche in der BRD zusammen.

Deutsche Demokratische Republik

In der direkten Nachkriegszeit folgte die Instandsetzung zerstörten Wohnraumes und die Trümmerverwertung noch ohne übergeordnete Planung (WERNER 1981: 29; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 238). In der sowjetischen Besatzungszone wurden zunächst Vertreter:innen des Neuen Bauens engagiert, die sich an ausländischen Planungspraktiken orientierten, um die Moderne weiterzuentwickeln (HOSCISLAWSKI 1991: 39f.). Der Wiederaufbau sollte zunächst nach dem Leitbild der „funktionellen Stadt" der Charta von Athen erfolgen. Der Wohnungsbau folgte dem der 1920er Jahre (HOSCISLAWSKI 1991: 42, 46). Anders als in Westdeutschland übernahm man lediglich in angepasster Weise das städtebauliche Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt", wenngleich die Gliederung in Wohnkomplexe erfolgen sollte, die Auflockerung aber eher abgelehnt wurde (WERNER 1981: 33; JONAS 2006: 169). Die Bauwirtschaft war durch planwirtschaftliche Regulierungen und den Bau von Industrieanlagen bestimmt. Das landwirtschaftlich überformte Land sollte sich durch den Aufbau einer Grundstoff- und Schwerindustrie weiterentwickeln (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 238).

Mit der Gründung der DDR 1949 wurden die „gesamtdeutschen Aufbauplanungen" der direkten Nachkriegszeit niedergelegt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 235). Damit einher ging ein Bruch mit der modernen westlichen Architektur. Der fortschrittliche sowjetische Städtebau und die stalinistische Architekturtheorie galten seitdem als Vorbild. Daraufhin wurde das Prinzip des sozialistischen Realismus verfolgt (HOSCISLAWSKI 1991: 57, 67). Infolgedessen entschied man sich zunächst für eine nationale repräsentative Baupolitik, die „die schöne deutsche Stadt" nach künstlerischen, klassischen städtebaulichen und sowjetischen Einflüssen umsetzen sollte (WERNER 1981: 29; HOSCISLAWSKI 1991: 57). 1950 entwickelte die DDR ein neues Grundsatzprogramm für den Städtebau mit dem Titel „16 Grundsätze des Städtebaus", um regionalistische Ansätze unter sowjetischem Einfluss durchzusetzen (JONAS 2006: 169; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 235). Die Leitidee der „kompakten Stadt" mit einer Stadtkrone als politischer und gesellschaftlicher Mittelpunkt bildete die Grundlage für die städtebaulichen Grundsätze (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 235). Randstädtische Stadterweiterungsgebiete sollten höhergeschossig sein und sich klar von der Gartenstadtidee und der „offenen, aufgelockerten Stadtlandschaft" abgrenzen. Die sozialistische Stadt sollte sich durch Dichte und Kompaktheit mit höherer Block-/Straßenrandbebauung sowie künstlerischen Elementen auszeichnen. Der Stil der nationalen Bautradition und der russische „Zuckerbäckerstil" prägten sowohl

Gebäude als auch Straßen und Plätze (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 236). Der Städtebau der 1920er Jahre, die Charta von Athen, das Bauhaus und der Internationale Stil sowie der Formalismus wurden letztendlich abgelehnt, um regionalen und sowjetischen städtebaulichen Einflüssen Vorrang zu bieten und die künstlerisch wertvolle Stadt zu errichten (JONAS 2006: 169; HOSCISLAWSKI 1991: 104). Mit dem Aufbaugesetz von 1950 war es dem Staat möglich über den Boden zu verfügen und die Aufbaugebiete zu kontrollieren (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 236).

Stadtumbaugebiete und Stadtgründungen wie Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda oder Halle-Neustadt erfolgten unter Berücksichtigung der 16 städtebaulichen Grundsätze. Breite, rechtwinklige Korridorstraßen sowie gefasste öffentliche und private Räume waren nun die Vorgaben, um fließende Stadtlandschaften wie im Westen zunächst zu unterbinden (JONAS 2006: 195). Stadtumbauten wie die Stalinallee (heute Karl-Marx-Allee) in Berlin zeichneten sich durch repräsentative und großmaßstäbige Straßen und Plätze sowie symmetrische und axiale Stadt- und Gebäudestrukturen aus. Sie bedienten sich an Architekturelementen des Klassizismus bzw. des Formenkanons der römischen Antike. In anderen ostdeutschen Städten wurden ähnliche Bausteine übernommen (JONAS 2006: 197).

Stadtzentren galten als historisch wertvolle Mittelpunkte der politischen Gesellschaft und sollten daher, wenn auch in angepasster Weise, wiederaufgebaut werden. Der Aufbauprozess wurde vielerorts unterstützt durch die industrielle Bauweise, sodass historische Altstädte und sanierungsfähige Gebäude zerstört wurden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 242; HOSCISLAWSKI 1991: 95). Ebenso schützenwert galten die Altstadtkerne, die im Zuge der Denkmalpflege von Blockinnenbebauung befreit wurden (HOSCISLAWSKI 1991: 88). Gründerzeitviertel wurden abgelehnt und sollten zum Umbau zur „schönen deutschen Stadt“ aus dem Stadtbild verschwinden. Der Wohnraummangel ließ den Abriss nicht zu, sodass Neubauten ergänzt wurden (HOSCISLAWSKI 1991: 93).

Josef Stalins Tod 1953 setzte die Entstalinisierung in Gang, die auch die Baupolitik beeinflusste und Umbrüche hervorbrachte (WERNER 1981: 224). *Stalins* Nachfolger *Nikita Chruschtschow* beschloss die Beschleunigung des industrialisierten Wohnungsbaus in allen Staaten des sowjetischen Einflussgebietes (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 237; HOSCISLAWSKI 1991: 132). Der Bruch mit den „16 Grundsätzen des Städtebaus“ und der aufwendigen Fassadengestaltung hin zur industriellen Bauweise vollzog sich übergangslos und deutlich früher als in der BRD (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 237). Die Leitidee der „schönen deutschen Stadt“ wurde von der „funktionellen Stadt“ abgelöst (HOSCISLAWSKI 1991: 132). Daraufhin entstanden Wohnkomplexe, die durch Anordnung von Zeilenbauten zu „Wohngruppen“ gekennzeichnet waren und über Raum für Gemeinschaft sowie das kulturelle und politische Leben verfügten. Die offene Bebauung ließ keine Trennung von privaten und öffentlichen Räumen zu und förderte somit die gemeinschaftliche, sozialistische Lebensweise (HOSCISLAWSKI 1991: 218f.). Abbildung 21 fasst die Epoche von 1945 bis 1960 der DDR zusammen.

Abb. 21: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1945 bis 1960 in der DDR

Exogene Einflussfaktoren		Veränderungen & Reaktionen	Einflussfaktoren aus…
			… dem Regime (endogen)
Historie	Ende 2. Weltkrieg 19:4	nationale Bautradition, sozialistische deutsche Baukunst 12c:463, künstlerischer und sowjetischer Städtebau 21:57	1950: Aufbaugesetz 4:236
	zunächst sowjetische Besatzungszone 19:4	Wiederaufbau alter Stadtstrukturen zur Bewahrung des kulturellen Erbes, Berücksichtigung neuer Anforderungen 2:178	1950: Sechzehn Grundsätze des Städtebaus, Gesamtkonzeption für Wiederaufbau nach der Leitidee der kompakten Stadt 4:235
	1949: Gründung der DDR 4:235, 19:11	Flächensanierung in Zentren 9c:228, historische Altstadtbebauung teilweise kahlschlagsaniert 14:819	1955: Wohnraumlenkungsverordnung 12c:439
Wirtschaft	Ausbau der Grundstoff- und Schwerindustrie (Stahl und Eisen) 19:24, 4:238	Stadtkern/Innenstadt als sozialer Mittelpunkt mit Versorgungsfunktion, repräsentativen Plätze 4:236 Wohnungen 21:241	klassische und nationale Bautradition 4:236, 12c:463
	Verstaatlichungen von Banken, großen Betrieben und Unternehmen 19:14	Funktionstrennung und Gliederung 10:345	Einfluss Sowjetunion und Sozialismus 1:16, 12c:493, stalinistische Architekturprinzipien bis 1953 21:112
	1948: Wirtschaftspläne zur zentralen Wirtschaftslenkung, Planwirtschaft 19:14, rasches Wirtschaftswachstum 19: 29	Korridorstraßen und baulich gefasste Räume 7:195	Vorbild: Sozialistische Stadt = dicht, kompakt, Baublöcke, Straßenrandbebauung, künstlerische Elemente an Straßen und Plätzen 4:236
	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften, Ablieferungssoll privater Bauern, sonst Strafen und Enteignungen 19:25	Wohngebiete in Randlage nicht als niedriggeschossige Gartenstädte in einer offenen Stadtlandschaft 4:235	Forderung nach künstlerischer Stadtgestaltung und individuellen Stadtbildern 7:169, 2:219
		Bis 1955: Monumentalität 20:138 Arbeiterwohnpaläste, danach "besser, billiger und schneller": 9c:246	Ablehnung der Gründerzeitstadt 18a:22f.
		Ab 1955: Industrialisierung, Vorfertigung im Wohnungsbau, Großblockbauweise, Typisierung 4:236f., 10:333, 12c:490, architektonischer Funktionalismus 20:138	Ablehnung der Auflockerung, von Stadtlandschaften, fließenden Räumen wie in BRD 7:169, 7:195
		Sozialistischer Wohnpalast: Blöcke m. Erdgeschosszonen 9d:246	1950: Ablehnung Bauhaus, Charta von Athen 21:104 Ablehnung Städtebau der 1920er Jahre 7:169
		Geringere Wohnqualität in Altbaugebieten durch fehlende Modernisierungs-/Instandhaltungsmaßnahmen 14:819	**… aus Nischen**
Gesellschaft	Zerstörung und Wohnungsnot 4:216f., 19:30	Fokus auf Neubau: Plattenwohnungen mit Ausstattung 9d:246	1950: Leitbild: „schöne deutsche Stadt“ 21:57
	Bodenreform: Enteignung von Großgrundbesitzern 19:10	Drosselung des privaten Wohnungs-/ Eigenheimbaus 9d:245	Neue sozialistische Stadtgründungen 4:236, 7:195
	Marxismus-Leninismus 19:23	Sozialistische Bauformen, später nur Bedarfsdeckung ohne künstlerische Bauformen 4:236	punktuell Einflüsse aus Klassizismus, römischer Antike, Barock 7:197 Zuckerbäckerstil 10:346, 4:236
	Nach Stalins Tod 1953: Entstalinisierung 20:224, Unzufriedenheit, Abwanderung, Instabilität, Aufstand 19:25	Anordnung der Gebäude zu einzelnen Baugruppen 2:193	erste Typisierung von Grundrissen und Bauelementen, erste Versuchsserien 20:141f.
	Verbesserung Lebensstandard < BRD 19:30	1950er: Zeilenbau zunächst aufgelockert, danach aufgelöst; Scheiben- und Punkthäuser 2:240, 12c:493 teils Zeilen technologiebedingt in offener Bebauung 21:177, 21:181	
	Ab Dezember 1957: „Republikflucht“ strafbar, dennoch Abwanderung 19:31		

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 7: Jonas 2016; 9c: Harlander 2007b; 9d: Harlander 2007c; 10: Mehlhorn 2012; 12c: Topfstedt 1999; 13: Curdes 1996; 14: Schröteler-von Brandt 2018; 18a: Müller-Raemisch 1990a; 19: Malycha 2011; 20: Werner 1981; 21: Hoscislawski 1991

7.2.5 Städtebau des geteilten Deutschlands: 1960 bis 1990

Die unmittelbare Nachkriegszeit war ab den 1960er Jahren in beiden deutschen Staaten vorüber, sodass die Stadtentwicklung wieder umfangreicher gedacht werden konnte, wenngleich die Nachkriegssituation weiterhin präsent war. Der wirtschaftliche Aufschwung war in beiden Teilen wahrnehmbar, schlug sich in der Stadtentwicklung aber unterschiedlich nieder.

Bundesrepublik Deutschland

Die Herausforderungen der Nachkriegszeit konnten nach und nach abgebaut werden und ermöglichten einen Blick in die Zukunft. Mit dem Wirtschaftswunder gingen die Vollbeschäftigung, die Steigerung der Reallöhne und der Massenkonsum einher. Industrialisierung, Rationalisierung und Funktionalisierung bestimmten den Alltag sowie die Bauproduktion auf unterschiedlichen Ebenen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 247). Der Strukturwandel erforderte neue innenstadtnahe Flächen für den Tertiärsektor (Dienstleistung, Verwaltung und Handel), sodass teilweise Wohngebiete für die Cityerweiterung weichen mussten, was vielerorts auf Unbehagen der Bevölkerung stieß. Weiterhin wurden Entlastungsgebiete oder Nebenzentren für Geschäftsgebiete am Stadtrand verfolgt (MÜLLER-RAEMISCH 1990b: 59, 78; REINBORN 1996: 234). Gewerbe- und Industrieareale wurden in die Außenräume verlagert (REINBORN 1996: 234). Viele Innenstädte wandelten sich zu reinen Verwaltungs- und Geschäftsbereichen, was erst Anfang der 1970er Jahre unterbunden wurde, um so die Verdrängung der Wohnbevölkerung zu minimieren (MÜLLER-RAEMISCH 1990b: 79).

Die Funktionstrennung wurde weiterverfolgt, aber schon bald geriet die städtebauliche Leitidee der „durchgrünten, gegliederten und aufgelockerten Stadt“ aufgrund fehlender Urbanität in die Kritik (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 247; REINBORN 1996: 238). Anfang der 1960er Jahre wurden Forderungen nach einem neuen urbanen Leitbild lauter. 1963 konnte mit einer prägenden Konferenz des Bundes Deutscher Architekten mit dem Titel „Gesellschaft durch Dichte“ eine neue Richtung im Städtebau und der Architektur eingeschlagen werden (KRÄMER 1997: 140). Das bis Ende der 1950er Jahre umgesetzte Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ wurde durch den Wunsch nach „Urbanität“ und „Dichte“ und der Forderung nach der kompakten und dichten Stadt Ende der 1960er Jahre abgelöst (vgl. Kapitel 3.1) (KRÄMER 1997: 140; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 234). Die bis dahin vollzogene räumliche Entflechtung und Auflockerung durch Formung großräumiger Grünflächen und Bebauung mit geringer städtebaulicher Dichte galt zunehmend als antiurban und wenig städtisch. Daher stellte sich zu jener Zeit ein Paradigmenwechsel der städtebaulichen Leitbilder ein, der bis Ende der 1970er Jahre andauern sollte (KRÄMER 1997: 140; REINBORN 1996: 277). Die Forderung nach Urbanität wurde gleichgesetzt mit der Verdichtung von Wohnraum und der Bevölkerung. Urbanes gesellschaftliches Leben in der Stadt fand hingegen Vernachlässigung. Die steigenden Bodenpreise begünstigten die

Umsetzung des neuen Leitbildes, sodass sich eine enge Bauweise und Wohnhochhäuser gut einfügten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 247f.). Auf Grundlage des neuen Leitbildes konnten neue Großwohnsiedlungen als Planviertel entwickelt werden (REINBORN 1996: 238). Der Wandel hin zur urbanen und kompakten Stadt konnte jedoch nicht zufriedenstellend umgesetzt werden, vielmehr waren besonders die Großwohnsiedlungen durch Monotonie und Trostlosigkeit anstelle von Urbanität und Dynamik gekennzeichnet (REINBORN 1996: 277).

Der Wohnraumbedarf stieg durch Bevölkerungszuwächse, mehr Raumbedarf, höheren Lebensstandard und die Umwandlung von innenstadtnahen Wohnlagen in Geschäftsviertel (REINBORN 1996: 234). Daher rückten der Außenraum und die randstädtischen Bereiche immer mehr in den Fokus und Neubauvorhaben wurden ausschließlich in den innenstadtfernen Stadtbereichen errichtet (REINBORN 1996: 234). Daraufhin entstanden große Siedlungsvorhaben wie etwa Trabanten- und Entlastungsstädte unter der Führung großer Wohnungsbaugesellschaften am Stadtrand (KRÄMER 1997: 141). Die Großsiedlungen mit geschlossenen Räumen, großen Wohnformen mit unterschiedlichen Höhen und Wohnhochhäusern für eine Vielzahl an Menschen sollten in zentraler Lage Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen bereitstellen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 248). Die Gestaltung von Straßenräumen und Plätzen wurde nicht verfolgt. Lediglich Abstandsflächen konnten als öffentliche Räume dienen. Baulich gefasste Straßenräume wurden durch freie Anordnungsformen der Gebäude verhindert, sodass auch die Stadtbaukunst in Vergessenheit geriet (SCHENK 2021: 14). Die geplanten Wohnfolgeeinrichtungen wurden häufig verzögert und deutlich nach Bezug eröffnet, sodass viele dieser Siedlungen zu monofunktionalen Stadteinheiten heranwuchsen und daher Wegebeziehungen zu anderen Nutzungszonen der Städte hergestellt werden mussten (REINBORN 1996: 236). Gebaut wurde in industrieller Bauweise unter Einsatz von vorgefertigten Elementen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 248). Diese Art der Stadterweiterung war jedoch nicht grundsätzlich neu: Die Gartenstädte um 1900 waren, wenn auch in deutlich kleinerem Maßstab, ebenfalls Siedlungseinheiten, die an den Außenrändern der Großstädte platziert wurden (KRÄMER 1997: 141). Der strenge gleichmäßige Zeilenbau wurde zunächst durch geschwungene und asymmetrische Anordnung modifiziert, ehe die Rechtwinkligkeit und Baugruppenbildung wieder Beachtung fanden. Auch der große Baublock wurde in angepasster Form wiederentdeckt. Die Höhenstaffelung und die Herausbildung einer urbanen Mitte sollten die Monotonie der frühen Zeilensiedlungen vermeiden (MÜLLER-RAEMISCH 1990a: 35ff.).

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und der Trennung von Wohn- und Arbeitsort wurde auch der PKW beliebter und benötigte eine verkehrliche autogerechte Infrastruktur in Form von Straßen und Parkmöglichkeiten, sodass das Leitbild der „autogerechten Stadt“ in den 1960er Jahren weiter reifte (vgl. Kapitel 3.1) (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 249; MÜLLER-RAEMISCH 1990b: 81f.). Große und breite

Straßen wurden in die Städte integriert, aber auch der ÖPNV wurde ausgebaut. Dies begünstigte ab Mitte der 1960er bis in die 1980er Jahre die Stadtflucht, die Abwanderung ins städtische Umland und somit Suburbanisierungsprozesse (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 124). Der Zerfall der Innenstädte verstärkte sich daraufhin (CURDES 1996: 278). Während in den Städten Dienstleistungen und Einzelhandel die Wohnbevölkerung ablösten, wuchsen am Stadtrand neben den Großwohnsiedlungen auch Einfamilienhausgebiete heran, die durch höhere Einkommen für Familien immer beliebter und finanzierbarer wurden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 249; MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 124). Die Einfamilienhaussiedlungen zeichneten sich durch eine reine Wohnfunktion aus und waren nicht zuletzt durch die Weitläufigkeit, den hohen Bodenverbrauch und die fehlenden Wohnfolgeeinrichtungen wenig städtisch (JONAS 2006: 193). Auch Bemühungen die Kernstädte attraktiver zu gestalten, konnten die Abwanderungen nicht verhindern (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 124). Innenstadtnahe Wohnviertel wurden durch die Annahme auf Ausweitung der in der City verorteten Dienstleistungen von Spekulant:innen übernommen, die angestammte Mieter:innen aus den Gebieten verdrängen wollten. Unzufriedenheit mit und Kritik an der westdeutschen Städtebaupolitik konnten nicht länger verborgen bleiben, sodass 1971 der Deutsche Städtetag unter dem Motto „Rettet unsere Städte jetzt“ ein Umdenken anstoßen wollte (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 250). Die Anforderungen von lauter werdenden Protestbewegungen und Initiativen an die Stadt in den 1970er Jahren, wie z. B. Erhaltung von alten Wohnhäusern, Ausbaustopp der Infrastruktur für den Autoverkehr, keine Hochhäuser und Mischung von Arbeiten und Wohnen, glichen der Stadt vor 1914, als noch keine modernen Stadtplanungsprozesse vollzogen wurden und die Stadt geformt hatten. Die Vormoderne wurde wiederentdeckt und die noch teilweise bestehende „alte“ Stadt den modernen Strukturen vorgezogen, wodurch die Stadterneuerung stärker thematisiert wurde (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 103f.).

Die staatliche Förderung des Wohnungsbaus nahm kontinuierlich ab, sodass in den 1970er Jahren lediglich für bestimmte Bevölkerungsgruppen geförderte Wohnungen zur Verfügung standen und der Wohnungsbau verstärkt in den freien Markt überging. Die Einführung des Wohngeldes trieb die „Subjektförderung“ von einzelnen Bedürftigen voran, während die „Objektförderung“ von Wohnungen zunehmend verschwand. Die Mietpreisbindung für Altbaubestand wurde abgeschafft, wodurch die Modernisierungsmaßnahmen zunahmen und der Staat mit einem Kündigungsschutzgesetz und einer neuen angepassten Mietpreisbindung bei Modernisierung eingreifen musste (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 255). Zeitgleich erlebte der Wohnungsmarkt in den 1970er Jahren eine Sättigung, sodass das Wohnungsangebot einem Überangebot glich (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 102).

Die Erhaltung der Altbauten war in den ersten Nachkriegsjahren vernachlässigt worden, sodass in den 1960er Jahren ein hoher Sanierungsbedarf bestand (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 256). Die

Sanierungspolitik wurde durch die sogenannte Kahlschlagsanierung bzw. Flächensanierung umgesetzt, wodurch zahlreiche Abrissprozesse vollzogen wurden. Gemäß der „aufgelockerten Stadt", „Stadtlandschaft" und Forderung nach „Licht, Luft und Sonne" konnten die Altbauviertel nicht den wachsenden Ansprüchen genügen, sodass nur ein kompletter Abriss und Neuaufbau sinnvoll erschien (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 256; MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 116). Neubaumaßnahmen in Innenstädten wurden oftmals als gehobener Wohnungsbau durchgesetzt, sodass dies die Mischung der Bevölkerung negativ beeinflusste (HARLANDER 2007c: 250). Baublöcke sollten durch Zeilen ersetzt und die Korridorstraßen zur Auflösung hin zur Stadtlandschaft beitragen (JONAS 2006: 248). In den 1970er Jahren wurde die Flächensanierung hingegen allmählich abgelehnt und eine behutsame Stadtsanierung betrieben. Altbaubestände und vorhandene Stadtstrukturen sollten dabei erhalten und wiederhergestellt werden. Baulücken wurden geschlossen, Hinterhofbebauung reduziert und Blockinnenhöfe entkernt. Die „vormoderne" Stadt wurde wieder aufgegriffen und bildete ein Gegenstück zu den Großsiedlungen und Großformen der 1960er Jahre (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 118f.). 1971 konnten mit dem Städtebauförderungsgesetz die Sanierung gesetzlich festgehalten und entsprechende Fördermittel bereitgestellt werden. Mittels Stadterneuerungsmaßnahmen sollten funktionsschwache, baulich defizitäre und durch städtebauliche Missstände gezeichnete Stadtteile abgerissen und zu funktionsgerechten Stadtteilen umgebaut werden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 256f.).

Mit den aufgezeigten „Grenzen des Wachstums" des Clubs of Rome 1972 rückte das Umweltbewusstsein weiter in den gesellschaftlichen Vordergrund und schlug sich auch in der Stadtentwicklung und -planung nieder. Flächenbehutsamkeit und -recycling, Verkehrsentlastung und Ressourcenschonung sollten fortan Themen sein, mit denen sich die Städte umweltpolitisch zu beschäftigten hatten. Die Ölkrise von 1973 und die darauffolgende weltweite Wirtschaftskrise verdeutlichte die Abhängigkeit von natürlichen Rohstoffen und unterstrichen die Notwendigkeit von Energieeinsparmaßnahmen (MÜLLER-RAEMISCH 1990c: 115). In den 1980er Jahren griff infolgedessen die Stadtplanung das anwachsende Interesse an der Ökologie im Allgemeinen und insbesondere der Flächen- und Ressourceneinsparung auf. Mit Konzepten zum flächensparenden Planen und kostensparenden Bauen sollte ein Umdenken angestoßen werden (JONAS 2006: 274). Kleinparzellierte Grundstücke mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern, strukturlose und unförmige Bebauungsstrukturen, durchgestaltete Freiräume und die Integration in die Landschaft wurden realisiert (LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 207).

Abb. 22: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1960 bis 1990 in der BRD

Exogene Einflussfaktoren		Merkmale & Veränderungen	Einflussfaktoren aus…
			… dem Regime (endogen)
Historie	1961: Bau der Mauer 19:33	1970er: Zerfall der Innenstädte, Erhaltungs- und Modernisierungskonzepte, Tertiärer Sektor 4:244, 2:285	1960: Bundesbaugesetz 4:142
	1968: Politisierung einzelner Bevölkerungsschichten 1:190	Umzug der Industrie in Gewerbegebiete am Stadtrand 2:234	1962: Baunutzungsverordnung 2:213
Wirtschaft	andauerndes Wirtschaftswunder, 1973: Ölkrise 2:295, 3:49	Ende der 1970er: Renaissance Funktionsmischung, gefasster Raum u. Orientierung an Parzelle, Wiederentdeckung der Europäischen Stadt, Neue Urbanität 6:198, 13:278	1971: Städtebauförderungsgesetz 4:256
	Wirtschaftskrise, Ab- und Aufschwung 2:295, 1:240	Kahlschlagsanierung, ab 1973: Behutsame Sanierung 6:198	1975: europäisches Denkmalschutzjahr 1:241
	Anwerbung von Gastarbeitern 3:47 Lohnsteigerungen 4:247	Ab 1978: Ökologisches und energiesparendes Bauen 6:198	Lockerungen der Bodenpreisbindungen, Steigerung der Bodenpreise 4:247 Aufhebung Mietpreisbindung, Kündigungsschutzgesetz 4:255
	Wirtschaftlicher Strukturwandel, von Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft 2:295, 13:278	Rückzug des Staates aus Wohnungsbauförderung; Subjekt- anstatt Objektförderung, 1970er: Sozialwohnungen 4:254f.	Architektur: Nachmoderne mit Postmoderne, Strukturalismus, Brutalismus 5:297
Gesellschaft	Ende 1970: Bevölkerungsrückgang, Pillenknick 2:295f	Fokus 1960/70er: Großsiedlungen u. Einfamilienhausgebiete in Außengebieten der Städte 2:234, 4:248 umfangreiche Stadterweiterungen 6:198, teilweise Baumängel 2:235	Protest: „Rettet unsere Städte jetzt“ (gegen Verkehrsanstieg, Erweiterungen, Bürokomplexe) 4:250
	Pluralisierung der Lebensstile 9e:281	Großsiedlungen: Horizontale u. vertikale Verdichtung in geordneter Bau- bzw. Großform 2:241, Wohnhausschleifen mit Höhendifferenzierung 4:248, Kurze Wege, Versorgungseinrichtungen mit großen Einzugsgebieten 2:241	Kritik: kein gefasster Raum, aufgelockerte Bebauungsstruktur ohne Gliederung 1:144, 1:197 Stadtlandschaft mit weiten Räumen 1:289
	Steigerung des MIV, Ausbau S- und U-Bahn 4:249	Formen von Großsiedlungen, Satelliten- und Trabentenstädten: Zeilenbau der 1920er, aufgelockert, stark verdichtet und urban, neue Blockstrukturen mit Stadträumen 2:241, geschlossene Räume ohne Prinzip der Nachbarschaften 4:247	Kritik: weitläufigen Siedlungen nur mit Wohnfunktion, Fehlen von Urbanität 4:234, 247, Großsiedlungen als monotone Stadterweiterung 4:250
	Ab 1965: Stadtflucht , Abwanderungen vom Kern ins Umland und an den Rand, Suburbanisierung 2:295, 4:249, 18c:124	Geometrische Grünräume, Kontrast zur Bebauung 2:241	Kritik: „zweiten Stadtzerstörung“ durch Kahlschlagsanierungen 4:261
		Ende 1970er: Wohnungsleerstände in unbeliebten Teilen 2:277	Kritik: Innenstadt als reiner Einkaufsstandort 4:250
		1970er: Bau- und Erschließungstypologie der Vormoderne, Renaissance von (modifizierten) Baublockstrukturen, Korridorstraßen, kleinteilige Nutzungsmischung 1:289, 2:240, 9e:286	Forderung: wieder dichte, kompakte Stadt 4:234
			… Nischen
Umwelt	bis 1970: Natur als unerschöpfliche Ressource 1:190	Ausbau Straßennetze, 1970: Verkehrsberuhigung 13:278, 2:241	Leitbild: Die autogerechte Stadt 8:168ff.
	Ab 1970: erstmals Debatte um Umweltgefahren, Club of Rome 1:139, 12b:365	Ende 1970er: Rückbesinnung auf europäische nutzungsgemischte Stadt 13:278	Leitbild: Urbanität durch Dichte 4:247

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 2: Reinborn 1996; 3: BBR 2000; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 5: Lötscher/Kühmichel 2016; 6: Curdes 1997; 7: Jonas 2016; 8: Jessen 2018; 9e: Holl/Jessen 2007; 12b: Harlander 1999; 13: Curdes 1996

In den 1960er Jahren erfolgte kurzzeitig die Abkehr vom Baublock, sodass vermehrt solitäre Bauformen realisiert wurden (CURDES 1997: 199). Bereits in den 1970er Jahren erlebten vormoderne Bau- und Erschließungstypologien wie Baublockstrukturen, Korridorstraßen und auch die kleinteilige Nutzungsmischung jedoch wieder eine Renaissance (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 289; REINBORN 1996: 240; HOLL/JESSEN 2007: 286). Die Stadt des 19. Jahrhunderts mit gefassten Räumen galt wieder als Idealvorstellung im Gegensatz zur Stadtlandschaft mit fließenden Räumen (DÜWEL/GUTSCHOW 2005: 289; CURDES 1997: 278).

In der zweiten Hälfte der 1970er Jahre und in den 1980er Jahren entwickelte sich die Postmoderne zur vorherrschenden architektonischen und städtebaulichen Strömung (MÜLLER-RAEMISCH 1990d: 139; MEHLHORN 2012: 333). Sie griff städtebauliche Elemente aller Epochen, besonders aus dem 19. Jahrhundert und der römischen Kaiserzeit, wie Achsen, Passagen, Boulevards oder Kreisplätze, wieder auf (MÜLLER-RAEMISCH 1990d: 140, 149ff.). Die Strukturverbesserung, Mängelbeseitigung und Aufwertung der Innenstädte waren die Hauptaufgaben der 1980er Jahre. Neue Kultureinrichtungen wurden errichtet und Stadtverschönerungsmaßnahmen wie Fußgängerzonen und behutsame Modernisierungsarbeiten durchgeführt (MÜLLER-RAEMISCH 1990d: 156).

Abbildung 22 zeigt eine Zusammenfassung der Epoche von 1960 bis 1990 in der BRD.

Deutsche Demokratische Republik

Die bereits Mitte der 1950er Jahre begonnene Industrialisierung des Wohnungsbaus zur Linderung des Wohnraumbedarfs wurde verstärkt weitergeführt. Der westdeutsche Funktionalismus wurde nicht länger abgelehnt, sondern zur Kostensenkung berücksichtigt. Dementsprechend entstanden technologisch bedingt nun Zeilenbauten in offener Bebauung mit großen Gebäudeabständen und getrennten Gebäuden für Wohnfolgeeinrichtungen (HOSCISLAWSKI 1991: 177, 181). Durch die Großplattenbauweise konnte eine Typisierung des Wohnungsbaus erreicht und Wohnungen nach der „Typenserie P2“ mittels Baukastenprinzip errichtet werden. Zur Minderung des Bodenverbrauchs wurde eine gewisse Dichte der neuen Stadtquartiere außerhalb der Altstädte angestrebt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 239). Die Weiterentwicklung der Typenserie brachte den Typ „WBS 70“ (Wohnungsbauserie 70) hervor, der noch vielseitiger einsetzbar und verträglich war und unterschiedliche Wohnungsgrößen erzeugen konnte. Infolgedessen konnte die industrielle Herstellung von Wohnraum erheblich gesteigert werden. Um ein hohes Neubauvolumen zu erreichen, wurde schließlich immer mehr Baumaterial eingespart, wodurch die Qualität der Neubauten sehr litt. Nach der Wiedervereinigung musste der Wohnraumbestand dieser Phase energetisch und baulich saniert bzw. ganz abgerissen werden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 239f.). Der Bau von Eigenheimen und die Bebauung von innerstädtischen Brachflächen wurde zu dieser Zeit vernachlässigt (WERNER 1981: 35).

Die funktionelle Stadt der 1960er Jahre griff Forderungen des CIAM auf, ohne die Charta von Athen und Inhalte des Bauhauses zu diesem Zeitpunkt bewusst zu bejahen, um die klare Trennung zu Westdeutschland beizubehalten. Erst später erfolgte dann auch offiziell die Zuwendung zum Bauhaus und der Charta von Athen (HOSCISLAWSKI 1991: 297, 307f.). Konkret wurde das Leitbild der „kompakten Stadt" verfolgt, das auf die modernen funktionellen Stadtzentren, offenen Wohnkomplexe in industrieller Bauweise sowie das raumplanerische Konzentrationsprinzip zurückging (WERNER 1981: 28, 41). Besonders in Bezug auf die Dichte erfolgte eine Abkehr der aufgelockerten und historischen Stadt hin zu Wohnkomplexen mit höherer Dichte und Geschosszahl (WERNER 1981: 44). Folglich wurde die „kompakte Stadt" zur neuen Leitidee des sozialistischen Städtebaus der DDR, welches zugleich die dichte und konzentrierte Nutzung des Bodens ideologisch legitimierte (vgl. Kapitel 3.1) (HOSCISLAWSKI 1991: 274). Die Abwendung von der gegliederten Stadt erfolgte in beiden deutschen Staaten gleichermaßen, sodass nicht nur in der DDR, sondern auch in der BRD Großbauprojekte entstanden. Dabei rückte außerdem das Leitbild der Verdichtung immer mehr in den Fokus (WERNER 1981: 66, 230). Mit der Konzentrationsstrategie wurden seit Mitte der 1960er Jahre sowohl der wirtschaftliche und infrastrukturelle Ausbau als auch der Wohnungsbau auf größere Städte ausgerichtet (WERNER 1981: 52).

Die in den 1950er Jahren aufgenommene Errichtung von großen Wohnsiedlungen in Plattenbauweise, meist nahe von Industriekombinaten, wurde in den 1960er Jahren fortgeführt. Folge der monotonen Bebauung war daher die Hinwendung zum Funktionalismus als Architekturströmung (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 240; WERNER 1981: 38). Mit Halle-Neustadt entstand eines der ersten großen Wohnungsbauvorhaben der DDR, das Wohnraum für Arbeitnehmer:innen der Chemiewerke bieten sollte. Die Wohnungen boten einen überdurchschnittlichen Standard und auch für Einkaufs- und Betreuungsmöglichkeiten wurde gesorgt. Die geplanten Infrastruktureinrichtungen konnten jedoch den Bedarf nicht decken und auch die Grün- und Freiräume waren wenig ansprechend (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 240).

Mit dem Parteiprogramm der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands (SED) Mitte der 1970er Jahre und dem Wohnungsbauprogramm „Lösung der Wohnungsfrage bis 1990" rückte die bislang priorisierte Entwicklung der Stadtzentren zugunsten der Ausweitung der Städte durch Stadtrandsiedlungen in den Hintergrund, wodurch sich die Stadtgestalt veränderte (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 241; WERNER 1981: 56). Die Großsiedlungen zeichneten sich durch Versorgungszentren (WALTER 1981: 62), den Anschluss an den ÖPNV, bauliche Dichte und kompakte städtebauliche Formen aus. Der ansteigende MIV brachte hingegen Probleme mit sich (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 241). Die Wohngebiete wurden in direkter Nachkriegszeit noch in Zeilenbauweise errichtet, während zunehmend blockähnliche Strukturen mit klar abgegrenzten Raumbildungen umgesetzt wurden.

Mäanderförmige Formen ohne rechten Winkel folgten, ehe freie Anordnungen mit gebogenen und geschwungenen Gebäudeteilen zu Großwohnsiedlungen zusammengesetzt wurden (JONAS 2006: 208). Die Gestaltung der Freiflächen innerhalb der Wohnkomplexe reichte in den meisten Fällen nicht über begrünte Abstandsflächen hinaus. Die Naherholung fand daher meist in Stadtrandgebieten statt (WERNER 1981: 119). Zwischen 1971 und 1981 wurden 90 % der industriell gefertigten Wohngebäude in solchen Großsiedlungen aufgebaut (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 241). Im gleichen Zeitraum konnten insgesamt 1,1 Mio. Wohnungen neu gebaut werden. Gleichermaßen wurden jedoch 600.000 Altbauwohnungen abgerissen, wodurch der geringe Stellenwert von Altbausubstanz zu dieser Zeit deutlich wird. Die Verstaatlichung der Bauwirtschaft und kleiner privater Baugesellschaften 1971 hatten die Anwendung von traditionellen Fertigungstechniken und Altbaumodernisierungen erschwert. Jedoch wurde nach Prüfung des Wohnungsbestandes deutlich, dass neben dem Neubau auch die Instandhaltung von Altbau und der Bestandsschutz nötig war, um das geforderte Wohnraumangebot bereitzustellen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 243). Ab 1976 wurde das Wohnungsbauprogramm der SED dahingehend angepasst, dass fortan Erhaltung und Modernisierung sowie Wahrung und Sicherung des Stadtbildes festgehalten und angestrebt wurden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 244).

Mit dem neuen ökonomischen System wurde auch der drastische Bodenverbrauch thematisiert, sodass sich das Stadtwachstum weniger in die Breite als in die Höhe vollziehen sollte. Die Innenentwicklung und die damit verbundene intensive Bodennutzung wurde fortan vor die Außenentwicklung gestellt, da die Kahlschlagsanierung und anschließende Neubebauung der Altstädte nunmehr als wirtschaftlich galten (HOSCISLAWSKI 1991: 246, 276ff.). Die Rekonstruktionsmaßnahmen sollten sowohl die Bebauungs- als auch die Einwohnerdichte erhöhen und infolgedessen den hohen Flächenverbrauch für monofunktionale Stadtgebiete am Stadtrand sowie das damit verbundene Verkehrsaufkommen reduzieren. Während man in den Altstädten auf Abriss und Neubebauung setzte, sollten Gründerzeitviertel hingegen modernisiert werden (HOSCISLAWSKI 1991: 281).

Der Ausbau der Stadtzentren wurde durch den wirtschaftlichen Aufschwung der 1960er Jahre indes begünstigt. Für Berlin und weitere Bezirkshauptstädte wurden die „Grundsätze der Planung und Gestaltung der Städte in der Periode des umfassenden Aufbaus des Sozialismus“ der Deutschen Bauakademie 1965 zu Leitlinien, die eine höhere Dichte und höhere Geschosse in Stadtzentren vorsahen. Weiterhin wurden zahlreiche Gebäudebestände abgerissen, um das Zentrum nach Vorstellungen der DDR umzugestalten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 242). Die Stadtsanierung in der DDR verlief ähnlich wie in der BRD. Bauliche und technische Mängel der Altbausubstanzen führten zur Neugestaltung von Altbauquartieren, daneben waren Rekonstruktion und Modernisierungen denkbar. Die Stadterneuerung hatten ebenfalls das Ziel politisch repräsentative Stadträume zu schaffen,

zunächst unter Berücksichtigung der „16 Grundsätze des Städtebaus“ der DDR mit der Errichtung von Korridorstraßen und gefassten Räumen sowie unter Einfluss des industriellen Bauens (JONAS 2006: 268). Daraufhin wurden die Zentren durch städtebaulich prägnante Bauten wie Fernsehtürme, Hotels und Wohnhochhäuser ergänzt (HARLANDER 2007c: 254). Wohnungsbau sollte in den Stadtzentren jedoch nicht vernachlässigt werden, sodass oftmals in Kammbebauung (Nord-Süd-Zeilen und ergänzende straßenbegleitende Ost-West-Zeilen) Wohnraum geschaffen wurde (JONAS 2006: 269). Allerdings konnte man den Umbau- und Aufwertungsmaßnahmen nicht gerecht werden, sodass in den 1970er Jahren der Zerfall der Innenstädte zunahm und die Menschen wegzogen. Weitere Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sollten daraufhin die Attraktivität der Innenstädte steigern, sodass beispielsweise Fußgängerzonen (mit Wohnnutzung) errichtet wurden (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 244; JONAS 2006: 271). Folglich verändere sich über die Jahre das städtebauliche Verständnis der Stadtzentren: In den 1960er Jahren wurden sie noch nach modernen und funktionalen Grundsätzen entwickelt. In den 1970er Jahren begann man sich wieder den historischen Strukturen und der Altbausubstanz der Stadtzentren zuzuwenden (WERNER 1981: 58).

Einerseits musste die Stadtplanung dem zunehmenden Autoverkehr gerecht werden, andererseits weiter in den Ausbau des ÖPNVs investieren. Die „autogerechte Stadt“ wie in Westdeutschland wurde zwar abgelehnt. Schlussendlich wurde sie jedoch auch in der DDR zeitlich verzögert in ähnlicher Weise umgesetzt (WERNER 1981: 83f.). Obgleich in der DDR nicht von Grenzen des Wachstums sowie Ressourcenknappheit gesprochen wurde, betrafen sie das Land gleichermaßen wie die BRD. Die Themen Umweltbelastung und -schutz spielten im Städtebau der DDR jedoch aufgrund von Desinteresse und fehlenden Lösungsansätzen kaum eine Rolle (WERNER 1981: 232).

Die Kritik an der funktionellen Stadt mit ihrer Trennung von Nutzungen und Vernachlässigung des öffentlichen (Straßen-)Raumes wurde bereits Ende der 1960er Jahre nicht zuletzt durch Ausführungen von *Jane Jacobs* („Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ vgl. JACOBS 1961) oder *Kevin Lynch* („Das Bild der Stadt“ vgl. LYNCH 1960) lauter. Das Leitbild der „schönen deutschen Stadt“ rückte daher erneut in das Blickfeld, was sich auf die Architektur und Baukultur der 1970er Jahre auswirkte. Der Funktionalismus als Architektursprache wurde abgelehnt, war der Ruf des Bauhauses eigentlich gerade erst öffentlich wiederhergestellt worden (HOSCISLAWSKI 1991: 312ff.). Die Erhaltung der vorhandenen historischen Stadt wurde aus gesellschaftlichen und politisch-ideologischen, weniger aus bau- und kulturhistorischen, Gründen verstärkt. Die sozialistische Stadt umfasste demnach nicht mehr nur Abriss und Neubau, sondern auch die Bewahrung und Protektion der historischen Bausubstanz (HOSCISLAWSKI 1991: 319ff.). Mit der „WBS 70“ sollte eine höhere städtebauliche Qualität und Variabilität der Grundriss- und Gebäudeformen in Neubauquartieren erreicht werden. Die differenzierte Nutzung in Erdgeschossen konnte ermöglicht werden und somit die Wohnfunktion

ergänzen. Schlussendlich bot eine an der Berliner Skelettbauweise angelehnte und optimierte Stahlbetonskelettbauweise eine Kombinationsmöglichkeit mit der „WBS 70“, sodass ein offenes Baukastenprinzip entstand (HOSCISLAWSKI 1991: 336ff.). Durch steigende Preise und geringere Verfügbarkeiten von Baumaterial sowie Energieträgern Ende der 1970er/Anfang der 1980er Jahre waren Einsparmaßnahmen unabdingbar geworden. Der Bau von Hochhäusern und sehr hohen Gebäuden wurde daraufhin eingestellt und dafür auf dichtere Bebauung mit mehrgeschossigen Häusern gesetzt. Zudem wurde vermehrt auf den Bau von niedriggeschossigen monofunktionalen Infrastrukturbauten verzichtet. Stattdessen wurden multifunktionale Gebäude bevorzugt. Im Zuge dessen war auch die Errichtung von Großwohnsiedlungen nicht länger zu tragen. Vielmehr setzte man auf die Bebauung kleiner innerstädtischer Gebiete, sodass die gemeinschaftlichen Einrichtungen der Nachbarquartiere mitgenutzt werden konnten und ein Neubau dieser unnötig erschien (HOSCISLAWSKI 1991: 341ff.).

Grundsätzlich wurde aus bodenökonomischen und infrastruktur-technischen Gründen eine geschlossene Bebauungsform mit mindestens einer Öffnung bzw. Zufahrt priorisiert (HOSCISLAWSKI 1991: 346f.). Ergänzt wurde die Bautätigkeit durch Erhaltung, Ersatz, Baulückenschließung und Neubau in innerstädtischen Bereichen (HOSCISLAWSKI 1991: 351).

Es gab in der städtebaulichen Entwicklung der beiden deutschen Staaten zahlreiche parallele, zeitversetzte Strömungen, aber auch grundlegende Gegensätze. Die Gründe für einsetzende städtebauliche Umbrüche unterscheiden sich teilweise erheblich. Beispielsweise wurden Urbanität und Dichte in der BRD eher aufgrund der von Bedeutungsverlust geprägten Innenstadt sowie als Antithese zu Einfamilienhaussiedlungen eingesetzt, während in der DDR eher aufgrund der Industrialisierung und Kostenreduzierung auf Verdichtung gesetzt wurde. Der Umbruch des Städtebaus in den 1960er Jahren vollzog sich hingegen in beiden Teilstaaten und geht mit der zweiten Industriellen Revolution und den damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen einher (WERNER 1981: 238f.). Abbildung 23 fasst die Stadtbaugeschichte der DDR zwischen 1960 und 1990 zusammen.

Abb. 23: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung von 1960 bis 1990 in der DDR

Exogene Einflussfaktoren		Veränderungen & Reaktionen	Einflussfaktoren aus …
Historie	1961: Bau der Mauer 19:33	Zunächst nur Neubau, ab 1980er vermehrt Modernisierung und Instandhaltung von Altbau/Gründerzeitbauten 19:49, 21:281	**… dem Regime**
	1968: Neue Verfassung: DDR als „sozialistischer Staat deutscher Nation“ 19:45	Zerfall der Innenstädte, Erhaltungs-/ Modernisierungsmaßnahmen, Aus-/Umbau von Fußgängerbereichen, Einkaufsstr. 4:244, geringer Grad der Tertiärisierung in Innenstädten 4:238	Siebenjahrplan zur Lösung der Wohnungsfrage 21:145
	1989: Öffnung d. Grenzen, Mauerfall 19:73	Ab 1970: Erhaltung der historischen schönen Stadt 21:314	1963: Neues ökonomisches System: veränderte Bodenbewertung, Generelle Stadtplanung 21:246, 21:293
Wirtschaft	1963: Wirtschaftsreformen, Ausbau von Chemie/Maschinenbau, 70er beginnende Krise: Abbruch d. Reformen 19:37f.,	Rekonstruktion der Stadt: Neuordnung d. Funktionen, Ausbau Straßennetz, Rationalisierung Einzelhandel 21:189 Abriss von Altbausubstanz: Aufbau Stadtzentren 4:243, 1:211	1973: Wohnungsbauprogramm der DDR für die Jahre 1976-1990 der SED 12c:533
	1969: Einbruch der Produktion (Rohstoffmangel), Landwirtschaft 19:33, 19:47	Verstaatlichung von Bauwirtschaft und Baugesellschaften 4:243	1979: Material- und Energiesparprogramm 12c:541
	Verstaatlichung v. Handwerksbetrieben, Bildung von Industriekombinaten 19:54	Industrialisierung der Wohnungsbauproduktion, Typisierung, Vorfertigung, Großblockbauweise 4:239, Bauschäden aufgrund von Materialsparmaßnahmen 4:240, Plattenbauweise 19:49	1982: „Grundsätze für die sozialistische Entwicklung von Städtebau und Architektur in der DDR 7:269
	Kollektivierung der Landwirtschaft: Produktionsgenossenschaften 19:31	Anfangs: weitläufige Strukturen geplant, später: zur Reduzierung des Bodenverbrauchs, stärkere Verdichtung 4:239	Zentralisierung des Städtebaus, geringerer Einfluss der Kommunen 10:350
	80er: Wirtschaftskrise, Verfall , Entspannung durch Milliardenkredite 19:67	Großsiedlungen an der Peripherie 4:239, Wohnumfeld unattraktiv, Mangel an Wohnfolgeeinrichtungen 19:65 sozialistische Stadtneugründungen 19:49	Seit 1955: Abkehr des stalinistischen Bauens 21:140, Ende 1960er: Kritik an funktioneller Stadt 21:312
Gesellschaft	Anhaltender Wohnraummangel 19:49	Ende der 1960er: Verdichtung und kompakte städtebauliche Form gegen hohen Baulandverbrauch 4:241	Orientierung am westdt. Funktionalismus 21:177
	1961: Produktions- und Versorgungskrise 19:31, Ende 1970er: Mangelwirtschaft 19:64	Funktionstrennung, Monofunktionalität d. Wohngebiete 10:350, bauliche Trennung von Wohnen und Infrastruktur 21:179	Kritik am Bodenverbrauch, Forderung nach wirtschaftlicher Bodennutzung 21:246
	Grund- und Hausbesitz verstaatlicht 10:350	aber auch mehr fließende Räume mit Reihen-/ Zeilenbebauung, Aufhebung: Grenzen/gefassten Räumen 12c:494, 7:196	Kritik an Monotonie, Fehlen des künstlerischen Städtebaus 21:209
	industrielle Konsumgüter, PKWs: hohe Preise und geringes Angebot 19:46	Bau von Punkt- und Scheibenhochhäusern, Würfelhäusern bis 1979, dann Material- und Energiesparprogramm 12c:515	**… aus Nischen**
	Sozialpolitische Maßnahmen: z.B. Mindestlöhne, Kinderbetreuung 19:50	Differenzierte, geschwungene oder abgeknickte Blockrandbebauung dennoch vorhanden 12c:520	„sozialistischer Baustil der DDR“: sozialistische Architektur und industrielles Bauen 21:203
	80er: Unzufriedenheit, Proteste, Reformforderungen, Ausreisewellen 19:69f.	Ausbau des ÖPNVs, Entwicklung zur Auto-Stadt 20:82f.	Leitbild der kompakten Stadt 1:16, 4:235, 20:42
			Urbanität durch Dichte 20:238
			Industrialisierung des Wohnungsbaus: produktionsbedingte Bebauungsformen 21:181, Weiterentwicklung zum Typ „WBS 70“ 4:239

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005; 4: Schröteler-von Brandt 2014; 7: Jonas 2016; 9d: Harlander 2007c; 10: Mehlhorn 2012; 12c: Topfstedt 1999; 13: Curdes 1996; 19: Malycha 2011; 20: Werner 1981; 21: Hoscislawski 1991

7.2.6 Städtebau nach der Wiedervereinigung: seit 1990

Mit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten mussten die Anpassung von bestehenden und Verankerung von neuen Gesetzen (z. B. Investitions- und Maßnahmengesetz) erfolgen (BBR 2000: 52). Darüber hinaus galt es das Volkseigentum in Privateigentum zu überführen und früheren Eigentümer:innen zu übergeben, was die Stadtentwicklung maßgeblich beeinflusste (BBR 2000: 52).

Während in den 1980er Jahren mit dem Bau von großen Siedlungen und Stadtvierteln wie in den 1960er und 1970er Jahren die Stadterweiterung abgeschlossen schien, änderte sich die Situation nach der Wiedervereinigung schlagartig. Die alten Bundesländer hatten einen hohen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen, wobei die erhöhte Wohnungsnachfrage durch die Bevölkerungszunahme durch die geburtenstarken Jahrgänge verstärkt wurde. In den neuen Bundesländern stieg daraufhin der Wohnraumbedarf pro Kopf an, sodass größere Wohnungen beliebter wurden (JONAS 2006: 280). Somit mussten neue Stadtquartiere und Vorstädte im Rahmen einer „dezentralen Konzentration" entstehen, wobei ökologische Gesichtspunkte und die Schonung natürlicher Ressourcen bedacht wurden (JONAS 2006: 280, 287). Die neuen Vorstädte der 1990er Jahre sollten eine Stadterweiterung bestehender Stadtstrukturen darstellen und sich an der europäischen Stadt im 19. Jahrhundert mit Wohnblöcken, Rasterstrukturen, Erschließungsachsen, geschwungenen Straßen und Plätzen orientieren. Sowohl postmoderne als auch neomoderne Elemente flossen in den Städtebau ein (JONAS 2006: 290; LÖTSCHER/KÜHMICHEL 2016: 208f.). Die neuen randstädtischen Wohnquartiere und Einfamilienhausgebiete sowie großflächige Gewerbegebiete führten jedoch zur Zersiedlung, wodurch die Innenentwicklung nun der Außenentwicklung „auf der grünen Wiese" vorgezogen wurde. Auf innerstädtischen Brach- und Konversionsflächen wurden fortan verstärkt Stadtumbaumaßnahmen durchgeführt (BBR 2000: 53). Darüber hinaus vollzog sich die Zuwanderung nicht in angenommenem Ausmaß, sodass der Wohnraumbedarf zunächst zurückging und einige Quartiere umgeplant und mit reduzierter Wohnungsanzahl fertiggestellt wurden (BBR 2000: 67). Daneben war die behutsame Stadterneuerung des Altbaubestandes mittels integrierter Ansätze zu einem wichtigen Baustein der Stadtentwicklungspolitik geworden (BBR 2000: 58).

In den neuen Bundesländern zeigte sich hingegen ein anderes Bild: Im Jahr 2000 standen dort ca. 1 Mio. Wohnungen leer, 400.000 im Altbaubestand und 600.000 in den Großwohnsiedlungen der 1960er und 1970er Jahre (JONAS 2006: 219). Zum Umgang mit der Schrumpfung der Städte wurden durch das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau Ost" erhebliche Summen in die Entwicklung, Aufwertung und den teilweise notwendigen Rückbau dieser betroffenen Städte und Gebiete investiert (vgl. Kapitel 3.4). In den neuen Bundesländern lag der Fokus folglich zunächst auf der Bestandswahrung und Modernisierung der Großwohnsiedlungen sowie der Revitalisierung von Innenstädten (BBR

2000: 53). Nach der Wiedervereinigung waren viele ostdeutsche Innenstädte durch Funktionsverluste und Verfall geprägt, was durch große neue Einkaufzentren am Stadtrand noch bekräftigt wurde. Mit dem Programm „Stadtumbau West“ standen einige Jahre später zusätzlich Gelder für Stadtentwicklungsmaßnahmen in den alten Bundesländern zur Verfügung (JONAS 2006: 292). Auch dort wurden verstärkt Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen im städtischen Umland errichtet, wodurch die Innenstädte durch Erhaltungsmaßnahmen attraktiv bleiben sollen (BBR 2000: 56).

Die Abschaffung des Gemeinnützigkeitsgesetzes 1989 beförderte, dass sich der Staat endgültig aus der Wohnungsbaupolitik herauszog und der Wohnungsmarkt dem freien Markt überlassen wurde. Regulierende Instrumente hielt man nicht mehr für nötig, da sie der Krisenlage in der Nachkriegszeit zugeschrieben wurden. Die Nachfrage an preisgünstigem Wohnraum war jedoch weiterhin hoch und konnte nicht zufriedenstellend bedient werden, wodurch sich für Geringverdienende klare Nachteile und Schwierigkeiten auf dem Wohnungsmarkt ergaben, die bis zur gezwungenen Segregation führen konnten (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 255). Segregationstendenzen und die Forderung nach einer sozialen Mischung wurden somit zu wichtigen Themen der Stadtentwicklung (ROTH 2022: 69). Die Wohnungsfrage und somit die Wohnungsnot ist in Teilen Deutschlands seit Mitte der 2000er Jahre erneut zu einem brisanten Thema geworden. Immer weiter steigende Mieten und Immobilienpreise, das Fehlen von bezahlbaren Wohnungen für alle Bevölkerungsschichten und Spekulationen am Wohnungsmarkt rufen besonders in Großstädten in wirtschaftlich starken Regionen gesellschaftliche Spannungen hervor. Mit der Mietpreisbremse oder auch städtebaulichen Erhaltungssatzungen wird versucht in den Wohnungsmarkt einzugreifen und regulierend zu wirken (NUISSL/BERAN 2019: 8). Im Gegensatz dazu haben viele Regionen durch gesellschaftliche und wirtschaftliche Veränderungen mit Leerständen umzugehen (KRÄMER 2019: 6). In innerstädtischen Lagen vollziehen sich zunehmend Gentrifizierungsprozesse, wodurch die angestammte Bewohnerschaft durch andere, oft einkommensstärkere, Bevölkerungsschichten ersetzt wird (KRÄMER 2019: 7). Ein Grund für Verdrängung können steigende Mieten sein, die nicht mehr getragen werden können, sowie Kündigungen der Vermieter:innen, die sich durch eine Neuvermietung höhere Einnahmen erhoffen. Eine detaillierte und umfassende Analyse zur Darstellung der Ausmaße von Verdrängungsprozessen schien bislang jedoch schwierig (NUISSL/BERAN 2019: 8). Dabei sind gerade diese alten von teils freiwilliger, teils unfreiwilliger Fluktuation betroffenen Stadtquartiere, die vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden sind, bei der heutigen Stadtbevölkerung sehr beliebt (HARNACK 2021: 19).

Die zunehmende Beachtung von Umwelt und Ökologie der 1980er Jahre wurde mit der nachhaltigen Stadtentwicklung in den 1990er Jahren fortgeführt (BBR 2000: 53). Mit der „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ aus dem Jahr 2007 wurde von den zuständigen europäischen Minister:innen die Wahrung, Förderung und Weiterentwicklung der europäischen Städte unter

Berücksichtigung aller Nachhaltigkeitsdimensionen thematisiert. Es wurde daher empfohlen bewusster die integrierten Ansätze der Stadtentwicklungspolitik zu verfolgen und benachteiligte Stadtquartiere unter Berücksichtigung der Gesamtstadt wahrzunehmen und zu unterstützen (BMUB 2007: 1f., 5). Im Jahr 2020 wurde die Leipzig-Charta angepasst und schlussendlich im November 2020 bei einem informellen Minister:innentreffen als Neue Leipzig-Charta verabschiedet. Sie enthält Leitlinien für die gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung zur Bereitstellung von nötigen öffentlichen Einrichtungen der Daseinsvorsorge, zur Eindämmung von sozialen, wirtschaftlichen, ökologischen und räumlichen Ungleichheiten und zur Steigerung der Lebensqualität (BBSR 2021a: 3, 7). Resilienz und (Klima-)Anpassung ergänzen eine zukunftsfähige Stadtentwicklung, indem Städte auf exogene Einflüsse und Veränderungen reagieren und Bausteine verändern oder ersetzen (ANDERS et al. 2018: 14). Der zunehmende technologische Fortschritt und auch die Digitalisierung brachte die Konzeption einer *„Smart City"* hervor, wobei eine einheitliche Definition schwierig erscheint. Grundsätzlich kann eine *„Smart City"* Informations- und Kommunikationstechnologien zur Umsetzung innovativer und nachhaltiger Verbesserungsstrategien nutzen (GRASSL/GROß 2018: 25).

Die steigende Mobilität in Städten bringt große Herausforderungen für die nachhaltige Stadtentwicklung mit sich. Dabei müssen Klimawandel, Emissionen, Ressourcen- und Flächenverbrauch, aber gleichzeitig auch Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden. Eine Reduzierung des MIV in Städten und der Ausbau von umweltverträglichen Verkehrsmitteln wie dem ÖPNV oder die Erweiterung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur können dazu betragen klimaverträgliche Mobilität in Städten zu fördern (LAUKEMPER/SGOBBA 2018: 114f.). Dabei haben die neuen Mobilitätsanforderungen selbstredend auch Auswirkungen auf den Städtebau und die Stadtgestalt.

Seit der Jahrtausendwende muss die Stadtentwicklung zunehmend mit neuen Herausforderungen umgehen. Neben Klimawandel und steigender Ressourcenknappheit, sind wirtschaftliche Faktoren wie Finanzkrise, Globalisierung, Strukturwandel und digitale Transformation entscheidend. Hinzu kommen der demographische Wandel, Migrationsbewegungen und die Steigerung von sozialen Ungleichheiten (BBSR 2021b: 27, 43, 60). Dabei verzeichnen besonders die Großstädte einen Bevölkerungszuwachs, sodass von einer Reurbanisierung gesprochen werden kann (NUISSL/BERAN 2019: 8). Mit den steigenden Bevölkerungszahlen sowie erhöhten individuellen Wohnraumansprüchen geraten urbane und suburbane Flächen zunehmend unter Druck und unterliegen Nutzungskonkurrenzen (BBSR 2021b: 53). Systematisch dargestellt sind die unterschiedlichen Einflüsse sowie Veränderungen seit 1990 in Abbildung 24.

Abb. 24: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung seit 1990

Exogene Einflussfaktoren		Merkmale & Veränderungen	Einflussfaktoren aus…
Historie	1989 Mauerfall [1:268]	Ab Mitte der 1990er Suburbanisierungsprozesse [12b:375, 12b:382] ab Mitte der 2000er: Reurbanisierungsprozesse [25:6]	**… dem Regime**
	1990 Wiedervereinigung	Behutsame Stadterneuerung, integrierte Ansätze [1:254, 3:57]	Abschaffung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes [4:255]
Wirtschaft	Globalisierung, Verlagerung Märkte [4:268]	Großsiedlungen in Osten oftmals sanierungsbedürftig: energetische Aufrüstung und teilweise Abriss [4:240]	Städtebauförderungsprogramm: Stadtumbau Ost/West [4:240, 5:297]
	2007: Weltfinanz-/Immobilienkrise [24:48]	gewachsene Stadtviertel sehr beliebt [13:284] Modernisierung von Altbauquartieren [9d:251; 4:263] Gentrifizierungsprozesse [25:6]	ökologische Planungsanforderungen [4:262], nachhaltiger Städtebau, ökologisches und flächensparendes Bauen [5:297]
	Deindustrialisierung [12b:377] Strukturwandel zur Dienstleistungs- und Wissensökonomie/-gesellschaft [24:48]	Umnutzung von Konversions-/Gewerbebrachflächen [2:308]	Architektur: Neomoderne mit Neo-Klassizismus, -Konstruktivismus, -Funktionalismus, -Rationalismus, Stilpluralismus vs. neue Einfachheit [5:297]
	Digitale Transformation [24:67]	Verschiedenste Wohn- und Bauformen [9e:304]	Abkehr von fließenden Räumen mit punktueller Solitärbebauung [1:254]
Gesellschaft	1990: Bevölkerungszuwachs im W [2:207], Bevölkerungsrückgang im O [9e:291]	Zahlreiche Wohnungen aus Sozialbindung entbunden [2:308] Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen [9d:251] Segregation durch ausdifferenzierten Wohnungsmarkt [4:255]	Kritik: offener Zeilenbau und freie Anordnung von verschiedenen Gebäuden als Abkehr der Jahrtausende gültigen städtebauliche Raumstruktur = Verlust der Stadt als Lebensraum [1:255]
	neue Wohnungsfrage [25:6] Ausdifferenzierung, Individualisierung, neue Haushaltstypen [4:263, 12b:377]	Neue Siedlungen kompakt, urban, grün mit kleinteiliger Nutzungsmischung, hoher Dichte u. offenen Freiräumen [9e:295]	**… Nischen**
	Demographischer Wandel [24:43]	Vorstädte der dezentralen Konzentration: Korridorstraße, Block, niedrigere Bebauung, Ökologie/Nachhaltigkeit [22:282]	Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung [4:262]
	Arbeits- und Flüchtlingsmigration [24:46]	Kleinteiligen Parzellenstrukturen, orthogonale Strukturen, Weiterbauen der Stadt, Anknüpfung an Bestand [5:297]	Rückkehr in die Europäische Stadt [1:292] „Urban, kompakt, grün" [1:268] New Urbanism [5:297]
Umwelt	1992: Rio-Deklaration der UN [5:297]	Rückbesinnung auf Raumformen der vorindustriellen Stadt; Kompaktheit, Dichte, Mischung, Polyzentralität, dezentrale Konzentration [1:255, 12b:389] geschlossene Strukturen [1:254]	Konzept: Resiliente Stadt [8:1408]
	Zunehmende Umweltbelastungen [1:268]	Kompakte Stadt der kurzen Wege mit Funktionsmischung [5:297]	Konzept: Smart City [8:1408, 5:297]
	Klimakrise, Klimawandel [24:27]	Ökologisches Bauen und alternative Energien [12d:913]	1994: Aalborg Charta [7:218ff.]
	Ressourcenverknappung [24:37]	Schrumpfungsprozesse in ostdeutschen Städten [4:262, 22:291]	2003: Neue Charta von Athen [7:246ff.]
	neue Mobilitätsformen [24:75]	Freizeit-/Erlebnis-/Shoppingangebote im Umland [12b:383, 4:263]	2007: Leipzig-Charta [7:271ff.], 2021: Neue Leipzig-Charta [23]
		Neue Mobilitätsstrategien zur Reduzierung des MIVs und Stärkung des ÖPNV und von Intermodalität [24:82]	

Quelle: Eigene Darstellung nach 1: Düwel/Gutschow 2005, 2: Reinborn 1996, 4: Schröteler-von Brandt 2014, 5: Lötscher/Kühmichel 2016, 7: Jonas 2016, 8: Jessen 2018, 9d: Harlander 2007c, 9e: Holl/Jessen 2007, 12b: Harlander 1999, 12c: Topfstedt 1999, 12d: Flagge 1999b, 13: Curdes 1996, 22: Jonas 2006, 23: BBSR 2021a; 24: BBSR 2021b, 25: Krämer 2019

7.3 Zusammenfassung

Schließlich wird jede städtebauliche Epoche durch exogene und übergeordnete gesellschaftliche, politische, historische und umweltspezifische Faktoren beeinflusst, sodass sich Veränderungen in der Stadtentwicklung ergeben. Zudem finden Neuerungen aus räumlichen und inhaltlichen Nischen oder aufgrund von Anpassungsforderungen aus dem Regime selbst ihren Weg in die Umsetzung. Folglich vollziehen sich Änderungen und Anpassungen aufgrund von Kritik an Bestehendem, durch neue gesellschaftliche Anforderungen und Strömungen oder durch die Feststellung von Missständen.

Zur Zeit der Industrialisierung entwickelte sich langsam die moderne gründerzeitliche Großstadt unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsmittel und fortschrittlichen städtischen und technischen Infrastruktur. Stadterweiterungen erfolgten nach klaren Formen und durch Summierung von Baublöcken (CURDES 1996: 317). Der geometrische Städtebau des 19. Jahrhunderts zeichnete sich durch additive Strukturelemente wie Boulevards und Blöcke aus (CURDES 1996: 319). Darauffolgend wurde dieser durch den künstlerischen und gestalterischen Städtebau mit unregelmäßigen und willkürlichen Formen abgelöst, was die Bebauung vielerorts erleichterte. Zudem wurden Gartenstädte als Gegenstück zur klassischen Großstadt entwickelt und lieferten erste Gedanken abseits der dichten Stadt und Ideen für Verbindung von Raum und Natur (CURDES 1996: 318). Mit der Moderne nach dem Ersten Weltkrieg änderte sich das Stadtverständnis grundlegend: Die Korridorstraße wurde abgeschafft, eng bebaute Hinterhöfe galten als nicht länger akzeptabel und die künstlerischen Elemente wie Fassadenstuck oder Ornamente wurden vernachlässigt. Hingegen sollten grüne, licht- und sonnendurchflutete Wohnbedingungen sowie serielle Gebäudekonzepte entstehen. Viele der modernen Großsiedlungen der Zwischenkriegszeit wurden als Wohnorte ohne jegliche horizontale Funktionstrennung errichtet. Mit der Zeilenbauweise, freien Gruppierung und zunehmenden Missachtung der Straße als Baulinie wurde der Stadtraum allmählich aufgelöst (CURDES 1996: 318). Zur Zeit des Nationalsozialismus war die deutsche Kleinstadt das Ideal geworden, während Großstädte als repräsentative Machtzentren ausgebaut werden sollten. Diese zwölf Jahre waren überwiegend durch Zerstörung und wenige neuartige Konzepte und Ideen geprägt, weshalb Ansätze aus vorangegangenen Epochen wie die Gartenvorstadt adaptiert wurden. Große neue Stadtviertel wurden nicht realisiert. Die Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg orientierte sich zunächst an den Strukturen der 1920er Jahre, da durch verschiedenste Umstände wenig Knowhow zur Verfügung stand. Innenstädte wurden in aufgelockerter Weise wiederaufgebaut und Strukturen nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ umgesetzt. In den 1950er Jahren wurden eher klassisch moderne Bauten in stadtverträglichem Maßstab errichtet, während Ende der 1960er Jahre und in den 1970er Jahren neue Großwohnsiedlungen und Trabanten in großem Maßstab entstanden. Bereits in den 1960er Jahren wurde die Kritik an fehlender Urbanität und Nutzungsmischung lauter, sodass die historischen und

natürlich gewachsenen Stadtstrukturen wieder an Ansehen gewannen und das Leitbild „Urbanität durch Dichte“ aufkam (CURDES 1996: 318f.). Der Umbau und die kleinteilige behutsame Erneuerung der Stadtkerne und Altbauquartiere wurde in den 1970er Jahren angestoßen. In den 1980er und 1990er Jahren wurden der Baublock und der gefasste Raum der urbanen Großstadt rehabilitiert und am Stadtrand entstanden neue Siedlungen der zweiten klassischen Moderne. Nachhaltige Stadtentwicklung und Berücksichtigung ökologischer Belange wurden aufgegriffen (CURDES 1996: 319).

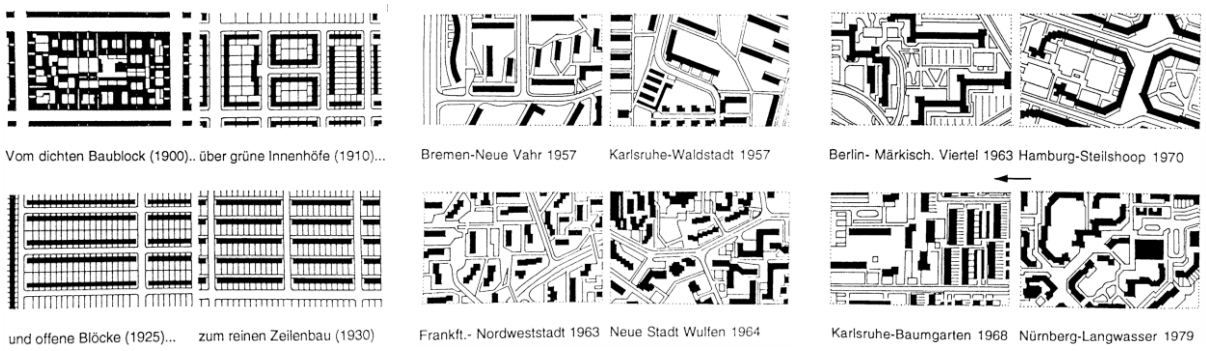
Die städtebaulichen Leitbilder der unterschiedlichen Phasen beeinflussen die Bebauungsstruktur: Um 1900 wurden erste neue Konzepte und Ideen wie die Gartenstadt entwickelt. 1920 wurden die neuen Leitvorstellungen angepasst und weitergedacht, der Zeilenbau entstand. 20 Jahre später begann das Aufkommen der „Stadtlandschaft“ und der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“. Ab 1960 sollte die vorangegangene antiurbane Entwicklung mit dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ abgelöst werden, brachte in den 1970er Jahren aber kritische Stimmen hervor (REINBORN 1996: 240). Diese Entwicklungen sind teils auch in den Grundrissen deutlich erkennbar. In der gründerzeitlichen Stadt um 1900 waren dichte Baublöcke vorherrschend, die sich unter anderem aus stadthygienischen Gründen zunächst entdichteten und schließlich aufbrachen. Der Zeilenbau der 1920er und 1930er Jahre entstand. Primär in der Nachkriegszeit war die Bebauungsstruktur aufgelockert, gegliedert und letztlich aufgelöst. In den 1960er Jahren folgten Großformen unterschiedlicher Ausgestaltung, ehe der modifizierte Baublock wieder Beachtung fand (REINBORN 1996: 240) Die Veränderung und Transformation der Bebauungsstruktur lässt sich dabei auf verschiedene exogene und endogene Einflüsse zurückführen (vgl. Abb. 25).

Die Größe der Blöcke spielt in der Stadtbaugeschichte eine entscheidende Rolle. So sind beispielsweise in Berlin durch den Fluchtlinienplan von *Hobrecht* 1862 sehr lange (200 bis 400 m) und tiefe (150 bis 200 m) Blöcke entstanden, die durch Seiten- und Quergebäude sowie durch Hinterhäuser ergänzt wurden. Im Reform- und Massenwohnungsbau der 1920er Jahre wurden hingegen kleinere Blöcke errichtet, sodass auf rückwärtige Seitengebäude verzichtet werden konnte und die Innenhöfe nutzbar gemacht wurden (JONAS 2006: 65).

SCHENK (2021: 13) fasst für den Städtebau des 20. Jahrhundert vereinfacht zusammen:

> *„Es ging vom Block zur Zeile – und wieder zurück. Oder vom geometrischen zum topologischen Raum der Stadt und wieder zurück, oft vereinfacht bekannt als eine Bewegung vom Stadtraum zu dessen Auflösung und zurück.“*

Abb. 25: Typische Siedlungsmuster



Quelle: REINBORN 1996: 240, angepasst

Die wachsenden Städte stehen auch heute noch unter hohem Wohnungsnachfragedruck, sodass Stadterweiterungsgebiete und die Entwicklung von Brachflächen weitergedacht werden müssen, wenngleich nicht an die großen Erweiterungsgebiete „auf der grünen Wiese“ bzw. Großwohnsiedlungen der 1950er bis 1970er Jahren angeknüpft wird. Neue Stadtquartiere können veränderte Anforderungen an Wohnen, Freizeit, Arbeiten und Nutzen durch erweiterte technische und architektonisch-gestalterische Handlungsmöglichkeiten umsetzen. Daher sind sie in der aktuellen Städtebauepoche ein elementarer Baustein (REICHER 2017:4).

Die gesamtdeutsche Stadtbaugeschichte legt die Grundlage für die nachfolgenden Untersuchungen der fünf Fallstudien Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt und ausgewählten Stadtquartieren der aufgezeigten Epochen.

C Empirische Untersuchung

8 Forschungsdesign und Methoden

Abbildung 26 fasst das Forschungsdesign inklusive der gewünschten Ergebnisse, die durch die Anwendung der entsprechenden Methoden erreicht werden sollen, bildlich zusammen. Die übergreifende Analyse beleuchtet die Epochen der Stadtbaugeschichte mittels Literaturauswertung und bettet diese in die MPL ein, um eine theoretische Grundlage für die Fallstudienanalyse zu schaffen. Ziel ist es, die verschiedenen Phasen der Stadtbaugeschichte zu charakterisieren sowie Einflussfaktoren aufzuzeigen und daraus ableitend ein Verständnis für die Quartiersentwicklung zu erlangen (vgl. Kapitel 7).

Abb. 26: Forschungsdesign

Analyseebene		Methodisches Vorgehen	Ziel
Übergreifende Analyse	Stadtbaugeschichte	Literaturanalyse: Auswertung Fachliteratur MLP	Charakteristik und Einflussfaktoren der Epochen
Qualitative Fallstudienanalyse	**5 Fallstudien** ------- 6 Epochen ------- 2 Stadtquartiere je Epoche ------- **60 Stadtquartiere**	Dokumentenanalyse Stadtanalysen und Bestandsaufahme Expert:inneninterview	Charakteristik aller Stadtquartiere Gemeinsamkeiten Unterschiede aller Stadtquartiere neue und wiederkehrende Bausteine aller Stadtquartiere
		Qualitative Inhaltsanalyse	

Quelle: Eigene Darstellung

Die qualitative Fallstudienanalyse zielt darauf ab, die ausgewählten 60 Stadtquartiere aus fünf Fallstudien zu charakterisieren, den Epochen zuzuordnen sowie Gemeinsamkeiten und Unterschiede, sowie neue und wiederkehrende Bausteine der Stadtquartiere zu ermitteln. Dazu werden Dokumentenanalysen sowie Expert:inneninterviews durchgeführt und anschließend mittels der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. Zudem werden Stadtanalysen zur Darstellung der historischen Bedeutung, Stadtmorphologie, Grün- und Freiraumstruktur, Bau- und Siedlungsstruktur, Funktion sowie der Verkehrserschließung als Bestandteil der Bestandsaufnahme angewandt.

8.1 Untersuchungsgegenstand

Untersucht werden neue und bestehende Stadtquartiere der unterschiedlichen Bauepochen seit 1920. Angelehnt an die Quartiersdefinitionen und vorliegender Analysen von BREUER und SCHMELL (2007, 2012), GUHL (2018) und ZUPAN (2018) wurde der Untersuchungsgegenstand eingegrenzt. In die Bestandsaufnahme von neuen Stadtquartieren seit 1990 von BREUER und SCHMELL (2007: 21) werden ausschließlich Stadtquartiere aufgenommen, die einheitlich geplant wurden und Wohnraum aufweisen. Zudem müssen sie über mindestens 500 WE für 1.000 Einwohner:innen oder über eine Fläche von mindestens 10 ha verfügen. Ist eines dieser Kriterien erfüllt, wird davon ausgegangen, dass das neue Stadtquartier von Bedeutung für Stadt und Region ist und somit einen wichtigen Baustein für die Stadtentwicklung darstellen kann. Kleinere neue Stadtquartiere, überwiegend in Dörfern oder auf kleineren städtischen Bauflächen, sowie reine Gewerbe- und Industrieviertel werden nicht in die Analyse einbezogen. GUHL (2018: 41) bezieht sich in seiner Dissertation über die Entwicklung neuer Stadtquartiere seit 1990 aus städtebaulicher Sicht auf neue Stadtquartiere ab einer Größe von 4 ha mit mehreren Gebäuden auf mindestens zwei Baufeldern, Infrastruktursystemen und öffentlich zugänglichen Räumen. Wohnnutzung und idealerweise Nutzungsmischung sollten die untersuchten Quartiere mit homogener Planungsidee prägen. ZUPAN (2018: 21) berücksichtigt in ihrer Analyse zum Leitbildwechsel vom modernen zum kompakten, nutzungsgemischten Quartier hingegen alle Stadtquartiere über 1.000 WE mit einheitlichem Planungskonzept und überwiegend Wohnnutzung. Stadtquartiere „auf der grünen Wiese“ werden ebenso thematisiert wie Großbauvorhaben in Innenstädten und am Stadtrand.

In der vorliegenden Dissertation finden Stadtquartiere Berücksichtigung, wenn sie die drei folgenden Merkmale aufweisen:

- mindestens 500 WE bis 1945, mindestens 1.000 WE nach 1945
- einheitliche städtebauliche Konzeption
- Wohnfunktion (ausgenommen sind reine Einfamilienhaus-Quartiere)

Die Gebietsfläche kann nicht uneingeschränkt als Abgrenzungskriterium herangezogen werden, da die größten Quartiere aus den 1920er Jahren nur schwer mit den großen Wohnvierteln der 1960er/1970er Jahre und neueren Projekten vergleichbar sind. Die Anzahl der Wohneinheiten wird zeitlich gegliedert, da in der Epoche der 1920er/30er Jahre die größten Quartiere oft keine 1.000 WE aufweisen konnten. Seit der Nachkriegszeit gehören Quartiere unter 1.000 WE jedoch zu den kleineren Stadtquartieren und sollen hier nicht einbezogen werden. Quartiere mit Nutzungsmischung werden ebenso berücksichtigt, solange sie über den entsprechenden Anteil an Wohneinheiten verfügen.

Als zu untersuchende Raumbeispiele wurden zunächst die fünf größten Städte Deutschlands – Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt – ausgewählt. In jeder dieser Städte wurden in den vergangenen 100 Jahren verschiedene neue Stadtquartiere errichtet. Im Rahmen dieser Arbeit werden acht weitestgehend fertiggestellte (vereinzelt ist der Bauprozess noch nicht abgeschlossen), zwei im Bau und zwei in der Planungsphase befindliche Stadtquartiere je Stadt charakterisiert und für einen weiteren Vergleich herangezogen. Die Auswahl der insgesamt 60 Stadtviertel erfolgte dabei nach folgenden Kriterien:

- **Auswahlkriterium Raum:** Ausgewogene Verteilung auf die fünf ausgewählten Großstädte, d. h. je Stadt 12 Fallbeispiele
- **Auswahlkriterium Zeit:** Berücksichtigung der unterschiedlichen Epochen, d. h. je Epoche und Stadt zwei Fallbeispiele
- **Auswahlkriterium Größe***:* Fallbeispiele müssen mindestens über 500 bzw. 1.000 WE verfügen. Das Stadtquartier mit den meisten WE wird als Fallbeispiel ausgewählt, wenn die Datenverfügbarkeit gegeben ist
- **Auswahlkriterium Wohnungstypologie:** Neue Stadtquartiere mit ausschließlich Einfamilien- und Einfamilienreihenhäusern werden nicht berücksichtigt
- **Auswahlkriterium Bedeutung**: Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Bedeutung der Stadtquartiere
- **Auswahlkriterium Datenbeschaffenheit***:* Fachliteratur, Planungsunterlagen, Dokumente und sonstige Informationsmaterialien sollen ausreichend verfügbar sein

Unter Anwendung der Auswahlkriterien konnten somit Stadtquartiere aus jeder Stadt und jedem Zeitraum für die weitere Analyse bestimmt werden (vgl. Tab. 2). Waren alle Auswahlkriterien erfüllt, wurden die Quartiere mit der höchsten Anzahl an Wohneinheiten ausgewählt.

Tab. 2: Fallstudien und Fallbeispiele

Stadt	Epoche	Status	Stadtquartier	Nr.	Kürzel
Berlin (B)	1920er/1930er Jahre	fertiggestellt	Siemenssiedlung	1.1	B-SS
			Hufeisensiedlung	1.2	B-HS
	1950er/1960er Jahre	fertiggestellt	Hansaviertel	1.3	B-HV
			Stalinallee[2]	1.4	B-SA
	1960er/1980er Jahre	fertiggestellt	Märkisches Viertel	1.5	B-MV
			Marzahn	1.6	B-MZ
	1990er/2000er Jahre	weitestgehend fertiggestellt	Karow Nord	1.7	B-KN
			Rummelsburger Bucht	1.8	B-RB

[2] heute: Karl-Marx-Allee. Im weiteren Verlauf wird der ursprüngliche Name zur Zeit der Entstehung verwendet.

	2010er/2020er Jahre	Bauphase	Europacity	1.9	B-EC
			Waterkant	1.10	B-WK
	2030 +	Planungsphase	Blankenburger Süden	1.11	B-BS
			Schumacher Quartier	1.12	B-SQ
Hamburg (FHH)	1920er/1930er Jahre	fertiggestellt	Dulsberg	2.1	H-DB
			Jarrestadt	2.2	H-JS
	1950er/1960er Jahre	fertiggestellt	Gartenstadt Hohnerkamp	2.3	H-HK
			Grindelberg	2.4	H-GB
	1960er/1980er Jahre	fertiggestellt	Mümmelmannsberg	2.5	H-MB
			Steilshoop	2.6	H-SH
	1990er/2000er Jahre	weitestgehend fertiggestellt	HafenCity	2.7	H-HC
			Neuallermöhe West	2.8	H-AW
	2010er/2020er Jahre	Bauphase	Mitte Altona	2.9	H-MA
			Pergolenviertel	2.10	H-PV
	2030 +	Planungsphase	Grasbrook	2.11	H-GB
			Oberbillwerder	2.12	H-OW
München (LHM)	1920er/1930er Jahre	fertiggestellt	Alte Heide	3.1	M-AH
			Borstei	3.2	M-BT
	1950er/1960er Jahre	fertiggestellt	Parkstadt Bogenhausen	3.3	M-PB
			Siedlung Krüner Straße	3.4	M-KS
	1960er/1980er Jahre	fertiggestellt	Siedlung am Hasenbergl	3.5	M-HB
			Neuperlach	3.6	M-NP
	1990er/2000er Jahre	fertiggestellt	Messestadt Riem	3.7	M-MR
			Ackermannbogen	3.8	M-AB
	2010er/2020er Jahre	Bauphase	Freiham	3.9	M-FH
			Neufreimann	3.10	M-NF
	2030 +	Planungsphase	Münchener Nordosten	3.11	M-NO
			Paket-Post-Areal	3.12	M-PP
Köln (K)	1920er/1930er Jahre	fertiggestellt	Germaniasiedlung	4.1	K-GS
			Bickendorf II	4.2	K-BD
	1950er/1960er Jahre	fertiggestellt	Stegerwaldsiedlung	4.3	K-SW
			Ostheim-Buchheimer Weg	4.4	K-OH
	1960er/1980er Jahre	fertiggestellt	Bocklemünd-Mengenich	4.5	K-BM
			Chorweiler/Seeberg-Nord	4.6	K-CW
	1990er/2000er Jahre	fertiggestellt	Blumenberg	4.7	K-BB
			Ossendorfpark	4.8	K-OD
	2010er/2020er Jahre	Bauphase	Clouth-Quartier	4.9	K-CQ
			Butzweilerhof	4.10	K-BH

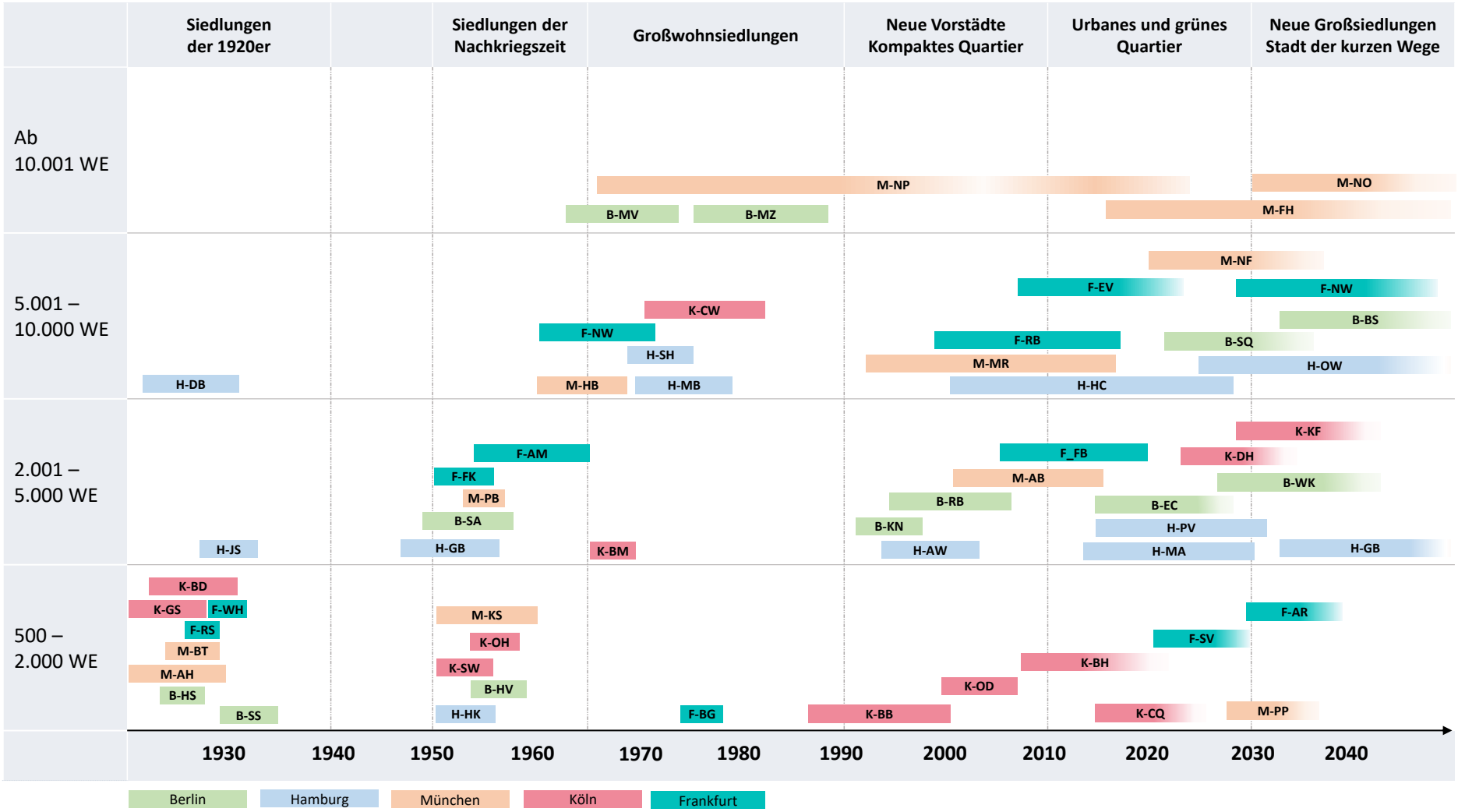
	2030 +	Planungsphase	Deutzer Hafen	4.11	K-DH
			Kreuzfeld	4.12	K-KF
Frankfurt (FFM)	1920er/1930er Jahre	fertiggestellt	Römerstadt	5.1	F-RS
			Westhausen	5.2	F-WH
	1950er/1960er Jahre	fertiggestellt	Adolf-Miersch-Siedlung	5.3	F-AM
			Fritz-Kissel-Siedlung	5.4	F-FK
	1960er/1980er Jahre	fertiggestellt	Ben-Gurion Ring	5.5	F-BG
			Nordweststadt	5.6	F-NW
	1990er/2000er Jahre	weitestgehend fertiggestellt	Frankfurter Bogen	5.7	F-FB
			Riedberg	5.8	F-RB
	2010er/2020er Jahre	Bauphase	Europaviertel	5.9	F-EV
			Schönhof-Viertel	5.10	F-SV
	2030 +	Planungsphase	Am Römerhof	5.11	F-AR
			Frankfurt Nordwest	5.12	F-NW

Quelle: Eigene Darstellung

Anzumerken ist, dass es nicht gelingen konnte, alle Stadtquartiere über 500/1.000 WE der Epochen zu ermitteln, jedoch konnten die bedeutendsten und größten Quartiere mittels umfassender Literaturanalyse ausfindig gemacht werden, wodurch die Auswahlkriterien stets beachtet wurden. Teilweise gab es in einer Epoche/Stadt mehrere Stadtquartiere zur Auswahl, in anderen Epochen/Städten beschränkte sich die Anzahl auf wenige. Waren trotz Einhaltung der Auswahlkriterien mehrere Stadtquartiere mit ähnlicher Anzahl an Wohneinheiten zur detaillierten Auswertung geeignet, fiel die Wahl auf die Stadtquartiere mit dem höchsten Bekanntheits- und Bedeutungsgrad sowie der umfangreichsten und differenziertesten Datenverfügbarkeit. Ausführungen zu Begriffsbestimmungen sowie zur räumlichen Einordnung und Abgrenzung von Quartieren sind in Kapitel 2 verschriftlicht.

Abbildung 27 zeigt einen Überblick über die ausgewählten Stadtquartiere und berücksichtigt dabei den Entstehungszeitraum und die Anzahl an Wohneinheiten. Angelehnt an die Stadtbaugeschichte ergeben sich für die unterschiedlichen Epochen übergreifende Bezeichnungen für die jeweils entstandenen und geplanten Stadtviertel. Deutlich wird, dass Quartiere bis 1960 meist über weniger Wohneinheiten verfügen und in kürzeren Zeiträumen realisiert wurden. Bis auf Ausnahmen sind zur Zeit der Großwohnsiedlungen vermehrt große Stadtviertel mit übe 5.000 WE entstanden. Seit den 1990er Jahren bilden sowohl kleinere Quartiere unter 5.000 WE als auch Viertel über 5.000 WE die Fallbeispiele. In den Fallstudien werden die einzelnen Fallbeispiele detailliert dargestellt (vgl. Kapitel 9-13).

Abb. 27: Entstehungszeitraum und Wohneinheiten der Fallbeispiele



Quelle: Eigene Darstellung

8.2 Dokumentenanalyse

Die genuine Dokumentenanalyse als Datenerhebungsmethode stützt sich auf bereits vorhandene Dokumente, die nicht im Rahmen des Forschungsvorhabens entstanden sind. Die vorliegenden Dokumente sind nicht beeinfluss- oder veränderbar, sodass es sich bei dieser Art der Dokumentenanalyse um eine nonreaktive Methode handelt (DÖRING/BORTZ 2016: 533). Weitere Vorteile sind, dass sich beim Untersuchungsgegenstand keine Verzerrungen durch die Wahl der Datenerhebungsmethode ergeben (SALHEISER 2019: 1122) und die Datenerhebung oftmals forschungsökonomisch günstig erscheint (DÖRING/BORTZ 2016: 537). Negativ zu bewerten sind jedoch die Unwissenheit über die Dokumentenherkunft und -produktion, Einschränkungen bei der Qualität des Materials, die Festlegung auf nicht-experimentelle Untersuchungsdesigns, die möglichen Schwierigkeiten bei der Beschaffung der Dokumente und das Fehlen von explizit auf die Forschung abgestimmten Daten und Informationen. Meistens decken die unabhängigen Dokumente lediglich Teilbereiche des Untersuchungsthemas ab und müssen durch forschungsgenerierte Dokumente weiterer Primärerhebungsmethoden ergänzt werden (DÖRING/BORTZ 2016: 533f., 537). Dennoch eignen sich Dokumentenanalysen besonders für die Einordnung historischer Gegebenheiten und für Forschungsvorhaben, bei denen Primärerhebungen nicht möglich erscheinen (MAYRING 2016: 47; DÖRING/BORTZ 2016: 537). Mit der wissenschaftlichen Dokumentenanalyse werden vorhandene Dokumente im Rahmen eines Forschungsvorhabens zielgerichtet, intentional und unter Einbeziehung bestimmter Regeln zusammengetragen, archiviert und aufbereitet, um wissenschaftliche Erkenntnisse zu generieren (DÖRING/BORTZ 2016: 537).

Als wesentliche Dokumententypen von natürlichen Daten (in schriftlicher Form als Texte vorliegend) gelten offizielle Dokumente bzw. Publikationen (Jahrbücher, Bücher, Manuskripte, Zeitschriften, Broschüren etc.), interne Dokumente von Verwaltungen, öffentlichen Einrichtungen, privaten Unternehmen und Organisationen (z. B. Akten, Statistiken, Listen, Korrespondenzen, Protokolle) und Egodokumente bzw. persönliche Dokumente wie Tagebücher, Notizen, Briefe und Fotos (SALHEISER 2019: 1119). Dokumente können entweder frei verfügbar oder nicht öffentlich zugänglich, also in Privatbesitz, sein (DÖRING/BORTZ 2016: 535). Auch visuelle, audiovisuelle, verbale und multimediale Dokumente können relevante Inhalte enthalten und somit Gegenstand einer Dokumentenanalyse sein (DÖRING/BORTZ 2016: 534). Grundsätzlich stellt jede Art von Dokumenten, gleich ob persönlichen oder offiziellen Ursprungs, Informationen zur Weiterverwendung bereit (DÖRING/BORTZ 2016: 534).

In der vorliegenden Arbeit wurde eine Vielzahl an Dokumentenarten herangezogen: textuelle Dokumente wie Fachliteratur, Bücher, Planungsdokumente, Artikel, Dokumentationen, Websites; visuelle Dokumente wie Luftbilder, Karten, Skizzen, Pläne, Entwürfe und audiovisuelle Dokumente wie

Videoaufnahmen von Konferenzen und Interviews (DÖRING/BORTZ 2016: 539). Konkret wurde einerseits Fachliteratur in Form von Monographien, Sammelbänden und Fachartikeln ausgewertet. Andererseits wurden online verfügbare Dokumente wie Bebauungspläne inkl. Begründung, Planwerke, Master- und Rahmenpläne, städtebauliche Entwürfe, Gutachten, Präsentationen und Dokumentationen, Magazine, Stellungnahmen und Beschlüsse, Exposés, Quartiersbücher, Gestaltungsleitfäden, Videomitschnitte von Beteiligungsformaten, Fotos sowie die Websites der Städte und Entwicklungsgesellschaften analysiert.

Es kann zwischen der quantitativen Dokumentenanalyse mit einer quantitativ-statistischen Auswertung (DÖRING/BORTZ 2016: 553) und der qualitativen Dokumentenanalyse mit qualitativ-interpretativen Ansätzen unterschieden werden (DÖRING/BORTZ 2016: 40). Die Datenauswertung, sowohl von unabhängigen bereits existierenden als auch von forschungsgenerierten Dokumenten, kann daher mithilfe qualitativer oder quantitativer Analysemethoden erfolgen. Die quantitative Inhaltsanalyse misst und quantifiziert zunächst formale und inhaltliche Dokumentenmerkmale wie Länge des Textes, Erscheinungsdatum, Fokusthemen etc., um sie anschließend statistisch auszuwerten (DÖRING/BORTZ 2016: 553). Die hier angewandte qualitative Daten- und Dokumentenanalyse kann unter Anwendung von Analysemethoden wie der qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. Kapitel 8.5) forschungsrelevante Inhalte der Dokumente herausstellen, ordnen und interpretieren (DÖRING/BORTZ 2016: 534f.).

8.3 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Stadtanalysen ermöglichen einen differenzierteren Blick auf ein Stadtgebiet. Jede sektorale Stadtanalyse untersucht das Gebiet dabei hinsichtlich anderer Gesichtspunkte, Fragestellungen und Strukturebenen. Die einzelnen Analysen können für sich stehend nur einzelne Teile abbilden und sollten sich gegenseitig ergänzen, falls ein Gesamtbild der Untersuchungseinheit erwünscht ist. Die Analysen folgen keinem festgelegten Schema und auch keinen einheitlichen Regeln und sind so individuell auf das Untersuchungsvorhaben abzustimmen (SCHWALBACH 2009: 37). Nachfolgende sektoralen Stadtanalysen dienen als Hilfestellung für die Bestandsaufnahme der einzelnen Stadtquartiere und sind eng verbunden mit der Dokumentenanalyse.

Die **historische Analyse** als eine Form der Stadtanalyse gibt Aufschlüsse über Rahmenbedingungen und Geschehnisse in Bezug auf die Struktur, Gestaltung und Ausformung eines Untersuchungsgebietes und wie diese die Entwicklung gesteuert haben. Bei einheitlich geplanten Stadtquartieren wirken meist lediglich Einflüsse aus der Hauptentstehungszeit, bei vielen gewachsenen, überformten Gebieten können sich mehrere Gegebenheiten unterschiedlicher Epochen widerspiegeln. Das

Untersuchungsgebiet wird bei der Betrachtung immer im Bezug zur Gesamtstadt gesehen, um so eine mögliche herausragende Stellung und Bedeutung zu identifizieren (SCHWALBACH 2009: 37ff.).

Die Bebauung und ihre Beziehung zum Freiraum können mit der **Bau- und Siedlungsstrukturanalyse** bewertet werden. Räume mit vergleichbaren Strukturmerkmalen wie Gebäudetypologie, Gebäudegestaltung, Bebauungsstruktur, Bauweise und Entstehungsepoche werden dabei detailliert analysiert (SCHWALBACH 2009: 61f.). Gegebenenfalls ist es selbstredend auch möglich einzelne Gebäude hinsichtlich der genannten Kriterien zu betrachten Dies ist in der vorliegenden Arbeit jedoch nebensächlich. Schwarzpläne[3] werden im weiteren Verlauf zur vergleichenden Analyse herangezogen. Dabei werden Gebäude mithilfe von OpenStreetMap-Daten innerhalb und außerhalb der Quartiere dargestellt.

Mit der **Nutzungsstrukturanalyse** werden die prägenden Nutzungen sowie die Verknüpfungen dieser untereinander in einem bestimmten Untersuchungsraum besprochen. Je nach herangezogener Maßstabsebene können die Nutzungen in Parzellen bzw. Gebäuden oder grobkörniger bezogen auf Baufelder oder Gebiete ermittelt werden. Bei mehreren Nutzungen in der Analyseeinheit wird meist die dominierende Nutzung zur weiteren Bewertung herangezogen. Mithilfe von Subkategorien können die einzelnen Funktionen noch detaillierter dargestellt und differenziert werden (SCHWALBACH 2009: 40-46).

Die **Verkehrsstrukturanalyse** behandelt Erschließung, Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen, bedarf jedoch meist fachgerechter Verkehrsgutachten, um Detailfragen zu klären. Im Rahmen der sektoralen Fachanalyse können Straßen hinsichtlich der Hierarchisierung und ihrer Rolle als öffentliche Räume, der ruhende Verkehr, die ÖPNV-Anbindung sowie Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur untersucht werden. Entscheidend ist zudem die Einbettung in die Gesamtstadt sowie die Verbindung zur Umgebung (SCHWALBACH 2009: 47-54). Mit Erschließungsplänen auf Grundlage von OpenStreetMap soll der Verlauf der Straßen dargestellt werden. Dabei werden Fuß- und Fahrradwege, Quartiers-, Stadt- und übergeordnete Bundesstraßen sowie Autobahnen berücksichtigt.

Die Gestaltung und Qualität der Grün- und Freiräume sowie die Beziehung zwischen Frei- und Siedlungsräumen wird mittels einer **Freiraum- und Grünstrukturanalyse** dargelegt. Bezüglich der Besitzverhältnisse wird grob zwischen öffentlichen, einrichtungsgebunden öffentlichen, halb öffentlichen und privaten Freiflächen unterschieden, die jeweils noch differenzierter und kleinteiliger gliedert werden können. Darüber hinaus können Landschaftsräume, Bäume und Baumgruppen, lineare Einheiten wie Hecken oder Alleen und Grünzüge identifiziert werden. Die Analyse der Frei- und

[3] Die Darstellung von Schwarz- und gleichermaßen Erschließungs- und Grünplänen erfolgt für Bestandsquartiere bzw. noch nicht fertiggestellte Quartiere mit Baufortschritt. Demzufolge werden Quartiere in der Planungs- und anfänglichen Bauphase (Epoche 2030+ und teils Epoche der 2010er/2020er Jahre) nicht durch Pläne abgebildet.

Grünraumstruktur des Untersuchungsgebietes sollte in Bezug zur Gesamtstadt und Umgebung gesetzt werden. Zudem scheint eine Überprüfung der benachbarten Grün- und Freiräume hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Untersuchungsgebiet relevant (SCHWALBACH 2009: 55-60). Zur Vergleichbarkeit der Stadt- und Grünräume werden Grünpläne herangezogen, die auf Grundlage von OpenStreetMap-Daten basieren. Die Pläne umfassen folgende Kategorien:

- Kleingarten
- Friedhof als Sonderfläche
- Grünfläche (Rasenflächen, Flächen mit Bepflanzung, sonstige begrünte Flächen)
- Landwirtschaft (landwirtschaftlich genutzte Flächen)
- Wald (inkl. Forst)
- Park (als Park definierte Räume)
- Abstandsgrün/Garten (begrünte Flächen innerhalb/zwischen der Bebauung und im Wohngebiet, private und gemeinschaftliche Gärten)
- Wasser (See, Teich, Fluss etc.)
- Bildung (z. B. Flächen von Schulen/Universitäten, Kindergärten)
- Stadtraum (verdichtete nicht begrünte Flächen)
- Platz (kleine und große Plätze)
- Sportfläche (z. B. Fußballplatz, Laufbahn)
- Spielplatz

Die Analyse von historischen Stadtgrundrissen mit Straßenführung und Anordnung der Gebäudeparzellen erfolgt durch eine **stadtmorphologische Untersuchung** (SCHWALBACH 2009: 17). In dieser Analyse werden Bebauungs- und Freiraumstruktur, Parzellen, Gebäudetypologien und Erschließungsnetze begutachtet und herangezogen, um die (Weiter-)Entwicklung und den Wandel städtebaulicher Strukturen zu veranschaulichen (REICHER 2017: 51, 167). Darüber hinaus lassen sich Rückschlüsse auf die innere Logik der Stadtstruktur (REICHER 2017: 51) mit ihren Punktelementen (z. B. Gebäude, Plätze), Linienelementen (z. B. Straßennetze, Straßenbahnlinien) und Flächenelementen (z. B. Freiflächen, Quartiere) ziehen (REICHER 2017: 46f.). Die Analyse muss dabei nicht alle Bausteine und Elemente gleichsam berücksichtigen und kann sich auf einzelne Strukturmerkmale fokussieren (SCHWALBACH 2009: 18).

Eine **Bestandsaufnahme** vereint die vorgestellten sektoralen Analysen. Dabei wird ein zuvor definiertes Untersuchungsgebiet hinsichtlich festgelegter Merkmale charakterisiert, um raumbezogene Schwachstellen sowie Handlungserfordernisse auszumachen. Neben der Begutachtung der gebauten Realität durch eine Vor-Ort-Begehung, ist eine Auswertung von Planungsgrundlagen,

Plänen und Karten sowie Statistiken und weiteren relevanten Dokumenten entscheidend (REICHER 2017: 163).

Tab. 3: Grundlagen und Bezugsquellen der Bestandsaufnahme

Dimension	Merkmale	Quellen
Historische Entwicklung	Vornutzung, Planungsprozess, Denkmal-schutz, relevante Akteure, Einordnung in Stadtbaugeschichte	Planungsdokumente, Fachliteratur, Veröffentlichungen, Kartenmaterial, Denkmallisten, Fotos, Experteninterviews
Bebauung	Bebauungsstruktur, Grundriss, Dichte, Geschosse, Gebäudetypologie, Bauepoche, Silhouette, Bauweise, Gebäudegestaltung, Geometrie	Planungsdokumente, Fachliteratur, Fotos, Skizzen, Luftbilder, Schwarzpläne, Online-Kartendienste, Begehung, Experteninterviews
Grün- und Landschafts-räume	Grünsysteme, Grünzüge, Parkanlagen, Zugänglichkeit, Gestaltung, Lage im Quartier, Vernetzung	Planungsdokumente, Fachliteratur, Fotos, Luftbilder, Online-Kartendienste, Begehung, Experteninterviews
Öffentlicher Raum	Typen, Plätze, Aufenthaltsräume, Lage in Quartier, Gestaltung, Struktur, Verknüpfungen	Planungsdokumente, Fachliteratur, Fotos, Luftbilder, Online-Kartendienste, Begehung, Experteninterviews
Erschließung, Verkehr	Verkehrssystem/-netz, Hierarchien, ÖPNV, ruhender Verkehr, Straßen- und Wegeführung	Planungsdokumente, Fachliteratur, Luftbilder, Online-Kartendienste, Begehung, Experteninterviews
Nutzungs-struktur	Wohnen, Arbeit/Wirtschaft, Verkehr, Bildung/Soziales, Freizeit/Kultur, Versorgung, Qualität/Quantität, Lage im Quartier, Nutzungsform, Nutzungsgefüge, Zentrenstruktur	Planungsdokumente, Fachliteratur, thematische Karten, FNP, Luftbilder, Online-Kartendienste, Begehung, Experteninterviews

Quelle: Eigene Darstellung nach REICHER 2017: 165

Mithilfe der Online-Kartendienste Google Maps und Apple Karten können Straßenkarten und Luft-/Satellitenbilder zur Analyse herangezogen werden. Zudem ist es möglich sich virtuell auf den Verkehrswegen durch die Quartiere zu bewegen und Gebäudeaufnahmen in die Analyse einzubeziehen. Tabelle 3 zeigt die Dimensionen, Merkmale und Quellen der in dieser Dissertation durchgeführten Bestandsaufnahme der ausgewählten Stadtquartiere und macht den Bezug zur Dokumentenanalyse deutlich.

Mit einer Bestandaufnahme können folglich die historische Entwicklung, geographische, topographische und naturräumliche Gegebenheiten, Landschafts- und Grünräume, Planungsprozesse, Bodeneinteilungen und -besitzverhältnisse, Funktionen und Nutzungsstruktur, Bebauungsstrukturen und Typologien, Infrastruktur, Öffentliche Räume, Verkehrserschließung sowie Sozialstruktur und Umwelteinflüsse beleuchtet werden (REICHER 2017: 165; CURDES 1995: 48).

Die Bestandsaufnahme der Fallbeispiele inklusive der Stadt- und Dokumentenanalysen erfolgt in der vorliegenden Arbeit dreigeteilt:

1. **Quartierscharakteristik (QC):** Auswertung von Fachliteratur und weiteren Dokumenten zur Darstellung von Basisinformationen, Planung, Städtebau und Gestaltung, Stadträume und Erschließung, Wohnraum, Infrastruktur, Einordnung und Bewohner:innenstruktur. Fokus der Analyse liegt auf der Aufbereitung der Entstehungsgeschichte sowie Darstellung von Städtebau- und Gestaltungsmerkmalen, Grün- und Stadträumen und der Erschließungsstruktur. Hinweise zu den Kriterien Maß der baulichen Nutzung, Bauausführung, Wohnraum, Infrastruktur, Gründe für die Errichtung, Image, Integration in Gesamtstadt und Bewohner:innenstruktur sind für den weiteren Verlauf nicht entscheidend und werden lediglich aufgenommen, sollten Informationen dazu in gesichteten Dokumenten vorhanden sein. Die Quartierscharakteristiken sind in Anhang B zu finden.
2. **Städtebauliche Bestandsaufnahme (SB):** Vor-Ort-Begehung sowie Nutzung von Online-Kartendienste in tabellarischer Form zur Darlegung der aktuellen Gegebenheiten im Quartier. Berücksichtigt werden die Dimensionen Bezug zur Gesamtstadt (Größe, Lage, Integration), Nutzungsstruktur (Nutzungsarten und Verortung im Quartier), Bebauung (Struktur, Bebauungsstruktur, Bauweise, Geschosshöhe, Silhouette, Gebäudetypologie, Gestaltung) , Stadt und Grünräume (Grünsystem, Zugänglichkeit und Ausprägung der Grünräume, öffentliche Räume/Plätze) sowie Erschließung (Straßenführung und ruhender Verkehr). Die Städtebauliche Bestandsaufnahme für jedes Bestandsquartier kann Anhang C entnommen werden (Quellenangabe: SB.x.x = SB.Nummer des Stadtquartiers).
3. Ergänzung durch **Expert:inneninterviews** (Quellenangabe: EXI.x). Eine Auflistung der Interviews und der Interviewleitfaden sind in Anhang F1 und F2 aufgeführt.

8.4 Expert:inneninterview

Besonders qualitative Interviews gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie Zugang zu unterschiedlichen Untersuchungsthemen bieten und mit umfassenden qualitativen Auswertungsverfahren analysiert und interpretiert werden können (LAMNEK/KRELL 2016: 313). Dabei gilt es, entsprechende Gütekriterien zur Qualitätssicherung zu berücksichtigen. Diese werden in der qualitativen Sozialforschung umfassend diskutiert, sodass unterschiedliche Gütekriterien Anwendung finden (DÖRING/BORTZ 2016: 106). Die viel verbreiteten Gütekriterien sind Objektivität (ohne äußere Einflüsse, unabhängig), Reliabilität (Zuverlässigkeit der Messmethode und Replizierbarkeit) und Validität (Genauigkeit, Zielerreichung mit ausgewählter Methode möglich) (MISOCH 2015: 231). Mit

Verfahrensdokumentation, Interpretationsabsicherung mit Argumenten, Regelgeleitetheit, Nähe zum Gegenstand, kommunikative Validierung und Triangulation werden allgemein gültige Gütekriterien für die qualitative Forschung aufgestellt (MAYRING 2016: 144ff.).

Für qualitative Interviews formuliert MISOCH (2015: 234) folgende Gütekriterien, um das Gütekriterium der Objektivität in der qualitativen Forschung zu kompensieren und greift dabei allgemein gültige Gütekriterien auf: Neutralität, kontrollierte Subjektivität, intersubjektive Nachvollziehbarkeit, Verfahrensdokumentation und Regelgeleitetheit. Kontrollierte Subjektivität meint die subjektiven Ansichten der Befragten nicht zu vermeiden, sondern diese reflektiert weiterzuverarbeiten. Neutralität zielt auf eine Unvoreingenommenheit der Forschenden gegenüber den Aussagen der Expert:innen, damit die Datenerhebung möglichst geringfügig beeinflusst wird. Das Gütekriterium der intersubjektiven Nachvollziehbarkeit erfordert eine Transparenz der Datenerhebung und Interpretation. Zur Erhöhung der Intersubjektivität ist eine Verfahrensdokumentation sinnvoll, die den Forschungsprozess lückenlos dokumentiert. Die Regelgeleitetheit knüpft daran an und möchte eine systematische Durchführung des Forschungsprozesses anhand eines Regelsystems (MISOCH 2015: 234ff., 242ff.). Nach KAISER (2021: 9ff.) wird für qualitative Expert:inneninterviews die intersubjektive Nachvollziehbarkeit, Neutralität und als weiteres Gütekriterium die theoriegeleitete Vorgehensweise einbezogen, die an theoretische Grundlangen anknüpft und die neu gewonnen Erkenntnisse schlussendlich wieder in den theoretischen Kontext einbettet.

Damit andere den Forschungsprozess lückenlos nachvollziehen können, ist eine Verfahrensdokumentation notwendig, die mittels der Darlegung des Forschungsdesigns und der angewandten Methoden erfolgt. Die Interpretationsabsicherung mit Argumenten wird durch die Ergebnisdarstellung in den Kapiteln 14 bis 16 gewährleistet. Die Regelgeleitetheit wird angewandt bei der systematischen qualitativen Inhaltsanalyse der Interviews, die auf Grundlage von festgelegten Regeln erfolgt. Die Nähe zum Gegenstand wird mittels Expert:inneninterviews erreicht, in denen übergreifende Thesen und Grundlagen kommunikativ validiert wurden. Die durchgeführten Literaturanalysen sowie Bestandsaufnahmen inkl. Stadtanalysen ermöglichen eine umfassende Datenbasis im Sinne der Triangulation. Weiteren finden die Kriterien Neutralität, intersubjektive Nachvollziehbarkeit und kontrollierte Subjektivität in der Methodenanwendung Berücksichtigung.

Das Interview als Erhebungsmethode kann in unterschiedlichsten Formen Teil von wissenschaftlichen Untersuchungen sein (POHLMANN 2022: 207). Dabei unterscheiden sie sich unter anderem hinsichtlich ihrer Strukturiertheit. Vollstrukturierte Interviews haben wenig Spielraum und müssen sich an einem vollstandardisierten Interview-Fragebogen orientieren und diesen nacheinander abarbeiten. Vollstrukturierte Interviews gelten daher als quantitative Datenerhebungsmethode mit anschließender statistischer Auswertung. Das unstrukturierte und das halbstrukturierte Interview sind

eher als qualitative Methode einzustufen (DÖRING/BORTZ 2016: 358f.). Das unstrukturierte Interview kommt ohne Interviewinstrument wie einem Leitfaden aus und wird oft in einem Erzählmoduls durchgeführt (z. B. narrative Interviews). Halbstrukturierte Interviews greifen auf einen Interviewleitfaden zurück, sind jedoch nicht gezwungen diesen genau nach Vorgabe umzusetzen. Je nach Interviewsituation kann der/die Interviewende flexibel reagieren und die Fragenreihenfolge ändern, Fragenblöcke konkretisieren oder auch Fragen ignorieren (DÖRING/BORTZ 2016: 358f.). Besonders qualitative Interviews gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie Zugang zu unterschiedlichen Untersuchungsthemen bieten und mit umfassenden qualitativen Auswertungsverfahren analysiert und interpretiert werden können (LAMNEK/KRELL 2016: 313).

Neben dem narrativen, episodischen und problemzentrierten Interview (LAMNEK/KRELL 2016: 338), stellt das Expert:inneninterview eine spezielle qualitative Interviewform dar, auch wenn eine einheitliche Definition und Umsetzung schwierig erscheint (POHLMANN 2022: 234; BOGNER et al. 2014: 3). Das Expert:inneninterview hebt sich durch seinen Fokus auf den/die Expert:in und der methodischen Herangehensweise von anderen qualitativen Interviewansätzen ab. Expert:innen werden im Sprachgebrauch mit Sachverständigen, Fachleuten, Kenner:innen und Personen mit Spezialwissen beschrieben (BOGNER et al. 2014: 9). Sie

> *„[…] werden nicht nur als abstrakte Funktionsinhaber[:innen] und Träger[:innen] bestimmter Herrschaftsstrukturen betrachtet, sondern als konkrete soziale Akteure[:innen] mit spezifischen Handlungs- und Professionslogiken*“ (BOGNER et al. 2014: 4).

Bestimmten Personen wird der Expertenstatus durch die Forschenden zugeschrieben. Diese Zuschreibung erfolgt jedoch meist nicht unabhängig von gesellschaftlichen Vorgaben. Expert:innen sind daher oft von der Gesellschaft aufgrund ihrer Tätigkeiten und Positionen konstruiert und für die Bevölkerung gemeinhin als Personen mit Fachwissen bekannt (BOGNER et al. 2014: 11). Die/der Expert:in hat die Rolle einer/s Repräsentant:in einer Institution, Organisation, Gesellschaft, Initiative etc. inne und wird somit nicht als Privatperson befragt (LAMNEK/KRELL 2016: 687). Kritisch zu betrachten ist, dass repräsentative und gesellschaftlich anerkannte Expert:innen lediglich einen Teil des Fachgebiets abdecken können und daher eine differenzierte Expert:innenauswahl durch die Wissenschaftler:innen nötig erscheint (BOGNER et al. 2014: 11). Das Wissen der ausgewiesenen Expert:innen ist dabei besonders praxiswirksam und kann Leitlinien zur Orientierung und Umsetzung für andere Akteur:innen bieten (BOGNER et al. 2014: 14).

Das *Sampling* bzw. die Fallauswahl der Expert:innen für qualitative Interviews muss nachvollziehbar und gut begründet werden. Da bei qualitativen Expert:inneninterviews nur eine kleinere Anzahl an Fachleuten befragt werden kann, sollte die Auswahl anhand der Forschungsfragen und der zu

erwartenden Informationen zum Forschungsgegenstand erfolgen (BOGNER et al. 2014: 34f.; BLATTER et al. 2018: 62). Vor Beginn der Fallauswahl kann mithilfe eines Stichprobenplans festgelegt werden, nach welchen Kriterien das Sampling ausgewählt werden soll, wobei ein Hauptaugenmerk auf einer heterogenen Expert:innenauswahl liegt (BLATTER et al. 2018: 55, 63). Die Identifikation von Expert:innen gelingt neben Literatur-, Dokumenten- und Internetanalyse ohnehin im Schneeballverfahren durch Hin- und Verweise von ersten Kontaktpersonen. Neue Ansprechpartner:innen bzw. Expert:innen ergeben sich meist aus bereits geführten Interviews, sodass das Sample stetig erweitert und modifiziert werden kann und sollte (BOGNER et al. 2014: 35).

In der vorliegenden Arbeit wurde ein systematisierendes Expert:inneninterview durchgeführt, um offene Sachverhalte sowohl durch das technische als auch durch das Prozesswissen der Interviewten zu verstehen und vom breiten Sach- und Fachwissen der Expert:innen zu profitieren. Als Hilfsmittel des teilstandardisierten qualitativen Interviews diente ein Leitfaden (BOGNER et al. 2014: 24). Leitfäden helfen bereits im Vorfeld des Interviews bei der Aufbereitung und Strukturierung des Untersuchungsfeldes und dienen als Orientierungsstütze während des Interviews (BOGNER et al. 2014: 27f.). Länge, Detaillierung und Formulierung der Fragen des Leitfadens hängt von dem/der Interviewer:in und seiner/ihrer Art der Interviewdurchführung ab. Für viele stellt ein Interviewleitfaden ein grobes Gerüst und eine Gedächtnisstütze dar. Grundsätzlich ist bei mehreren Expert:inneninterviews eine Standardisierung nicht erforderlich, sodass unterschiedlichen Gesprächspartner:innen nicht zwingend dieselben Fragen gestellt werden müssen (BOGNER et al. 2014: 28). Für die im Rahmen dieser Arbeit durchgeführten Expert:inneninterviews wurde ein Fragenkatalog entwickelt, der die Grundlage für alle geführten Interviews bildet (vgl. Anhang F2). Je nach Expert:in und dem repräsentierten Ressort und Quartier wurden relevante Fragestellungen ausgewählt, angepasst und konkretisiert. Insgesamt konnten 15 Interviews durchgeführt werden, wobei eine Person die Fragen schriftlich beantwortete (vgl. Anhang F1).

Die Durchführung der Interviews erfolgte überwiegend telefonisch oder als Videokonferenz. Alle Interviews wurden nach Zustimmung der Interviewten als Audiodatei aufgezeichnet. Der Mitschnitt wurde anschließend verschriftlich bzw. transkribiert, um so eine qualitative Auswertung zu erleichtern (BLATTER et al. 2018: 72f.). Für die Transkription wurden die Regeln von DRESING/PEHL (2018: 21-22) angewandt, die unter anderem vorsehen, dass wörtlich transkribiert wird, unvollendete Halbsätze mit „/“ gekennzeichnet und Dialekte ins Hochdeutsch übersetzt werden. Die interviewende Person wird mit „I“ abgekürzt, der/die Befragte mit „B“ (vgl. DRESING/PEHL 2018: 21-22). Die Transkripte der Interviews lassen keine Rückschlüsse auf die Interviewpartner:innen zu. Zudem wurden genannte Namen von dritten Personen unkenntlich gemacht.

8.5 Qualitative Inhaltsanalyse

Zur Auswertung und Interpretation der vorliegenden Dokumente sowie der Interviewtranskripte erfolgt eine qualitative Inhaltsanalyse. Eine einheitliche Definition der qualitativen Inhaltsanalyse liegt nicht vor, vielmehr eignen sich einige zusammenfassende Kennzeichen zur Erklärung. Die qualitative Inhaltsanalyse analysiert systematisch, regel- und theoriegeleitet Kommunikation und fixierte Kommunikation mit dem Ziel Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen (MAYRING 2015: 13). Mittels der qualitativen Inhaltsanalyse als Auswertungsmethode sollen Texte, Bilder, Filme und Dokumente bearbeitet (MAYRING/FENZL 2019: 633; KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 39) und hinsichtlich ihrer für den Forschungsprozess relevanten Informationen gesichtet, kategorisiert und codiert werden (DÖRING/BORTZ 2016: 541). Der Titel der Methode deutet auf einen ausschließlich qualitativ-interpretativen Ansatz hin. Meistens erfolgt jedoch anschließend eine statistische Analyse der gebildeten Kategorien (MAYRING/FENZL 2019: 634). Bei der qualitativen Inhaltsanalyse ist ein datengesteuertes, induktives Vorgehen üblich, aber auch theoriebasierte, deduktive Herangehensweisen mit vorab festgelegten Kategorien können umgesetzt werden (DÖRING/BORTZ 2016: 541). Ebenso möglich ist eine deduktiv-induktive Kategorienbildung (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 39), die auch im Rahmen dieser Arbeit verfolgt wurde. Dabei wurden zunächst deduktiv Hauptkategorien gebildet und im Zuge des Auswertungsprozesses durch induktive Subkategorien aus dem Text heraus ergänzt.

Im deutschsprachigen Raum prägte PHILIPP MAYRING in den 1980er Jahren den Begriff der qualitativen Inhaltsanalyse. MAYRING stützt sich dabei auf drei Varianten der qualitativen Inhaltsanalyse. Mit der zusammenfassenden qualitativen Inhaltsanalyse sollen Dokumente induktiv geleitet auf die wichtigsten Inhalte verkürzt werden. Zunächst erfolgt eine Paraphrasierung von entscheidenden Textpassagen, anschließend eine Generalisierung dieser auf dasselbe Abstraktionsniveau, um in einer ersten Reduktion gleiche oder unwichtige Paraphrasen zu löschen. Die zweite Reduktion fasst ähnliche Paraphrasen zusammen und bildet grobe, teils komplexe neue Paraphrasen. Bei der explizierenden qualitativen Inhaltsanalyse werden unverständliche Inhalte durch Einbeziehen des Textumfeldes (enge Kontextanalyse) und durch das Heranziehen von weiterer Literatur (weite Kontextanalyse) erklärt. Die strukturierende qualitative Inhaltsanalyse gleicht der quantitativen Inhaltsanalyse, da ein vorher festgelegtes deduktives Kategoriensystem das Dokument gliedert und numerisches Datenmaterial herausfiltert (DÖRING/BORTZ 2016: 542; MAYRING/FENZL 2019: 637f.). Während die qualitative Inhaltsanalyse lange Zeit ausschließlich mit dem Ansatz von MAYRING in Verbindung gebracht wurde, existieren in der Forschungspraxis inzwischen jedoch zahlreiche weitere qualitative Ansätze zur Auswertung von Daten und Inhalten (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 37). KUCHARTZ/RÄDIKER (2022: 104) unterscheiden drei Methoden der qualitativen Inhaltsanalyse. Bei der inhaltlich-strukturierenden

qualitativen Inhaltsanalyse wird das Material mehrfach durch induktive und/oder deduktive Kategorienbildung bearbeitet und codiert. Bei der evaluativen qualitativen Inhaltsanalyse wird das Datenmaterial mithilfe von evaluativen Kategorien bewertet. Die typenbildende qualitative Inhaltsanalyse ergänzt in den meisten Fällen die inhaltlich-strukturierende qualitative und die evaluative qualitative Inhaltsanalyse durch die Bildung einer Typologie. Bei allen Varianten wird sowohl der Einzelfall als auch das Thema als Gesamtes betrachtet (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 105). Die inhaltlich-strukturierende qualitative Inhaltsanalyse dient in der vorliegenden Arbeit als Auswertungsmethode für Expert:inneninterviews sowie in angepasster Form für relevante (Text-)Ausschnitte, die zur Charakteristik neuer Stadtviertel und der Stadtbaugeschichte herangezogen wurden.

Der Ablauf einer inhaltlich-strukturierenden Analyse lässt sich in sieben Schritte gliedern, wobei eine QDA-Software (hier: MAXQDA) die Analyse der qualitativen Daten unterstützen kann (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 196, 214ff.). Zu Beginn erfolgt die Textarbeit durch intensives Lesen, Markieren und gegebenenfalls Notieren von Bemerkungen. Daran anschließend werden deduktiv Hauptkategorien anhand der Forschungsfragen gebildet, denen im ersten Codierprozess entsprechende Textstellen zugeordnet werden. In Phase vier werden zunächst die Hauptkategorien mit allen dazugehörigen Textpassagen zusammengestellt, was auch Text-Retrieval genannt wird und durch die MAXQDA-Software durchgeführt werden kann (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 214). Anschließend werden induktiv, d. h. aus dem Material heraus, Subkategorien gebildet. Im zweiten Codierprozess werden die Textstellen erneut codiert und den neuen Subkategorien zugeordnet. Sind die Codierprozesse abgeschlossen, werden einfache oder komplexe Analysen vorgenommen (z. B. vertiefende Einzelfallanalysen, tabellarische Fallübersichten, Visualisierungen, kategorienbasierte Analysen entlang der Hauptkategorien) und in der letzten Phase die Erkenntnisse und Ergebnisse dokumentiert und dargestellt (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 132-156). Zur Auswertung der Expert:inneninterviews wurde dieses Vorgehen angewandt. Das Kategoriensystem beruht auf 7 Codes bzw. Hauptkategorien, 52 Subcodes der 1. Ebene sowie 64 Subcodes der 2. Ebene. Insgesamt wurden 2059 Codierungen vorgenommen. Das Kategoriensystem sowie ein Codebuch mit Ankerbeispielen sind in den Anhängen F3 und F4 zu finden.

Zur Charakterisierung der einzelnen neuen Stadtviertel erfolgte ebenfalls eine deduktiv-induktive Kategorienbildung der analysierten Dokumente in Anlehnung an die inhaltlich-strukturierende qualitative Inhaltsanalyse, wenn auch in deutlich reduzierter und angepasster Form. Zunächst wurde intensive Textarbeit geleistet, deduktive Kategorien auf Grundlage des Forschungsvorhabens aufgestellt und anhand dieser das Dokument untersucht und zeilen-/ kapitelweise durchgearbeitet. Wurden im Material Inhalte ermittelt, die keiner Kategorie zuzuordnen sind, erfolgte eine induktive Erweiterung und Anpassung des Kategoriensystems (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 102). Daher entstand ein

hierarchisches Kategoriensystem mit relevanten Ober- und Subkategorien (KUCKARTZ/RÄDIKER 2022: 61). Da viele der untersuchten Dokumente lediglich als Printversion vorlagen, wurde das Kategoriensystem tabellarisch dargestellt und die relevanten Inhalte bzw. Textpassagen unter Berücksichtigung der (Sub-)Kategorien in die Tabelle übertragen und anschließend mit Quellenangaben versehen (vgl. Anhang B). Auch aufgrund der Vielzahl an herangezogenen Dokumenten erschien eine klassische inhaltlich-strukturierende Inhaltsanalyse nicht geeignet. Eine ähnliche Vorgehensweise wurde bei der Analyse, Kategorisierung und Zusammenfassung der Stadtbaugeschichte angewandt.

9 Fallstudie Berlin

9.1 Stadtbaugeschichte

Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in Berlin die Industrialisierung ein. Diese brachte ein hohes Bevölkerungswachstum mit sich. Neben der Erweiterung des befestigten Straßennetzes wurden Wasserwege und der Schienenverkehr ausgebaut (AUST/STARK 1992: 23f.). Der Hobrecht-Plan von 1862 bildet die Grundlage für das geordnete Stadtwachstum, das durch Bevölkerungszuwächse und die verkehrliche Entwicklung unabdingbar schien. Der Fluchtlinienplan stellt dabei das Straßennetz dar, eine Festlegung der Bebauung blieb aus. Erst nach 1870 erfolgte die Blockrandbebauung mit Mietskasernen auf der durch die Fluchtlinien bzw. Straßen vorgegebenen freien Fläche. An der Bauordnung von 1853 orientiert, sollte eine dichte Bebauung mit einer Traufhöhe von 22 m (fünf Geschosse) und Höfen mit mindestens 5,34 m Länge und Breite (Wendemöglichkeit für Feuerwehr) errichtet werden (AUST/STARK 1992: 26, 29f.). 1871 wurde Berlin zur Hauptstadt des Deutschen Reiches, wodurch die Industrialisierung in der Stadt weiter zunahm und der Ausbau der technischen, verkehrlichen und sozialen Infrastruktur weiter vorangetrieben wurde (AUST/STARK 1992: 28ff.). Von 1870 mit 830.000 Einwohner:innen erhöht sich die Bevölkerungszahl Berlins bis 1900 auf 2,1 Millionen, wodurch sich der Wohnraummangel und die Verelendung benachteiligter Bevölkerungsschichten verschärfte, die Stadt sich gleichwohl zu einem wichtigen Dienstleistungs- und Industriestandort entwickelte. Nach der Jahrhundertwende zog es Großbetriebe in die Peripherie und direkte Umlandgemeinden erlebten Bevölkerungszuwächse, wodurch ein stetiger Ausbau der verkehrlichen Anbindung angestrebt wurde (AUST/STARK 1992: 32).

Der Erste Weltkrieg und die Ausrufung der Weimarer Republik 1918 wirkten sich auch auf die Stadtstruktur Berlins aus: 1920 wurde das „Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin“ erlassen, woraufhin sich Berlin mit sieben weiteren Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken zu Groß-Berlin zusammenschloss (AUST/STARK 1992: 33). Die andauernde Wohnungsnot erforderte neue Bauformen, sodass der Stadtbaurat *Martin Wagner* in den 1920er Jahren mehrere Großwohnsiedlungen mit Einflüssen der Gartenstadtidee und des Bauhauses, vor allem am Stadtrand, aufbauen ließ (AUST/STARK 1992: 33, 46). Zur Zeit des Nationalsozialismus kam der Wohnungsbau weitestgehend zum Erliegen, da der Fokus auf der Errichtung von großen monumentalen Gebäuden im gesamten Stadtbereich lag (AUST/STARK 1992: 34, 46).

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren große Teil der Stadt zerstört, wobei besonders die Innenstadt in Trümmern lag. Neben der baulichen Zerstörung musste die Stadt durch die Teilung in vier Sektoren der Siegermächte auch mit politischen Herausforderungen umgehen (AUST/STARK 1992: 38f.). 1945 wurde *Hans Scharoun* als Stadtrat für Bauwesen eingesetzt, der die ihm unterstehenden Dezernate

mit Fachkollegen besetzte und anschließend einen „Kollektiv-Plan“ zur vollständigen Neustrukturierung und neuen Erschließungsstruktur veröffentlichte (SCHULZ/SCHULZ 2007: 13f.; DOLFF-BONEKÄMPER 2017: 24). Der Plan sah eine Bandstadt mit neuer, entdichteter und durchgrünter Stadtgestalt nach dem Leitbild der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ und Trennung von Arbeiten und Wohnen vor (VON BUTTLAR et al. 2013: XV; SENSTADT 2002: 20). Der „Kollektiv-Plan“ sollte die Stadt als Stadtlandschaft in Funktionszellen und Nachbarschaften für 4.000 bis 5.000 Menschen einteilen. Neben Arbeits-, Hochschul-, Industrie- und Gewerbezellen, sollten Wohnzellen als kleinster Baustein entstehen. Im amerikanischen Sektor hingegen erhielten *Scharouns* Pläne wenig Zuspruch (BARZ et al. 2013: 280). *Walter Moest* publizierte 1946 den „Zehlendorf-Plan“, der in der Entwicklung die vorhandene Verkehrs-, Stadt- und Bebauungsstruktur berücksichtigte (SENSTADT 2002: 20). *Karl Bonatz,* Nachfolger von *Scharoun* im Amt des Leiters der Bauabteilung, kritisierte den „Kollektiv-Plan“ und entwickelte in Anlehnung an den „Zehlendorf-Plan“ 1948 den „Bonatz-Plan“ für Groß-Berlin, der auf eine behutsame Entwicklung der vorhandenen Stadtstrukturen setzte und neben dem Planungsgesetz von 1949 als Grundlage für den FNP 1950 diente (SENSTADT 2002: 22). Als 1948 Ost- und West-Berlin endgültig gespalten wurden, endete auch die gemeinsame Wiederaufbauplanung, wenngleich die Abwendung von der NS-Architektur und Zuwendung zur Internationalen Moderne direkt nach dem Krieg in beiden Teilen gültig war (VON BUTTLAR et al. 2013: XV). Der Wiederaufbau der Mietskasernen war aufgrund der kritischen Lebensverhältnisse und Gestaltungsmerkmale des Historismus verpönt. Stattdessen sollte nach Prämissen des Neuen Bauens der soziale Massenwohnungsbau vorangetrieben werden (BARZ et al. 2013: 279).

Am 27. Juli 1950 veröffentlichte die DDR die „16 Grundsätze zum Städtebau“ (vgl. Kapitel 7.2.4). Die Grundsätze bildeten die Basis für das Aufbaugesetz (Gesetz über den Aufbau der Städte in der DDR und Hauptstadt Deutschlands, Berlin) sowie den Wiederaufbau und die Neugestaltung des Zentrums von Berlin. Im Vergleich zum Westen, der sich auf die Charta von Athen und die Funktionstrennung berief, stimmte die DDR für eine Funktionsmischung in der sozialistischen Stadt (SCHULZ/SCHULZ 2007: 12f.). In Ost-Berlin wurde 1953 ein Raumordnungsplan veröffentlicht, der die „16 Grundsätze des Städtebaus“ aufgriff und ebenfalls von einer Wiedervereinigung Berlins ausging (SENSTADT 2002: 22). Der Wiederaufbau erfolgte unter dem Generalaufbauplan, der den Internationalen Stil sowie die Moderne ausschloss und vielmehr auf demokratische und nationale Architektur setzte (SCHULZ/SCHULZ 2007: 15). Der Baustil „nationale Tradition“, der die Formsprache vergangen geglaubter Architekturepochen wie dem Preußischen Klassizismus aufgriff, hatte Anfang der 1950er Jahre seinen Höhepunkt, wurde jedoch bereits Ende der 1950er Jahre nicht mehr weiterverfolgt (BARZ et al. 2013: 281). Vielmehr wurden fortan der moderne funktionalistische

Städtebau sowie später die industrielle Bauweise durch Typisierung, Normierung und Plattenbauweise vollzogen (BARZ et al. 2013: 281; VON BUTTLAR et al. 2013: XXI).

In West-Berlin wurden im Rahmen der Wiederaufbauprogramme in der Nachkriegszeit Wohngebäude saniert und Baulücken geschlossen, wobei auf die Hinterhofbebauung verzichtet wurde (AUST/STARK 1992: 40). Ab Mitte der 1950er Jahre entstanden jährlich 20.000 WE in den typischen durchgrünten „Fünfziger-Jahre-Siedlungen" mit Zeilenbauten, geringer Dichte und einzelnen Punkt- und Scheibenhäusern um Einkaufszentren herum (BODENSCHATZ 1992: 71). Die Otto-Suhr-Siedlung und Charlottenburg-Nord zählten zu diesen Nachkriegssiedlungen, während sich das neue Hansaviertel (vgl. Kapitel 9.2.2) von den klassischen Siedlungen dieser Zeit abhob. Ab den 1960er Jahren wurden zahlreiche Großsiedlungen am Stadtrand errichtet. Am Kurfürstendamm entwickelt sich eine neue City heraus und weitere Großprojekte wie die Philharmonie oder die Staatsbibliothek stärkten die Innenstadt West-Berlins (AUST/STARK 1992: 40). 1963 erfolgte durch das erste Stadterneuerungsprogramm die Kahlschlag- und Flächensanierung von Altbauquartieren, um die dort vorherrschenden schlechten Wohnbedingungen zu beenden (AUST/STARK 1992: 40).

In den 1970er Jahren vollzog sich eine drastische Veränderung im Städtebau West-Berlins. Ausschlaggebend waren weder politische noch kriegsbedingte Ereignisse. Die Debatte wurde durch eine Studierendenbewegung in Gang gesetzt, die gegen die Großwohnsiedlungen wie das Märkische Viertel und die Kahlschlagsanierung von Altbaubeständen in Kreuzberg protestierte. Dabei rückten sowohl die gebaute Umwelt als auch die gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften als Entwicklungsträger sowie der Senat in den Fokus des Unmuts (BODENSCHATZ 2017: 55). Mitte der 1970er Jahre wurde die Flächensanierung schließlich von einer behutsamen Sanierung abgelöst, sodass Altbausubstanz erhalten blieb, wenn auch die Hinterhöfe von Bebauung befreit wurden (AUST/STARK 1992: 40). Die kulturelle und gesellschaftliche Ablehnung der Großsiedlungen rückte die nach dem Ersten Weltkrieg kritisierte Stadt zur Zeit der Industrialisierung wieder in ein positives Licht. Die Mietskasernenstadt mit den Altbauten wurde bei der Bevölkerung wieder beliebt, nicht zuletzt aufgrund der günstigeren Mieten (BODENSCHATZ 2017: 55). Darüber hinaus geriet die autofreundliche Stadt immer mehr in die Kritik, sodass die Errichtung von innerstädtischen Autobahnen verhindert werden sollte (BODENSCHATZ 2017: 56).

Der Wiederaufbau in Ost-Berlin beschränkte sich auf wenige Bauvorhaben. So wurde der Ausbau der Stalinallee zu einem prächtigen Boulevard mit angrenzender Bebauung in sozialistischer Architektur das erste große Bauvorhaben in den 1950er Jahren. Weiterhin wurden historische repräsentative Gebäude und Teile der Innenstadt neugestaltet und restauriert, während der Wohnaltbaubestand hingegen nur geringfügig instandgehalten wurde. Am Alexanderplatz stand der neue Berliner Fernsehturm maßgeblich für den großdimensionierten Städtebau der DDR. In den 1960er Jahren

wurde zwischen Stalinallee und dem Alexanderplatz ein sozialistischer Gebäudekomplex in Plattenbauweise errichtet und leitete somit den Beginn der Großwohnsiedlungen am Stadtrand ein (AUST/STARK 1992: 40f.). Auch in Ost-Berlin veränderte sich der Städtebau in den 1970er Jahren, wenngleich ohne Proteste aus der Bevölkerung. Die Sanierungspolitik plädierte für die Erhaltung der Blockinnenbebauung und die kritische Rekonstruktion. Bei neuen Stadtentwicklungsprojekten griff man Elemente des nachmodernen Städtebaus auf (BODENSCHATZ 2017: 57).

Nach der Wiedervereinigung und der Wahl Berlins als neue Hauptstadt der BRD wurde mit einem immensen Bevölkerungszuzug gerechnet: Einerseits durch besserverdienende Bevölkerungsschichten aus Westdeutschland, andererseits durch Aussiedlerfamilien aus der ehemaligen Sowjetunion. Auf Grundlage dieser Bevölkerungsprognosen wurden zunächst die „Wohnungsbaustrategien 1995" formuliert und schließlich die Errichtung von neuen peripheren Wohnquartieren vorangetrieben, die mit jeweils 5.000 Wohnungen „neue Vorstädte" bilden sollten. Das Leitbild der „Neuen Vorstadt" orientierte sich dabei an Berliner Vorstädten um 1900 (z. B. Lichterfeld West, Friedrichshagen). Mischnutzung, verschiedene Verfügungsformen sowie traditionell geordnete Platz- und Straßenformen waren wichtige Kennziffern (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 31f.). Die neuen Wohnsiedlungen sollten an den traditionellen Wohnungs- und Städtebau Berliner Bestandsquartieren anderer Epochen anknüpfen. Zudem wurden Stadtumbauprojekte bzw. Umnutzungen von Konversionsstandorten realisiert (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 5, 22, 45). Die erwarteten Bevölkerungszuwächse traten in der prognostizierten Form nicht ein. Darüber hinaus wirkte sich die Abkehr von der Subventionierung des sozialen Wohnungsbaus hin zur Eigentumsförderung 1997 auf die Bauvorhaben aus. Folglich ließen sich die „neuen Vorstädte" nicht mehr nach geplantem Leitbild umsetzen. Vielmehr rückte nun die Innenstadtentwicklung wieder mehr in den Fokus (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 33, 36f.).

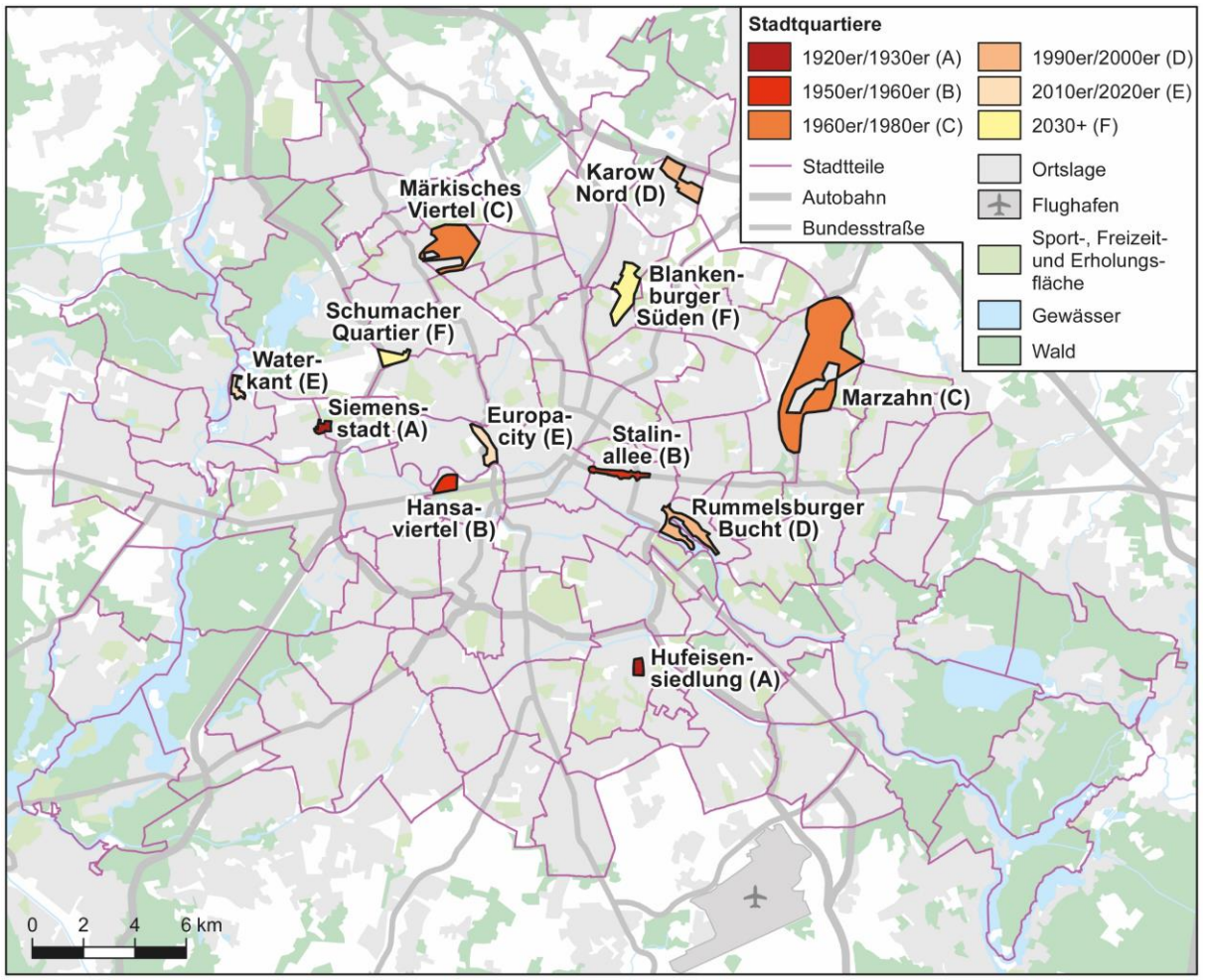
Nachdem die Bevölkerungszahlen nach der Wiedervereinigung hinter den Prognosen zurückblieben, verzeichnete die Stadt seit 2005 moderate und ab 2011 hohe Zuwächse. Innerstädtische Nachverdichtungen und Baulückenschließungen sowie Bauvorhaben im Berliner Umland trugen zwar dazu bei, die Wohnungsnachfrage zu minimieren. Sie reichten jedoch bei weitem nicht aus, sodass die Schaffung von neuen größeren Quartieren vorangetrieben wurde (SENSW 2017: 1f.).

Mit dem Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus wurde 2018 beschlossen zahlreiche neue Stadtquartiere zur Deckung des Wohnraumbedarfs zu errichten und dabei die bedarfsgerechte verkehrliche, soziale und grüne Infrastruktur nicht zu vernachlässigen (SENSW 2018: 6).

9.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Abbildung 28 zeigt die untersuchten Beispielquartiere in Berlin nach den sechs Epochen. Die Ortsteile als vom Land Berlin definierte Raumeinheit bilden das Grundgerüst. Die Abgrenzung der Quartiere erfolgte dabei auf Grundlage der Dokumentenanalyse unter Einbeziehung von Kartenmaterial.

Abb. 28: Übersicht Fallbeispiele Berlin



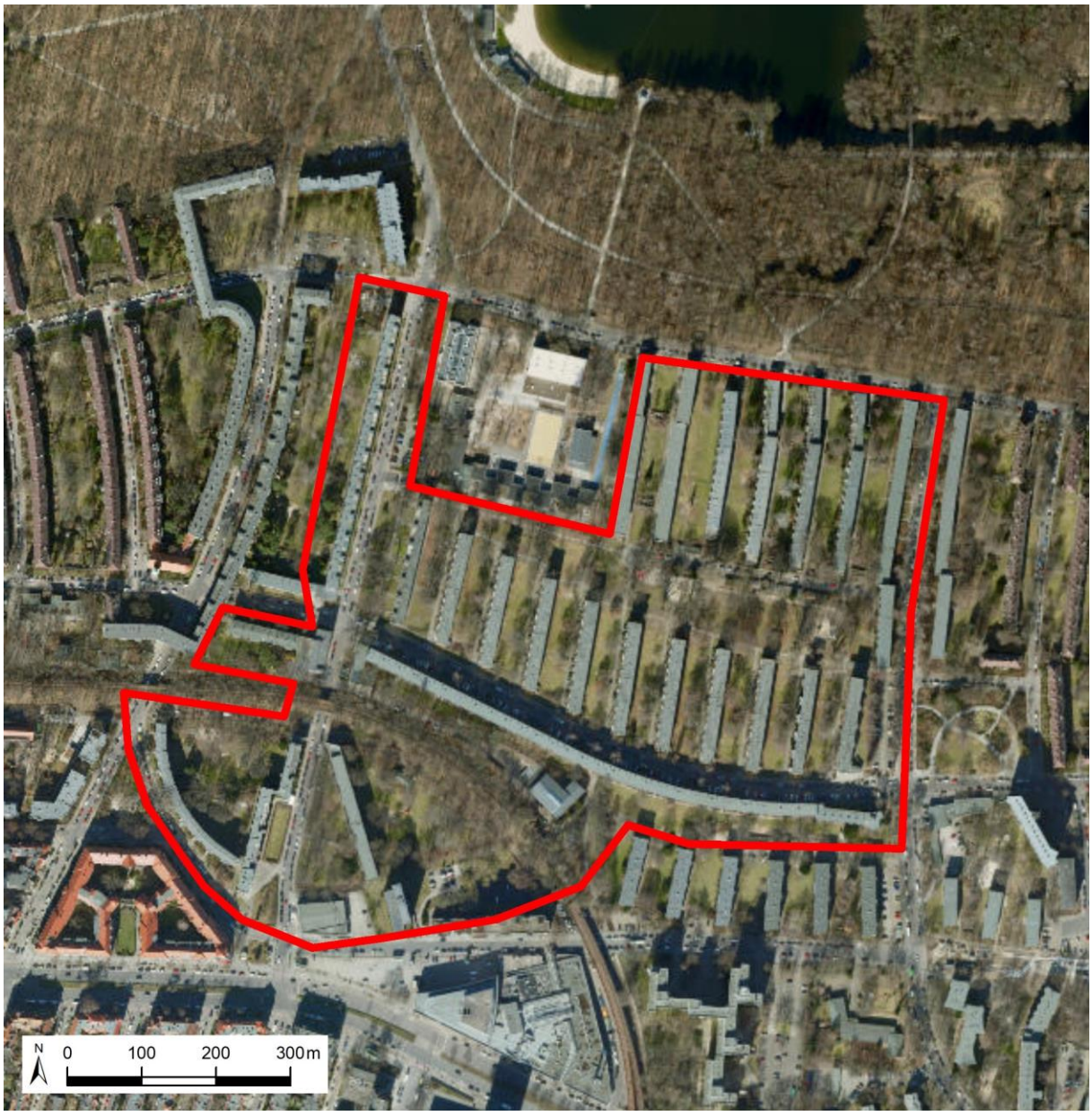
Quelle: Eigene Darstellung nach © GeoBasis-DE / BKG 2022, angepasst von L. Diehl

9.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre

Zur Zeit der Weimarer Republik sind in Berlin zahlreiche Großsiedlungen entstanden, die beispielhaft für das moderne Bauen sowie den kommunalen Wohnungsbau dieser Zeit in Deutschland gelten. Das hohe Bauvolumen ist dabei maßgeblich: 1924 kamen ca. 10.000 WE, 1926 ca. 16.000, 1927 ca. 27.000 und 1930 ca. 23.000 neue Wohnungen hinzu. Die Siedlungen vereinten Elemente der Gartenstadtbewegung sowie des Werkswohnungsbaus (Kloß 1982: 5f.). Während in vielen anderen deutschen Städten der stringente Zeilenbau umgesetzt wurde, achtete man in Berlin darauf, abwechslungsreiche und topographisch sinnvolle Bebauungsstrukturen zu verwirklichen (Kloß

1982: 10). Zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören mittlerweile sechs dieser Siedlungen der Moderne: Gartenstadt Falkenberg, Siedlung Schillerpark, Weiße Stadt, Wohnstadt Carl Legien und die hier näher betrachteten Siedlungen Großsiedlung Britz (Hufeisensiedlung) und Großsiedlung Siemensstadt (Ring-Siedlung) (HASPEL/JAEGGI 2008: 29).

Abb. 29: Luftbild Berlin - Großsiedlung Siemensstadt



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Zwischen 1929 und 1934 (KRÜGER 2011: 28; HASPEL/JAEGGI 2008: 85) wurden auf 19,3 ha (KRÜGER 2011: 28; BUSCHFELD 2015: 134) etwa 1.370 WE (BERNING et al. 1990: 99; JAEGGI 1987: 159; KRÜGER 2011: 28; BUSCHFELD 2015: 134) als **Großsiedlung Siemensstadt** (vgl. Abb. 29) auf unbebauten Flächen des Waldgebietes Jungfernheide (KLOß 1982: 43) in unmittelbarer Nähe zu den Siemenswerken

(BERNING et al. 1990: 100) errichtet. Unter der städtebaulichen Planung von *Scharoun* und der Gesamtplanung von *Wagner* (KRÜGER 2011: 28) entstand ein neues, vom Neuen Bauen beeinflusstes Stadtquartier als moderne Stadtlandschaft und unter den Bedingungen „Licht, Luft und Sonne" (KRÜGER 2011: 2; HASPEL/JAEGGI 2008: 85; BERNING et al. 2003: 247). Prägende Architekten waren neben *Scharoun* auch *Gropius, Hugo Häring, Fred Forbat, Otto Bartning, Paul Rudolf Henning*, die der Architektengruppe „der Ring" angehörten und somit den Namen „Ringsiedlung Siemensstadt" prägten (KRÜGER 2011: 6, 28). Der Gartenarchitekt *Leberecht Migge* war für die Garten- und Landschaftsplanung zuständig (KLOß 1982: 43). Das Quartier zeichnet sich überwiegend durch eine strenge drei- bis viergeschossige Zeilenbebauung mit Nord-Süd-Ausrichtung im Kernbereich aus. Als umschließende Straßenrandbebauung sind zudem gerade, geschwungene sowie versetzte vier- bis fünfgeschossige, teilweise sehr lange, geschlossene Reihen zu finden. Das Erscheinungsbild der südlichen Zeilenbebauung von Architekt *Häring* ist homogen und maßgeblich durch hellorange/beige Farbe, Ziegelelemente, ein abgesetztes Obergeschoss und halbrunde, birnenförmige Balkone gekennzeichnet (UNGERS 1983: 40; KRÜGER 2011: 6, 28; SB.1.1). Die nördliche Zeilenbebauung von *Henning* greift einige Elemente der Zeilen von *Häring* auf und unterscheidet sich jedoch in Details (UNGERS 1983: 40; KRÜGER 2011: 11, 20; BRENNE 1987: 55). Die Zeilen von *Forbat* (UNGERS 1983: 40) am östlichen Quartiersrand sowie die Reihe von *Gropius* (UNGERS 1983: 40; BRENNE 1987: 55), der „lange Jammer" von *Bartning* (UNGERS 1983: 43) und der „Panzerkreuzer" von *Scharoun* (UNGERS 1983: 30; BERNING et al. 1990: 100) heben sich von den Zeilen ab. Neben dem verzahnten begrünten Wohnumfeld rund um die Zeilen, konnte eine große Grünfläche zwischen den Zeilenbändern freigehalten werden (SB.1.1). Durch die Integration der Bebauung in das bestehende Parkgelände wurde alter Baum- und Grünbestand bewahrt (KRÜGER 2011: 10; JAEGGI 1987: 177) und ein Übergang zum angrenzenden Volkspark Jungfernheide geschaffen (SB.1.1). Eine Trennung zwischen privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räumen erfolgt nur bedingt. Rund um den Quartierskern sind Erschließungsstraßen als Außenring angelegt, von dem eine Stichstraße zwischen den beiden Zeilenbändern in das Quartier hineinführt. Die innere Erschließung erfolgt durch ein Fußwegenetz entlang der Zeilen. Die Reihenbebauung ist an Erschließungsstraßen mit Fußwegen orientiert (SB.1.1).

Die **Hufeisensiedlung** (vgl. Abb. 30) entstand zunächst zwischen 1925 und 1927 in zwei Bauabschnitten auf ehemaligem Ackerland (KLOß 1982: 15; JAEGGI 1987: 111). Das Kerngebiet (Bauabschnitt 1 und 2) rund um das Hufeisen umfasst ca. 22 ha und 1.027 WE, davon 472 Einfamilienhäuser (KLOß 1982: 15; BORGELT 2011: 22). Weitere vier Teilbereiche bis 1930 brachten die Großsiedlung Britz mit 37,1 ha Fläche (BORGELT 2011: 44; BUSCHFELD 2015: 20) und insgesamt 1.964 WE, davon 1.285 WE im Geschosswohnungsbau sowie 679 Reihenhäuser (BORGELT 2011: 44; BUSCHFELD 2015: 32), hervor.

Abb. 30: Luftbild Berlin - Hufeisensiedlung



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Als Synthese der Gartenstadtidee und einer modernen Großsiedlung (Haspel/Jaeggi 2008: 51) entwarf *Bruno Taut* die Siedlung, die durch die *Gemeinnützige Heimstätten Spar- und Bau A.G. (Gehag)* realisiert wurde (Haspel/Jaeggi 2008: 58; Kloß 1982: 15f.). Die Gebäudearchitektur stammte von den Architekten *Taut* sowie von Oberbauleiter *Wagner* (Kloß 1982: 15), die Gartenarchitektur übernahmen *Migge und Ottokar Wagler* (Haspel/Jaeggi 2008: 49, 52). Die Bebauung erfolgte unter Einbezug der neuen Vorstellungen nach „Licht, Luft und Sonne“ (Haspel/Jaeggi 2008: 52; Hoh-Slodczyk 1987: 35) und Einflüssen des Neuen Bauens und der Neuen Sachlichkeit (Berning et al. 1990: 82; Hilpert 1980: 72; Haspel/Jaeggi 2008: 52). Die Bebauungsstruktur des Kerngebietes ist geprägt durch Straßenrandbebauung in Form von Reihen sowie das blockartige Hufeisen (Kloß 1982: 21; Mehlhorn

2012: 320; UNGERS 1983: 32). Die quartiersprägenden zweigeschossigen Einfamilienreihenhäuser mit Dachgeschoss werden von drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern entlang der Haupterschließungsstraßen eingefasst (SB.1.2). Das Erscheinungsbild der Einfamilienreihenhäuser ist durch die Aneinanderreihung gleicher Einheiten entsprechend homogen. Durch die Farbgestaltung, unterschiedliche Türen, Ziegel und Klinker als Gestaltungsmittel, asymmetrische vor- und rückspringende Elemente oder prägnante Kopfbauten konnte ein monotones Bild jedoch verhindert werden (HASPEL/JAEGGI 2008: 52f.; BUSCHFELD 2015: 29; BRENNE 1987: 48; KLOß 1982: 18). Die Mehrfamilienhäuser mit Flachdach unterscheiden sich gruppenweise hinsichtlich Fassadenfarben und -elementen (SB.1.2), wenngleich die Normierung von Fenstern, Türen und Treppenhäusern die Kosten senken sollten (HILPERT 1980: 65). Herausstechende Bauelemente sind neben dem Hufeisen als „Stadtkrone“ (MEHLHORN 2012: 320; BERNING et al. 2003: 123) mit 25 gleichen aneinandergereihten Haustypen (HASPEL/JAEGGI 2008: 51; BUSCHFELD 2015: 45) die „Rote Front“, mit „blutroter“ Fassade (HASPEL/JAEGGI 2008: 53) und 32 gleichen Hauseinheiten (BUSCHFELD 2015: 43). Die Straße rund um das Hufeisen bildet einen inneren Erschließungsring, von dem mehrere Wohn- und Dungewege strahlenförmig abgehen (KLOß 1982: 20; HASPEL/JAEGGI 2008: 49). Private, halb- und quartiersöffentliche und öffentliche Räume wurden durch die Bebauung klar voneinander getrennt (HASPEL/JAEGGI 2008: 52; HILPERT 1980: 42). Der „Außenwohnraum“ bildete sich zwischen den Gebäuden durch kleinere Plätze in Form von Straßenüberschneidungen, Verengungen und Durchblicken von Straßeneinmündungen (HOH-SLODCZYK 1987: 36). Neben einem Spielplatz, der zu Beginn noch ein Grünraum mit Teich war, verkörpert das „Grüne Hufeisen“ die einzige größere Freifläche (BUSCHFELD 2015: 49, 55).

9.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre

Die direkte Nachkriegszeit war durch Wiederaufbau sowie durch unterschiedliche Herangehensweisen in den beiden deutschen Staaten geprägt. Während in Ost-Berlin mit dem ersten Bauabschnitt der Stalinallee die neuen Grundsätze des Städtebaus umgesetzt wurden und die Moderne nicht weiter beachtet wurde, holte West-Berlin mit dem Wiederaufbau des Hansaviertels im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) „Interbau“ zum „Gegenbau“ aus. Unter dem Motto „Stadt von Morgen“ wurde das Leitbild „Stadtlandschaft“ von *Scharoun* mit großzügigen Grünflächen weitergedacht (BUTTLAR VON et al. 2013: XVI f.). Durch einige weitere Bauvorhaben in den 1950er Jahren knüpfte West-Berlin wieder an die Internationale Moderne der westlichen Länder an (BUTTLAR VON et al. 2013: XVIII).

Abb. 31: Luftbild Berlin - Hansaviertel



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

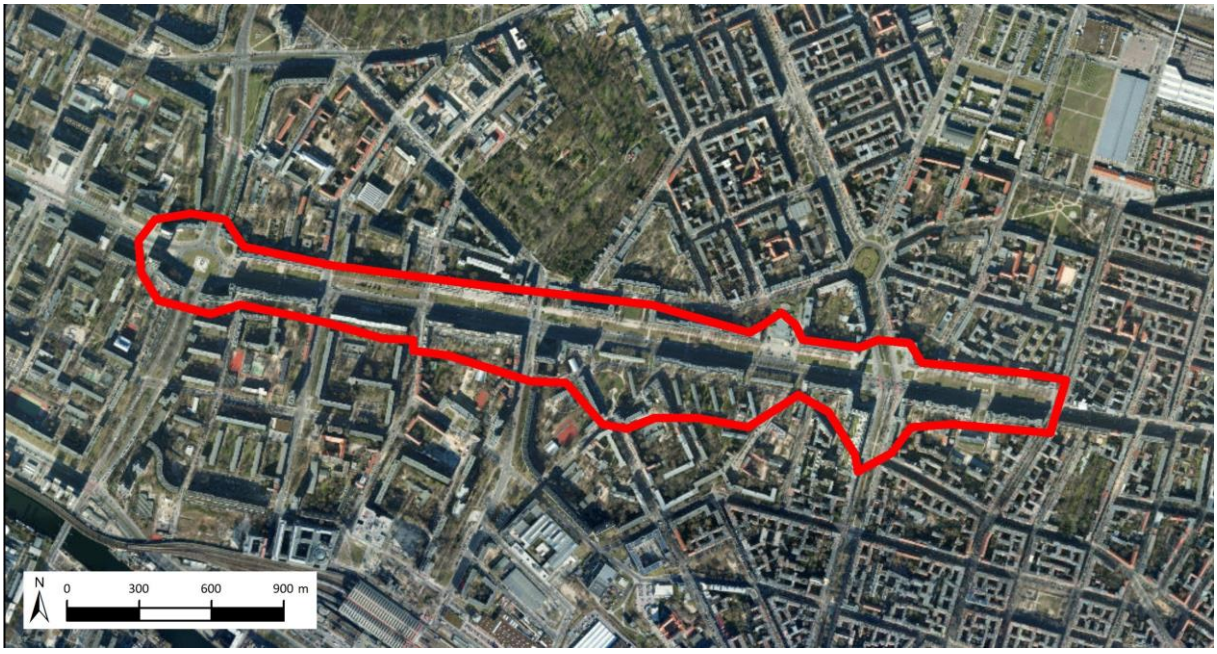
Das **Hansaviertel** (vgl. Abb. 31) gilt als Paradebeispiel für den Wiederaufbau in der BRD. Das alte Hansaviertel wurde durch den Krieg zu 75 % zerstört, sodass lediglich 70 Häuser des ehemaligen Gründerzeitviertels bewohnbar blieben (Dolff-Bonekämper 1999: 10; Schulz/Schulz 2007: 9). Die 162 Einzelparzellen wurden abgeworben und in neue Parzellen eingeteilt (20 Parzellen für Großbauten, 50 Parzellen für Einfamilienhäuser (Dolff-Bonekämper 1999: 22; Steinkampf 1957: 30). Nach Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs 1953 wurde das Hansaviertel als Standort der IBA festgelegt, wobei eine Neuordnung des 25 ha großen Gebietes (Geist/Kürvers 1989: 380) angedacht war (Berning et al. 1990: 118; Dolff-Bonekämper 1999: 16; Geist/Kürvers 1989: 365). Zwischen 1953 und 1956 (Mehlhorn 2012: 352) entstand nach dem städtebaulichen Entwurf von *Jobst, Kreuer* und *Schließer*

sowie unter Teilnahme von ca. 60 internationalen (Landschafts-)Architekt:innen (STEPHAN 1957: 23) das neue Hansaviertel. Nach dem Motto „Großstädtisches Wohnen im Park" (SCHULZ/SCHULZ 2007: 9) wurde eine Stadtlandschaft (MEHLHORN 2012: 352) als „gegliederte und aufgelockerte Stadt" (BERNING et al. 1990: 118) unter den Grundsätzen der Charta von Athen (FLIERL/HASPEL 2017: 17) verwirklicht. Die Quartiersform ist parkähnlich, aufgelockert (MEHLHORN 2012: 252), ohne orthogonale Strukturen (DOLFF-BONEKÄMPER 1999: 16) und ohne festes Straßenfluchtschema (PEHNT 2017: 37). Folglich ist die Struktur durch freie Formen gekennzeichnet, wobei der Bahndamm eine Linie bildet, an der sich die Gebäudeanordnung orientiert (SB.1.3). Das Quartier ist durch unterschiedliche Bebauungsstrukturen geprägt: Dementsprechend sind Zeilen, Reihen, Punkt- und Scheibenhochhäuser, Solitäre und auch Gruppen vorhanden. Neben Atriumhäusern und Bungalows als Einfamilienhäuser, ist der Geschosswohnungsbau vorherrschend (BODENSCHATZ 2017: 172; SB.1.3). Die Gebäudegestaltung ist durch die hohe Anzahl an beteiligten Architekten sehr heterogen (DOLFF-BONEKÄMPER 1999: 22) und auch die Gebäudehöhe variiert stark. Demnach gibt es eingeschossige Häuser, drei- und viergeschossige Flachbauten, acht- bis zehngeschossige Scheibenhochhäuser sowie 15- bis 17-geschossige Punkthochhäuser, die sich überwiegend am nördlichen Quartiersrand befinden (SB.1.3). Die Bebauung ist in die großzügigen Grünflächen eingebettet, sodass viel Abstandsgrün zwischen den Gebäuden entstanden ist. Der hohe Baum- und Heckenbestand trägt zur Durchgrünung des Quartiers bei. Öffentliche und halböffentliche Grünräume gehen ineinander über, die wenigen privaten Grünflächen sind abgetrennt (SB.1.3). Die fließenden Räume als Gestaltungsmittel der 1950er Jahre ermöglichen eine offene Verknüpfung des Hansaviertels mit dem Tiergarten (SCHULZ/SCHULZ 2007: 19). Punktuell sind kleinere und größere Plätze zu finden. Außerdem dient das Fußwegenetz als öffentlicher Begegnungsraum (SB.1.3). Die von Nordosten nach Südwesten verlaufende Hauptstraße trennt das Gebiet in zwei Teile. Nach dem Verästelungsprinzip gehen von der Hauptstraße jeweils senkrecht dazu Sammelstraßen und davon kleine Innenringe als Wohnstraßen ohne Durchgangsverkehr zu den Wohngebäuden ab. Die Atriumhäuser und Bungalows sind durch Stichstraßen erschlossen. Ein nicht kreuzungsfreies Fußwegesystem ermöglicht die Anbindung an die Gebäude, die größtenteils abseits der Straßen liegen (SB.1.3).

In der DDR entstand zeitgleich mit der **Stalinallee** (vgl. Abb. 32) ein neues Stadtquartier unter den Vorzeichen einer sozialistischen Stadt und den Einflüssen der „16 Grundsätze des Städtebaus" (MEHLHORN 2012: 351; SCHÄTZKE 1991: 62). Rund 2.760 WE (NICOLAUS/OBETH 1997: 143) wurden in dem durch den Krieg weitestgehend zerstörten ca. 52 ha großen Gebiet neu errichtet (SB.1.4). Mit der gegliederten und aufgelockerten „Wohnzelle Friedrichshain" bzw. später „Wohnstadt Friedrichshain" und ihren ersten Laubenganghäusern und Zeilen (NICOLAUS/OBETH 1997: 55, 67; BERNING et al. 2003: 166) begann die Bebauung, ehe diese von Arbeiterpalästen nach dem ideologisch-städtebaulichen

Leitbild „national, schön und großzügig“ (BERNING et al. 2003: 167) auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs von *Hermann Henselmann, Hans Hopp, Kurt Leucht, Richard Paulick, Karl Souradny* und *Egon Hartmann* abgelöst wurden (MEHLHORN 2012: 351; GEIST/KÜRVERS 1989: 337).

Abb. 32: Luftbild Berlin - Stalinallee



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Architektonische Merkmale waren der dekorative und regionale Historismus (FLIERL/HASPEL 2017: 17), die Klassizismus-Adaption und Prunk (TSCHESCHNER 1996: 16) sowie die Abkehr der Moderne und folglich eine ideologisch begründete Antimoderne (FLIERL/HASPEL 2017: 17; DOLFF-BONEKÄMPER 2017: 24). Die Struktur des Quartiers ist an der 1,8 km langen und linear verlaufenden Karl-Marx-Allee (früher Stalinallee) orientiert (GEIST/KÜRVERS 1989: 338). Aufweitungen, Kreuzungen und Plätze rhythmisieren den Straßenzug (HAIN 1992: 47). Die Bebauungsstruktur lässt eine zweiseitige Reihenbebauung erkennen, die durch Seitenflügel wie einseitig geöffnete Baublöcke sowie als „Wohnpaläste“ erscheinen (SB.1.4; HAIN 1992: 47). Die quer gestellten Zeilen, die Laubenganghäuser der „Wohnzelle Friedrichshain“ sowie Solitäre heben sich von der restlichen Bebauung ab. Das Erscheinungsbild der straßenbegleitenden Bebauung ist homogen, auch wenn sich die Gebäude in Details deutlich unterscheiden. Die prunkvollen Gebäude zeichnen sich teilweise durch überhöhte Erdgeschosse, monumentale zweigeschossige Sockel, abgesetzte Obergeschosse, Vor- und Rücksprünge, bräunliche Fassaden aus Kalkstein und anfangs Keramik, Betonung des Mittelbaus durch Dreigliederung sowie Gliederung der Fassaden durch Fenster, Balkone, Berliner Balkone über Ladengeschossen, Loggien, hervorstehende Hauseingänge, Säulen, Dekorelemente und Flachdächer aus (SB.1.4; FLIERL/HASPEL 2017: 224-229; HAIN 1992: 47). Am Frankfurter Tor stechen zwei Turmbauten mit Kuppel und

geschlossener zweigeschossiger Sockelarchitektur heraus (SB.1.4; DEITERS et al. 1996: 72f.). Der Strausberger Platz wird durch rundlich angeordnete Bebauung mit Arkaden sowie zwei Hochhäusern als Tor eingefasst (SB.1.4; DEITERS et al. 1996: 62f., 72f.) und bildet den Übergang zur Bebauung des ersten industriell erstellten sozialistischen Wohnkomplexes in den 1960er Jahren (SB.1.4; GEIST/KÜRVERS 1989: 403; NICOLAUS/OBETH 1997: 279). Die Grünraumgestaltung beschränkt sich weitestgehend auf einen straßenbegleitenden Grünstreifen, eingefasste vereinzelte Grünflächen sowie Abstandsgrün zwischen den Gebäuden. Die öffentlichen und halböffentlichen Grünräume gehen ineinander über, private Grünflächen sind nicht vorhanden (SB.1.4). Die Fußgängerwege sind als öffentlicher Raum nutzbar, wobei der nördliche Gehweg aufgrund der Lage auf der Sonnenseite sowie der erheblichen Breite zum Flanieren einlädt (BODENSCHATZ 2017: 60). Die sechsspurige Karl-Marx-Allee dient als übergeordnete Achse, die von Osten nach Westen verläuft. Gekreuzt wird sie des Öfteren von übergeordneten Sammel- oder Verbindungsstraßen. Die Erschließung der Gebäude kann fußläufig von der Allee aus erfolgen. Kraftfahrzeuge nutzen zur Anbindung an die Gebäude die rückwärtig und parallel verlaufenden Straßen. Entlang der Allee erfolgt heute eine Trennung zwischen Fuß-, Fahrrad- und Autoverkehr (SB.1.4).

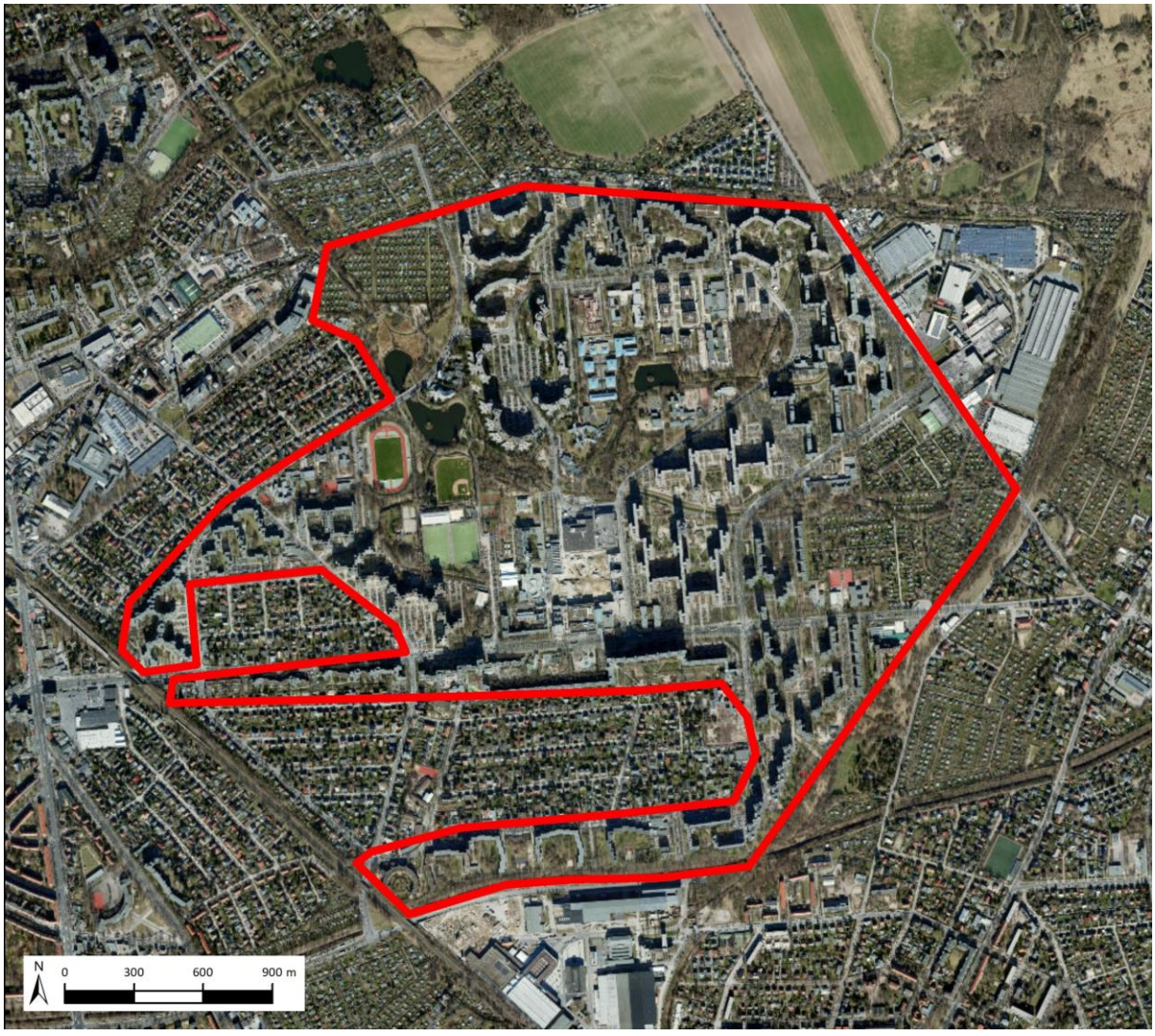
9.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre

In den 1960er/1970er Jahren wurde neben der Kahlschlagsanierung in West-Berlin auch vermehrt auf den Bau von Großwohnsiedlungen am Stadtrand gesetzt, um der Wohnungsnachfrage gerecht zu werden. In Ost-Berlin erfolgte der Bau von Großwohnsiedlungen sowohl inner- als auch randstädtisch, während den Gründerzeitvierteln keine Beachtung als Wohnraum zuteilgeworden ist (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 28).

Das **Märkische Viertel** (vgl. Abb. 33) in West-Berlin ersetzte zwischen 1963 und 1974 weitestgehend die Wohnlauben und Gartenhütten der 12.000 dort beherbergten kriegsbedingten obdachlosen Bewohner:innen (BERNING et al. 1990: 161f.; REINBORN 1996: 254). Rund um Kleinsiedlungs- und Einfamilienhausgebiete entstanden auf einer Fläche von ca. 253 ha (SB.1.5) städtebauliche Großformen mit 16.000 bis 17.000 WE (BERNING et al. 1990: 161; FEIREISS/COMMERELL 2004: 58; BODENSCHATZ 2004: 25). Nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ (BERNING et al. 1990: 161; REINBORN 1996: 254) und der städtebaulichen Gesamtkonzeption bzw. dem Richtplan von 1962 von *Werner Düttmann, Georg Heinrichs* und *Hans Christian Müller* entstand eine Großwohnsiedlung, an deren Gestaltung zahlreiche internationale Architekten beteiligt waren (BONGIORNO/BRAUN 2013: 321; MACHULE 2004: 48). Geprägt wird das Quartier durch mäanderförmige und rechtwinklige raumbildende Großkörper/-formen, die als Gebäudeketten teilweise mit Gebäudearmen oder halboffenen Hof- und Blockformen mit nachbarschaftlichen Höfen auftreten (BONGIORNO/BRAUN 2013: 323;

FEIREISS/COMMERELL 2004: 6; BRAUN 2019: 180; SB.1.5). Die Anordnung der kubischen und antikubischen (BRAUN 2019: 210), geschwungenen, geknickten, geradlinigen und teilweise sehr langen Großformen (SB.1.5; FEIREISS/COMMERELL 2004: 5) erfolgt in drei Gebäudebändern, die die Einfamilienhausbebauung umschließen und auf das Zentrum ausgerichtet sind (BONGIORNO/BRAUN 2013: 322). Ergänzt wird die Bebauung durch eine bandartige Reihenbebauung entlang der Haupterschließungsstraße (SB.1.5; JOST 2019: 34f.).

Abb. 33: Luftbild Berlin - Märkisches Viertel



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Gebäudegestaltung ist gruppenweise homogen, d. h. sie unterscheidet sich je nach Großform in Fassadenfarben, farblichen Akzenten, gekrümmten oder rechtwinkligen Gebäudeformen, Vor- und Rücksprüngen der Fassaden, Erschließungstürme, Loggien, Dachaufbauten und Höhenstaffelung (SB.1.5; BRAUN 2019: 211ff.). Die Gebäudehöhe divergiert im Quartier zwischen vier und 18 Geschossen, wobei die Gebäude am Quartiersrand höher sind. Ein übergeordneter Grünzug verbindet

die Quartiersteiche miteinander. Entlang der durchziehenden Gräben haben sich Grün- und Aufenthaltsflächen herausgebildet. Grünflächen umschließen die Großformen. Jedoch sind nachbarschaftliche Kommunikations- und Begegnungsorte eher in den halboffenen und gemeinschaftlichen Hofinnenräumen zu finden (SB.1.5). Das Erschließungsnetz ist ausgehend von der in Ost-West-Richtung verlaufenden Haupterschließungsstraße verästelt und kommt ohne große Kreuzungen aus (BERNING et al. 1990: 163). Zudem verfügt es über einen Innenring als Sammelstraße und untergeordnete Quartiersstraßen (SB.1.5; BRAUN 2019: 180). Ein Fußgängerwegenetz abseits der Straßen ermöglicht eine kleinräumige Erschließung des Quartiers und der einzelnen Gebäude (SB.1.5).

Abb. 34: Luftbild Berlin - Marzahn



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

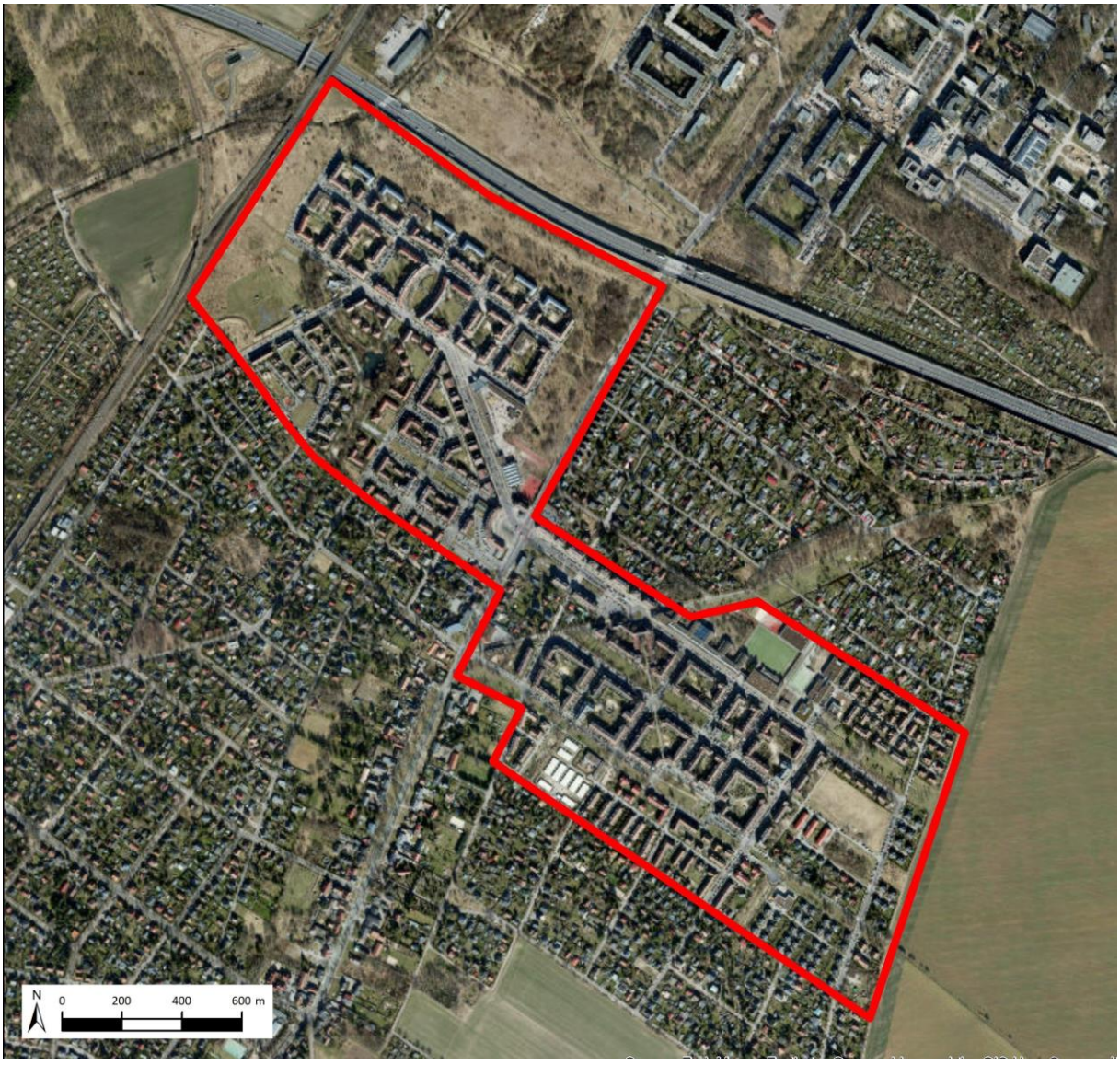
Die Großsiedlung **Marzahn** (vgl. Abb. 34) in Ost-Berlin wurde zwischen 1977 und 1989 (BRAUN 2013: 336) auf einer Fläche von rund 760 ha (ohne Ein- und Zweifamilienhausgebiet und alten Dorfkern) am nördlichen Stadtrand verwirklicht (SB.1.6). Auf ehemaligen Rieselfeldern entstanden 58.200 Geschosswohnungen (DEUTSCHER BUNDESTAG 1994: 171) sowie mehrere Industriekombinate/-betriebe und Bau-, Landwirtschafts- und Handwerksbetriebe (BRAUN 2019: 157). Die städtebauliche Konzeption vom Kollektiv um *Roland Korn* und *Peter Schweizer* wurde unter der Leitung des Chefarchitekten *Heinz Graffunder* in Großtafelbauweise umgesetzt (BRAUN 2013: 336, 338; BERNING et al. 2003: 223). Im Stadtviertel sind sowohl Zeilen, Reihen als auch Solitäre vorzufinden. Hauptsächlich wurden jedoch Großformen als Gruppen gebildet, die aufgrund der industriellen Bauweise meist rechtwinkligen Formen folgen, wenngleich einige geschwungene Gebäudeketten vorhanden sind (SB.1.6; BRAUN 2019: 208). Die Gruppierung der Gebäude ist dabei größtenteils unterschiedlich, wenn auch überwiegend an den Straßenräumen orientiert. Einige der Wohnkomplexe erscheinen hingegen wie strenge, aber offene Blockstrukturen mit großzügigen Wohninnenhöfen (SB.1.6; BRAUN 2013: 337; BRAUN 2019: 198). Im ganzen Quartier sind unterschiedliche Gebäudehöhen (drei bis elf Geschosse) vorzufinden. Einige Hochhäuser mit 17 bis 21 Geschossen an markanten Stellen kontrastieren das Bild (SB.1.6; BRAUN 2019: 202). Die Gesamtstruktur des Quartiers ist abwechslungsreich, folgt dennoch geordneten Formen, die eine großmaßstäbliche Raumbildung ermöglichen (SB.1.6; BRAUN 2019: 198). Die Gebäudegestaltung ist sehr ähnlich, wenn auch mit unterschiedlichen Höhen und Krümmungen, farblichen Akzenten, Anordnungen und Formen der Loggien und Balkone, Vor- und Rücksprüngen der Fassaden sowie Fassadengliederungselementen (SB.1.6). Zur Naherholung eignen sich der zentrale Bürgerpark sowie weitere punktuelle kleinere Grünräume, die mit der Bebauung verzahnt sind. Ein von Osten nach Westen verlaufendes Grünband (Seelgrabenpark) trennt die nördliche Bebauung vom restlichen Quartier. Ein von Norden nach Süden orientiertes Grünband (Wiesenpark) hat eine Trennwirkung zur benachbarten Großsiedlung Hellersdorf. Nachbarschaftliche Grünräume sind hingegen gefasst und in Gruppeninnenräumen zu finden. Punktuell gibt es kleinere Begegnungsplätze im Quartier sowie Vorplätze um Gebäudegruppen (SB.1.6). Haupterschließungsstraßen umschließen und durchqueren das Quartier mehrfach von Ost nach West. Sammelstraßen, sowie Wohn- und Strichstraßen komplettieren die Verkehrserschließung, sodass eine Hierarchisierung der Straßen erfolgt. Neben den straßenbegleitenden Fußgängerwegen existieren davon unabhängige Fußwegeverbindungen (SB.1.6; BRAUN 2019: 180).

9.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre

Als „Neue Vorstadt“ wurde **Karow Nord** (vgl. Abb. 35) zwischen 1994 und 1998 (BERNING et al. 2003: 283) auf ca. 100 ha (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 68) am nördlichen

Stadtrand auf ehemaligen landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert (FREIE PLANUNGSGRUPPE BERLIN GMBH 2003).

Abb. 35: Luftbild Berlin - Karow Nord



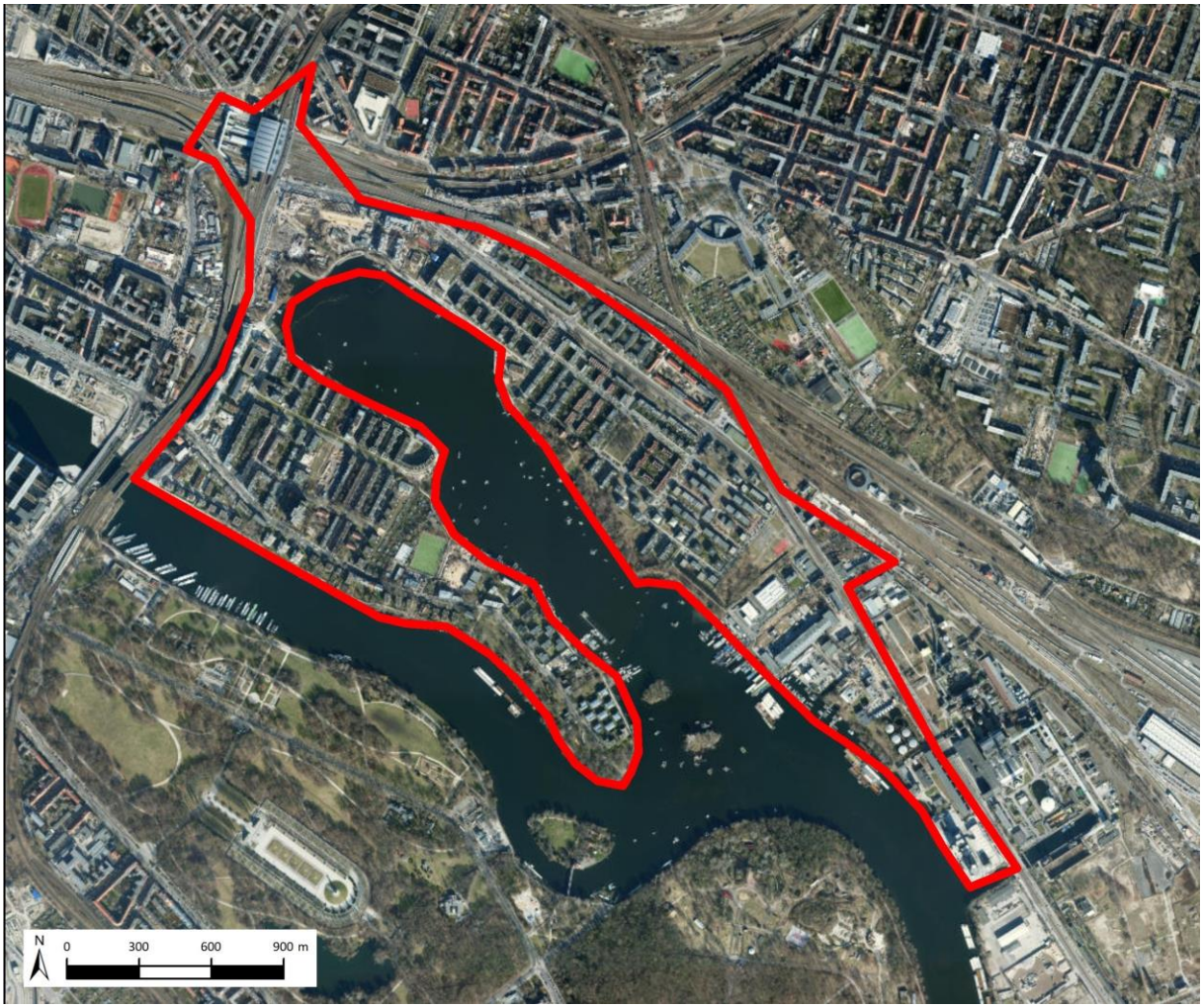
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Mittels städtebaulichen Vertrags (DREWS 2008: 99) konnte das Gebiet erschlossen und auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs des Planungsbüros *Moore/Ruble/Yudell* aus Kalifornien rund 5.000 WE sowie Ladenlokale zur Verfügung gestellt werden (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 68, 121). Das Quartier gilt als eines der ersten großen Wohnungsbauprojekte nach der Wiedervereinigung sowie als Vorzeigeprojekt der Städtebaureformbewegung des *New Urbanism* (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 68, 93). Kennzeichen sind die aufgelockerte Rasterstruktur sowie kleinteilige, kompakte, geordnete und gegliederte Struktur (SB.1.7; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 69). Eine abwechslungsreiche Bebauungsstruktur mit vier

unterschiedlichen Gebäudetypen: Offene Blockrandbebauung, Karow-Court bzw. Karow Höfe als eine Kombination aus L-förmigem und quadratischen Gebäuden, Agrarhäuser als Übergang zum Bestand sowie Stadtvillen (BERNING et al. 2003: 284; RUBLE 2001: 65; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 69) zeichnen das Quartier aus. Die Gebäudegestaltung ist zwar architektonisch vielfältig und kleinteilig (HESSE/WOLF 2005: 19), aber im Gesamterscheinungsbild ähnlich. Die Gebäude unterscheiden sich jedoch in Details: Überwiegend Sattel-, Walm- und Zeltdächer, mitunter auch Spitzbogentonnendächer; weiße, gelbe und vereinzelt rote Fassaden; verputzte oder verklinkerte Fassaden; Gliederung durch abgesetzte Farbbänder sowie Balkone und Loggien (SB.1.7). Gesteuert wird die Architektur durch Gestaltungsvorgaben des Bauträgers *Arge Karow-Nord GbR* (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 69). Gefasste öffentliche und halböffentliche Grünräume sowie nachbarschaftliche Freiräume in Block- und Gruppeninnenbereichen werden ergänzt durch private Gärten (SB.1.7). Mehrere kleinere Plätze mit teils geschlossenen Platzwänden fungieren als Schmuck- und Orientierungsorte (BERNING et al. 2003: 384). Die Haupterschließungsstraße mit Ladenzentrum verläuft von Westen nach Osten, davon gehen hierarchisch Sammelstraßen sowie Wohnstichstraßen und Spielstraßen ab (SB.1.7; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 69).

Rund um den Rummelsburger See wurde 1994 eine SEM förmlich festgelegt, um das neue 131 ha große Stadtquartier **Rummelsburger Bucht** (vgl. Abb. 36) auf ehemaligen Industrieflächen (118 Betriebe) mit einigen Bestandsbauten und Wohngebäuden (700 Bewohner:innen) durchzusetzen (SENSTADT 2007: 1; ENTWICKLUNGSTRÄGERGESELLSCHAFT RUMMELSBURGER BUCHT MBH 1994: 41f.). 2007 konnte der Entwicklungsbereich aufgehoben werden, wenn auch das Gebiet rund um das Ostkreuz nicht abschließend bebaut bzw. weiterentwickelt ist (SENSTADT 2007: 1). Während zunächst über 5.000 WE geplant waren, änderte sich die Lage auf dem Immobilienmarkt um die Jahrtausendwende deutlich, weshalb weniger Wohneinheiten und andere Wohnformen umgesetzt wurden. Demnach sollten nur noch rund 2.500 Geschosswohnungen und Einfamilienhäuser realisiert werden (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 81, 121). Der ursprüngliche Anteil an Gewerbeflächen und Arbeitsplätzen wurde reduziert umgesetzt (SENSTADT 2007: 1). Büro- und Gewerbestandorte sind am Quartiersrand zu finden (SB.1.8). Der städtebauliche Gesamtplan sah eine „städtische Landschaft" als Leitbild vor (SENSTADT 2007: 5). Das rasterförmig und in Nachbarschaften gegliederte Gebiet zeichnet sich durch ein heterogenes Erscheinungsbild aus, wobei Teilbereiche bzw. Nachbarschaften durch Gebäude gleicher Architektur hervorstechen. Unterschiedliche Dachformen, Fassadenfarben und -gliederungen, Gebäudehöhen sowie Gebäudeformen und die Integration und der Umbau von Bestandsgebäuden gestalten das Quartier. Neben vereinzelten Zeilen, Solitären sowie halboffenen und geschlossenen Blockstrukturen sind Gruppen und Reihen vorherrschend (SB.1.8).

Abb. 36: Luftbild Berlin - Rummelsburger Bucht



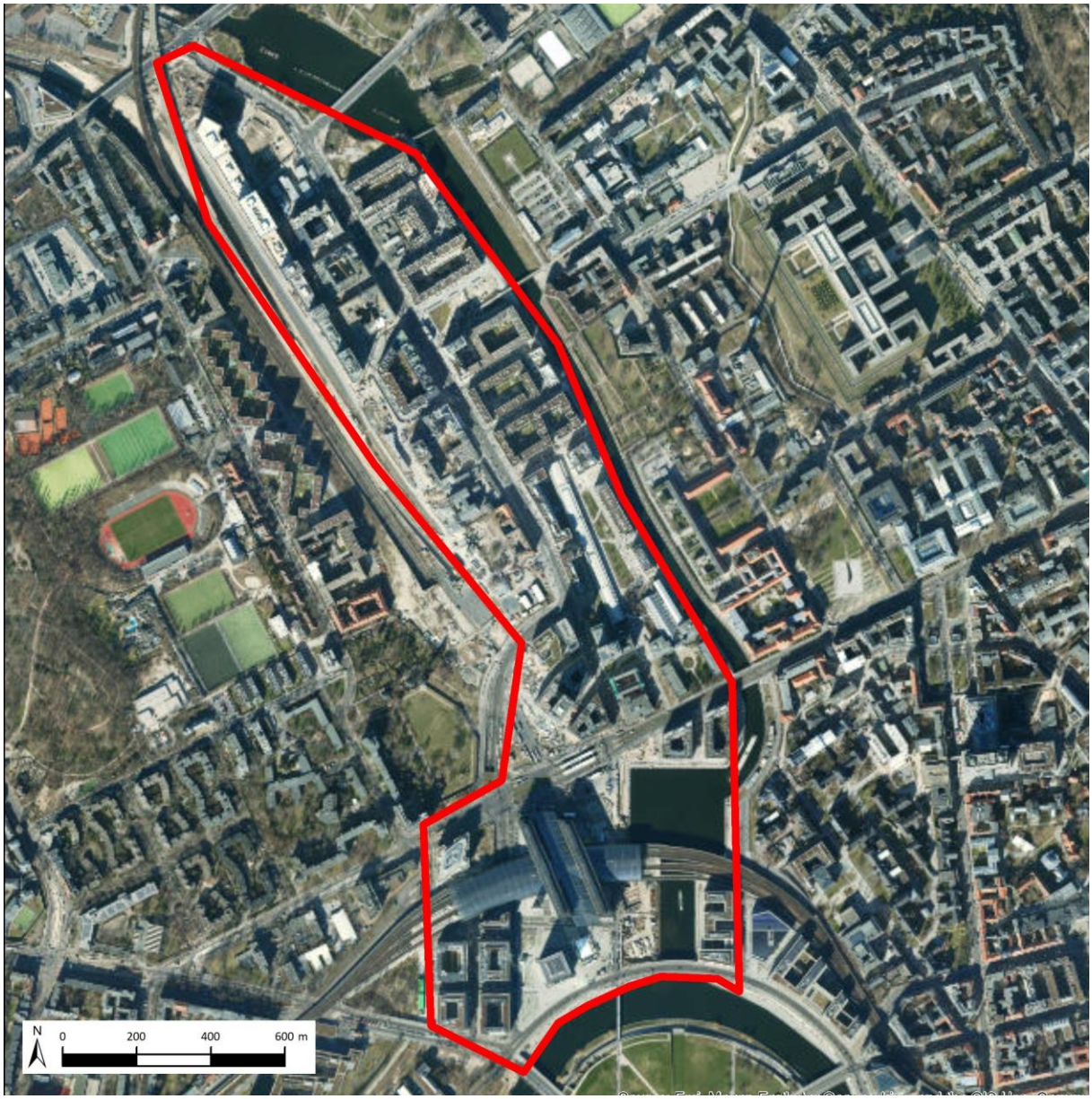
Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Die Lage am Wasser wird durch die angelegte Uferpromenade und angrenzende Grünräume hervorgehoben. Darüber hinaus existieren im Quartier weitere gefasste öffentliche Grünflächen, gemeinschaftliche Grünflächen sowie private Gärten. Quartiersplätze fehlen hingegen beinahe gänzlich (SB.1.8). Der Umwelt wurde ein hoher Stellenwert beigemessen. Daher waren die Befreiung von Altlasten, die Aufbereitung des Sees bzw. der Bucht und ein Regenwasserbewirtschaftungssystem gefordert (SenStadt 2007: 1). Die äußere Erschließung erfolgt über stadtteilübergreifende Haupt-/Stadtstraßen. Die innere Erschließung gelingt durch eine Sammelstraße auf jeder Uferseite, von der rechtwinklig Wohnstraßen abzweigen. Die Wohnstraßen können dabei Durchfahrts-, Stich-, Privat- oder auch Spielstraßen sein (SB.1.8). Geparkt wird an den Straßen, auf privaten Parkplätzen und Parkflächen sowie Tiefgaragen. Explizit ausgewiesene Radwege sind im Quartiersinneren nicht vorhanden, die Uferwege und -promenaden sind jedoch für Fuß- und Radverkehr gleichermaßen nutzbar (SB.1.8). Trotz der Funktionen Arbeiten und Gewerbe am Quartiersrand ist das Quartier im Inneren monofunktional und wenig gemischt, was an der wenig ausgeprägten sozialen Infrastruktur,

dem Mangel an Einzelhandel und Gastronomie aber auch an der exponierten Lage liegt (SB.1.8; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 81, 105).

9.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre

Abb. 37: Luftbild Berlin - Europacity



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Auf ehemaligen Bahn- und Gewerbeflächen wird mit der **Europacity** (vgl. Abb. 37) seit 2013 auf 61 ha in unmittelbarer Nähe zum Berliner Hauptbahnhof der Bau eines neuen Stadtquartiers mit ca. 3.000 Wohnungen und 16.500 Arbeitsplätzen verfolgt (SENSW o.J.; CA IMMO DEUTSCHLAND GMBH et al. 2017: 4; SENSW. II A 2017: 1, 6). Bis 2025 wird ein Großteil fertiggestellt sein, wobei kleinere Teilbereiche aufgrund des Baus der S-Bahnlinie erst nach 2030 folgen (EXI.3: 6). Im Masterplan wurden für die

Europacity die Leitideen „Stadt der kurzen Wege“, „klimagerechte Stadt der Zukunft“ und „kompakte und durchgrünte Stadt“ formuliert (SENSTADT. KOMMUNIKATION 2009: 16) und entspricht somit den aktuell verfolgten Leitvorstellungen. Das nutzungsgemischte Quartier in Innenstadtlage wird durch verschiedene Bauherr:innen und Investor:innen entwickelt (SENSW. II A 2017: 4). Alte Bestandsgebäude werden zudem integriert (MEYER 2022: 8). Durch den Bahndamm sowie den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal ist das Quartier von der Nachbarschaft klar abgetrennt, wenngleich eine Verbindung zum Hauptbahnhof besteht (SB.1.9). Das Quartier ist überwiegend durch offene und geschlossene Blockstrukturen geprägt. Einzelne Reihen als Straßenrandbebauung und Solitäre vollenden die Bebauungsstruktur (SB.1.9). Die Gestaltung der Wohn- und Mischblöcke ist relativ ähnlich, obwohl sich Fassadenfarben und -gliederungen unterscheiden. Reine Bürogebäude stechen aufgrund ihrer individuellen Architektur heraus (SB.1.9). Am Rand befinden sich hohe Gebäude bzw. Hochhäuser mit 12 bis 14 und 18 bis 21 Geschossen, die teilweise als Lärmschutz entlang der Bahntrasse errichtet wurden. Die Wohnblöcke orientieren sich an der Berliner Traufhöhe und verfügen über fünf bis sieben Geschosse, teils mit Höhenstaffelung (SB.1.9.; MEYER 2022: 7). Die Struktur ahmt ein Raster nach, welches durch die Heidestraße als Boulevard mit breiten Fußgängerwegen ausgeht und das Quartier in einen Ost- und Westteil gliedert. Die Heidestraße ist die Haupterschließungsstraße sowie Verbindungsachse in benachbarte Stadtteile. Senkrecht davon führen Wohnstraßen, teilweise als Stichstraßen, in das Quartiersinnere (SB.1.9). Entlang des Kanals wurden mit einer Uferpromenade sowie Aufenthaltsflächen öffentliche Räume geschaffen. Ein zentraler Quartiersplatz mit Grünqualitäten und ein gefasstes kleineres Grünband sind nutzbar. Überwiegend sind Grünflächen und Spielplätze in den Blockinnenbereichen vorzufinden, die der privaten und gemeinschaftlichen Nutzung vorbehalten sind (SB.1.9; EXI.3: 21).

Das Projekt **Waterkant** (vgl. Abb. 38) der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften *Gewobag (Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin)* und *WBM (Wohnungsbaugesellschaft Berlin-Mitte mbh)* (GEWOBAG/WBM 2018) am Berliner Stadtrand im Bezirk Spandau ist Teil des ehemaligen städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Wasserstadt Oberhavel“, welcher von 1992 bis 2012 bestand und schlussendlich aufgrund der nicht eingetretenen Bevölkerungserwartungen aufgehoben wurde (ABGEORDNETENHAUS BERLIN 2023: 1). Seit 2018 bis voraussichtlich 2025 entstehen auf 21 ha ehemaligen Gewerbeflächen unter Berücksichtigung von städtebaulichen Verträgen in mehreren Bauabschnitten 2.500 WE für rund 6.500 Einwohner:innen sowie ergänzend Nahversorgungseinrichtungen (DIE LANDESEIGENEN WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFTEN 2019: 31; SENSBW. ÄUßERE STADT 2022: 171f.). Das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung gewährleistet einen hohen Anteil von 30 % an öffentlich geförderten, mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum (BEZIRKSAMT SPANDAU 2021; SENSBW. ÄUßERE STADT 2022: 33).

Abb. 38: Luftbild Berlin - Waterkant



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Die Struktur des Quartiers ist geordnet und rasterförmig, wodurch sich eine wiederholte Anordnung von Gebäuden zu Gruppen ergibt. Die Gruppen erscheinen wie mehrfach geöffnete Blöcke mit Innenhöfen (SB.1.10). Reihenbebauung entlang der Hauptstraßen vervollständigt die Bebauung. Die Silhouette ist weitestgehend gleichmäßig, eine leichte Betonung ist am Rand zu erkennen. Die Gebäude sind meist fünfgeschossig, vereinzelt sechs- bis siebengeschossig, wobei das oberste Geschoss teilweise als Staffelgeschoss ausgebildet ist. Mit einem 16-geschossigen Hochpunkt ist am nördlichen Quartiersrand ein Blickfang in Umsetzung (SB.1.10). Der dritte Bauabschnitt „Wohnen im Park“ soll an Straßen zwingend eine fünf- bis sechsgeschossige Randbebauung mit Staffelgeschossen und innenliegend eine maximal vier- bis fünfgeschossige aufgelockerte Blockstruktur erhalten (SenSBW. Äußere Stadt 2022: 35, 135). Das Erscheinungsbild der Gebäude ist gruppenweise homogen

und grundsätzlich sehr ähnlich. Die weißen Fassaden erhalten durch braune und graue Passagen und Klinker farbliche Akzente. Balkone, Loggien und Fenster tragen zu unterschiedlichen Fassadengliederungen bei (SB.1.10). Die Uferpromade mit einem kleineren zentralen Platz dient als öffentlicher Raum. Die Innenhöfe innerhalb der Gruppe sind begrünt und für private, gemeinschaftliche und teilweise halböffentliche Nutzung vorgesehen (SB.1.10). Im dritten Bauabschnitt soll ein zentraler Park mit Waldfläche die attraktiven Grünräume im Quartier erweitern (ABGEORDNETENHAUS BERLIN 2023: 1). Von der axialen Haupterschließungsstraße führen Wohnstraßen, teils als Stichstraßen, in das Quartier (SB.1.10). Im dritten Bauabschnitt soll ein Mobility Hub entstehen, der die Autoreduktion im Quartier unterstützt (ABGEORDNETENHAUS BERLIN 2023: 2). Ein quartiersweites Mobilitätskonzept mit Unterstützung des Modellprojekts *„Move Urban"* kann innovative Mobilitätsangebote und die Verknüpfung von Verkehrsarten vorantreiben (DIE LANDESEIGENEN WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFTEN 2019: 30f.).

9.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+)

2018 wurde „die zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere" vom Abgeordnetenhaus beschlossen. Der Senat wurde daraufhin aufgefordert 14 neue Stadtquartiere umzusetzen bzw. zu beenden (unter anderem die zwei vorangegangenen Fallbeispiele Wasserstadt Oberhavel und Europacity). Weitere Standorte für eine städtebauliche Entwicklung neuer Stadtquartiere sollten geprüft werden. Insgesamt sind derzeit 16 neue Stadtquartiere mit insgesamt 52.000 WE in der Planungs- oder Bauphase. Wenige Projekte sind bereits abgeschlossen (ABGEORDNETENHAUS BERLIN 2021: 1, 4). Zwei Quartiere, die sich derzeit in der Planungsphase befinden, sind der Blankenburger Süden und das Schumacher Quartier.

Auf landeseigenen Rieselfeldern bzw. Ackerflächen sowie privaten Flächen des Gewerbegebiets Heinersdorf könnte ab 2030 mit dem **Blankenburger Süden** (vgl. Abb. 39) ein neues randstädtisches Stadtquartier mit bis zu 6.000 WE entstehen (SENSW 2020b: 2, 9; ABGEORDNETENHAUS BERLIN 2021: 17; SENSBW. II W 2024). Das Gebiet für die 2016 beschlossenen Vorbereitenden Untersuchungen (VU) zur Eignungsprüfung einer SEM umfasst 430 ha (SENSW. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 2018; SENSW 2020a: 3), während das eigentliche Realisierungs- und Bebauungsgebiet 150 ha groß sein soll (GERLACH 2021: 103). Ein Städtebauliches Werkstattverfahren brachte unterschiedliche städtebauliche Entwürfe hervor, wobei sich ein Expert:innengremium schlussendlich für die Fusion der beiden Entwürfe der Planungsteams *yellow z mit bgmr Landschaftsarchitekten* und *Cityförster architecture + urbanism* mit *Felixx Landschaftsarchitekten* aussprach. Unter dem Leitbild „Landschaf(f)tStadt" wurde ein möglicher städtebaulicher Rahmenplan entwickelt, der als Grundlage für das Struktur- und Nutzungskonzept dient (SENSW 2021a: 8, 13; SENSW 2021b: 2). Der Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans möchte bestehende Stadt- und Landschaftsräume nach dem Grundsatz „die Landschaft

schafft die Stadt“ weiterdenken. Ziel ist es, ein neues Kreislaufsystem zu entwickeln, das in CYC-Hubs[4] verschiedenste Funktionen (Energiezentrale, Mobilitätsstation, gemeinschaftliche Dachgärten, soziale Einrichtungen etc.) vereint. Besonders wichtig werden zudem Landschafts- und Grünräume sein, die im Quartier unterschiedlich ausgeprägt und einen Übergang zur Umgebung schaffen sollen.

Abb. 39: Luftbild Berlin - Blankenburger Süden



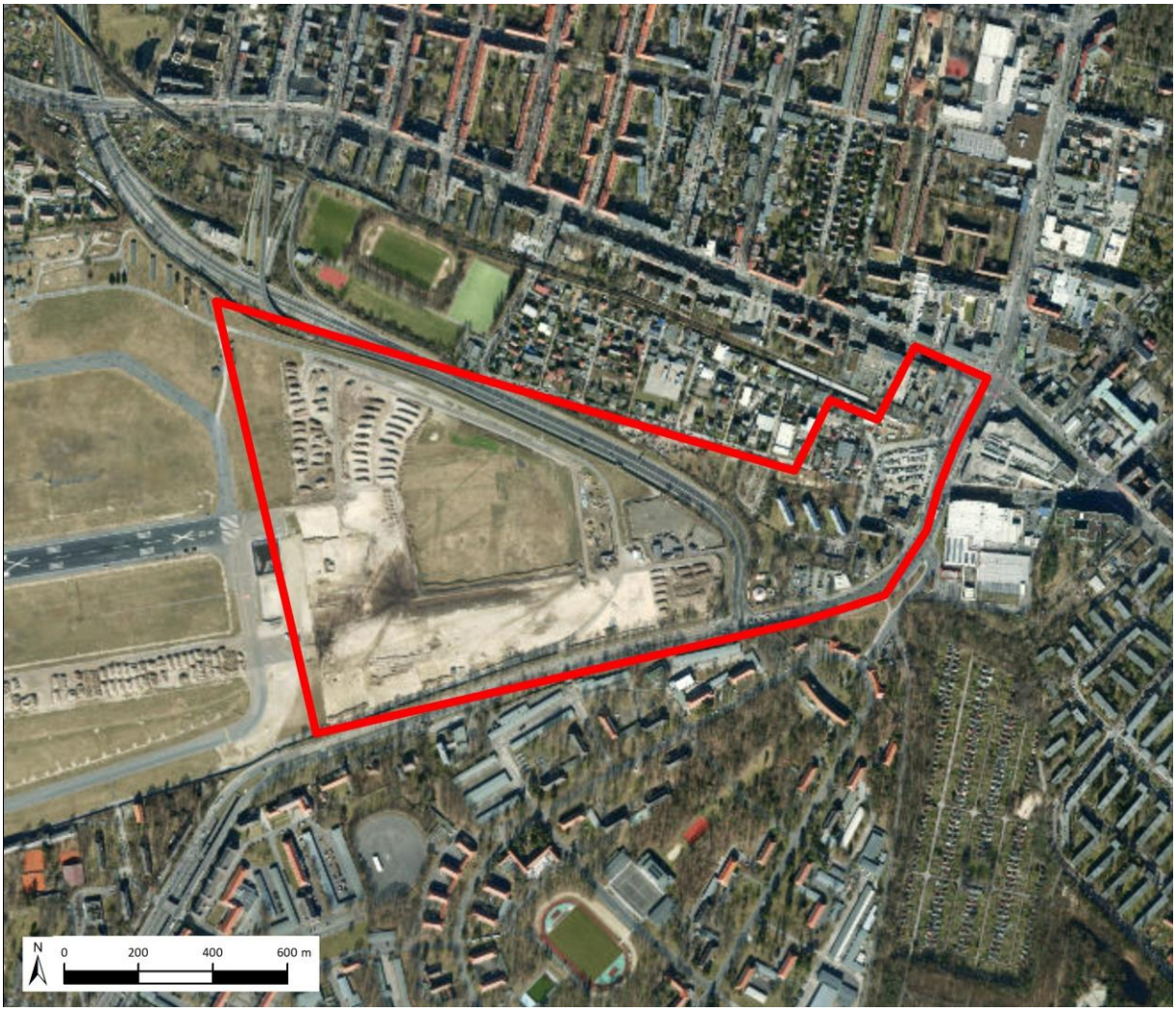
Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Zwei Gewerbestandorte an den Quartiersrändern für unterschiedliche Nutzungen bieten Raum für die Funktion Arbeiten. Das Stadtviertel soll durch Anschluss an das ÖPNV-Netz und Quartiersgaragen

[4] Wortschöpfung aus *Cycle* = Kreislauf, *Hub* = Zentrum

möglichst autoarm gestaltet werden (SENSW 2021a: 8-12). Eine Blockstruktur mit Öffnungen ist vorstellbar, jedoch wird der Städtebau und die Bebauungstypologie stetig weiterentwickelt (EXI.1: 32, 34, 36). Ein klimaangepasster Städtebau mit blauen, grünen und gelben (Solarenergie) Flachdächern, Fassadenbegrünung sowie einem hohen Anteil Holz und eventuell Lehm spielt eine übergeordnete Rolle (EXI.1: 48f.). Die VU, die 2024 abgeschlossen sein sollen, werden Aufschluss darüber geben, ob ein neues Stadtquartier mit diesem Umfang im Blankenburger Süden gebaut werden kann (SENSBW. II W 2024; EXI.1: 9, 31). Nach Prüfung des Abschlussberichts der VU unter Einbezug von Planungs- und Beteiligungsprozessen wird die Politik darüber entscheiden, ob eine SEM festgesetzt wird oder andere planungsrechtliche Instrumente zur Entstehung des neuen Stadtquartieres herangezogen werden (SENSW. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 2018).

Abb. 40: Luftbild Berlin - Schumacher Quartier



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Auf Teilflächen des ehemaligen Flughafen Tegel soll bis in die 2030er Jahre das neue nutzungsgemischte **Schumacher Quartier** (vgl. Abb. 40) als ökologisch-soziales Modellquartier

anwachsen (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 1; TEGEL PROJEKT GMBH 2022: 3; SENSW. II F 2019a: 4). Auf einer Fläche von rund 48 ha (TEGEL PROJEKT GMBH 2022: 1) werden durch städtische Wohnungsbaugesellschaften, Baugenossenschaften und Baugruppen 5.000 WE für 10.000 Bewohner:innen realisiert. Auch Studierendenwohnen soll ermöglicht werden (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 56f.). Auf Grundlage des Masterplans Berlin TXL entstand im Rahmen des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs 2006 der städtebauliche Entwurf von *scheuvens + wachten plus* und *WGF Landschaft*, der sich aufgrund der Juryentscheidung für die Ausarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans qualifizierte (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 22f.). Als allgemeingültige Richtlinie vereint die Quartierscharta sieben Leitlinien zur Quartiersentwicklung:

I. Urbane Lebensräume
II. Wohnen für Alle
III. Stadtgrün und öffentlicher Raum
IV. Offene Bildungslandschaft
V. Klimagerechte und wassersensible Quartiersentwicklung
VI. Quartier mit umweltfreundlicher Mobilitätsgarantie und
VII. Kommunikation, Partizipation und Transparenz (SENSW. II F 2019a: 5).

Geschlossene Blockrandstrukturen, teilweise mit Öffnungen oder Tordurchgängen, sowie Zeilen, Hochhäuser und diverse Solitäre gestalten das Quartier (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 43). Die Gebäude bestehen überwiegend aus fünf bis sechs Geschossen (teilweise mit Loft-Erdgeschossen mit 6,15 m Höhe). Punktuell heben sich Hochpunkte mit 15 bzw. 19 Geschossen von der restlichen Bebauung ab (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 45). Eine Vielfalt in der Bautypologie, hybride Gebäude und nutzungsflexible Erdgeschosse sollen die urbane (Nutzungs-)Mischung sicherstellen (SENSW. II F 2019a: 6). Bei der Gestaltung der Gebäude sollen im Quartierbuch festgehaltene Vorgaben berücksichtigt werden. Dazu zählen: Helle Farben zur Reflexion der Sonne und Hitzereduzierung, Holz und Naturbaustoffe, Flex- und Loft-Erdgeschosse, viele Fassadenflächen mit Glas, Fassadengestaltung durch Ornamente und Vor- und Rücksprünge je nach Lage, Hervorheben der Gebäudekanten, Fassaden- und Dachbegrünung, Abheben der Attika und des Obergeschosses (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 51, 54; TEGEL PROJEKT GMBH 2020b: 23, 31, 38, 47). Der Landschaftspark „Tegeler Stadtheide" bietet Naherholungsflächen für ganz Berlin, während der Quartierspark und das Gartenband mit Urban Gardening Freiraum für die Quartiersbewohner:innen bietet (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 61; EXI.4: 48f.). Öffentliche größere Quartiersplätze und kleinere halböffentliche Nachbarschaftsplätze sowie Gassen und Passagen bieten Raum für Kommunikation und Begegnung (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 35; TEGEL PROJEKT GMBH 2020b: 62ff.). Die PKW-Anbindung erfolgt ausschließlich über zwei außenliegende Haupterschließungsstraßen. Die quartiersinneren Straßen sind verkehrsberuhigt und nur mit

Ausnahmen befahrbar (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 81). Im Quartier selbst ist Parken nur in einem der fünf Mobility Hubs inklusive unterschiedlichster Mobilitätsangebote möglich, die teilweise in die Blockrandstruktur integriert werden. Ein Rückbau wäre folglich möglich, falls sich der Bedarf verändert (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 37, 22; EXI.4: 59). Im Quartiersinneren gibt es gemischt genutzte Verkehrsflächen ohne Bordsteinkante. Gassen und Passagen bilden ein kleinräumiges Erschließungsnetz (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 35, 37). Das gegliederte Rad- und Fußwegenetz ermöglicht einen barrierefreien Zugang zu allen Quartiersecken. Ein übergeordneter Radschnellweg gestattet eine zügige Anbindung an die umliegenden Stadtviertel (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 78, 81).

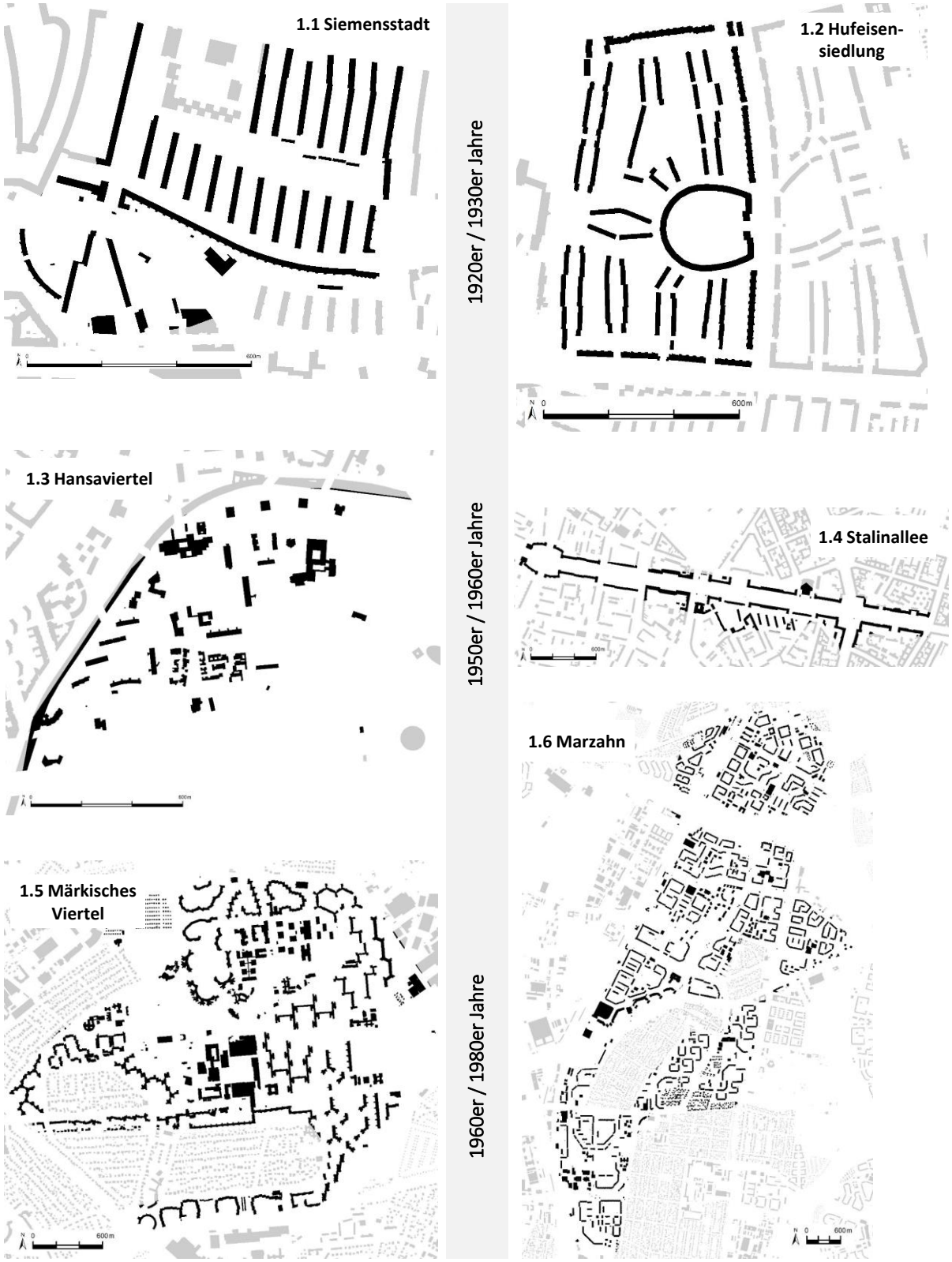
9.3 Vergleichende Analyse der Berliner Stadtquartiere

Größe und Einordnung

Waren die Quartiere in den 1920er/1930er Jahren und in den 1950er Jahren mit 1.000 bis 3.000 WE noch relativ überschaubar, wurden mit den Großwohnsiedlungen der 1960er/1970er Jahre unvergleichbare Dimensionen (ab 15.000 WE) erreicht. Seit 1990 umfassen die neuen Quartiere 3.000 bis ca. 5.000 WE. Die Wohnungsdichte (WD), d. h. die Anzahl der Wohnungen je ha, variiert stark, erreicht aber mit Waterkant und dem geplanten Schumacher Quartier erstmals Werte über 100 WE/ha. Zum Vergleich liegt die Wohnungsdichte in den Großwohnsiedlungen bei 67 WE/ha im Märkischen Viertel und 75 WE/ha in Marzahn. Die Quartiere der 1920er/1930er und 1960er/1980er Jahre wurden überwiegend auf Frei-, Landwirtschafts- und Ackerflächen errichtet, während mit dem Hansaviertel und der Stalinallee der Wiederaufbau von bebauten Stadtgebieten erfolgte. Seit den 1990er Jahren wird vermehrt auf Verkehrs- und Industriebrachen gebaut, auch wenn bei größeren Quartieren auf unbebaute Flächen zurückgegriffen werden muss. Viele der Quartiere sind in die Umgebung eingebunden, wenngleich sie sich durch ihre Bebauung klar davon abgrenzen. Es lässt sich jedoch feststellen, dass besonders große Quartiere (wie Marzahn) und randstädtische Quartiere (wie Karow Nord) durchaus eigenständig sind und sich auch durch topographische Bedingungen (Wasser- und Waldflächen, Straßen etc.) von der Nachbarbebauung abheben. Für innerstädtische neue Quartiere ist die Anbindung folglich einfacher. Während die frühen Quartiere übergeordneten Leitbildern folgen, zeichnen sich neuere Quartiere eher durch individuelle Leitideen aus. Diese sind meist im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs entstanden und bilden die Grundlage für den Master- oder Rahmenplan.

Städtebauliche Struktur und Erscheinungsbild

Abb. 41: Schwarzpläne Stadtquartiere Berlin I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 42: Schwarzpläne Stadtquartiere Berlin II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Die städtebaulichen Strukturtypen bzw. die Bebauungsstrukturen lassen sich anhand der Schwarzpläne (schwarz = Gebäude innerhalb des Quartieres, hellgrau = Gebäude außerhalb des Quartiers) ablesen (vgl. Abb. 41 und 42). Die Hufeisensiedlung und Siemensstadt zeichnen sich durch

klare Formen aus, wobei in der Hufeisensiedlung auf Reihen und einen Block, in der Siemensstadt auf Zeilenbauweise gesetzt wurde. In der Stalinallee sind zwar ebenso Reihen errichtet worden, jedoch nur entlang einer überdimensionierten Straße. Das Hansaviertel umfasst als einziges Quartier diverse Strukturtypen, ist dadurch offen und ohne klare Formen gestaltet. Die Großsiedlungen Marzahn und Märkisches Viertel sind geprägt durch Großformen, die überwiegend als offene und geschlossene Blöcke und Höfe umgesetzt wurden. Mit der „Neuen Vorstadt" Karow Nord kehrt die kompakte Blockstruktur zurück. Ergänzt wird diese durch Solitäre und Gruppen. So werden in derzeit entstehenden und geplanten Quartieren Blockrandstrukturen und Gruppen angestrebt (vgl. Waterkant und Europacity).

Die Hufeisensiedlung ist das einzige Quartier in dem überwiegend Einfamilienreihenhäuser erbaut wurden. In allen anderen Quartieren sind Geschosswohnungen bestimmend. Weitere Ausnahmen bilden mit wenigen Atriumhäusern das Hansaviertel, das Märkische Viertel und Marzahn aufgrund der bestehenden Einfamilienhausgebiete, die im Kern des Stadtviertels erhalten blieben, sowie die Rummelsburger Bucht.

Während in den Siedlungen der 1920er Jahre die Silhouette leichte Betonungen an den Quartiersrändern vorweist, sticht das Hansaviertel durch unterschiedliche Gebäudehöhen heraus. Die Gebäude in der Stalinallee verzeichnen minimale Höhenstaffelungen (Höhenunterschiede im Gebäude) und punktuell Hochpunkte. Die Silhouette der beiden Großwohnsiedlungen der 1960/1980er Jahre beinhaltet Gebäudehöhen bis zu 24 Geschosse, Höhenstaffelungen und punktuelle Höhenbetonungen. In den Quartieren Karow Nord und Rummelsburger Bucht wurden lediglich minimale Höhendifferenzierungen berücksichtigt. In der Europacity ist die Gebäudehöhe ebenfalls gleichmäßig, wobei punktuelle Solitäre die Ausnahme bilden. Ein ähnliches Bild ist auch in den aktuellen und geplanten Quartieren vorzufinden: Die Silhouette ist meist gleichmäßig mit geringen Höhenstaffelungen. Hochpunkte sind punktuell bzw. im Zentrum oder an Straßen zu finden.

Das Hansaviertel ist das einzige Quartier, in dem beinahe jedes Gebäude anders gestaltet wurde. Das Erscheinungsbild ist demnach sehr heterogen. In der Siemensstadt sind die Zeilenbauten homogen, lediglich einzelne Gebäude namhafter Architekten stechen heraus. In der Rummelsburger Bucht und im Schumacher Quartier ist die Architektur ebenfalls heterogen, wobei sich Gebäudetypen wiederholen. In der Hufeisensiedlung und der Stalinallee sind Teilbereiche gleichartig, aber unterscheiden sich dennoch in Details und in der Farbgestaltung, sodass keine Monotonie aufkommt. Marzahn und das Märkische Viertel heben sich von den anderen Quartieren aufgrund ihrer mäanderförmigen und rechtwinkligen Großformen deutlich ab. Auch wenn sich die Gebäudegruppen in Details unterscheiden, ist das Erscheinungsbild monoton bzw. sehr ähnlich. Karow Nord, Waterkant

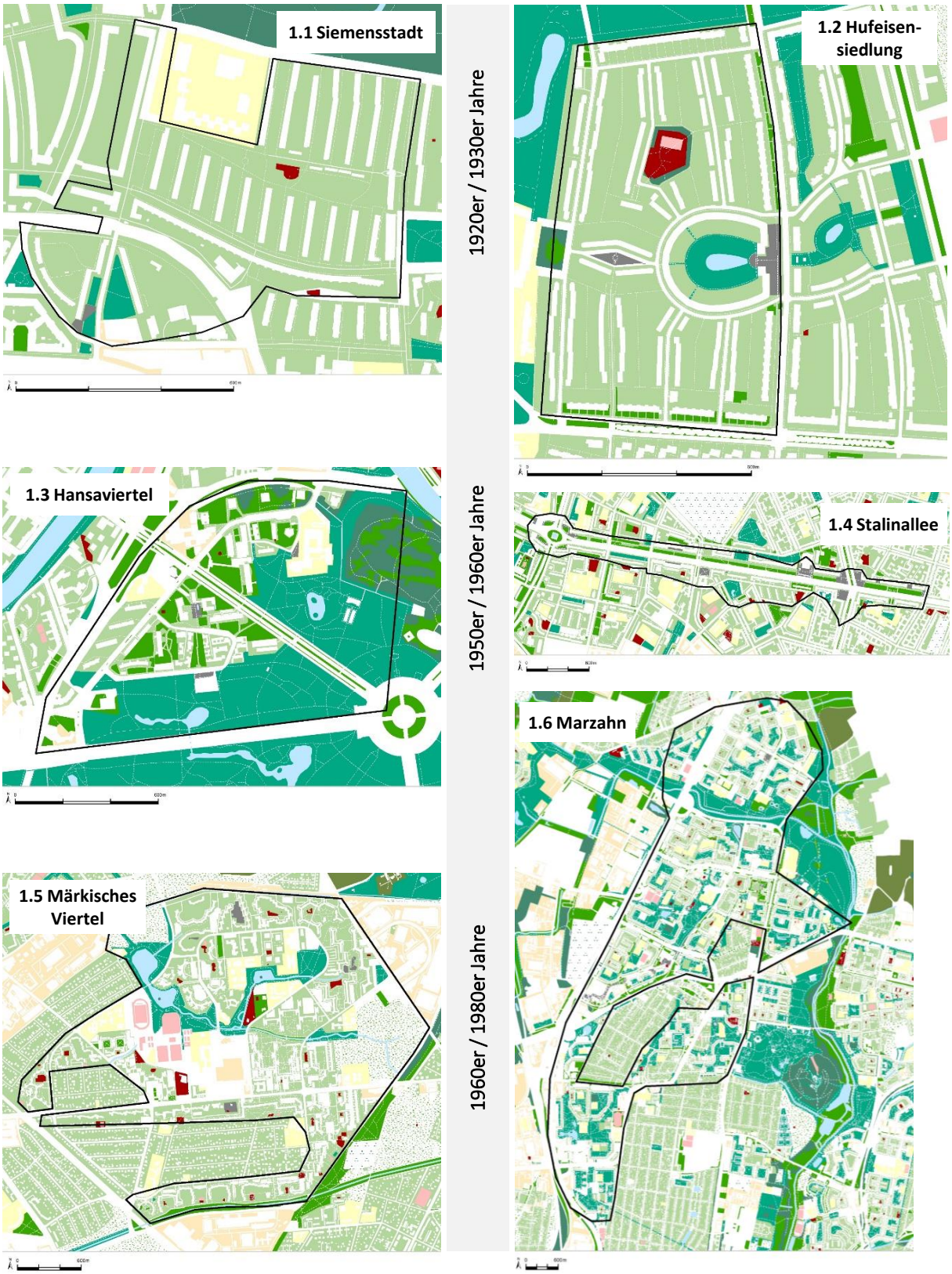
und das Europaviertel sind in Teilbereichen homogen, auch wenn hier herausstechende Gebäude den Gesamteindruck ergänzen.

Folglich lässt sich feststellen, dass in den 1920er/1930er Jahren Zeilen und Reihen mit teilweise homogener Gestaltung vorherrschend waren. In der Nachkriegszeit ergibt sich ein unterschiedliches Bild. Das Hansaviertel sticht durch die Vielfältigkeit besonders heraus, woran die Errichtung im Zuge der IBA großen Einfluss hatte. Die Bebauung der Stalinallee erscheint zwar homogen, ist in Details aber unterschiedlich. Die oft eintönigen Großformen wie in den 1960er/1980er Jahren wurden nicht wiederholt, vielmehr griff man seit 1990 auf kompakte und geometrische Formen der industriellen Stadt zurück. Dabei gibt es sowohl heterogen als auch gänzlich oder in Teilbereichen homogen erscheinende Quartiere. Die umgesetzten Gebäudehöhen wie in den Großwohnsiedlungen werden, wenn überhaupt, ausschließlich punktuell aufgegriffen.

Stadt- und Grünräume

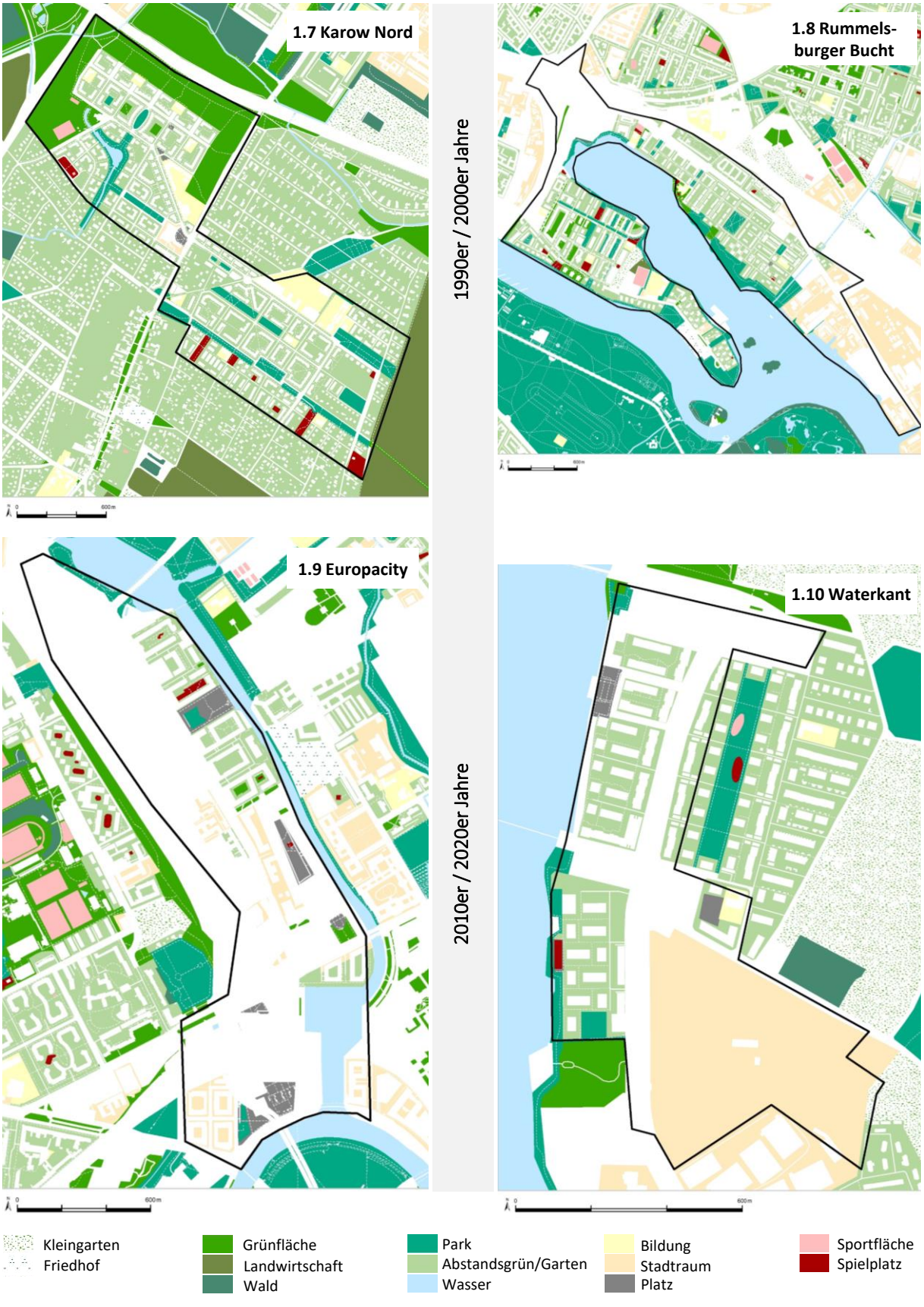
Der Vergleich der verschiedenen Quartiere macht deutlich, dass das Hansaviertel das einzige Quartier ist, in dem fast ausschließlich fließende Freiräume vorzufinden sind. Die Grünräume der Großwohnsiedlungen Marzahn und Märkisches Viertel sind zwar locker um die Großformen angeordnet, jedoch entstehen eher verzahnte als fließende Räume. Die Zeilen der Siemensstadt sind mit dem Abstandsgrün verzahnt ebenso wie Teilräume der Stalinallee, wobei dort die meisten Grün- und Freiräume klar abgegrenzt sind. Seit den Quartieren der 1990er Jahre lassen sich kaum fließende Grünraumstrukturen erkennen. Vielmehr sind alle Grünräume durch Straßen und Bebauung eindeutig gefasst. Durchgrünt sind die Siemensstadt, die Hufeisensiedlung, das Hansaviertel sowie die Großwohnsiedlungen. Die Hufeisensiedlung unterscheidet sich jedoch deutlich, da dort überwiegend private Grünflächen vorzufinden sind. In den anderen genannten Quartieren handelt es sich meist um Grünflächen bzw. Abstandsgrün rund um die Bebauung. Hufeisensiedlung, Europacity, Waterkant und Stalinallee weisen wenige öffentliche und halböffentliche Grünflächen auf, lediglich punktuell sind kleinere Grünflächen vorhanden. In der Europacity sind fast ausschließlich gemeinschaftliche Grünflächen in Blockinnenhöfen auszumachen. Siemensstadt, Hansaviertel, Marzahn, Märkisches Viertel, Karow Nord, Rummelsburger Bucht, Waterkant, Blankenburger Süden und Schumacher Quartier haben Zugang zu großen Grün- und Freiraumqualitäten außerhalb des Quartiers. Von der Nähe der Spree bzw. der Havel profitieren Rummelsburger Bucht, Europacity und Waterkant, sodass die Flussufer durch Uferpromenaden zugänglich gemacht wurden. Lediglich die Rummelsburger Bucht kann begrünte Räume entlang der Bucht verzeichnen. Parks in unterschiedlichen Größen sind in allen Quartieren zu identifizieren, so durchziehen Parkbänder die Großwohnsiedlungen während beispielsweise in Karow Nord kleinere Parkstreifen angelegt wurden. (vgl. Grünpläne Abb. 43 und 44).

Abb. 43: Grünpläne Stadtquartiere Berlin I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 44: Grünpläne Stadtquartiere Berlin II



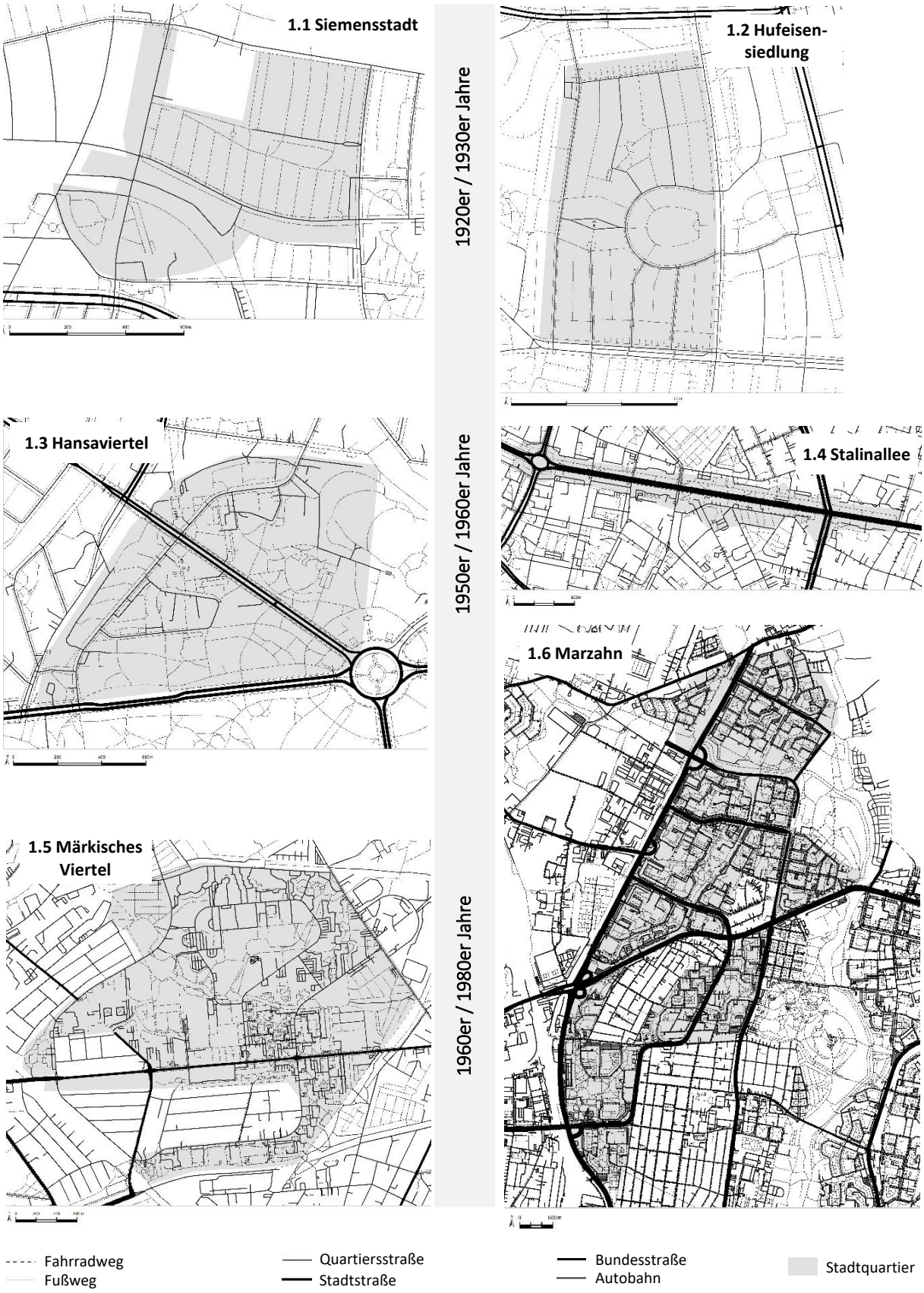
Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

In der Stalinallee und in der Europacity bilden die Hauptstraßen als Boulevard mit breiten Gehwegen den größten öffentlichen Raum. In der Siemensstadt, der Hufeisensiedlung, im Hansaviertel sowie in den beiden Großwohnsiedlungen haben sich punktuell Plätze herausgebildet. In den beiden neuen Quartieren Blankenburger Süden und Schumacher Quartier sollen hingegen Nachbarschafts- und Quartiersplätze bewusst punktuell in die Stadtviertel integriert werden (SENSW 2021a: 9; TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 35; TEGEL PROJEKT GMBH 2020b: 62ff.). In der Europacity, Waterkant und Rummelsburger Bucht dienen die Uferpromenade als hauptsächliche Begegnungsorte, wenngleich es weitere kleiner Quartiersplätze gibt. In den Großwohnsiedlungen ist das Fußgängernetz ausgeprägt und dient als öffentlicher Raum. Hinzu kommen punktuell mehrere kleine Plätze, die sich aufgrund der Gebäudeanordnungen herausgebildet haben.

Erschließung

Die Straßenführung der Berliner Stadtquartier variiert über die Epochen hinweg. Die Quartiere Hansaviertel, Märkisches Viertel, Marzahn, Karow Nord, Waterkant und Blankenburger Süden werden von Haupterschließungsstraßen (teils Stadt-, teils Bundesstraße) durchkreuzt und durch davon abgehende Sammel- und Ringstraßen sowie Wohn- und Stichstraßen ergänzt. Während Karow Nord, Waterkant und Blankenburger Süden orthogonalen Strukturen folgen, zeichnen sich Hansaviertel, Märkisches Viertel und Marzahn durch eine organische Verästelung der Straßen aus. Die Stalinallee und auch die Europacity sind auf eine überdimensionierte Straße ausgerichtet, wobei auch hier senkrecht verlaufende Straßen den Verlauf unterbrechen. Die Erschließung des auf einer Halbinsel gelegenen Teils der Rummelsburger Bucht wird durch eine Haupterschließungsstraße als Stichstraße gewährleistet, während die gesamte Straßenführung des Quartieres rasterförmig angeordnet ist. In der Hufeisensiedlung und dem Schumacher Quartier verlaufen am Quartierrand die Haupterschließungsstraßen. Während Sammel- und Wohnstraßen das Innere der Hufeisensiedlung erschließen, wird das Schumacher Quartier innen beinahe autofrei. Der Blankenburger Süden und auch Waterkant sind bzw. werden hingegen autoarm gestaltet. In den Großwohnsiedlungen wurden eigenständige großflächige Fußwegenetze und in der Rummelsburger Bucht ein kleineres Fußwegenetz entlang des Ufers angelegt. In der Europacity konnte eine Uferpromenade gestaltet werden, die durch eine Fußgängerbücke mit der anderen Kanalseite verbunden ist. In den neuesten Quartieren Blankenburger Süden und Schumacher Quartier kommt den Fuß- und Radwegenetzen eine bedeutsame Rolle zu (vgl. Erschließungspläne Abb. 45 und 46).

Abb. 45: Erschließungspläne Stadtquartiere Berlin I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 46: Erschließungspläne Stadtquartiere Berlin II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

In den Großwohnsiedlungen wurden erstmals neben dem Parken auf den Straßen riesige Parkflächen in direkter Wohnungsnähe zur Verfügung gestellt. In den 1990er Jahren sollten dem Auto nicht länger große Flächen gewidmet werden, sodass diese zunehmend in Tiefgaragen untergebracht wurden, auch wenn das Auto noch immer präsent im Stadtraum war und teilweise ist. Die neueren Quartierskonzepte sehen punktuell Quartiersgaragen und multifunktionale Mobility Hubs vor, die das Parken mit der Anbindung an andere Verkehrsträger ermöglichen.

Funktion

Beinahe alle Quartiere verfügen über Nahversorgungseinrichtungen, wobei diese in der Hufeisensiedlung, Siemensstadt und der Rummelsburger Bucht gering ausfallen. In der Stalinallee und der Europacity sind diese in Erdgeschosszonen des Boulevards untergebracht und auch in Karow Nord sind Versorgungseinrichtungen an einer zentralen Straße im Erdgeschoss zu finden. In den Großwohnsiedlungen sind große Stadtteilzentren und kleinere Nebenzentren für die städtische Versorgung angedacht. Sowohl in der Stalinallee als auch in der Europacity sind Arbeitsplätze kleinteilig im Quartier lokalisiert und auch im Schumacher Quartier sollen zukünftig Arbeitsplätze vorhanden sein. Dezentrale Gewerbestandorte existieren im Märkischen Viertel, in Marzahn, der Rummelsburger Bucht und zukünftig auch im Blankenburger Süden, wodurch auch Arbeitsplätze vorhanden sein werden.

Eine Zusammenfassung der einzelnen Kriterien für die Berliner Stadtquartiere ist in Anhang D1 zu finden. Grundlage bildet der Analyserahmen in Anhang D0.

10 Fallstudie Hamburg

10.1 Stadtbaugeschichte

Im 19. Jahrhundert war Hamburg durch starkes Wachstum geprägt, was überwiegend mit dem Überseehandel zusammenhing. Stadterweiterungen waren zunächst durch die Landesgrenzen erschwert, wodurch sich eine Wohnungsnot einstellte und die bestehenden Altbauquartiere überwiegend durch Hafenarbeiter dicht bevölkert wurden. Dies führte wiederum zu unwürdigen Lebensverhältnissen und Krankheitsausbrüchen. Die Stadt vollzog daraufhin eine „Hygienesanierung", die durch Wohnungsabrisse und anschließende Neubebauung die Wohnverhältnisse verbessern sollte, jedoch teilweise auch zur Errichtung von neuen Geschäftshäusern genutzt wurde. Mit dem Bau von Bahnstrecken wurden neue periphere Wohngebiete für Arbeitskräfte geschaffen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 170ff.). Bis zum Ersten Weltkrieg wurde in großen Stadtteilen wie Eimsbüttel, Barmbek und Winterhude überwiegend fünfgeschossige Wohngebäude in typischer hamburgischer „Schlitzweise" errichtet. Schmale Öffnungen bzw. Lichthöfe schieben sich kammartig in die Hausgruppen, was aber den schlechten Lichtverhältnissen wenig entgegenbrachte (SCHILDT 1992: 79).

Der von 1909 bis 1933 tätige Baudirektor *Fritz Schumacher* stieß zahlreiche Bauprojekte an: z. B. die Gestaltung des Volksparks in Winterhude und neue Großsiedlungen inmitten von Grünflächen, die mit dunklem Backstein, drei bis vier Geschossen ohne Hinterhofbebauung und ansprechenden Wohnungen realisiert wurden (SCHILDT 1992: 79). Mit der Gebietsreform von 1937 und der Eingemeindung von Altona, Wandsbek und Harburg-Wilhelmsburg zählte „Groß-Hamburg" 1,7 Mio. Einwohner:innen. Bestrebungen, Hamburg zu einem „Wahrzeichen des Dritten Reichs" und einer „Führerstadt" auszubauen, wurden kommuniziert (SCHILDT 1992: 80). Der Generalbebauungsplan von 1941 von *Konstanty Gutschow* als Stadterweiterungsplan beinhaltete die Verteilung von möglichen Stadterweiterungsmaßnahmen, da der Bedarf von 70.000 neuen Wohnungen ermittelt worden war. Der Plan berücksichtigte Forderungen nach Funktionstrennung, Stadterweiterungen bandartig entlang der Elbe, Gliederung in ein Kerngebiet und Gebiete der „aufgelockerten Stadtlandschaft" (SCHILDT 1992: 89).

Während des Zweiten Weltkrieges fielen 300.000 Wohnungen, d. h. über die Hälfte des Wohnungsbestandes in Hamburg, der Zerstörung zum Opfer. Beinahe 1 Mio. obdachlose Menschen verließen daraufhin die Stadt. Der Generalbebauungsplan von 1944 bezeichnete sich als Baugestaltungs- und Sanierungsplan der inneren Stadt und plädierte für „Auflockerung" und „Gliederung". Drei Jahre später wurde er vom neuen Generalbebauungsplan abgelöst, der die fünf Bereiche Stätten der Arbeit, Stätten des Wohnens, Stätten der Erholung und Ernährung, Stätten der Verwaltung und Versorgung und Stätten des Verkehrs beinhaltete und in Baustufenplänen gesondert

thematisierte. Wohngebiete sollten nach Oberbaudirektor *Otto Meyer-Ottens* abseits von Verkehrsstraßen liegen und nicht durch straßenbegleitende Bebauung ausgebildet werden (SCHILDT 1992: 82, 85). Mit dem „Gesetz über den Aufbau der Hansestadt Hamburg" von 1949 wurde der Baubehörde die Pflicht zur Erstellung eines Aufbauplanes übertragen, der ein Jahr später rechtswirksam wurde. „Reservegebiete" wurden vermerkt, wobei die Bebauung dieser erst in Betracht gezogen werden sollte, wenn die ausgewiesenen Wohngebiete ausgeschöpft sind. Zu dieser Zeit waren Garten- oder Trabantenstädte für die Stadterweiterung weniger relevant. Weitere randstädtische Entwicklungen sollten möglichst vermieden werden. Als „aufbauwürdig" wurden die Siedlungen der 1920er Jahre unter *Fritz Schumacher* gesehen (SCHILDT 1992: 86). Von den in den 1950er Jahren errichteten Wohnungen waren etwa zwei Drittel Sozialwohnungen. Der meist viergeschossige Geschosswohnungsbau mit rotem Klinker der frühen 1950er Jahre zog die Bevölkerung von den Stadträndern wieder zurück in die innere Stadt. Die Dichte der Vorkriegszeit wurde dabei nicht erreicht. Viele der Bauvorhaben entstanden zunehmend unter Einflüssen der „zweiten Moderne", die sich durch gestalterische Anpassungen wie z. B. hellgelben „Gailschen Klinker" von der „ersten Moderne" seit den 1920er Jahren abhoben (SCHILDT 1992: 89f.).

Der Mehrfamilienhausbau der „Endperiode der Weimarer Republik mit wirtschaftlichem Niedergang" von 1929 bis 1934 zeichnet sich durch Flachdächer und breite Fenster sowie durch überwiegend geschlossene Blockrandbebauung aus. Der Zeilenbau wurde zu dieser Zeit lediglich vereinzelt angewandt. In der darauffolgenden Periode von 1934 bis 1945, die durch Nationalismus, Krieg und Zerstörung litt, wurde die starre und einheitliche Form des Zeilenbaus verfolgt. Das Flachdach wurde von steilen Satteldächern und Giebeln abgelöst, höhere Fenster mit Flügeln wurden vermehrt verbaut. In der Wiederaufbauperiode von 1945 bis 1952 wurde der Zeilenbau weniger streng verwirklicht und war durch Gruppierung und unterschiedliche Gebäudehöhen weniger monoton (ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VEREIN HAMBURG E.V. 1953: 137).

Aufgrund der neuen Verkehrsthematik durch Bedeutungszugewinn des Autos und der zunehmenden Auswirkungen der City auf die Baupreise der benachbarten Stadtteile, wurde der Aufbauplan unter der Leitung von *Werner Hebebrand* 1960 überarbeitet. Neue Ringstraßen zur Entlastung waren vorgesehen. Mit der City-Nord entstand als Entlastung der ursprünglichen City ein neues Geschäftsviertel, in das viele Firmen umzogen. Der Plan sah ebenso neue Wohngebiete angrenzend an Bestandsgebiete, Höhenzonungen und neue Wohnrandgebiete vor (SCHILDT 1992: 95f.). Daraufhin entstanden die Großsiedlungen der 1960er Jahre, wie Osdorfer Born und Steilshoop, die den bis dato gültigen modernen Städtebau vernachlässigten (SCHILDT 1992: 97).

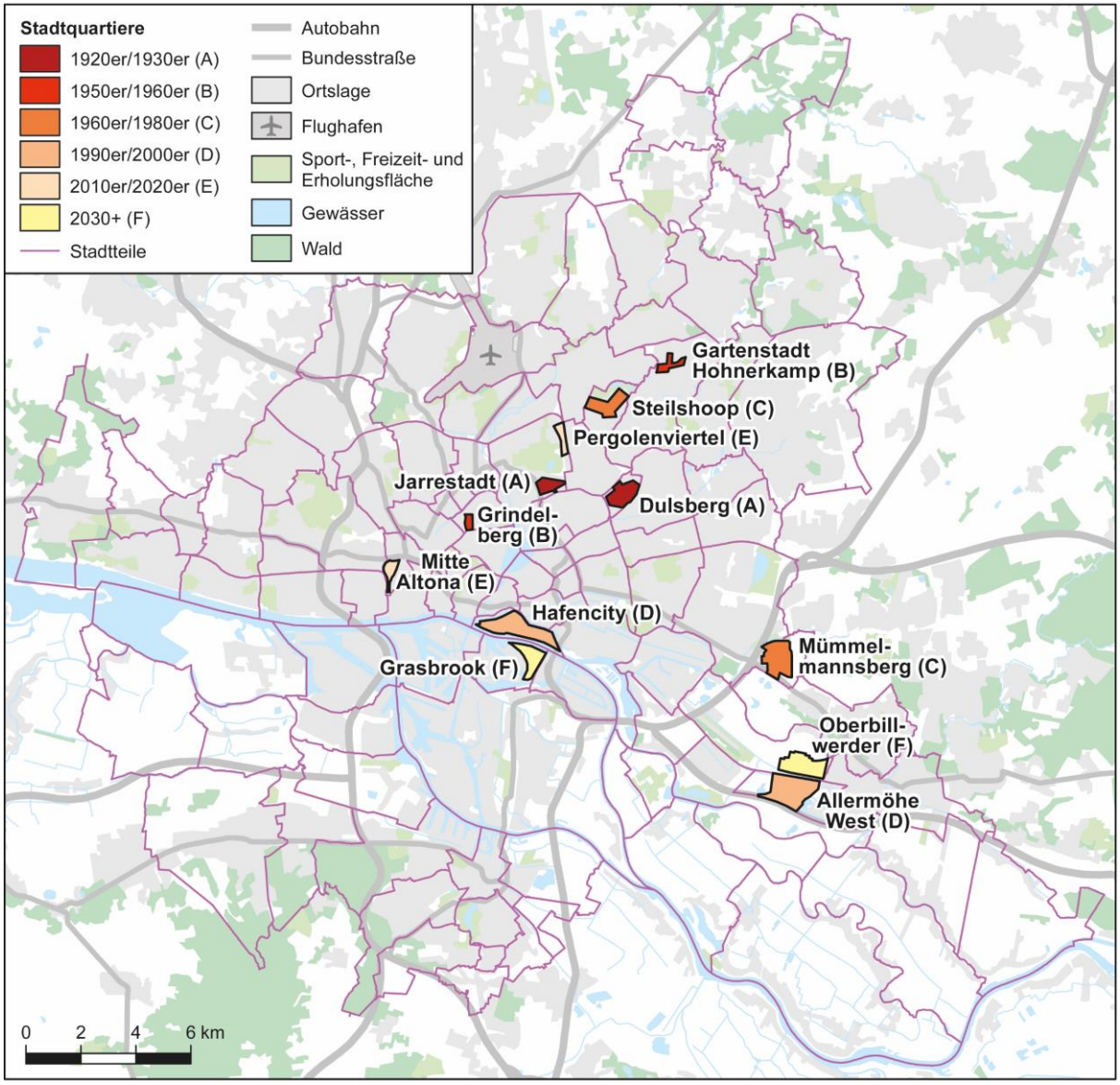
Die HafenCity läutete einen Paradigmenwechsel in der Hamburger Stadtentwicklung ein. Erfolgte die Ausdehnung bislang anhand des Fächerplans von *Fritz Schumacher* abseits der Elbe, wird mit dem

Stadtentwicklungsprojekt auf freigewordenen Hafenarealen wieder das Zentrum und die Wasserlage in den Fokus der Planungen gerückt (WALTER 2009: 43). Aktuell befasst sich Hamburg u. a. mit der Aufwertung der Innenstadt, Entwicklung entlang von Magistralen und mit dem Um- und Neubau von Wohnraum und Stadtquartieren in Fokusräumen. Die Stadtentwicklung agiert unter Berücksichtigung der Wachstumsprognosen und der Verflechtung in die Region hinein (HAMBURG.DE o.J.a; HAMBURG.DE o.J.b)

10.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Die untersuchten Fallbeispiele bzw. Stadtquartiere in Hamburg liegen vermehrt im Norden, Süden sowie in der Mitte Hamburgs (vgl. Abb. 47).

Abb. 47: Übersicht Fallbeispiele Hamburg



Quelle: Eigene Darstellung nach © GEOBASIS-DE / BKG 2022, angepasst von L. Diehl

10.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre

Mit dem Oberbaudirekter *Fritz Schumacher* wurde der Wohnungsbau in Hamburg reformiert. Unter seiner Führung entstand ein großer Ring mit Wohnquartieren, der von Ottensen über Dulsberg bis Veddel reicht und die Innenstadt umschließt (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 3).

Abb. 48: Luftbild Hamburg - Dulsberg



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Das Quartier **Dulsberg** (vgl. Abb. 48) wurde zwischen 1921 und 1931 (SCHUBERT 2005: 151) auf einer rund 75 ha (SB.2.1) großen Acker- und Weidelandfläche mit einzelnen Gebäuden am Stadtrand von Hamburg erbaut. 6.800 Wohnungen liegen im Quartier (POPP 2018: 11, 23; SCHUBERT 2005: 151). Unter der Gesamtplanung von *Fritz Schumacher* und auf Grundlage des reformierten B-Plans (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2019: 41) wurde der Dulsberg ein herausragendes Beispiel für den Reformwohnungs- und Großsiedlungsbau der 1920er/1930er Jahre in Hamburg und setzte sich damit dem gründerzeitlichen Bauen entgegen (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985a: 2f.). Als städtebauliche Strukturtypen wurden offene und geschlossene Blöcke sowie Zeilen verwendet (BAUBEHÖRDE-

LANDESPLANUNGSAMT 1985a: 3; MEHLHORN 2012: 320). Aufgrund ihrer Ähnlichkeit bildet das Quartier eine Einheit, ist aber lediglich in Teilbereichen identisch und homogen (SB.2.1). Die an der Schmalseite geöffneten Blöcke wirken dabei wie erste Ansätze der späteren reinen Zeilenbebauung (SCHUBERT 2005: 151). Der Naumannblock als „Block im Block" sticht besonders hervor (SCHWARZKOPF 2018a: 31f.; POPP 2021: 117). Unterschiedliche Formen von Block- und Zeilenbebauung sowie Laubenganghäusern wurden im Dulsberg unter Einfluss des Traditionalismus, Heimatstils, Expressionismus und Neuen Bauens realisiert (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985a: 2). Die Gebäudehöhe variiert lediglich minimal: Drei bis vier Geschosse sind die Regel, vereinzelt sind fünfgeschossige Gebäude vorzufinden. Mit dem Wiederaufbau nach dem Krieg konnte in vielen Gebäuden zusätzlich ein Dachgeschoss ausgebaut werden (SCHWARZKOPF 2018a: 15; SB.2.1). Ansonsten blieb die ursprüngliche städtebauliche Gestalt weitestgehend erhalten, auch wenn sich Details wie Vor- und Rücksprünge veränderten (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2018a: 10; SCHWARZKOPF 2018b: 30). Die geordnete beinahe rasterförmige Struktur des Gebietes wird maßgeblich durch die beiden von Norden nach Süden und Osten nach Westen verlaufenden Haupterschließungsstraßen, die davon abzweigende Sammel- und Wohnstraße sowie den trennenden Grünzug gefestigt (SB.2.1). Der Grünzug entstand einst im Sinne der Reformgartenkunst und setzte auf geometrische Teilräume. Er wurde jedoch nach dem Krieg im Stil der Nachkriegsmoderne wiederaufgebaut und bot fortan multifunktionale Spiel- und Freiflächen eingebettet in weiträumige Wiesenflächen (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2018b: 24, 35; SCHNITTER 2018: 41). Neben privaten und öffentlichen Freiräumen ergänzen großzügige gemeinschaftliche und halböffentliche Grünräume in Blockinnenhöfen die Naherholungsflächen (SB.2.1; BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2018b: 17). Ladenlokale sind konzentriert an Hauptstraßen und punktuell im Quartier verortet (SB.2.1). Seit 1989 greift die städtebauliche Erhaltungsverordnung gemäß § 172 BauGB zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart. Im Rahmen der integrierten Stadtteilentwicklung durch die Städtebauförderung wird das Quartier seit 2009 unterstützt (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2019: 4).

Ein weiteres Quartier, das unter *Fritz Schumacher* entstanden ist, ist die **Jarrestadt** (vgl. Abb. 49)**.** In der Zeit zwischen 1927 und 1929/30 wurden auf ungefähr 30 ha rund 4.500 WE errichtet (SCHUBERT 2005: 155; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 3). Auf staatlichen Freiflächen schufen mehrere Architekten auf Grundlage des reformierten B-Plans ein neues Stadtquartier am damaligen Innenstadtrand (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 2; SCHUBERT 2005: 155). Der geordnete und kompakte Stadtgrundriss zeichnet sich durch klare kubische Formen aus. Die überwiegend viergeschossige Blockrandbebauung folgt meist geraden Formen, obgleich einige geschwungene Blöcke vorhanden sind. Blocköffnungen und niedrigere Geschosszahlen an den Blockschmalseiten führten zu „aufgeschlitzten" Blöcken, sodass alle Wohnungen über ausreichend Licht und Luft verfügten (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 2; SCHUBERT 2005: 155; LANDESPLANUNGSAMT

1988: 4). Ergänzt wird das Quartier durch nachträglich errichtete Zeilenbauten als Laubenganghäuser im östlichen Teil, die als Versuchsbauten der „Reichsforschungsgesellschaft für die Wirtschaftlichkeit im Bauwesen“ als Gegenstück zu traditionellen Bauweisen gelten (SCHUBERT 2005: 156; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 2). Obwohl sich der Zeilenbau als typische Bauform des Jahrzehnts etablierte, wurde in der Jarrestadt auf Baublöcke gesetzt, um eine Verbindung zur gründerzeitlichen Nachbarschaft zu schaffen.

Abb. 49: Luftbild Hamburg - Jarrestadt



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Gebäude wirken durch rote Ziegelfassaden und weiße Sprossenfenster als homogene Einheit und verbinden damit die typische Hamburger Bauweise mit modernen Gestaltungsmerkmalen und sozialen Anforderungen. Die „Hamburger Moderne“ vereint somit Aspekte des Neuen Bauens und der traditionellen Bauweise mit Klinkern (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 2f.). Die Straßen und großzügigen Höfe sind ansprechend begrünt, ein Grünzug durchzieht das Quartier. Die Zeilen sind umgeben von Abstandsgrün. Durch Hecken und niedrige Mauern sind direkt an Gebäude angrenzende Grünflächen und Vorgärten vom öffentlichen Raum sichtbar abgegrenzt (SB.2.2; LANDESPLANUNGSAMT 1988: 4). In Blockinnenbereichen sind sowohl private als auch gemeinschaftliche, teilweise auch halböffentliche Grünflächen vorzufinden (SB.2.2). Öffentliche kleine Plätze sind vereinzelt als Straßenerweiterungen, z. B. vor einer Kirche, präsent (SB.2.2). Übergeordnete Erschließungsstraßen tangieren das Quartier. Die innere Erschließung erfolgt rasterförmig durch ein Einbahnstraßensystem mit straßenbegleitenden Parkplätzen (SB.2.2). Seit 2020 wird die Jarrestadt durch das „Bundesprogramm Nationale Projekte des Städtebaus“ gefördert. Neben der Erhaltung und

Bewahrung des ursprünglichen Quartiers steht die Sanierung des Grünzuges im Fokus des Projektes „Mein Jarreschatz“ (SUPERURBAN KOMMUNIKATION O.J.)

10.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre

Mit dem Aufbauplan von 1950 sollte der Wiederaufbau in großflächigen Aufbaugebieten, aber dennoch anhand bestehender Parzellen und Straßen vollzogen werden. Bis 1960 wurden über 260.000 Wohnungen, 180.000 davon mit öffentlichen Geldern, oftmals als Großsiedlungen mit mehr als 1.000 Wohnungen neu errichtet. Somit konnte an die Entstehung von größeren Siedlungseinheiten unter Bezugnahme von Wohnungsbauunternehmen und Genossenschaften der 1920er Jahre unter *Fritz Schumacher* angeknüpft werden (BLECHER 2016: 27f.).

Abb. 50: Luftbild Hamburg - Gartenstadt Hohnerkamp



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die **Gartenstadt Hohnerkamp** (vgl. Abb. 50) als „Großstadtlandschaft“ nach Planungen von *Reichow* ist eine der ersten frei finanzierten und frei vermieteten Großsiedlungen nach dem Zweiten Weltkrieg in der BRD (SCHILDT 1992: 92). Nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ entwickelte sich zwischen 1953 und 1955 auf einer 31 ha großen Ackerfläche eine durchgrünte

Siedlung mit organischem Aufbau (HESS 2019: 132; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2f.; SCHUBERT 2005: 228). 1.410 WE in 331 Reihenhäusern, 107 Mietblocks bzw. Zeilenhäusern und neun Punkthochhäusern bilden das gartenstadtähnliche und moderne Quartier (HESS 2019: 132; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2; BLECHER 2016: 38; SCHUSTER 2005: 228). Die Anordnung der Gebäude berücksichtigt die Topographie sowie die Belichtung und Besonnung, sodass durch Gruppierung und Straßenverläufe eine organische Terrassenstadt entstanden ist (SCHUSTER 2005: 229; BLECHER 2016: 33). Mit überwiegend zwei und drei Geschossen ist die Silhouette gleichmäßig, lediglich die Punktbauten mit sechs Geschossen ragen heraus. Die Gebäudegestaltung der einzelnen Gebäudetypologien ist sehr ähnlich. Die Fassadenfarben variieren zwischen unterschiedlichen heiteren Farben (SB.2.3; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2; BLECHER 2016: 33f.). Die Gebäude sind in parkartige und weiträumige Grünflächen eingebettet und gehen eine Verbindung mit den Grünräumen ein (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 3; HESS 2019: 132). Private Gärten grenzen direkt an halböffentliche Grünräume, die wiederum in öffentliche Grünflächen mit hohem Baumbestand übergehen (SB.2.3). Als Trennung zur nachbarschaftlichen Umgebung dienen dicht bepflanzte Pappelreihen (BLECHER 2016: 39). Geschwungene Fuß- und Radwege durchqueren die Landschaftsräume und schaffen straßenunabhängige Verbindungen zwischen den einzelnen Gebäudegruppen. Das organische Straßennetz ist durch ein „Leiterprinzip“ mit parallel verlaufenden Stichstraßen im Westen und Kehren bzw. Schleifen im Osten gekennzeichnet. Folglich sind die durchkreuzenden Quartiersstraßen lediglich Sammelstraßen, von denen Wohnstraßen abzweigen (SB.2.3; BLECHER 2016: 34; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2). Seit 1987 steht die Gartenstadt Hohnerkamp unter Milieuschutz (HESS 2019: 133).

Das Quartier **Grindelberg** (vgl. Abb. 51) befindet sich auf einem 13 ha großen Gebiet, das vor dem Zweiten Weltkrieg auf 160 Parzellen mehrere Wohnhäuser und Läden beherbergte, die im Krieg jedoch größtenteils komplett und stellenweise stark zerstört wurden. Lediglich 14 Häuser der ehemaligen Bebauung konnten erhalten werden (BÜRKLE et al. 1980: 134; HOFFMANN et al. 1959: 10). 2.120 WE befinden sich in den insgesamt zwölf Zeilenhochhäusern, die zwischen 1949 und 1956 gebaut wurden (BLECHER 2016: 47ff.; BÜRKLE et al. 1980: 149; EBERT 1993: 150). Bereits 1946 begannen erste Abriss- und Räumungsarbeiten, da zu diesem Zeitpunkt das *„Hamburg Project“* für britische Offiziere geplant war. Bereits ein Jahr später wurden die Arbeiten jedoch eingestellt, da Hamburg nicht länger als britisches Verwaltungszentrum genutzt wurde. Anschließend wurde das Projekt an die Stadt Hamburg übertragen (BLECHER 2016: 43, 47). Nach Prinzipien des modernen Städtebaus entstand daraufhin ein modernes Hochhausquartier mit offenen Stadträumen (SCHUBERT 2005: 211; BLECHER 2016: 139, 189) unter dem leitenden Architekt *Bernhard Hermkes* (DOLFF-BONEKÄMPER 1999: 20). Neben Wohnraum ließen sich in Erdgeschosszonen Einzelhandel und Nahversorgung nieder. Zudem konnten Büroflächen

vermietet werden, sodass eine begrenzte Nutzungsmischung im Quartier vorherrschte (BLECHER 2016: 49; BÜRKLE 1980: 129, 134).

Abb. 51: Luftbild Hamburg - Grindelberg



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die einheitlich von Norden nach Süden ausgerichteten Hochhausscheiben sind versetzt in fünf Reihen angeordnet, um gute Belichtung zu gewährleisten. Die größeren und längeren Hochhäuser verfügen über 15 Geschosse (Ausnahme Block 2: 13 Geschosse) und die kleineren und kürzeren Scheiben über zehn Geschosse (Ausnahme Block 9 und 11: 9 Etagen) (SB.2.4; BLECHER 2016: 46; BÜRKLE et al. 1980: 135). Die Fassaden bestehen überwiegend aus hellgelbem Klinker, wobei die Gebäudegestaltung durch Sichtbeton, grauen Naturstein, Loggien, Fensteranordnungen und Markisen unterstützt wird. Die Erdgeschosszonen werden durch Vordächer, Säulen und Pfeiler hervorgehoben. Das erste Obergeschoss hebt sich teilweise durch Glasfronten von den restlichen Geschossen ab. Die Gesamtgestaltung des Quartiers wirkt daher sehr homogen, auch wenn sich die einzelnen

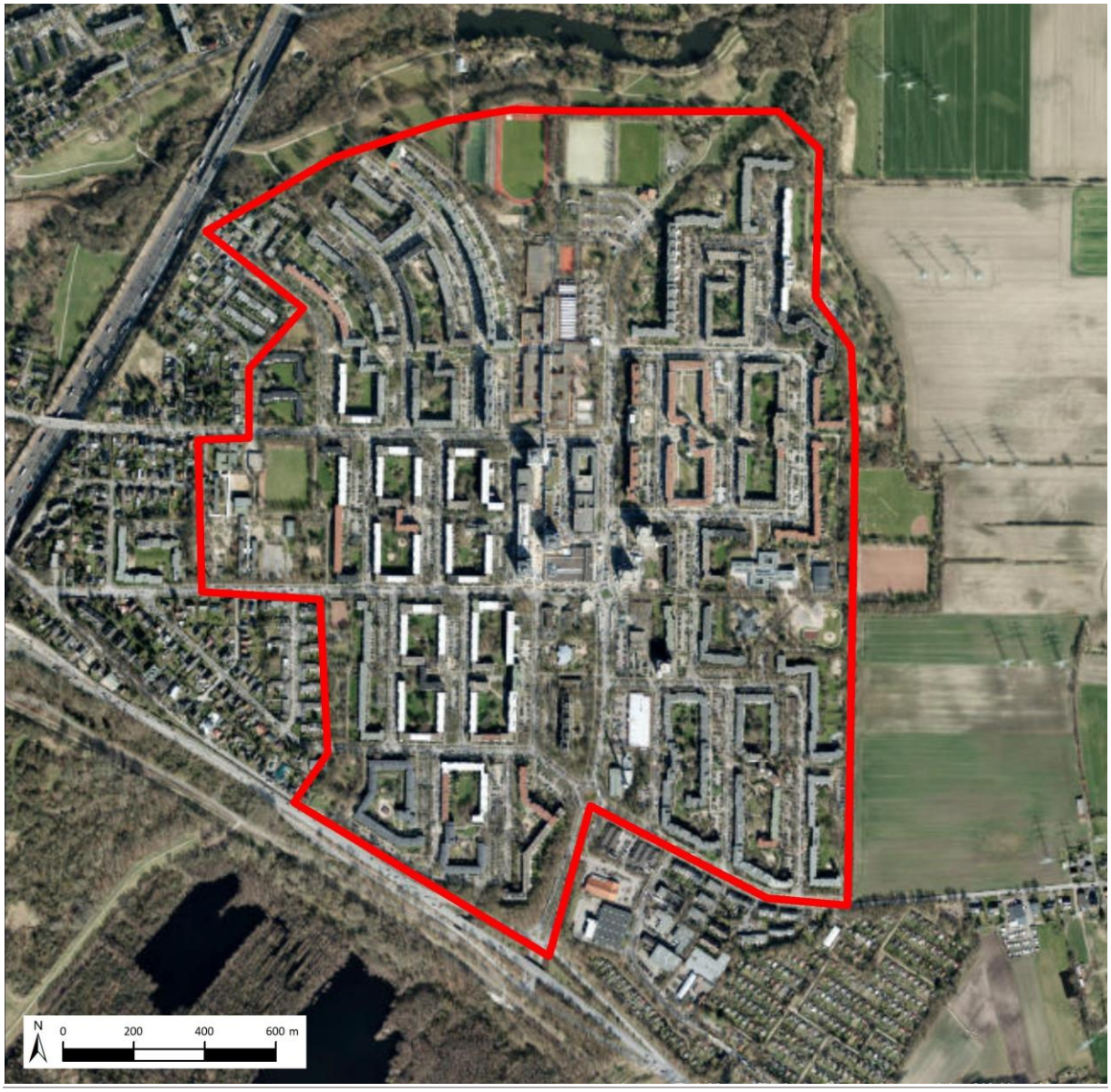
Hochhausscheiben in Details unterscheiden (SB.2.4; BLECHER 2016: 54; BÜRKLE et al. 1980: 137f., 151). Die großzügige Grünanlage ist direkt mit den Hochhausscheiben verzahnt, wodurch ein aufgelockertes und durchgrüntes Quartier entsteht. Durch ein Fußwegesystem gelangt man durch den Landschaftspark mit Teich und Skulpturen sowie zum angrenzenden größeren Innocentia-Park (BLECHER 2016: 57; BÜRKLE et al. 1980: 136f.). Von den vier Außenerschließungsstraßen gehen jeweils Straßenschleifen ab, sodass jedes der zwölf Scheibenhochhäuser erschlossen ist. Durchgangsverkehr im Quartiersinneren ist nicht möglich, lediglich Fußwege ermöglichen die Durchkreuzung des Quartiers (SB.2.4; BÜRKLE et al. 1980: 135).

10.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre

Auch in Hamburg war diese Epoche durch den Bau von Großwohnsiedlungen geprägt. Beispiele dafür sind Osdorfer Born, Steilshoop und Mümmelmannsberg.

Die Großwohnsiedlung **Mümmelmannsberg** (vgl. Abb. 52) wurde zwischen 1970 und 1979 „auf der grünen Wiese“ am Hamburger Stadtrand von verschiedenen Wohnungsbaugesellschaften wie der *Neuen Heimat* und der *SAGA* (*Siedlungs-Aktiengesellschaft Altona)* verwirklicht (SCHUBERT 2015: 267; SAGA GWG 2011: 7). Rund 7.000 WE, darunter zunächst zahlreiche öffentlich geförderte Wohnungen, soziale Infrastruktureinrichtungen und ein Einkaufzentrum zur Nahversorgung umfasst das weitestgehend monofunktionale Stadtviertel (SCHUBERT 2005: 267; SAGA GWG 2011: 7; SIEBERTZ 1993: 43; STROBL 2019: 202; SANNMANN 1993: 109). Die Gesamtstruktur des Viertels ist geordnet und folgt den Straßenverläufen. In der Mitte befindet sich eine zentrale Achse mit Hauptstraße und Wohnfolgeeinrichtungen (SB.2.5). Es sind überwiegend Blockstrukturen zu erkennen, jedoch weichen diese vom klassischen geschlossenen Baublock ab. Die Blöcke sind hier mindestens einseitig geöffnet und verfügen über mehrere Durchgänge. Sie bilden rechtwinklige Großformen, die teilweise durch unterschiedliche geschwungene und geradlinige Elemente ergänzt werden. Dabei gleicht keine Großform der anderen. Darüber hinaus sind Solitäre als Punkthochhäuser und lange sowie geknickte Reihen als Straßenrandbebauung realisiert worden (SB.2.5; EBERT 1993: 151). Die Bebauung variiert größtenteils zwischen vier und sechs Geschossen, jedoch sind auch achtgeschossige Gebäude vorhanden. Neben der Höhendifferenzierung und -staffelung ist durch die meist 12-geschossigen Punkthochhäuser eine Betonung des Zentrums erkennbar (SB.2.5). Die Bebauung im gesamten Quartier wirkt sehr einheitlich. Die Fassadenfarben variieren zwischen Braun- und Gelbtönen, vereinzelt sind weiße Fassaden eingefügt. Teilbereiche und Blöcke bzw. Blockseiten sind dabei homogen und unterscheiden sich nur geringfügig. Die Fassadengliederung erfolgt durch Fenster, Loggien, Balkone sowie Vor- und Rücksprünge und farbliche Akzente (SB. 2.5; SCHUBERT 2005: 268).

Abb. 52: Luftbild Hamburg - Mümmelmannsberg



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Die Blockinnenräume vereinen sowohl private Gärten und Spielflächen als auch teilweise eher gemeinschaftliche, teilweise halböffentliche Grünflächen. Komplettiert wird das Quartier durch öffentliche Grünflächen entlang der Verkehrswege sowie am Quartiersrand. Durch die Straßenrandbebauung erfolgt eine Teilung in öffentlichen und privaten Raum (SB.2.5; SCHUBERT 2005: 268). Im Süden schließt sich ein Naturschutzgebiet an, das Flächen zur Naherholung bereithält (SAGA GWG 2011: 7). Die von Norden nach Süden verlaufende Mittelachse dient als Haupterschließungsstraße. Davon zweigen untergeordnete Sammelstraßen und Wohnschleifen ab. Als unterste Stufe des hierarchischen Straßensystems fungieren Wohn- und Stichstraßen. Das Fußwegenetz erstreckt sich sowohl über straßenbegleitende als auch straßenunabhängige Wege. Radwege existieren nur an Haupt- und Sammelstraßen. Entlang von Wohnstraßen sowie auf

Parkflächen und in Parkgaragen wird ausreichend Raum für den ruhenden Verkehr bereitgestellt (SB.2.5; SCHUBERT 2005: 267).

Abb. 53: Luftbild Hamburg - Steilshoop



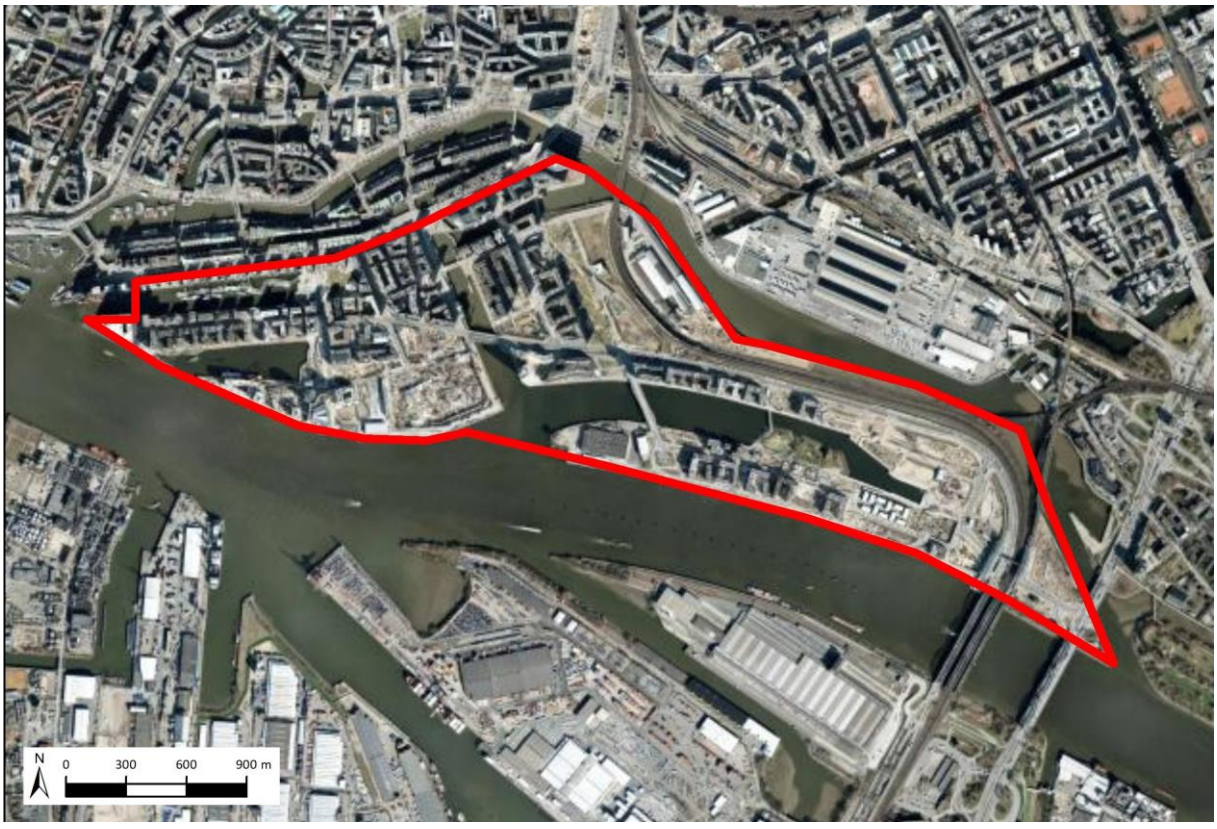
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Steilshoop (vgl. Abb. 53) stellt eine weitere Großwohnsiedlung dieser Zeit dar, die auf Flächen ehemaliger Kleingärten und Behelfsheime zwischen 1969 und 1975 geschaffen wurde (KRÜGER 1993: 119; SCHUBERT 2005: 258; KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 96). Auf 84 ha konnten etwa 6.400 WE zur Deckung der Wohnungsnachfrage beitragen (LAWAETZ-STIFTUNG 2011: 6; KRÜGER 1993: 119). Nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ entwickelte sich ein Wohnquartier mit Versorgungsfunktion, dass durch große Blockstrukturen gekennzeichnet ist (SB.2.6; KUNZE 1993: 80). Insgesamt 20 Wohnringe, vier davon in abweichender Form, sind V-förmig angeordnet und sorgen für klare Formen und Strukturen im Quartier (SB.2.6; LAWAETZ-STIFTUNG 2011: 6; KRÜGER 1993: 119). Die Baublöcke sind einseitig geöffnet und jeweils an der Öffnung mit großen Parkflächen versehen. Die Gebäude verfügen meist über vier Geschosse, jedoch ist im ganzen Quartier eine Höhenstaffelung bis zu 13 Geschossen möglich (KRÜGER 1993: 119). Der Gesamteindruck des Quartiers vermittelt ein einheitliches Bild. Jedoch

sind nur Teilbereiche homogen bzw. identisch. Die Wohnringe unterscheiden sich in Fassadenfarben und Fassadengliederung. Vor- und Rücksprünge, Loggien und Balkone sowie unterschiedliche Farbakzente gestalten die Blöcke an den Außen- und Innenseiten. Bei allen Blöcken wurden Flachdächer umgesetzt (SB.2.6). Die großen Innenhöfe mit Grünflächen und Spielplätzen werden teilweise durch private Gärten ergänzt (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 96; LAWAETZ-STIFTUNG 2011: 6). In den Blockinnenbereichen gehen halböffentliche und gemeinschaftliche Grünflächen ineinander über. Öffentlichen Grünflächen sind im Quartiersinneren rar, jedoch befinden sich am nördlichen Quartiersrand größere Naherholungsflächen mit See (SB.2.6). Viele kleine Plätze und Aufweitungen des Straßenraumes ergeben sich an Kreuzungspunkten des Fußwegenetzes und der Straßen. Darüber hinaus fungiert die Fußgängerachse als Kommunikations- und Begegnungsort (SB.2.6; LAWAETZ-STIFTUNG 2011: 18). Das Fuß- und Radwegenetz ist im Quartier großflächig ausgebaut. Sowohl im Norden als auch mittig zwischen den Blöcken durchziehen Fuß- und Radwegeachsen das Viertel. Die Erschließung erfolgt über die Ring- bzw. Schleifenstraßen um je zwei Blöcke, die von der Hauptsammelstraße im Süden abzweigen und alle Wohnringe zugänglich machen (KIRSCHENMANN/MUSCHALEK 1977: 96; SB.2.6).

10.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre

Abb. 54: Luftbild Hamburg - HafenCity



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die **HafenCity** (vgl. Abb. 54) stellt ein herausragendes Projekt dar, das sich seit der Bekanntmachung 1997 und dem Baubeginn 2001 bis heute noch in der Entstehungsphase befindet. Bis 2030 sollen auf dem 157 ha großen ehemaligen Hafen- und Industriegebiet rund 7.500 WE und bis zu 45.000 Arbeitsplätze entstehen. Neben Wohnen sowie Büros und Dienstleistungsbetrieben werden Nahversorgungs- sowie Kultur-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen im Viertel etabliert (HAFENCITY 2021a: 2). Das Viertel knüpft direkt an die historische Speicherstadt an und wird südlich durch die Elbe begrenzt (SB.2.7; BRUNS-BERENTELG 2010: 4). Die Vorstellungen des Leitbilds der „Europäischen Stadt" mit kurzen Wegen und Nutzungsmischung sowie die Innenstadterweiterung und die Bewahrung des maritimen Erbes waren Ausgangspunkt für die Entwicklung (EXI.11: 13, 18). Der Aufbau folgt den natürlichen Gegebenheiten und integriert die Hafenbecken in die kleinteiligen, geordneten und teilweise rasterförmigen Strukturen (SB.2.7). Die HafenCity ist dabei in kleine Quartiere gegliedert (HAFENCITY 2021a: 5). Errichtet wurden offene und geschlossene Blockrandstrukturen, Solitäre, modifizierte Reihen oder auch Sonderformen wie Punkthäuser auf einem gemeinsamen Sockel (SB.2.7; GHS 2002: 44; BÜRGERSCHAFT DER FHH 2011: 5). Die HafenCity ist geprägt durch vielfältige Architektur und kleinteilige Bebauung, dennoch ähnelt sich die Fassadengestaltung innerhalb der kleinräumigen Quartiere (SCHUBERT 2005: 349; GHS 2002: 7). Das Erscheinungsbild des westlichen Viertels ist eher heterogen, während der östliche Teil der Bebauung verstärkt Ähnlichkeiten aufweist. Der für Hamburg typische Klinker wurde des Öfteren aufgegriffen (SB.2.7). Die Gebäude sind dabei unterschiedlich hoch (fünf bis zehn Geschosse), wobei benachbarte Gebäude nur eine geringe Höhendifferenzierung verzeichnen. Solitäre ragen hingegen heraus, wobei überdimensionierte Hochpunkte am Quartiersrand geplant sind, um die Gebäudehöhen an die Hamburger Kirchensilhouette anzupassen (EXI.11: 12; SB.2.7). 27 ha Freiraumflächen tragen zur Naherholung bei. Dabei wurden punktuell mehrere gefasste Parks, Terrassen und Plätze errichtet. Die Uferpromenaden machen die Elbe für die Bevölkerung zugänglich (HAFENCITY 2021a: 2; SB.2.7). Mehrere Haupterschließungsstraßen von Westen nach Osten und von Norden nach Süden durchkreuzen die HafenCity, um mittels kleinerer Wohnstraßen die Gebäude zu erschließen. Das Verkehrsnetz erinnert dabei an eine angepasste Rasterstruktur. Radwege sind nur teilweise vorhanden (SB.2.7). Parkmöglichkeiten sind entlang der Straßen oder in Tiefgaragen zu finden, wobei Teile der Tiefgaragen dabei Carsharing- oder Elektrofahrzeugen vorbehalten sind (HAFENCITY 2017: 14).

Neuallermöhe West (vgl. Abb. 55) wurde zwischen 1994 und 2004 als Erweiterung des Quartiers Neuallermöhe Ost (1984-1994) am östlichen Stadtrand Hamburgs errichtet (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 8; SCHUBERT 2005: 313). Beide Quartiere waren zusammen mit Oberbillwerder (vgl. Kapitel 10.2.6) Anfang der 1970er Jahre Teil des Gesamtprojektes Billwerder-Allermöhe. Schon 1925 deklarierte Oberbaudirektor *Schumacher* die Flächen als potenzielle

Stadtentwicklungs- und Stadterweiterungsgebiete. Mitte der 1970er Jahre wurde das Gesamtprojekt jedoch aufgegeben, da Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht in prognostiziertem Ausmaß eintraten.

Abb. 55: Luftbild Hamburg - Neuallermöhe West



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

1979 wurde schlussendlich durch den Senat doch noch die Bebauung des 123 ha großen Gebiets Neuallermöhe Ost mit 3.750 WE und 1990 durch die steigende Wohnungsnot daraufhin auch die Bebauung von Allermöhe West beschlossen (FHH-Stadtentwicklungsbehörde 2000: 7f.). In Allermöhe West konnten in den 1990er Jahren auf einer Fläche von 163 ha ca. 3.600 Geschosswohnungen sowie 800 Einfamilien(reihen)häuser realisiert werden (FHH-Stadtentwicklungsbehörde 2000: 15; Bezirksamt Bergedorf 2012: 9). Die „städtebauliche Großstruktur aus einem Guss“ (Schubert 2005: 312) zeichnet sich durch ein Fleetraster von 400 x 500 m bzw. lineare und rasterförmige Strukturen aus, die maßgeblich durch Straßen und Fleete bestimmt und lediglich durch einen diagonal verlaufenden Fußgängerweg unterbrochen werden. Die Lage ist aufgrund fehlender Wegebeziehungen zur Umgebung bislang relativ isoliert (FHH-Stadtentwicklungsbehörde 2000: 15f.; Bezirksamt Bergedorf 2012: 10, 41). Offene Blockstrukturen sind im nördlichen Quartiersteil vorherrschend und werden im

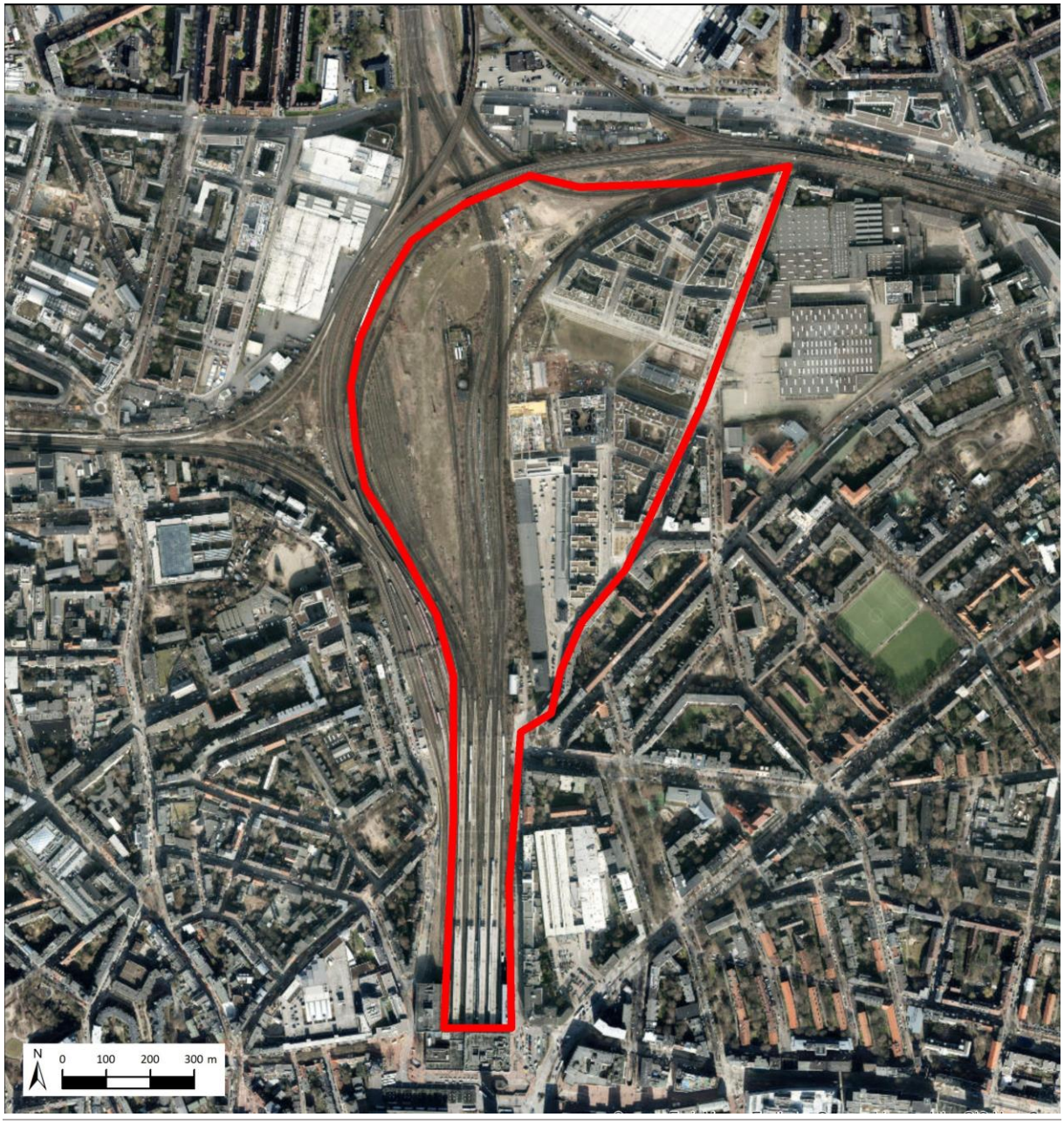
südlichen Teil durch Zeilen und Reihen ergänzt (SB.2.8; FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 30). Das Quartier kann in einen nördlichen Teil mit überwiegend drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern und einen südlichen Teil mit meist zweigeschossgien Einfamilien(reihen)häusern gegliedert werden. Jeder dieser Teile ist in sich sehr ähnlich, wobei einzelne Gebäudegruppen in ihrer Gestaltung sogar homogen und identisch sind. Auch hier wurde verstärkt roter Klinker eingesetzt und teilweise durch weißen Putz Akzente gesetzt. Flach-, Pult- und Walmdächer bilden die Dachformen der Mehrfamilienhäuser. Bei den freistehenden und gereihten Einfamilienhäusern wurden neben Pultdächern auch traditionelle Satteldächer errichtet. Hinsichtlich der Fassadengestaltung sind meist Zeilen mit mehreren Einfamilienreihenhäusern identisch, wobei die Fassadenfarben variieren oder sich abwechseln (SB.2.8). Ein großflächiger öffentlicher Park im Zentrum des Quartiers bildet die „grüne Mitte“ (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 30). Der Allermöher See und ein Grünzug schaffen eine natürliche Grenze zu Neuallermöhe Ost (SCHUBERT 2005: 312). Darüber hinaus sind entlang der Fleete weitere Grün- und Freiflächen vorhanden. Im Westen angrenzend befindet sich ein weiterer See (SB.2.8). Mit dem Fleetplatz wurde ein Quartiersplatz mit Nahversorgungseinrichtungen geplant, der sich jedoch nicht zentral im Quartier befindet, sondern am nördlichen Rand in S-Bahn-Nähe. In Zukunft kann die dezentrale Lage der Nahversorgung jedoch Vorteile bringen, da im Norden angrenzend mit Oberbillwerder ein neuer Stadtteil entstehen wird und somit Verbindungen geschaffen werden können. Ergänzend führen durch das Quartier diverse Fuß- und Radwege mit Brücken, die als öffentliche Räume fungieren (SB.2.8). Die diagonal verlaufende Heinbuchenallee bildet eine wichtige Querverbindung und somit einen Begegnungsort (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 30). Eine Anbindung an die Umgebung ist nur durch eine Zufahrtsstraße im Nord-Osten sowie eine Autobahnauffahrt und -abfahrt im Süden des Quartiers möglich. Rund um Neuallermöhe West übernimmt eine äußere Ringstraße die Anbindung an die inneren rasterförmigen Sammel-, Wohn- und Stichstraßen (SB.2.8). Im Quartier selbst herrscht keine Hierarchisierung und Priorisierung des Autoverkehrs vor, sodass eine netzartige Erschließung für alle Verkehrsteilnehmenden erfolgt. Die Straße fungiert daher als multifunktionaler öffentlicher Raum. Parkplätze sind entlang der Straßen und in Tiefgaragen vorhanden (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 29f., SB.2.8).

10.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre

Auf den 12,3 ha großen Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs entsteht seit 2014 der 1. Realisierungsabschnitt (RA) des Stadtquartiers **Mitte Altona** (vgl. Abb. 56) mit rund 1.600 WE auf Grundlage eines städtebaulichen Vertrages. Mit den Planungen seitens der Deutschen Bahn zur Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona an den nördlich gelegenen S-Bahnhof Diebsteich wird ein zusätzliches Gebiet mit 13,6 ha zur Quartiersentwicklung frei. Ab 2030 sollen daher im 2. RA

weitere 1.900 WE realisiert werden (FHH-BSW 2022: 9ff; FHH-BSW 2014: 2; BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN o.J.).

Abb. 56: Luftbild Hamburg - Mitte Altona



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

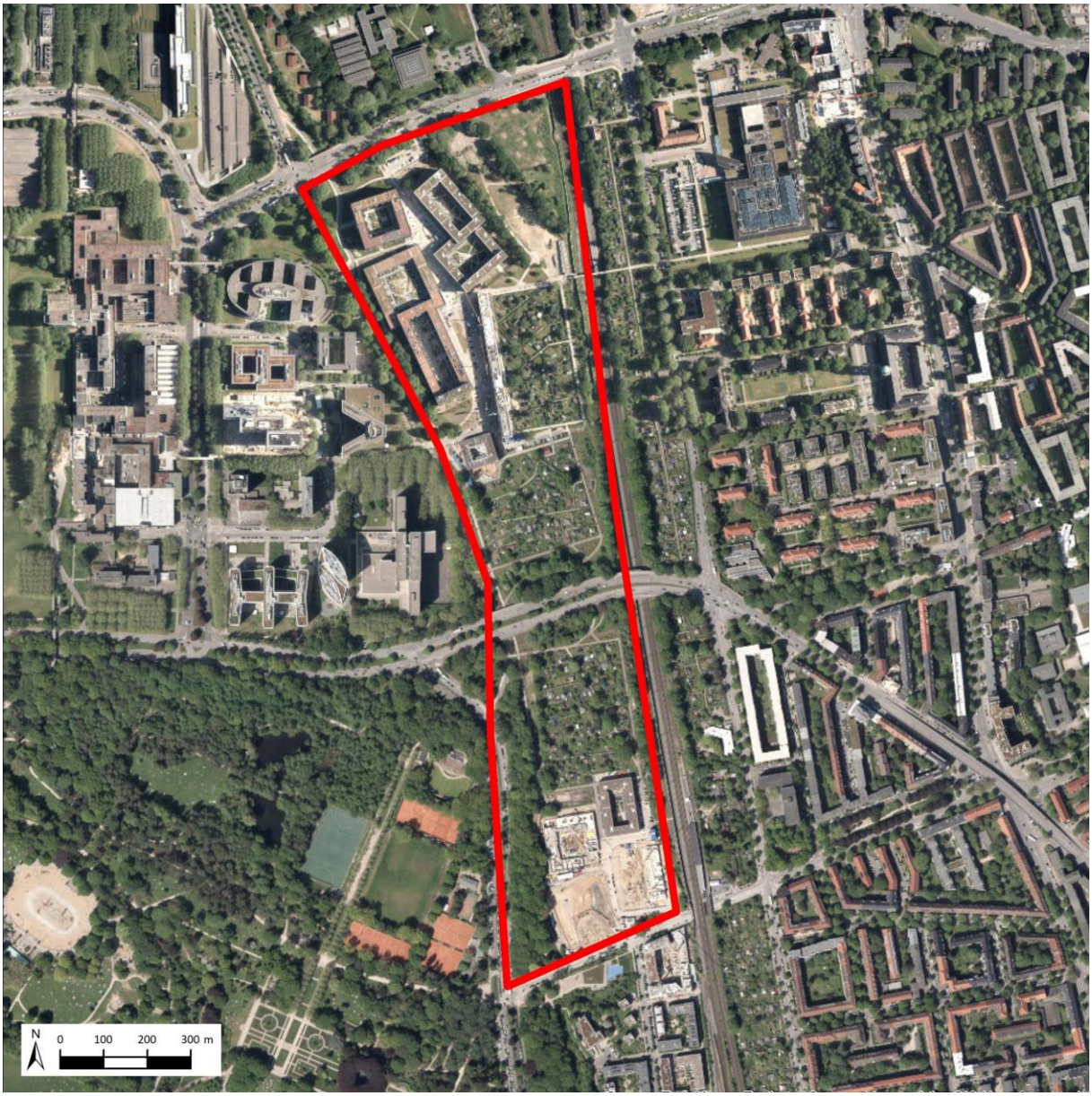
Das innerstädtische Stadtquartier wurde als autoarmes Wohnquartier konzipiert. 80 bis 90 % der Gebäude sind für die Wohnnutzung vorgesehen. Nahversorgungseinrichtungen befinden sich in wiedergenutzten Güterhallen (FHH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2013: 11; FHH-BSW 2014: 4). Der Masterplan basiert auf den Entwürfen von *André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA* in Kooperation mit *arbos Freiraumplanung*, die im Rahmen des städtebaulich-landschaftsplanerischen

Wettbewerbs prämiert wurden und sich am Leitbild der „Europäischen Stadt“ orientieren (FHH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2013: 15; BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG 2012: 10). Bestandsgebäude wurden als Orientierungshilfen und Identifikationsstifter erhalten und durch mehrere geschlossene Baublöcke mit verschiedenen Grundrissen ergänzt (SB.2.9; FHH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2013: 9). Für die Gebäudegestaltung wurden im Rahmen der architektonischen Hochbau-Wettbewerbe zwei bis drei Entwürfe je Block ausgewählt, um durch unterschiedliche Ideen der Architekt:innen Heterogenität der Bebauung zu erzeugen (FHH-BSW 2022: 37; FHH-BSW 2016: 2; EXI.6: 21). Folglich variiert die Fassadengestaltung und Gebäudehöhe innerhalb eines Blocks, wobei überwiegend auf rote und helle Materialien und Farben zurückgegriffen wurde (SB.2.9; FHH-BSW 2022: 37). Ein 3 ha großer Stadtteilpark als fließende Wiesenlandschaft mit Bepflanzung und Parkwiese sowie Sitzstufen, Parkterrassen, Hallengarten mit Beeten, Spielplätzen und Parkhalle trägt zur Gestaltung des grünen und öffentlichen Raumes bei (FHH-BSW 2017: 4f.; EXI.6: 23). Im zweiten Bauabschnitt soll der Park schließlich als Grünzug erweitert und durch Wegebeziehungen verknüpft werden (FHH-BSW 2022: 78). Durch den geringen Stellplatzschlüssel von 0,4 Fahrzeugen je Wohnung und die Vorgabe, dass ausschließlich Besuchs- und Lieferverkehr im öffentlichen Raum parken dürfen, wird die Reduzierung des MIVs angestrebt. Dadurch entstehen Fußgängerzonen und Quartiersplätze, die Raum für nachbarschaftliche Begegnungen bieten (FHH-BSW 2022: 67).

Mit dem **Pergolenviertel** (vgl. Abb. 57) befindet sich seit 2016 ein weiteres innerstädtisches Quartier zwischen Barmbek Nord und der Bürostadt City Nord im Umsetzungsprozess (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2012: 3; STEG o.J.; SOGGIA 2022: 23, 59). Basierend auf dem FNP von 1997, der bereits Wohnungsbau vorsah, wurde die Planung weiterentwickelt und im B-Plan von 2015 festgehalten (SOGGIA 2022: 27, 58). Auf städtischen Flächen mit rund 24 ha mussten die ansässigen 317 Kleingärten teilweise weichen, um Platz für 1.700 WE zu schaffen (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD et al. 2021a: 13; SOGGIA 2022: 30, 37). Im Quartier konnten durch reduzierte Parzellengrößen 171 Kleingärten auf insgesamt 6 ha wiederaufgebaut werden, sodass mit weiteren 61 Kleingärten in unmittelbarer Umgebung sogar 70 % der einst vorhandenen Kleingärten ersetzt wurden (SOGGIA 2022: 86). Der Siegerentwurf des städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerbs „Wohnen in einem Park“ von *E2A Architekten mit Lichtenstein Landschaftsarchitekten* und *ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung* schafft eine Verbindung von Grünräumen und Häuserblöcken (SOGGIA 2022: 49; FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG DES BEZIRKSAMTES HAMBURG-NORD 2014). Die Grundstücksvergabe erfolgte über Konzeptausschreibungen, sodass 22 unterschiedliche Bauherren ausgewählt wurden, die unter Berücksichtigung diverser Vorgaben unterschiedliche Architekten für ihr Baufeld beauftragten (SOGGIA 2022: 64; BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD et al. 2021a: 14; BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD et al. 2021b). Das Quartier ist durch große, geschlossene und leicht zueinander gedrehte Häuserblöcke mit

Rundbogendurchgängen sowie eine Reihe geprägt (SB.2.10; SOGGIA 2022: 49; FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG DES BEZIRKSAMTES HAMBURG-NORD 2014).

Abb. 57: Luftbild Hamburg - Pergolenviertel



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Mit drei bis acht Geschossen sind die Blöcke durch Höhenstaffelung gekennzeichnet (SB.2.10). Orientiert an einem Gestaltungsleitfaden bzw. architektonischen Regeln wurde im ganzen Quartier Backstein verwendet, wobei zwischen dem nördlichen und südlichen Teil farbliche Unterschiede bestehen. Neben den für Hamburg typischen rötlichen Backsteinen wurden schwarze Metallteile und Glasflächen eingesetzt (BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD 2015: 5f.). Das Erscheinungsbild des Quartiers ist folglich sehr homogen, auch wenn Farben und Fassadengliederungen wechseln. Die Innenhöfe bieten

neben privaten auch öffentlich zugängliche Grün- und Naherholungsflächen (SB.2.10). Die umgebenden Grünflächen umschließen die Gebäude und schaffen einen fließenden Übergang in die Blockinnenhöfe. Durch Pflanzung von Quartiersbäumen nach klaren Vorschriften wird die Qualität der Grünräume gesichert (SOGGIA 2022: 56f.). Ein zentraler Quartiersplatz soll als Aufenthalts- und Retentionsfläche zugleich dienen, wobei es derzeit kritische Stimmen aus der Bevölkerung bezüglich des verdichteten Platzes gibt (EXI.7: 17, 19). Das innovative Mobilitätskonzept setzt auf Mobilitätsstationen, Reduzierung des MIVs, barrierefreie Gestaltung des Fußwegenetzes sowie Förderung des Radverkehrs (SOGGIA 2022: 68; BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD et al. 2021a: 10, 18). Jeder Quartiersteil ist durch eine Straße mit Tempolimit von 30 km/h erreichbar, wobei die Straße im südlichen Teil in einem Wendehammer endet. An Straßen wird das Parken bewirtschaftet und ist somit nur für Besucher:innen und Lieferverkehr gestattet (STEG 2019; STEG 2021, EXI.7: 30). Das Wohnquartier bietet in zentraler Lage einen Hofladen, ein Café sowie einen Kiosk (SB.2.10; SOGGIA 2022: 75).

10.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+)

Mitten in der Stadt, am Südufer der Elbseite wird derzeit der **Grasbook** (vgl. Abb. 58) als neues Stadtviertel entwickelt. Auf einer Gesamtfläche (inklusive Wasserflächen) von insgesamt 68 ha soll auf einem ehemaligem Hafengebiet ein gemischtes Quartier mit 3.000 WE und 16.000 Arbeitsplätzen realisiert werden (HAFENCITY 2021b: 8, 20; HAFENCITY 2022b: 7). Unter Berücksichtigung der Leitthemen der sozial und wirtschaftlich vielfältigen, klimaneutralen sowie lebenswerten Stadt (HAFENCITY 2022a: 21f.) wurden diverse Konzepte mit je einer Zielvorstellung entwickelt (HAFENCITY 2021b: 16f.):

- Städtebauliches Konzept: Nachbarschaften wachsen zusammen
- Freiraumkonzept: Grüne Stadt am Wasser
- Nutzungskonzept: Stadt für Alle
- Mobilitätskonzept: Der 10-Minuten-Stadtteil und
- Nachhaltigkeitskonzept: Die resiliente Stadt.

Das Viertel gliedert sich in das nördlich gelegene Moldauhafenquartier mit gemischter Nutzung sowie das Hafentorquartier mit überwiegend gewerblicher Nutzung und denkmalgeschützten Lagerhäusern (HAFENCITY 2020a: 2ff.; HAFENCITY 2021b: 11). Als Bebauung an der Nordelbe ist die „Nordkante“ mit sieben- bis neungeschossigen Riegelbauten bzw. Reihen bis zu 15-geschossigen Punkthochhäusern bzw. Solitären geplant (HAFENCITY 2021b: 28; HAFENCITY 2022a: 159). Vom Grasbrook Boulevard getrennt soll die Bebauung in „Wohninseln“ erfolgen. Dazu werden mehrere Gebäude unterschiedlicher Typologie, Höhe und Tiefe als offener Block oder Gruppe arrangiert. Jedes der sieben- bis zwölfgeschossigen Gebäude steht dabei frei und bietet Zugang zum halböffentlichen Blockinneren (HAFENCITY 2021b: 28; HAFENCITY 2022a: 137f.).

Abb. 58: Luftbild Hamburg - Grasbrook



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Die Gebäudegestaltung variiert stark, sodass es sowohl Teilbereiche des „weißen Hamburgs“ in Anlehnung an die Grundzeithäuser, des „roten Hamburgs“ mit Klinkerfassaden wie in der Nachbarschaft und individuelle Gebäude in Holzbauweise geben wird (HafenCity 2021c: 30:01-30:37; HafenCity 2022a: 156, 237). Dach- und Fassadenbegrünung sowie Photovoltaikanlagen (PV) werden die Gebäude mitgestalten (HafenCity 2020b: 2). Ein 5 ha großer zentraler Park sowie weitere kleine Parks, kleine Wäldchen, Uferzonen und Wattflächen gewährleisten qualitätsvolle Grünräume. Darüber hinaus wird es ein „urbanes Aktivitätenband“ mit Spiel- und Sportflächen geben, das durch weitere Aktivitätsflächen im gesamten Quartier ergänzt wird (HafenCity 2022b: 28, 43). Ein zentraler Stadtplatz zwischen U-Bahnstation, Nahversorgungszentrum und Park dient als Eingangstor zum Viertel

(HAFENCITY 2021d: 2; HAFENCITY 2022b: 28). Zusätzlich wird dieser öffentliche Raum durch weitere Quartiersplätze sowie Promenaden ergänzt (HAFENCITY 2022b: 38). Der zentrale Grasbrook Boulevard im Moldauhafenquartier wird weitestgehend frei von fahrenden und parkenden PKWs sein und als Fahrradstraße sowie verkehrsberuhigte, multifunktionale Verkehrs- und Wegefläche fungieren. Drei unterirdische Quartiersgaragen in Warftgeschossen sind über „Mobilitätsfoyers" zugänglich. Lieferverkehr wird ebenfalls unterirdisch über eine Zufahrt im Osten des Quartiers ermöglicht. Das Hafentorquartier wird für den MIV zugänglich sein, um eine Anbindung an das ansässige Gewerbe zu garantieren (HAFENCITY 2022b: 65, 68). Fuß- und Radwegeverbindungen sollen umfangreich vorhanden sein und somit auch das Nachbarviertel Veddel anbinden (HAFENCITY 2020b: 3). Dezentralisiertes Regenwassermanagement und das Prinzip der Schwammstadt fördern das Mikroklima. Neben dem Stadtklima wird die Wahrung und Steigerung der Biodiversität und die Artenvielfalt bei der Entwicklung berücksichtigt (HAFENCITY 2022b: 74; HAFENCITY 2022a: 268).

Auf 118 ha stadteigenen Flächen wird derzeit mit **Oberbillwerder** (vgl. Abb. 59) Hamburgs 105. Stadtteil mit 6.000 bis 7.000 Wohnungen geplant (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 2; IBA HAMBURG GMBH 2019: 6; EXI.5: 11). Nach dem Masterplan *„The Connected City"* von *ADEPT mit Karres + Brands* und *Transsolar* soll 2026 mit dem Hochbau begonnen werden (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 3; IBA HAMBURG GMBH 2022a: 44). Als Modellstadtteil *„Active City"* wird der Fokus auf Sport, Gesundheit und Bewegung gelegt (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 2). Das Stadtviertel ist dabei in fünf kleinere Quartiere gegliedert: BahnQuartier, Blaues Quartier, Garten Quartier, Grünes Quartier und ParkQuartier (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 3). Die feinkörnige Belebung der Erdgeschosszonen durch Dienstleistungsbetriebe, Nahversorgung und Gastronomie sowie insgesamt bis zu 5.000 Arbeitsplätzen formen Oberbillwerder zu einem funktionsgemischten Stadtteil (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 5; IBA HAMBURG GMBH 2019: 28). Als städtebauliche Strukturtypen wird auf geschlossene Blockrandbebauung, sowie offene Blöcke, Reihen und Zeilen in Form von Riegeln oder Reihenhäusern, Solitäre z. B. in Form von Hochpunkten oder Sonderbausteinen gesetzt (IBA HAMBURG GMBH 2022a: 20). Städtebauliche Grundregeln sowie ein Gestaltungsleitfaden limitieren die Ausgestaltung der einzelnen Quartiere. Daher zeichnen sich die einzelnen Quartiere durch quartiersspezifische Bebauungsstrukturen aus. Beispielsweise ist das BahnQuartier durch eine geschlossene Blockrandbebauung und das Blaue Quartier durch Zeilen geprägt. Die Gebäudegestaltung folgt eigens für Oberbillwerder entwickelten Vorgaben, die im Baufeld eine Mischung unterschiedlicher Typologien, Materialien, Gebäudehöhen und -tiefen gewährleisten sollen. Darüber hinaus thematisiert der Gestaltungsleitfaden die Fassaden- und Dachbegrünung und die Umsetzung der Innenhöfe, Erdgeschoss- und Vorzonen sowie der Balkone (IBA HAMBURG GMBH 2021b: 22; IBA HAMBURG GMBH 2022a: 22-25).

Abb. 59: Luftbild Hamburg - Oberbilllwerder



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Der Grüne Loop bietet als zentraler Bestandteil der Freiraumgestaltung Raum für Begegnung und Kommunikation, Naherholung, Sport, Bewegung und Spiel sowie Zugang zur Natur-, Bildungs- und Wasserlandschaft (IBA Hamburg GmbH 2022b: 22; EXI.5: 33). Neben dem Grünen Loop sind im gesamten Stadtteil weitere Grün- und Wasserflächen, ein Aktivitätspark, Spielflächen sowie Kleingärten geplant. Die zentrale Achse im BahnQuartier sowie zahlreiche Quartiersplätze und -wege schaffen einen öffentlichen Raum (IBA Hamburg GmbH 2022a: 21). Es wird ein Innenring erzeugt, von dem Sammel- und Wohnstraßen abzweigen. Verkehrsberuhigte Wohnwege und autofreie Privatwege ermöglichen die Erschließung der einzelnen Baufelder (IBA Hamburg GmbH 2022b: 35; IBA Hamburg GmbH 2022c: 29ff.). Elf Mobility Hubs mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie Nachbarschaft, Sport- und Bildung, Logistik dienen als Anlaufstellen für den ruhenden Verkehr sowie weitere Mobilitätsangebote und werden durch Servicedienstleistungen oder Sondernutzungen ergänzt (IBA Hamburg GmbH 2021a: 6; IBA Hamburg GmbH 2021b: 35).

10.3 Vergleichende Analyse der Hamburger Stadtquartiere

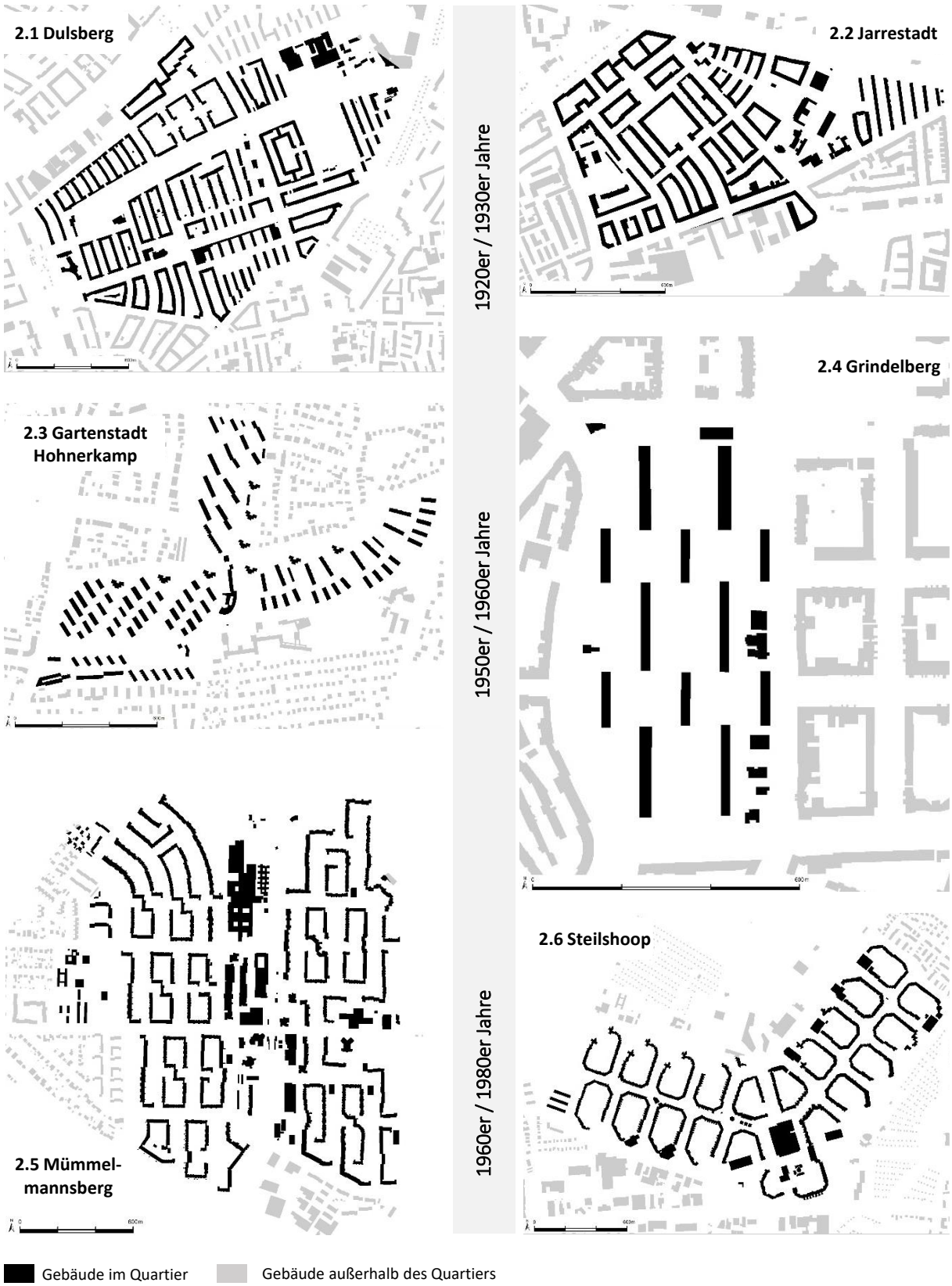
Größe und Einordnung

In Hamburg entstanden mit der Jarrestadt und dem Dulsberg bereits in den 1920er Jahren große Quartiere auf relativ geringer Fläche, was sich auch in der Wohnungsdichte von 90,6 WE/ha im Dulsberg und 146,1 WE/ha in der Jarrestadt widerspiegelt. Lediglich im Grindelberg (159,1 WE/ha) und in Mitte Altona (135,1 WE/ha) ist die Wohnungsdichte höher. Die niedrigste Wohnungsdichte ist in Neuallermöhe West aus den 1990er Jahren mit 27 WE/ha und dem Mümmelmannsberg mit 43,2 WE/ha vorzufinden. Mümmelmannsberg verfügt dabei über die größte Fläche (166 ha) und mit 7.181 WE über eine der höchsten Anzahl an Wohnungen. Nur die derzeit im Bau befindliche HafenCity soll zukünftig über noch mehr Wohnraum verfügen (bis zu 7.500 WE). Das flächenmäßig kleinste Quartier ist der Grindelberg mit ca. 13 ha aus den 1950er Jahren. Das Pergolenviertel (2010er/20202er Jahre) schließt mit 24 ha daran an. Hinsichtlich der Größe lässt sich somit bezogen auf alle Epochen kein eindeutiges Schema feststellen. Jarrestadt und Dulsberg befinden sich mittlerweile in Innenstadtnähe, wurden damals jedoch als randstädtische Wohnungsbauvorhaben realisiert. Mit Mümmelmannsberg und Steilshoop entstanden in den 1970er Jahren zwei große randstädtische Viertel, während mit Mitte Altona und dem Pergolenviertel innerstädtische Flächen entwickelt werden. In den übrigen Epochen entstanden sowohl inner- als auch randstädtische Quartiere. Bis in die 1970er Jahre lagen den Quartieren übergeordnete Leitideen zugrunde. Seit 1990 erfolgt die Rückbesinnung auf die gemischte europäische Stadt. Zudem werden städtebauliche Entwürfe mit konkreten Leitbildern wie „Wohnen am Wasser“ (Neuallermöhe West) oder „The Connected City“ (Oberbillwerder) betitelt.

Städtebauliche Struktur und Erscheinungsbild

Die Quartiere der 1920er Jahre bilden sich durch Blockrandbebauung, teilweise mit Öffnungen sowie Zeilen. In der Jarrestadt grenzt sich die Zeilenbebauung als Erweiterung klar von der geschlossenen Blockbebauung ab. Die Gartenstadt Hohnerkamp ist geprägt durch Zeilen in Nord-West-Ausrichtung sowie mehrere identische Solitäre. Auch im Grindelberg wurde auf Zeilen gesetzt, jedoch sind diese als Hochhausscheiben realisiert worden. Die großen Stadtviertel der 1960er bis 1980er Jahre zeichnen sich durch unterschiedlich ausgebildete großformatige Blockstrukturen aus. Während sich in Steilshoop die Form des offenen Wohnringes mehrfach wiederholt, ist die Bebauungsstruktur in Mümmelmannsberg diverser.

Abb. 60: Schwarzpläne Stadtquartiere Hamburg I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 61: Schwarzpläne Stadtquartiere Hamburg II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Neben offenen und geschlossenen Blöcken sind auch Reihen und Solitäre zu finden. Ähnlich kann die Struktur in Neuallermöhe West beschrieben werden: Zusätzlich zu offenen Blockrandstrukturen sind Zeilen und Reihen vorhanden. Mitte Altona und das Pergolenviertel greifen geschlossene Blöcke wieder auf. In den derzeit geplanten Quartieren Grasbrook und Oberbillwerder werden angepasste Blockrandstrukturen entwickelt. Beide Neuplanungen setzen darüber hinaus auf diverse

städtebauliche Strukturen und vereinen unterschiedliche Typen. Die unterschiedlichen Bebauungsstrukturen sind in den Schwarzplänen (vgl. Abb. 60 und 61) erkennbar.

Die Gebäudehöhe in Dulsberg, Jarrestadt, Gartenstadt Hohnerkamp und Neuallermöhe West ist relativ gleichmäßig, sodass kaum Höhendifferenzierung vorhanden ist. In Hohnerkamp stechen lediglich vereinzelt Hochpunkte heraus. In Neuallermöhe West ist die Nordhälfte leicht überhöht. Im Quartier Grindelberg wechseln sich die Höhen der Scheibenhochhäuser ab. Eine Betonung des Zentrums lässt sich im Mümmelmannsberg, in Steilshoop, Grasbrook und auch in Oberbillwerder erkennen. In Steilshoop, Mitte Altona und dem Pergolenviertel wird innerhalb der Blöcke eine Höhenstaffelung deutlich. In der HafenCity, im Grasbrook und auch in Oberbillwerder differieren die Gebäudehöhen und Hochpunkte in Form von Punkthochhäusern heben sich von der restlichen Bebauung ab.

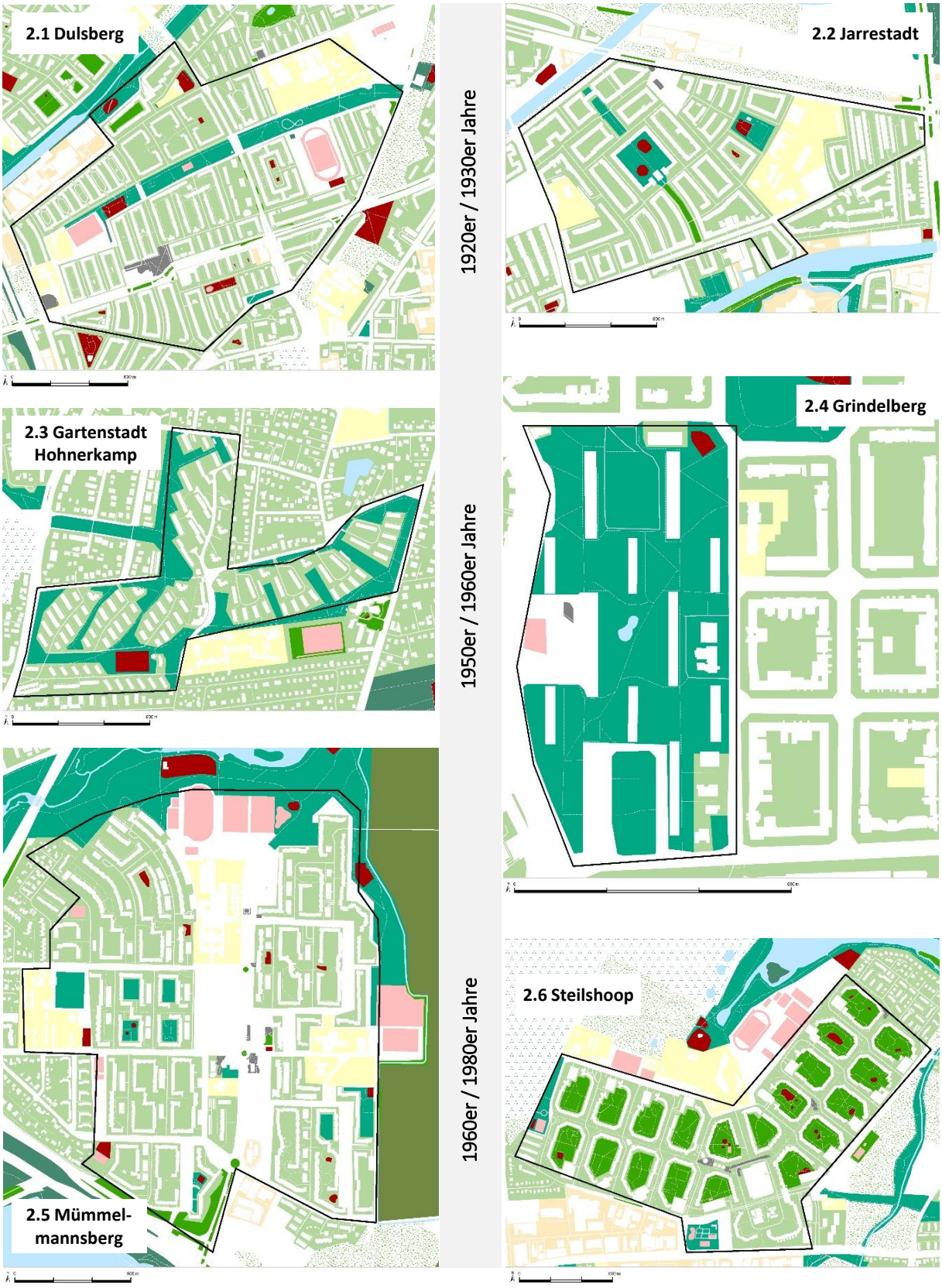
Ein homogenes bzw. sehr einheitliches Erscheinungsbild strahlen Dulsberg, Jarrestadt, Grindelberg und das Pergolenviertel aus. Ferner ist in der Gartenstadt Hohnerkamp, Steilshoop, Mümmelmannsberg und Neuallermöhe West die Gebäudegestaltung im Grundsatz einheitlich. Fassadenfarben und gliederung unterscheiden sich in Teilbereichen und Gebäudegruppen. In Mitte Altona und Oberbillwerder ist die Gebäudegestaltung daher weitestgehend heterogen, auch wenn Teilbereiche Ähnlichkeiten aufweisen werden. Im Grasbrook ergibt sich eine Dreiteilung, sodass sich die Gebäude innerhalb eines Teilbereiches gleichen werden.

Geschosswohnungen bestehen in allen Fallbeispielen gleichermaßen. In der Gartenstadt Hohnerkamp, Neuallermöhe West sowie wahrscheinlich in Oberbillwerder ergänzen wenige Einfamilienreihenhäuser, Stadt- und Einfamilienhäuser die Gebäudetypologie.

Stadt- und Grünräume

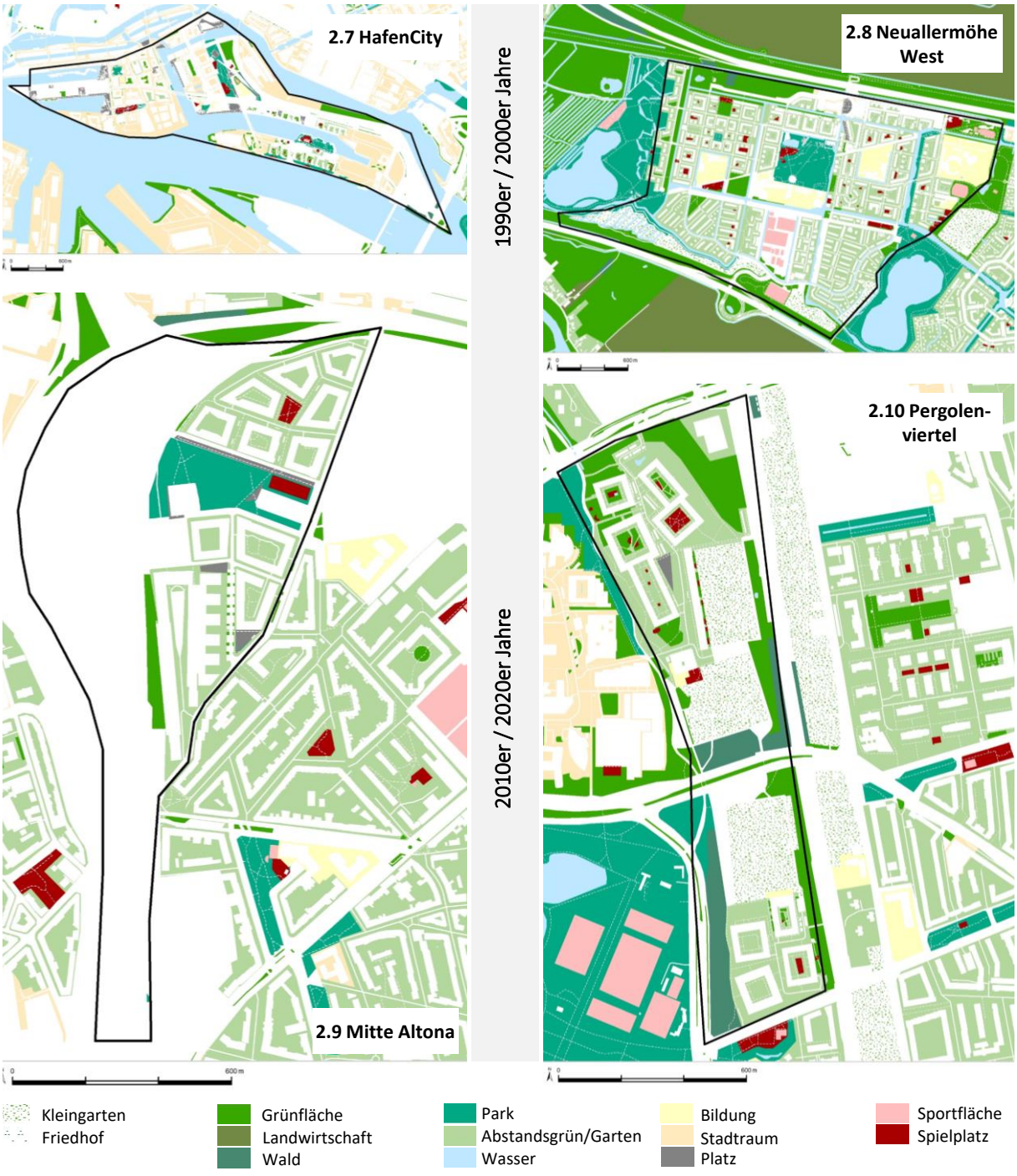
In den Epochen lassen sich unterschiedliche Merkmale und Ausprägungen der Stadt- und Grünräume feststellen (vgl. Grünpläne Abb. 62 und 63). Zentrale Grünflächen sind im Dulsberg als Grünzug, in Allermöhe West, Mitte Altona und Grasbrook als Quartiers- und Landschaftspark und in Oberbillwerder als Grüner Loop vorhanden. In allen Quartieren mit Blockrandbebauung entstanden grüne Innenhöfe, die bei offener Blockrandbebauung oftmals für die Öffentlichkeit zugänglich sind. In der HafenCity sind mehrere kleine Parks über das Gebiet verteilt.

Abb. 62: Grünpläne Stadtquartiere Hamburg I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 63: Grünpläne Stadtquartiere Hamburg II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap o.J.

Das Pergolenviertel ist von kleineren und größeren öffentlichen Grünflächen sowie Kleingärten umgeben. Besonders im Grasbrook, in Oberbillwerder und in Mitte Altona fällt auf, dass Grünräume multifunktional, variantenreich sowie unter Berücksichtigung von Flora und Fauna entwickelt werden. Der Grünzug im Dulsberg wurde damals ebenso als öffentlicher Raum mit unterschiedlichen Funktionsräumen geschaffen. Die Bebauung der Gartenstadt Hohnerkamp und auch des Grindelbergs ist mit den umgebenen Grün- und Parkflächen verzahnt. Stellenweise ist der Übergang auch fließend.

In allen weiteren Quartieren sind die Grünräume gefasst. Im Dulsberg und der Jarrestadt entstand neben den gefassten Grünräumen auch eine Verzahnung zwischen Freiraum und Zeilenbebauung.

In allen Quartieren bilden sich durch Anordnung der Gebäude öffentliche Stadträume heraus. Plätze sind in den Quartieren vor 1990 oft vor Kirchen zu finden. In der Gartenstadt Hohnerkamp und im Grindelberg gibt es keinen klassischen Platz, es haben sich jedoch öffentliche Räume in unmittelbarer Nähe zu Ladenlokalen gebildet. In Steilshoop fungiert die Mittelachse als Aufenthalts- und Begegnungsraum. In Mümmelmannsberg haben sich kleinere lose Plätze vor Gebäudezugängen geformt. In Neuallermöhe West fungiert ein dezentraler Quartiersplatz als Treffpunkt und auch im Pergolenviertel wird je Teilbereich ein zentraler Quartiersplatz entstehen. Mehrere Quartiersplätze prägen in der HafenCity, in Mitte Altona, dem Grasbrook und Oberbillwerder das Stadtbild. In nahezu allen Quartieren dienen Fuß- und Landschaftswege als Raum für die Stadtbevölkerung. Folgen Fußgängerwege im Dulsberg und der Jarrestadt weitestgehend den Straßen, sind in allen anderen Quartieren straßenunabhängige Fußwege etabliert.

Erschließung

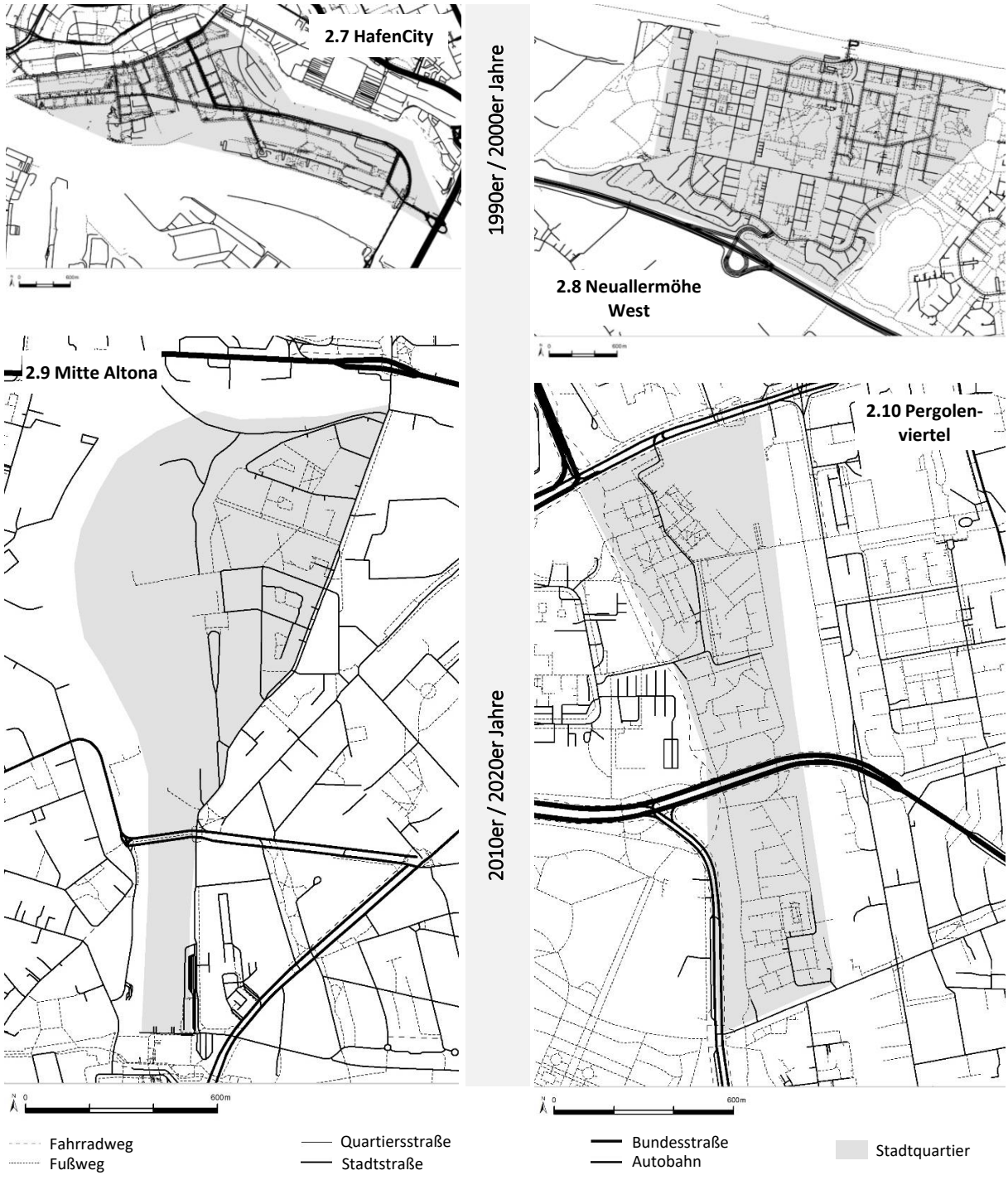
Im Dulsberg, der Jarrestadt, Mümmelmannsberg, HafenCity und Neuallermöhe West sind die Straßen rasterförmig angeordnet. Erschließungs-, Sammel- und Wohnstraßen bilden dabei das Straßennetz. In Mitte Altona ist ein modifiziertes Straßenraster umgesetzt, wobei nur wenige Straßen mit dem PKW befahrbar sind. Querverbindungen sind oftmals für den Autoverkehr gesperrt. In der Gartenstadt Hohnerkamp ist ebenfalls eine Straßenhierarchie erkennbar. Der Straßenverlauf folgt jedoch einem organischen System mit Schleifen und Stichstraßen. Eine Schleifenerschließung mit mehreren Innenringen ist im Grindelberg und in Steilshoop prägend. Auch in Oberbillwerder soll es einen Innenring geben, von dem Sammel- und Wohnstraßen abzweigen. Private Wohnwege sind lediglich dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Der nördliche Teil des Pergolenviertels ist axial mit nur einer durchquerenden Straße erschlossen. Im südlichen Teil erfolgt die Anbindung mittels einer Stichstraße mit Wendehammer. Das Moldauhafenquartier als nördlicher Teil des Grasbrooks wird autoarm gestaltet, sodass der ruhende und Lieferverkehr unterirdisch geleitet wird. Der oberirdische Grasbrook Boulevard dient als zufahrtsbeschränkte Straße mit Aufenthaltsfunktion. Das Hafentorquartier ist ausgehend von der übergeordneten Verbindungsstraße über eine Stichstraße erschlossen, die die LKW-Anbindung in den gewerblich geprägten Teil des Quartieres ermöglicht (vgl. Erschließungspläne Abb. 64 und 65).

Abb. 64: Erschließungspläne Stadtquartiere Hamburg I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap o.J.

Abb. 65: Erschließungspläne Stadtquartiere Hamburg II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap o.J.

War das Parken in den 1920er Jahren entlang der Straße möglich, wurde nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend auch in Tiefgaragen geparkt. In Steilshoop standen riesige Parkflächen für jeden Wohnring zur Verfügung. In Allermöhe West verzichtete man auf den Bau von Tiefgaragen und nutzte den öffentlichen Raum. In der HafenCity, im Pergolenviertel, in Mitte Altona und im Grasbrook sollen Tiefgaragen den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Stadtraum verdrängen. Dementsprechend

sind in Mitte Altona und im Pergolenviertel öffentliche Parkplätze nur für Besucher:innen und Lieferverkehr angedacht. Im Grasbrook sollen „Mobilitätsfoyers“ an die Tiefgaragen angeschlossen werden und andere Mobilitätsformen vereinen. In Oberbillwerder werden Mobility Hubs etabliert, die sowohl Parken als auch Multimodalität ermöglichen.

Funktion

Reine Wohnquartiere mit einem geringen Anteil an Nahversorgung sind der Dulsberg, die Jarrestadt, Gartenstadt Hohnerkamp, Neuallermöhe West, Mitte Altona, Pergolenviertel. Der Grindelberg verfügt mit dem Bezirksamt über eine große Anzahl an Arbeitsplätzen. In Erdgeschosszonen befanden sich zudem zahlreiche inhabergeführte Geschäfte, die jedoch mittlerweile durch andere Nutzungen abgelöst wurden. Die Großwohnsiedlungen Mümmelmannsberg und Steilshoop verfügen über ein Einkaufzentrum bzw. ein Ladenzentrum. In der HafenCity, im Grasbrook und auch in Oberbillwerder werden gemischte Quartiere entstehen, die neben Wohnen und Nahversorgung auch zahlreiche Arbeitsplätze und Kultureinrichtungen umfassen.

Auf Grundlage des in Anhang D0 befindlichen Analyserahmens wurden für die Quartiere in Hamburg die einzelnen Kriterien untersucht. Die entsprechenden Tabellen sind in Anhang D2 dargestellt.

11 Fallstudie München

11.1 Stadtbaugeschichte

Bereits seit Beginn des 19. Jahrhunderts stieg die Bevölkerung in München stetig an, zum einen durch den Status als Haupt- und Residenzstadt, zum anderen aufgrund der Industrialisierung. Infolge der administrativen Stadterweiterung durch Eingemeindung umliegender Kommunen, wuchs die Fläche des Stadtgebietes bis zum Ersten Weltkrieg deutlich an (1808: 1.459 ha, 1855: 3.350 ha, ca. 1900: 8.697 ha, 1914: 12.603 ha) (BORCHERT 2016: 196f.; ENGL/TERHALLE 1984: 15). 1839 wurde die erste Eisenbahnverbindung von München bis Lochhausen (später bis Augsburg) eröffnet, weitere Verbindung zu Stadtbahnhöfen östlich und westlich der Isar folgten (z. B. 1840 bis Ulm, 1854 bis Starnberg, 1987 bis Holzkirchen und 1871 bis Rosenheim) (ENGL/TERHALLE 1984: 21ff.).

Durch die steigenden Bevölkerungszahlen konnte nicht länger auf die Stadterweiterung durch Einzelhäuser gesetzt werden und es kam verstärkt zur Errichtung von Baublöcken (ENGL/TERHALLE 1984: 16). Dementsprechend wurden zur Zeit des Flächen- und Einwohnerwachstums einige Wohnprojekte, meist durch private Unternehmen, realisiert. Die dicht bebauten, meist viergeschossigen reinen Wohnviertel (z. B. Gärtnerplatzviertel, Franzosenviertel) unterstanden der ersten allgemeinen Bauordnung aus dem Jahr 1863 und ließen durch die Reglementierung keine menschenunwürdigen Zustände durch mehrfache Überbauung mit Hinterhöfen wie in den Mietskasernen zur gleichen Zeit in Berlin zu. Außerdem wurde ein Villenquartier, das „Wiesenviertel“ für das reiche Klientel errichtet (BORCHERT 2016: 196f.).

Als 1891 der Oberbaurat *Arnold Zenetti* verstarb, übernahm *Wilhelm Rettig* sein Amt und brachte die Umsetzung von *Sittes* künstlerischem Städtebau in München voran (BORCHERT 2016: 199). Im gleichen Jahr fand eine Wettbewerbsausschreibung für einen Entwicklungsplan für die Gesamtstadt statt. Jedoch konnte kein Siegerentwurf gekürt werden, da die beteiligten Juroren unterschiedlicher Auffassung über die weitere Stadtentwicklung für München waren. *Baumeister* und *Stübben* unterstützten Entwürfe, die die Stadterweiterungen eher technisch, also mit Fokus auf den Ausbau von Verkehrswegen sahen. *Rettig* und *Sitte* plädierten für künstlerische Entwürfe, die die Verkehrsgestaltung nur als einen Bestandteil sahen und die Stadtbaukunst in den Vordergrund rückten (BORCHERT 2016: 202). Da keine Einigung bezüglich des Entwicklungsplans erzielt werden konnte, regte Oberbaurat *Rettig* beim Magistrat die Schaffung eines Stadterweiterungsbüros für München an, das schließlich der Architekt *Theodor Fischer* leitete (BORCHERT 2016: 202).

Fischer gestaltete daraufhin nicht nur bekannte Bauwerke, sondern war ebenso in der Zeit von 1893 bis 1903 für die Generallinienplanung in München verantwortlich. Viel Wert legte er bei der Genese

neuer Quartiere auf die Gestaltung neuer Raumtypen und fließender, nicht gerade und senkrecht zueinander verlaufender Straßen. Besonders hervorzuheben ist der rechtskräftige Staffelbauplan von 1904 mit dem *Fischer* die baurechtlichen Vorgaben wie Geschosshöhe und Bauweise in einem Gesamtplan darstellte und welcher bis 1979 Berücksichtigung in der Münchner Stadtentwicklung fand (BORCHERT 2016: 195, 203). Die Zonierung erfolgte hier, anders als bei prominenten Beispielen aus Wien und Frankfurt, nicht abhängig vom Stadtteil und der Zentrumsnähe, sondern bezog sich auf das Straßensystem. So konnte an großen Einfallsstraßen auch noch am Stadtrand hoch und dicht gebaut werden. An schmaleren Wohnstraßen war hingegen eine niedrigere Bebauung vorgesehen. Die Entwicklung Münchens erfolgte auf Grundlage des Plans nicht in konzentrischen Ringen, sondern brachte teilräumliche Zentren hervor (BORCHERT 2016: 210f.).

Auch 1900 konnten immer noch hohe Bevölkerungsgewinne in München verzeichnet werden, wodurch die Wohnungsnachfrage deutlich anstieg. Zwischen 1895 und 1902 wurden ca. 70.000 neue große Wohnungen errichtet, die jedoch nicht den Bedarf nach Kleinwohnungen decken konnten (DREYER 2016: 214). Nach dem Ersten Weltkrieg spitzte sich die Wohnungsnot und Überfüllung von Notunterkünften zu, sodass im April 1919 der Zuzug nach München untersagt wurde. Enteignungen und Zwangsverpachtungen von Grundstücken wurden als Mittel zur Behebung des Wohnungsmangels in der „Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot“ festgesetzt. Allerdings sank die Bautätigkeit aufgrund von Ressourcenmangel auf ein Minimum. 1919 konnte dennoch die Siedlung Alte Heide nach einem Plan von *Fischer* realisiert werden (DREYER 2016: 215). Durch die Währungsreform 1924 und die Einführung der Hauszinssteuer konnten weiterhin einige Klein- und Kleinstwohnungen errichtet werden, sodass die Wohnungszwangswirtschaft entschärft wurde. Der Bedarf konnte jedoch nicht annähernd gedeckt werden (DREYER 2016: 216; KRÄMER 2002: 68). Rückblickend lässt sich feststellen, dass die Stadt München nach der Währungsreform 1923 die Chance nicht genutzt hat, große Siedlungsprojekte aufzulegen. Erst in den darauffolgenden Jahren öffnete sich die Stadt München wieder dem Bau von größeren Siedlungen (KRÄMER 2002: 69).

Durch unterschiedliche Anleihen aus dem Ausland wurde ab 1926 das Münchner Sonderbauprogramm für zahlreiche neue Wohnungen angestoßen. 1927 regte Oberbürgermeister *Karl Scharnagl* die Errichtung einer großen geschlossenen Siedlung mit 9.000 Wohnungen an. Untermauert wurde das Vorhaben durch die Veröffentlichung „Die Beseitigung der Wohnungsnot in München“ von *Karl Preis*, die den Bedarf von 12.000 neuen Wohnungen prognostizierte. Dementsprechend wurde 1928 vom Stadtrat ein Wohnungsbauprogramm mit dem Ziel, 12.000 neue Wohnungen zu schaffen, verabschiedet. Im Rahmen des „Großen Bauprogramms der *Gemeinnützigen Wohnungsfürsorge A.G. München*“ wurden die fünf randstädtischen Siedlungen Neu-Ramersdorf, Walchenseeplatz, Friedenheim, Neuhausen und Neuharlaching umgesetzt (DREYER 2016: 224f.; KRÄMER 2002: 68). Die

Gestaltung der Siedlungen erfolgte nach der „Münchnerischen Bauweise“. Diese war geprägt durch traditionelle Ziegelbauweise und Dachformen auf der einen Seite sowie durch Typisierung, Zeilenbauweise und schlichte Außengestaltung und somit Elementen des Neuen Bauens auf der anderen Seite (KRÄMER 2002: 77). Eine „Versuchssiedlung der Reichsforschungsgesellschaft“ der Reichspost in der Arnulfstraße sollte unterschiedliche Baumaterialien und -techniken sowie Raumaufteilungen testen und verbessern (DREYER 2016: 219f.).

Zwischen 1950 und 1961 konnten 180.000 Wohnungen (davon 40 % öffentlich gefördert) wiederaufgebaut und neu errichtet werden (GÖTZE 1997a: 110). Jedoch stieg die Einwohner:innenzahl der Stadt kontinuierlich an (1950-1961: + 253.077 Einwohner:innen), sodass nicht genügend Wohnraum zur Verfügung stand. Gründe für die drastische Bevölkerungszunahme waren die hohe Lebens- und Freizeitqualität der Stadt und Region sowie die zahlreichen neuen Arbeitsplätze in Großkonzernen. Auch das Münchner Umland verzeichnete hohe Bevölkerungszuwächse. Neben dem Wohnraummangel trugen die Aufhebung der Mietpreisbindung, der staatliche Rückzug aus der Wohnraumbewirtschaftung, die Erhöhung der Boden- und Mietpreise, die allgemeinen Preissteigerungen bei der Errichtung von Wohnraum sowie die Anpassung des Mieterschutzes zur schlechten Wohnraumsituation bei (GÖTZE 1997a: 110).

Das Jahr 1960 wurde ein entscheidendes Jahr für die Münchner Stadtentwicklung: Der „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München“, auch „Münchner Plan“ genannt, wurde verabschiedet. Während des Zweiten Weltkrieges wurden zahlreiche Wohngebäude zerstört, sodass erheblicher Wohnraummangel die Nachkriegsjahre zeichnete. Da zudem die Bevölkerung weiterhin rasant anstieg, wurde das Fehlen von 123.300 Wohnungen (davon jährlich 8.000 öffentlich geförderte Wohnungen) bis zum Jahr 1966 prognostiziert. 2.255 ha Siedlungsflächen sollten für den Bau neuer Wohnungen bereitgestellt werden, sodass zusätzlich Flächen im Außenraum zugänglich wurden (KRÄMER 2016: 275f.; KRÄMER 1997: 140). Aus dem Plan entstanden die peripheren Großsiedlungen Hasenbergl, Fürstenried, Oberföhring West, Blumenau, Lerchenauer See, Neuaubing-West und Ost, Parkstadt Solln, Englschalking und Johanneskirchen (GÖTZE 1997a: 112).

Auf Grundlage des Bundesbaugesetzes (1960), der Baunutzungsverordnung (1960) und der Bayerischen Bauordnung (1962) entstand 1963 der Stadtentwicklungsplan (Jensen-Plan) für die „städtebaulichen und verkehrsmäßige Ordnung Münchens und seines Umlandes“ (GÖTZE 1997a: 111). In diesem Stadtentwicklungsplan wurden neben der Verkehrsentwicklung auch Siedlungsentwicklungen in der Stadtregion München unter einem urbanistischen Leitbild thematisiert und Inhalte des „Gesamtplans zur Behebung der Wohnungsnot“ aufgegriffen. Auch die andauernde Wohnungsnot fand somit Berücksichtigung, sodass drei potenzielle Standorte für neue regional bedeutsame Entlastungs- bzw. Trabantenstädte (Schleißheim im Norden, Freiham im Westen und

Perlach im Südosten) ermittelt wurden (KRÄMER 2016: 276f.; GÖTZE 1997a: 111f.). Die geplanten Großsiedlungen sollten als Nebenzentren im gesamten Großraum Münchens entstehen und eigenständige, autogerechte Trabantenstädte mit guter Anbindung an das Verkehrsnetz bilden. Zur Vermeidung von monofunktionalen Wohnsiedlungen wurden Industrie- und Gewerbeflächen mit Arbeitsstätten eingeplant (KRÄMER 1997: 141). Bis zu den Olympischen Spielen und der beginnenden Wirtschaftsrezession 1972 wurde mit dem Stadtentwicklungsplan und dem FNP von 1965 als Grundlage die Stadtentwicklung überaus schnell vorangetrieben, was zu einer hohen Anzahl an Neubauten führte. Selbstverständlich brachte das rasante Wachstum, vor allem in der Peripherie, auch kritische Stimmen zum Vorschein, sodass die Stadt 1973 den „Rosa-Zonen-Plan" beschloss, wodurch bestehende Viertel im Stadtgebiet gesichert werden sollten (KRÄMER 2016: 276f.).

Die Neuauflage des Stadtentwicklungsplans von 1975 stand unter dem Leitbild „Stadt im Gleichgewicht". Damit wurde vom städtebaulichen Fokus etwas abgerückt und die Stadtgesellschaft in den Vordergrund gestellt. Zudem lag der Fokus auf dem Stadtgebiet und der „polyzentrischen Stadtentwicklung", d. h. der Entlastung der City durch behutsame Erneuerung und Etablierung von Stadtteilzentren. Regionale Beziehungen bzw. die suburbane Entwicklung wurden nur am Rande thematisiert. Nicht einmal 10 Jahre später, 1983, wurde der Stadtentwicklungsplan mit einigen Nachbesserungen erneut aktualisiert. Das Motto „Münchens Zukunft: Eine lebendige und lebenswerte Stadt" fasste die Ziele Wohnraumbeschaffung, Gewerbeflächenbereitstellung, Stadterneuerung und Ausbau des ÖPNVs und der sozialen Infrastruktur zusammen (KRÄMER 2016: 277).

Durch die Verlegung des ehemaligen Flughafens und der Messe, sowie durch Aufgabe von innerstädtischen Gleisanlagen der heutigen *Deutsche Bahn AG*[5], wurden zahlreiche Flächen im Stadtgebiet frei, die nun zur Umnutzung zur Verfügung standen. Als Reaktion auf die sich daraus ergebenden Stadtentwicklungsprojekte, wurde 1992 ein neuer Stadtentwicklungsplan beauftragt. 1998 wurde daraufhin die „Perspektive München" mit dem Leitbild „kompakt-urban-grün" veröffentlicht. „Kompakt" sollte dabei eine dichte Bebauung und geringe Neuinanspruchnahme von Flächen, „urban" die Nutzungsmischung von städtischen Funktionen und „grün" die Schaffung von neuen Grünflächen und Pflege von bestehenden Freiflächen zur Unterstützung des Stadtklimas, bedeuten. Das neue Konzept sollte mit Leitlinien einen flexiblen und anpassbaren Orientierungsrahmen für die weitere Siedlungsentwicklung liefern und keine starren Maßnahmenvorgaben liefern (KRÄMER 2016: 278). Mit der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts „Perspektive München" von 2021 wird die „Stadt im Gleichgewicht" unter den Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und Gemeinwohlorientierung verfolgt. Das ergänzende

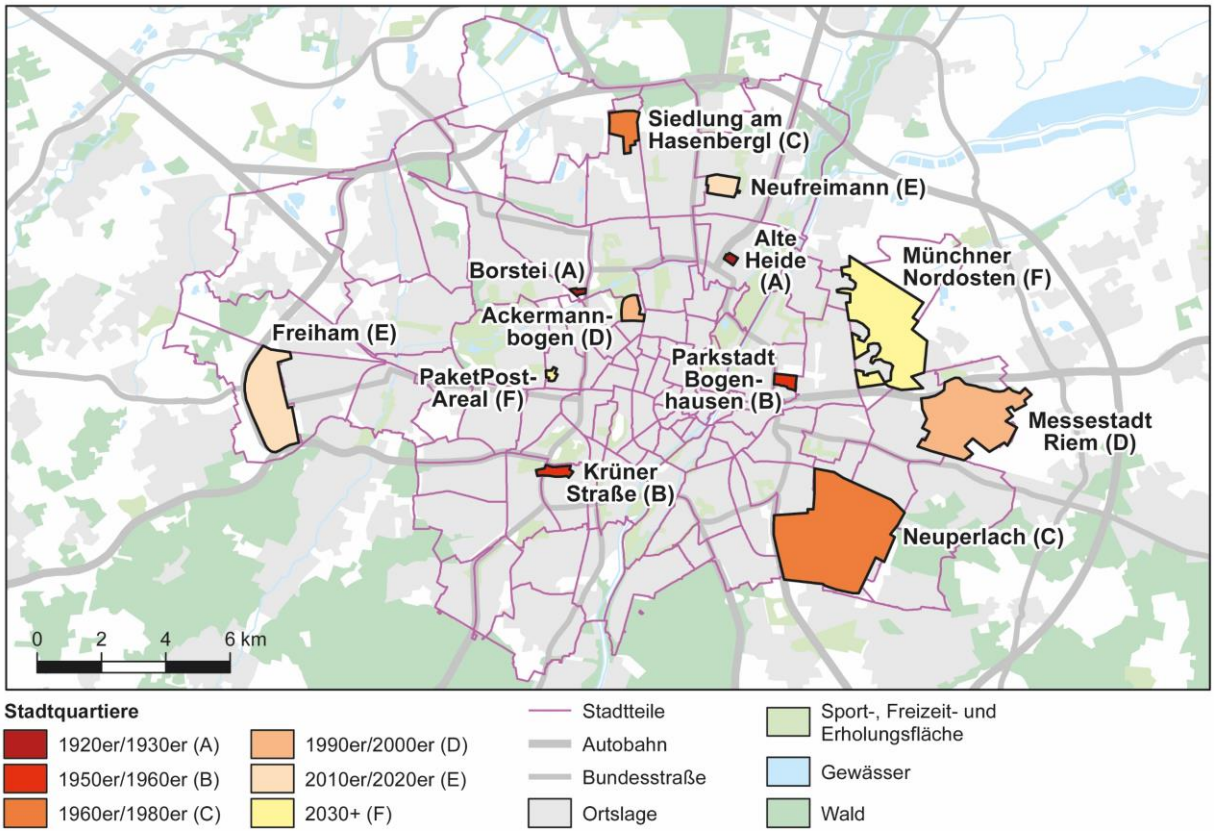
[5] Die Deutsche Bahn AG ist im Zuge der Bahnreform 1994 aus der Zusammenlegung der Deutsche Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn hervorgegangen (SCHWILLING/BUNGE 2014: 8, 22).

Planwerk „Stadtentwicklungsplan 2040“ zeit die räumliche Entwicklung mit Bezug auf die unterschiedlichen Handlungsfelder (u. a. Mobilität, Klimaanpassung, Freiraum, Stadtentwicklung) auf und beinhaltet einen Maßnahmen- und Investplan (LHM-PLAN 2022c: 35, 59). Die Bevölkerungsprognose von 1,845 Mio. bis 2040 erfordert den Bau von jährlich 8.500 neuen Wohnungen. Mit der „Langfristigen Siedlungsentwicklung“ wird ein „qualifiziertes Verdichten, verträgliches Umstrukturieren und Erweitern im Einklang mit der Landschaft am Stadtrand“ verfolgt, um nachhaltiges Wachstum und angemessenen Flächenverbrauch bei der Schaffung von Wohnraum zu berücksichtigen sowie nutzungsgemischte und kompakte Stadtteile zu realisieren (LHM o.J.d)

11.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Die im Rahmen des Fallbeispiels München analysierten Stadtquartiere sind über das ganze Stadtgebiet verteilt, wobei deutlich wird, dass die flächenmäßig größten Quartiere am heutigen Stadtrand zu verorten sind (vgl. Abb. 66).

Abb. 66: Übersicht Fallbeispiele München



Quelle: Eigene Darstellung nach © GeoBasis-DE / BKG 2022, angepasst von L. Diehl

11.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre

Aufgrund ihrer stadtgeschichtlichen Bedeutung sollen für diese Epoche die Quartiere Borstei und Alte Heide vorgestellt werden, auch wenn es um 1930 weitere große Quartiersentwicklungen in der Landeshauptstadt München gab. Nach Errichtung der beiden Stadtquartiere konnten im Rahmen des 1928 auferlegten „Großen Bauprogramm der *Gemeinnützigen Wohnungsfürsorge A.G. München*“ durch die neu gegründete *„Gemeinnützige Wohnungsfürsorge A.G.“ (GEWOFAG)* weitere fünf Großsiedlungen entstehen (KRÄMER 2002: 69).

Abb. 67: Luftbild München - Alte Heide



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

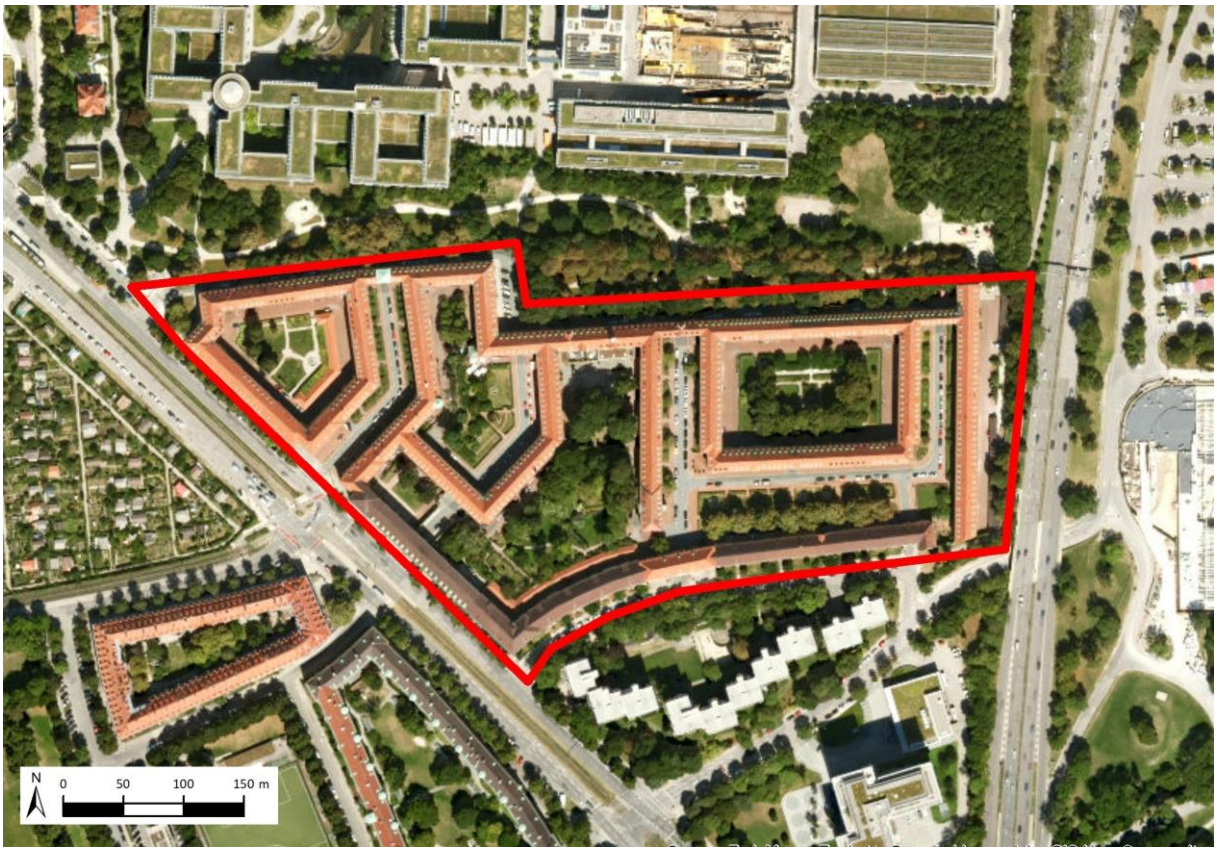
Die Arbeitersiedlung und Kleinwohnungsanlage **Alte Heide** (vgl. Abb. 67) wurden zwischen 1919 und 1929 erbaut (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a; BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 269; LHM-PLAN 2018). Am nördlichen Stadtrand entstand auf 6,6 ha die Werkssiedlung mit 992 Wohnungen (DREYER 2016: 118; KRÄMER 2002: 69; LUTZENBERGER 2003: 25). Die „Gemeinnützige Baugesellschaft Alte Heide“, die durch sechs Industriebetriebe sowie den „Verein zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse in München e. V.“ gegründet wurde, verantwortete den Bau

der Alten Heide auf Grundlage von Planungen *Fischers* (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a; STRACKE 2011: 82). Die Zeilenbauweise in Nord-Süd-Richtung galt als neuer städtebaulicher Strukturtyp und wurde in der Alten Heide konsequent verfolgt. Lediglich einzelne Konsum- und Verwaltungsgebäude und drei Ost-West-orientierte Zeilen durchbrechen die strenge Zeilenanordnung in drei Bändern (SB.3.1; DREYER 2016: 218; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a). Die Zeilen mit Satteldach vermitteln ein sehr ähnliches Erscheinungsbild, lediglich durch unterschiedliche Fassadenfarben, eingesetzte Spitzbögen und Fassadengestaltungselemente wird ein gänzlich homogenes Bild vermieden (SB.3.1; DREYER 2016: 218). Die Gebäudehöhe ist mit drei Geschossen sowie den nach dem Zweiten Weltkrieg ausgebauten Dachgeschossen im gesamten Gebiet nahezu identisch. Die Erdgeschosse liegen über dem Straßenniveau (SB.3.1; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a). Die Zeilen sind in einem Abstand von 21 m platziert, sodass private (Nutz-)Gärten und Wohnwege zwischen den Zeilen verlaufen (SB.3.1; DREYER 2016: 218). Zusätzlich wird ausreichend Besonnung, Belüftung und auch Lärmreduzierung für alle Wohnungen ermöglicht (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a). Neben den privaten Gärten war ein eingezäunter Spielhof zwischen dem südlichen und mittleren Zeilenband zu finden, der heute einen gefassten, durch Bäume abgegrenzten Grünzug darstellt (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a; SB.3.1). Zwei Haupterschließungstangenten im Osten und Westen ermöglichen die Zufahrt in das Quartier. Das Quartiersinnere ist über Ost-West-verlaufende Straßen zwischen den Zeilenbändern erschlossen. Querverbindungen von Norden nach Süden existieren lediglich am Quartiersrand bzw. für Fußgänger:innen. Der Straßenaufbau gleicht einem großen Raster mit einem inneren Ring. Geparkt wird am Rand der schmalen Straßen, die teilweise nur in eine Richtung befahrbar sind, aber großräumige Gehwege für die Bewohner:innen zugestehen (SB.3.1). Die Alte Heide wurde als Ensemble in die Liste der Baudenkmäler des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege aufgenommen und unterliegt einer Erhaltungssatzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (LHM-PLAN 2018: 8).

Mit der **Borstei** (vgl. Abb. 68) setzte der Bauunternehmer *Bernhard Borst* in Zusammenarbeit mit dem Architekten *Oswald E. Bieber* zwischen 1924 und 1929 ein konservatives, aber zeitloses Siedlungsmodell um (MEHLHORN 2012: 321; BORST IMMOBILIEN o.J.; WINTERSTEIN 2005: 7). An einer Ausfallstraße konnten 6,8 ha 774 WE in 77 Häusern sowie 73 Gewerberäume und mehrere Ladenlokale geschaffen werden (MEHLHORN 2012: 312; BORST IMMOBILIEN o.J.; WINTERSTEIN 2005: 55). Unter Wahrung der heimischen Bautradition und als Gegenstück zum Neuen Bauen wurde die Borstei konservativ und in Anlehnung an eine organisch gewachsene Stadt realisiert (MEHLHORN 2012: 312). Das Quartier besteht aus mehreren geschlossenen Blöcken mit großen Innenhöfen, die ineinander übergehen und einen großen Block mit geschlossener Randbebauung und vereinzelten Tordurchfahrten und

Straßenöffnungen bilden (SB.3.2; KRÄMER 2022: 69; BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 271). Das Quartier wirkt folglich nach außen geschlossen, im Inneren jedoch weitläufig (WINTERSTEIN 2005: 6). Die Bebauung erweckt den Anschein einer Einheit. Jedoch unterscheiden sich die einzelnen Blöcke hinsichtlich Fassadenfarben, Ecklösungen, Wandmalereien und Reliefs, Türen, Umrandungen von Fenstern und Loggien (SB.3.2; WINTERSTEIN 2005: 74f.; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.b). Wichtig bei der Grundrissgestaltung der Wohnungen war die ausreichende Besonnung und Belüftung (WINTERSTEIN 2005: 64).

Abb. 68: Luftbild München - Borstei



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Einen besonderen Stellenwert innerhalb der Borstei erlangten die sieben gefassten Innenhöfe, die mit mehreren Brunnen, Skulpturen und Statuen einen gestalterisch ansprechenden Naherholungsraum für die Bewohner:innen bieten sollten. Die kunstvoll und aufwendig angelegten Gärten nehmen einen Großteil der Gesamtfläche ein (SB. 3.2; BORST IMMOBILIEN o.J.; WINTERSTEIN 2005: 54). Die breiten Bürgersteige insbesondere entlang der Ladenzeile, Fußwege durch die Gärten sowie platzartig erweiterte Straßenräume gestalten den öffentlichen Raum (WINTERSTEIN 2005: 83; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.b). Eine Haupterschließungstangente ermöglicht direkt die Zufahrt in das Quartier. Eine Ringstraße entlang der Außenmauern durchquert das Quartier im Osten. Weiterhin

ist die Einfahrt ausgehend von der Ringstraße durch mehrere Bogendurchfahrten gegeben. Parken ist in Blockinnenbereichen, entlang der Straßen sowie in später errichteten Garagen vorgesehen (SB.3.2; WINTERSTEIN 2005: 58). Gebäude der Borstei und ihre Gärten wurden vom Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zu einem Baudenkmal klassifiziert (BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.b).

11.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre

Zwischen 1955 und 1956 bekam die Stadt München mit der **Parkstadt Bogenhausen** (vgl. Abb. 69) auf 22 ha unbebauten städtischen Flächen ein neues Stadtquartier mit 2.079 WE, davon 135 Einfamilienreihenhäuser (BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 134ff.; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.c). Als erste geschlossene Wohnanlage in Bayern wurde die Parkstadt unter der Gesamtplanung von *Franz Ruf* nach den Vorstellungen „Wohnen im Park“ sowie unter Berücksichtigung des Leitbildes der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ verwirklicht (BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 134ff.).

Abb. 69: Luftbild München - Parkstadt Bogenhausen



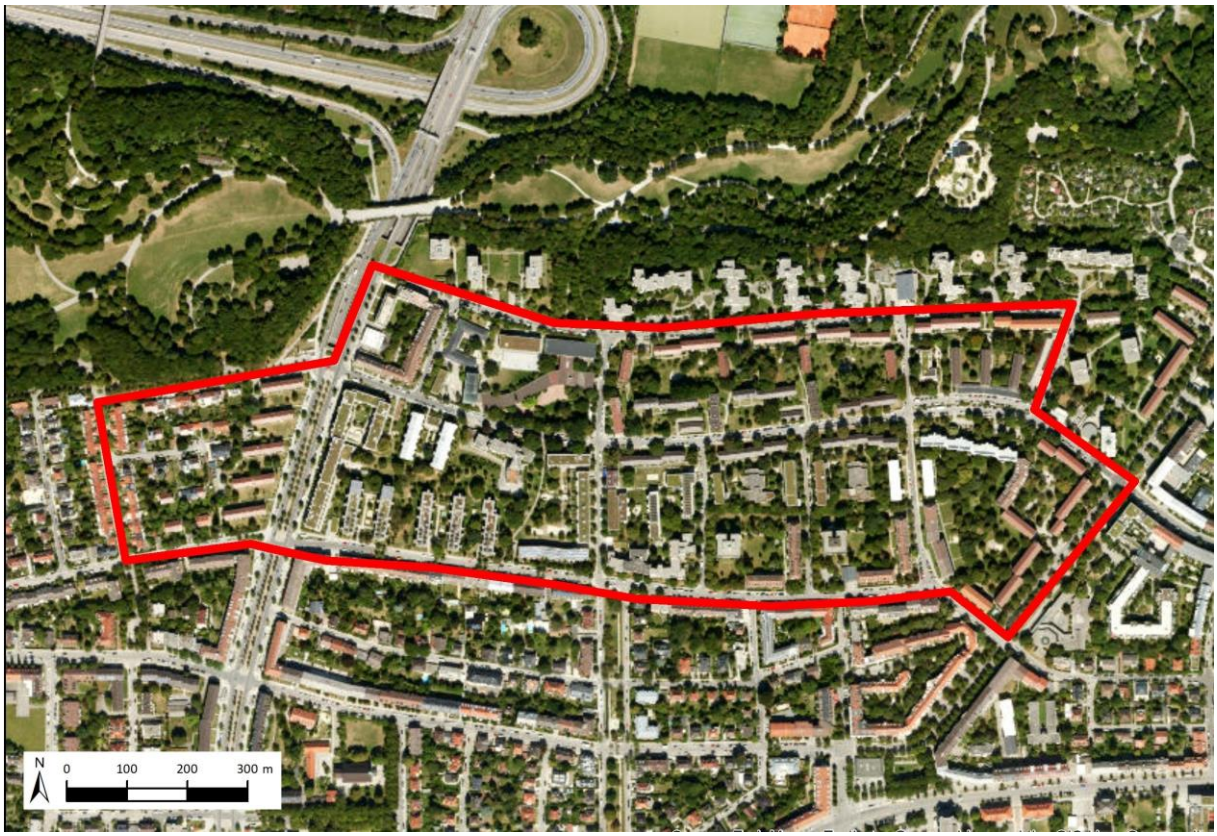
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Zeilen mit niedrigeren Kopfbauten und Solitären sind in einen weitläufigen Park eingebettet. Zusätzlich sind entlang der Wohnstraßen Reihen als Randbebauung vorzufinden (SB.3.3; BAYERISCHER ARCHITEKTEN-

UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 285; BERNST 2006: 49, 60). Die strenge Anordnung der vier-, fünf- und achtgeschossigen Zeilen und Reihen wird durch zwölf- und 15-geschossige T-förmige Punkthochhäuser durchbrochen. Es entsteht eine Silhouette mit leichter Betonung im Norden und Süden (SB.3.3; BERNST 2006: 57-60). Die Zeilen und die in Gruppen angelegten Solitäre sind von den Straßen losgelöst und freigestellt, sodass klare Sichtachsen und Orientierungspunkte entstehen (GÖTZE 1997b: 85). Alle Gebäude verfügen über gleiche architektonische Merkmale (BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 285). Die Zeilen und Reihen sind in dezenten Gelb- und Orangetönen gestaltet. Die Hochhäuser stechen neben ihrer Höhe auch aufgrund der kräftigen Fassadenfarben wie dunkelbraun, rostrot und mattgrün heraus (SB.3.3; BERNST 2006: 57). Die Fassadengliederung erfolgt durch Balkone, Loggien, Fenster sowie farblich abgesetzte oder vorstehende Fassadenteile. Alle Gebäude verfügen über Flachdächer. Die Gebäudegestaltung ist im gesamten Quartier sehr ähnlich, in einzelnen Quartiersabschnitten sogar homogen (SB.3.3). Die großzügigen und fließenden Grünanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil der Parkstadt. Neben den Gebäuden umgebenden Grünflächen ist im Zentrum des Quartiers ein Grünband mit Wiesenlandschaft entstanden. Zudem beherbergt die Wiesenfläche Spielplätze, kleinere Plätze als Verbindung zur Bebauung und ein Fußwegenetz. Der hohe Baumbestand unterstützt die Grünraumqualitäten im Quartier. Der Übergang zwischen öffentlichen und halböffentlichen Räumen ist fließend. Private Gärten sind durch Bepflanzung von anderen Grünräumen getrennt, knüpfen aber daran an (SB.3.3; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.c; GÖTZE 1997b: 85). Die Zufahrt in das Quartier ist sowohl von Osten als auch von Süden möglich. Eine Sammelstraße durchquert die Parkstadt und ermöglicht die Zufahrt zur ringförmigen Wohnstraße sowie zu diversen Stichstraßen und Fußgängerwegen. Die Quartiersmitte ist somit weitestgehend autoarm. Der fließende und ruhende Verkehr konzentriert sich auf die Randbereiche sowie die nördlich gelegenen Straßen (BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 136; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.c). Ein Ladenzentrum stellt die Versorgung des täglichen Bedarfs sicher (BERNST 2006: 51).

Die *GWG* (*Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH*)-Siedlung an der **Krüner Straße** (vgl. Abb. 70) mit einer Bauzeit von 1951 bis 1964 stellt ein weiteres Quartier der 1950er/1960er Jahre auf ehemaligen landwirtschaftlichen Flächen dar. Das Quartier umfasst 1.857 WE in 1.742 Miet- und 90 Eigentumswohnungen sowie 25 Reihenhäuser (LHM-KULTURREFERAT 2021: 75). Zeilen in Nord-Süd-Richtung sowie rechtwinklig zueinanderstehende Gebäude durchziehen das Viertel. Versetzte und geradlinige Reihen entlang der Straßen bilden in Kombination der innenliegenden Zeilen geöffnete Innenhöfe. Neungeschossige Punkthochhäuser ergänzen die Bebauung. Ansonsten umfassen die Zeilen- und Reihenbebauungen drei bis fünf Geschosse und an vielen Stellen ein zusätzliches Dachgeschoss. Es stellt sich daher lediglich eine leichte Höhendifferenzierung mit punktuellen Betonungen ein (LHM-KULTURREFERAT 2021: 75; SB.3.4).

Abb. 70: Luftbild München - Siedlung Krüner Straße



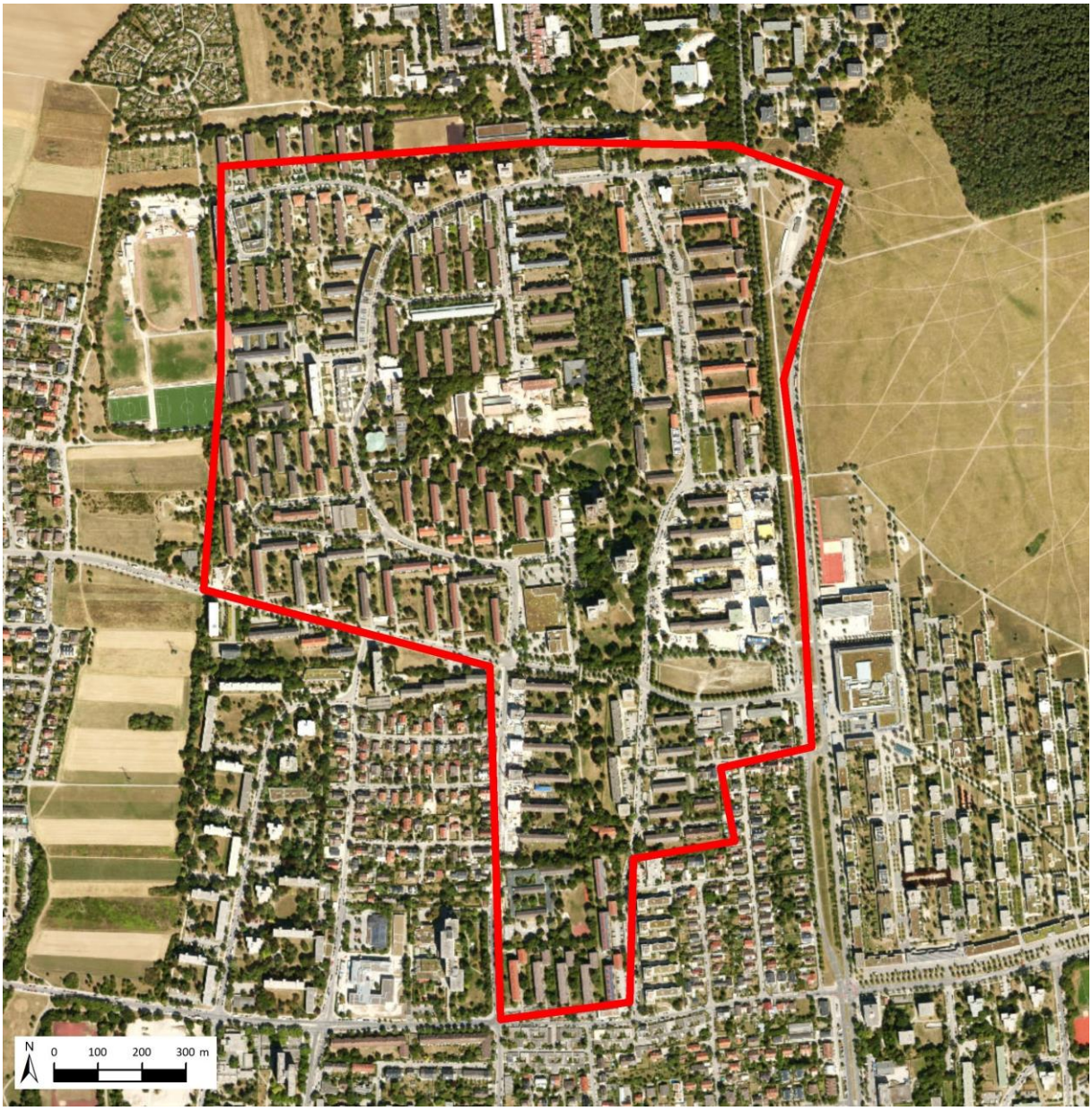
Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Durch die rasterförmige Straßenerschließung folgt die Struktur einer groben Ordnung. Innerhalb der Raster sind die Gebäude meist rechtwinklig angeordnet, dennoch sind ebenso versetzte Gebäude zu finden. Das Erscheinungsbild ist mit hellen Fassadenfarben und Satteldach in Rot- und Brauntönen einheitlich. Teilbereiche sind darüber hinaus homogen. Eine Ausnahme bilden die nachträglich entstandenen Gebäude sowie die durch Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen aufgewerteten Reihen und Zeilen (SB.3.4). Aufgrund von Baumängeln und nicht mehr zeitgemäßer Grundrisse wurden bereits Zeilen der 1950er Jahre durch neue Gebäude ersetzt. 2012 fanden dort Münchens erste Plusenergiehäuser mit großen Balkonen auch private Gärten ihren Platz. Damit einher ging die Neugestaltung der Zwischen- bzw. Hofräume (GWG 2013: 11f.). Das Quartier ist durchgrünt und die Gebäude mit den Grünflächen verzahnt. Abstandsflächen zwischen Straße und Bebauung ist überall gegeben. Zwischen den Zeilen und Reihen bilden sich großflächige halböffentliche Grünräume heraus. Fußwege sowie ein Gehwegabschnitt vor dem kleinen Ladenzentrum dienen zusätzlich als öffentlicher Raum. Klassische Plätze sind hingegen nicht vorhanden (SB.3.4).

11.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre

Zwischen 1960 und 1965 wurde das Stadtgebiet Münchens am nördlichen Stadtrand auf Grundlage des „Gesamtplanes zur Behebung der Wohnungsnot in München“ durch die **Siedlung am Hasenbergl** (vgl. Abb. 71) um zunächst knapp 6.000 WE erweitert (LHM-KULTURREFERAT 2010: 23; LIST 2019: 150; BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 286). Die Planung übernahmen die Architekten *Ernst Maria Lang, Helmut von Wertz* und *Johann Christian Ottow* sowie Gartenarchitekt *Alfred Reich* (LHM-KULTURREFERAT 2010: 23).

Abb. 71: Luftbild München - Siedlung am Hasenbergl



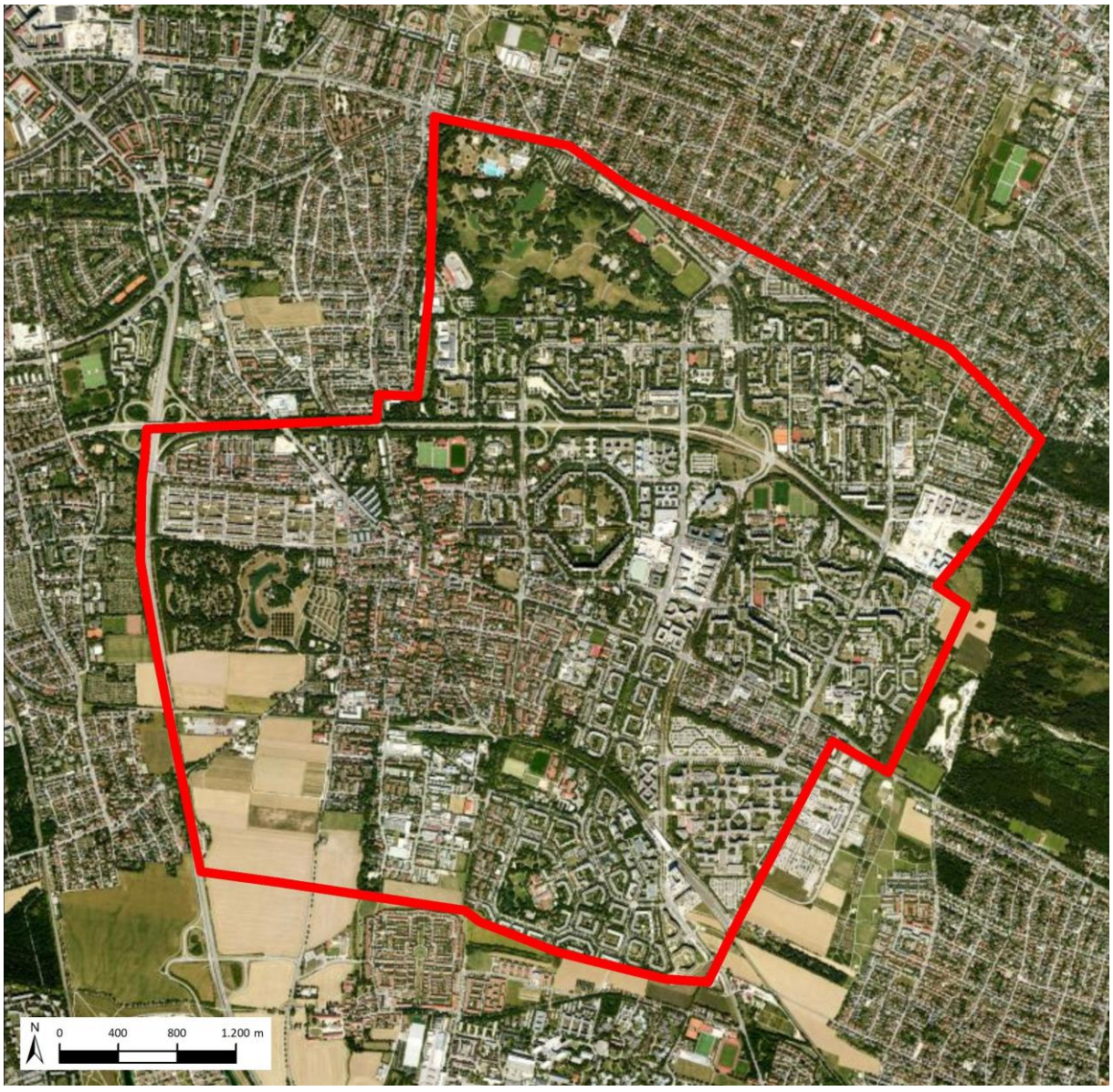
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Großsiedlung erstreckt sich über 89 ha und folgt dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten“ Stadt. Einflüsse der „autogerechten Stadt“ werden zudem deutlich (LIST 2019: 150; LHM-KULTURREFERAT 2010: 24; BRUDER 2009: 53). Mit den Abschnitten „Hasenbergl-Süd“, „Hasenbergl Nord“ und „Hasenbergl Nord-Ost“ konnte in den Folgejahren eine Erweiterung des Viertels vorgenommen werden (BRUDER 2009: 86, 90; LHM-KULTURREFERAT 2010: 24). Hauptsächlich umgesetzt wurde in der Großsiedlung der städtebauliche Strukturtyp der Zeile. Ergänzt wird die Zeilenbebauung durch Solitäre als Punkthochhäuser und Reihen, die den Zeilen ähneln, jedoch zur Straße ausgerichtet sind (SB.3.5; LIST 2019: 150). Die in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung orientierten Zeilen sind meist fünfgeschossig und werden teilweise durch ein Dachgeschoss erweitert. Darüber hinaus wurde eine kleine Anzahl drei- bis viergeschossiger Gebäude errichtet. Diese befinden sich meist senkrecht zu den fünfgeschossigen Zeilen. Neungeschossige Punkthochhäuser und ein achtgeschossiges Scheibenhochhaus als Abgrenzung zur nördlichen Bebauung sowie drei 15-geschossige Solitäre im Zentrum bilden Hochpunkte (SB.3.5; BRUDER 2009: 38). Das Erscheinungsbild der Großsiedlung ist sowohl durch die strenge Gebäudeanordnung als auch durch die Gestaltung einheitlich. Ein vergleichbares Farbkonzept, die gleiche Dachgestaltung und Gliederung der Fassaden durch Putz- und Mauerstrukturen sowie Fenster und Balkone vermitteln eine Unität, ohne Monotonie zuzulassen. Einige Abschnitte sind durch sich wiederholende Zeilen homogen und weichen lediglich in der Fassadenfarbe voneinander ab (SB.3.5; NISSLEIN 1997: 117). Die Zeilen sind mit den Grünräumen verzahnt und die Punkthochhäuser werden von Grünflächen fließend umschlossen. Ein zentraler Park in Form eines Grünzuges mit Kiefernwäldchen mündet in einer Erhöhung, dem Hasenbergl (SB.3.5; LIST 2019: 149; NISSLEIN 1997: 117). Die öffentlichen und halböffentlichen Grünräume gehen ineinander über. Die wenigen privaten Grünflächen sind durch Hecken abgegrenzt (SB.3.5). Vor den Haupt- und Subzentren mit Einzelhandel sind öffentliche Plätze ausgebildet. Zudem ist ein großer Quartiersplatz vorhanden. Wegebeziehungen ermöglichen im Inneren ein kreuzungsfreies Fortbewegen und sind wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Stadtraumes (SB.3.5). Die Innenringerschließung verhindert eine Querung der Mitte des Quartiers. Alle Wohnhäuser sind durch Stich- oder Wohnstraßen angeschlossen. Eine Fußgängerbrücke erlaubt eine fußläufige Anbindung des südlichen Abschnittes, ohne dass die südliche Haupterschließungsstraße dabei überquert werden muss (SB.3.5; NISSLEIN 1997: 117). Entlang der Straßen sowie in Garagen und Parkflächen wird ausreichend Raum für den ruhenden Verkehr offeriert (SB.3.5).

Das Planungsgebiet der neuen Entlastungsstadt Perlach, seit 1972 offiziell **Neuperlach** (vgl. Abb. 72), umfasst knapp 1.000 ha für 24.600 WE und 28.000 bis 30.000 Arbeitsplätze (SCHMIDT/STROBL 2019: 177; KRÄMER 2016: 281; BRETZEL 2009: 102). 1961 wurde das „Baugebiet Nr. 18 Großwohnanlage“ in den „Gesamtplan zur Behebung der Wohnungsnot in München“ aufgenommen und ein Jahr später erfolgte

der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Großperlach. Der Maßnahmenträgervertrag zwischen der LHM und der Gemeinnützigen *Wohnungsbaugesellschaft Neue Heimat Bayern* von April 1963 bildete die Grundlage für die Umsetzung des Großprojektes (BRETZEL 2009: 20). 1967 erfolgte die Grundsteinlegung, ehe 1968 die ersten Wohnungen bezugsfertig wurden und der Wohnungsbau in Neuperlach 1992 größtenteils fertiggestellt war. Verwaltungs- und Bürogebäude wurden noch bis in die 2000er Jahre ausgebaut (SCHMIDT/STROBL 2019: 177; BRETZEL 2009: 253, 297). Derzeit erfolgt die Bebauung des zentralen Hanns-Seidel-Platzes, sodass Neuperlach neben zusätzlichem Wohnraum in den kommenden Jahren auch ein neues Stadtteilzentrum erhalten wird (LHM-PLAN o.J.a).

Abb. 72: Luftbild München - Neuperlach



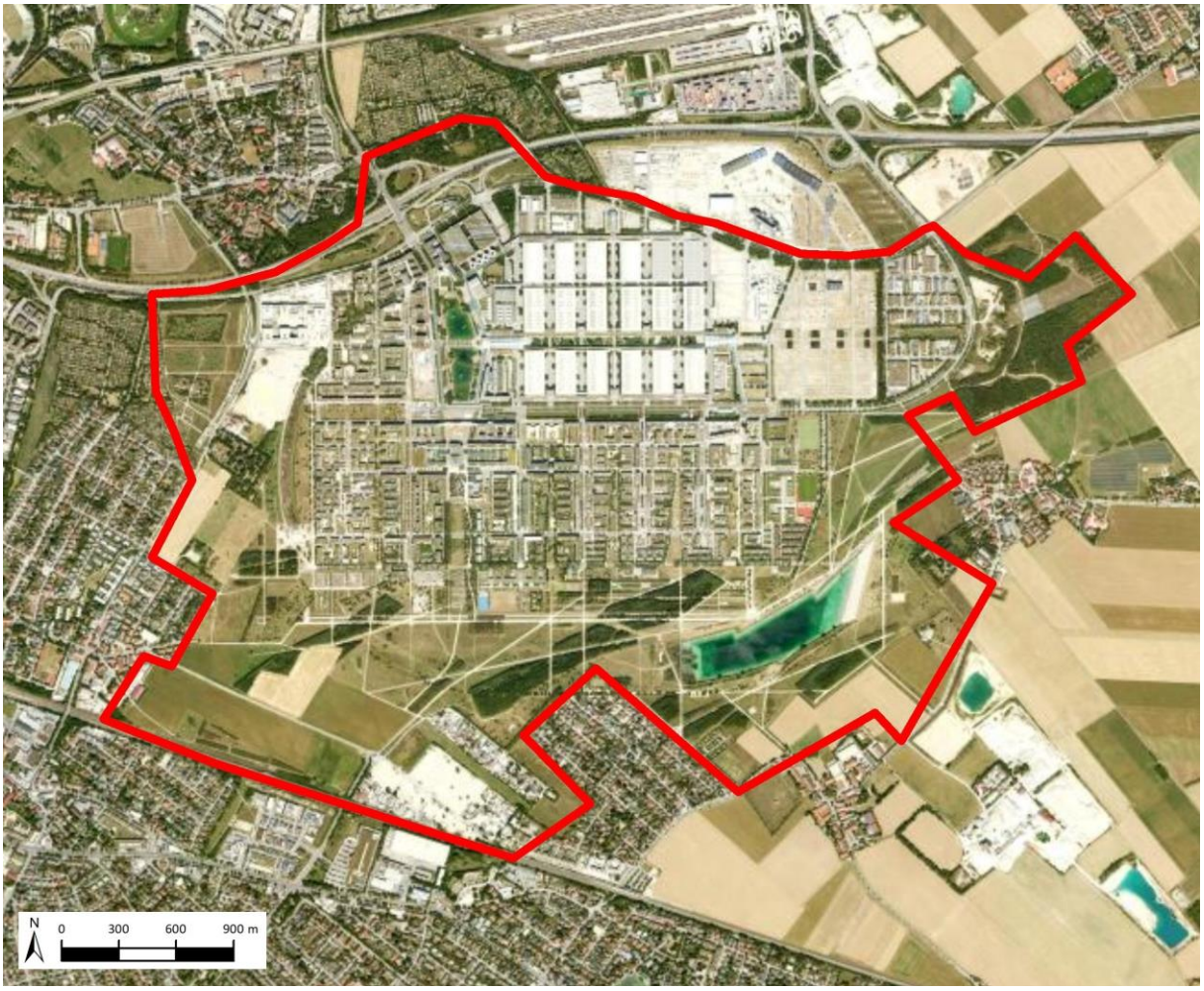
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Planungen zielten auf einen nutzungsgemischten und verkehrsgerechten Stadtorganismus mit einer Stadtkrone und landschaftlichen Grünflächen ab. Jedoch musste sich die Umsetzung der übergeordneten Leitbilder im Laufe der Jahre unterschiedlichen Veränderungen hingeben, wodurch Anpassungen vorgenommen werden mussten (BRETZEL 2009: 27f.; 288). Dies spiegelt sich auch in der städtebaulichen Struktur wider. So waren die ersten Bauabschnitte durch mäanderförmige Gebäudeschlangen, -ketten und -haken, orthogonal angeordnete Zeilen, Solitäre sowie den markanten großdimensionierten Wohnring mit 450 m Durchmesser geprägt. Während die Gebäudehöhe dort meist zwischen acht und neun Geschossen liegt und durch einige Hochpunkte ergänzt wird, sticht der Wohnring mit einer Höhenstaffelung von neun bis 18 Geschosse heraus (SB.3.6; BRETZEL 2009: 28, 288; SCHMIDT/STROBL 2019: 177; KRÄMER 2007: 109). Statt einem Stadtteilzentrum wird der Wohnring als Stadtkrone quartiersprägend (BRETZEL 2009: 212). Die später entstandenen südlichen Bauabschnitte weichen von den mäanderförmigen Großformen ab und setzen auf vier- bis sechsgeschossige geöffnete Blockrandstrukturen mit Innenhöfen und vereinzelt auf Zeilen (SB.3.6; BRETZEL 2009: 255, 288). Teilabschnitte mit ähnlicher Bebauung fungieren als Nachbarschaften mit Quartiersplätzen und Subzentren. Durch unterschiedliche Gebäudeformen, Staffelung, Farbgestaltung und Gliederung soll jedoch ein identischer und monotoner Eindruck des gesamten Stadtviertels vermieden werden. Einzelne Gebäudetypen wiederholen sich im Viertel dennoch (SB.3.6; KRÄMER 2016: 281; KRÄMER 2007: 109). Gliedernde Grünzüge, Grünstreifen, Abstandsgrün, Baumpflanzungen sowie großflächige Parks mit Spiel-, Sport- und Wasserflächen wie der Ostpark mit 60 ha bilden ein verflochtenes Grünsystem, das zu der Durchgrünung des gesamten Stadtteils beiträgt (SB.3.6; BRETZEL 2009: 28, 40; KRÄMER 2007: 110; DORSCH 1972: 35). Überdimensionierte Haupterschließungsstraßen durchkreuzen den Stadtteil und separieren diesen in einzelne Quartiersteile. Im Quartiersinneren entstanden eine äußere Ringstraße sowie Achsen in Nord-Süd-Richtung, die durch Stichstraßen und Straßenbügel eine Anbindung an Gebäudegruppen schaffen, ohne dabei jedes einzelne Gebäude an den Straßenverkehr anzuschließen (SB.3.6; BRETZEL 2009: 157f., 289). Das vom Straßennetz getrennte Fußgängerwegesystem hält mit verästelten Wegen, zahlreichen Brücken und Unterführungen ein umfassendes, teils kreuzungsfreies Wegenetz bereit und sollte somit das Grundgerüst des Viertels bestimmen. Im Bauabschnitt Mitte und Ost wurden die Leitideen jedoch nicht mehr akkurat und exakt umgesetzt. Als in den 1970er Jahren Zweifel bezüglich der strikten Trennung von Fahr- und Fußgängerverkehr aufkamen, wurde das kreuzungsfreie und verästelte Fußgängerwegesystem im südlichen Bauabschnitt nicht mehr länger verfolgt. Ein zentrales Fußgängerachsenkreuz schafft Verbindungen von den Quartiersteilen zum Zentrum, wobei die Achse nach Süden als einzige durch straßenabhängige Fußgängerwege gestaltet ist (BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 292; BRETZEL 2009: 105f.).

11.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre

Eine Erweiterung des Stadtgebietes vollzieht sich seit 1993 mit der **Messestadt Riem** (vgl. Abb. 73) am östlichen Stadtrand auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens München Riem. Auf 560 ha entsteht ein neues nutzungsgemischtes Stadtviertel mit 7.500 WE und 13.000 Arbeitsplätzen (KRÄMER 2016: 290; LHM-PLAN. PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM 2009: 2; LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG/MRG 2005: 8). Nach dem Leitbild „kompakt, urban, grün" sollen flächensparendes Bauen sowie angemessene Dichte, Nutzungsmischung und kurze Wege sowie zahlreiche wertvolle Grün- und Freiflächen umgesetzt werden (LHM-PLAN HA II/3 2009: 37).

Abb. 73: Luftbild München - Messestadt Riem



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

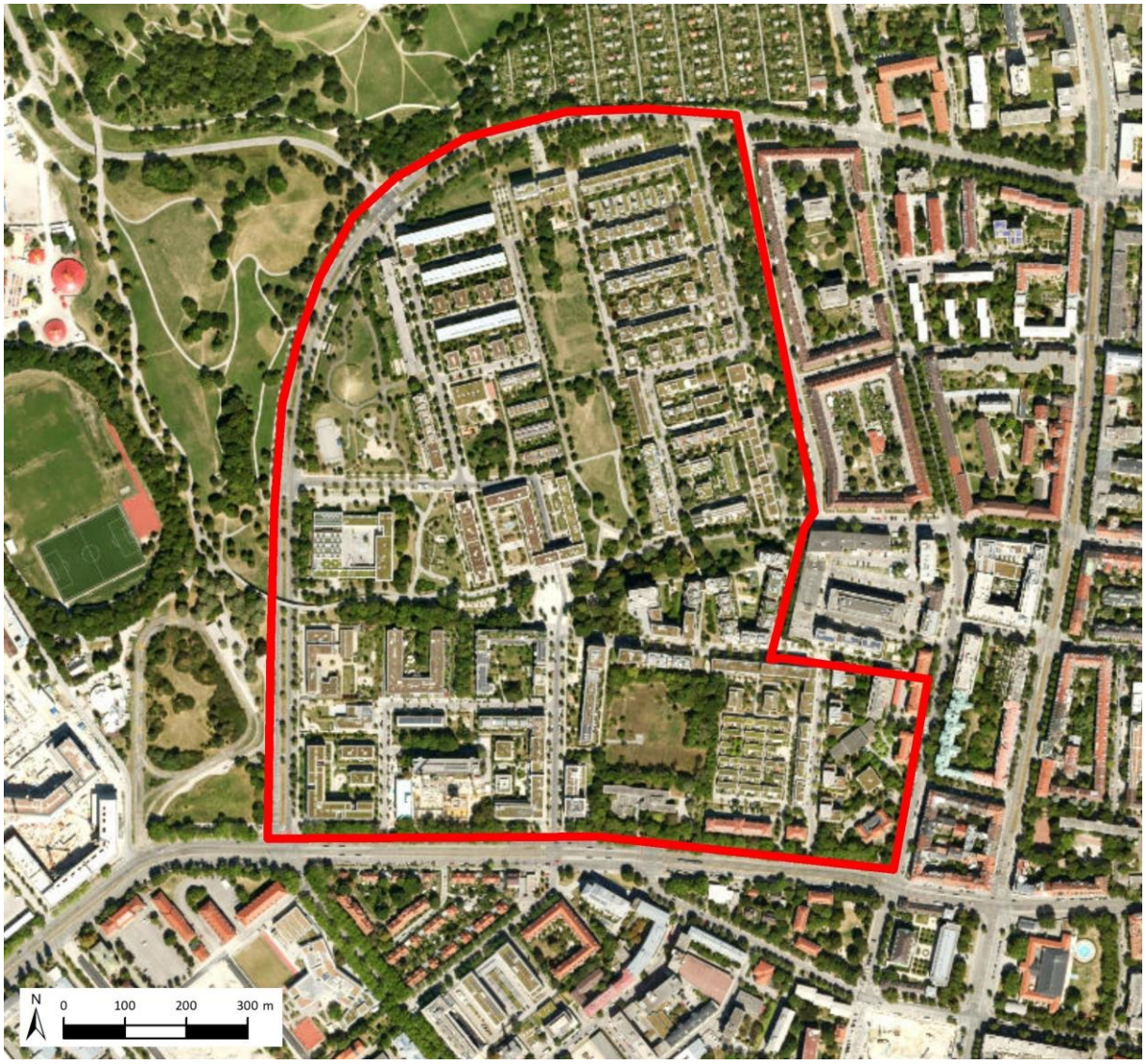
Je ein Drittel der Messestadt steht für Messe und Gewerbe, Wohnen und Grünflächen zur Verfügung, was sich auch in der grobkörnigen räumlichen Struktur wiederfindet. Im nördlichen Teil befinden sich die Messehallen sowie Büro- und Gewerbegebäude. Der Übergang zur Wohnbebauung wird durch Grünstreifen und ein übergeordnetes Einkaufszentrum eingeleitet. Der rasterförmig angelegte

Wohnabschnitt ist mit dem südlich anschließenden Riemer Park verzahnt, sodass Grünfinger bis in die Wohnbebauung reichen (SB.3.7; LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG/MRG: 11; LHM-PLAN HA II/3 2009: 38). Der Städtebau greift offene Blockstrukturen auf, die jedoch nicht an die typische innerstädtische Blocktypologie erinnern, sondern vielmehr wie Einzelbauten in einer Gruppe arrangiert sind. Zeilen und straßenbegleitende Reihen, vereinzelt als Kammbauten komplettieren die geordnete und geradlinige Struktur (SB.3.7; KRÄMER 2016: 291). Das Viertel erweckt den Anschein einer Einheit, auch wenn die Gebäudegestaltung variiert. In einzelnen Segmenten wiederholen sich Gebäudeform und Architektur. Viele der Flachdächer weisen eine extensive Begrünung auf. Auf einigen wenigen Dächern konnten sich Dachgärten entwickeln. Die Gebäudehöhe reicht von zwei bis sechs Geschossen, wobei die Bebauung am nördlichen Rand hin zur Messe leicht überhöht ist. Neben Geschosswohnungen wurden zudem einige Einfamilienreihenhäuser gebaut, um ein differenziertes Wohnungsangebot unterbreiten zu können (SB.3.7). Unter Berücksichtigung ökologischer Kriterien entstanden Passiv- und Niedrigenergiehäuser sowie experimentelle Häuser in Holzbauweise (LHM-PLAN HA II/3 2009: 14f.). Die Willy-Brandt-Allee als Hauptstraße trennt die Teilbereiche Messe und Wohnen. Die Erschließung der Wohngebäude erfolgt durch ein rasterförmiges Straßennetz, das jedoch im Übergang zum Riemer Park in Sackgassen endet. Das grobmaschige Raster erzeugt in Zwischenräumen autofreie Grünzüge, die öffentliche und halböffentliche Grünräume vereinen und an private Gärten grenzen. Ein umfassendes Fußgängernetz bietet auch zwischen den Baufeldern Wegebeziehungen, die im Landschaftspark fortgesetzt werden. Auch hier wird größtenteils auf geradlinige und diagonale Wegeverläufe gesetzt (SB.3.7). Der zwischen 2000 und 2005 realisierte „Riemer Park“ mit rund 200 ha vereint einen Badesee, einen Wald sowie Sport-, Spiel- und Freiflächen zur angrenzenden Naherholung (MRG O.J.: 37; LHM-PLAN. PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM 2009: 5; BAUERNSCHMIDT 2019: 398). In der Nähe des Einkaufszentrums befinden sich zwei größere öffentliche Plätze, die jedoch nicht vollumfänglich eingefasst sind (SB.3.7).

Auf Rechtsgrundlage der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wurde mit dem **Ackermannbogen** (vgl. Abb. 74) ein neues Stadtviertel mit 2.250 WE sowie 550 Arbeitsplätzen geschaffen. Das ehemals militärisch genutzte Gebiet umfasst 39,5 ha und wurde auf Grundlage des 1996 ausgeschriebenen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs entwickelt. Der Entwurf sollte sowohl den Flächenverbrauch als auch den nachhaltigen Umgang mit dem Boden berücksichtigen. Zwischen 2002 und 2016 erfolgte daraufhin der Bau eines neuen innerstädtischen Stadtquartiers in unmittelbarer Nähe zum Olympiapark (LHM-PLAN HA II/12 2016). Der innere Aufbau des Stadtquartiers erfolgt in geradlinigen und rasterförmigen Strukturen, die in Richtung Norden und Westen durch eine bogenförmige Straße eingefasst werden. Zeilen, Reihen sowie zu Gruppen angeordnete Gebäude prägen die Bebauungsstruktur. Besonders sticht ein zickzack-förmiges Gebäude

mit anschließendem Punkthochhaus heraus. Meist sind die Reihen entlang der Sammelstraßen vier- bis achtgeschossig und schirmen die niedrigere Bebauung an Wohnstraßen und -wegen ab (SB.3.8; LHM-PLAN 2013: 125). Die Vielfalt an Wohnraum drückt sich durch diverse Gebäudetypologien wie Atrium-, Laubengang-, Einfamilienreihenhäuser, Stadtvillen und Riegel sowie unterschiedlich geförderte und freifinanzierte Wohnungen aus. Passivhäuser und Gebäude in Holzleichtbauweise vervollständigen das Angebot (LHM-PLAN 2013: 26f., 125, 129; LHM-PLAN HA II/12 2016).

Abb. 74: Luftbild München - Ackermannbogen



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

In der Gebäudegestaltung spiegelt sich die Mischung ebenfalls wider, da auf einen heterogenen Baustil geachtet wurde. Einzelne Gebäude wurden jedoch mehrfach nebeneinander errichtet, sodass einzelne Teilbereiche deutliche Gemeinsamkeiten und Ähnlichkeiten aufweisen. Grundsätzlich wurde auf helle Fassadenfarben sowie Flachdächer mit extensiver Begrünung und vereinzelt Photovoltaik gesetzt. Drei

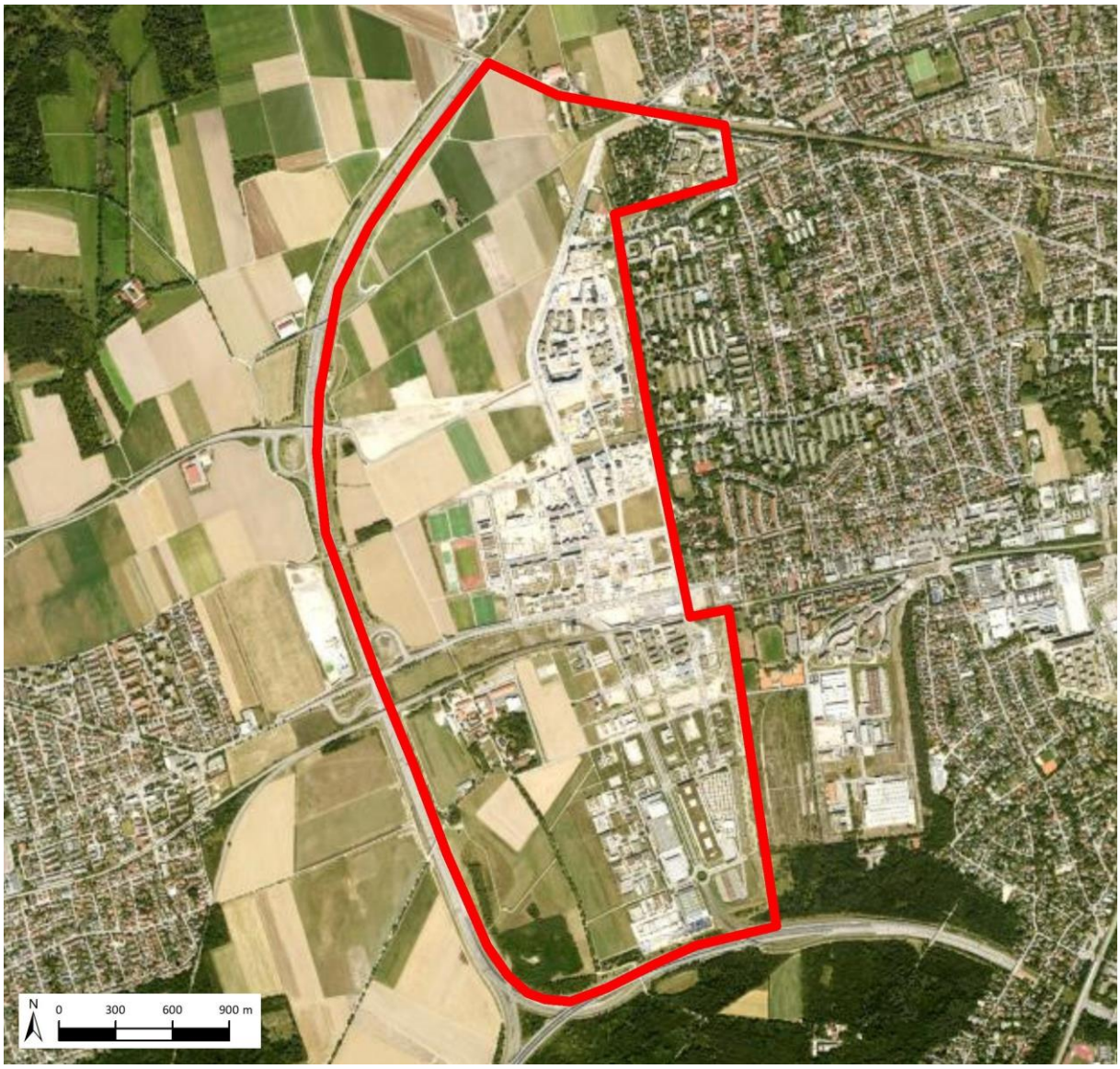
Gebäuderiegel verfügen über ein mit Photovoltaik ausgestattetes Pultdach (SB.3.8). Zwei zentrale Freiraumachsen gliedern das Quartier. Eine große Wiese mit Versickerungsmulden trennt das Quartier mittig, ein kleiner Stadtwald dient als Übergang zwischen nördlichem und südlichem Quartiersabschnitt. Am westlichen Quartiersrand bietet ein Grünraum mit Rodelhügel Sport- und Spielflächen. Am östlichen Rand entstand ein Grünband als Abtrennung zur Straße. Der Gemeinschaftsgarten „StadtAcker" bietet Raum für gemeinschaftliches Gärtnern. Kleine „Westentaschenparks" mit Quartiersplätzen bieten zwischen der Bebauung im direkten Wohnumfeld Freiräume. Die „Urbane Mitte" als zentraler Stadtplatz mit Brunnen gestaltet den öffentlichen Raum. Zudem durchkreuzen das gesamte Quartier Fußgängerwege (SB.3.8; LHM-PLAN HA II/12 2016; LHM-BAUREFERAT 2017: 2-7). Das innere Straßennetz ist rasterförmig aufgebaut, wobei zwischen Sammel- und Wohnstraßen unterschieden werden kann. Ost-West-Verbindungen sind nur am Quartiersrand sowie durch eine mittig verlaufende Straße gewährleistet. Straßenbegleitend, auf Parkflächen und in Tiefgaragen kann geparkt werden (SB.3.8).

11.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre

Insgesamt umfasst das neue Münchner Stadtviertel **Freiham** (vgl. Abb. 75) 350 ha auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen am westlichen Stadtrand. Nach Fertigstellung bis 2040 soll Freiham über 10.000 Wohnungen für bis zu 25.000 Einwohner:innen bereitstellen. Seit 2016 erfolgt die Bebauung des 1. RA des 190 ha großen Wohnstandortes nördlich der Bodenseestraße. Der Rahmenplan für den 2. RA wurde 2022 vorgestellt. Neben dem Wohnstandort wird im südlichen Bereich seit 2005 ein Gewerbestandort errichtet, der einen Großteil der 15.000 Arbeitsplätze beherbergt. Ein Stadtteilzentrum mit zentralem Platz in Angrenzung an die S-Bahnhaltestelle Freiham verbindet die beiden Teilabschnitte. Der inklusive Wohnstandort soll als „Weiterbauen" des angrenzenden Stadtteils Neuaubing verstanden werden und nach dem Leitbild „kompakt, grün, urban" sowie dem Motto „Stadt der kurzen Wege" umgesetzt werden (LHM-PLAN o.J.b; LHM-PLAN 2021b: 36, EXI.10: 14, 21). Die beiden Realisierungsgebiete werden durch die Aubinger Allee miteinander verbunden. Sie fungiert als Quartierszentrum und passiert die zentralen urbanen Plätze (HILD UND K et al. 2022a: 8f.). Grünfinger als Freiraumkorridore und Sichtachsen ermöglichen eine Verbindung vom Osten nach Westen zum 55 ha großen Landschaftspark am Quartiersrand. Ein Grünband schafft den Übergang zwischen der bestehenden Bebauung Neuaubings und dem Neubau Freihams. Die Freihamer Angerflächen sorgen für eine Verbindung zwischen Quartiers- und Stadtteilzentrum als Nahversorgungsstandorte. Ein Boulevard in der zweiten Realisierungsphase mit weiteren kleinen Quartiersplätzen und Fußwegeverbindungen gestaltet den öffentlichen Raum (HILD UND K et al. 2022a: 8ff.; LHM-PLAN 2019; LHM-PLAN 2021a: 13; EXI.10: 22). Die Wohngebäude sind als teils offene, teils geschlossene Blockrandstruktur geplant. Während die offenen Blöcke im 1. RA eher wie

Gebäudegruppen erscheinen, sind die Baublöcke im 2. RA großmaßstäblicher. Die Blöcke unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Größe, Umrisse, Gebäudetiefe und bilden eine „bewegte Silhouette“ (HILD UND K et al. 2022a: 16; LHM-PLAN 2021a: 42; EXI.10: 66; SB.3.9). Folgen die Baukörper außen exakt der geschwungenen Straße, so sind die dem Innenhof zugeneigten Seiten mit Vor- und Rücksprüngen versehen. Auch niedrigere Gebäude zur Aktivierung der Innenhöfe sind denkbar. Ein heterogenes Erscheinungsbild wird angestrebt. In günstigen Lagen sind Erdgeschosszonen anderen Nutzungen vorbehalten (HILD UND K et al. 2022a: 18ff.; LHM-PLAN 2019).

Abb. 75: Luftbild München - Freiham



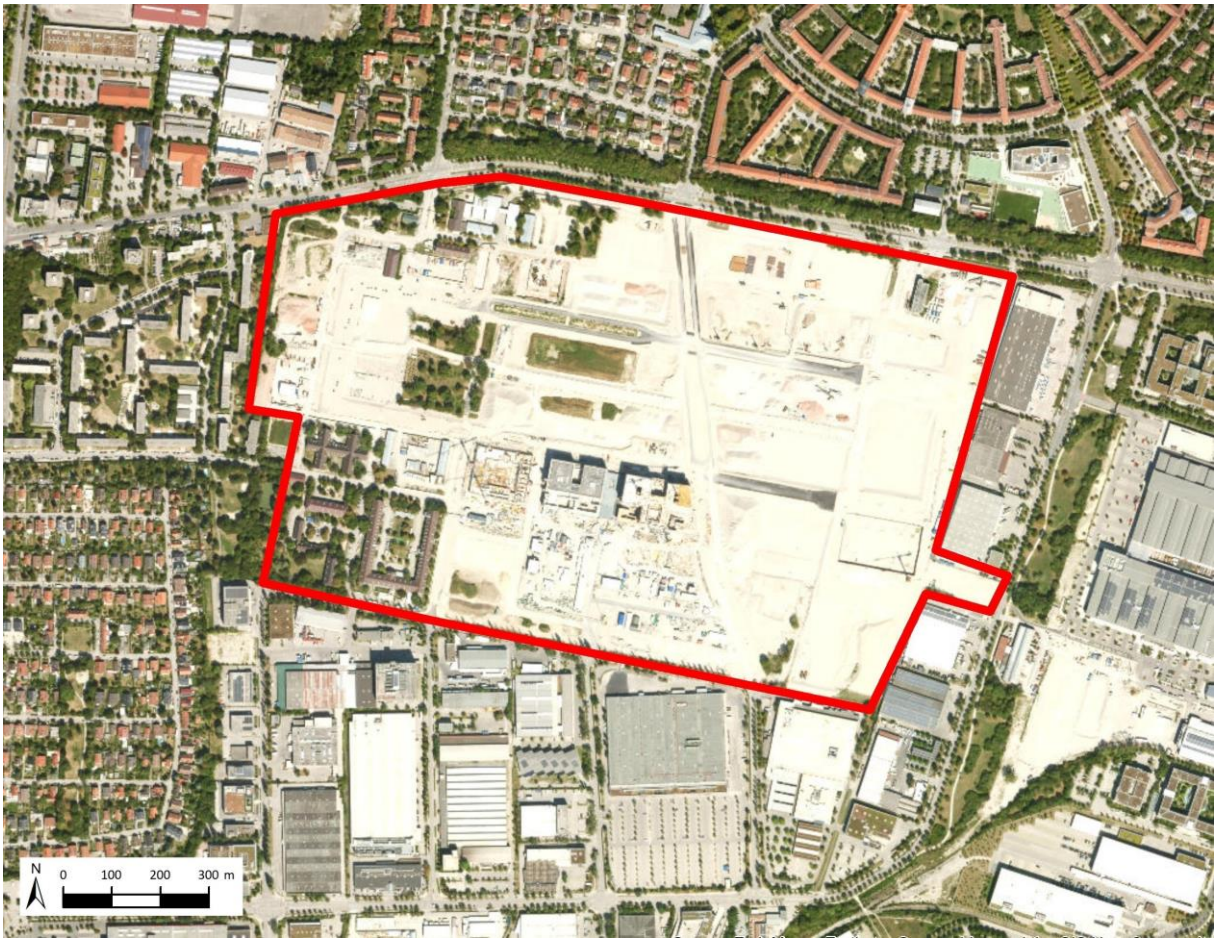
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Aubinger Allee als Sammelstraße durchkreuzt den Wohnabschnitt von Nord nach Süd und ermöglicht durch Abzweigungen und Schleifen die innere Erschließung der Baufelder. Multifunktionale Mobilitätshäuser mit Mobilitätszentralen und Quartiersgaragen als Mobilitätsregale sollen im

gesamten Quartier Platz für den ruhenden Verkehr schaffen. Das Fuß- und Radwegenetz bietet straßenunabhängige Wegeverbindungen (DUNKEL 2022: 6-9; HILD UND K et al. 2022b: 19; EXI.10: 51, 53).

Auf dem Grundstück der ehemaligen Bayernkaserne wird seit 2021 das neue Stadtquartier **Neufreimann** (vgl. Abb. 76) auf rund 60 ha entwickelt. 48 ha militärisch genutzte Flächen im städtischen Eigentum bieten Raum für 4.400 Wohnungen. Ergänzt wird das Gebiet um weitere 10 ha Privatfläche und weitere 1.100 WE. Bis 2030 sollen 15.000 Einwohner:innen im gemischten und nachhaltigen Viertel der kurzen Wege eine neue Heimat finden (LHM-PLAN 2021c: 1; LHM-PLAN o.J.c). Der Masterplan von *ARGE, Max Dudler, Hilmer Sattler, AGS Garten* und *Mahl Gebhardt Konzepte* vermittelt das Bild eines urbanen Stadtquartiers, das die stadtweit gültigen Leitlinien „kompakt, urban, grün“ vereint und durch eine qualitätsvolle Architektur und Landschaftsplanung die Schaffung einer eigenen Quartiersidentität verspricht (ARGE et al. 2020: 5, 9). Durch die Gliederung des Quartiers in 4 x 9 Rasterfelder ergibt sich eine geometrische Struktur, die klaren orthogonalen Formen folgt.

Abb. 76: Luftbild München - Neufreimann



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

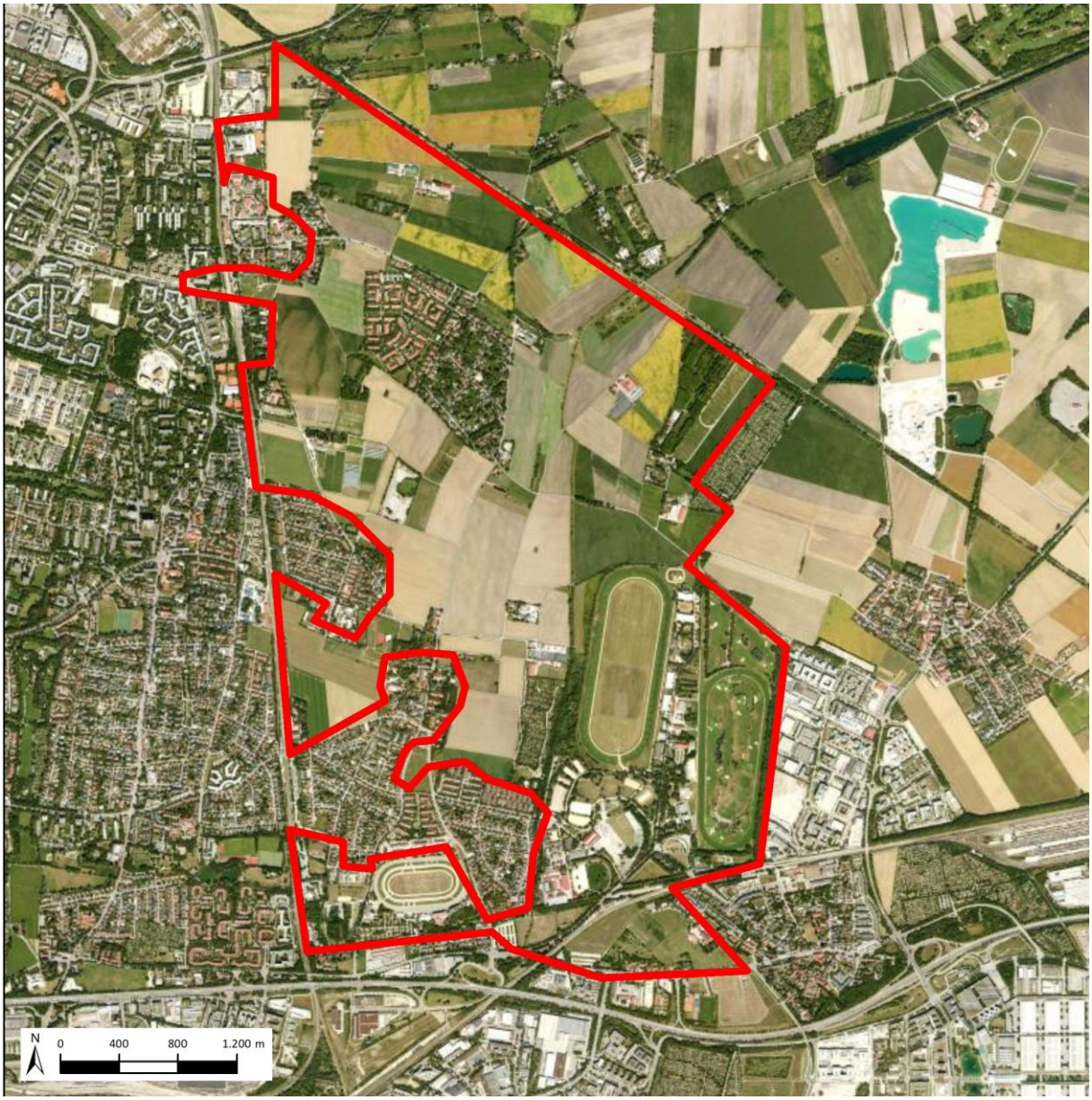
Unterschiedlich große Baublöcke, teils mit Öffnungen, befinden sich im Raster und werden im Norden und Süden durch Grünräume begrenzt. Die Grundhöhe der Gebäude beträgt sieben Geschosse, wobei das Erdgeschoss stets überhöht ist. Darüber hinaus werden einige Gebäude als achtgeschossige Raumkanten oder zwölf- bis 20-geschossige Hochpunkte hervorgehoben. Ein Hochpunkt mit 27 Etagen soll den Quartierseingang markieren (ARGE et al. 2020: 9-15). Die Gebäudegestaltung folgt einem Farbkonzept, das Farbtöne von Natursteinen und Ziegeln aufgreift. Dabei wird jeder Block einer Farbfamilie zugeordnet und durch unterschiedliche dunkle, reinweiße oder holztönige Akzente gesetzt. Das überhöhte Sockelgeschoss hebt sich architektonisch von anderen Geschossen ab. Neben den Allgemeinblöcken wird es an quartiersbedeutsamen Orten wie dem Park und den Quartiersplätzen Blöcke geben, die sich durch eine andere Farbgebung und besondere Fassadengestaltung deutlich von ihren Nachbarblöcken absetzen und somit ihre städtebauliche Bedeutung für das Quartier bekräftigen. Die Dächer der Standardblöcke erlauben durch intensive Begrünung eine Nutzung als Dachgarten. Auf höhergeschossigen Gebäuden soll extensive Begrünung durch Photovoltaik ergänzt werden (ARGE et al. 2020: 23, 34-39; LHM o.J.a: 5). Die breiten Grünbänder am nördlichen und südlichen Quartiersrand, der zentrale Quartierspark sowie ein Grünboulevard dienen als öffentliche Grünflächen. Komplettiert wird die Grünraumstruktur durch Dachgärten, gemeinschaftlich nutzbare Innenhöfe, grüne Gassen sowie private Gärten. Der zentrale Stadtplatz mit Versorgungsfunktion wird durch zwei weitere Quartiersplätze am Ende des Grünboulevards ergänzt (ARGE et al. 2020: 20-23). Eine Ringstraße ermöglicht dem MIV die Anbindung einseitig an jeden Baublock. Stellplätze für Bewohner:innen wird es ausschließlich in Tiefgaragen geben. Ein zentraler in Ost-West-Richtung verlaufender Quartiersboulevard ist dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten und verbindet die Quartiersplätze miteinander. Durchkreuzt werden Innenring und Boulevard durch grüne Fußgängergassen sowie eine diagonale Magistrale, die teilweise autofrei ist und die Tramtrasse führt. Eine Mobilitätszentrale und dezentrale Mobilitätsstationen bieten vielfältige Angebote (NEUFREIMANN 2022: 25:20-26:10, 1:04:25-10:05:55).

11.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+)

Im Jahr 2008 erfolgte der Grundsatz- und Eckdatenbeschluss für die Entwicklung des **Münchner Nordostens** (vgl. Abb. 77) ehe 2011, 2012 und 2013 weitere Beschlüsse für VU zu einer SEM eingeleitet wurden (LHM-PLAN 2021d: 2; LHM-PLAN 2022a: 16). Als „Stadt der kurzen Wege“ soll das neue Stadtviertel ein klimaneutraler und -angepasster, ökologischer, fußgänger- und radfahrerfreundlicher, generationengerechter, urbaner, familienfreundlicher und innovativer Wohn- und Arbeitsort für bis zu 30.000 Bewohner:innen und 10.000 Arbeitskräfte darstellen (LHM o.J.b; LHM-PLAN 2022a: 17f.). Der städtebauliche und landschaftsplanerische Wettbewerb 2020 brachte den Entwurf von *Rheinflügel Severin mit BBZ Berlin* als Sieger hervor, sodass dieser fortan als Fundament für die weitere Planung

und VU dient. Der Untersuchungsumgriff des gesamten Gebietes umfasst 600 ha, wovon sich 450 ha in privatem und 150 ha in städtischem Besitz befinden. Insgesamt acht Teilabschnitte mit einer Siedlungsfläche von ca. 350 ha könnten in den nächsten Jahrzehnten schrittweise entwickelt werden und an bestehende Dorfkerne und kleinere Quartiere anknüpfen (LHM-PLAN 2021d: 3, 6f.; LHM-PLAN 2022a: 28f.; EXI.8: 26).

Abb. 77: Luftbild München - Münchner Nordosten



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

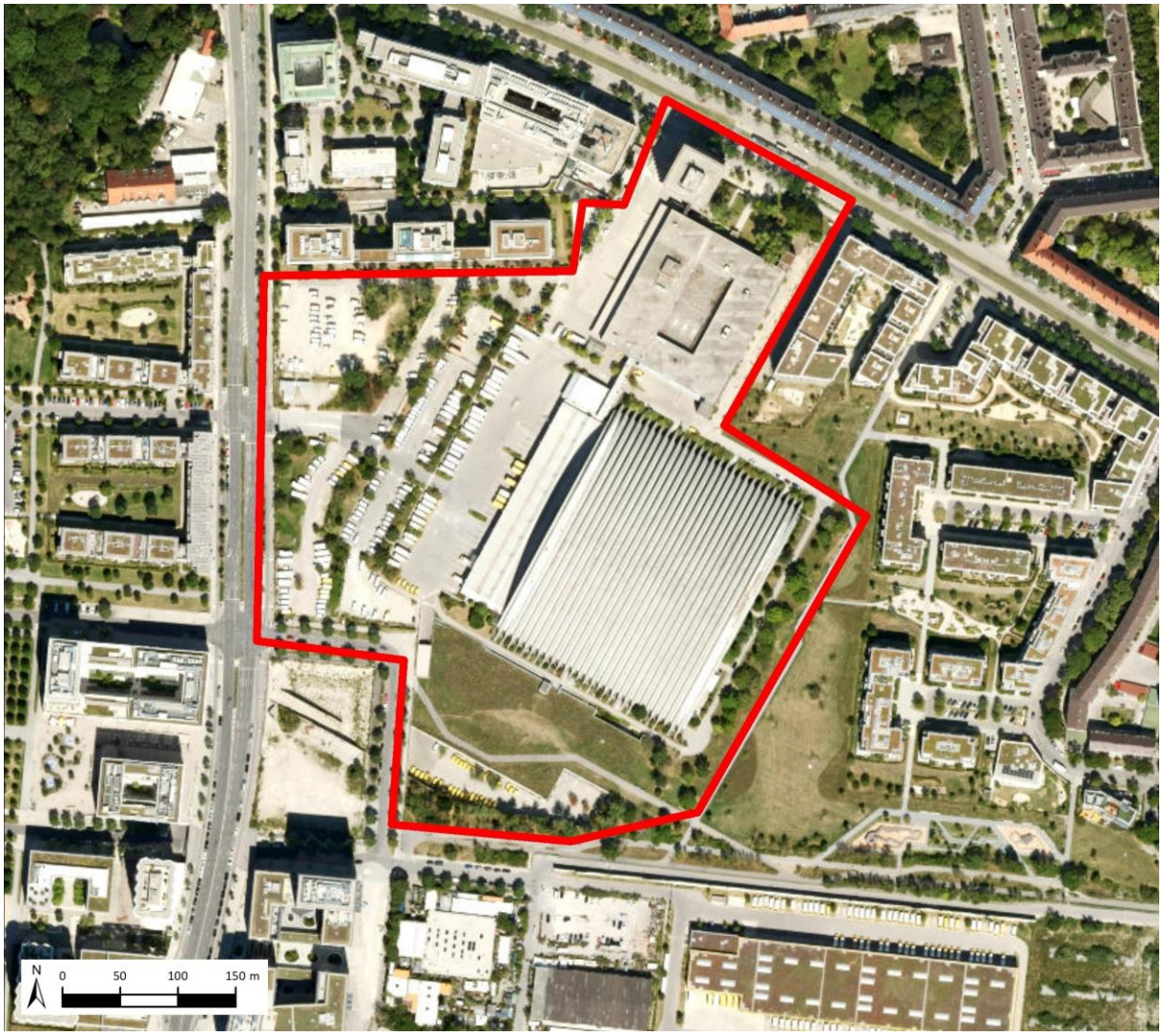
Aktuell werden zahlreiche Gutachten und Konzepte wie ein stadtklimatisches Gutachten, Verkehrs- und Immissionsgutachten, Machbarkeitsstudien zum Badesee und der Durchführung einer Gartenschau oder Struktur- und Zwischennutzungskonzepte erstellt, um alle nötigen

Herausforderungen und Anforderungen bei der Planung zu berücksichtigen. Voraussichtlich könnte Mitte/Ende der 2020er Jahre die Bauleitplanung für erste Abschnitte durchgeführt werden, sodass ab 2030 mit der Bauphase begonnen werden könnte (LHM o.J.b). Detaillierte städtebauliche und freiraumplanerische Konzepte liegen derzeit noch nicht vor, der prämierte Entwurf schlägt jedoch eine Renaturierung des Hüllgrabens vor, der durch mehrere Grünzüge sowie ein Freizeitband ergänzt werden könnte. Erschließungsstraßen sollen die Grünräume möglichst selten durchqueren, weshalb die einzelnen Abschnitte ohne innere Verbindungsstraßen geplant werden sollen. Mobilitätshubs mit Quartiersgaragen könnten dazu beitragen, den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen und bieten eine Chance der Autoreduzierung im Quartier (RHEINFLÜGEL SEVERIN/BBZ LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BERLIN GMBH o.J.).

Das 8,7 ha große innerstädtische Gebiet, auf dem sich derzeit noch das Briefzustellzentrum der Post befindet, soll zukünftig als **PaketPost-Areal** (vgl. Abb. 78) in ein neues Stadtquartier überführt werden. Das Areal befindet sich nach Verkauf 2018 im Besitz eines privaten Investors, der das Architektenbüro *Herzog & de Mar*on und *Vogt Landschaftsarchitekten* mit der Entwicklung eines Masterplans betraute. Auf Basis des überarbeiteten Masterplan von 2021, fand 2022 ein Bürger:innengutachten statt, um Standpunkte sowie Vorschläge von Bewohner:innen bei der zukünftigen Planung zu berücksichtigen. Anfang 2023 erfolgt die Auslegung von relevanten Planungsunterlagen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit. Grundlage bildet der erneut überarbeitete Masterplan mit Empfehlungen des Bürger:innengutachtens (LHM-PLAN 2022b: 19; LHM o.J.c). Das urbane und gemischte Quartier könnte nach Fertigstellung über ca. 1.100 Wohnungen sowie 3.000 Arbeitsplätze verfügen. Herzstück des Quartiers wird die unter Denkmalschutz stehende PaketPosthalle sein, die gemäß dem Masterplan wertvollen öffentlichen Raum für Kulturveranstaltungen, Sport- und Freizeitmöglichkeiten oder Wochenmärkte überdacht. Im Frühjahr 2023 wurden zahlreiche Ideen zur Nutzung eingereicht, die im Juli in einem Designcamp konkretisiert werden (LHM o.J.c). Denkbar ist der Ausbau des Untergeschosses für Musik- und Kulturveranstaltungssäle. Zwei Hochhäuser mit 155 m könnten als Landmarks in weiten Teilen der Stadt sichtbar sein. Jedoch sind diese in der Stadtgesellschaft umstritten, sodass sie derzeit architektonisch überarbeitet werden (LHM-PLAN 2022b: 20; LHM o.J.c; HERZOG & DE MEURON 2021: 8). Der aktuell gültige Masterplan sieht neben der kompakten und dichten Blockrandbebauung und den Hochhaustürmen zwei weitere Hochpunkte mit 53 und 65 m vor. Ein an die PaketPosthalle angrenzender Park soll quartierseigene Freiflächen bereitstellen. Begrünte Gassen und die Promenade als Grünverbindung werden zu öffentlichen Begegnungs- und Kommunikationsräumen. Darüber hinaus soll es in Blockinnenhöfen gemeinschaftliche Grünräume geben. Versiegelte Squares als Vorzonen der Hochhäuser und der

PaketPosthalle können zukünftig als öffentliche Aufenthaltsflächen dienen (LHM-PLAN. STADTPLANUNG 2022: 5f.; LHM o.J.c; LHM-PLAN. STADTPLANUNG 2021: 5, 10).

Abb. 78: Luftbild München - PaketPost-Areal



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die unterirdische Erschließung für den fahrenden und ruhenden MIV erlaubt es, Gassen mit unterschiedlicher Erdgeschossnutzung für den Rad- und Fußverkehr freizuhalten. Das Mobilitätskonzept möchte somit den Umweltverbund stärken. Unter Berücksichtigung ökologischer und nachhaltiger Standards können Dachbegrünung, Photovoltaikanlagen oder eine Holzhybridbauweise zum Einsatz kommen (LHM o.J.; LHM-PLAN. STADTPLANUNG 2021: 3, 10).

11.3 Vergleichende Analyse der Münchner Stadtquartiere

Größe und Einordnung

Die flächenmäßig kleinsten Quartiere sind die der 1920er/1930er Jahre (6,6 ha und 5,2 ha) sowie das geplante PaketPost-Areal mit 8,7 ha. Mit ca. 1.000 ha ist Neuperlach das größte Viertel, das aus unterschiedlichen kleinen Quartieren besteht. Etwas mehr als die Hälfte (560 ha) umfasst die Messestadt Riem. Das Gesamtgebiet von Freiham weist eine Fläche von 350 ha auf, während die nördliche Fläche des Viertels für die Wohnnutzung 190 ha groß ist. Das Gebiet der VU für den Münchner Nordosten ist mit 600 ha sehr weiträumig. Die unterschiedlichen kleineren Quartiere ergeben eine Siedlungsfläche von 350 ha.

Hinsichtlich der realisierten Wohneinheiten zeigt sich ein ähnliches Bild. Die wenigsten Wohneinheiten (< 1.000) sind in den Quartieren der 1920er/1930er vorhanden. Mit mindestens 24.600 WE verfügt Neuperlach aktuell über die meisten Wohnungen. Mit dem Münchner Nordosten könnten in den kommenden Jahrzehnten jedoch bis zu 30.000 WE zum Wohnraumangebot der Stadt beitragen. Freiham mit etwa 11.000 WE und die Messestadt Riem mit ca. 7.500 WE haben ebenso umfassend Wohnraum zu bieten. Auf dem PaketPost-Areal sind hingegen lediglich 1.100 WE geplant, da die ehemalige Posthalle als multifunktionales Kernstück zudem andere Nutzungen vorsieht.

Die Wohnungsdichten differieren merklich. Die kleinsten Quartiere weisen dabei die höchste Wohnungsdichte auf: Alte Heide mit 150,3 WE/ha, Borstei mit 113,8 WE/ha und das PaketPost-Areal mit 126,4 WE/ha. Messestadt Riem mit 10,2 WE/ha und Ackermannbogen mit 13,4 WE/ha verzeichnen geringe Werte. Neuperlach mit 24,6 WE/ha und der Münchner Nordosten mit 28,6 WE/ha zeigen, dass große Quartiere über geringe Wohnungsdichten verfügen.

Viele der Quartiere sind auf ehemaligen landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie Grün- und Freiflächen entstanden (Alte Heide, Borstei, Parkstadt Bogenhausen, Siedlung Krüner Straße, Neuperlach, Freiham, Münchner Nordosten). In Neuperlach sollte der alte Dorfkern Perlach angebunden werden. Die Messestadt Riem befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens. In teils militärischer Nutzung waren die Quartiere Hasenbergl, Ackermannbogen und Neufreimann. Das PaketPost-Areal wird derzeit von der Deutschen Post genutzt.

Die Alte Heide hat den Anspruch einer Werkssiedlung, während die Borstei das Neue Bauen vernachlässigt und sich an der gewachsenen Stadt sowie der heimischen Bautradition orientiert. Die Parkstadt Bogenhausen folgt dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“, ähnlich wie die Siedlung am Hasenbergl. Jedoch unterscheiden sie sich in Details: Die Parkstadt Bogenhausen setzt auf „Wohnen im Park“, während das Hasenbergl eher autogerechte Strukturen verfolgt. Die

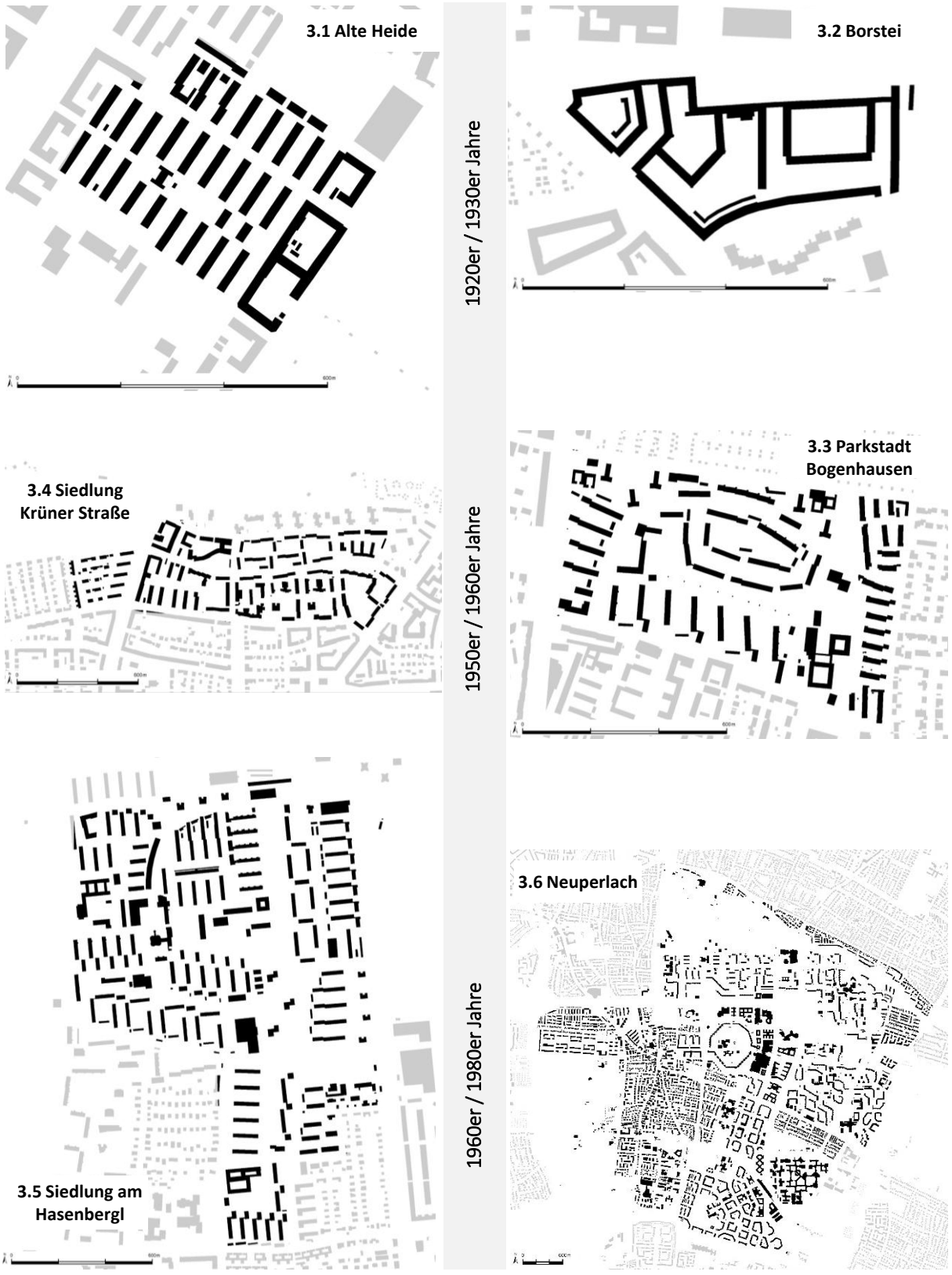
Autogerechtigkeit greift Neuperlach auf und vereint Ansätze des Leitbildes „Urbanität durch Dichte“ mit Vorstellungen eines Stadtorganismus. Ähnlich wie in der Parkstadt Bogenhausen steht in der Messestadt Riem und in Neufreiham das „Grüne“ im Vordergrund, sodass die Grundgedanken „Wohnen im Grünen“ und „kompakt, urban, grün“ umgesetzt werden. Der Ackermannbogen steht für nachhaltige Ansätze sowie sparsamen Flächenverbrauch. Kompaktheit, Urbanität, Mischung, Nachhaltigkeit und kurze Wege sind seit 2010 nicht mehr wegzudenkende Direktiven, die in jedem Quartier unterschiedlich Anwendung finden.

Städtebauliche Struktur und Erscheinungsbild

Im Quartier Alte Heide sind beinahe alle Zeilen streng in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Ausnahme bilden lediglich drei Zeilen mit West-Ost-Ausrichtung. Ebenso auf Zeilenbauten setzen die Parkstadt Bogenhausen, die Siedlung am Hasenbergl und auch die Siedlung Krüner Straße. Während diese in der Parkstadt Bogenhausen zueinanderstehen, sind sie in der Krüner Straße oft rechtwinklig zueinander angeordnet. Im Hasenbergl sind sowohl parallele Zeilen in Nord-Süd- als auch rechtwinklig dazu angeordnete Zeilen in West-Ost-Richtung erkennbar. In allen drei Quartieren ergänzen Reihen sowie Solitäre die Bebauungsstruktur. Die Bebauung in Neuperlach wird maßgeblich durch den Wohnring als Großform geprägt. Offene Blockstrukturen, Gruppen, geschwungene und gerade Zeilenstrukturen sowie einzelne Solitäre bieten eine Vielfalt in der städtebaulichen Struktur. Die Bebauung in der Messestadt Riem und im Ackermannbogen folgt dem klaren Straßenraster. Dort sind geschlossene Reihen und Zeilen realisiert. Gruppen entstehen in beiden Quartieren durch die Anordnung der Gebäude. Solitäre bringen darüber hinaus Abwechslung in die Bebauungsstruktur. Freiham setzt auf offene und geschlossene Blockrandstrukturen, teilweise mit innenliegenden Gebäuden. In Neufreiham und auch im PaketPost-Areal sind überwiegend geschlossene Blöcke geplant, die durch Solitäre markante Gebäude erhalten. Die Borstei bildet durch geschlossene Blockstrukturen mit Durchfahrten eine Großform, die den Anschein eines „Block in Block“ macht (vgl. Schwarzpläne Abb. 79 und 80).

Die Alte Heide ist das einzige Quartier, das eine nahezu gleichmäßige Silhouette aufweist. Das PaketPost-Areal könnte jedoch abseits der Hochhäuser in den Blockstrukturen ebenfalls eine ähnliche Höhe verzeichnen. In der Borstei variiert die Gebäudehöhe zwischen drei und fünf Geschossen und ist somit durch eine leichte Höhendifferenzierung gekennzeichnet. In allen anderen Quartieren ist eine Höhendifferenzierung von mehr als zwei Geschossen zu erfassen. Der Wohnring in Neuperlach folgt einer klaren Höhenstaffelung. Zudem wird in Freiham und in Neufreimann eine „bewegte Silhouette“ realisiert. Eine Betonung des Zentrums lässt sich in Neuperlach, Freiham und Neufreimann feststellen. Eine Betonung der Quartiersränder erfolgt in der Parkstadt Bogenhausen im Norden und Süden durch Überhöhung, im Osten durch niedrigere Einfamilienreihenhäuser.

Abb. 79: Schwarzpläne Stadtquartiere München I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 80: Schwarzpläne Stadtquartiere München II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

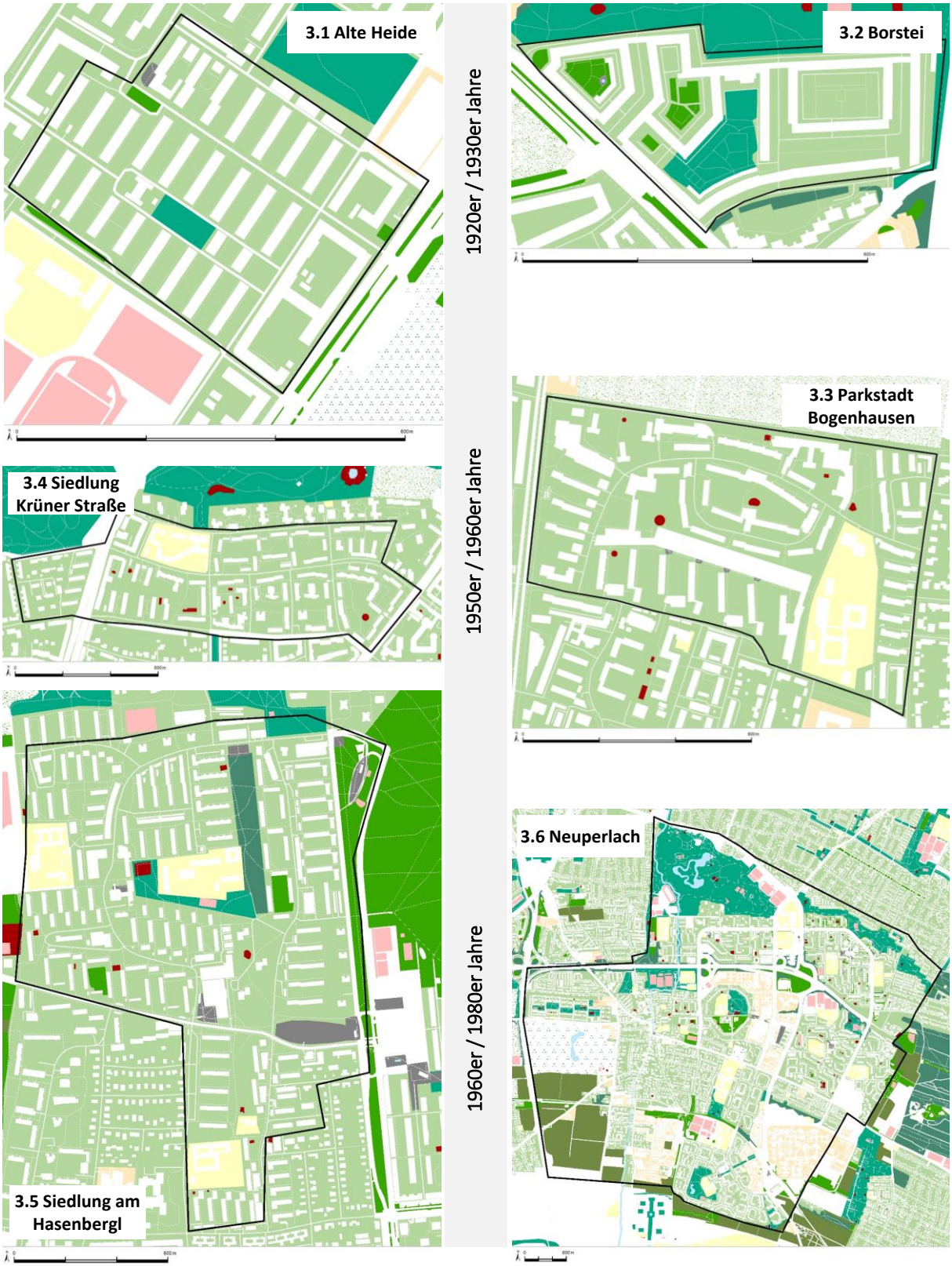
Weiterhin werden der Hasenbergl-Nordrand und auch Ränder im Ackermannbogen betont. In der Messestadt Riem nimmt die Bebauungshöhe Richtung Süden ab. Punktuelle Hochpunkte beeinflussen die Höhensilhouette in der Krüner Straße, im Hasenbergl und im PaketPost-Areal.

Sowohl in der Alte Heide als auch in der Borstei ist das Erscheinungsbild der Bebauung jeweils sehr homogen. In der Parkstadt Bogenhausen, in der Siedlung Krüner Straße, in der Siedlung am Hasenbergl und in Neuperlach ist die Bebauung grundsätzlich sehr ähnlich, einzelne Teilabschnitte sind sogar identisch. In Neuperlach ist jedoch mehr Varianz in der Bebauung sichtbar. In der Messestadt stellt sich ebenfalls ein ähnliches Gesamtbild ein. Dennoch unterscheidet sich die Architektur einzelner Bauabschnitte. Obwohl im Ackermannbogen Wert auf eine vielfältige Gebäudegestaltung gelegt wurde, sind einzelne Gebäudegruppen gleich. In Neufreimann und in Freiham könnte sich eine heterogene Gestaltung der einzelnen Baublöcke realisieren lassen, wenngleich es ähnliche Teilbereiche geben wird.

Stadt- und Grünräume

In der Alten Heide existieren private Gärten zwischen den Zeilen und nur wenig öffentliche Grünflächen. Die halböffentlichen Grünflächen in der Borstei sind mit „Baukunst“ versehen und heben sich durch die liebevolle Gestaltung klar von Grünanlagen der anderen Quartiere ab. In gemeinschaftlich nutzbaren Innenhöfen bieten Wiesenflächen Raum als Ersatz für den privaten Garten. Vergleichbare Innenhöfe finden sich in Freiham, Neufreimann, dem PaketPost-Areal und wahrscheinlich auch im Münchner Nordosten. Die Parkstadt Bogenhausen ist ihrem Leitbild entsprechend durch ein hohes Maß an Durchgrünung geprägt. Ein zentrales Grünband weitet die zusammenhängenden Grünanlagen in der Quartiersmitte auf. Ein ähnliches verbindendes Grünsystem wird in der Siedlung Krüner Straße und im Hasenbergl deutlich, wobei in der Krüner Straße keine ausgewiesenen Parkflächen vorhanden sind. Durchgrünte Abschnitte mit mäandernden und geraden Gebäudezeilen sorgen für einen hohen Grünanteil in Neuperlach. Zentrale Quartiersparks bzw. Grünbänder findet man in der Parkstadt Bogenhausen, Siedlung am Hasenbergl, am Ackermannbogen, Neufreimann und im PaketPost-Areal. Mit dem Ostpark in Neuperlach und dem Riemer Park mit Badesee in der Messestadt Riem sind überörtlich wichtige Stadtparks am Quartiersrand erschaffen worden. Der geplante Landschaftspark am westlichen Rand von Freiham könnte ebenfalls Anziehungspunkt für zahlreiche Bewohner:innen der Nachbarstadtviertel und -kommunen sein. Durch die Besonderheit der an die bestehenden Nachbarschaften anknüpfende Quartiersbebauung im Münchner Nordosten sind ein Naturraum, Aktivitätenband und diverse Grünzüge geplant (vgl. Grünpläne Abb. 81 und 82).

Abb. 81: Grünpläne Stadtquartiere München I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 82: Grünpläne Stadtquartiere München II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

In den meisten Quartieren sind die Grünräume gefasst. Ausnahmen bilden lediglich die Parkstadt Bogenhausen und die Siedlung am Hasenbergl, in denen die Zeilen mit den Grünräumen verzahnt und die Punkthäuser von Grünflächen umschlossen werden. In Neuperlach, der Siedlung Krüner Straße und der Messestadt Riem findet neben den gefassten Grün- und Freiräumen in bestimmten Abschnitten zudem eine Verzahnung zwischen Grünflächen und Gebäuden statt. Gleiches ist für den Münchner Nordosten anzunehmen.

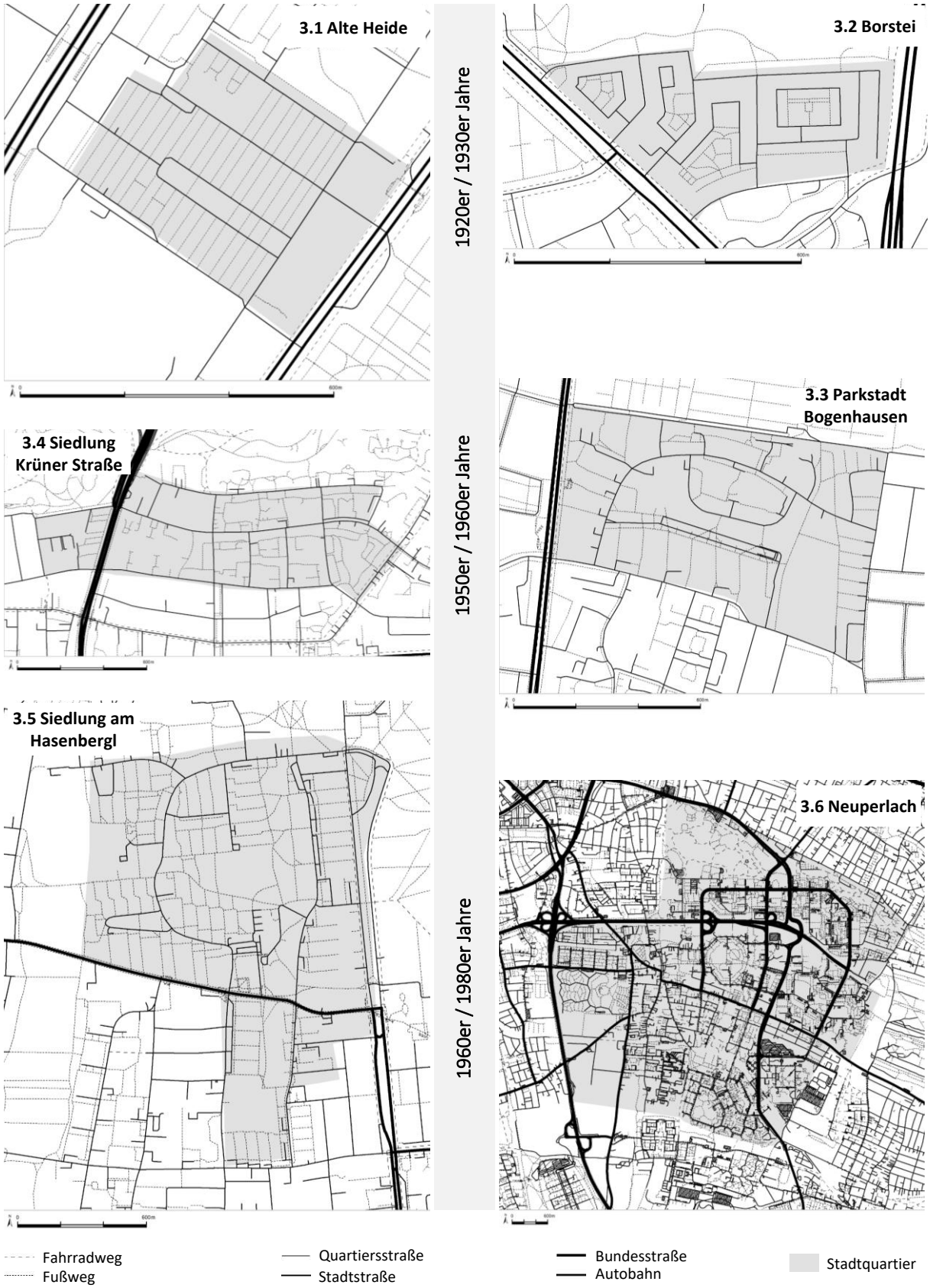
In der Alten Heide sind die privaten Gärten durch Zäune und durch ihre Lage zwischen den Zeilen klar abgetrennt. Im Ackermannbogen kann durch die Gebäudeposition ebenfalls eine klare Trennung der privaten Gärten ausgemacht werden. In der Parkstadt Bogenhausen, der Krüner Straße, in der Siedlung am Hasenbergl und in der Messestadt Riem sind die privaten Gärten zwar auch durch Hecken und Zäune einfasst, aber knüpfen direkt an den öffentlichen, halböffentlichen oder gemeinschaftlichen Raum an. Für Freiham und auch Neufreimann ist dies ebenso denkbar. Ein fließender Übergang zwischen öffentlichen und halböffentlichen Grünräumen ist in der Parkstadt Bogenhausen, im Hasenbergl und teilweise in Freiham feststellbar. Gemeinschaftliche Grünräume sind in Neuperlach, der Messestadt Riem und in Freiham in geöffneten Innenhöfen zu finden. Geschlossene gemeinschaftliche Innenhöfe werden in Neufreimann und im PaketPost-Areal realisiert.

Ein zentraler Quartiersplatz und weitere kleinere Plätze tragen in der Siedlung am Hasenbergl, in Neuperlach in der Messestadt Riem, dem Ackermannbogen, in Freiham und Freimann zum öffentlich nutzbaren Raum bei. Klassische Stadtplätze fehlen hingegen in der Alten Heide, der Borstei, der Siedlung Krüner Straße und Parkstadt Bogenhausen. Kommunikationsräume vor Ladenzeilen wie in der Borstei, der Parkstadt Bogenhausen und im Hasenbergl und in Neuperlach bieten neben Gassen und Fußwegen weitere öffentlich nutzbare Räume.

Erschließung

Während die Erschließung der Messe in der Messestadt Riem über einen Außenring erfolgt, ist die Erschließung im südlichen Wohnteil durch klare Rasterstrukturen geprägt. Rasterförmige Erschließungsstrukturen sind ebenso in der Alten Heide in Kombination mit einem Innenring, der Siedlung Krüner Straße, dem Ackermannbogen mit einem zusätzlichen Außenring und in Freiham festzustellen. In der Borstei umschließt ein Außenring die Großform, der durch mehrere Zufahrten das Blockinnere zugänglich macht und daher als hybride Erschließungsform charakterisiert werden kann. Besonders in Neuperlach ist auffällig, dass unterschiedliche Erschließungsarten und -netze Anwendung gefunden haben. Sowohl Außen- als auch Innenringe, Verästelungen sowie rasterförmige Strukturen werden bei Betrachtung des Viertels augenscheinlich. Im Hasenbergl dienen verästelte Straßenführungen und ein Innenring mit Stich- und Schlaufenstraßen der Erschließung.

Abb. 83: Erschließungspläne Stadtquartiere München I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 84: Erschließungspläne Stadtquartiere München II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

In Neufreimann wird ausschließlich auf die Innenringerschließung gesetzt, die somit jeden Baublock an das Straßennetz anbindet. Ähnliche Strukturen sind für die Teilgebiete im Münchner Nordosten vorgesehen. Das PaketPost-Areal wird hingegen lediglich über die äußeren Straßen mit dem MIV und unterirdisch erreichbar sein. Weiterhin ist das Quartier im Inneren autofrei geplant. Im Hasenbergl,

der Parkstadt Bogenhausen, Ackermannbogen und Neufreimann sind in ihren Quartiersmitten ebenso autofrei. Autofreie Teilbereiche sind innerhalb der Raster der Siedlung Krüner Straße, in Neuperlach, der Messestadt Riem und in Freiham vorzufinden (vgl. Erschließungspläne Abb. 83 und 84).

Parkangebote entlang der Straßen existieren beinahe in jedem Quartier. Ausnahme bilden Freiham und Neufreimann, wo an Straßen weitestgehend nur Parken für Besucher:innen, mobilitätseingeschränkte Personen oder Lieferverkehr möglich sein soll. Im PaketPost-Areal werden aufgrund der geplanten Autofreiheit im Inneren keine oberirdischen Parkplätze zur Verfügung stehen. Größere Parkflächen sind in der Parkstadt Bogenhausen, Siedlung Krüner Straße, im Hasenbergl, in Neuperlach und im Ackermannbogen vorhanden. Tiefgaragen sind besonders seit den Quartiersentwicklungen der 1960er/1980er Jahre umgesetzt worden, wobei im Hasenbergl weiterhin großflächige Parkplätze und Garagenhöfe integriert wurden.

In Neuperlach, der Messestadt Riem, im Ackermannbogen und auch in den derzeit im Bau befindlichen und geplanten Quartiere Freiham, Neufreimann und PaketPost-Areal sind Tiefgaragen vorgesehen. Im 2. RA in Freiham wird für Mobilitätshäuser und Quartiersgaragen/Parkregale plädiert. In Neufreimann ergänzen Mobilitätsstationen das Mobilitätsangebot im Quartier. Im Münchner Nordosten sind ebenfalls Mobility Hubs fest eingeplant, die genaue Ausgestaltung, Funktion und Lage steht jedoch noch nicht fest.

Neuperlach hebt sich durch sein umfassendes, oft durch Brücken kreuzungsfreies Fußgänger- und Radwegenetz ab. In der Messestadt Riem, im Ackermannbogen, in Neufreimann und im PaketPost-Areal sind ebenso Gebietsteile mit kreuzungsfreien Fuß- und Radwegeverbindungen ausgestattet. In den weiteren Quartieren sind gleichartige Fußwegenetze vorhanden, die jedoch meist Straßen kreuzen und nur in kleinen Teilbereichen bzw. innerhalb der Baufelder kreuzungsfrei sind.

Funktion

Die Quartiere der 1920er/1930er und 1950er/1960er Jahre können als monofunktionale Stadtquartiere charakterisiert werden, da sie lediglich über wenige Nahversorgungsgeschäfte verfügen. Diese liegen meist konzentriert entlang einer Ladenzeile. In der Siedlung am Hasenbergl wurde die Versorgungsfunktion durch mehrere Ladenzentren ausgebaut. In Neuperlach ist die Nutzung mit einem überörtlichen Einkaufszentrum, zahlreichen Großunternehmen sowie einem Hallenbad und einer Eissportanlage grobkörnig heterogen. Als stark gemischte Stadtquartiere sind darüber hinaus auch die Messestadt Riem und das PaketPost-Areal einzustufen. Die Messestadt Riem kann in drei Bereiche gegliedert werden: Messe/Gewerbe/Arbeiten im nördlichen Teil, Wohnen/Einkaufen im mittleren Teil und Riemer Park im südlichen Teil. Die Mischung ist somit nicht so kleinteilig wie im PaketPost-Areal. Dort sind vertikale Nutzungsmischungen aus Wohnen, Arbeiten,

Versorgung mit Gastronomie und Dienstleistungen sowie ein Hotel geplant. Als mäßig gemischte Stadtquartiere lassen sich Ackermannbogen (mittelkörnig), Freiham (grobkörnig) und Neufreimann (feinkörnig) klassifizieren.

In Anhang D3 darstellt sind Tabellen, die die Analysen der Stadtquartiere in München auf Grundlage der in Anhang D0 aufgeführten Kriterien zusammenfassen.

12 Fallstudie Köln

12.1 Stadtbaugeschichte

Zwischen 1888 und 1922 wurden vier Kommunen eingemeindet, wodurch Köln immer weiter zur Großstadt anwuchs (HEINEN 1991: 369). Ende des 19. Jahrhunderts lag der Fokus der Stadtentwicklung auf der Neustadt und dem Stadtkernrand. Dennoch wurde der Vorstadtbereich trotz der Eingemeindungen nur bedingt durch Bauzonenpläne und Bauordnungen entwickelt (MEYNEN 1978: 90). Als die Nachfrage nach preisgünstigen und hygienischen Kleinwohnungen stieg, konnten die Genossenschaften den Bau von Kleinwohnungen nicht mehr eigenständig stemmen. Dementsprechend wurde im März 1913 die Bau- und Wohnungsgesellschaft *Gemeinnützige AG für Wohnungsbau* (*GAG*) von der Stadt gegründet (MEYNEN 1978: 90f.; GAG 2013: 13). 50 % der AG hielt die Stadt Köln, die andere Hälfte der Aktien gehörte Industrieunternehmen, Genossenschaften aber auch Privatpersonen (HEINEN 1991: 369). Damit wurden die Weichen für eine zukunftsfähige, kommunale und soziale Wohnungsversorgung gestellt (GAG 2013: 13). Die Vororte rückten stärker in den Fokus und Siedlungen, meist um dörfliche Kerngebiete herum, wurden errichtet. Sie befanden sich sowohl links- als auch rechtsrheinisch (MEYNEN 1978: 91). Zwischen 1924 und 1929 konnte die Hälfte der errichteten Wohnungen durch Einnahmen der Hauszinssteuer finanziert werden (GAG 2013: 35). Weiterhin hervorzuheben ist, dass die Stadt Köln durch ihre vorausschauende Bodenpolitik und den Ankauf von großzügigen Flächen frühzeitig dafür sorgte, dass ausreichend Boden für zukünftige Siedlungen vorhanden sein wird (GAG 2013: 34).

Mit *Fritz Schumacher* kam in den 1920er Jahren für drei Jahre ein prägender Städtebauer und -planer nach Köln, der sich erstmals mit der Großraumplanung befasste (SCHWARZ 1950: 6). *Schumacher* erstellte während seiner Zeit in Köln von 1922 bis 1923 einen Generalbebauungsplan für die Stadt (LUDMANN/RIEDEL 1967: 6). Seinen Vorstellungen nach sollte sich die Stadt entlang des Rheinufers erstrecken und ein lang gezogenes Band mit mehreren Zentren verkörpern. Zudem sollte auf den ehemaligen Rayons ein ausgedehntes Grünsystem entstehen. Sein Verständnis für Siedlungs- und Wohnungsbau war von der Gartenstadtidee beeinflusst (GAG 2013: 50f.).

Die erste Siedlung der *GAG* in Bickendorf wurde nach dem Entwurf „Lich, Luff und Bäumcher“ (Licht, Luft und Bäume) von den Essener Architekten *Leo Kaminski* und *Caspar Maria Grod* errichtet, die den Wettbewerb für die neue Siedlung gewonnen hatten. Ab 1914 wurden dort versetzt Einfamilienhäuser mit Vorgärten, kleinen Plätzen und Erschließungsachsen, angelehnt an die durchgrünte und lichtdurchflutete Gartenstadt, errichtet (GAG 2013: 58). Das Neue Bauen wurde erst Ende der 1920er Jahre in Köln umgesetzt. Die erste Siedlung dieser architektonischen Richtung war der „Blaue Hof“ von *Wilhelm Riphahn* und *Grod* (HEINEN 1991: 369). Vermehrt wurden gartenstadtähnliche Siedlungen am

Stadtrand errichtet, die mit ihren Nutzgärten die Versorgung der Bewohner sicherstellen sollten (HEINEN 1991: 372). Nachdem die Nationalsozialisten die Macht übernahmen, wurde der Siedlungstyp der Kleinsiedlungen unter dem Leitbild „germanisches Dorf“ weiterverfolgt (HEINEN 1991: 372; GAG 2013: 154). Nach der Weltwirtschaftskrise wurden durch das Notprogramm der Regierung die Mittel für den Wohnungsbau reduziert, was zu einem Mangel an preisgünstigem Wohnraum führte. Daraufhin wurden „Wohnungen zum Existenzminimum“ errichtet (GAG 2013: 125). In den 1930er Jahren stabilisierte sich die finanzielle Lage im Land und die Stadt kümmerte sich immer weniger um den sozialen Wohnungsbau (HEINEN 1991: 372), dennoch wurde mit der *Grund und Boden (GRUBO)* ein weiteres für die darauffolgenden Jahrzehnte wichtiges Immobilienunternehmen gegründet (GAG 2013: 13).

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Stadt Köln stark zerstört, 56 % des Wohnraumbestandes waren nicht mehr nutzbar und auch die restlichen Wohngebäude konnte nur mit starken Einschränkungen bewohnt werden. Bis 1949 gab es keine Möglichkeit neue Wohngebäude bereitzustellen, da die britischen Besatzungstruppen einen Baustopp verhängten (HEINEN 1991: 373). Bewohnbare Wohnungen unterlagen bis 1950 der Zwangsbewirtschaftung durch die amerikanische und britische Militärregierung (GAG 2013: 177). Im August 1947 wurde Köln zum „Brennpunkt des Wohnraumbedarfs“, was zukünftigen Zuzug in den Kreis verbot und Umzüge nur mit Zustimmung erfolgen durften. 1950 waren weiterhin 46.500 Bewohner:innen in Notunterkünften oder ähnlichen Zwischenlösungen untergebracht (GAG 2013: 180).

Schlussendlich erfolgte der Wiederaufbau auf Grundlage der Planungen von *Rudolf Schwarz* (HEINEN 1991: 372; GAG 2013: 186), der 1946 für fünf Jahre das Amt des Generalplaners für den Wiederaufbau übernehmen sollte (SCHÄFKE 1995: 271). 1950 wurde „Das neue Köln, ein Vorentwurf“ als erster Generalentwicklungsplan von der *Wiederaufbau GmbH* unter *Schwarz* publiziert und als Grundstein für die weitere Entwicklung angesehen (LUDMANN 2000: 66). *Schwarz* begriff Köln darin als Doppelstadt mit einem Zentrum für Kultur, Gewerbe und Handel im Süden (Altstadt) sowie einem neuen Industriezentrum im Norden (SCHWARZ 1950: 17; KIER 1986: 17). Es wurde die „Außenstadt am Fühlinger See“ vorgestellt. Zwischen Niehl und Merkenich sollte das Industriegebiet ausgebaut und im Zuge dessen neuer Wohnraum geschaffen werden. Es sollte eine Stadt mit verschiedenen Siedlungseinheiten für bis zu 40.000 Menschen mit der nötigen sozialen und verkehrlichen Infrastruktur entstehen (KLEINERTZ/PEIFER 1950: 102). Beim Wiederaufbau griff man zudem auf vorangegangene Planungen von *Theodor Nußbaum* (Straßennetz), *Riphahn* (Hahnenstraße unter dem Leitbild „Moderne Stadt“) und *Karl Bands* (Griechenmarktviertel und weitere Teile der Altstadt) zurück (GAG 2013: 186). Für den Wiederaufbau der Altstadt wurde die „Altstadtwiederaufbaugesellschaft“

ins Leben gerufen, die mithilfe von fünf Kölner Baugenossenschaften die soziale und gesellschaftliche Struktur des Stadtviertels wiederherstellen sollte (GAG 2013: 186).

1950 waren neue Wohnungen für rund 100.000 Personen erforderlich. Bis 1952 wurden die neu errichteten Wohnungen (zum Teil werkgeförderte Wohnungen) durch Mittel des Landes Nordrhein-Westfalen (Gelder aus dem Marshallplan) finanziert (GAG 2013: 195). Im Hinblick auf den Wohnungsbau knüpfte man an die Vorkriegsbauweise an und errichtete kleinere Stadtrandsiedlungen. Durch den hohen Flächenverbrauch und den aufkommenden wirtschaftlichen Aufschwung war diese Art von Siedlungen nicht länger im Mittelpunkt. So entstanden im Rahmen des „Entbunkerungsprogramms“ weitere Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus im Vorortbereich. Teilweise erfolgte die Erweiterung von bestehenden Siedlungen. Zu Beginn wurden Zeilenbauten umgesetzt, die dann jedoch in späteren Siedlungen den halboffenen Blöcken weichen mussten (HEINEN 1991: 372). Gekennzeichnet sind die Siedlungen durch die aufgelockerte, architektonisch ansprechende und in Grünräume integrierte Gebäudeanordnung sowie das Vorhandensein aller grundlegenden Infrastruktur- und Nahversorgungseinrichtungen (KIER 1986: 27).

Die erste Großsiedlung wurde von 1954 bis 1958 in Ostheim errichtet. Es folgten weitere wie z. B. Niehl und Vingst. Geprägt wurden die Siedlungen meist durch drei- bzw. viergeschossige Mehrfamilienhäuser bzw. Laubenganghäuser mit Kleinwohnungen (angelehnt an das Neue Bauen aus den 1920er Jahren) und Satteldach. Punkthäuser durchbrachen die niedriggeschossige Bebauung (HEINEN 1991: 375; GAG 2013: 203). Mit finanzieller Unterstützung des Bundes und der Gründung der von der katholischen Kirche getragenen *DEWOG (Deutsche Wohnungsgesellschaft mbH*) konnten ab 1950 etliche Einfamilienhäuser fertiggestellt werden (GAG 2013: 211). Dennoch lag der Fokus des Kölner (sozialen) Wohnungsbaus auf der Schaffung von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern (GAG 2013: 211).

Mitte der 1950er Jahre setzte ein wirtschaftliches Wachstum ein, dass die Bevölkerungszahlen ansteigen ließ. Die Flächen in der Innenstadt wurden daraufhin für Dienstleistungssektor und Unternehmen freigehalten, sodass sich der Wohnraum in die Randbezirke verlagerte. Besonders der Kölner Norden rückte in den Fokus von großen Siedlungsvorhaben: Dementsprechend wurde dort die Trabantenstadt Chorweiler seit 1960 angelegt (HEINEN 1991: 377). Neben dem Bau von weiteren Siedlungen seit den 1960er Jahren (Stammheim, Bocklemünd-Mengenich) (GAG 2013: 231-234), wurden in den 1970er Jahren die Sanierung von Altstadtbereichen und die Erneuerung von älteren Stadtteilkernen ein wichtiges Vorhaben (HEINEN 1991: 382). *Theodor Buraunen*, von 1956 bis 1973 Oberbürgermeister von Köln, führte das „Entbunkerungsprogramm“ und somit die Schaffung von neuem, sozialem Wohnungsbau fort (GAG 2013: 234). Viele der Notunterkünfte oder provisorischen Siedlungen der Nachkriegszeit wurden saniert, teilweise abgerissen und neugebaut (GAG 2013: 236).

1970 formulierte die Stadt einige Ziele im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung. Zum einen sollten die Stadtviertel stärker hervorgehoben und die ÖPNV-Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und den Vierteln ausgebaut werden. Zum anderen sollten der Rhein und weitere ökologische Gegebenheiten mehr Berücksichtigung finden. Hohe Bebauung in Domnähe wurde eingeschränkt und weiterhin sollte auf historische Stadtbausteine geachtet werden, um die prägenden städtebaulichen Elemente beizubehalten. Seit 1972 verfolgte die Stadt die behutsame Stadterneuerung und sah von großräumigen Gebäudeabrissen und Flächensanierungen ab (UHLIG 1991: 137). Das Gesamtkonzept Stadtentwicklung aus dem Jahr 1978 sollte ein Grundgerüst für die zukünftigen Entwicklungen in der Stadt bilden, teilräumliche Rahmenpläne formulierten Ziele für die verschiedenen relevanten Handlungsbereiche wie Wohnen, Wohnumfeld, Infrastruktur, etc. für bestimmte Quartiere (UHLIG 1991: 139).

Durch den stetigen Wohnungsneubau konnte ein Überangebot an günstigem Wohnraum bereitgestellt werden. Das hatte jedoch zur Folge, dass sich die Kommunen aus der Wohnungsversorgung zurückzogen. Zu dieser Zeit wurden vermehrt durch private Bauherren komfortable und höherpreisige Wohnungen errichtet, sodass die Stadt Ende der 1980er Jahre erneut mit einer Wohnungsnot zu kämpfen hatte (SCHÄFKE 1995: 285). Gründe dafür waren unter anderem die Zerschlagung des Gemeinnützigkeitsgesetzes, keine Fortführung der Unterstützung des Bundes beim gemeinnützigen Wohnungsbau sowie demographische und sozialpolitische Veränderungen in der Gesellschaft (HEINEN 1991: 382). Somit wurde 1990 das Programm „Wohnungsbau 2000“ verabschiedet, um den Weg für den jährlichen Bau von 500 Wohnungen zu bereiten (GAG 2013: 264; HEINEN 2000: 155). Neben dem Neubau von sozialen Wohnungen musste auch dafür Sorge getragen werden, dass Wohnungen der 1950er und 1960er Jahre, die ihre öffentliche Bindung verlieren werden, ersetzt werden (HEINEN 2000: 155). Infolgedessen wurden neue Flächen als geschlossene Siedlungen am Stadtrand bzw. im Vorortbereich bebaut sowie Baulücken im Stadtgefüge geschlossen (GAG 2013: 265; HEINEN 2000: 155). Das in den 1920er Jahren formulierte Leitbild der „elliptischen Stadtlandschaft“ wurde zu dieser Zeit unter anderem mit dem Bau von Blumenberg als Bestandteil der „Neuen Stadt“ Chorweiler fortgeführt (HEINEN 2000: 155).

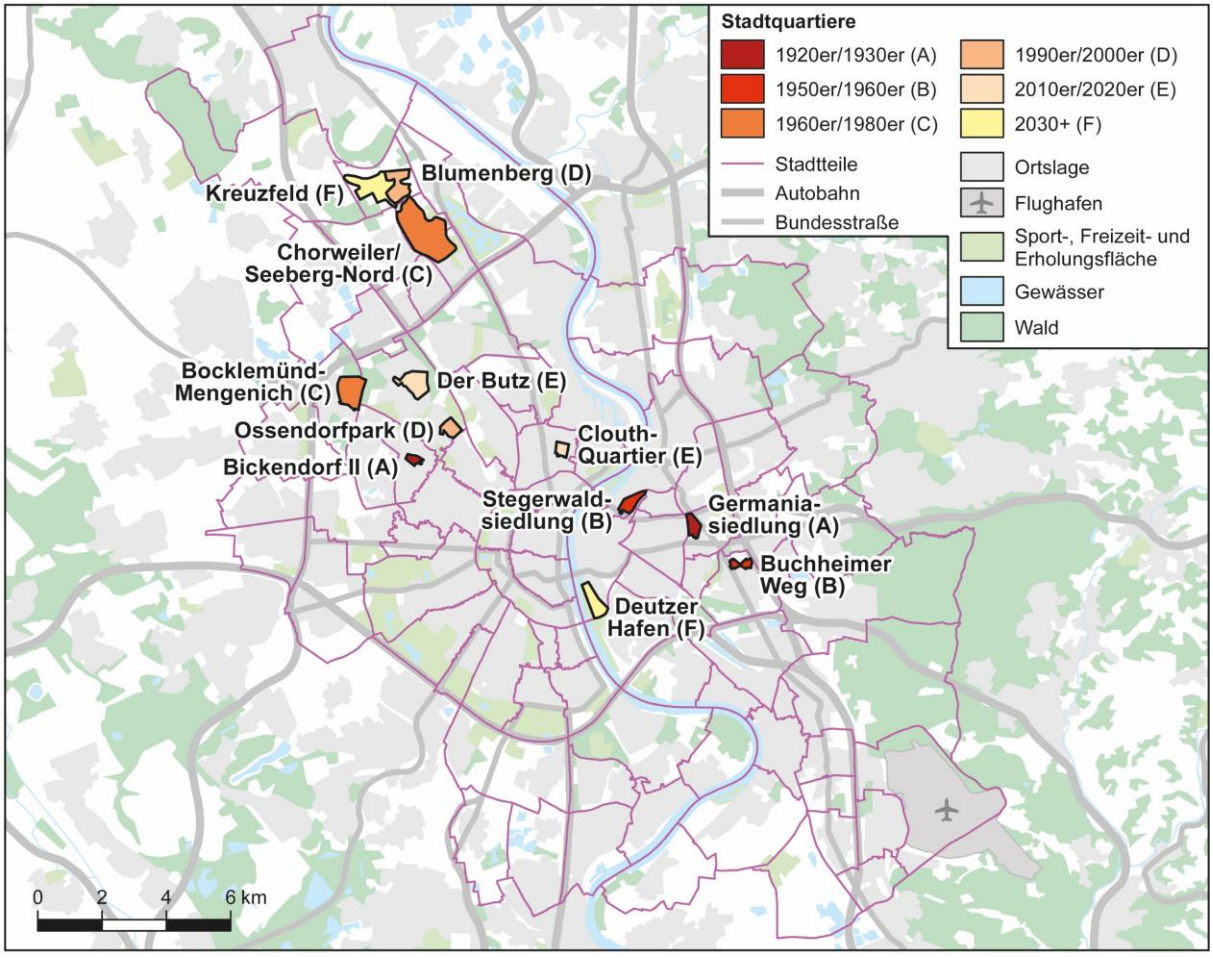
Zu Beginn der 1990er Jahre zogen die letzten alliierten Truppen aus der Stadt und ihren Kasernen ab. Im Zuge dessen wurden im gesamten Stadtgebiet Flächen von insgesamt 237 ha frei. Die ehemaligen Kasernen, nun Konversionsflächen, liegen meist günstig im Stadtgebiet und bedürfen keiner umfassenden Verkehrsinfrastruktur mehr, da sie verkehrlich gut an die Stadt angeschlossen sind. Zudem war die technische Infrastruktur weitestgehend vorhanden, sodass hier lediglich Ausbau- und Optimierungsmaßnahmen vorangebracht werden mussten (HEINEN 2000: 155). Bei den Siedlungen der 1990er Jahre wurde Wert auf unterschiedliche Architektur der Gebäude, eine individuelle Gestaltung

der Bautypen sowie Verwendung verschiedener Bauelemente gelegt. Dies ermöglichte die Einheitlichkeit innerhalb der Siedlungen zu umgehen, wie sie in den Siedlungen der 1920er/1930er Jahren üblich war (HEINEN 2000: 158). Mit der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ wurde ein Leitfaden zur zukunftsgerichteten, strategischen und nachhaltigen Stadtentwicklung entwickelt, der dabei verschiedene Leitsätze wie die Realisierung von kompakten und lebenswerten Quartieren, vielfältigen Arbeitswelten, klimagerechtem Wachstum, gesunden Lebensverhältnissen, Bildungs- und Teilhabeangeboten für Chancengerechtigkeit sowie die Stärkung Kölns als vielfältig vernetzte Metropole vereint (STADT KÖLN 2020: 10-13).

12.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Für Köln wurden ebenfalls 12 Stadtquartiere (vgl. Abb. 85) der unterschiedlichen Epochen ausgewählt. Die Mehrheit der Quartiere liegt dabei auf der linken Rheinseite. Besonders auffällig sind die drei direkt nebeneinanderliegenden Quartiere im Norden der Stadt, die nacheinander realisiert wurden.

Abb. 85: Übersicht Fallbeispiele Köln

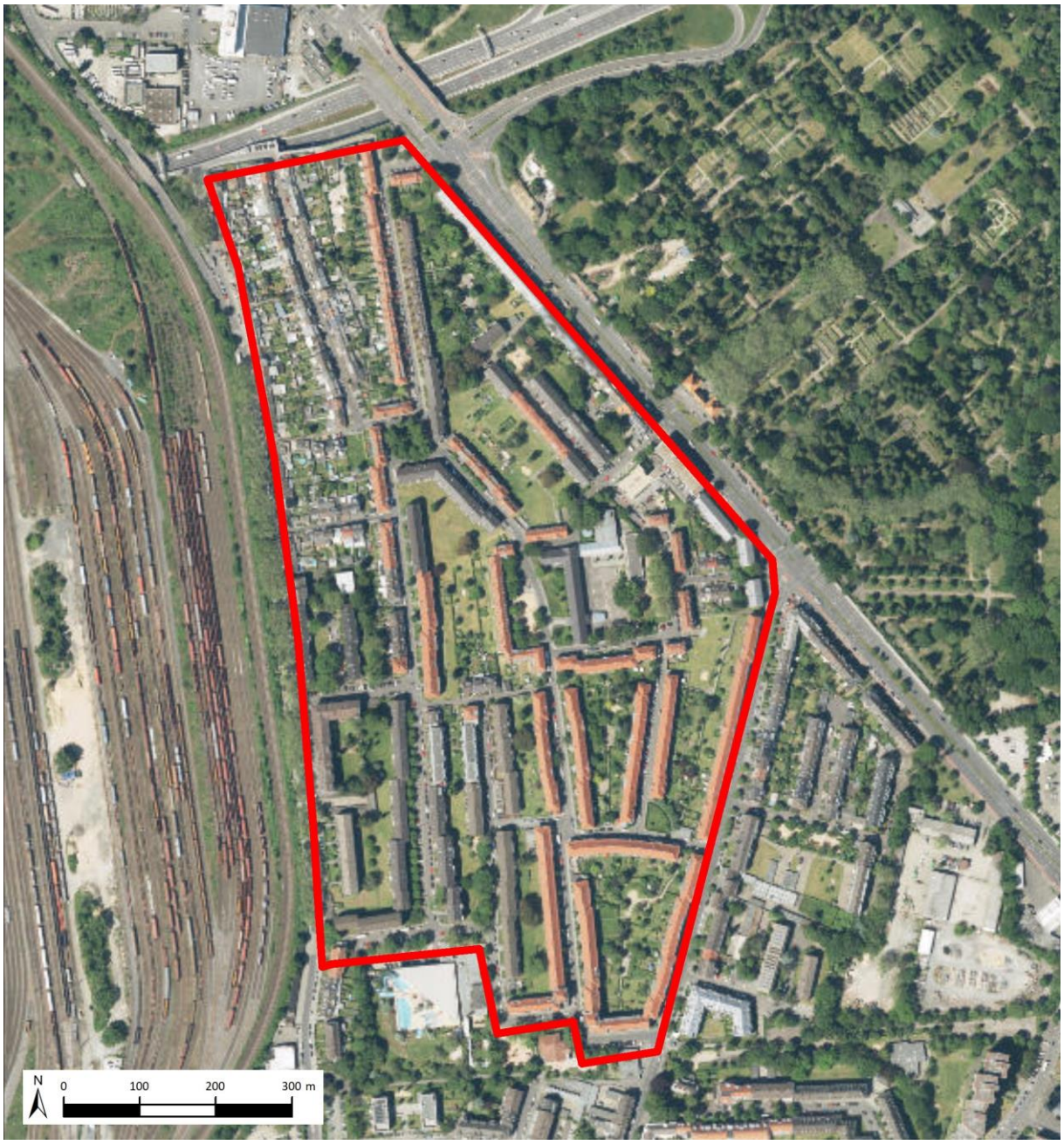


Quelle: Eigene Darstellung nach © GEOBASIS-DE / BKG 2022, angepasst von L. Diehl

12.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre

Als die *GAG* dem Hüttenwerk Germania 1918 das 17 ha große Gelände in Höhenberg abkaufte, war die Nachnutzung bereits geplant: Auf dem Gelände sollten 1.459 WE zur Wohnraumversorgung der Angestellten der umliegenden Industrien beitragen. Zwischen 1920 und 1929 formte sich daraufhin die **Germaniasiedlung** (vgl. Abb. 86) und umfasst heute ca. 21 ha (HEINEN/PFEFFER 1988a: 114; KIERDORF 2020a: 794, 799; SB.4.1). Am Aufbau der „Gartenstadtanlage“ waren 38, überwiegend aus Köln stammende, Architekt:innen beteiligt (GAG 2013: 77f.; KIERDORF 2020a: 799).

Abb. 86: Luftbild Köln - Germaniasiedlung



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Dadurch weist das Quartier unterschiedliche Teilbereiche mit städtebaulichen und typologischen Ähnlichkeiten auf. Einzelne Teilabschnitte sind identisch. In der Germania- und Meiningerstraße gleicht jedoch kein Einfamilienreihenhaus dem anderen. Die straßenbegleitende Randbebauung mit Geschosswohnungen folgt dem Heimatstil mit städtischer Prägung und vereint Elemente unterschiedlicher Architekturströmungen. Auffallend sind die glatt verputzten farbintensiven Fassaden mit farblichen Akzenten und Backsteinpassagen sowie verschiedene Dachaufbauten, Torbögen, Spitzen und Erker (HEINEN/PFEFFER 1988a: 117; GELHAR et al. 2019; GAG 2013: 78; KIERDORF 2020a: 798). Die aufgelockerte Bebauung folgt meist der Nord-Süd-Richtung, was eine strukturierte und rhythmisierte Struktur hervorbringt. Geschlossene Reihen als Einfamilienreihen- sowie als Mehrfamilienhäuser werden durch geöffnete Blockrandbebauungen ergänzt. Die Bebauung verfügt über ein bis vier Geschosse und wird mit einem, vereinzelt ausgebauten, Sattel- oder Walmdach gedeckt. Die niedriggeschossigen Einfamilienhäuser befinden sich am nordwestlichen Quartiersrand (HEINEN/PFEFFER 1988a: 114; KIERDORF 2020a: 793-796; SB.4.1). Die weitläufigen Grünanlagen innerhalb der Großblöcke beschränken sich durch kleinere Mauern meist auf die gemeinschaftliche Nutzung. Private Gärten der Erdgeschosswohnungen bzw. Einfamilienreihenhäuser und Vorgärten tragen zum grünen Erscheinungsbild bei. Mehrere begrünte Plätze entlang der Mittelachse sowie Aufweitungen an Straßenkreuzungen lösen die geschlossene Bebauung auf (SB.4.1; KIERDORF 2020a: 793-799; HEINEN/PFEFFER 1988a: 116). Eine innere Hauptachse trennt die Ein- von den Mehrfamilienhäusern. Weitere beinahe parallel verlaufende Sammelstraßen sowie kurze Verbindungsstraßen in Ost-West-Richtung tragen zur vollständigen Anbindung jeden Hauses bei. Es ergibt sich ein gemischtes Straßennetz aus rasterförmigen und verästelten Abschnitten. Fußgängerwege zwischen den Gärten sowie in Zwischenräumen erlauben schnelle Wegeverbindungen (SB.4.1; KIERDORF 2020a: 795; HEINEN/PFEFFER 1988a: 116).

Die Einfamilienhaussiedlung Bickendorf I wurde zwischen 1922 und 1931 durch **Bickendorf II** (auch Rosenhofsiedlung) (vgl. Abb. 87) erweitert. 1938 folgte schlussendlich der Bau des letzten Häuserblocks (HEINEN/PFEFFER 1988a: 174; FUNK 2004: 52; GROPP 2020a). 1.121 Geschosswohnungen ließ die *GAG* auf 10 ha Fläche des ehemaligen Festungsrayons erbauen (HEINEN/PFEFFER 1988a: 174; GAG 2013: 82; SB.4.2). *Riphahn* und *Grod* setzten eine offene und geschlossene Blockrandbebauung sowie Reihen nach dem Motto „Lich, Luff und Bäumcher“ um. Sie orientierten sich dabei am Internationen Stil und griffen Elemente des Heimatstils und der Sachlichkeit auf. Ähnlichkeiten zu den Gebäuden der „Weißen Stadt“ und des „Blauen Hofs“[6] sind erkennbar (HEINEN/PFEFFER 1988a: 174; FUNK 2004: 52; MEYNEN 1977: 57; HAUSER o.J.). Die meist drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäuser

[6] „Weiße Stadt“ (Zeilenbebauung) und „Blauer Hof“ (Bauensemble) als Teil der Bebauung des „Kalker Feldes“ in den 1920er Jahren und bis heute architektonisch bedeutsam für die Stadt Köln (STADT KÖLN o.J.c)

mit Walmdächern resultieren aus elf verschiedenen Haustypen und Gebäudevariationen. Einzelne Straßenabschnitte sind somit homogen. Dennoch ergibt sich ein variierendes Erscheinungsbild. Die Fassaden spielen mit Vor- und Rücksprüngen, kubischen Erkern, eingefassten und gerahmten Fenstern, horizontalen Fensterbändern und farblichen Akzenten. Auf Ornamente wird verzichtet, dafür heben sich Eckgebäude durch Höhenstaffelung und vorgezogene Pavillons hervor. Für das Quartier identitätsstiftend sind die in Weiß und Gelb gestalteten Gebäude, die die Rosenhofsiedlung zu einer Einheit werden lassen (SB.4.2; MEYNEN 1978: 196, 200; KIERDORF 2020b: 547; FUNK 2004: 52). Durch „Verengen, Erweitern, Aufstocken, Versetzen, Rhythmisierung und Formwechsel“ (GAG 2013: 82) entsteht im Gesamten ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild.

Abb. 87: Luftbild Köln - Bickendorf II



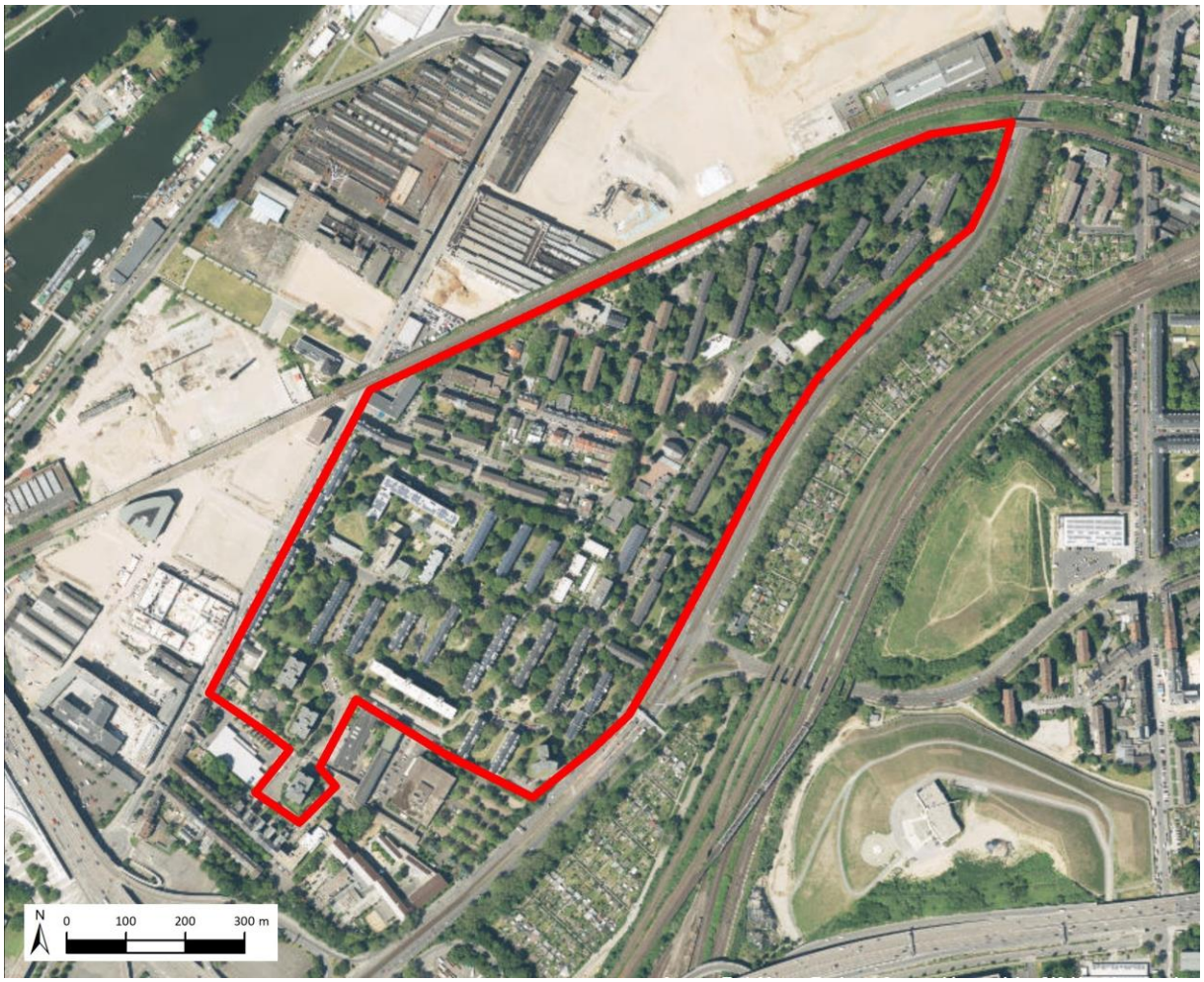
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Grünräume beschränken sich größtenteils auf gemeinschaftlich genutzte Freiflächen in Blockinnenbereichen. An Straßenrändern befinden sich Grünflächen als Abstandsgrün bzw. Vorgärten. Mit dem Rosenhof wurde ein zentraler Platz mit Grünraumfunktion geschaffen. Der öffentliche Raum wird darüber hinaus durch kleinere Plätze, die an Straßenecken durch Gebäudeformationen und Aufweitungen entstanden sind, ergänzt (HEINEN/PFEFFER 1988a: 174ff.; SB.4.2). Eine auf den Rosenhof ausgerichtete Mittelachse, die durch die Kirche für den Autoverkehr unterbrochen wird, wird durch mehrere Straßen gekreuzt, sodass das Umfahren des Kirchengeländes möglich wird. Das Straßennetz

zeichnet sich durch rasterförmige und teils symmetrische Strukturen aus, erscheint jedoch durch geschwungene und versetzte Straßen aufgelockert (HEINEN/PFEFFER 1988a: 176; KIERDORF 2020b: 541f.). Durch Modernisierungsmaßnahmen ergaben sich leichte Veränderungen. Es fehlen Mauern um Vorgärten und der Rosenhof wurde umgestaltet. Seit 1996 steht die Siedlung unter Denkmalschutz und wurde umfassend saniert, um den Originalzustand möglichst wiederherzustellen (KIERDORF 2020b: 546; HAUSER o.J.).

12.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre

Abb. 88: Luftbild Köln - Stegerwaldsiedlung



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die **Stegerwaldsiedlung** (vgl. Abb. 88) gilt als erste Kölner Großwohnsiedlung nach dem 2. Weltkrieg. Das neue Stadtviertel ergänzt die vorhandene Blockrandbebauung entlang von zwei Straßen um 1.677 Wohnungen in 143 Gebäuden und vier Punkthochhäusern. Auf rund 25 ha Industriebrache einer ehemaligen Waggonfabrik verwirklichte die Wohnungsgesellschaft *DEWOG* zwischen 1951 und 1956 das rechtsrheinische Wohnquartier für 5.700 bis 6.000 Bewohner:innen (VOLLERT 2008: 212f.; STADT

KÖLN. AMT FÜR STATISTIK UND EINWOHNERWESEN 1995: 5; HEINEN/PFEFFER 1988b: 106; LUDMANN/BOESE 1991: 177). Charakteristisch für die Stegerwaldsiedlung sind die in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten Zeilen, die bis auf wenige Ausnahmen konsequent verfolgt wurden. Dabei sind nicht alle Zeilen im gleichen Winkel angeordnet. Gruppenweise werden leichte Verschiebungen deutlich. Zudem folgen nicht alle Zeilen einer Linie, sondern werden durch versetzte Gebäudeteile unterbrochen. Vier Solitäre als Punkthochhäuser mit H- und Y-Grundrissen bilden im südlichen Teil achtgeschossige Hochpunkte. Sechs- bis achtgeschossige Zeilen mit Flachdach brechen mit der sonst drei- bis viergeschossigen Zeilenbebauung mit Satteldach. Die niedriggeschossige Zeilenbebauung folgt einem sehr ähnlichen Erscheinungsbild, das jedoch durch die Farbgestaltung der Monotonie entgegenwirkt. Die weißen Fassaden stehen im Kontrast zu orangen und beigen Fassaden. Des Öfteren wiederholen sich Bebauungsform und -gestaltung sowie die Fassadengliederung durch Fenster und Türen. Teilbereiche können daher dennoch als homogen eingeordnet werden (SB.4.3; HEINEN/PFEFFER 1988b: 106ff.). Als Zentrum des Quartiers kann die Kirche mit dem umgebenen Platz ausgemacht werden. Plätze durch Straßenaufweitungen oder Gebäudevorplätze dienen als weiterer öffentlicher Raum. Straßenunabhängige geschwungene Wegeverbindungen entlang der Grünräume zwischen den Zeilen schaffen Verbindungen. Die halböffentlichen Grünräume rund um die Zeilen dienen als Abstandsgrün, sie laden durch ihre Weitläufigkeit als umfassendes Grünsystem mit Bepflanzung zur Nutzung ein (SB.4.3; STADT KÖLN. AMT FÜR STATISTIK UND EINWOHNERWESEN 1995: 5; CURDES/ULRICH 1997: 274). Durch zwei Haupterschließungsstraßen eingefasst, ist eine Zufahrt lediglich von Nordwesten möglich. Die innere Erschließung folgt einem Verästelungsnetz, wobei kleinere Ringstraßen sowie Stichstraßen die Anbindung an alle Baufelder gestatten. Garagen und Parkplätze entlang der Straßen sind für den ruhenden Verkehr vorgesehen (SB.4.3). Zu Beginn war die Nahversorgung durch elf Läden sowie Post und Bank gedeckt. Heute sind nur noch vereinzelt Geschäfte und Lokale vorhanden (STADT KÖLN. AMT FÜR STATISTIK UND EINWOHNERWESEN 1995: 5; HEINEN/PFEFFER 1988b: 106).

Mit dem Stadtquartier **Ostheim-Buchheimer Weg** (vgl. Abb. 89) konnten in der Nachkriegszeit 1.237 WE in 99 Mehr- und 36 Einfamilienhäusern zur Wohnraumversorgung beitragen. Auf rund 14 ha entstand zwischen 1954 und 1958 ein randstädtisches Wohnquartier der *GAG* (LUDMANN/BOESE 1991: 171; HEINEN/PFEFFER 1988b: 117; GAG 2013: 215). Das Quartier besteht aus zwei dreieckig geformten Bereichen mit Zeilenbebauung sowie einem Solitär als Verbindungsgebäude. Die Zeilen sind schräg- und quergestellt und folgen unterschiedlichen Ausrichtungen. Lediglich auf eine Ost-West-Orientierung wird verzichtet. Die zweigeschossigen Einfamilienreihenhäuser sowie das achtgeschossige H-förmige Hochhaus als Hochpunkt befinden sich am nördlichen Rand. Daneben besteht lediglich eine leichte Höhendifferenzierung der Zeilen (3 bis 4 Geschosse) (HEINEN/PFEFFER 1988b: 117; SB.4.4). Eine Besonderheit des Fallbeispiels ist, dass der Originalzustand der Gebäude nur

noch teilweise vorhanden ist. Die Bebauung des westlichen Teilbereichs wurde bis auf die Reihenhäuser abgerissen und bis 2012 neu errichtet. Die Anzahl an Wohnungen erhöhte sich dadurch und das äußere Erscheinungsbild wirkt moderner (GAG o.J.). Demzufolge ist das Erscheinungsbild der beiden Bereiche gänzlich verschieden. Innerhalb jedes Quartiersteils sind jedoch große Ähnlichkeiten und Regelmäßigkeiten zu erkennen. Im „alten" Teil sind geradlinige Zeilen in Gelb- und Rottönen und Satteldächern vorherrschend. Einzelne Zeilen sind in ihrer Gestaltung identisch. Im „neuen" Abschnitt sind die Zeilen hingegen geknickt und durch fünf unterschiedliche Grüntöne sowie besondere flachgeneigte Dächer hervorgehoben. Auch hier stellt sich eine gewisse Homogenität ein (SB.4.4; HEINEN/PFEFFER 1988b: 120f.; HOPFNER/SIMON-PHILIPP 2013: 137).

Abb. 89: Luftbild Köln - Ostheim-Buchheimer Weg



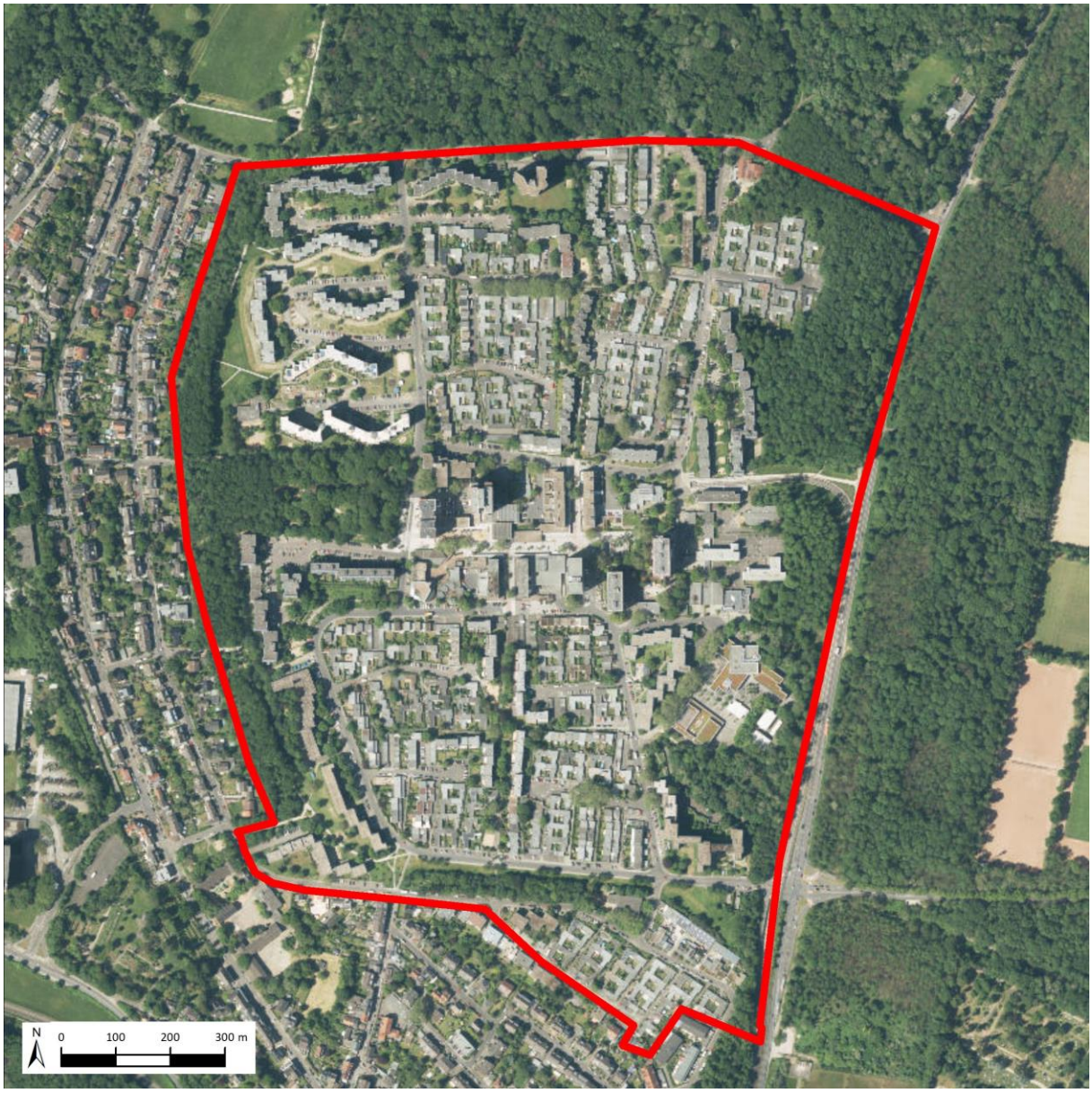
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Während die Grünflächen im älteren Bauabschnitt als Abstandsgrün und halböffentliche Freiflächen fungieren sind im neuen Gebietsteil durch die geknickten Gebäudeformen auch gemeinschaftliche, hofartige Grünräume zwischen den Zeilen entstanden, die durch private Gärten abgegrenzt werden (SB.4.4; HOPFNER/SIMON-PHILIPP 2013: 137). Jeder der Quartiersteile ist durch eine Ringstraße erschlossen, die in eine Verbindungsstraße entlang des Hochhauses einmündet. Zwischen den Zeilen sorgen straßenunabhängige Fußwege für die Erschließung. Durch den Neubau sind zusätzlich zu Parkflächen an den Straßen auch Tiefgaragen ausgebaut worden (SB.4.4). Die Neubebauung kann als Neuinterpretation des Städtebaus der 1950er Jahre mit Beachtung der Leitlinien der „aufgelockerten

und gegliederten Stadt“, von Belichtung und Besonnung und von einem hohen Anteil an Freiraum gelten (HOPFNER/SIMON-PHILIPP 2013: 142).

12.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre

Abb. 90: Luftbild Köln - Bocklemünd-Mengenich



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Mit **Bocklemünd-Mengenich** (vgl. Abb. 90) bekam die Stadt Köln zwischen 1965 und 1970 ein weiteres neues Stadtviertel am westlichen Stadtrand. Rund 3.000 WE konnten auf 70 ha landwirtschaftlichen Flächen des äußeren Grüngürtels in unmittelbarer Nähe zu den früheren Dörfern Bocklemünd und Mengenich erbaut werden (LUDMANN/BOESE 1991: 179; HEINEN/PFEFFER 1988b: 187; BUSCH 1997a: 20f.; THUR 1997: 75). Der Entwurf unter Federführung von Architekt *Hendrik Busch* und *Harald Ludmann*

vom Stadtplanungsamt greift Elemente der Gartenstadt auf und wurde schließlich von mehreren Wohnungsbaugesellschaften sowie privaten Bauherren umgesetzt (LUDMANN/BOESE 1991: 179; HEINEN/PFEFFER 1988b: 187; BUSCH 1997b: 59). Sowohl Reihen, Zeilen, Solitäre als auch Gruppen lassen sich in Bocklemünd-Mengenich ermitteln. Mit Terrassen-, Atrium- und Reihenhäusern, Bungalows sowie Punkthochhäusern wurden zudem unterschiedliche Sonderbauformen umgesetzt. Es ergibt sich daher ein gemischtes Erscheinungsbild, wobei einzelne Teilbereiche durch gleiche Gebäudegestaltung auffallen. Die Einfamilienhäuser zeichnen sich durch kubische Formen sowie durch eine geringe Höhe (1 bis 2 Etagen) aus und befinden sich vermehrt im Inneren des Viertels. Die vier- bis achtgeschossigen Mehrfamilienhäuser mit Höhenstaffelung sind an den Quartiersrändern verortet. Hochpunkte mit bis zu 20 Geschossen sind überwiegend im Zentrum vorzufinden (SB.4.5; BUSCH 1997a: 21f.; KNUPP 2004: 86; HEINEN/PFEFFER 1988b: 188). Farbige Fassaden sind rar, viel mehr wurde auf weiße, graue und schwarze Farbgestaltung gesetzt. Die glatten Fassaden, Flachdächer sowie Terrassen- und Winkelhäuser erinnern an den Internationalen Stil. Ferner spiegeln sich die Elemente des Neuen Bauens in der architektonischen Einheit wider (GAG 2013: 235; SCHÄFKE 1995: 281). Das Viertel ist von einem Grünring umgeben und somit von der Nachbarschaft und der äußeren Kölner Ringstraße abgegrenzt. Nach dem Motto „Wohnen im Grünen“ wurde die Bebauung in die Landschaft einbettet und Verbindungen zu den umliegenden Wäldern geschaffen. Im Inneren finden sich ein kleiner Park sowie zahlreiche Bäume. Neben den privaten Gärten sind Teile des halböffentlichen Grünraums durch kleinere Zäune oder Hecken abgetrennt, sodass diese Flächen den Bewohner:innen der Mehrfamilienhäuser als gemeinschaftliche Wiesen zur Verfügung stehen. Weiterhin sind Abstandsgrün zwischen den Gebäuden und Vorgärten üblich. Im Zentrum gestalten Fußgängerzonen den öffentlichen Raum (SB.4.5; BUSCH 1997a: 21). Die Anbindung der Siedlung erfolgt über die äußere Ringstraße sowie eine Zufahrt im Norden. Im Inneren sind zwei Ringstraßen nördlich und südlich des Zentrums angelegt. Eine Besonderheit ist jedoch, dass die Straße auf Höhe des Einkaufzentrums beidseitig durch einen Abschnitt ausschließlich für Fußgänger:innen unterbrochen wird und somit eine durchgängige Verbindung unmöglich ist. Innerhalb der Ringe erfolgt die Erschließung durch Stichstraßen. Westlich des Zentrums ist eine Verknüpfung der beiden Innenringe gegeben. Die zahlreichen Fußgänger- und Parkwege lassen eine Vernetzung abseits der Straßen zu. Straßenbegleitendes sowie unterirdisches Parken sind im gesamten Stadtviertel möglich (SB.4.5; BUSCH 1997a: 21, 24; SIGNON 1997: 68). Erst 2018 konnte das Görlinger Zentrum bzw. die Quartiersmitte an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden und somit der bestehende angrenzende ÖPNV-Anschluss erweitert werden (SECKEL 2018; BARTELS 1997: 54; KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG 1997: 113).

Bereits 1922 gab es von *Schumacher* Pläne für eine „Neue Stadt“ im Kölner Norden, die jedoch erst 1957 im Zuge der Wohnungsnot der Nachkriegszeit sowie auf Grundlage des Generalplan von *Ludmann*

und *Joachim Riedel* wieder konkreter wurden (LUDMANN/BOESE 1991: 181; GAG 2013: 230). Mit einem sehr hohen Anteil an Einfamilienhäusern wurden zwischen 1961 und 1969 Heimersdorf und Seeberg-Süd nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten" Stadt als erste Gebiete der Stadterweiterung errichtet. Jedoch veränderten sich die Anforderungen, sodass der Ruf nach mehr Dichte sowie Nutzungsmischung lauter wurde (HASCHE 2020b: 728; THELEMANN/WIKTORIN 2004: 90f.; LINKE 1977: 47). 1971 begann die Bebauung des Zentrums von Chorweiler und somit die Entwicklung der Abschnitte **Chorweiler und Seeberg Nord** (vgl. Abb. 91) nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte". Zusammengefasst stellen diese ein weiteres Beispiel für die Epoche der späten 1960er bis 1980er Jahre dar (SCHÄFKE 1995: 282f.).

Abb. 91: Luftbild Köln - Chorweiler/Seeberg Nord



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Etwa 8.000 WE befinden sich in dem etwa 190 ha großen Kernbereich der „neuen Stadt“, die unter Berücksichtigung aller Bauabschnitte rund 466 ha umfasst (SB. 4.6; STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2015: 536ff.). In Chorweiler und Seeberg-Nord sind mit Reihen, Zeilen, Blockstrukturen und Solitären zahlreiche städtebauliche Strukturtypen in raumbildenden Formen vorzufinden. Viele der Gebäudeketten haben rechtwinklige/kubische oder mäanderförmige Verläufe und sorgen sowohl durch Höhenstaffelung als auch Vor- und Rücksprünge der Fassaden für unterschiedliche Gebäudegrundrisse. Die Gestaltung der Gebäude ist ebenfalls sehr variantenreich, wenngleich sich identische Häusergruppen in Baufeldern wiederfinden. Die Fassaden machen durch verschiedene Arten (Verblendflächen, Backsteine, Sichtmauerwerk, Putz- oder Betonflächen) sowie diverse Farben wie Weiß, Braun, Rot, Schwarz oder Gelb auf sich aufmerksam. Flachdächer und Loggien sind hingegen bei allen Mehrfamilienhäusern vorzufinden. Während sich im Norden meist zweigeschossige Einfamilien- oder Reihenhäuser mit Satteldächern von der restlichen Bebauung abgrenzen, bilden im Zentrum die höchsten Punkthochhäuser mit bis zu 24 Geschossen den Mittelpunkt. Ferner variiert die Gebäudehöhe in hohem Maß, sodass sowohl eingeschossige Bungalows im Süden als auch 17-geschossige Zeilen die Silhouette formen (SB.4.6; HASCHE 2020a: 726; HASCHE 2020c: 739; HASCHE 2020d: 750f.; LUDMANN/RIEDEL 1967: 47). Abstandsgrün durchzieht das gesamte Gebiet und mehrere Grünbänder und Parks dienen als öffentliche Grünräume für die Bewohner:innen. Innerhalb der Gebäudegruppen und zwischen den geknickten und geschwungenen Gebäudeketten haben sich hofartige Grünräume und befestigte Flächen herausgebildet. Private, gemeinschaftlich genutzte sowie halböffentliche Grünflächen ergänzen das Grünraumangebot. Die Trennung wird durch Mauern, Zäune und Hecken deutlich. Im Zentrum sind mehrere Plätze sowie Fußgängerpassagen als Stadträume verortet. Ein Fußwegenetz, das eine Querung mehrspuriger Straßen durch Brücken erlaubt, durchzieht die Gebiete und ermöglicht den Anschluss an die anderen Quartiere der Stadterweiterung (SB.4.6; HASCHE 2020c: 739). Das Radburn-System schafft ein System aus Haupterschließungs-, Sammel- und Wohnstichstraßen und somit eine Trennung von Durchgangs-, Anlieger- und Fußverkehr. Weiterhin stehen Tiefgaragen sowie Parkzonen entlang der Straßen zur Verfügung (HASCHE 2020c: 738; LUDMANN/BOESE 1991: 173). Das Hauptzentrum bietet Geschäfte für den täglichen Bedarf und weitere kleinere Zentren in den Nachbarschaftseinheiten ergänzen das Angebot (HASCHE 2020a: 726; KONDA 1996: 87).

12.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2010er Jahre

Blumenberg (vgl. Abb. 92) wurde Mitte der 1960er Jahre ebenfalls als ein Gebiet der „Neuen Stadt“ vorgesehen, konnte jedoch erst rund 20 Jahre später als neues Quartier realisiert werden (STADT KÖLN o.J.a). Zwischen 1987 und 2001 entwickelte sich im Kölner Norden die Ökosiedlung mit ca. 1.850 WE

auf 60 ha (THELEMANN/WIKTORIN 2004: 97; HÖHMANN 2004: 72; STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2006: 37).

Abb. 92: Luftbild Köln - Blumenberg



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

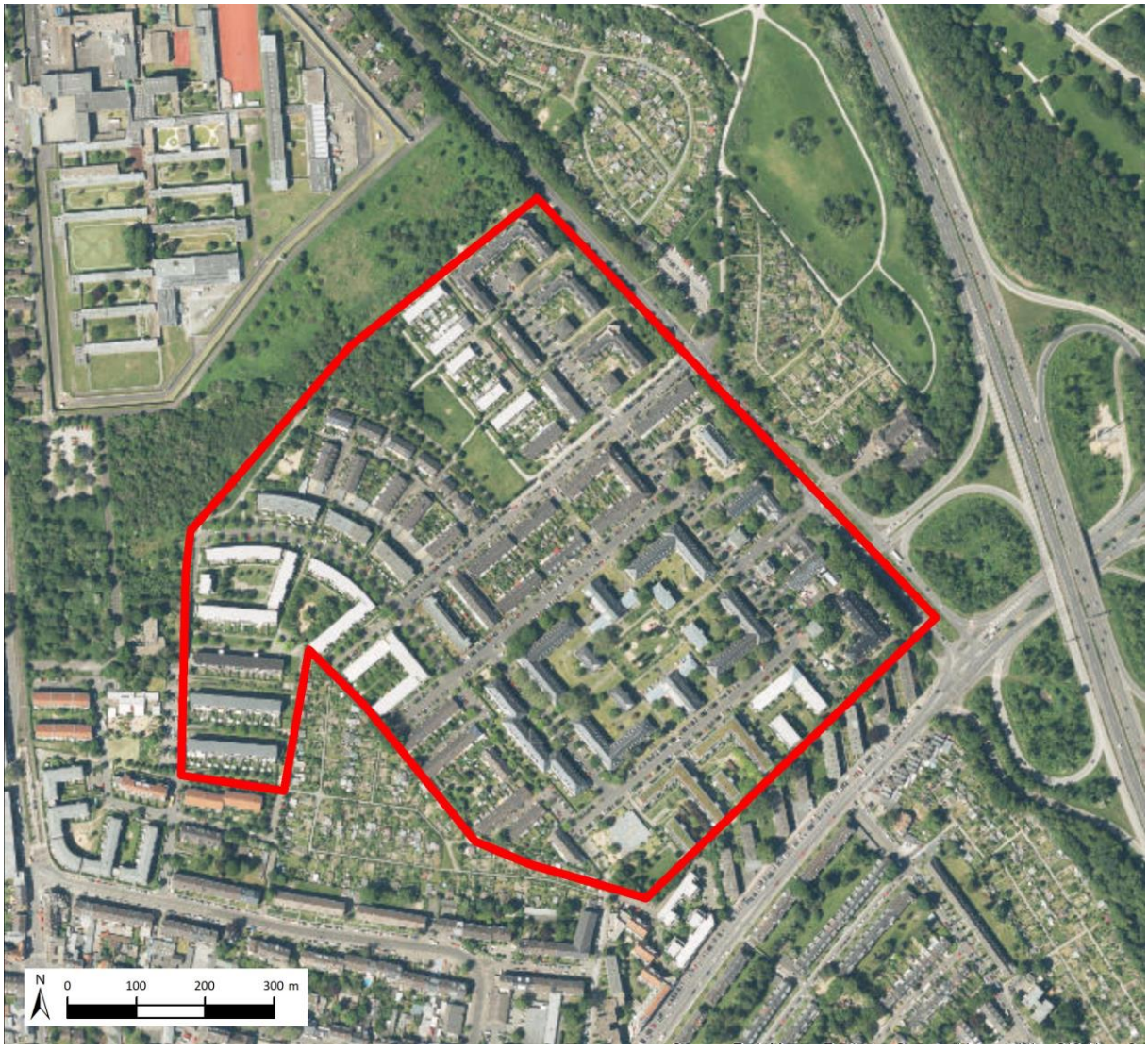
Durch die Mischung aus Einfamilien- sowie Mehrfamilienhäusern entsteht ein vielfältiges Wohnangebot (GAG 2013: 266). Der Aspekt der Nachhaltigkeit spiegelt sich in einer energiesparenden Bauausführung durch enge Gebäudeanordnung und entsprechende Fenster- und Nutzungsausrichtung sowie der Wahl der Baumaterialien wider (THELEMANN/WIKTORIN 2004: 97). Offene Blockrandbebauung, Reihen, Zeilen und Sonderformen in offener und geschlossener Bauweise formen das Quartier. Mittig im Quartier schafft eine in Nord-Süd-Richtung angelegte Sonderform mit Rundelementen eine

Verbindung zwischen dem nördlichen Teil mit den Reihenhäusern und freistehenden Einfamilienhäusern und dem südlichen Teil mit den offenen Blockstrukturen. Die Höhendifferenzierung ist im Quartier meist gering, dennoch kann eine Betonung der Mitte (drei bis vier Geschosse plus Dachgeschoss) sowie eine niedrigere Bebauung an den Quartiersrändern (zwei Geschosse plus Dachgeschoss) ausgemacht werden. Auch wenn sich die Gestaltung an einer Farbfamilie bedient, sind viele unterschiedliche Gebäudeformen mit Fassadenvariationen entstanden: Diverse Block- und Rundformen; gerade aber auch gestaffelte und versetzte Reihen und Zeilen; rote und braune Klinkerfassaden; weiße, gelbe und graue Putzfassaden und Sattel- oder Walmdächer. Darüber hinaus sind homogene Straßenabschnitte oder Baufelder erkennbar. Eine kleine Anzahl an bunten Holzhäusern mit extensiv begrünten Pultdächern sticht heraus (SB.4.7; GAG 2013: 266f.). Wald- und Parkflächen umschließen das Quartier und bilden somit eine räumliche Barriere zwischen dem südlichen Chorweiler und den umliegenden landwirtschaftlichen Flächen. Ein Grünstreifen, der dem unterirdischen Verlauf der S-Bahn folgt, bietet einen öffentlichen Grünraum mit einem kleinen Platz zwischen der Blockrandbebauung. In Richtung Norden entstanden auf einer Achse mehrere Plätze. In Blockinnenhöfen sind halböffentliche und gemeinschaftliche Grünflächen vorzufinden. Die Einfamilienhäuser haben Zugang zu privaten Gärten (SB.4.7). Eine Erschließungstangente im Westen ermöglicht die Anbindung Blumenbergs mittels zwei Zufahrten. Im Inneren sorgen verästelte Sammel- und Stichstraßen sowie Wohnstraßen für Mischverkehr für die Anbindung. Eine Durchfahrtsstraße vom südlichen zum nördlichen Teil des Quartiers ist nicht vorhanden, sodass Durchgangsverkehr vermieden wird. Für Fußgänger:innen sind hingegen Verbindungswege in alle Quartiersteile und Nachbarviertel gegeben. Garagen, private Stellplätze und Parkmöglichkeiten entlang der Straßen bieten Abstellmöglichkeiten für PKWs (SB.4.7).

Ab 1997 konnte auf ehemaligen Konversionsflächen auf Grundlage eines städtebaulichen Vertrages zwischen der Stadt Köln und der *Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH (LEG)* mit dem Bau des neuen Stadtquartiers **Ossendorfpark** (vgl. Abb. 93) begonnen werden. Das städtebauliche Konzept sah auf einer Fläche von ungefähr 25 ha 1.400 WE vor (MUNGEN 2000: 99-103). Denkmalgeschützte Kasernengebäude wurden behutsam erneuert und durch Balkone ergänzt, sodass dort 300 Wohnungen integriert werden konnten. Weitere 130 bis 150 WE finden in Einfamilien-, Reihen- oder Stadthäusern sowie Doppelhaushälften ihren Platz. Diese sind teilweise im Rahmen des Modellprojekts „kosten- und flächensparendes Bauen“ umgesetzt worden. Im Ossendorfpark wurden viele unterschiedliche Gebäude realisiert, einzelne Baufelder sind jedoch homogen, sodass sich Quartierseinheiten bilden. Die Bestandsgebäude verfügen meist über Walmdächer und die Neubauten über Satteldächer. Dennoch sind auch Pultdächer sowie extensiv begrünte Flachdächer realisiert worden. Eine unterschiedliche Formensprache sowie Gestaltung der Häuserfronten sind erkennbar.

Die Fassadenfarben variieren zwischen Rot- und Gelbtönen sowie schlichtem Weiß. Die Bebauungsstruktur ist überwiegend geprägt durch Reihen und Zeilen. Ergänzend sind raumbildende Gruppen, die weit geöffneten Blöcken ähneln, sowie Solitäre existent. Die Einfamilienreihenhäuser sind überwiegend zweigeschossig mit ausgebautem Dachgeschoss und die Mehrfamilienhäuser mit drei bis vier Geschossen etwas höher. Die Silhouette ist daher durch eine leichte Höhendifferenzierung gestaltet (SB.4.8; MUNGEN 2000: 102ff.).

Abb. 93: Luftbild Köln - Ossendorfpark



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

In Abgrenzung zur Justizvollzugsanstalt im Norden wurde ein kleiner Wald angelegt, der mit einem Grünfinger in das Quartier ragt. Der Grünfinger kann als zentraler öffentlicher Quartierspark verstanden werden, der dreiseitig von Gebäuden und Fußwegen eingefasst ist. Die denkmalgeschützten Gebäude und ergänzenden Neubauten sind so angeordnet, dass weitere verzahnte halböffentliche Grünflächen entstehen, die mittig einen platzartigen Raum herausbilden.

Neben Abstandsgrün entstanden nachbarschaftliche Grünräume innerhalb der Gruppen sowie privat angrenzende Gärten (SB.4.8). Die innere Erschließung ist rasterförmig angelegt und folgt einem Innenring, von dem Sammel- und Wohnstraßen abzweigen. Weiterhin sind Wohnwege für den Mischverkehr oder ausschließlich für den Fußverkehr zur Anbindung der Gebäude ohne Straßenbezug vorhanden. Tiefgaragen, Garagen, private Parkplätze sowie zahlreiche öffentliche Parkmöglichkeiten entlang der Straßen ermöglichen das Abstellen der Kraftfahrzeuge in jedem Quartiersabschnitt (SB.4.8).

12.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre

Auf dem ehemaligen Werksgelände einer Gummiwarenfabrik erwächst seit 2014 mit dem **Clouth-Quartier** (vgl. Abb. 94) ein neues Stadtquartier mit 1.200 WE für 3.000 Bewohner:innen. Um neben Wohnraum auch 500 Arbeitsplätze zu schaffen, werden auf dem 14,5 ha großen Gelände einerseits Bestandsbauten erhalten und andererseits durch Neubauten ersetzt. Der B-Plan entstand 2009 auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs von *scheuvens + wachten* mit *Gerber Architekten*, der die Grundlage für die Projektentwicklung durch die kommunale Stadtentwicklungsgesellschaft *moderne stadt* bildet. Die denkmalgeschützten Hallen werden zum Herzstück des Quartiers und vom Geschosswohnungsbau sowie von Stadthäusern eingefasst (MODERNE STADT o.J.a). Das Erscheinungsbild ist heterogen, wobei Wiederholungen der Bebauung in einzelnen Bauabschnitten deutlich werden. Viele Gebäude weisen durch die Verwendung von Klinkern, wenn auch in abweichenden Farben, Ähnlichkeiten auf und nehmen somit Bezug zur erhaltenswerten Werksbebauung. Andere Gebäude heben sich durch graue, weiße, beige und blaue Putzfassaden und andersfarbige Elemente ab. Gebäudegruppen sowie offene und geschlossene Blockstrukturen werden durch Reihen und Zeilenstrukturen ergänzt. Lediglich vereinzelt sind Photovoltaikanlagen oder begrünte Dächer vorzufinden. Die Höhendifferenzierung ist im Quartier gering (4 bis 5 Geschosse). Am südlichen Quartiersrand sorgen zweigeschossigen Einfamilienreihenhäuser für eine niedrigere Bebauungshöhe. Halböffentlich und öffentliche Grünräume sind im Quartiersinneren wenig ausgeprägt. Lediglich vor den Güterhallen befindet sich mit dem Luftschiff-Platz ein kleiner Park mit Spielflächen und öffentlichen Plätzen (SB.4.9; STADT KÖLN 2016). Direkt an das Quartier angrenzend befindet sich jedoch mit dem Johannes-Giesberts-Park ein großer öffentlicher Freiraum, der über Fußwege erreichbar ist. Die Block- bzw. Gruppeninnenbereiche sind für die gemeinschaftliche Nutzung vorgesehen und bieten sowohl Grün- als auch verdichtete Flächen. Private Gärten sind durch Hecken abgetrennt. Weitere kleinere Quartiersplätze haben sich als Vorplätze von Gebäudegruppen herausgebildet. Das rasterförmige Straßennetz ohne Fahrradstreifen soll Durchgangsverkehr vermeiden und endet im westlichen Abschnitt in Sackgassen. Querverbindungen sind teilweise als Spielstraßen gekennzeichnet

und ermöglichen eine kleinteiligere Erschließung. Tiefgaragen sowie straßenbegleitende Parkplätze sind im Quartier gleichmäßig verteilt (SB.4.9).

Abb. 94: Luftbild Köln - Clouth-Quartier

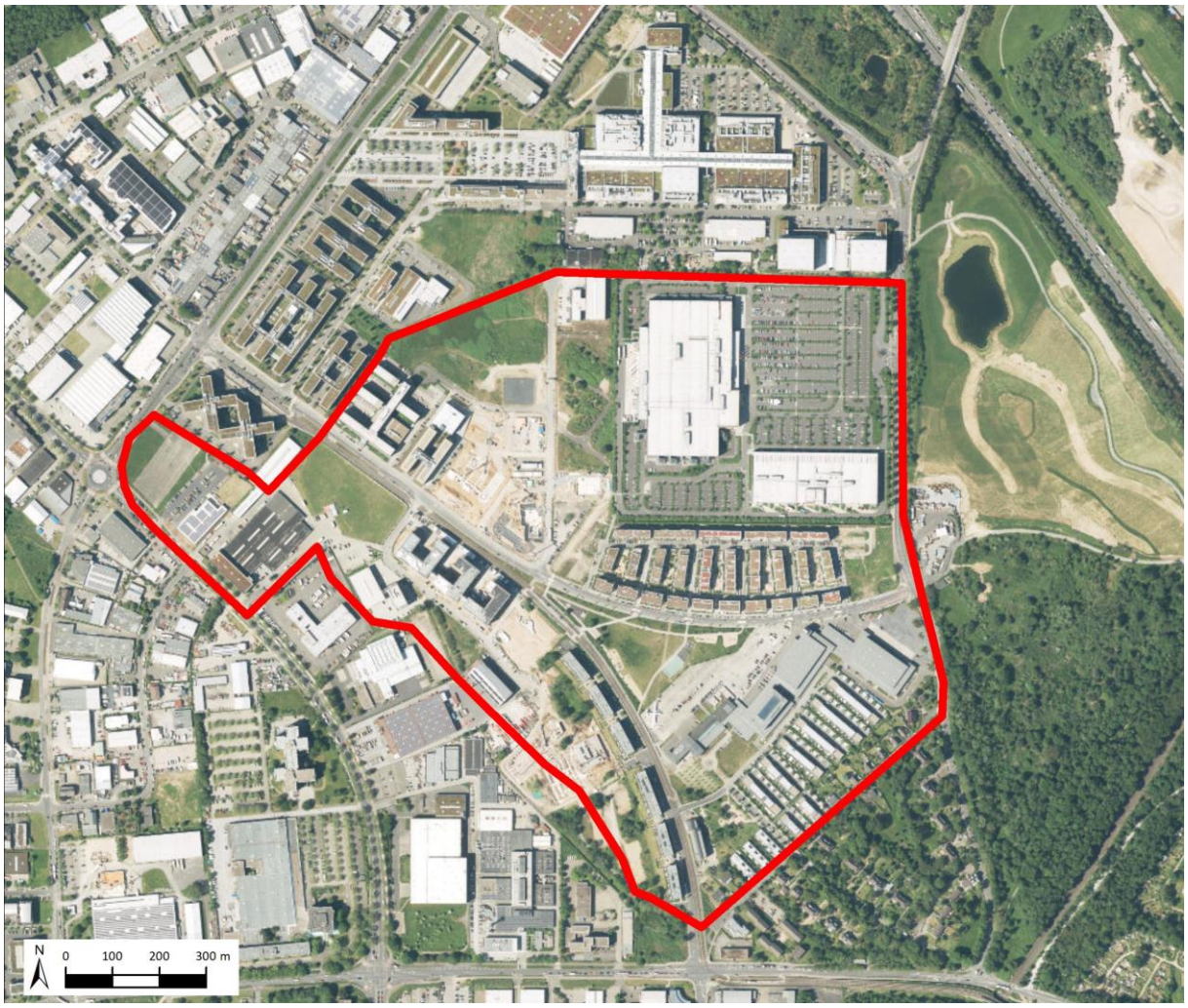


Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Auf dem 55 ha großen Areal der Bundeswehr wurde der in den 1920er/1930er Jahren wichtige denkmalgeschützte Flughafen Köln-Butzweilerhof erhalten und bereits 2007 durch erste Einfamilienhäuser ergänzt. Zunächst als „Gewerbe- und Medienpark Ossendorf“ geplant, konnte mit dem Einstieg der Stadtentwicklungsgesellschaft *moderne stadt* am **Butzweilerhof** (vgl. Abb. 95) in den vergangenen Jahren ein neues gemischtes Stadtquartier entstehen. **Im Butz** werden bis heute insgesamt etwa 1.000 WE sowie zahlreiche Büro- und Gewerbeorte zur Verfügung stehen, sodass dort etwa 5.000 Menschen wohnen und arbeiten können. Die Einfamilienreihenhäuser in Zeilenstrukturen greifen die Bauhausarchitektur des Flughafengebäudes auf und sind bis auf einige Farbvariationen identisch (MODERNE STADT o.J.b; SB.4.10). Die zweigeschossigen Einfamilienhäuser mit optionalem Staffelgeschoss und Flachdach werden im Südwesten von einer viergeschossigen Reihenbebauung mit

fünftem Staffelgeschoss abgelöst. Die sechs Reihen sind dabei weitestgehend uniform. Lediglich die bunten Hauseingänge schaffen Abwechslung und Zuordnung. Nördlich des präsenten ungenutzten Flughafenbaus wurde ein Mischgebiet mit zu Gruppen geformten Reihen und innenliegenden Zeilen realisiert. Die zur Straße orientierte sechsgeschossige Reihenbebauung fasst dabei die vier- bis fünfgeschossigen Zeilen ein. Das Erscheinungsbild der Gebäude wirkt einheitlich, auch wenn unterschiedliche Farben die gesamte Fassade oder Teile dieser betonen (SB.4.10).

Abb. 95: Luftbild Köln - Butzweilerhof



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Zwischen den Zeilen dienen abwechselnd Wohnwege der Erschließung sowie kleinere halböffentliche Grünflächen sowie Spielplätze der Freizeitbeschäftigung. Die Flachdächer wurden extensiv begrünt. Private Gärten sind in allen Gebäuden vorzufinden und klar durch Hecken abgegrenzt. Zwischen den einzelnen Gebäudeabschnitten liegt der zentrale Quartierspark mit Sport- und Freizeitflächen. Vor dem Flughafengebäude befindet sich ein großer Platz, der jedoch überwiegend als Parkplatz genutzt wird. Die Erschließung ist hierarchisch in Haupt-, Sammel- und Wohnstraßen gegliedert, die durch

Wohnwege komplettiert werden. Teilweise verfügen die Hauptquartiersstraßen über Fahrradschutzstreifen bzw. Fahrradwege. An einigen Stellen wird die Durchfahrt verhindert, sodass die Außenerschließungsstraßen als Verbindung genutzt werden müssen. Private Parkplätze und Garagen, Tiefgaragen sowie Parkplätze an den Straßen offerieren im gesamten Quartier Stellplätze (SB.4.10). Die Quartiersflächen sehen schlussendlich 24,2 % für Einzelhandel, 26,2 % für Bürogebäude, 14,5 % für Wohnnutzung, 8,4 % für den denkmalgeschützten Flughafenbereich, 8,3 % für Bildung sowie 5 % für Grünflächen vor (MODERNE STADT 2018: 5).

12.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+)

Auf dem ehemaligen Industriehafen im rechtsrheinischen Stadtviertel Deutz wird sich in den kommenden Jahren mit dem **Deutzer Hafen** (vgl. Abb. 96) ein neues gemischtes Stadtquartier etablieren. Auf insgesamt 37,7 ha (21 % davon Wasserfläche) sollen zukünftig etwa 6.900 Einwohner:innen in 3.000 Wohnungen leben und zusätzlich 6.000 Erwerbstätige arbeiten. Die städtebauliche Planung übernimmt das Planungsbüro *Cobe* in Zusammenarbeit mit *Ramboll Studio Dreiseitl*, *Transsolar* und *knp.baupyhsik*, die Projektentwicklung erfolgt ebenfalls wie im Clouth-Quartier und im Butzweilerhof durch die *moderne stadt* (STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2020: 2-5; MODERNE STADT o.J.c). Nach diversen Studien sowie VU wurde die Entwicklungssatzung nach § 165 Abs. 6 BauGB beschlossen, sodass das Gebiet einer SEM unterliegt (STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT et al. 2021: 4; EXI.13: 4). Um das Ziel ein urbanes Quartier zum Leben und Arbeiten zu realisieren, sollen die Leitstrategien a) Geschichte des Deutzer Hafens als Identifikationsmerkmal, b) Dynamische Stadtlandschaft: Stadt- und Freiräume mit Beachtung von Hochwasser und Klimafolgenanpassungen, c) Gemischte Stadt und d) Nachhaltige Mobilität verfolgt werden (MODERNE STADT/STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT 2018: 4; STADT KÖLN 2019: 12).

Der „Deutzer Block“, der die traditionelle Deutzer Randbebauung und Rechtwinkligkeit der bestehenden Industriegebäude vereint, wird prägend für das Erscheinungsbild des Quartieres sein. Um einen begrünten Innenhof gruppiert, wird es neben Hochpunkten in der Silhouette auch niedrige Gebäudehöhen bzw. Öffnungen und somit Lichtschneisen geben, sodass Besonnung und Belichtung gewährleistet werden können. Weiterhin legt das Quartiersbuch zum Integrierten Plan fest, dass die Blockstrukturen mit einer Öffnung wahrnehmbare Sichtachsen zur Umgebung schaffen sowie durch vielfältige Gebäudetypologien mit Dach- und Fassadenvariationen zu einem heterogenen Erscheinungsbild beitragen sollen (MODERNE STADT/STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT 2018: 15-19; MODERNE STADT/STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2022: 38, 64; EXI.13: 9).

Abb. 96: Luftbild Köln - Deutzer Hafen



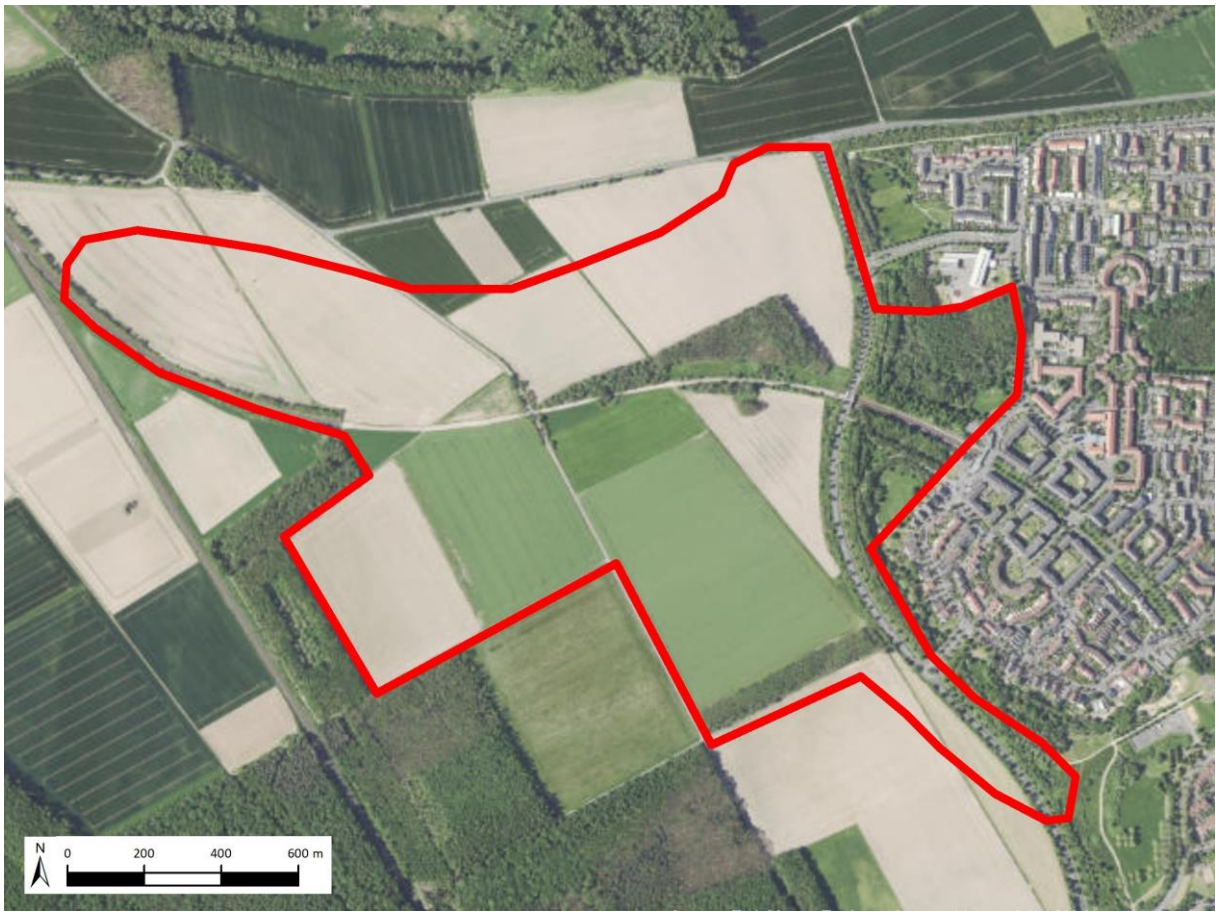
Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Im Osten des Quartiers wird die Bebauung mit Gewerbe- und Büroeinheiten deutlich höher ausfallen, um als Lärmschutz zu dienen. Um das zentrale Hafenbecken herum sollen weitere Hochpunkte entstehen, die den nutzungsgemischten Nordteil unterstreichen. Der südliche Teil zwischen Hafenbecken und Poller Wiesen ist überwiegend für Wohnnutzung vorgesehen (MODERNE STADT/STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2022: 9). Eine Belebung der Erdgeschosszonen wird angestrebt, um neben den sechs Quartiersplätzen und der Promenade rund um das Hafenbecken Kommunikationsorte zu fördern. Der Marktplatz als größter Platz vermittelt Urbanität und steht für flexible Nutzungen bereit. Weiterhin sind drei Parks mit Baumgruppen mit den angrenzenden Poller Wiesen verzahnt und bieten zusätzliche Bewegungs- und Spielmöglichkeiten. Grüne autofreie Gassen schaffen Verbindungachsen zwischen

dem vielfältig genutzten Hafenbecken und den rheinnahen Wiesen (STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT et al. 2021: 12f.; MODERNE STADT/STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2022: 30; EXI.13: 18, 43). Die inneren Quartiersstraßen sind ausschließlich für Anlieger:innen vorgesehen, wodurch Durchgangsverkehr vermieden werden soll. Mit multifunktionalen Mobilstationen, Tiefgaragen und Parkhäusern an Quartierseingängen sollen ausreichend Parkplätze sowie Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen. Zur Garantie kurzer Wege und schneller Verbindungen werden Fuß- und Radwege ein dichtes Wegenetz bilden, sodass das rasterförmig angelegte Quartier durchlässig und aufgelockert anmutet (MODERNE STADT/STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2022: 54f.; STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT et al. 2021: 19; EXI.13: 29-35).

Direkt an Blumenberg angrenzend wird derzeit die Planung des neuen Stadtviertels **Kreuzfeld** (vgl. Abb. 97) mit 3.000 WE „auf der grünen Wiese" vorangetrieben. Das Planungsgebiet umfasst ca. 80 ha und soll neben Wohnraum auch Arbeitsplätze, Grün- und Freiräume sowie Sozial-, Kultur- und Bildungseinrichtungen vereinen (STADT KÖLN o.J.b; EXI.9: 24). Als Grundlage für den Planungsprozess diente das im konsultativen Prozess entwickelte Leitbild „Kreuzfeld – Ein gutes Stück Köln", das die Leitthemen „Den Stadtteil nachhaltig vernetzen" (grün, gemischt, mobil), „Bildung fördern" (vielfältig, lebensnah, innovativ) und „Für Gesundheit sorgen" (versorgt, umweltgerecht, aktiv) zusammenbringt (STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK 2019: 34f.). Im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs wurde der städtebauliche Entwurf „The Woodhood – Kreuzfeld Gartenstadt 2.0" von *ADEPT ApS* im Dezember 2021 als Sieger gekürt und als integriertes Planungskonzept derzeit erweitert und detaillierter ausgearbeitet (STADT KÖLN o.J.b). Freistehende Einfamilien- bzw. Einfamilienreihenhäuser werden im neuen Stadtviertel vermutlich kaum erbaut werden. Vielmehr wird sich der Geschosswohnungsbau mit etwaigen Sonderformen wie Mehrgenerationenwohnhäusern oder altersgerechtem Wohnen durchsetzen (DEZERNAT VI - STADTENTWICKLUNG, PLANEN, BAUEN UND WIRTSCHAFT 2020: 13f.). Der Entwurf „The Woodhood" sieht verschiedene Hoods in organischen Formen mit jeweils eigener Identität und individuellem Profil vor, die gemeinsam jedoch eine Einheit bilden. Die Hoods im Osten, anknüpfend an Blumenberg, werden urban entwickelt, während die Hoods im Westen weniger städtisch, dafür dörflicher gestaltet werden sollen. Es wird klassische Blöcke mit Innenhöfen sowie U-förmige und offene Blöcke geben, die durch Punktstrukturen ergänzt werden. Die Gebäudetypologien zeichnen sich durch eine große Vielfalt aus, die standortspezifisch umgesetzt werden. Innerhalb der Hoods wird die Bebauung um eine Mitte mit Grünräumen, Quartiersplatz sowie sozialen Infrastruktureinrichtungen arrangiert. Eingebettet in landwirtschaftliche Nutzungen, Waldgebiete sowie vielfältige Landschaftsräume soll Kreuzfeld stets Bezug zur Umwelt und Umgebung herstellen (ADEPT APS et al. 2021; EXI.9: 21).

Abb. 97: Luftbild Köln - Kreuzfeld



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Ein zentraler Loop mit Park- und Aktivitätsflächen schafft eine Verbindung zwischen den einzelnen Schul-, Spiel- und Sportflächen und den unterschiedlichen Räumen. Neben Sport- und Freizeitangeboten bieten die weitläufigen Grün- und Landschaftsflächen Obst- und Kleingärten, essbare Wälder, Gemeinschaftsgärten sowie Retentionsflächen (ADEPT APS et al. 2021). Die Erschließung für den MIV wird durch eine Haupt- bzw. Ringstraße gesichert, die alle Hoods miteinander verbindet. Die Innenringerschließung innerhalb der einzelnen Hoods ist nur eingeschränkt nutzbar und Ausgangspunkt für die Wohnwege. In jedem Hood wird ein Mobility Hub für die Unterbringung der Autos sowie ein lokaler Mobility Hub für E-Fahrräder und Roller geplant. Das Fuß- und Radwegenetz hält flächendeckend Querverbindungen bereit, die durch die Hood-Loops am Rand zum Übergang zur Landschaft sowie weitere Rundwege zwischen den Hoods ergänzt werden (ADEPT APS et al. 2021; EXI.9: 47f.).

Anhang D4 zeigt die zusammenfassenden Tabellen der Analyse der Kölner Stadtquartiere auf. Basis bildet der in Anhang D0 dargelegte Analyserahmen.

12.3 Vergleichende Analyse der Kölner Stadtquartiere

Größe und Einordnung

Mit einer Wohnungsdichte von 18,2 WE/ha ist das Quartier am Butzweilerhof mit einer geringen Anzahl an Wohnungen ausgestattet, was an der großflächigen gewerblichen Nutzung liegt. Für die Großsiedlungen Chorweiler und Bocklemünd-Mengenich liegt eine Dichte von 29 bzw. 40,9 WE/ha vor. Damit liegen die Werte deutlich unter den Anteilen der Siedlungen der 1920er/30er Jahre und der Nachkriegszeit. Bickendorf II umfasst bei einer Fläche von ca. 10 ha über 1.000 WE, sodass sich ein Wert von 112,1 WE/ha ergibt. Die Germaniasiedlung (82,4 WE/ha), das Clouth-Quartier (82,6 WE/ha) und der Deutzer Hafen (79,6 WE/ha) weisen beinahe identische Werte auf.

Die größten Quartiere, sowohl hinsichtlich der Anzahl an Wohneinheiten als auch der Fläche, wurden in den 1960er/1980er Jahren mit Chorweiler (5.516 WE, 190 ha) und Bocklemünd-Mengenich (2.862 WE, 70 ha) errichtet. Die derzeit in der Planung befindlichen Quartiere Deutzer Hafen und Kreuzfeld erreichen mit jeweils rund 3.000 WE eine ähnliche Größenordnung wie Bocklemünd-Mengenich. Hinsichtlich der Fläche unterscheiden sich die beiden zukünftigen Quartiere jedoch stark: Deutzer Hafen mit 37,7 ha und Kreuzfeld mit 80 ha, was auf die Lage im Stadtgebiet und die Freiraumanteile zurückzuführen ist. Weiterhin lässt sich feststellen, dass acht der zwölf Quartiere zwischen 1.000 und 2.000 WE aufweisen.

Ehemalige gewerbliche oder industrielle Nutzung fand auf den Flächen der Germaniasiedlung, Stegerwaldsiedlung, dem Clouth-Quartier und dem Deutzer Hafen statt. Auf Freiflächen entstanden Bickendorf II, Ostheim-Buchheimer Weg, Chorweiler/Seeberg-Nord, Blumenberg und Kreuzfeld. Der Ossendorfpark war vormals für militärische Nutzung vorgesehen und auch der Butzweilerhof war einst Standort eines (militärisch) genutzten Flughafens.

Germaniasiedlung und auch Bocklemünd-Mengenich haben Gartenstadteinflüsse. Die Siedlungen der 1950er Jahre folgen klar den zu der Zeit gültigen Vorgaben. Chorweiler/Seeberg bestechen durch „Urbanität durch Dichte“ sowie kurze Wege. Das daran anschließende Viertel Blumenberg setzt auf ökologische und nachhaltige Aspekte, die auch im Ossendorfpark Beachtung finden. Seit den 2000er Jahren werden lebendige, gemischte, vielfältige und teils urbane Stadtviertel umgesetzt. Mit Kreuzfeld könnte der Gartenstadtgedanken wieder aufgegriffen werden.

Städtebauliche Struktur und Erscheinungsbild

Blockstrukturen lassen sich außer in den Quartieren der 1950er/1960er Jahre (Zeilen) und dem Butzweilerhof (vorwiegend Reihen und Gruppen) erkennen. In der Germaniasiedlung wird die geöffnete Blockrandbebauung durch Reihen vervollständigt. In den Großsiedlungen der 1960er/1980er Jahre sowie in Blumenberg, Ossendorfpark, Clouth-Quartier und Kreuzfeld wurden/werden zusätzlich Gruppen, Solitäre, Reihen und vereinzelt Zeilen umgesetzt. Der Deutzer Hafen setzt ausschließlich auf offene und geschlossene Blöcke (vgl. Schwarzpläne Abb. 98 und 99).

Durch herausragende Hochpunkte werden die Zentren von Chorweiler und Bocklemünd-Mengenich betont, während im Deutzer Hafen am östlichen Rand eine Höhenbetonung umgesetzt werden soll. Die Siedlungen der 1920er/1930er Jahre waren höchstens viergeschossig. Seit den 1950er Jahren wurden zwar weiterhin überwiegend vier- bis sechsgeschossige Gebäude errichtet. Sie konnten jedoch durch höhergeschossige Bauten ergänzt werden. Eine Ausnahme bilden die Quartiere der 1960er/1980er Jahre, die im gesamten Stadtviertel drei bis zehn Geschosse verzeichnen, sowie der Deutzer Hafen, der in der Blockbebauung über eine Höhenstaffelung verfügen soll.

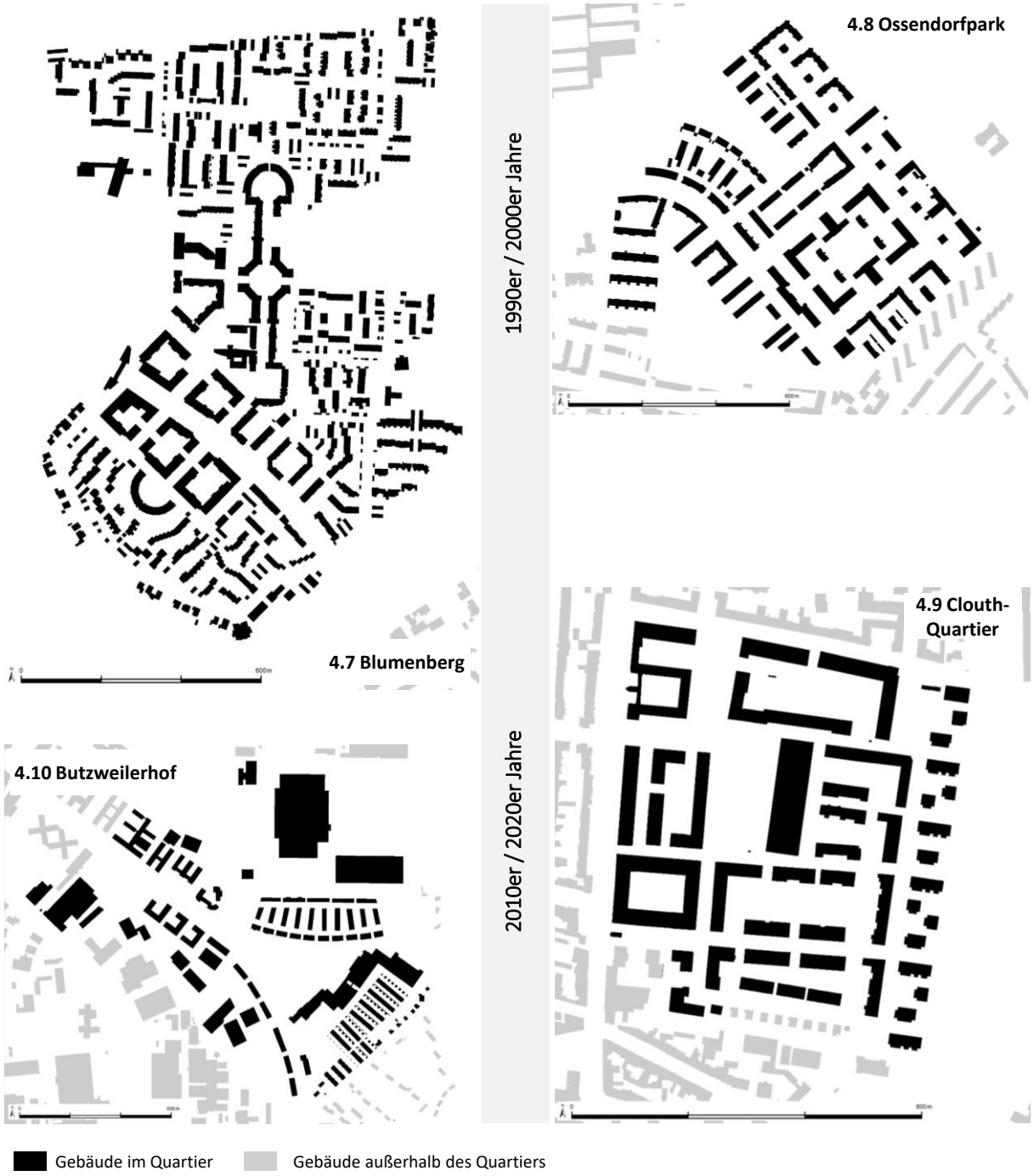
Die Gebäudegestaltung ist in den Quartieren der 1920er/1930er und 1950er/1960er Jahre sehr ähnlich und einheitlich. Die Fassadengestaltung variiert durch unterschiedliche Farbakzente und Gliederungselemente wie Vor- und Rücksprünge und Fenster. In bestimmten Abschnitten wirkt das Erscheinungsbild homogen, da kaum Abweichungen erkennbar sind. Chorweiler besticht durch die mäanderförmigen und genickten Formen, die ein einheitliches Erscheinungsbild vermitteln, in der Detailgestaltung jedoch Unterschiede aufweisen. In Bocklemünd-Mengenich, Blumenberg und Butzweilerhof sind einzelne Teilbereiche homogen. Die Quartiere zeichnen sich durch die Mischung aus Einfamilienhäusern und Geschosswohnungsbau aus, was sich auch in der Gestaltung niederschlägt. Im Ossendorfpark, im Clouth-Quartier und auch zukünftig in Kreuzfeld und Deutzer Hafen soll eine heterogene Gestaltung durch verschiedene Gebäudetypen und -formen erreicht werden. Dennoch wiederholen sich einzelne Elemente wie Materialien und Farben, sodass in Teilen auch Regel- und Gleichmäßigkeit entstehen (werden).

Abb. 98: Schwarzpläne Stadtquartiere Köln I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 99: Schwarzpläne Stadtquartiere Köln II



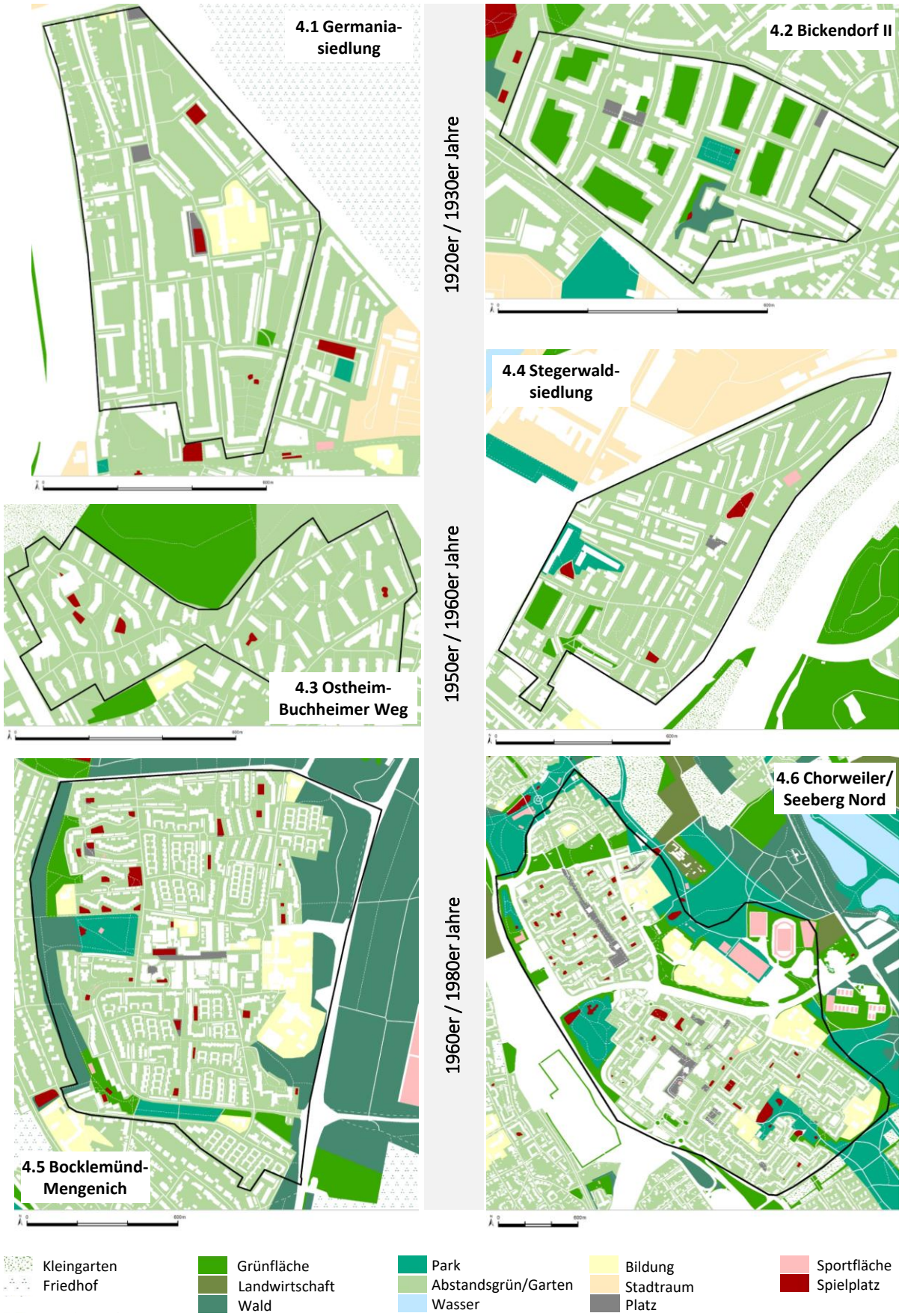
Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Stadt- und Grünräume

Mit umgebenden Grünräumen verzahnt ist die Bebauung der Quartiere Stegerwaldsiedlung, Buchheimer Weg und Chorweiler/Seeberg-Nord. In Bocklemünd-Mengenich sind miteinander verwobene Teilbereiche ersichtlich, auch wenn gefasste Grünräume erkennbar sind. Sowohl in den Quartieren der 1920er/1930er Jahre als auch in den Stadtvierteln seit 1990 sind gefasste Grünraumstrukturen deutlich. Im zukünftigen Kreuzfeld sind darüber hinaus zusätzlich fließende Freiräume gestaltet. In den Quartieren der 1920er/1930er und der 1950er/1960er Jahre sind kaum öffentliche Grünräume außer Abstandsgrün vorhanden. Vielmehr bilden sich halböffentliche und auch gemeinschaftliche Grünflächen heraus. Dies ändert sich mit den Stadtvierteln Chorweiler/Seeberg-Nord und Bocklemünd-Mengenich, in denen überwiegend am Quartiersrand große Grün- und Waldflächen geformt werden. Während in Bocklemünd-Mengenich auch private und gemeinschaftliche Grünräume bestehen, sind diese in Chorweiler nur vereinzelt vorzufinden. In Blumenberg und im Ossendorfpark wird dies fortgesetzt, wobei weitere kleinere Grünbänder und Parks im Quartiersinneren geschaffen wurden. Im Butz ist ein zentraler Park mit Spiel- und Aktivitätsflächen offen gestaltet und von Straßen umgeben. Im Clouth-Quartier wird auf eine größere öffentliche Grünfläche verzichtet, da ein bestehender Quartierspark direkt anschließt. Der Deutzer Hafen profitiert von dem Hafenbecken und der Nähe zu den Poller Wiesen, sodass dazwischen mehrere Quartiersparks als Übergang gebildet werden sollen. Ebenso bedeutsam sind die vielfältig nutzbaren Landschafts-, Grün- und Agrarflächen im neuen Stadtteil Kreuzfeld, denen in der Entwicklung ein hoher Stellwert zuteilwird.

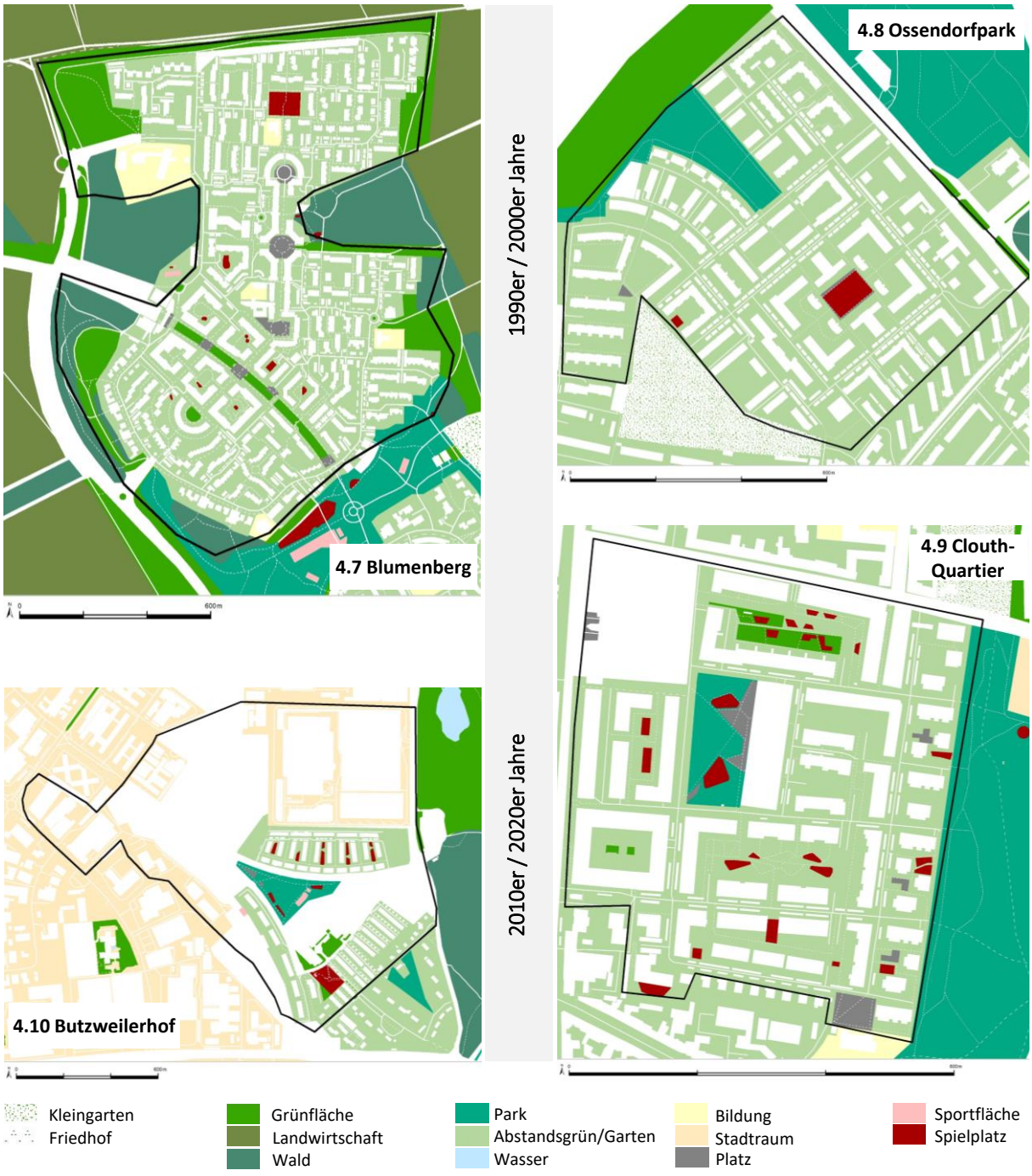
In Chorweiler/Seeberg-Nord und Bocklemünd-Mengenich sind Plätze in der Quartiersmitte etabliert worden, die die Zentrumsfunktion zusätzlich hervorheben und an Fußgängerzonen anknüpfen. Weitere kleinere Platzräume sind durch Straßenaufweitungen, Erweiterung der Stichstraßen oder Vorplätze entstanden. In den Stadtquartieren der 1920er/1930er und der 1950er/1960er Jahre konnten sich auf ähnliche Weise einige wenige öffentliche gefestigte Räume bilden. In Blumenberg wurden auf einer Fußgängerachse mehrere Plätze gefasst. In Kreuzfeld und im Deutzer Hafen sollen mehrere Quartiersplätze in das Quartiersgebiet integriert und mit einem Fußwegesystem verbunden werden. Im Ossendorfpark und auch im Butz lassen sich hingegen keine klassischen Quartiersplätze ausmachen (vgl. Grünpläne Abb. 100 und 101).

Abb. 100: Grünpläne Stadtquartiere Köln I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 101: Grünpläne Stadtquartiere Köln II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Erschließung

Abb. 102: Erschließungspläne Stadtquartiere Köln I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 103: Erschließungspläne Stadtquartiere Köln II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Die Straßenführung folgt in der Germaniasiedlung, der Stegerwaldsiedlung, Chorweiler/Seeberg-Nord, Blumenberg und Butzweilerhof einem Verästelungsnetz, wenngleich die Ausprägung in den Quartieren unterschiedlich ist. Eine Hierarchisierung von Haupt-, Sammel- und Wohnstraßen ist in allen Quartieren gegeben. Ein angepasstes und flexibles Rasternetz ist in Bickendorf II, Ossendorfpark und im Clouth-Quartier wahrnehmbar. In Ostheim-Buchheimer Weg und Bocklemünd-Mengenich sind zwei miteinander verbundene Innenringe als Sammelstraßen herausgebildet. In Bocklemünd-Mengenich zweigen davon Stich- und Wohnstraßen ab, während in Ostheim-Buchheimer Weg keine

weiteren Erschließungsstraßen vorhanden sind. Im Deutzer Hafen soll eine Umfahrung des Hafenbeckens für Anwohner:innen möglich sein und durch autofreie Gassen die kleinräumige Erschließung zumindest für den Fuß- und Radverkehr ermöglichen. Eine Sonderrolle nimmt Kreuzfeld ein. Ein Loop soll die einzelnen Hoods miteinander verbinden. Zudem ist eine Innenringerschließung in jeder Hood vorgesehen (vgl. Erschließungspläne Abb. 102 und 103).

In den Quartieren der 1920er/1930er und 1950er/1960er Jahre wurde überwiegend entlang der Straßen oder auf privaten Stellplätzen bzw. Garagen geparkt. Mit den Großsiedlungen wurden Tiefgaragen zur gängigen Praxis, die fortan die Parkangebote auf den Straßen unterstützen sollten. In Kreuzfeld wird hingegen nicht auf Tiefgaragen, sondern auf Mobility Hubs mit Parkmöglichkeiten gesetzt.

Funktion

Germaniasiedlung, Bickendorf II, Stegerwaldsiedlung, Ostheim-Buchheimer Weg und Blumenberg, Ossendorfpark sind reine Wohnquartiere und verfügen lediglich vereinzelt über Läden zur Nahversorgung. Chorweiler/Seeberg-Nord und Bocklemünd-Mengenich bieten im Zentrum Einkaufzentren, wobei das City-Center Chorweiler einen größeren Einzugsbereich umfasst. Im Clouth-Quartier und in Kreuzfeld sorgen wenige Arbeitsplätze sowie Geschäfte des täglichen Bedarfs für Nutzungen abseits des Wohnens. Im Butzweilerhof macht die Wohnnutzung nur einen kleinen Teil aus. Darüber hinaus ist das Gebiet Gewerbe-, Einzelhandel- und Medienstandort. Der Deutzer Hafen könnte sich aufgrund der Versorgungs- und Arbeitsfunktion als typisches gemischtes Stadtquartier herausbilden.

13 Fallstudie Frankfurt

13.1 Stadtbaugeschichte

Rund 20 Jahre nach der industriellen Entwicklung in anderen Großstädten, setzte sie um 1870 auch in Frankfurt ein. Damit verbunden war der hohe Zuwachs an Einwohner:innen und Arbeitskräften, was eine große Wohnungsnot und Überbelegung zur Folge hatte (ABT/RUHE 2008: 9f.). Laut Bauordnung von 1844 durfte in der gesamten Stadt eine Bebauung mit vier Geschossen errichtet werden. Daraufhin wurde die lockere Bebauung der Außenstadt durch private Investoren mit einer straßenbegleitenden Bebauung verdichtet. Klassische Arbeiterviertel mit Hinterhöfen gab es hingegen nicht, was auch mit besserverdienenden Arbeitskräften der elektrotechnischen und chemischen Industrie zusammenhing (ENGELHARDT 1990: 16f.). Der 1891 gewählte Oberbürgermeister *Franz Adickes* sah die Stadt in der Verantwortung für den Wohnungsbau und stellte erstmals kommunale Mittel für die Errichtung von Wohnungen zur Verfügung, sodass der gemeinnützige Wohnungsbau in Frankfurt populärer wurde. Vor dem Krieg lag die Wohnungsbauproduktion überwiegend in der Verantwortung von Terraingesellschafen, die mit Boden und Immobilien spekulierten, maximal gewinnbringend handelten und so unter anderem die Bodenpreise drastisch ansteigen ließen (ABT/RUHE 2008: 9f.). Mietskasernen sowohl im Innenstadtbereich als auch die Ausbreitung dieser in die Vororte waren für *Adickes* keine ansprechende Wohnform. Eine Staffelung der Baugebiete in Industriezonen, Gebiete mit geschlossener und dichter Bebauung sowie Bereiche niedriggeschossiger Einfamilienhäuser im Grünen wurde gefordert. 1891 machte die verabschiedete Bauordnung erstmals eine fundierte Gliederung der Bebauung möglich (MOHR/MÜLLER 1984: 19).

Adickes ordnete den Kauf von Bauflächen in zum Landkreis gehörenden Gemeinden an. Aufgrund des wirtschaftlichen Bedeutungsgewinns der Stadt Frankfurt wurden zwischen 1895 und 1910 schließlich zahlreiche Gemeinden eingemeindet und die zuvor gekauften, über große Flächen verteilten Grundstücke wurden offiziell Teil des Stadtgebietes. Dennoch war es aufgrund der Zersplitterung und der im Gebiet liegenden privaten Grundstücke schwer möglich, große zusammenhängende Flächen als Bauland auszuweisen. 1904 wurden mit dem Umlegungsgesetz die Umwandlung von Acker- in Bauland rechtlich festgehalten und so erleichtert (MOHR/MÜLLER 1984: 20f.). 1890 wurde die *Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen* (ABG) und nachfolgend weitere gemeinnützige Baugesellschaften gegründet. Zwischen Gründungsjahr und Erstem Weltkrieg konnten so mehrere tausend Wohnungen errichtet werden. Wurden die Wohnhäuser zunächst noch in Blockrandbebauung angeordnet, wurden mit der Zeit die Einzelteile als Bebauungsstruktur entdeckt (MOHR/MÜLLER 1984: 23). Durch den Ankauf von Flächen und der damit einhergehenden Erweiterung des städtischen Grundbesitzes sowie die steigende Anzahl an abgeschlossenen Erbpachtverträgen konnte zwar der Bau

von Wohnungen vorangetrieben werden. Dieser reichte jedoch bei weitem nicht aus, um die Nachfrage zu befriedigen. Der Erste Weltkrieg beanspruchte alle verfügbaren Ressourcen (Geld, Arbeitskräfte, Baumaterial), sodass der Wohnungsbau regelrecht zum Erliegen kam (ABT/RUHE 2008: 10f.).

Die geringe Wohnungsbautätigkeit in den vorherigen Jahren trug maßgeblich zum Anwachsen der Anzahl an Wohnungssuchenden nach dem Ersten Weltkrieg bei. Zur Lösung wurde die „Wohnungszwangswirtschaft" für Altbauten eingeführt, die Zwangseinquartierungen, Festsetzungen der Mieten und Vergabe sowie Verwaltung durch die Stadt vorsah (ABT/RUHE 2008: 15). Aufschwung erhielt der Wohnungsbau jedoch hauptsächlich durch die Hauszinssteuer, durch die vielerorts zahlreiche neue Wohnungen errichtet werden konnten, so auch in Frankfurt. Als *Ludwig Landmann* 1925 Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt wurde, hob er den Architekten *Ernst May* in die Funktion des Bau- bzw. Siedlungsdezernenten. Völlig neu war, dass sowohl das Hochbauamt, das Siedlungsamt, die Baupolizei, die Stadt- und Regionalplanung, das Garten- und Friedhofsamt, die Grundbesitzverwaltung, die Bauberatung, die Abteilung „Großbauten" und darüber hinaus die Stelle zur Vergabe von Wohnungsbauhypotheken dem Siedlungsdezernat unterstellt waren (ABT/RUHE 2008: 19). Viele Personalien wurden durch Anhänger der Neuen Sachlichkeit ersetzt, wie beispielsweise der Direktor des Hochbauamtes mit *Martin Elsässer* und der Berater *Herbert Boehm* (ABT/RUHE 2008: 20). Diese Personalentscheidungen sollten den Grundstein für das Neue Frankfurt bilden. *May* plädierte für eine Auflockerung der Stadt und eine Einbettung der einzelnen in sich geschlossenen Stadtkomplexe in unbebaute dezentrale und günstige Gebiete, da das konzentrische Stadtwachstum zu gesundheitsgefährdenden Lebensbedingungen geführt hatte. Neben der Errichtung von Trabanten bzw. Stadtrandsiedlungen sollten auch die übergeordneten Grünzüge zur Auflockerung der bebauten Stadtfläche beitragen (REINBORN 1996: 101). Das Neue Frankfurt war zu seiner Zeit hauptsächlich ein Wohnungsbauprogramm u. a. mit folgenden Grundsätzen (MOHR/MÜLLER 1984: 55f.):

- Behebung der Wohnungsnot als eine soziale und wirtschaftliche Herausforderung
- Rationalisierung, Mechanisierung und industrielles, serielles Bauen
- Aufbau eines kulturellen und gesunden Lebens durch entsprechende Bauweise und Gestaltung
- Wohnraum und Hausrat als Massenbedarfsartikel und Anstoß, das eigene Leben neu zu gestalten
- Städtebauliche Dezentralisierung durch Stadtrandsiedlungen
- Keine Bürgerbeteiligung am Planungs- und Bauprozess
- Keine Ornamente oder sonstige Verzierungen an den Gebäuden
- Verbindung zur Natur

Mit dem Neuen Frankfurt wurde zwischen 1925 und 1930/1932 ein sehr erfolgreiches Städtebau- und Wohnungsbauprogramm umgesetzt, das die Wohnungsnot erheblich reduzieren konnte. In den ersten

fünf Jahren wurden 12.000 neue WE in 26 Siedlungen errichtet (REINBORN 1996: 101f.). 25 % wurden durch die Stadt, 30 % durch städtische Gesellschaften und 45 % von genossenschaftlichen und privaten Baugesellschaften getragen (REINBORN 1996: 102; DREYSSE 2019: 5). Die *Aktiengesellschaft für kleine Wohnungen* und die *Mietheim AG*, später *Gartenstadt AG* übernahmen eine entscheidende Rolle als Bauträger im Neuen Frankfurt. Bei beiden Wohnungsbaugesellschaften war die Stadt Frankfurt Mehrheitsanteilseigner und verfügte über einen Großteil des Aktienkapitals (ABT/RUHE 2008: 124). Zu Beginn des Wohnungsbauprogramms konnten somit jährlich 3.000 Wohnungen gebaut werden. Als jedoch 1929 die finanziellen Ressourcen schwanden und die Mittel aus der Hauszinssteuer geringer wurden, musste die Wohnbauproduktion in dieser Größenordnung eingestellt werden (DREYSSE 2019: 5).

Entscheidend für die Siedlungstätigkeiten war die Bodenverfügbarkeit, die durch die Bodenvorratspolitik der Baugesellschaften, freien Erwerb oder Enteignung unter Baulandpreis garantiert wurde (REINBORN 1996: 101f.). Die Flächen für die neuen Siedlungen wurden überwiegend durch das Liegenschaftsamt angekauft, teilweise auch durch vorherige Enteignung, die durch die Reichserhebungsordnung von 1920 möglich war. Einige Flächen gingen bereits frühzeitig in den Besitz von Baugesellschaften über (DREYSSE 2019: 5; BARR/MAY 2007: 9). So wurden die Siedlungen oft auf bereits beplanten Flächen mit vorhandenen Straßenzügen errichtet. Teilweise erfolgte die Planung erst durch *May* und sein Dezernat (ABT/RUHE 2008: 59).

Mithilfe des Neuen Frankfurts sollten bezahlbare Wohnungen für jede Familie geschaffen werden, um ihnen Privatsphäre und individuelles Wohnen zu garantieren. Das enge Zusammenleben in Mietskasernen und Werkssiedlungen sollte in Frankfurt durch Kleinwohnungen und Einfamilienreihenhäuser ersetzt werden (DREYSSE 2019: 4). Zu den Reformen im sozialen Wohnungsbau gehörte auch die Optimierung der Wohnungsgrundrisse. Die einzelnen Zimmer waren alle zum gemeinschaftlichen Flur gelegen und sollten praktisch zueinander ausgerichtet sein. Eine getrennte Küche, Abstellräume, Beheizung und ein eigenes Bad sollten die tägliche Bedürfnisbefriedigung verbessern. Die Ausrichtung der Zimmer erfolgte unter Berücksichtigung der Himmelsrichtungen und somit der Sonneneinstrahlung (KESSLER 2006: 57). *May* ließ sowohl Ideen der Gartenstadtbewegung als auch das Konzept Trabantenstadt zur Umsetzung von Stadterweiterungsmaßnahmen in seine Siedlungsplanungen einfließen. So sollten keine typischen englischen Land-Städte entstehen, sondern „Vortrabanten“ mit Gemeinschafts- und Infrastruktureinrichtungen, Arbeitsplätzen und Hervorhebung der Grünräume (LAUER 1988: 21). Die neuen Wohnsiedlungen wurden demnach nicht direkt an bestehende Bebauung angeknüpft, sondern entstanden hinter einem ringförmig um die Stadt gelegten Grüngürtel (ENGELHARDT 1990: 20). Zugetan war er ebenso der Plattenbauweise, Typisierung und Rationalisierung (KESSLER 2006: 113). Das von *May* patentierte „Frankfurter Montageverfahren“ konnte

die Geschwindigkeit der Bauproduktion deutlich steigern (DREYSSE 2019: 5; BARR/MAY 2007: 9). Diese Rationalisierung war der erste Anfang der ab den 1960er Jahren weit verbreiteten Plattenbauweise (DREYSSE 2019: 5). Daneben wurde jedoch weiterhin größtenteils mit Ziegeln gebaut. Mit den „Frankfurter Typengrundrissen" wurden standardisierte Wohnungs- und Hausgrundrisse erstellt, die anschließend beliebig oft wiederverwendet werden konnten. Zudem wurden viele Bestandteile wie Türen und Fenster normiert und in Serie fabriziert. Folglich konnte eine schnelle, einfache und kostengünstige Fertigung erreicht werden und dennoch jedes typisierte Bauteil ideal in die architektonische Gesamtgestaltung einbezogen werden (BARR/MAY 2007: 15).

Hinsichtlich der Architektur der Siedlungen des Neuen Frankfurts lassen sich einige Parallelen zum Bauhausstil mit seiner Sachlichkeit erkennen (ENGELHARDT 1990: 20; LAUER 1988: 21). *May,* der den schlesischen Heimatstil geprägt hatte, war zwar Anhänger der Neuen Sachlichkeit bzw. des Neuen Bauens. Er war für die Umsetzung dieser Architekturrichtung bekannt und brachte diese nach Frankfurt (ABT/RUHE 2008: 172). Die Freiraumgestaltung war ebenfalls ein wichtiges Element, sodass Blumen, Bäume, Hecken und Ranken in jeder Siedlung als Gestaltungsmerkmale eingesetzt wurden. Das Wechselspiel von symmetrischen Häusern in asymmetrischen Straßen und Siedlungen war ebenso bezeichnend (DREYSSE 2019: 6). Neben dem Wohnungsbauprogramm konnte unter *May* 1927 ein Generalbebauungsplan für die Stadt Frankfurt und die eingemeindeten Stadtteile veröffentlicht werden. Da dieser Plan noch keine spezifischen Aussagen zur Nutzung treffen konnte, wurde nach Überarbeitung der Flächenverteilungsplan 1930 Grundlage für die Frankfurter Stadtentwicklung (ABT/RUHE 2008: 141f.).

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren 70 % der Altstadt innerhalb der Wallanlagen zerstört. Mit dem Wiederaufbau der Paulskirche und des Goethehauses wurden zwei Großprojekte realisiert (GEHEBE-GERNHARDT 2016: 125, 131). Der Generalfluchtlinienplan von 1948 umfasste Straßenverbreiterungen und Gestaltungslösungen für die Innenstadt, sodass dem Verkehr großer Stellenwert beigemessen wurde. Die Innenstadt wurde in private und öffentliche Bereiche geteilt, um den Wiederaufbau zu lenken. Daraufhin entstanden nach der Währungsreform die ersten Hochhäuser in der *City* (GEHEBE-GERNHARDT 2016: 133f.). Für das Gebiet Altstadt gab es traditionsbewusste (Blockrandbebauung) und moderne (Zeilenbebauung) Vorschläge, die konkurrierten und in weiteren Wettbewerben mündeten. 1952 erfolgte die Grundsteinlegung des Wiederaufbaus auf Basis des Neugestaltungsplans, der unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Entwürfe entstand. Es wurde nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten" sowie „autogerechten Stadt" agiert, wodurch sich eine Zweiteilung der Innenstadt ergab: Die Altstadt für Kultur und Wohnen sowie die umgebende *City* für Wohnen und Wirtschaft. In den 1960er Jahren konnten das Historische Museum und das Technische Rathaus in der

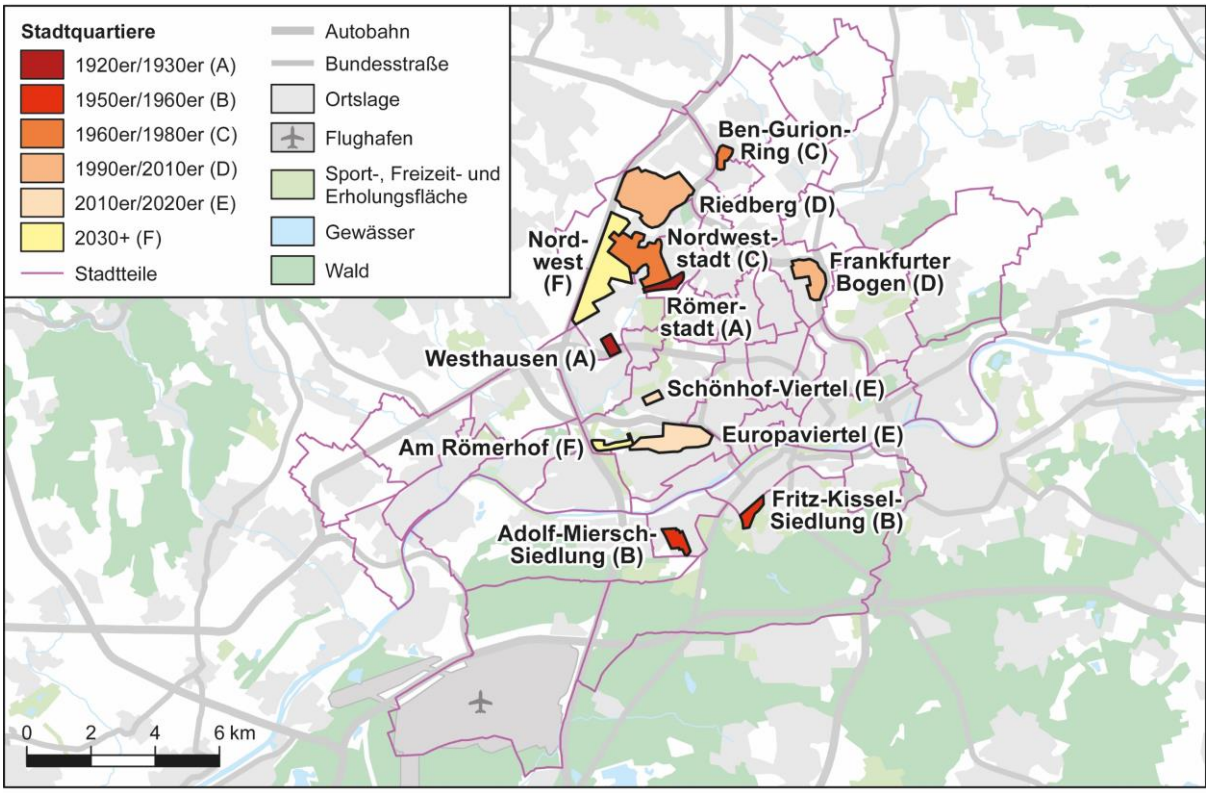
Altstadt realisiert werden. Heute ist an gleicher Stelle der Wiederaufbau der historischen Altstadt zu finden (GEHEBE-GERNHARDT 2016: 134-137).

Der Fingerplan von 1967/68 sah drei Korridore ausgehend vom Anlagenring vor, der umfangreiche Neubautätigkeiten erlauben sollte. Im Westend kam es daraufhin 1971 zum sogenannten Frankfurter Häuserkampf der ansässigen Bewohnerschaft, sodass jegliche Veränderungspläne nicht länger verfolgt wurden. 1982 wurde der Plan erneut aufgegriffen, angepasst und erweitert. Der Hochhausentwicklungsplan von 1998 legitimierte den Bau von zahlreichen Hochhäusern und wurde seitdem stetig fortgeschrieben, um die Hochhausstandorte zu steuern (MÄCKLER 2016: 142). Mit dem integrierten Stadtentwicklungskonzept Frankfurt 2030+ wurden mehrere Zielvorstellungen und Strategien aufgezeigt: „Frankfurt für Alle“, „Dynamische Wirtschaftsmetropole“, „Mehr Frankfurt“, „Umwelt- und klimagerechtes Frankfurt“, „Die Region ist die Stadt“ und „Stadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe“ (STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND WOHNEN 2019: 6f.).

13.2 Stadtanalysen und Bestandsaufnahme

Die zwölf Beispielquartiere (vgl. Abb. 104) in Frankfurt sind mit Ausnahme vom Westen im gesamten Stadtgebiet verteilt, wobei im Norden mehrere Stadtquartiere unterschiedlicher Epochen direkt nebeneinander liegen.

Abb. 104: Übersicht Fallbeispiele Frankfurt



Quelle: Eigene Darstellung nach © GEOBASIS-DE / BKG 2022, angepasst von L. Diehl

13.2.1 Stadtquartiere der 1920er und 1930er Jahre

Die **Römerstadt** (vgl. Abb. 105) ist ein zwischen 1927 und 1929 realisiertes Stadtquartier des umfassenden Niddatalprojekts, das zur Zeit des Neuen Frankfurts geplant, jedoch nicht vollständig umgesetzt wurde (JAENIKE 2005: 1; DREYSSE 2019: 15). 1.182 WE, davon 581 in Einfamilienhäusern, 50 WE in Zweifamilienhäusern sowie weitere 551 WE als Geschosswohnungen wurden auf der 29 ha großen, enteigneten Fläche geschaffen (DREYSSE 1994: 13; UNGERS 1983: 68; SB.5.1). Auf Grundlage des Gesamtplans von *May* unter der Mitarbeit von *Boehm* und *Wolfgang Bangert* wurde ein Quartier mit klaren Formen der Moderne und des Neuen Bauens umgesetzt, das ebenso durch Rundungen der Kopfbauten oder runde Fenster Merkmale des Expressionismus vereinte. An der Architektur waren diverse Fachleute beteiligt. Die Landschaftsarchitektur übernahm *Migge* (UNGERS 1983: 88; ABT/RUHE 2008: 158).

Abb. 105: Luftbild Frankfurt - Römerstadt



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Das gesamte Gebiet durchzieht eine Reihenbebauung, die an Wohnseiten beidseitig ausgeprägt ist. Die Einfamilienreihenhäuser sind zweigeschossig. Entlang der Sammelstraßen befindet sich eine drei- bis viergeschossige Straßenrandbebauung. An den Einmündungen in die Wohnstraßen stechen die

Eckbauten hervor. Die Anordnung der Häuser erfolgt terrassenförmig (KESSLER 2005: 64; JAENIKE 2005: 1f.; LAUER 1988: 24; SB.5.1). Die Grundrisse der Wohnräume wurden entsprechend dem Einfallswinkel der Sonne ausgerichtet. Mit der Frankfurter Küche[7] gehörte eine enge, aber optimal aufgebaute und zweckmäßige Einbauküche zur Ausstattung (KESSLER 2005: 66, 75; JAENIKE 2005: 3). An Straßenseiten einzelner Wohnstraßen ist die Bebauung homogen. Das Erscheinungsbild der gesamten Römerstadt wirkt durch gleiche Grundtypen mit leichten Abwandlungen einheitlich. Die Fassaden sind in Richtung Nidda Weiß gehalten, im Inneren sind auch Hellgelb, Braunrosa und Terrakottabraun als Fassadenfarben vorzufinden (UNGERS 1983: 88; DREYSSE 2019: 16; ABT/RUHE 2008: 157). Eine 3 m hohe und 2 km lange Mauer mit raumöffnenden Bastionen dient als Hochwasserschutz und Barriere zur unbebauten Niddaaue und fasst das rhythmische und geschwungen anmutende Quartier ein (DREYSSE 1994: 14; DREYSSE 2019: 15; LAUER 1988: 24; MOHR/MÜLLER 1984: 251). Die Wohnstraßen sind asymmetrisch gestaltet: Die nördliche Straßenseite ist durch Grünsteifen bzw. großräumige Vorgärten gekennzeichnet, während die südliche Straßenseite lediglich durch einen kleinen privaten Grünstreifen von der Bebauung abgetrennt ist (SB.5.1; DREYSSE 2019: 15; JAENIKE 2005: 4). Innerhalb der Römerstadt befinden sich wenige öffentliche Grünflächen. Private, an das Haus angrenzende Gärten, Gemeinschaftsgärten sowie Pachtgärten mit niedrigen Hecken prägen die Grünraumstruktur. Die Gartenplanung folgt dabei klaren Regelungen und steht für die „Industrialisierung" des Gartens. Gartenstadtelemente durch Einbettung in die Landschaft sowie die privaten Gartenflächen sind vorhanden (DREYSSE 2019: 15; BARR/MAY 2007: 34; ABT/RUHE 2008: 158). Haupterschließungsstraßen sind am Quartiersrand verortet, sodass Wohn- und Einbahnstraßen in Ost-West-Richtung die innere Erschließung gewährleisten. Fußgängerwege in Nord-Süd-Richtung ermöglichen durch Treppen eine senkrechte Verbindung der Straßenzüge und überwinden so die Höhenunterschiede. Eine später errichtete Verbindungsstraße trennt das Quartier heute in einen Ost- und einen Westteil (SB.5.1; UNGERS 1983: 88; DREYSSE 1994: 17). Die Wohnnutzung wurde damals durch eine Zentralwäscherei sowie ein Geschäftszentrum an der Mittelachse ergänzt (UNGER 1983: 88; DREYSSE 2019: 15).

Am 15. September 1929 begann mit **Westhausen** (vgl. Abb. 106) der Bau der letzten May-Siedlung des Neuen Frankfurts. 1.116 Wohnungen, davon 216 als 3-Zimmer Wohnungen in Laubenganghäusern, 864 als 2,5-Zimmer Wohnungen sowie weitere 36 als 3,5-Zimmerwohnungen in Zeilen sollten rund 5.000 Bewohner:innen beherbergen (HUTH 2006: 1, 4; DREYSSE 1994: 19). Die bis 1932 nach dem Gesamtplan von *May, Boehm* und *Bangert* errichteten Zeilen beschränken sich auf etwa 16 ha. Das durch Baugruppen erweiterte Gebiet umfasst 20 ha und insgesamt 1.532 WE. 63 in Nord-Süd-Richtung

[7] Die Frankfurter Küche als effiziente und zeitsparende Arbeitsküche gilt als Vorreiter aller Einbauküchen und wurde durch Architektin *Margarete Schütte-Lihotzky* entworfen. Sie war fester Bestandteil der Wohnungen des Neuen Frankfurt (REINSBERG 2019a: 89).

ausgerichtete Zeilen werden durch zehn in West-Ost-Richtung verlaufende Zeilen entlang der Haupterschließungstangente sowie die südlichen Gebäude ergänzt (HUTH 2006: 1; UNGERS 1983: 104; SB.5.2). Der stringente Zeilenbau mit sieben Zeilenbändern à neun Zeilen schafft eine klare Ordnung sowie eine rasterförmige Struktur. Jede Zeile verfügt dabei über sieben Häuser, wovon immer zwei paarweise zusammengefasst sind. Das Erscheinungsbild ist grundsätzlich homogen, auch wenn heute einzelne Zeilen oder Häuser mit unterschiedlichen Farben gestaltet sind. Jedes von Ost nach West verlaufende Zeilenband wird an der einen Seite durch eine Wohnstraße und an der anderen Seite durch ein Grünband mit Spielplätzen und Baumbestand vom nächsten Zeilenband abgetrennt. Die Zeilen innerhalb eines Zeilenbandes sind durch Grünstreifen am Haus, Fußwege, gemeinschaftliche Rasenflächen sowie private Gärten der Wohnung im Obergeschoss und der Wohnung im Erdgeschoss voneinander getrennt (HUTH 2006: 2; DREYSSE 1994: 20; SB.5.2).

Abb. 106: Luftbild Frankfurt - Westhausen



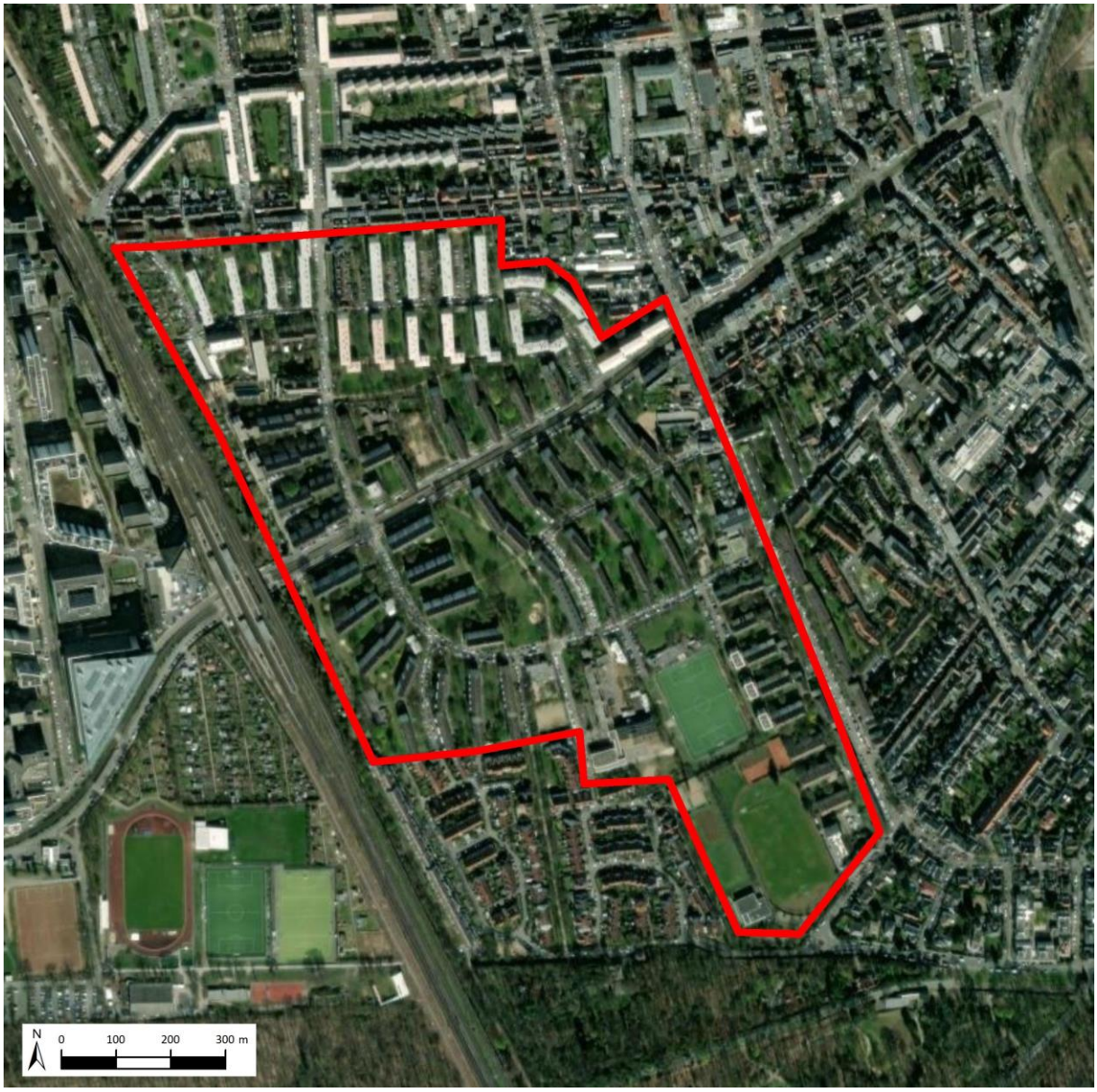
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die in Nord-Süd-Richtung aufgestellten Zeilen sind durchweg zweigeschossig und werden im Osten durch die viergeschossigen Laubenganghäuser abgetrennt. Die anknüpfenden Gruppen verfügen über drei bis fünf Geschosse, sodass sich eine Höhenbetonung der Quartiersränder ergibt (SB.5.2). Das rasterförmige Erschließungsnetz ist im Osten an eine überörtliche Stadtstraße angebunden. Im Inneren sorgen Sammel- und Wohnstraßen für die Erschließung, sodass jedes Zeilenband indirekt an Einbahnstraßen angeschlossen ist. Die direkte Anbindung erfolgt über autofreie Wohnwege, die sich über das gesamte Quartier erstrecken. Parkmöglichkeiten gibt es ausschließlich am Straßenrand (SB.5.2). Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden Erdgeschosswohnungen zu kleineren Läden und Werkstätten umgebaut, die jedoch heute weitestgehend in ihre ursprüngliche Wohnnutzung zurückgeführt wurden. Das Gebäude des Waschhauses ist mit seinem Schornstein weiterhin im Quartier präsent, wird jedoch von einem gemeinnützigen Verein genutzt (HUTH 2006: 4; SB.5.2).

13.2.2 Stadtquartiere der 1950er und frühen 1960er Jahre

Die **Adolf-Miersch-Siedlung** (vgl. Abb. 107) in Niederrad mit 2.047 WE ist eines der größten Siedlungsprojekte der Nachkriegszeit. Im Zeitraum von 1956 bis 1965 errichteten Wohnungsbaugesellschaften auf einer Fläche von 29 ha das Quartier in aufgelockerter Zeilenbauweise (NHW o.J.b; WÖRNER/SCHÖPFNER 2009: 110; KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 58). Die Zeilen folgen keiner stringenten Ausrichtung, sondern sind sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung platziert. Quergestellte sowie versetzt zueinander orientierte Zeilen formen zudem die Struktur. Das Erscheinungsbild ist in Teilabschnitten homogen. Die meisten Zeilen sind in weißer Fassade und mit Satteldach gedeckt. Weiterhin gibt es Zeilen mit Flachdächern und vereinzelt mit brauner Fassadenfarbe. Mit vier bis fünf Geschossen sowie einem zusätzlichen Dachgeschoss ist die Silhouette gleichmäßig (SB.5.3). Ein öffentlicher von Süden nach Norden verlaufender Grünzug mit Spielplatz und Parkbänken durchzieht das Quartier südlich der Adolf-Miersch-Straße. Der Anger geht fließend in die halböffentlichen Grünräume zwischen den Zeilen über. Im nördlichen Quartiersabschnitt ergänzt ein kleinerer von Osten nach Westen ausgeprägter Grünzug den öffentlichen Raum (SB.5.3; KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 99). Eine Trennung vom öffentlichen Raum und den Zeilen umgebenden halböffentlichen Grünflächen wurde nicht klar vollzogen. Private Grünflächen sind an wenigen Erdgeschosswohnungen angeschlossen. Außer dem straßenunabhängigen Fußwegenetz sind keine klar definierten Quartiersplätze vorhanden (SB.5.3). Das Quartier wird von einer überörtlichen Verbindungsstraße in einen Nord- und einen Südteil gegliedert. Die Anbindung erfolgt über ein verästeltes Straßensystem, das mehrere Innenringstraßen ohne weitere Abzweigungen formt. Parkangebote bestehen entlang der Straßen, an privaten Parkflächen sowie Garagen (SB.5.3).

Abb. 107: Luftbild Frankfurt - Adolf-Miersch-Siedlung



Quelle: Eigene Darstellung nach Esri, Maxar, Earthstar Geographics, and the GIS User Community 2023

Ein Nachkriegsbauvorhaben stellt die **Fritz-Kissel-Siedlung** (vgl. Abb. 108) mit ca. 2.400 WE auf 29 ha dar (SB.5.4; NHW o.J.a). Zwischen 1950 und 1955 setzten Wohnungsbaugesellschaften das Projekt auf Grundlage des Plans vom damaligen Baudirektor um. Bereits unter *May* hatte es Planungen zur Bebauung des Gebietes gegeben (Landesamt für Denkmalpflege Hessen 2021; Müller-Raemisch 1998: 118, 122). Gemäß dem Leitbild der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ entstanden leicht gekrümmte und gestaffelte Zeilen, die eng mit den umgebenden Grünräumen verzahnt sind. Heute verfügen diese, teilweise durch Aufstockung, über vier bis sechs Geschosse (NHW o.J.a; Müller-Raemisch 1998: 124; SB.5.4). Sechs Solitäre als Punkthochhäuser mit acht Geschossen (vor Aufstockung sieben Geschosse) bilden eine Barriere zum nördlichen Teil der angrenzenden Kleingartensiedlung. Die

Silhouette ist innen somit gleichmäßig, die Ränder sind leicht überhöht (SB.5.3). Die Gestaltung der Gebäude ist sehr ähnlich. In Teilbereichen sind überdies identische Gebäude erkennbar. Flachdächer und flachgeneigte Dächer wurden im gesamten Quartier verwendet (MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 1993: 72ff.). Alle Gebäude sind mittlerweile mit hellen Fassaden und farblichen Akzenten versehen. Durch die Sanierung wurden die ehemaligen Fassaden in Brauntönen freundlicher gestaltet (SB.5.4). Die geschwungenen Freiräume, die nicht eindeutig durch Gebäude gefasst, sondern eher mit diesen verzahnt sind, bewirken eine hohe Aufenthaltsqualität (NHW o.J.a; MÜLLER-RAEMISCH 1998: 124).

Abb. 108: Luftbild Frankfurt - Fritz-Kissel-Siedlung



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

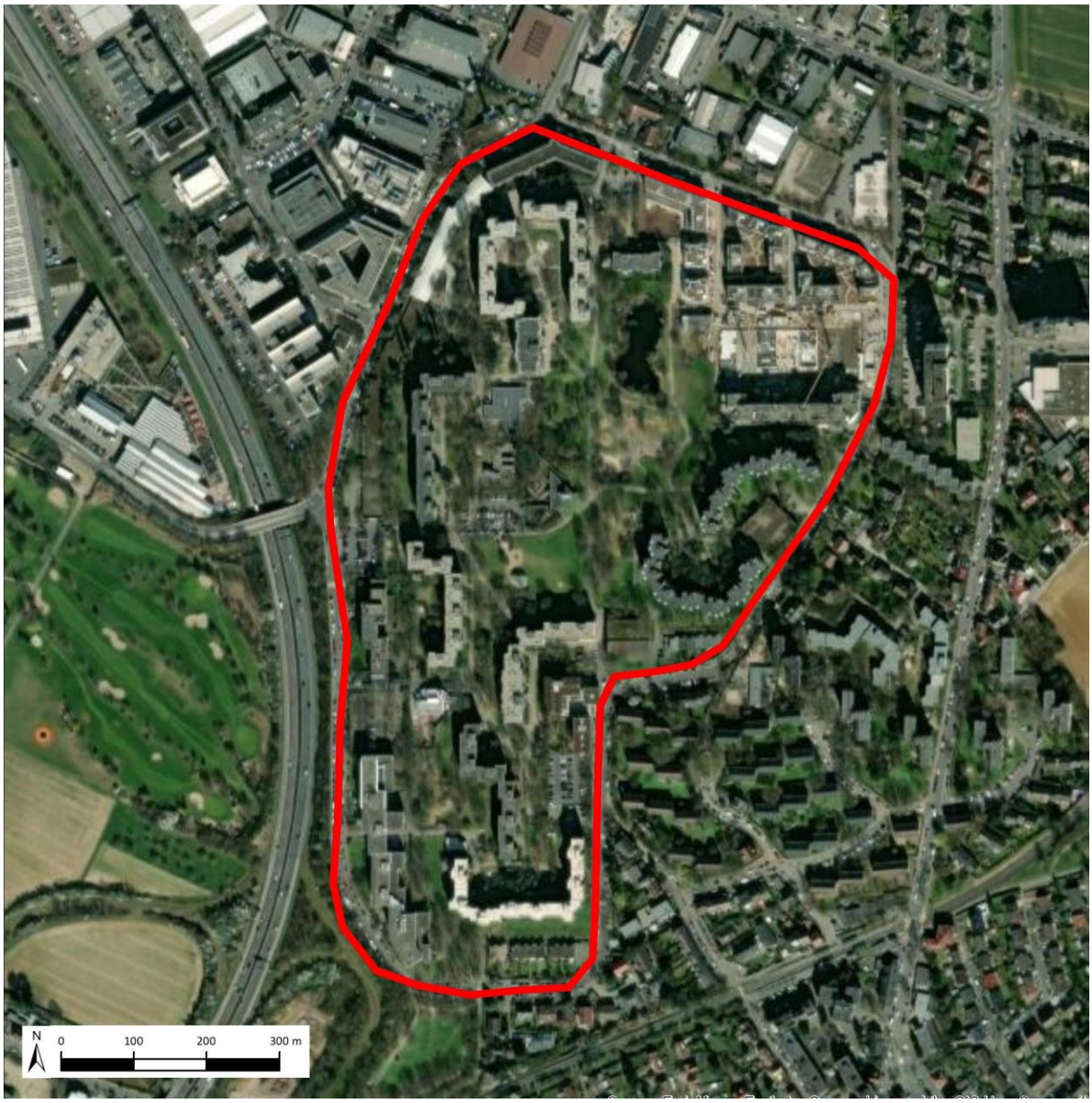
Die großräumigen Grünflächen zwischen den Zeilen können als halböffentliche Grünräume ausgemacht werden. Sowohl private als auch gemeinschaftliche Grünflächen sind kaum vorhanden. Auch öffentliche Platzräume sind lediglich durch Straßenaufweitungen ausgeprägt. Das Fußwegenetz kann als Begegnungsraum gelten und ist vom Fahrverkehr getrennt. Rund um die Fritz-Kissel-Siedlung verlaufen Erschließungsstraßen. Die innere Anbindung erfolgt über ein rasterähnliches Wegesystem, teilweise mit Einbahnstraßen. Außer dem straßenunabhängigen Fußwegenetz sind keine klar definierten Quartiersplätze vorhanden (SB.5.4). Das Quartier wird von einer überörtlichen Verbindungsstraße in einen Nord- und einen Südteil gegliedert. Die Anbindung erfolgt über ein verästeltes Straßensystem, das mehrere Innenringstraßen ohne weitere Abzweigungen formt. Parkangebote bestehen entlang der Straßen, an privaten Parkflächen sowie Garagen (SB.5.4).

13.2.3 Stadtquartiere der 1960er bis frühen 1980er Jahre

Nach dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ kann das Stadtviertel **Ben-Gurion-Ring** (vgl. Abb. 109) auf 25 ha ehemals landwirtschaftlich und von einer Ziegelei genutzten Fläche seit 1976/77 neuen Wohnraum bereitstellen (BORKELOH 2020: 80f.; WÖRNER/SCHÖPFNER 2009: 92; STADT FRANKFURT AM MAIN. 61.S 2017: 13). Das randstädtische monofunktionale Quartier, das neben Wohnen nur vereinzelt Nahversorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze anbietet, umfasst 1.645 WE für bis zu 5.000 Einwohner:innen (BORKELOH 2020: 79ff.; MOHR/HUNSCHER 1995: 106). Der Name ist auf die quartiersprägende Außenringstraße zurückzuführen, die die Bebauung umschließt. Mäanderförmige Gebäudeketten sowie rechtwinklige und genickte Hochhauszeilen sind zu Gruppen angeordnet und bilden Großformen, die ohne räumlichen Bezug zueinanderstehen. Die Struktur folgt daher keiner geordneten Form, sondern ist vielmehr durch eine freie und verschachtelte Anordnung gekennzeichnet (BORKELOH 2020: 79; MÜLLER-RAEMISCH 1998: 255; MOHR/HUNSCHER 1995: 106). Mit überwiegend sieben bis neun Etagen ist die Höhendifferenzierung im Quartier gering ausgeprägt. Lediglich die Reihenhäuser am südlichen Quartiersrand heben sich durch ihre geringe Höhe von der restlichen Bebauung ab. Die Großformen sind in ihrem Erscheinungsbild durch die braun-weiße Fassade und das verwendete Großtafelsystem ähnlich. Einzelne Gebäudeabschnitte sind homogen (BORKELOH 2020: 79; SB.5.5). Durch die Anordnung der Gebäudegruppen bilden sich halböffentliche Hofräume heraus, die entweder ohne strikte Trennung in den öffentlichen Grünraum übergehen oder gar abgeschottet von den umgebenden Freiraumflächen liegen. Im Zentrum des Quartiers ist ein größerer Park mit Spielplätzen das Bindeglied zwischen den einzelnen Gebäudegruppen. Private Grünflächen sind hingegen kaum vorzufinden. Vor der Ladenzeile hat sich ein öffentlicher Raum herausgebildet, der über Fußwege eine Beziehung zu den Wohngebäuden herstellt. Vor den Wohngebäuden sind kleinere Plätze als Eingangsbereich ausgewiesen (SB.5.5). Die Außenringerschließung ist lediglich im Norden an überörtliche Verkehrsstraßen angeschlossen. Die

innere Erschließung erfolgt über Wohn- und Stichstraßen sowie hauptsächlich durch autofreie Fußwege (SB.5.5; BORKELOH 2020: 79; MOHR/HUNSCHER 1995: 106).

Abb. 109: Luftbild Frankfurt - Ben-Gurion-Ring

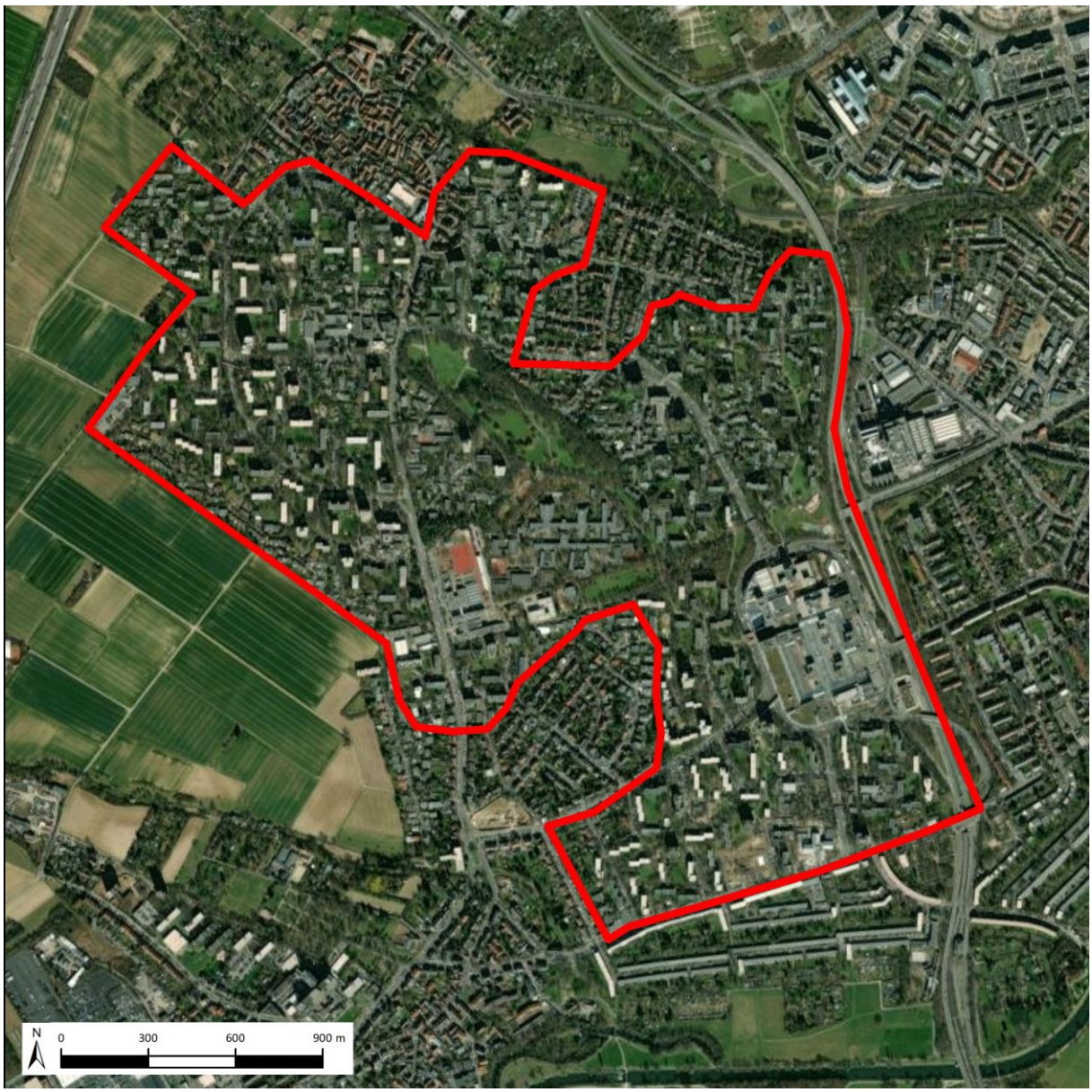


Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die **Nordweststadt** (vgl. Abb. 110) ist ein prägendes Beispiel für die Umsetzung des Leitbildes einer „Raumstadt". Zwischen 1961 und 1972 erfolgte die Bebauung der 170 ha großen „grünen Wiese", die landwirtschaftliche Flächen, Schrebergärten aber auch 100 Behelfsheime sowie eine Ziegelei am nördlichen Stadtrand vereinte (BRÜCKNER-AMIN 2019: 171; GLEINIGER 1995: 120, 126; KAMPFFMEYER 1968: 20; GLEININGER-NEUMANN 1988: 98). 7.000 WE sollten Heimat für rund 25.000 Bewohner:innen werden. Diese wurden überwiegend als Geschosswohnungen, zu einem geringen Teil jedoch auch als

Einfamilienhäuser und Bungalows realisiert (BRÜCKNER-AMIN 2019: 171; GLEININGER-NEUMANN 1988: 99; SCHLÖGL 2020: 19). Der drittplatzierte Entwurf der Architekten *Schwagenscheidt* und *Tassilo Sittmann* des 1959 ausgelobten städtebaulichen Wettbewerbs wurden unter Führung von Planungsdezernent *Hans Kampffmeyer* schlussendlich für die weitere Planung weiterverfolgt (GLEINIGER 1995: 120; SCHLÖGL 2020: 19). Der Entwurf in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsarchitekt *Erich Hanke* und dem Verkehrsplaner *Paul Leuner* (KESSLER 2006: 181) steht für „Pluralität und Integration, Geborgenheit und Offenheit, Nachbarschaft und Flexibilität“ (GLEININGER-NEUMANN 1988: 134).

Abb. 110: Luftbild Frankfurt - Nordweststadt



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

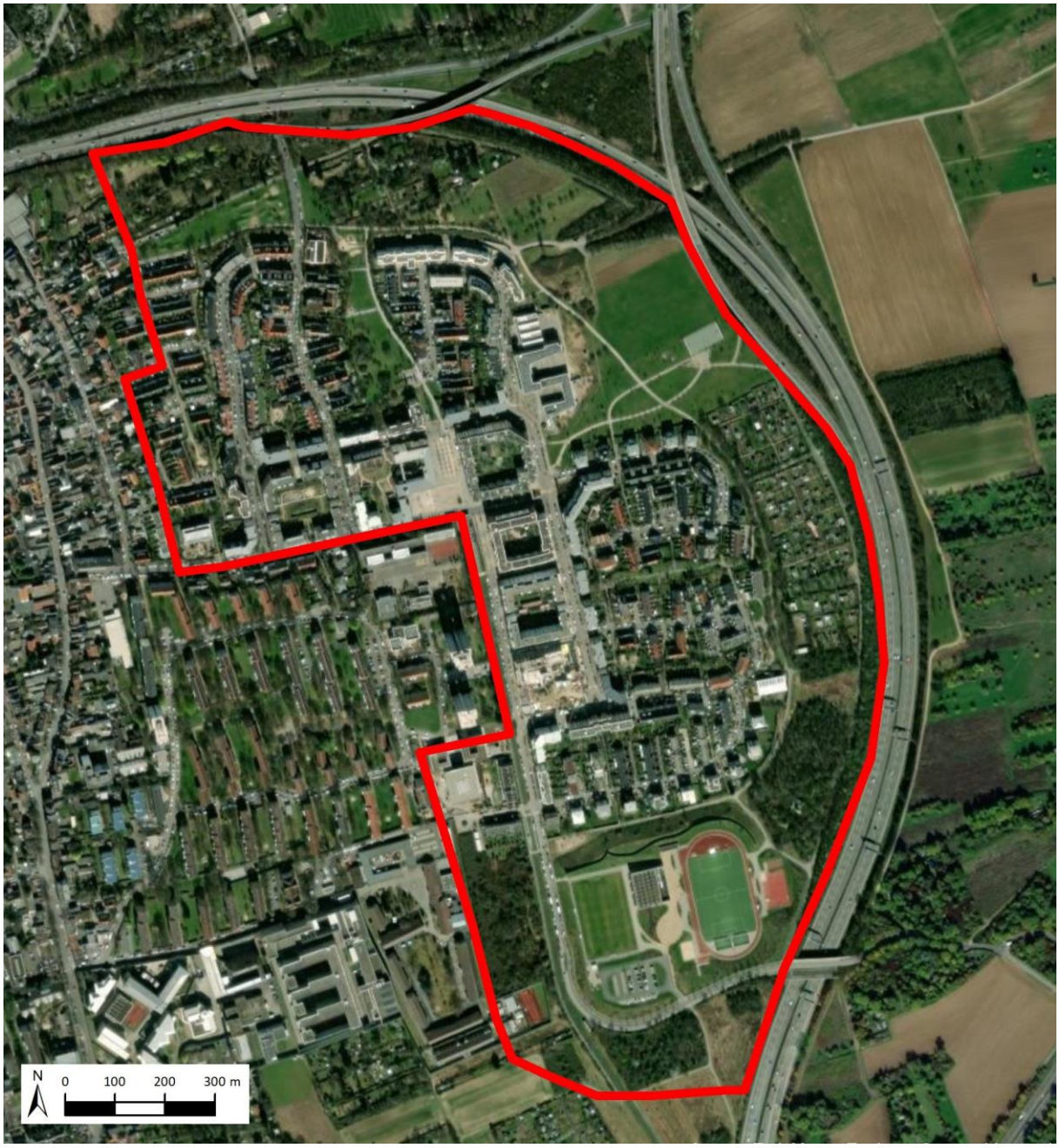
Zeilen und Solitäre mit unterschiedlichen Grundrissen stehen frei, versetzt, teilweise rechtwinklig, jedoch ohne nennenswerten Zusammenhang im fließenden und offenen Raum. Dabei erfolgt die

Ausrichtung meist streng in Nord-Süd- oder in West-Ost-Richtung. Durch Loslösung vom Straßenraum, die unterschiedlichen Gebäudehöhen sowie die Anordnungsformen sollten Gruppen und nachbarschaftliche Räume entstehen (BRÜCKNER-AMIN 2019: 171; GLEINIGER 1995: 152, 159; SCHLÖGL 2020: 17; GLEININGER-NEUMANN 1988: 99). Die Silhouette ist durch starke Höhendifferenzierung geprägt. Im Südwesten bilden eingeschossige Einfamilienhäuser den Übergang zur landwirtschaftlich geprägten Umgebung. Im Inneren des Quartiers sind hingegen zwölf- bis 16-geschossige Punkthochhäuser neben vier- oder sechs- bis achtgeschossigen Zeilenbauten keine Seltenheit (SB.5.6; GLEINIGER 1995: 152). Die Gebäudegestaltung entspricht den „Richtlinien für die Gestaltung der Neubauten in der Nordwest-Stadt in Frankfurt am Main“ und setzt dementsprechend auf kubische und rechtwinklige Strukturen, Flachdächer sowie eine zweckmäßige Gestaltung der Fassaden und sonstigen Außenbauteilen. Bei besonderen Gebäuden und Bauteilen sind jedoch Abweichungen erlaubt (GLEINIGER 1995: 144). Daraus ergibt sich ein ähnliches Erscheinungsbild mit individuellen Gebäuden mit weißen, roten und orangenen Fassaden sowie weiteren farblichen Akzenten. Die Anordnung der Gebäude, die fehlende Verbindung untereinander sowie die doch sichtbaren Unterschiede der Gebäude vermitteln jedoch Heterogenität. Einige Wiederholungen von einzelnen Gebäuden sind darüber hinaus ebenso üblich (SB.5.6). Die gesamte Nordweststadt ist durchgrünt, sodass die Gebäude in die Grünraume eingebettet sind und ein Netz an Grünräumen entsteht. Der zentrale Park mit Teich und künstlich angelegter Topographie bietet durch die Rasenflächen sowie Spielplätze Raum für Naherholung. Der Übergang zwischen öffentlichem und halböffentlichem Raum ist durch die fließenden und verzahnten Strukturen übergangslos. Private Gärten sind nur in geringem Ausmaß im Viertel vorhanden (GLEINIGER 1995: 155; MEHLHORN 2012: 355; SCHWAGENSCHEIDT 1964: 30; KAMPFFMEYER 1968: 63). Das umfassende, 30 km lange Fußwegenetz dient als öffentlicher Raum. Durch 19 Brücken ist eine kreuzungsfreie Durchquerung möglich (SCHLÖGL 2020: 17). Die überörtliche Anbindung erfolgt über die östlich verlaufende Rosa-Luxemburg-Straße, die aber nur in Nähe des zentralen Einkaufszentrums eine Anbindung an die Nordweststadt ermöglicht. Die innere Erschließung folgt einem großflächigen Innenring, von dem mehrere Wohnsammelstraßen und im Osten eine weitere Innenringstraße abzweigen. Wohnstichstraßen stellen die Erreichbarkeit der Wohngruppen sicher. Der große Innenring gliedert sich in Fahr-, Rad- und Fußstreifen. Ein unabhängiges Fußwegenetz schafft eine Trennung zwischen Fahr- und Fußverkehr. Neben Parkflächen entlang der Straßen ergänzen zahlreiche Tiefgaragen unter den Grünräumen, Parkflächen und vereinzelte Garagen das Parkraumangebot (SB.5.6; KAMPFFMEYER 1968: 75; GLEINIGER 1995: 122, 131; KESSLER 2006: 184). Neben dem zentralen Nordwestzentrum sorgen drei weitere Nebenzentren für die Nahversorgung (SCHLÖGL 2020: 22).

13.2.4 Stadtquartiere der 1990er und 2000er Jahre

Als Erweiterung des Stadtteils Preungesheim wird seit 2004 das Stadtviertel **Frankfurter Bogen** (vgl. Abb. 111) auf rund 72 ha umgelegten Flächen entwickelt. Über 5.000 Menschen werden die 2.200 neuen WE zukünftig bewohnen (STADT FRANKFURT AM MAIN o.J.; BRÜCHER 2021: 2). Die Mischung aus Einfamilienreihen- sowie Mehrfamilienhäusern und Stadtvillen bietet ein differenziertes Wohnraumangebot (DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 2020: 23).

Abb. 111: Luftbild Frankfurt - Frankfurter Bogen



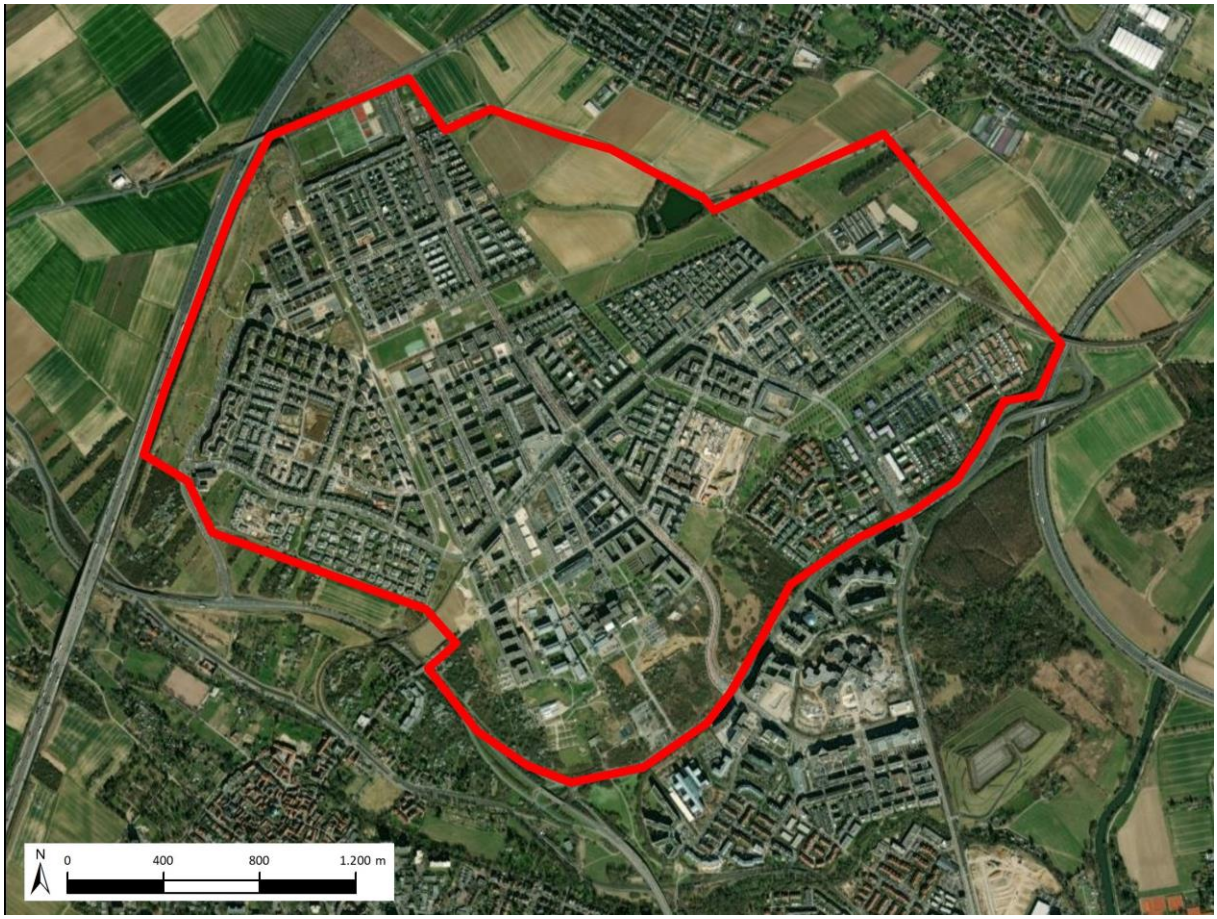
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Straßenrandbebauung als offene und geschlossene Blockstrukturen sowie als straßenbegleitende Reihenbebauung und Solitäre prägen die Bebauungsstruktur entlang der Quartiersstraßen. Mit der Durchbrechung der Baublöcke werden topographische und ökologische Bedingungen geachtet sowie Gebäudevielfalt ermöglicht. Weiterhin sind Reihen senkrecht von Wohnstraßen angeordnet, verfügen aber mit einer kurzen Stichstraße meist über eine Anbindung an das Straßennetz. Mit ihrer zeilenartigen Erscheinung knüpfen sie an die Bebauungsstruktur der Nachbarsiedlung an (AMT FÜR KOMMUNALE GESAMTWICKLUNG U. STADTPLANUNG 1996: 10f.; SB.5.7). Neben den zweigeschossigen Einfamilienhäusern mit Dachgeschossen befinden sich drei- bis fünfgeschossige Mehrfamilienhäuser, teilweise auch durch ein Dachgeschoss ergänzt, meist an Sammelstraßen und im Zentrum. Die Architektur ist sehr heterogen mit unterschiedlichen Gebäudeformen mit Vor- und Rücksprüngen, Fassadenfarben und Dachformen. Im Zentrum werden die Erdgeschosszonen durch Arkaden zum großen Quartiersplatz geöffnet. Der große, nur teilweise von Bebauung eingefasste Platz bietet Anschluss an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Tram-Station (SB.5.7). Das Quartier durchzieht eine weitläufige Durchgrünung, wobei die Grünräume im Quartiersinneren meist Privateigentum sind. Weiterhin wurden über 500 Bäume im öffentlichen Raum gepflanzt. Drei große durch Hecken und Wege abgetrennte Grünfinger schaffen eine Verbindung zum äußeren Grünring mit Obstbaumhainen und Wiesenflächen zur Erhaltung der Artenvielfalt. Insgesamt acht Spielplätze und die angrenzende Bezirkssportanlage stehen zur Freizeitbeschäftigung bereit (STADT FRANKFURT AM MAIN o.J.; DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 2020: 23). Im Zentrum rund um die großen Blockstrukturen zeichnet sich eine rasterförmige Erschließung ab. Im Osten befinden sich daran anschließend zwei Innenringe mit kurzen privaten Stichstraßen. Im Norden sichern ein weiterer Innenring mit Stichstraßen sowie eine gebogene Sammelstraße mit Wendehammer und Stichstraßen die Erschließung. Parkangebote sind sowohl entlang der Straßen als auch in Tiefgaragen und oberirdischen Parkflächen vorhanden. Straßenunabhängige Fußwege ergänzen die kleinräumige Anbindung. Radwege sind hingegen nicht explizit ausgewiesen (SB.5.7).

Die größte Stadterweiterung nach der Nordweststadt wurde zwischen 1999 und 2017 mit dem **Riedberg** (vgl. Abb. 112) umgesetzt (DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 2016: 12). Auf einem Gesamtgebiet von 267 ha vorwiegend landwirtschaftlicher Nutzung bildete sich ein neues Stadtviertel mit 6.300 WE für bis zu 15.000 Bewohner:innen sowie einem Campus der Universität (VON LÜPKE 2018: 30; STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT 2009: 2, 13; PETEREK/BÜRKLIN 2018: 25). Bereits 1993 begannen die Voruntersuchungen und interaktiven Prozesse, sodass 1995 das städtebauliche Entwurfsgutachten von *Trojan + Trojan und Neu* als Grundlage für die weiteren Planungen beauftragt wurde. 1997 wurde schlussendlich die SEM festgesetzt, die 20 Jahre später abgewickelt und beendet wurde (VON LÜPKE 2018: 31f., 36; STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT 2009: 15ff.). Elemente

der „Europäischen Stadt“ werden aufgegriffen. Ferner verfolgt das Quartier den Leitgedanken des eigenständigen Stadtviertels, der die landschaftlichen und topographischen Merkmale zu seiner Eigenheit macht (STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT 2009: 15; VON LÜPKE 2018: 38). Die Gliederung des Viertels erfolgt durch sieben kleinere Quartiere, die in sich Ähnlichkeiten aufweisen (BAUS 2018: 92; STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT 2009: 7). Das Grundgerüst ist dabei sehr symmetrisch und folgt geradlinigen Formen. Die Bebauungsstruktur zeichnet sich überwiegend durch offene Reihen aus. Weiterhin sind geschlossene Reihen, offene Blockstrukturen, Zeilen, Gruppen sowie Solitärbauten erkennbar. Neben klassischen Mehrfamilienhäusern vergrößern Einfamilien- und Einfamilienreihenhäuser, Doppelhaushälften sowie Stadtvillen/-häuser das Wohnangebot (SB.5.8; VON LÜPKE 2018: 39; STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT 2009: 7).

Abb. 112: Luftbild Frankfurt - Riedberg



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Die Teilbereiche mit freistehenden Einfamilienhäusern sind sehr heterogen, während innerhalb anderer Baufelder Wiederholungen sichtbar werden. Es wird sich überwiegend an hellen Fassadenfarben sowie Flachdächern bedient. Einzelne Einfamilienhäuser sind außerdem mit Pult- oder Satteldächern gedeckt und stechen durch farbliche Akzente hervor. Neben rechtwinkligen Grundrissen

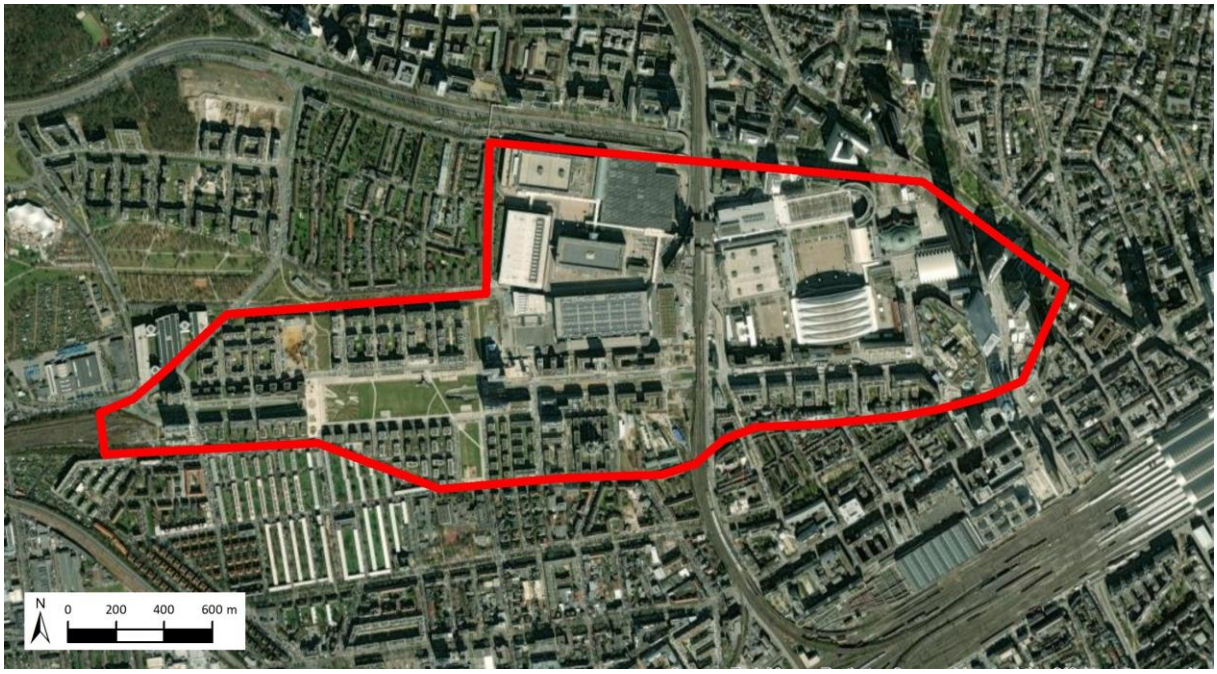
sind diverse unterschiedliche Grundrissformen umgesetzt, sodass nicht zwingend eine Parallelität zur Straße entsteht. Viele Flachdächer sind extensiv begrünt und vereinzelt mit Photovoltaikanlagen versehen (SB.5.8). Im Riedberg sind mehrere kleine Parks, meist als langgezogene gefasste Grünbänder vorhanden, die eine Verbindung zu den äußeren Grünräumen in Form von Wiesen und landwirtschaftlichen Flächen aufrechterhalten. Private Gärten und gemeinschaftlich genutzte Grünflächen nehmen neben den öffentlichen Parks eine wichtige Funktion ein. Die Grenzen zwischen öffentlich und gemeinschaftlich/privat sind dabei eindeutig (SB.5.7; BÜRKLIN/PETEREK 2018: 118). Am zentralen Quartiersplatz als Stadtteilzentrum sammeln sich Nahversorgung, Dienstleistung und Gastronomie. Weitere kleinere Quartiersplätze gestalten den öffentlichen Raum (SB.5.7). Die große Hauptachse unterstreicht das rasterartige Erschließungssystem, das jedoch nicht immer konsequent orthogonalen Strukturen folgt. Die Anbindung an Nachbarstadtteile ist dabei unzulänglich. Der kleinräumigen Erschließung dienen Wohnstraßen, die in Verbindung mit den Sammelstraßen stehen. Dem MIV wird durch breite Straßen und zahlreiche Parkmöglichkeiten eine große Bedeutung zuteil (SB.5.7; HOLL 2018: 49; BAUS 2018: 92; KAUFMANN/PETEREK 2018b: 331).

13.2.5 Stadtquartiere der 2010er und 2020er Jahre

Bereits 1997 gab es erste Überlegungen für die Nachnutzung des östlichen Abschnittes des ehemaligen Hauptgüterbahnhofes, die in den Folgejahren stetig weiterentwickelt und angepasst wurden. Erste Messeerweiterungen wurden umgesetzt. Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb für den westlichen Teil des **Europaviertels** (vgl. Abb. 113) im Jahr 2002 brachte den Entwurf des Planungsbüros *Planer h4a* als Sieger hervor, der auf dem gesamten Rahmenplan von *AS+P* fußt. Auf Grundlage von Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen mit den Entwicklungsgesellschaften entsteht bis heute das Europaviertel auf ca. 145 ha (VON LÜPKE 2022: 105f., 115). Der östliche Teil wird durch die *CA Immo* und der westliche Teil durch *Aurelis* entwickelt (CA IMMOBILIEN o.J.; AURELIS o.J.). Der Hochbau im Europaviertel Ost entstand überwiegend zwischen 2008 und 2014, im Europaviertel West zwischen 2012 und 2021 (WENTZ 2022b: 227). Neben etwa 6.000 WE befinden sich Messe-, Hotel- und Bürogebäude im Europaviertel, wobei sich die Wohngebäude auf das Europaviertel West sowie den südlichen Teil des Europaviertels Ost konzentrieren. Der Osten ist geprägt durch Messehallen, ein Einkaufzentrum sowie zahlreiche Büroflächen. Hochhäuser bzw. Solitäre bieten Raum für Unternehmen, Hotels sowie Wohnungen (STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT UMWELT UND FRAUEN o.J.; SB.5.9). Offene Blockstrukturen, die teilweise als Gruppen wirken, Reihen sowie Solitäre unterstreichen die klaren und geradlinigen Formen. Die Wohnbebauung ist im gesamten Viertel ähnlich, wobei einzelne Teilabschnitte und kleine Quartiere durch eine homogene Gestaltung als Einheit wahrgenommen werden können. Helle Fassaden sowie Flachdächer durchziehen das gesamte Quartier (SB.5.9). Die Blockstrukturen als „monolithische Giganten“ entlang der Europaallee im

östlichen Teil lassen Vielfalt vermissen. Die Fassaden zeichnen sich durch Wiederholungen und wenige Gliederungselemente aus. Die gegenüberliegenden Büro- und Hotelkomplexe wurden als drei aufeinanderfolgende Großformen ausgebildet (WENTZ 2022b: 228).

Abb. 113: Luftbild Frankfurt - Europaviertel



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Bis auf die einzelnen Hochpunkte variiert die Gebäudehöhe zwischen vier und sieben Geschossen (teilweise plus Staffelgeschoss). Zum Park oder zur Hauptstraße ausgerichtete Gebäude sind als Raumkanten überhöht. Weiterhin existieren Gebäude mit einer Höhenstaffelung (SB.5.9). Die einzelnen Quartiere rund um den Park folgen dem Leitbild „Wohnen im Grünen im innerstädtischen Quartier“ (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2013: 15). Der besagte große zentrale Quartierspark wurde als Europagarten umgesetzt. Neben Wiesen sind dort Aktivitätsflächen sowie ein Restaurant zu finden, die durch Straßen klar gefasst sind. Zwei Grünbänder stellen Verbindungswege zum nördlichen Viertel Rebstock sowie zum südlichen Viertel Gallus dar (VON LÜPKE 2022: 108; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2011: 10). Private Gärten sowie gemeinschaftliche, durch Zäune abgetrennte Grünräume inmitten der Gruppen bzw. offenen Blöcke bieten wohnungsnahe Außenbereiche. Unmittelbar an den Europagarten angrenzend dient ein Platz als Übergang zwischen Einzelhandel und Grünraum (SB.5.9). Die 60 m breite Europa-Allee mit Fahrradwegen bildet die zentrale Achse des rasterförmigen Erschließungssystems. Ein 400 m langer Tunnel unter dem Europagarten schafft eine Querverbindung von Ost nach West (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2013: 15). Tiefgaragen und straßenbegleitende Parkplätze im gesamten Quartier ermöglichen quartiersübergreifende Parklösungen (SB.5.9).

Das **Schönhof-Viertel** (vgl. Abb. 114) als neues innerstädtisches Stadtquartier mit 2.000 WE wird aktuell durch die *Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH* (NHW) und *Instone Real Estate* auf Grundlage eines Rahmenplans und städtebaulicher Verträge realisiert (INSTONE REAL ESTATE GROUP AG/NHW o.J.; INSTONE REAL ESTATE GROUP AG/NHW 2020; EXI.12: 6). 12,5 ha im Osten des ehemaligen Siemens-Areals wurden 2015 an die Bauherren veräußert. Im westlichen Teil sollen Gewerbeeinheiten erhalten bleiben und durch Wohnnutzung ergänzt werden. Der westliche Abschnitt ist zwar ebenso Bestandteil des 2021 aufgestellten B-Plans und knüpft direkt an das Schönhof-Viertel an. Die Umsetzung erfolgt jedoch unabhängig (INSTONE REAL ESTATE GROUP AG/NHW o.J.; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 17f.; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023a). Blockrandstrukturen, die sich zu den Grünflächen öffnen und sich einseitig zu Zeilenstrukturen verändern, zeichnen das Quartier aus. Geschlossene, groß dimensionierte Blockstrukturen in der Quartiersmitte umrahmen den Quartiersplatz als „Spange“. Geschlossene Blockseiten im Osten schirmen von der Bahntrasse ab (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 13f.; UNTERNEHMENSGRUPPE NHW 2020: 2). Für die einzelnen Baufelder wurden Mehrfachbeauftragungen initiiert, um eine heterogene und abwechslungsreiche Architektur im Quartier zu gewährleisten (DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN 2021: 8; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023a).

Abb. 114: Luftbild Frankfurt - Schönhof-Viertel



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Neben der Gestaltung der Gebäude spiegelt sich die Variation auch in der Höhenstaffelung von fünf bis acht Geschossen wider. Einzelne Hochpunkte unterstreichen die Variabilität der Gebäudehöhen. Die Flachdächer bzw. maximal um 15 Grad flachgeneigten Dächer sollen Dachbegrünung ermöglichen (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023a; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 14, 28; EXI.12: 15, 55). Der zentrale Quartiersplatz mit multifunktionalen Gebäuden und verschiedenen Nutzungen unterbricht den öffentlichen Grünzug. Folglich entstehen zwei 50 m breite Quartiersparks. Im Westpark ist vorgesehen, die Sport- und Freizeitflächen der Schule zu integrieren, sodass eine Durchlässigkeit entsteht (INSTONE REAL ESTATE GROUP AG/NHW o.J.; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 14, 27; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023; EXI.12: 14, 28). Durch Baumpflanzungen auf privaten Flächen und entlang der Quartiersstraßen, Vorgärten, Hecken sowie Dachbegrünung soll die Durchgrünung unterstützt werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 25, 49). Die Straßenführung erfolgt in rasterähnlicher Form, wobei nur wenige Haupt- und Sammelstraßen über getrennte Radstreifen verfügen. Die untergeordneten Erschließungsstraßen mit Tempo 30 sehen hingegen keinen gesonderten Radweg vor. Neben den straßenbegleitenden Gehwegen sind Fußwege in die zentrale Ost-West-Grünachse und Baufelder eingebettet. Eine Ausstattung der Gehwege mit Lichtsensoren ist denkbar. Anwohnerparken in Tiefgaragen soll das oberirdische Parken minimieren und in Parknähe gänzlich ausschließen (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 29ff.; INSTONE REAL ESTATE GROUP AG/NHW o.J.)

13.2.6 Aktuell geplante Stadtquartiere (2030+)

Am Römerhof (vgl. Abb. 115) sollen nach Umlegung des Busbetriebshofs weitere 2.000 WE in einem kompakten, funktionsgemischten und lebendigen Stadtquartier der kurzen Wege geschaffen werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023b). In einem interdisziplinären Workshop im Rahmen des Forschungsprojektes STADT 2020 wurde vom Stadtplanungsamt, der städtischen Wohnungsgesellschaft ABG und dem Deutschen Institut für Stadtbaukunst ein städtebaulicher Entwurf entwickelt (HARTING/SCHULZE 2020; DEUTSCHES INSTITUT FÜR STADTBAUKUNST 2020: 1). Soziale und funktionale Vielfalt, Dichte, stadträumliche Gestaltung von Straßen und Plätzen sowie Trennung von privaten und öffentlichen Räumen als wichtige Elemente der „Europäischen Stadt“ sollen dort Umsetzung finden und knüpfen an die historischen gründerzeitlichen Quartiere an (DEUTSCHES INSTITUT FÜR STADTBAUKUNST 2020: 1; EXI.15: 7). Bezeichnend soll die fünf- bis siebengeschossige Blockrandbebauung mit ergänzenden zweigeschossigen Hof-/bzw. Hinterhäusern im Blockinnenbereich sein. Die Blockecken könnten durch höhere Bauelemente betont werden. In diesem Sinne besteht der Anspruch, gründerzeitliche stadträumliche Qualitäten in die heutige Zeit zu übertragen. Einer monotonen Fassadengestaltung soll durch unterschiedliche Architekt:innen für die

einzelnen Baufelder entgegengewirkt werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023b; HARTING/SCHULZE 2020; EXI.15: 22, 32).

Abb. 115: Luftbild Frankfurt - Am Römerhof



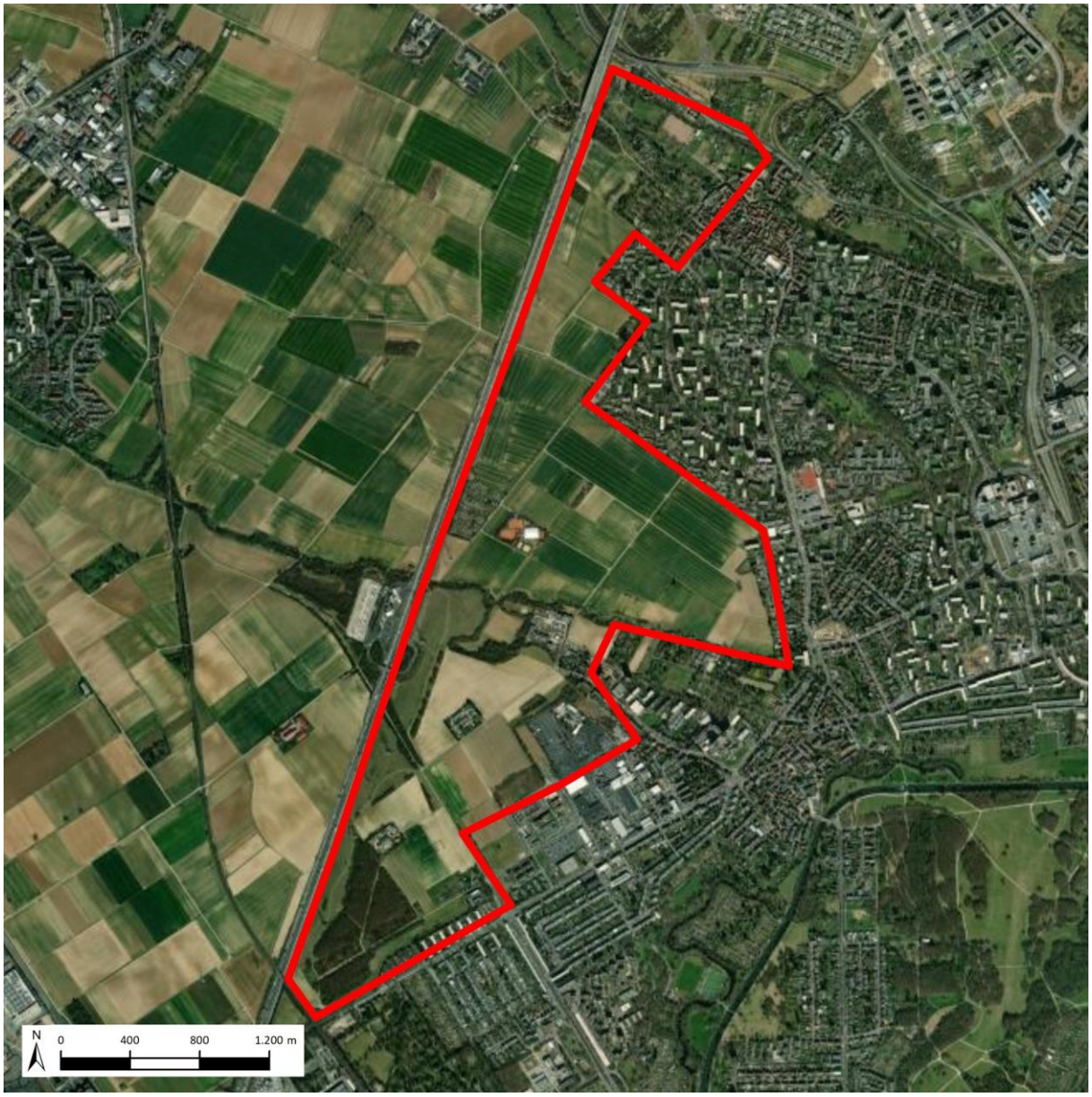
Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Neben wohnungsnahen Freiräumen sind auch wohngewerblich gemischte Höfe angedacht. Ein zentraler Quartiersplatz mit sozialen Einrichtungen sowie Nahversorgungs- und Gastronomieangeboten sorgt für einen Begegnungsraum. Eine Grüne Mitte als ortsnaher Erholungsraum könnte den angrenzenden Rebstockpark als Grünraum erweitern (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023b; EXI.15: 12). Das Quartier soll durch eine angemessene Anzahl an Tiefgaragenstellplätzen sowie ein geringes Angebot an öffentlichen oberirdischen Parkplätzen autoarm gestaltet werden (EXI.15: 13). Dem Fußverkehr werden großflächige Wege zugeteilt (EXI.15: 26). Teile der vorhandenen Gewerbebetriebe, die Zulassungsstelle und das ansässige Feldbahn-Museum sollen erhalten bleiben und in das Quartier integriert werden (HARTING/SCHULZE 2020).

Mit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt im Jahr 2017 sollte die Eignung des Instruments der SEM zur Realisierung des Projekts **Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere** (vgl. Abb. 116) angestoßen werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2023c). In einem europaweiten Auswahlverfahren wurden sieben Teams für ein „kooperatives Verfahren“ ausgewählt und entwickelten daraufhin im Dialog mit der Öffentlichkeit und der Jury Studien zu Stadt und Landschaft unter Berücksichtigung der Leitidee „Stadt aus der Landschaft entwickeln“. Der Entwurf „Quartiere im Kreislauf“ von *Cityförster* und *urbanegestalt* wurde schließlich von einer Jury –

unter Bezugnahme der Anregungen von den Bürger:innen – als Grundlage für die VU empfohlen (STADT FRANKFURT AM MAIN 2021: 13, 26ff.; CITYFÖRSTER/URBANEGESTALT 2020a; EXI.14: 49). 2022 konnte ein erster Zwischenbericht der VU unter dem Raumbild „Landschaf(f)tStadt“ als Leitidee für das 551 ha große Untersuchungsgebiet vorgelegt werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 119; DER MAGISTRAT 2022: 2).

Abb. 116: Luftbild Frankfurt - Frankfurt Nordwest – Stadtteil der Quartiere



Quelle: Eigene Darstellung nach ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY 2023

Im Zuge dessen wurde der städtebauliche Entwurf in einen städtebaulichen Rahmenplan mit Darstellung der verschiedenen Flächen und Nutzungen übertragen und stetig weiterentwickelt. Der Plan sah zunächst die Umsetzung von vier an die bestehende Bebauung anknüpfenden Quartieren vor, die jedoch nicht zusammenhängen: Steinbach-Ost als „Siedlung in der Landschaft“ (1.600 WE), Neu-

Weststadt mit gruppierten Punkthäusern (400 WE), Produktives Praunheim mit großzügigen „Super-Blocks“ (2.600 WE) und das Lachgrabenquartier mit Ringstraße und großer zentraler Grünfläche (3.800 WE) (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 119, 124f.). Ein neues und aktuelles Entwicklungsszenario verzichtet jedoch aus regionalpolitischen Gründen auf den Bau des Gebiets Steinbach-Ost westlich der Autobahn, um u. a. die Gebietsgrenzen der Kommune Steinbach nicht zu entzerren. Aktuell sind 6.800 WE für 17.000 Einwohner:innen sowie 5.300 Arbeitsplätze geplant, wobei sich das Quartier auf einen Bereich östlich der Autobahn konzentriert. Die Abwendung von der Charta von Athen und strikten Trennung von Arbeiten und Wohnen ist erwünscht, um kein reines Wohnquartier zu erschaffen (DER MAGISTRAT 2022: 3f.; EXI.14: 42, 103). Zur Erreichung von weitläufigen Freiräumen wird für eine „städtische Verdichtung“ mit vier bis sechs Geschossen plädiert. Einzelne Hochpunkte sollen an prägnanten Orten das Erscheinungsbild positiv beeinflussen. Als wichtiger Baustein der freiräumlichen Entwicklung sollen mit der Koproduktiven Landschaft und dem Agro-Hub Flächen zur unterschiedlichen Nutzung bereitstehen. Öffentliche Grünräume wie Parks und Grünzüge vervollständigen das wohnungsnahe und stadtteilbezogene Freiraumangebot (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 119f., 127). Nahversorgungseinrichtungen und soziokulturelle Angebote sollen in den jeweiligen Quartiersmitten sowie den Erdgeschosszonen der übergeordneten Straßen verortet werden. In Praunheim kann nicht störendes Gewerbe in Angrenzung an das bestehende Gewerbegebiet entstehen (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 122). Mit den CYC-Hubs soll in jedem Quartier an ÖPNV-Stationen ein Quartiers- und Mobilitätszentrum entstehen. Neben Mobilitätsangeboten, Parkmöglichkeiten und Werkstätten sind auch soziale Einrichtungen integriert (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 124; CITYFÖRSTER/URBANEGESTALT 2020b: 3; EXI.14: 99). Das autoarme Quartier wird über ein umfassendes Fuß- und Radwegenetz verfügen. Die Haupterschließungsstraßen sind im Lachgrabenquartier und im Quartier Produktives Praunheim als Innenring geplant und bieten Anbindung zu notbefahrbaren Wohnstraßen sowie zur Verbindungsstraße der beiden Ortsteile. Der ruhende Verkehr wird in Quartiershochgaragen bzw. CYC-Hubs an verkehrsgünstigen Standorten untergebracht (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 132f., 135). Die Durchführungsphase der Entwicklung wird von 2025 bis 2040 angegeben, wobei die Hochbauphase des ersten Abschnittes vermutlich 2028 beginnen könnte (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 206).

13.3 Vergleichende Analyse der Frankfurter Stadtquartiere

Größe und Einordnung

Das flächenmäßig kleinste Quartier ist das aktuell gebaute Schönhof-Viertel mit 12,5 ha. Die wenigsten Wohneinheiten sind in der Römerstadt und in Westhausen vorzufinden. Die Nordweststadt aus der Epoche 1960er/1980er Jahre bietet auf 170 ha rund 7.500 WE und ist somit bezogen auf die Anzahl an Wohnungen das größte Quartier. Mit 267 ha ist der Riedberg das flächengrößte Quartier. Sowohl im Riedberg als auch im Europaviertel sind über 6.000 WE realisiert worden. Eine ähnliche Größenordnung könnte das derzeit in Planung befindliche Viertel Frankfurt Nordwest erreichen. Bezüglich der Wohnungsdichte ergibt sich ein abweichendes Bild: Der Riedberg hat mit 23,6 WE/ha die geringste Wohnungsdichte, während das Schönhof-Viertel mit 160 WE/ha die höchste Dichte aufweist.

Die Siedlungen der 1920er/1930er Jahre sind geprägt durch das Neue Frankfurt. Dem Leitbild der „aufgelockerten und gegliederten Stadt“ folgen die Adolf-Miersch-Siedlung und die Fritz-Kissel-Siedlung. Die Nordweststadt als „Raumstadt“ weicht vom Leitbild „Urbanität durch Dichte“ des Ben-Gurion-Rings ab. Seit den 1990er Jahren werden den Quartieren Leitideen der „Europäischen Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“ und Attribute wie „kompakt, gemischt und grün“ zugeschrieben.

Städtebauliche Struktur und Erscheinungsbild

Während Westhausen im Kernbereich ausschließlich aus Zeilen besteht, wird die Zeilenbebauung in der Fritz-Kissel-Siedlung durch Solitäre und in der Adolf-Miersch-Siedlung durch Reihenbebauung ergänzt. Weiterhin sind vereinzelt Zeilen in der Römerstadt, der Nordweststadt, dem Frankfurter Bogen, dem Riedberg und dem Schönhof-Viertel auffallend. In der Römerstadt ist die doppelte Reihenbebauung bestimmend. Im Frankfurter Bogen und im Europaviertel ist die Straßenrandbebauung in Reihenform festzustellen, genau wie als offene Reihenbebauung im Riedberg. Im Quartier Ben-Gurion-Ring sind Großformen mit offenen, hofartigen und gruppierten Strukturen maßgebend. Gruppen sind sowohl in der Nordweststadt als auch im Europaviertel und im Riedberg vorzufinden. In der Nordweststadt wurde in hohem Maß auf Solitärbebauung gesetzt. Blockrandbebauung, sowohl geschlossen als auch offen, lassen sich in Quartieren seit 1990 vermehrt erfassen (vgl. Schwarzpläne Abb. 117 und 118).

Die Bebauung in der Römerstadt, in Westhausen und in der Fritz-Kissel-Siedlung ist in weiten Teilen sehr homogen. Fassadenfarben und gestalterische Details unterscheiden sich zuweilen. Im Ben-Gurion-Ring und auch in der Adolf-Miersch-Siedlung sind Teilbereiche sehr homogen, wodurch sich zusätzlich ein ähnliches Gesamtbild einstellt. Die Nordweststadt setzt sich zwar aus diversen Gebäudeformen und -erscheinungen zusammen. Dennoch ergibt sich eine einheitliche

Grundstimmung im Quartier. Die Architektur im Frankfurter Bogen ist sehr divers und auch im Schönhof-Viertel besteht der Anspruch nach einer vielfältigen Gestaltung. Im Riedberg sind ebenso heterogene Abschnitte auszumachen, die sich überwiegend aus den freistehenden Einfamilienhäusern ergeben. Weiterhin sind dort homogene Baufelder mit Gebäudewiederholungen vorzufinden. Die Bauung ist je nach Quartier verschiedenartig. Das Europaviertel gliedert sich ebenfalls in kleinere homogene Quartiersabschnitte. Die gesamte Bebauung zeichnet sich durch Ähnlichkeit und Uniformität aus.

Abb. 117: Schwarzpläne Stadtquartiere Frankfurt I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 118: Schwarzpläne Stadtquartiere Frankfurt II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

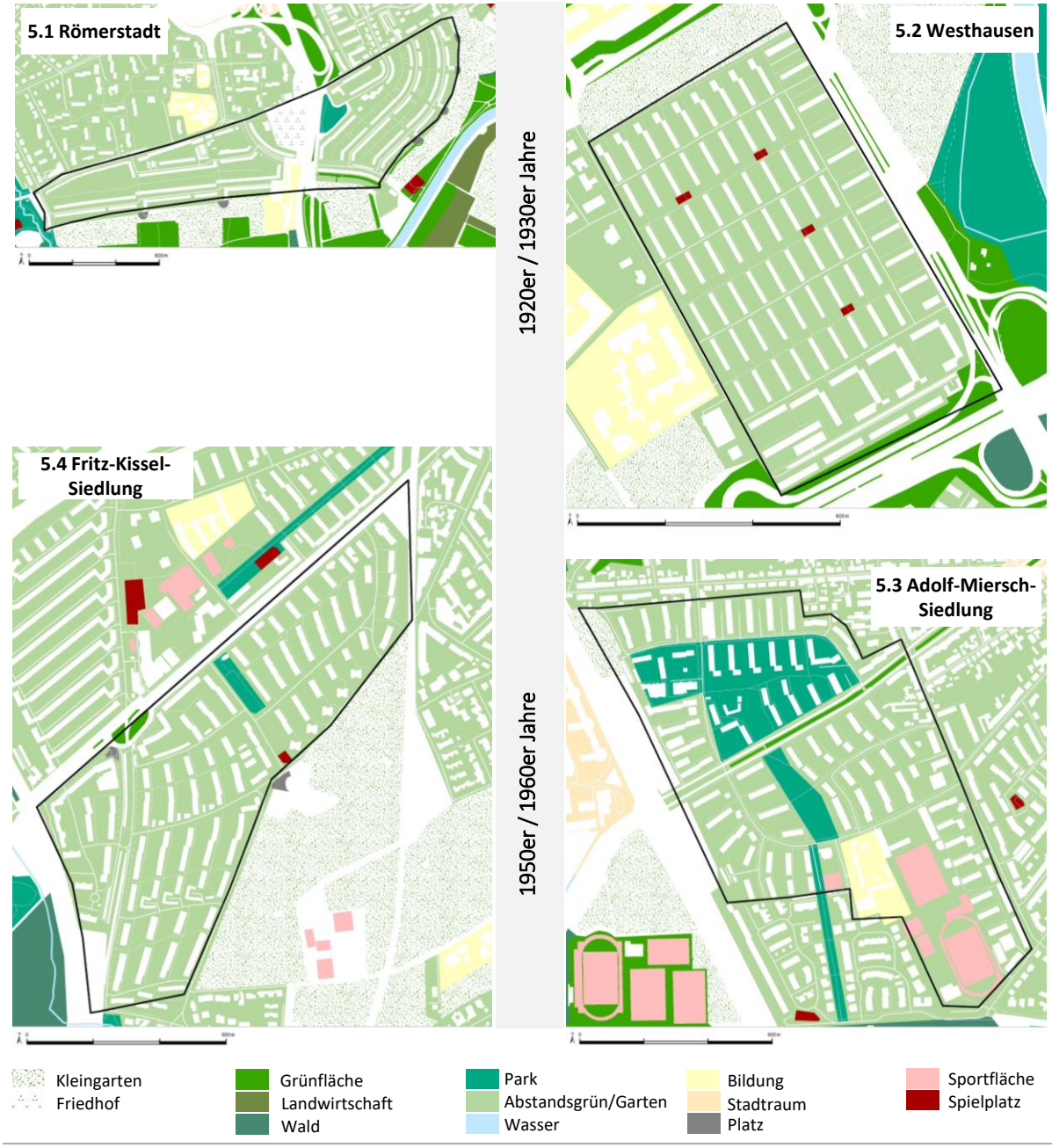
Stadt- und Grünräume

Die Ausprägung der Grünräume ist in den Quartieren der 1920er/1930er Jahre sowie dem Riedberg, Europaviertel und am Römerhof gefasst. Im Frankfurter Bogen sind sowohl gefasste als auch verzahnte Grünflächen vorhanden. Im Schönhof-Viertel und in Frankfurt Nordwest wird laut aktuellen Planungen ebenfalls auf die beiden Formen gesetzt. Ausschließlich verzahnt mit der Bebauung sind die Grünräume in den Siedlungen der 1950er/1960er Jahre und am Ben-Gurion-Ring. Quartiere mit reinen fließenden Grünräumen sind nicht auszumachen. In der Nordweststadt sind verzahnte und teils fließende Ausprägungen erkennbar.

Betrachtet man die Zugänglichkeit der Grünräume sticht die Fritz-Kissel-Siedlungen mit ausschließlich halböffentlichen Räumen rund um die Zeilen heraus. In der zeitlich vergleichbaren Adolf-Miersch-Siedlung sind darüber hinaus durch ein großes Grünband und Grünstreifen öffentliche Grünräume und vereinzelt private Gärten vorhanden. Beiden ist jedoch ein hohes Maß an Durchgrünung gemein, genauso wie Ben-Gurion-Ring, Nordweststadt und das Schönhof-Viertel. Ein fließender Übergang zwischen öffentlichen und halböffentlichen Grünflächen ist in der Adolf-Miersch-Siedlung, dem Stadtquartier Ben-Gurion-Ring, der Nordweststadt und im Schönhof-Viertel zu verzeichnen. Klare Trennungen zwischen den öffentlichen, halböffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Grünräumen sind im Frankfurter Bogen, dem Riedberg und dem Europaviertel vorzufinden. Die Trennung erfolgt dabei nicht durch Zäune, sondern teilweise ausschließlich rein optisch.

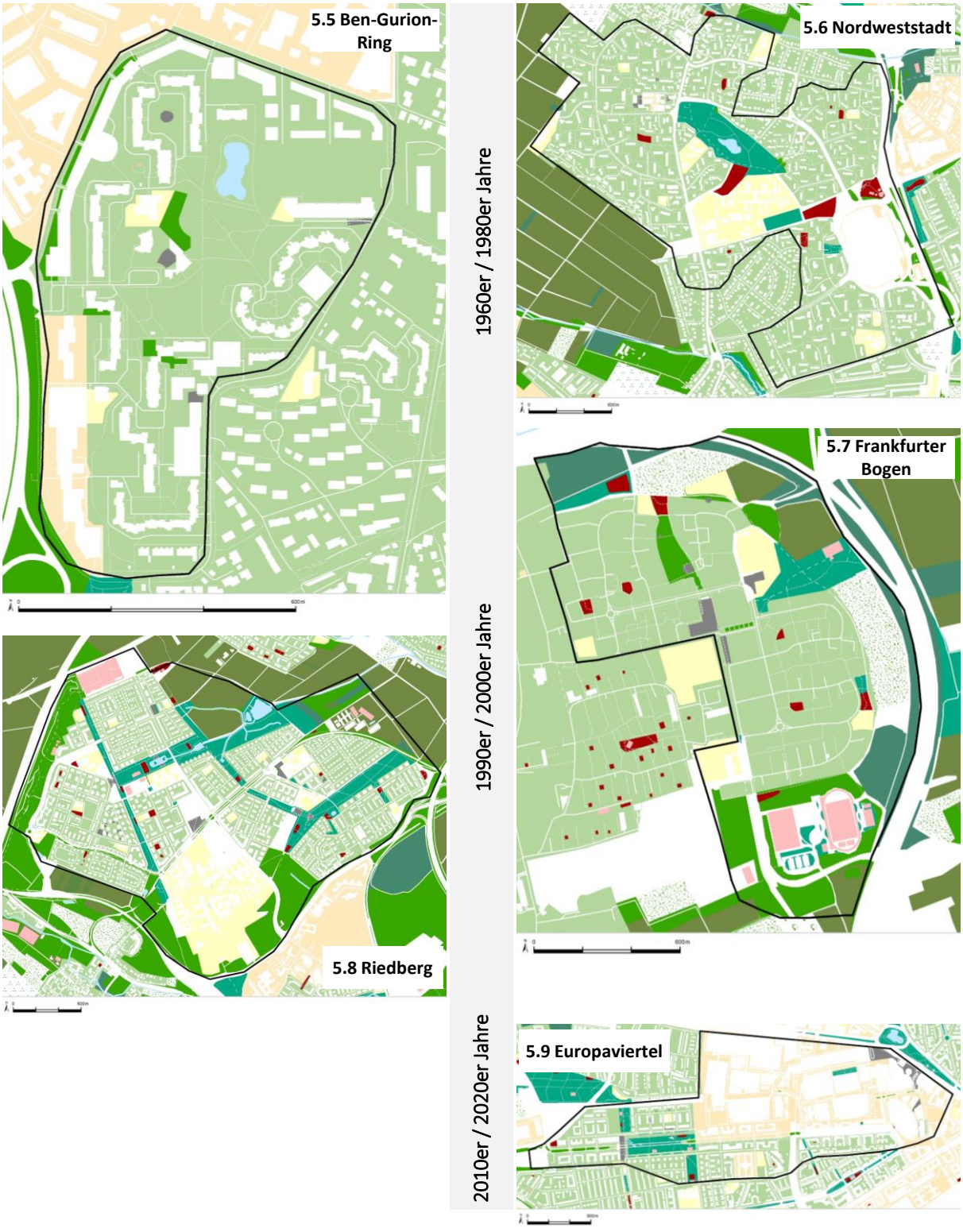
Beinahe alle Quartiere verfügen über unabhängige Fußwege, wenngleich sie in den Quartieren unterschiedlich ausgeprägt sind. In der Nordweststadt ist das Fußwegenetz besonders umfangreich. Straßenaufweitungen und daraus resultierende kleinere Plätze sind ebenfalls in vielen Quartieren zu finden. Größere Plätze gibt es vermehrt seit den 1990er Jahren. Im Frankfurter Bogen und auch im Riedberg sind zentrale Quartiersplätze von Geschäften des täglichen Bedarfs umgeben. Im Schönhof-Viertel, am Römerhof und auch in Frankfurt-Nordwest werden ähnliche Ansätze verfolgt. Im Europaviertel befindet sich ein Vorplatz am östlichen Ende des Quartiers am Einkaufszentrum. Weiterhin ist am Europagarten am westlichen Teil ein weiterer offener Platz realisiert worden (vgl. Grünpläne Abb. 119 und 120).

Abb. 119: Grünpläne Stadtquartiere Frankfurt I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 120: Grünpläne Stadtquartiere Frankfurt II



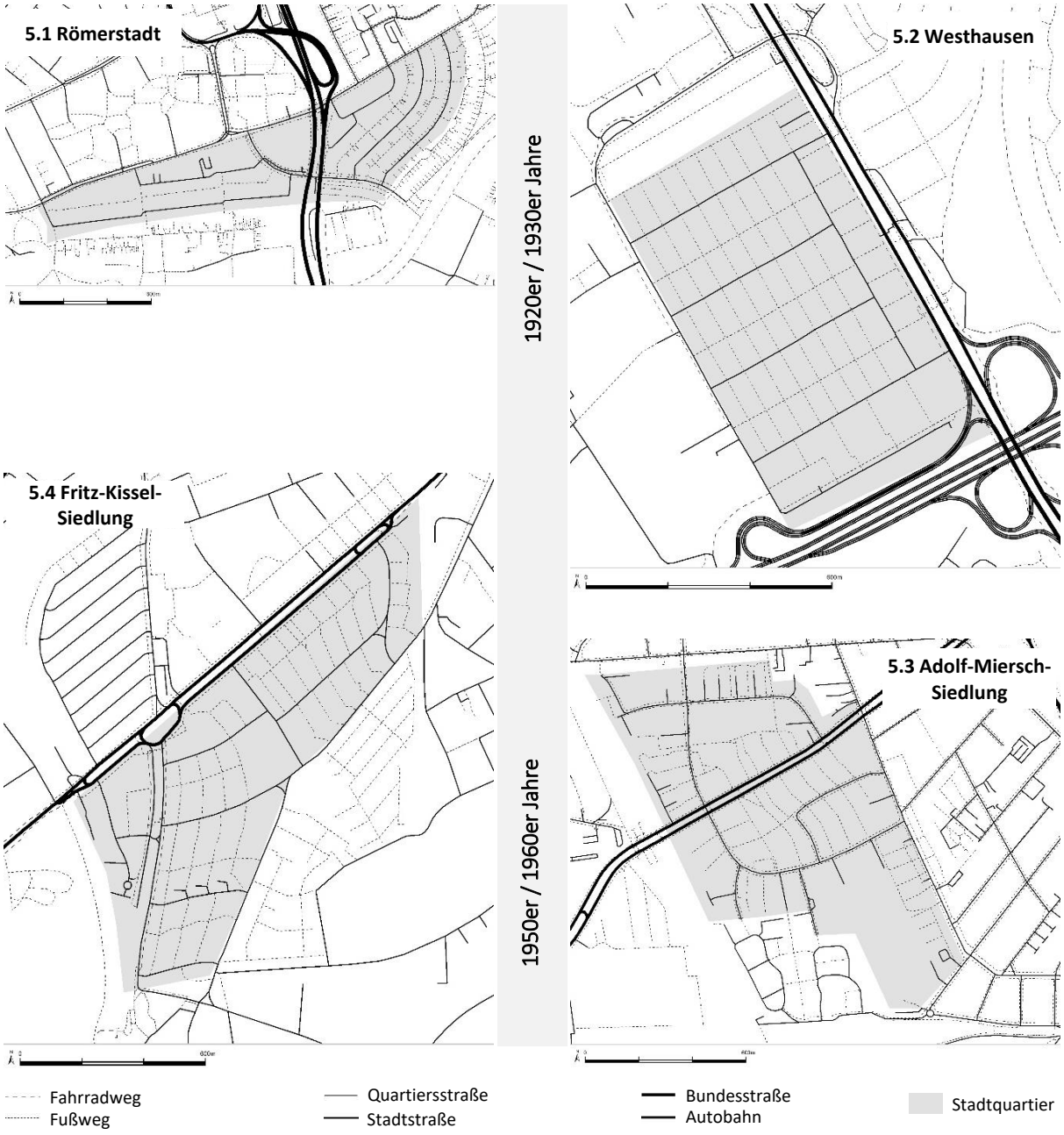
Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Erschließung

Das Quartier Westhausen folgt einem strengen Straßenraster mit Haupt- und Nebenstraßen. Im Riedberg wurden rasterförmige Strukturen aufgegriffen, die durch große Hauptachsen geprägt sind. Im Schönhof-Viertel wird ebenfalls eine Rastererschließung verfolgt, wobei auf ein großmaschiges Netz gesetzt wird. In der Fritz-Kissel-Siedlung sind rasterähnliche Straßenverläufe zu verzeichnen, die jedoch keiner stringenten orthogonalen Anordnung folgen und daher eine Mischform darstellen. Weitere Rasterhybrid-Formen sind im Frankfurter Bogen und am Römerhof mit einer ergänzenden Innenringerschließung umgesetzt bzw. geplant. Das Quartier Ben-Gurion-Ring sticht durch die Außenringerschließung mit wenigen ins Quartiersinnere verlaufende Stich- und Wohnstraßen hervor. Das Verästelungsprinzip taucht meist in Kombination mit anderen Erschließungsformen auf, wie z. B. in Ergänzung mit einem Innenring in der Nordweststadt. In der Römerstadt und der Adolf-Miersch-Siedlung wurde ebenso keine Reinform des Verästelungsprinzips realisiert. Das Europaviertel zeichnet sich durch die Hauptachse und das abseits davon herausgebildete Rasternetz aus. In den neuen Quartieren von Frankfurt Nordwest sind Innenringerschließungsnetze denkbar. Eine klare Zuordnung eines bestimmten Erschließungsnetzes je Epoche ist hingegen nicht möglich (vgl. Erschließungspläne Abb. 121 und 122).

Parkmöglichkeiten parallel oder senkrecht zu den Straßen sind in allen Quartieren bis zur Epoche der 2010er/2020er Jahre möglich. Im Schönhof-Viertel wird das Bewohnerparken entlang der Straßen erstmals reduziert, sodass Parkplätze im öffentlichen Raum nur für Besucher:innen, mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Lieferverkehr vorgesehen sind. Mit den Großsiedlungen der 1960er/1980er Jahre wurden auch Tiefgaragen mit umfassendem Parkraumangebot geschaffen. Seitdem waren Tiefgaragen fester Bestandteil in der Quartiersentwicklung. Des Weiteren wurden im Ben-Gurion-Ring bereits zweigeschossige Gemeinschaftsgaragen als Ergänzung zu den Tiefgaragen errichtet. Private Parkplätze vor dem (Einfamilien-)Haus, auf Parkflächen und in Garagenhöfen waren in den Quartieren der 1920er/1930er Jahre, der Nachkriegszeit und in reduzierter Zahl auch in der Nordweststadt und im Quartier Ben-Gurion-Ring keine Ausnahme. Mit dem Projekt Frankfurt-Nordwest könnte aufgrund der Errichtung von Mobility Hubs und Hochgaragen erstmals seit Jahrzehnten wieder auf klassische Tiefgaragen verzichtet werden.

Abb. 121: Erschließungspläne Stadtquartiere Frankfurt I



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Abb. 122: Erschließungspläne Stadtquartiere Frankfurt II



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap 2023

Funktion

In den Vierteln der 1920er/1930er Jahre und der Nachkriegszeit existierte meist kaum oder nur sehr wenig Nahversorgung, d. h. die Quartiere sind monofunktionale Wohnquartiere. Im Ben-Gurion-Ring wurde eine dezentrale Ladenzeile zur Deckung des täglichen Bedarfs etabliert. Aufgrund ihrer Größe verfügt die Nordweststadt über mehrere dezentrale Nebenzentren sowie ein überregionales Einkaufszentrum. In der Europacity bietet ein Einkaufszentrum am östlichen Quartiersrand zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte. Weiterhin sind entlang der Hauptachse Geschäfte sowie Dienstleistungs- und Gastronomieangebote vorhanden. Im Frankfurter Bogen, dem Riedberg, im Schönhof-Viertel und am Römerhof sind multifunktionale Quartierszentren vorhanden bzw. geplant. In Frankfurt Nordwest werden sich Quartierszentren herausbilden und durch Erdgeschossnutzungen entlang der wichtigen Quartiersstraßen ergänzen. Darüber hinaus soll sich in Praunheim weiteres produzierendes Gewerbe ansiedeln. Aufgrund der zahlreichen Arbeitsplätze können Frankfurt Nordwest (zumindest Praunheim und das Lachgrabenquartier), am Römerhof und das Europaviertel als gemischte Quartiere gesehen werden. Nordweststadt und Riedberg (aufgrund der Universität) sind hingegen eher mäßig gemischte Quartiere. Ben-Gurion-Ring, Frankfurter Bogen und Schönhof-Viertel können als Wohnquartier mit Versorgungsfunktion eingestuft werden.

Grundsätzlich sind Unterschiede in der inneren und äußeren Stadterweiterung erkennbar, wenngleich Frankfurt eine konstante Tradition der Siedlungserweiterung aufweist. Grundsätzlich werden in jeder Epochen Leitbilder umgesetzt und ökonomische Rahmenbedingungen abgebildet, was bei einem Vergleich berücksichtigt werden sollte (EXI.14: 124).

Eine tabellarische Zusammenfassung der vergleichenden Analyse der Frankfurter Stadtquartiere ist in Anhang D5 zu finden. Grundgerüst bildet der in Anhang D0 abgelegte Analyserahmen.

14 Neuheiten und Innovation in den Epochen

Wie bereits in Kapitel 6.3.1 beschrieben, zeichnen sich soziale Innovationen in der Stadtentwicklung durch ihre Durchsetzung aus. Folglich liegt eine Innovation nur vor, wenn sie Eingang in die Routine findet und etabliert ist. In den einzelnen Epochen treten ebenfalls Neuheiten auf, die sich möglicherweise nicht durchsetzen, aber dennoch von Bedeutung sind. Besonders für die Epochen seit der Jahrtausendwende lässt sich nicht abschließend feststellen, ob es sich um einmalige Neuerungen, Ideen und Best-Practices handelt oder sich diese zukünftig durchsetzen. Dennoch könnten Modellquartiere oder lokal umgesetzte Neuheiten einen Betrag zum Umdenken leisten und aus Inventionen Innovationen werden lassen.

Die Einflüsse der deutschlandweiten Stadtbaugeschichte auf die Quartiere sind maßgeblich, wobei nicht vollends nachvollzogen werden kann, wo genau die Innovation oder Neuheit das erste Mal auftrat. Innovationen und Neuheiten mit Ursprung im Ausland werden zudem häufig adaptiert. Hier steht daher die erste Umsetzung in den Beispielquartieren mit Blick auf die gängige Praxis in vorangegangenen Epochen im Fokus. Die folgende Darstellung der Innovationen und Neuheiten innerhalb der einzelnen Epochen bezieht sich daher immer auf die vorangegangenen Epochen.

Neben durchgesetzten Innovationen werden in diesem Kapitel ebenso Neuheiten aufgegriffen, die möglicherweise quartiersspezifisch und temporär sind. Einige Quartiere ragen durch Besonderheiten hervor, die keine deutschlandweite Anwendung finden.

14.1 Epoche der 1920er und 1930er Jahre

Städtebau und Gestaltung

Der **Zeilenbau** (vgl. Kapitel 5.3) stellt im Vergleich zur Gründerzeitstadt eine Innovation dar, die über mehrere Jahrzehnte und somit auch in den Quartieren nach dem Zweiten Weltkrieg Anwendung fand. Eines der bekanntesten Bauvorhaben mit strenger Zeilenstruktur war die Siedlung Karlsruhe-Dammerstock (1929) von *Gropius*, die deutschlandweit Anerkennung erhielt (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 193; GROPP 2020b). Der Zeilenbau sollte eine optimale Besonnung und Belichtung aller Wohnungen ermöglichen und sich somit von den klassischen Blockstrukturen abheben.

In herangezogenen Fallstudien wurde die Zeilenstruktur in Reinform in Westhausen (FFM) und der Alten Heide (LHM) umgesetzt. Westhausen zeichnet sich durch 63 Zeilen mit 450 Reihenhäusern in strenger Nord-Süd-Ausrichtung (leicht nach Westen orientiert) sowie neun quergestellten Außenganghäuser in Ost-West-Richtung aus (REINSBERG 2019b: 133). Die Zeilen in der Alten Heide folgen ebenfalls einer Nord-Süd-Ausrichtung, sind aber leicht nach Osten geneigt. Sie gelten als erste

Arbeitersiedlung mit Zeilenbebauung (BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 269; BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE o.J.a). Die Zeilen der Siemensstadt (B) werden durch einzelne Reihen ergänzt. In der Jarrestadt (FHH) wurden zum Ende der Fertigstellung einige wenige Zeilen errichtet. In der Epoche nach dem Zweiten Weltkrieg hielt man vielerorts an der Zeilenbebauung fest. Die Gartenstadt Hohnerkamp (FHH), der Grindelberg (FHH) mit Hochhauszeilen, die Frankfurter Quartiere Fritz-Kissel-Siedlung und Adolf-Miersch-Siedlung sowie die Parkstadt Bogenhausen (LHM) und die Siedlung am Hasenbergl (LHM) setzen die Zeilenbebauung der 1920er Jahre fort. In Köln wurde in den 1920er/1930er Jahren mit der „Weißen Stadt" ein Viertel mit straßenparalleler Zeilenstruktur durch die Architekten *Riphahn* und *Grod* realisiert (GROPP 2020b). Die Bebauungsstruktur wurde in der Stegerwaldsiedlung (K) und im Ostheim-Buchheimer Weg (K) in den 1950er/1960er Jahren weitergeführt.

Die Siedlungen des **Neuen Bauens** bzw. der Moderne unter Berücksichtigung des Stils der Neuen Sachlichkeit nehmen nur einen kleinen Anteil am gesamten Wohnungsneubau der Weimarer Republik ein, sind durch das Neue Frankfurt, die „Siedlungen der Moderne" in Berlin sowie die Siedlungen aus Hamburg jedoch bundesweit bedeutsam. Mit der Weißenhofsiedlung in Stuttgart, die im Rahmen der Werkbundausstellung 1927 entstand, wurde der neue Stil öffentlich gefeiert. Die Siedlungen des Neuen Bauens zeichnen sich durch klare Formensprache, keine Ornamente, flache Dächer sowie die Prämisse „Licht, Luft, und Sonne" aus (HUSE 1985: 47; HAUNER 2020: 51, 261, 273). Die Alte Heide folgt mit ihrer Zeilenstruktur zwar Merkmalen des modernen Bauens, die Fassaden- und Dachgestaltung ist jedoch nicht gänzlich der traditionellen Gestaltung abgeneigt (BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 269; DREYER 2016: 218). Die Jarrestadt (FHH) setzt die „Hamburger Moderne" mit Grundsätzen des Neuen Bauens und der Moderne sowie den traditionellen Klinkerbau um (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985b: 2f.; SCHUBERT 2005: 155). Der Hamburger Stadtteil Dulsberg wurde in später errichteten Teilen ebenfalls vom Neuen Bauen beeinflusst. Daneben spielen Traditionalismus, Expressionismus und Heimatstil eine Rolle (SCHUBERT 2005: 151; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985a: 2).

Bis 1925 konnten Planungen von *May* noch nicht mit dem Neuen Bauen in Verbindung gebracht werden. Die Wohngebäude in seinen schlesischen Kleinsiedlungen waren gekennzeichnet durch Satteldächer und private Wirtschaftsgärten zur Selbstversorgung (ABT/RUHE 2008: 135). Im Zuge des Neuen Frankfurts veränderte sich auch die Handschrift *Mays* hin zum kostengünstigen und funktionalen Zeilenbau. Zunächst wurden die Zeilen als Doppelzeilenbau angeordnet, später dann als Einzelzeilen in Nord-Süd-Richtung. Die Raumgestaltung wurde offener, um Platz für die Gemeinschaft zu schaffen (ABT/RUHE 2008: 147). Es sind daher in den Siedlungen unterschiedliche städtebauliche Ideen vorzufinden. Während in der Römerstadt von 1927/1928 noch ein straßenbegleitender

Zeilenbau mit Trennung zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen Umsetzung fand, wurden in Praunheim (1926-1929) einerseits gartenstadtähnliche und straßenraumbildende Gebäudeanordnungen gewählt. Andererseits ist im letzten Bauabschnitt der Zeilenbau zur Anwendung gekommen. In der 1929 bis 1930 entstandenen May-Siedlung Westhausen erfolgte dann, in Anlehnung an *Mays* „hygienegeleitete Formreduktion" (vom Baublock zur Zeile), eine strenge Gliederung durch senkrecht zu den Straßen und in gleichen Abständen angeordnete Zeilen (REINBORN 1996: 104).

Kubische und quaderförmige Gebäudegrundrisse mit weiß verputzten Fassaden, Flachdächern normierten Fenstern und Türen sind Ausdruck der Rationalität des Neuen Bauens. Die Quartiere des Neuen Berlins stießen eine sozialistisch geprägte Stadtkultur an (KASTORFF-VIEHMANN 2010: 414f.). Gründe für die Siedlungstätigkeiten waren ebenso wie in Frankfurt der Wohnraummangel aufgrund des Baustopps während des Krieges und direkt in den darauffolgenden Jahren, steigende Zuwanderung sowie unzureichende Wohnverhältnisse. Einher gingen einerseits Forderungen nach größeren Wohnungen durch Familiengründungen, andererseits von Kleinwohnungen für Arbeiter:innen und Angestellte (UNGERS 1983: 68). Das Neue Bauen kann somit als Neuheit in der Weimarer Republik gesehen werden, die jedoch zur Zeit des Nationalsozialismus und nach dem Zweiten Weltkrieg nicht fortgeführt wurde.

Das Flachdach als ein entscheidendes Merkmal des Neuen Bauens löste die klassischen geneigten Sattel- und Walmdächer in vielen Neubauquartieren seit den 1920er Jahren ab. Bedingt durch die Industrialisierung im Bau erschien die Dachform besonders geeignet, war aber nicht unstrittig. Besonders Vertreter:innen des Traditionellen bzw. Gegner:innen der Moderne lehnten sich gegen die Durchsetzung des Flachdachs auf (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 194). Jedoch ging die strenge Zeilenbebauung nicht automatisch mit der Realisierung von Flachdächern einher. Die Alte Heide (LHM) setzt vielmehr auf das traditionelle Satteldach und verzichtet auf Merkmale des Neuen Bauens. In der Römerstadt (FFM), in Westhausen (FFM), in der Siemensstadt (B) sowie überwiegend in der Jarrestadt (FHH) wurde in der Epoche der 1920er/1930er Jahre das Flachdach eingesetzt. Seit den 1950er Jahren ist das Flachdach fester Bestandteil der Praxis.

Im Zuge der Industrialisierung wurden in den 1920er Jahren erste Siedlungen durch **Rationalisierungs- und Typisierungsverfahren** errichtet. Einzelne Bauelemente wurden in Serie vorgefertigt und fanden Verwendung in einigen Quartieren (UNGERS 1983: 13). Besonders in Frankfurt setzte *May* auf Mechanisierung der Wohnbauproduktion und übernahm damit eine Vorreiterrolle. Weite Teile der Siedlungen des Neuen Frankfurts entstanden mit industriell vorgefertigten Betonplatten aus einer kommunalen Fabrik und ersetzten somit die herkömmliche Ziegelbauweise (VOIGT 2019: 85). Besonderheit der Siedlungen des Neuen Frankfurts war der Anspruch der Kostenreduzierung und die damit verbundenen Methoden der Rationalisierung, Typisierung und Normierung. Vorfabrizierte

Bauplatten der eigens gegründeten Bauplattenfirma sowie fertig hergestellte Ausbauteile sollten die Kosten minimieren. Die Grundrisslösungen mit der normierten „Frankfurter Küche“ sowie der zweckmäßigen Inneneinrichtung standen exemplarisch für das einfache und preiswerte Wohnen. Moderne und sachliche Möbel wurden durch eine gemeinnützige Möbelgesellschaft der Stadt Frankfurt geschaffen und im Rahmen des Neuen Frankfurts angefertigt (UNGERS 1983: 69). In der Alten Heide wurde aus Kostengründen ebenfalls teils auf Normierung gesetzt (DREYER 2016: 2019). Der Höhepunkt der Typisierung und Normierung wurde mit den Großwohnsiedlungen in den 1960er bis 1980er Jahren erreicht (vgl. Kapitel 14.3).

Wohnraum

Besonnung und Belichtung waren die Schlagworte, die den Wohnungsbau maßgeblich beeinflussten. Anfang des 19. Jahrhunderts entwickelte sich aufgrund des anwachsenden Wunschs nach Individualität die Privatheit als Gegenstück zur Öffentlichkeit. Die private Wohnung stand stellvertretend für die Gesundung der Wohnverhältnisse, die mit den Siedlungstätigkeiten der 1920er Jahre einherging (BECKMANN 2015: 88f.). Der geschlossene Baublock wurde schrittweise von der Zeilenbebauung mit Garten abgelöst. Die Bauweise ermöglichte eine optimale Belüftung der Wohnungen sowie angemessene Lichtverhältnisse durch den Sonneneinfallswinkel. Die Wohnverhältnisse galten als besonders hygienisch und hatten wenig mit der schlecht durchlüfteten und belichteten Wohnung der Blockrandbebauung gemein (DESCHERMEIER 2019b: 83). Trotz der reformierten Blockbauweise in der Borstei (LHM), Jarrestadt, Dulsberg (FHH) und Bickendorf II (K), wurde in allen Beispielquartieren die Forderung nach hygienischen Wohnverhältnissen berücksichtigt. Seitdem gelten gesunde Wohnverhältnisse als unabdingbar und können als innovativer Ansatz betitelt werden. Dieser spielt bis heute eine entscheidende Rolle im Wohnungsbau.

In Westhausen (FFM) gab es Bestrebungen der Verantwortlichen **flexible und änderbare Grundrisse** einzuplanen. Daher entstanden zunächst Zweifamilienhäuser mit Wohnungen im Erd- und Obergeschoss, die später zu Einfamilienreihenhäusern zusammengelegt werden konnten (UNGERS 1983: 106ff.).

Mit der **Frankfurter Küche** von *Schütte-Lihotzky* in Zusammenarbeit mit *May* stand eine gut organisierte Einbauküche in den Quartieren des Neuen Frankfurts der 1920er/1930er Jahre zur Verfügung, die in kleinen Räumen für optimale Ausnutzung stand und die Küchenarbeit erleichtern sollte (UNGERS 1983: 16). Die Wohnküche wurde somit von einer reinen Arbeitsküche abgelöst, in der Kochen und Haushaltstätigkeiten zweckmäßig und effizient vollzogen wurden. Die Frankfurter Küche gilt als Innovation und ebnete den Weg für die Entwicklung der bis heute gängigen modernen Einbauküche (REINSBERG 2019a: 98).

Stadträume

Mit der Auflösung des Baublockes ging die **Auflockerung** der Stadträume einher. Der innovative Zeilenbau wurde mit den Freiräumen verzahnt, wodurch die Gefasstheit der Räume und eine klare Zuteilung zwischen öffentlichem und privatem/gemeinschaftlichem Raum verhindert wurde. Gefestigt wurde die einstige Innovation der aufgelockerten Stadträume in der Epoche der 1950er/1960er Jahre (vgl. Kapitel 14.2).

Quartiersfunktionen

Die **Funktionstrennung** von Wohnen und Arbeiten ging unter anderem auf den Fordismus und die neuen wirtschaftlichen Ambitionen zurück (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 189). Daraufhin entstanden neue Wohnquartiere in den großen deutschen Städten, die vielerorts besonders für Arbeitende eine Heimat bieten sollten. Die Viertel der 1920er Jahre waren generell der Wohnnutzung vorbehalten. In den meisten Quartieren gab es zudem kleine Geschäfte für den täglichen Bedarf. Die Funktion Arbeiten war jedoch im übrigen Stadtgebiet verortet. Die Trennung der Funktionen wurde schlussendlich in der „Charta von Athen“ auf dem CIAM-Kongress festgeschrieben und entwickelte sich ab 1933 als prägendes Leitbild (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181). Im Vergleich zu den kleinen Gewerben in den Hinterhöfen der Gründerzeitstadt oder wohnungsnahen Arbeitsstätten war die Funktionstrennung eine Innovation, die über Jahrzehnte fortgeführt wurde. Das reine Wohnquartier mit teilweise vorhandener Versorgungsfunktion setzte sich zunächst durch.

Trabantenkonzept

May setzte in den 1920er Jahren in Frankfurt die dezentrale Stadterweiterung durch **Trabanten** um. Er plädierte für die Errichtung von randstädtischen Siedlungen, die durch einen Grüngürtel mit Erholungsqualitäten eine Trennung zum Stadtzentrum hervorriefen. Zurückzuführen war sein Vorhaben auf die Gartenstadtidee mit Satelliten am äußeren Stadtrand von *Howard* aus dem Jahr 1898 (vgl. Kapitel 7.2.1). Daraufhin entstanden im Rahmen des Wohnungsbauprogramms zahlreiche neue Stadtquartiere im Niddatal (z. B. Römerstadt, Praunheim, Westhausen und Ginnheim). Durch Eingemeindungen standen weitere Flächen am Stadtrand für den Wohnungsbau zur Verfügung, wodurch das innerstädtische Wachstum entlastet werden konnte (DESCHERMEIER 2019a: 79).

Besonders seit den späten 1960er Jahren wurde die Errichtung von Trabenten- und Satellitensiedlungen in Form von Großwohnsiedlungen „auf der grünen Wiese“ fortgeführt. Zukünftig sind in allen Fallstudien weitere große Stadtviertel am Stadtrand geplant, die ähnliche Charakterzüge aufweisen sollen, ohne dabei die Verbindung zur Gesamtstadt zu verlieren.

14.2 Epoche der 1950er und frühen 1960er Jahre

Städtebau und Gestaltung

In beinahe allen Quartieren der 1950er/1960er Jahre setzte sich die Zeilenbebauung fort. Eine Ausnahme bildet das Hansaviertel in Westberlin, das als Best-Practice bezüglich **kleinteiliger Architektur** und **diverser Bebauungsstrukturen** der Zeit gelten kann. Innovativ war die Beteiligung zahlreicher Architekt:innen sowie die Umsetzung unterschiedlicher städtebaulicher Strukturtypen. Mit großer Varianz entstand im Rahmen der IBA 1957 ein Quartier mit Zeilen, Punkthoch- und Atriumhäusern, wobei mit der Architektur, mit Materialien und Farben gespielt wurde. In vielen Großwohnsiedlungen der darauffolgenden Epochen wurde ebenso auf unterschiedliche städtebauliche Strukturtypen gesetzt, eine diverse Architektursprache und Gebäudegestaltung ist jedoch meist nicht erkennbar. Zwar kann die Verwendung zahlreicher städtebaulicher Strukturtypen als innovativ gelten, da in den Folgejahren verstärkt auf Monostrukturen verzichtet wurden. Jedoch gilt das Hansaviertel vielmehr als Best-Practice und Neuheit der Nachkriegszeit.

Mit der Stalinallee in Ostberlin wurde eine weitere Neuheit geschaffen, die sich für Quartiere in der DDR jedoch nicht als Innovation verstetigte. Die **monomentalen Arbeiterpaläste** entlang des Boulevards formten ein Quartier, das sich deutlich von bestehenden Vierteln abhob und ein Einzelfall blieb. In der DDR setzte man fortan auf Plattenbausiedlungen und nicht mehr auf die repräsentativen Bauten mit Bezug zur sozialistischen Architektur.

Stadträume

Das Leitbild der „**gegliederten und aufgelockerten Stadt“** beeinflusste die Quartiersentwicklungen der 1950er/1960er Jahre. Die Funktionstrennung wurde weiterverfolgt und die Wohnquartiere erweckten den Eindruck, als lägen sie in einer Stadtlandschaft (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 232). In der Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) sowie der Parkstadt Bogenhausen (LHM) wurde der Verzahnung mit Grünräumen große Bedeutung beigemessen, sodass dies bei der Namensgebung berücksichtigt wurde. Die Stadt- und Freiräume spielten in allen Quartieren dieser Epoche eine große Rolle. Die Ansätze aus den 1920er Jahren wurden weiterverfolgt, jedoch im Zuge des Leitbildes erweitert und konkretisiert. Folglich gehen erste Ansätze des aufgelockerten Stadtraumes bereits auf die Epoche der 1920er/1930er Jahre zurück, wodurch die **Auflockerung der Stadträume** als eine Innovation aus beiden Epochen gelten kann.

Gebäudetypologie

Die ersten **Wohnhochhäuser** entstanden in Deutschland am Grindelberg in Hamburg. Sie prägten den Städtebau der 1950er Jahre in Hamburg, obwohl sie bereits ein Jahr nach Kriegsende aufgrund von Planungen der britischen Besatzungsmacht realisiert wurden (SCHILDT 1992: 83). Das utopische Stadtbaumodell der „Hochhausstadt" von *Ludwig Hilbersheimer* (1924) vereint die unterschiedlichen Funktionen vertikal im Gebäude: Einzelhandel und Autoverkehr sind in den unteren Geschossen verortet, eine Ebene darüber finden sich Fußgängerzonen mit der Wohnstadt. Der ÖPNV bewegt sich unterirdisch (BECKMANN 2015: 142). Folglich gab es bereits in den 1920er Jahren Ideen zu Wohnhochhäusern mit vertikaler Nutzungsmischung. In den 1930er Jahren waren erste konkrete Überlegungen zu Wohnhochhäusern entstanden, die von *Le Corbusier* und auch *Gropius* durchaus als gute Alternative zum üblichen Wohnungsbau gesehen wurden. Das erste zehngeschossige Wohnhochhaus für Arbeiter:innen entstand 1934 in den Niederlanden (UNGERS 1983: 16). Mit den deutschen Hochhäusern am Grindelberg wurden Wohnhochhäuser mit anderweitigen Nutzungen im Erdgeschoss umgesetzt. Eine Gliederung in unterirdische und oberirdische Ebenen für unterschiedliche Nutzungen wurde nicht verfolgt.

14.3 Epoche der 1960er bis frühen 1980er Jahre

Städtebau und Gestaltung

Mit den unterschiedlichsten **Großformen** traten in den Großwohnsiedlungen neue städtebauliche Strukturtypen in Erscheinung. Mäanderförmige Gebäudeketten wie im Märkischen Viertel (B), großdimensionierte Blöcke wie in Steilshoop (FHH) oder der Wohnring in Neuperlach (LHM) sowie eher geradlinige und genickte Gebäudeketten wie in Marzahn (B) oder Chorweiler/Seeberg-Nord (K) prägten die großen Stadtviertel dieser Zeit. Die neue Großform setzte sich nicht durch, sodass in folgenden Epochen wieder in kleinerem Maßstab gedacht wurde.

Die **„Raumstadt"** (Nordweststadt (FFM)) ging auf das Konzept von *Schwagenscheidt* zurück. Die gruppierten Gebäude orientieren sich zu den umfließenden Grün- und Freiräumen sowie den verkehrsfreien Innenbereichen (SCHRÖTELER-VON BRANDT: 233). Die aufgelockerte Gruppierung als Neuheit im Vergleich zum strengen Zeilenbau oder den gründerzeitlichen Blockstrukturen wurde in den nachfolgenden Epochen aufgegriffen. In Reinform wie in der Nordweststadt wurde diese neuartige Bebauungsstruktur indessen nicht weiterverfolgt.

Mit den großen Gebäudehöhen der Großwohnsiedlungen geht in vielen Quartieren auch die **Höhenstaffelung** einher. Das heißt die Gebäudeketten weisen nicht mehr nur eine Geschosshöhe auf, sondern variieren stärker in ihrer Höhe. Zwar kann konstatiert werden, dass die Höhenstaffelung

seitdem in vielen Quartieren erfolgte, abgelöst wurde die gleichmäßige Silhouette hingegen nicht. Folglich ist die Höhenstaffelung eine Innovation, die sich durchgesetzt hat. Gleichwohl haben andere Ausprägungen der Silhouette weiterhin Bestand und werden weiterhin umgesetzt.

Neue Fertigungstechniken wie modulares Bauen oder **Systembauweisen** konnten Mitte der 1960er Jahre durch technische Fortschritte umgesetzt werden (BECKMANN 2015: 13, 279). In der DDR kam im Zuge der Industrialisierung der Bauwirtschaft die **Großtafelbauweise** zum Einsatz. Die damalige Neuerung setzte sich in dieser Form nicht durch.

Verkehr und Mobilität

Mit dem Leitbild der „**autogerechten Stadt“** aus dem Jahr 1959 rückte das Auto zunehmend in den Fokus der Stadtentwicklung. Dies zeichnete sich nicht nur durch breite Straßen aus, sondern ebenso durch die zahlreichen innovativen Abstellanlagen für den ruhenden Verkehr. **Riesige Parkflächen** vor Gebäudegruppen wie in Steilshoop (FHH), Marzahn (B) oder im Märkischen Viertel (B) sollten dem parkenden PKW ausreichend Platz zur Verfügung stellen. In allen weiteren Großwohnsiedlungen sind ebenso Parkflächen in kleinerem Ausmaß vorhanden. Diese Form des Parkens war maßgeblich für die Epoche der 1960er bis 1980er Jahre und wurde anschließend nicht mehr in dieser Größenordnung verfolgt. Anders verhält es sich mit **Tiefgaragen.** Sie gelten als Innovation für den ruhenden Verkehr in neuen Quartieren und werden seit dieser Epoche konsequent verfolgt. **Hochgaragen** als Neuheit sind im Märkischen Viertel (B) und vereinzelt im Mümmelmannsberg (FHH) sowie Chorweiler/Seeberg-Nord (K) vorhanden, setzten sich allerdings gegenüber den Tiefgaragen vorerst nicht durch.

In der Epoche wurde zunehmend mehr eine **Trennung des Fuß- und Fahrverkehres** umgesetzt. Zunächst auf gleichem Straßenniveau, später auf unterschiedlichen Ebenen z. B. durch Brücken, die zur Vermeidung von Kreuzungen des Fuß- und Fahrwegenetzes eingesetzt wurden (REINBORN 1996: 215). Die flächenhafte Trennung des Fuß- und Fahrverkehrs kann als ein herausstechendes Merkmal in Neuperlach (LHM) gelten. In Bezug auf das innovative *Radburn-System* wurden in Neuperlach unabhängige Fußwege geschaffen, um durch Brücken kreuzungsfreie Wegemöglichkeiten zu ermöglichen. Die Trennung von Fuß- und Fahrverkehr spielt besonders in großen Quartieren bis heute eine wichtige Rolle, wenngleich eine derart konsequente Verfolgung einer kreuzungsfreien Wegeführung wie in Neuperlach-Mitte (LHM), nicht umgesetzt wurde.

Nutzung

In vielen Großwohnsiedlungen wurde die Funktionstrennung etwas aufgeweicht, da neben Einkaufsmöglichkeiten auch Gewerbegebiete und Arbeitsstätten entstanden. Als Neuheiten aus den 1960er bis 1980er Jahren können **Einkaufszentren** gelten. Damit wird bei der Entwicklung von

Stadtquartieren auf den allgemeinen Trend der Zentralisierung von Versorgungseinrichtungen gesetzt und Ladenzeilen durch die Großstrukturen ersetzt (REINBORN 1996: 216; SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 248). Im Märkischen Viertel (B), Steilshoop (FHH), Neuperlach (LHM), Chorweiler/Seeberg Nord (K) sowie Nordweststadt (FFM) wurden großdimensionierte Einkaufszentren errichtet, die für benachbarte Stadtteile ebenfalls eine Versorgungsfunktion übernehmen. Einkaufzentren werden seitdem in der Quartiersentwicklung berücksichtigt und bis heute in größeren Stadtvierteln umgesetzt.

14.4 Epoche der 1990er bis 2000er Jahre

Leitbilder

Mit der **„Neuen Vorstadt“** erschien in den 1990er Jahren in Berlin ein Leitbild, das den Großwohnsiedlungen entgegenwirken sollte, sodass beispielsweise mit Karow Nord ein neues Quartier nach diesen Leitlinien entstand. 1993 waren von *Sittmann* zehn Thesen formuliert worden, die u. a. für die „neuen Vorstädte“ eine Mischnutzung (80 % Wohnen, 20 % Arbeiten), unterschiedliche Verfügungsformen des Wohnraumes (je ein Drittel sozial geförderter, freie geförderter und privat finanzierter Wohnungsbau), städtische Dichte, traditionelle städtebauliche Strukturen und architektonische Vielfalt vorsahen (JOST 1999: 102f.; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 32). Ansätze daraus finden teils heute noch Anwendung, jedoch hat sich das Leitbild nicht durchgesetzt.

In einigen Quartieren wie der Messestadt Riem (LHM) mit dem Leitbild **„kompakt, urban, grün“** und der **Ökosiedlung** Blumenberg (K) rückten die Themen Nachhaltigkeit und Ökologie in den Vordergrund und bestimmten die Umsetzung (LHM-PLAN HA II/3 2009: 37; THELEMANN/WIKTORIN 2004: 97). Fanden die Themen damals erstmals vereinzelt Berücksichtigung, sind sie heute in der Quartiersentwicklung obligatorisch und in jeglichen Facetten vertreten.

Städtebau und Gestaltung

Die HafenCity (FHH) war Vorreiter der Beispielquartiere im **nachhaltigen Bauen.** Im Zuge der möglichst energiesparenden Wärmeversorgung war Wärmedämmung ein nicht zu vernachlässigender Baustein. Für die HafenCity wurde ein eigenes Umweltzeichen entwickelt, das Materialität, thermischen Komfort sowie Umgang berücksichtigt. Zu Beginn war dies noch freiwillig. Mittlerweile ist es obligatorisch und wird aktuell mit dem deutschlandweiten DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen) Zertifikat zusammengeführt (EXI.11: 60). Die Ökosiedlung Blumenberg (K) setzt ebenso auf nachhaltiges Bauen durch energiesparende Bauausführung und entsprechende Fenster- und Nutzungsausrichtung und nachhaltige Baumaterialien (THELEMANN/WIKTORIN 2004: 97). Als Vorreiter und Modellstadtteil gilt das Quartier Vauban in Freiburg, das zwischen 1992 und 2014 als SEM auf

ehemaligem Kasernengelände entstand. Dachbegrünung, Niedrigenergiebauweisen, Fernwärme, Grünräume und Biotopflächen, Photovoltaik sowie Mulden-Rigolen-Systeme wurden dort zu Standards (STADT FREIBURG IM BREISGAU o.J.: 28ff., 66). Diese innovativen Vorgaben wurden nach und nach auf andere Standquartiere übertragen und werden bis heute weiterentwickelt.

Verkehr und Mobilität

In Blumenberg (K) wird durch die Straßenführung auf Durchgangsverkehr verzichtet, was zu einer **Verkehrsreduzierung** führt. Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ist ein Wegenetz in die Nachbargemeinden gegeben. Auch in Bezug auf die Reduzierung des MIVs wird oftmals das Quartier Vauban als Best-Practice herangezogen. Nach einem autoreduzierten Konzept bietet das Modellquartier Vauban in Freiburg im Breisgau aus den 1990er Jahren Haupterschließungsstraßen, innere Quartiersstraßen mit Tempolimit von 30 km/h, verkehrsberuhigte Wohnstraßen sowie ein umfassendes Fuß- und Radwegenetz. Parkplätze stehen in zwei Quartiersgaragen und im öffentlichen Raum entlang der Quartiersstraßen bereit. Carsharing-Angebote unterstreichen den autoreduzierten Charakter (STADT FREIBURG IM BREISGAU o.J.: 28.ff.). Dem Quartier wird auch in diesem Bereich eine innovative Vorreiterrolle zuteil, die Anlass gab, die Stellung des Automobils in der zukünftigen Quartiersentwicklung kritisch zu betrachten.

Soziale Infrastruktur

Die HafenCity (FHH) war eines der ersten untersuchten Neubauquartiere, in dem ein **Quartiersmanagement** von Beginn an eingebunden wurde (EXI.6: 43). Das private Quartiermanagement sollte das urbane und gemischte Hafenquartier strategisch entwickeln. Dafür gingen öffentliche Flächen in privaten Besitz über, um vom gemeinsam investorenfinanzierten Quartiersmanagement gesteuert und betrieben zu werden. Die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit wurde dabei stets mit der Stadt Hamburg abgestimmt. Hinzu kam ein Vermietungsmanagement zur Steuerung der Einzelhandelsflächen sowie zur Förderung der Eigentümerkooperation (KRÜGER 2009: 194). In Mitte Altona (LHH) wurde die Strategie mit einem Quartiersmanagement fortgeführt. Der Fokus ist allerdings etwas anders gesetzt worden.

14.5 Epoche der 2010er bis 2020er Jahre

Städtebau und Gestaltung

Das Schumacher Quartier (B) als Modellquartier möchte **Flex-Erdgeschosse** etablieren. Die überhöhte Erdgeschosszone soll eine Nutzungsflexibilität ermöglichen. Durch die Höhe von 6,30 m wird sich das Erdgeschoss architektonisch abheben und die Raumidentität in Zukunft beeinflussen (EXI.4: 52).

Seit der Jahrtausendwende ist vermehrt festzustellen, dass **Gestaltungsleitfäden und Quartiersbücher** zum Einsatz kommen, um das Erscheinungsbild des Quartieres zu steuern. Es werden Materialien, Farben, Geschossigkeit, Balkonplatzierungen, Gebäudeabstände, Elemente mit Wiedererkennungswert wie Rundbogendurchgänge, Begrünungen etc. festgesetzt. Zu finden sind solche Vorhaben u. a. im Pergolenviertel (FHH) und Freiham (LHM) sowie verstärkt in den in Planung befindlichen Quartieren Oberbillwerder (FHH), Schumacher Quartier (B), Deutzer Hafen (K) und Kreuzfeld (K) (EXI.4: 92; EXI.5: 28; EXI.7: 3; EXI.9: 28; EXI.10: 76; EXI.13: 22).

Besonders in Freiham (LHM) wird das Motto und Leitbild **„Weiterbauen der Stadt“** verfolgt. Durch Grünverbindungen und neue Infrastrukturangebote soll eine Vernetzung zwischen alten Quartieren und dem neuen Quartier stattfinden (EXI.10: 21, 24, 26). In anderen Quartiersentwicklungen ist festzustellen, dass Beziehungen zu Nachbarstadtteilen hergestellt werden und eine Insellage vermieden werden soll. So sieht man in Mitte Altona (FHH), dass eine Anknüpfung an die Umgebungsbebauung gewünscht war (EXI.7: 19). Die HafenCity (FHH) verfolgte das Leitbild der Innenstadterweiterung. Ziel war es, das Elbufer zugänglich für die Bevölkerung zu machen, auch wenn die Speicherstadt zunächst wie eine imaginäre Grenze zwischen Elbe und Innenstadt wirkte (EXI.11: 14). Durch eine Ankerbebauung in bestehender Bebauung möchte das Schumacher Quartier (B) eine bauliche Anbindung an die Nachbarschaft erreichen (EXI: 4: 30). Im Deutzer Hafen (K) sollen Wegeverbindungen die Insellage, die durch die Einfassung des Quartiers durch den Rhein und eine übergeordnete Straße entsteht, aufweichen (EXI.13: 85). Im Münchner Nordosten besteht der Anspruch, dass sich die verschiedenen kleinen Quartiere an die Bestandsbebauung angliedern. Durch umfangreiche Bürger:innenbeteiligung soll eine positive Wahrnehmung der Nachbarschaft von Anfang an gefördert werden, um dem Eindruck eines Fremdkörpers entgegenzuwirken (EXI.8: 66, 73). Folglich kann das Weiterbauen der Stadt sowohl durch Aufgreifen der städtebaulichen Struktur erfolgen als auch durch Wegeverbindungen sowie Pull-Faktoren des neuen Quartiers. Dennoch haben viele Quartiere wie das Pergolenviertel (FHH) oder auch der Deutzer Hafen (K) aufgrund ihrer Insellage Schwierigkeiten, sich vollends in die bestehende Bebauung zu integrieren (EXI.7: 19; EXI.13: 85). Besonders bei Quartieren „auf der grünen Wiese“ – sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart – ist eine Anbindung an bestehende Bebauung eine Herausforderung (EXI.4: 31). Dies wird im Blankenburger Süden (B) deutlich. Die Umgebungsbebauung ist eher dörflich geprägt, sodass das Weiterbauen mit dichten Innenstadtstrukturen nicht angemessen erscheint. Hier gilt es eine adäquate Lösung zu finden, die dem Standort innerhalb der urban geprägten Metropole Berlin sowie zwischen den dörflichen Strukturen der Nachbarschaft gerecht wird (EXI.1: 16-19).

Wohnraum

Neue **Wohnungsgrundrisslösungen** ermöglichen andere Gebäudetiefen. So werden im Schumacher Quartier (B) Häuser mit bis zu 24 m Tiefe entstehen, die ein innenliegendes Treppenhaus haben und somit nur einseitig ausgerichtete Wohnungen. Ein klassischer Gründerzeitblock hat eine Tiefe von 12-15 m, die Zeilenbebauung der 1950er Jahre 12 m Tiefe (EXI.4: 90). Im Pergolenviertel (HH) erlauben neue Grundrisslösungen, insbesondere für Eckwohnungen, die optimale Nutzung der Blockrandstruktur (EXI.7: 30).

Verkehr und Mobilität

Das Schumacher Quartier (B) verfolgt den Ansatz eines **autoarmen Quartiers** und rückt das Thema besonders in den Fokus. Bereits in anderen Quartieren vorangegangener Epochen lassen sich autofreie Abschnitte finden, jedoch wird dies seit den 1990er Jahren mit Vauban in Freiburg im Breisgau stärker verfolgt und setzt sich seitdem zunehmend großflächig durch. Im Schumacher Quartier sind am Quartiersrand mehrere Mobility Hubs geplant. Das Innere des Quartiers bleibt somit weitestgehend autofrei und ist dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten (EXI.4: 59). Das autoarme Mobilitätskonzept für Mitte Altona (LHH) nimmt seinerzeit eine Vorreiterrolle, besonders in Hamburg, ein (EXI.6: 34). Das Mobilitätskonzept vom Pergolenviertel (LHH) knüpft daran an und setzt auf ÖPNV-Anbindung und Förderung des Radverkehrs durch Garagen für Fahrräder und explizit für Lastenräder, Lastenaufzüge für alle Räder, Leihsysteme und Anbindung an die Veloroute (EXI.7: 34f.). Mobilitätskonzepte sind mittlerweile bei der Entwicklung von großen Quartieren obligatorisch (EXI.13: 47).

In Freiham (LHM) werden **Mobilitätshäuser** und **Parkregale** realisiert. Mobilitätshäuser bieten neben Parkflächen auch eine Tandem-Nutzung im Erdgeschoss. Infolgedessen könnten Mobilitätszentralen, Kitas oder Einzelhandel dort ihren Platz finden. Die wohnungsnahen Parkregale bieten ausschließlich Parkflächen für die direkte Nachbarschaft und sind voll automatisiert. Dabei sollen sie als vollwertiger Stadtbaustein in den bestehenden Städtebau bzw. Baublock integriert und nicht isoliert an Randlagen platziert werden (EXI.10: 53f.).

Mit der Mobilitätswende geht der **Ausbau der Radwege** einher, der seit der Epoche der 2010er/2020er Jahre verstärkt zu verfolgen ist. In einigen Quartieren entstehen daher eigene Radwege oder sogar Anschlüsse an das Radschnellwegenetz. Das Pergolenviertel (FHH) ist beispielsweise an die Veloroute angebunden (EXI.7: 35). Im Schumacher Quartier (B) ist ein umfassendes Netz, sowohl parallel zu Fußwegen als auch ausschließlich für den Radverkehr in Form von Radschnellwegen vorgesehen (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 78).

In der HafenCity (FHH) hat sich der Umfang des ruhenden Verkehrs mit der Zeit verändert. Im westlichen Teil, der seit Ende der 1990er Jahre entstand, gibt es zweigeschossige Tiefgaragen und einen Stellplatzschlüssel von 1,5 pro Wohnung. Im östlichen Teil, der aktuell entsteht, soll der Anteil an Stellplätzen erheblich reduziert werden. Außerdem sind die Bauherren verpflichtet, ein Drittel ihrer Tiefgaragenflächen für einen Carsharing-Anbieter zu öffnen (EXI.11: 54f.).

Soziale Infrastruktur

Das **Quartiersmanagement** kann zur Nachbarschaftshilfe, Identifikation, Gemeinschaft, Kommunikation, Nutzung der öffentlichen Räume und Initiierung von Veranstaltungen beitragen und somit die „Raumerziehung" unterstützen. Für die (zukünftigen) Bewohner:innen kann die Bedeutung des Quartiers somit über die reine Wohnfunktion hinausgehen und das Engagement für ihr Heimatquartier anstoßen (KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 173). In Mitte Altona (FHH) wurde das Quartiersmanagement im städtebaulichen Vertrag verankert und begleitete sieben Jahre die Bauphase, eine Verstetigung ist angedacht (EXI.6: 43). Beim Pergolenviertel (FHH) kommt als neuartig hinzu, dass bei den Grundstücksverkäufen 1 % in die Finanzierung des Quartiersmanagements floss (EXI.7: 32). In aktuellen Realisierungen wie Freiham (LHM) begleitet ein Quartiersmanagement gleichermaßen die Umsetzung (EXI.10: 35). In künftigen Quartieren wie Kreuzfeld und Deutzer Hafen (K) wird ein Quartiersmanagement eingerichtet (EXI.9: 32; EXI.13: 87).

Das Thema **Inklusion** wurde in Mitte Altona (FHH) erstmals ganzheitlich mitgedacht. Aus der Zivilgesellschaft entstand der Anreiz, das Thema in die Planungen zu integrieren und Menschen mit Behinderungen einzubeziehen. In der Umsetzung spiegelt sich dies eher punktuell wider. So wurde Barrierefreiheit im öffentlichen Raum besonders berücksichtigt. Darüber hinaus agieren inklusive Baugemeinschaften mit sehenden und nicht-sehenden Mitglieder:innen. Ein Blindenleitsystem wurde speziell für das Quartier als Stadtlabor erarbeitet (EXI.6: 41).

Beim Schumacher Quartier (B) besteht die Besonderheit, dass das Quartier 2019 in das **Förderprogramm Stadtumbau** (jetzt Nachhaltige Entwicklung) aufgenommen wurde und dabei übergreifend auch in angrenzenden Nachbarschaften gültig ist. So sollen die Verbindungen zwischen Alt- und Neubauquartieren gestärkt werden. Darüber hinaus werden in Bestandsgebieten Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur umgesetzt. Neue Infrastruktur soll daher nicht ausschließlich im Neubauquartier untergebracht werden, sondern auch im Bestand, um so Verknüpfungen zu schaffen (EXI.4: 31f.; SENSW. IV B 2021). Insgesamt stehen 67 Mio. Euro Fördervolumen für Stadtumbaugebiet „Umfeld TXL" zur Verfügung (SENSW. II F 2019b: 3)

Ökologie und Klima

Im ökologischen Modellquartier Schumacher Quartier (B) ist Klimaneutralität eine der Zielsetzungen, wodurch sich Maßnahmen ableiten, die unabdingbar für die Zielerreichung gelten. Dazu gehören Dachbegrünungen, Retentionsdächer und ein abflussloses Quartier mit vollständiger Versickerung. Das **Regenwassermanagement** erfordert somit die Nutzung, Verdunstung und Versickerung auf dem Grundstück. Damit einher geht, dass ein hoher Anteil an Grünflächen verfügbar sein muss (EXI.4: 54, 60). Viele der Maßnahmen sind bereits stückweise in die gängige Praxis übergegangen (Vorreiterrolle Quartier Vauban Freiburg). Dennoch sticht die Stringenz der geplanten Umsetzung im Schumacher Quartier hervor.

Im Schönhof-Viertel (FFM) sind **Dachbegrünung und Photovoltaik** im B-Plan geregelt, Fassadenbegrünung spielt hingegen keine Rolle, da dies bei der Verhandlung mit den Investor:innen zu Beginn nicht berücksichtigt wurde. Heutzutage würde das Thema Fassadenbegrünung aber mit in die Verhandlungen einfließen und forciert werden (EXI.12: 55ff.). In Freiham (LHM) wurde intensive und extensive Dachbegrünung vorgeschrieben. In bestimmten Bereichen geht mit der intensiven Dachbegrünung die Bereitstellung eines Gemeinschaftsgartens einher (EXI.10: 76).

Geothermie in Kombination mit einem Niedrigtemperaturnetz ist im gesamten Quartier Freiham (LHM) als Energieversorgungsquelle vorgesehen. Folglich wurde 2008 beschlossen, dass ein Anschluss an Geothermie verpflichtend ist, außer Gebäude verfügen über einen Passivhausstandard. Besonders hervorzuheben ist die architektonisch ansprechende Gestaltung des Geothermiewerks, das auf Grundlage eines Wettbewerbs errichtet wurde (EXI.10: 56). Im Schumacher Quartier (B) wird ein lokales Wärmenetz, d. h. ein **Niedrigenergienetz** umgesetzt. Dies sollte dabei möglichst durch einen sehr hohen Anteil erneuerbarer Energien gespeist werden (EXI.4: 58).

Multifunktionalität und Multicodierung

Multifunktionale Gebäude, die mehrere Nutzungen ermöglichen, finden immer mehr Anwendung. Im Pergolenviertel (FHH) entsteht ein Gebäude mit Studierendenwohnungen, Arztpraxen und Kita (EXI.7: 52).

Im Schönhof-Viertel (FFM) wird eine **Hybridschule** realisiert. Die unteren Geschosse sind für die Schule vorgesehen und in den oberen Etagen ist die Funktion Wohnen integriert. Hinzu kommt, dass die Pausenfläche zu je einem Drittel auf dem eigenen Grundstück, auf der Platzfläche und dem öffentlichen Grünraum liegt. Um zur Sportanlage zu gelangen, müssen die Schüler:innen eine öffentliche Straße queren, was aktuell noch eine Herausforderung darstellt, aber zur optimalen

Raumnutzung beiträgt (EXI.12: 9, 32f.). Ein ähnliches Projekt ist in kleinem Ausmaß in der HafenCity (FHH) vorzufinden.

Nicht nur bei Gebäuden stellt sich zunehmend der Anspruch an Mehrfachnutzung ein, sondern auch bei Flächen. **Multifunktionale Retentionsflächen** sind im Schumacher Quartier (B) zu finden: Der Quartierspark kann bei Starkregen temporär geflutet werden. So dienen auch im aktuell geplanten Quartier Oberbillwerder (FHH) die Grünflächen als Retentionsflächen (EXI.4: 61; EXI.5: 33). Die zusätzliche wasserwirtschaftliche Funktion von Flächen ist nicht grundlegend neu. Bereits vor Jahrhunderten wurden Straßenräume im Hinblick auf Wasserabfluss und Entwässerung geplant. Retentionsflächen finden in Deutschland seit den 1990er Jahren im Zuge der dezentralen Wasserbewirtschaftung eine Beachtung. Diese sind oftmals nicht multifunktional nutzbar und die Überflutung bei Starkregen wurde nicht konsequent mitgedacht (BENDEN et al. 2017: 20f.).

Für das **Abfallsystem** im Schumacher Quartier (B) gibt es unterschiedliche Ideen, die derzeit noch in Prüfung sind. Unterflurcontainersystem, Vakuumsystem und Müllschlucker-/Müllschachtsystem sind denkbar, sodass Flächen zur Nachrüstung im Quartier vorgesehen sind und die in der Planung mitgedachte Multifunktionalität von Flächen unterstreichen (EXI.4: 62f.).

Mit Blick auf die nächste Epoche wird deutlich, dass das Thema **Multicodierung** von Flächen und Gebäuden in vielen Planungen Berücksichtigung findet und sich zunehmend festigt. Im Blankenburger Süden (B) soll ein Trambetriebshof weitere Nutzungen neben der Hauptfunktion aufnehmen. Das heißt, er wird keine Monofunktion ausüben, sondern weitere Funktionen berücksichtigen, die vorab in einer Machbarkeitsstudie geprüft werden (EXI.1: 83).

14.6 Epoche 2030+

Leitbilder

Für viele der Quartiere gibt es individuelle Leitideen und **Titel der städtebaulichen Entwürfe.** Die Planungen für die Quartiersentwicklung im Frankfurter Nordwesten laufen unter dem Motto „Frankfurt Nordwest-Stadtteil der Quartiere“ und „aus der Landschaft heraus entwickelt“, d. h „Landschaf(f)tStadt“. Aus den Voraussetzungen entwickelte sich der Entwurf mit dem Titel „Quartiere im Kreislauf“ (EXI.14: 55). Für Kreuzfeld (K) wurde der städtebauliche Entwurf mit „The Woodhood“ betitelt (EXI.9: 57). Der Entwurf für Oberbillwerder (FHH) fasst unter dem Titel „The Connected City“ die Wichtigkeit des Zusammenwachsens mit den benachbarten Stadtteilen zusammen (EXI.5: 13).

Für den Münchner Nordosten werden unterschiedliche Leitideen mit in die Planung einbezogen. Das Schlagwort Innovation spielt dabei eine entscheidende Rolle. Schon heute muss mitgedacht werden, was möglicherweise in 30 Jahren realisiert wird. Dies erfordert höhere Maßstäbe bei derzeitigen

Entwicklungen. Dabei liegt der Fokus auf den Handlungsfeldern, die aktuell beeinflussbar sind. Maßnahmen wie Gebäudeenergiestandards können bei der Entwicklung vom Münchner Nordosten derzeit noch nicht thematisiert werden, da bis zum Hochbau neue Lösungen erwartet und Rahmenbedingungen sich über den Zeitverlauf anpassen werden. Gleichzeitig wird mit dem Anspruch an Innovationen ein hoher Erwartungsdruck aufgebaut, der sich positiv auf die Planung auswirken kann und viel Spielraum lässt (EXI.8: 110f.). Weiterhin ist die Vielfältigkeit der Bewohner:innen, der Funktionen und der städtebaulichen Struktur ein Merkmal, das ein lebenswertes Stadtviertel auszeichnet (EXI.8: 115). Das Konzept der Zwischenstadt (vgl. Kapitel 5.1) von *Sievers* könnte im Frankfurter Nordwesten mit der koproduktiven Landschaft neue Formen annehmen und sich weiterentwickeln (EXI.14: 106).

Städtebau und Gestaltung

Neue Baumaterialien wie Holz und Lehm werden zukünftig eine wichtige Rolle spielen (EXI.1: 49; EXI.2: 27). Im Blankenburger Süden (B) kommt man zu dem Schluss, dass Holz-Hybridbauweise nicht ausreichend ist, um klimagerecht zu bauen. Vielmehr muss ein hoher Anteil an Holz verbaut werden, um Klimaneutralität zu gewährleisten. Die steigenden Ansprüche an Klimaanpassung und Klimaschutz könnten auf die Relevanz von Holz-Lehm-Bauweise hinweisen, um klimapositive Effekte zu erzielen. Bis zum Hochbaubeginn in einigen Jahren könnten sich weitere Änderungen und Neuerungen in dem neuen Betätigungsfeld ergeben. Dennoch werden im Blankenburger Süden heute schon nachhaltige und zukünftige Baumaterialien mitgedacht (EXI.1: 49). Nachhaltige Baumaterialien begünstigen die Klima- und CO_2-Neutralität und können darüber hinaus CO_2 absorbieren bzw. binden (Stichwort Klimasenke) (EXI.2: 27). In Neufreimann (LHM) wird das Recycling von durch den Abriss vorhandenen Baumaterialien angestrebt. Damit ist das Quartier Teil des Modellprojekts der Europäischen Union (EU) zum Baustoffrecycling (URGE) (LHM o.J.a).

Durch die hohe Dichte und die folglich klein gehaltenen Innenhöfe im Deutzer Hafen (K) sollen die Dächer intensiv genutzt. Neben Dachbegrünung, Photovoltaik sollen zahlreiche **Dachgärten** und weitere Dachflächen für unterschiedliche Nutzungen umgesetzt werden (EXI.13: 55). Im Münchner Nordosten werden wahrscheinlich die privaten Freiflächen auch auf die Dachflächen ausweichen und so Aufenthaltsqualitäten schaffen (EXI.8: 64).

Stadträume

Der Entwurf für Kreuzfeld (K) *Woodhood* mit seinen organischen Strukturen und kleinen Siedlungsclustern greift Aspekte der Gartenstadt auf, kann dennoch aus städtebaulicher Sicht als neuartiges Konzept gesehen werden (EXI.9: 57). Bei einigen randstädtischen Quartieren ist somit die

Landschaft im Fokus. Neben Kreuzfeld sind solche Strukturen ebenfalls in Frankfurt Nordwest zu erkennen, die eine koproduktive Landschaft einbeziehen (EXI.14: 101).

Verkehr und Mobilität

Quartiersgaragen in unterschiedlichen Formen an sich sind zwar keine Neuheit. Sie sind in den aktuell geplanten Quartieren jedoch fester Bestandteil der Planungen und werden im Blankenburger Süden (B) bei der Planung bereits mitgedacht (EXI.1: 47). In Oberbillwerder (FHH) wird die Quartiersgarage in Form von **Mobility Hubs** ausgestaltet. Der Masterplan von 2019 gilt als erstes Konzept, in dem die Mobility Hubs konsequent und flächendeckend einbezogen werden. Neben Flächen für den ruhenden Verkehr und weiteren Mobilitätsangeboten sollen diese im Erdgeschoss Nutzungen wie Paketstationen, Cafés, Einzelhandel sowie Kultur- und Sportangebote beherbergen. Die hochfrequentierten Ein-, Aus- und Umsteigeorte eignen sich besonders zur Unterbringung der unterschiedlichen Funktionen (EXI.5: 23, 35). In Frankfurt Nordwest (FFM) sind neben reinen Mobility Hubs zusätzlich noch CYC-Hubs geplant, die eine Kombifunktion aus Mobilität, Infrastruktur und soziokulturellen Einrichtungen bis hin zu Kreislaufwirtschaft und Energiezentrale bilden (EXI.14: 87, 99).

Im Blankenburger Süden (B) gibt es Bestrebungen, den Trambetriebshof multicodiert zu denken, sodass beispielsweise das Dach anderweitig genutzt werden kann (EXI.1: 83). Weiterhin werden in einigen Quartieren (Tief-)Garagen entwickelt, die je nach Bedarf umgenutzt werden können. Vorausschauende Stadtentwicklung soll die anderweitige Nutzung ermöglichen, wenn sich Anforderungen in den kommenden Jahrzehnten ändern.

Die **Bedeutung des ÖPNV** sowie **des Fuß- und Radverkehrs** wächst zunehmend, sodass eine Quartiersentwicklung ohne Fokus auf den Umweltverbund unmöglich erscheint. Im Blankenburger Süden (B) wird diese berücksichtigt werden, um den Stadtteil kleinräumig anzuschließen (EXI.1: 47). Im Frankfurter Nordwesten wird die Mobilität in Richtung Umweltverbund gelenkt, was in dem Umfang für Quartiersentwicklungen neu erscheint (EXI.14: 102). Dies wird darüber hinaus in anderen Quartieren wie Oberbillwerder (FHH) oder Kreuzfeld (K) angestrebt.

Es wächst der Anspruch zur Abkehr von individueller Mobilität hin zu gemeinschaftlich organisierten Mobilitätsformen. Demensprechend wird die **Shared Economy** zukünftig bei der Quartiersentwicklung zu berücksichtigen sein (EXI.2: 27). Dabei gilt Nutzen statt Besitzen. Dies impliziert die Teilung von Ressourcen und demensprechend die gemeinsame Nutzung. Besonders Mobilitätsangebote profitieren von diesem Ansatz, sodass private Angebote zum Mitfahren einladen oder im Kollektiv Fahrzeuge zur gemeinsamen Nutzung angeschafft werden. Darüber hinaus ergänzen Unternehmen das Angebot an Car-, Bike- oder Scooter-Sharing. Denkbar sind Sharingangebote zudem weit über die

Mobilität hinaus im Sinne der nachbarschaftlichen Hilfe und dem Verleih von nicht dauerhaft genutzten Dingen wie Haushaltsgeräten sowie der Weitergabe von nicht mehr benötigten Lebensmitteln oder Kleidungsstücken. Sharing verfolgt die Nachhaltigkeitsziele und wirkt auf die unterschiedlichen Dimensionen (Ökonomie, Ökologie und Soziales) ein. (GEORGI et al. 2019: 1, 9, 14, 19).

Innovative Lösungen für **Anlieferverkehr** sind u. a. in Kreuzfeld (K) denkbar. Dort könnten Logistik- und Postunternehmen für gewisse Zeiträume Ladezonen buchen, um das Ausliefern der Pakete oder Waren zu erleichtern. Dahinter steht eine IT-Steuerung, die es aufzusetzen gilt (EXI.9: 52).

Im Grasbrook (FHH) wird die **Logistikanlieferung über die Untergeschosse** etabliert. Das heißt, am Eingang zum Quartier wird es eine Zufahrt geben, um dann in den unterirdischen Warftgeschossen die Anlieferung zu ermöglichen (HAFENCITY 2022b: 65).

Soziale Infrastruktur

Mit dem **sozialen Nutzungs- und Versorgungskonzept** für den Münchner Nordosten wurde ein Innovationsprozess angestoßen, in den die unterschiedlichsten Münchner Referate wie das Referat für Bildung und Sport und das Sozial- und Kulturreferat involviert sind. Ziel ist die Bildung von Synergien. Nach ersten Ideen könnte eine Jugendfreizeitstätte in ein Mobilitätshaus integriert werden, um der Zielgruppe entsprechend, eine geeignete Atmosphäre zu schaffen und Lärmrestriktionen zu umgehen (EXI.8: 113f.). **Schulen** werden auch zunehmend neu gedacht. Im Deutzer Hafen (K) soll eine Bewegungsschule in Kombination mit Freiraum und Sport als öffentlicher Ort geschaffen werden (EXI.13: 49). Im Frankfurter Nordwesten könnten **Workspace- und Coworking-Angebote** geschaffen werden, um so auf den Homeoffice-Trend zu reagieren (EXI.14: 104).

Ökologie und Klima

In Oberbillwerder (FHH) soll ein **innovatives Versorgungskonzept** mit 100 % regenerativer und CO_2-freier Wärmeversorgung installiert werden, wobei bis zu 90 % der Wärme vor Ort erzeugt werden. Dies soll durch Wärmepumpen mit Aufbereitung der Abwasser- und Luftwärme sowie Kopplung des Kälte- und Wärmenetzes erfolgen (IBA HAMBURG GMBH 2022a: 35f.)

Im Schumacher Quartier (B) wird zur Erreichung der **Klimaneutralität** auf eine kombinierte Energieversorgung mit Photovoltaik, Geothermie, Nutzung der Prozessabwärme und Kraft-Wärme-Kopplung gesetzt. Mit einem **Low-Exergie-Netz**, sprich einem Niedrigtemperaturnetz wird die Wärme- und Kälteversorgung der Gebäude sichergestellt. Abwärme aus Gewerbeeinheiten sowie Blockheizkraftwerken wird gespeichert oder wieder nutzbar gemacht. Einzelne Gebäude können durch optimale Dämmung und Energieeffizienz zu Plusenergiehäusern werden und überschüssige Energie in

das lokale Stromnetz speisen. Das innovative Energie- und Wärmevorhaben wird in Echtzeit durch intelligente und digitale Netze (*Smart Grid*) gelenkt (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 74).

In Anlehnung an die energiepolitischen Forderungen und Ziele der Stadt, des Bundes und der EU sind für den Deutzer Hafen (K) innovative Energiekonzepte geboten. Auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie wird auf ein Niedertemperaturnetz, das aus dem Fernwärmenetz gespeist wird, gesetzt. **Abwasserwärme** kann zusätzlich genutzt werden, um künftig klimaneutral zu versorgen. Maßnahmen wie Dämmung, hohe Luftdichtheit, angepasste Fassaden gegen Überhitzung, natürliche Belüftung oder Förderung der Nachtkühlung durch ausgewählte Materialien werden forciert und durch effiziente Gebäudetechnik ergänzt. Die Produktion von Energie vor Ort durch Wärmepumpen aus **Umweltwärme,** Photovoltaik- oder **Kleinwindanlagen** soll unterstützen (MODERNE STADT/STADT KÖLN. DEZERNAT VI 2022: 56-62).

Das Thema **Kreislaufwirtschaft** fließt verstärkt in die Quartiersplanungen ein. Im Blankenburger Süden (B) scheint eine Station für Kreislaufwirtschaft, ein sogenannter Cycle Hub, bereits jetzt vorgesehen zu sein, wobei die genaue Ausgestaltung abzuwarten ist (EXI.1: 50). Kreislaufwirtschaft und **koproduktive Landschaft** werden im Frankfurter Nordwesten mitgedacht. Der neuartige Ansatz greift die aktive Landschaftsentwicklung und urbane Umlandproduktion auf. Dies ist nicht nur inhaltlich eine neue Herangehensweise, sondern auch rechtlich, da zu klären gilt, welche Instrumente und Trägermodelle dafür infrage kommen (EXI.14: 100). In der koproduktiven Landschaft sind sogenannte **Agro Hubs** vorgesehen, die Merkmale eines Bauernhofes, eines Forschungs- und Kommunikationszentrums sowie einer regionalen Versorgungseinheit vereinen (EXI.14: 101).

Modellhaft wird im Blankenburger Süden (B) die Herausforderung mit der **Regenwasserbewirtschaftung** angegangen. Ein Grundwassermonitoring liefert Erkenntnisse zu Grundwasserständen, die die Grundlage für den zukünftigen Umgang mit Regenwasser bilden. Die Verkehrsplanung muss die Regenwasserbewirtschaftung mit in ihre Planungen einbeziehen und kann nicht losgelöst davon agieren, indem Regenwasser einfach vor Ort in Kanäle eingespeist wird (EXI.1: 54f.). Ziel ist somit die Versickerung des Oberflächenwassers vor Ort, um dort in das Grundwasser zu fließen (EXI.2: 27).

Retentionsdächer übernehmen die Funktion der örtlichen Versickerung und unterstützen, falls durch naturräumliche Gegebenheiten wie Torfschichten die Versickerung über den Boden stellenweise erschwert wird wie in Oberbillwerder (FHH) (EXI.5: 33). Oberbillwerder verfolgt somit das **Schwammstadtprinzip** (EXI.5: 33), welches für die Berliner Stadtquartiere und Frankfurt Nordwest oder auch München Neufreimann ebenso von großer Bedeutung ist (EXI.2: 27; EXI.14: 105). Wassersensible und klimaangepasste Stadtentwicklung wird somit zu *State of the Art*. Der

Gesetzesrahmen schränkt das Ableiten von Wasser ein, sodass alle neuen Stadtquartiere als Schwammstadt errichtet werden (EXI.14: 105).

Gewässern oder **Wasserflächen** kommen aus mikroklimatischer Sicht eine besondere Bedeutung zu (EXI:5: 33). Selbstredend ist die Einbindung von Wasser nicht grundlegend neu, dennoch wird in der heutigen Zeit verstärkt auf die davon ausgehenden Effekte geachtet. Der Umgang mit Gewässern wir daher von vornherein mitgedacht und in die Planungen integriert.

Weiterhin wird es zunehmend mehr Restriktionen bezüglich der **Versiegelung** geben – sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich. In Oberbillwerder (FHH) geschieht dies unter Berücksichtigung von Hitzeperioden einerseits und Starkregenereignissen andererseits (EXI.5: 33).

Im Deutzer Hafen in Köln wurde ein **Nachhaltigkeitshandbuch** entwickelt, um verschiedene relevante Punkte aufzugreifen. Außerdem wird in dem Zuge eine DGNB-Zertifizierung bereits in der Planungsphase angestrebt (EXI.13: 50).

Animal-Aided Design bindet Tiere in die Planungen mit ein und möchte Lebensräume für bestimmte Zielarten erschaffen (EXI.2: 27; EXI.4: 61). Im Schumacher Quartier (B) findet dies Anwendung im Rahmen der DGNB-Zertifizierung. Unabhängig vom Bundesnaturschutzrecht werden Arten ermittelt, deren Ansiedlung im Quartier gefördert werden soll. Dementsprechend könnte der in Starkregenzeiten kurzzeitig überflutete Quartierspark ein natürliches Habitat für einige Froscharten werden. Andere Grünräume werden durch bestimmte Bepflanzungen zu Lebensräumen für unterschiedliche Tierarten. Nistplätze für Gebäudebrüter werden mitgedacht. Durch Festsetzung in den Hochbauverträgen wird die Umsetzung gewährleistet (EXI.4: 61).

Photovoltaik wird in aktuellen Planungen genauso wie **Dach- und Fassadenbegrünung** in Bebauungsplänen oder Gestaltungsleitfäden verpflichtend festgeschrieben und somit weiter intensiviert. So ist im Schumacher Quartier (B) als Teil der Ausgleichsmaßnahmen im B-Plan festgelegt, dass 80 % der Dächer begrünt werden müssen. Die eine Hälfte ist dabei als Biodiversitätsdach umzusetzen, die andere Hälfte mit extensiver Begrünung, um die Installation von Photovoltaikanlagen zu ermöglichen (EXI.4: 68). Die geschlossenen Fassaden müssen zu 10 % begrünt werden, wobei hier in Zukunft durchaus höhere Anteile möglich wären (EXI.4: 70). Um die Fassadenbegrünung großflächiger auszuführen, wäre mindestens eine Fläche von 2,5 m zwischen Gebäudekante und öffentlichem (Straßen-)Raum nötig. Im Schumacher Quartier ist aufgrund der engen Blockstrukturen mit schmalen oder keinen Abstandsflächen bzw. Vorgartenzonen nur geringfügig Fassadenbegrünung möglich. Ein Gegensteuern ist angesichts der bereits durchgeführten Grundrissplanungen und -zuschnitte nicht mehr möglich (EXI.4: 71). In Oberbillwerder (FHH) wird es gemäß dem Hamburger Klimaschutzgesetz Vorgaben zu Dach- und Fassadenbegrünung sowie Photovoltaik geben (EXI.5: 31).

Für den Münchner Nordosten und auch den Deutzer Hafen (K) werden ebenso entsprechende Regelungen erwartet. Im Münchner Nordosten sollen Dächer über 100 m^2 extensiv begrünt werden. Darüber hinaus wird es Festsetzungen für gemeinschaftlich genutzte Dachgärten geben, die teilweise mit der klassischen Dachbegrünung in Konkurrenz stehen und daher Lösungen bedürfen (EXI.8: 64, EXI.13: 55).

Planungsprozess

Städtische Entwicklungsgesellschaften wie die *IBA* in Hamburg und die *moderne Stadt* in Köln befassen sich mit der Umsetzung von neuen Stadtquartieren. Sie bilden einen neuartigen Baustein in der Akteurskette und werden mit Entwicklungsaufgaben betraut (EXI.9: 58).

Für Kreuzfeld (K) ist die **Vergabe von Grundstücken in Erbbaurecht** innovativ, da so der komplette Verkauf umgangen werden kann (EXI.9: 59). Die Grundstücke werde nicht mehr privatisiert, sondern bleiben im kommunalen Eigentum und haben so positiven Einfluss auf die Mietpreisentwicklung. Weiterhin werden in Kreuzfeld viele Baufelder an **Baugruppen** oder **kleinere Bauträger** vergeben, was in dem Ausmaß eine Neuerung darstellt (EXI.9: 60). Es wird damit vermieden, dass große Investoren ganze Quartiere entwickeln. Es kann somit ein differenzierteres Wohnraumangebot und Erscheinungsbild erreicht werden. Im Schumacher Quartier (B) werden die Baufelder feinkörnig aufgesplittet, um eine kleinräumige Realisierung von Gebäuden durch verschiedene Stakeholder zu ermöglichen (EXI.4: 83).

14.7 Relevanz von neuartigen und gängigen Ansätzen

Mit Blick auf die ausgemachten Neuheiten und Innovationen der untersuchten Stadtquartiere kann festgestellt werden, dass Veränderungen in allen Epochen stattgefunden haben und wichtig für die Weiterentwicklung waren. Viele der Neuheiten traten nur in ausgewählten Epochen auf und wurden in darauffolgenden Jahren von anderen Herangehensweisen abgelöst. Einige Neuheiten setzten sich als Innovationen durch und prägten fortan die Routine. Dennoch waren die Innovationen oftmals nur über einen gewissen Zeitraum gültig, bis erneut andere Lösungen in die Quartiersentwicklung einflossen.

Viele der genannten Neuheiten und Innovationen traten womöglich in anderen Ländern und punktuell auch in Deutschland schon früher auf, verstetigten sich jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt. Beispielsweise trat Photovoltaik bereits in Quartieren in den 1990er Jahren in Erscheinung, wird allerdings erst seit der Epoche der 2010er/2020er Jahre zunehmend zur Verpflichtung. Entscheidend für die vorliegende Arbeit ist, dass sie in einem Quartier bzw. in der ganzheitlichen Planung eines Quartiers Berücksichtigung finden und flächendeckend umgesetzt werden.

Durch gesellschaftliche Veränderungen wird von unterschiedlichen Akteuren heute vieles infrage gestellt und eine „WärmeWENDE, VerkehrsWENDE, EnergieWENDE, BauWENDE, GebäudeWENDE, also […] ein Turnaround“ gefordert (EXI.1: 53). Folglich müssen alle beteiligten Fachämter, Gutachter:innen und Planungsbüros Vieles neu denken und neue, innovative Wege einschlagen. Neuheiten und Innovationen sind daher in vielen Planungen Resultate gewachsener Anforderungen (EXI.1: 53, 56). Dabei spielt Nachhaltigkeit eine entscheidende Rolle (EXI.2: 26). Der Bau von neuen Quartieren unterliegt somit immer dem Anspruch der Klimaneutralität, wobei dies gleichermaßen für den laufenden Betrieb und die Herstellung an sich gilt. Gefordert sind daher neue Baumaterialien sowie Lösungen zur Energieversorgung (EXI.2: 27).

Das Wassermanagement muss heutzutage anders gedacht werden, da die rechtliche Vorgabe, Regenwasser vor Ort zu speichern und versickern zu lassen, greift. Die Ableitung in die Kanalisation wird demnach untersagt (EXI.3: 55). Durch die Veränderung der Rahmenbedingungen wurde daher ein innovatives Regenwassermanagement gefordert. Dies ist mittlerweile gängige Praxis.

Es existieren viele Ideen und Inventionen bei der Quartiersentwicklung, dennoch ist die Realisierung dieser oft mit erheblichem Aufwand verbunden (EXI.4: 64). Es ist daher sinnvoll, ausgewählte Flächen nutzungsoffen zu gestalten, um weiterhin die Möglichkeit zu erhalten, neuartige Lösungen, die sich im Laufe der Quartiersentwicklung ergeben, platzieren zu können (EXI.4: 64).

Die Europacity (B) folgt überwiegend konventionellen Bausteinen, sodass Quartiere weder innovative noch richtungsweisende Elemente vorweisen kann. Zwar wurde sich über die Themen Mobilität, Freiraum, Wasser, Soziales, Abfall, Baustoffe und Energie in Expertenrunden eindringlich ausgetauscht. Dennoch wurde in der Umsetzung auf erprobte Lösungen gesetzt. Die Überlegungen zur Energieversorgung reichten von Geothermie über Mikrokraftwerke bis hin zu Windrädern. Realisiert wurde der Anschluss an das Fernwärmenetz (EXI.3: 46, 49). Die Notwendigkeit der angemessenen Erschließung für den MIV ließ wenig Raum für neuartige Mobilitätslösungen abseits der gängigen Angebote wie Carsharing (EXI.3: 48). Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort wie Gemeinschaftsräume oder die Nutzung von Wasser als Reaktion auf Hitze wurden diskutiert, aber fanden letztendlich keine Berücksichtigung in den weiteren Planungen. Wasserspeicherung, -filterung und -wiederverwendung wurden mitgedacht, jedoch wieder verworfen. Dies wurde unter anderem dadurch begründet, dass diesbezügliche Forderungen vertraglich nur eingeschränkt eingebracht und fachseitige Hemmnisfaktoren nicht überwunden wurden (EXI.3: 48). Folglich kann man für die Europacity (B) durchaus feststellen, dass damals lediglich wenige neuartige Bausteine angewandt wurden. In der heutigen Zeit würde man viele Dinge anders begreifen, sei es das Wassermanagement oder die sozialen Komponenten, und daher zu gegenwärtigen oder neu erarbeiteten Lösungen greifen (EXI.3: 49). Für Mitte Altona (FHH) beschränkten sich die Neuheiten auf die Autoarmut sowie die

Inklusionsthemen, ansonsten wurden eher konventionelle Lösungen umgesetzt, sodass das Quartier nicht mit sonderlich innovativen Ansätzen besticht (EXI.6: 45, 47).

In der Untersuchung wird deutlich, dass nicht in jeder Epoche und jedem Quartier neuartige Ansätze verfolgt wurden. Vielmehr eignen sich teilweise altbewährte Lösungen zur zügigen Umsetzung, wenngleich die Aktualität dieser infrage gestellt werden sollte. Es muss und kann daher nicht immer der Anspruch sein, Quartiere auf eine neuartige und innovative Weise zu errichten. In vielen Quartiersentwicklungen werden bereits Merkmale und Ansätze früher Epochen wieder aufgegriffen und zeitgemäß adaptiert. Dabei spielen oftmals gesamtgesellschaftliche und exogene Einflüsse eine Rolle und erfordern bereits erprobte Lösungen. Dabei gilt der Grundsatz, dass althergebrachte Vorgehensweisen nicht automatisch behindernd wirken, sondern oftmals die beste verfügbare Art und Weise abbilden.

15 Wiederkehrende Strukturelemente vergangener Epochen

15.1 Aufbau und Struktur

Besonders seit der Epoche der 1990er/2000er Jahre sind klare und strenge **Rasterformen** wieder verstärkt zu erkennen. Viele Quartiere greifen seitdem auf Raster zurück, wenngleich sie meist nicht in Reinform wie z. B. in Westhausen (FFM) vorliegen. Oftmals werden die Rasterstrukturen durch anders verlaufende Straßenräume wie in Neufreimann (LHM) durchbrochen. Sie erinnern damit dennoch an die rasterförmige Gestaltung mit Baublöcken der gründerzeitlichen Stadt.

Die Großwohnsiedlungen waren geprägt durch **Großformen und großmaßstäbliche Strukturen**. Große Baublöcke oder lange Gebäudeketten waren in den 1960er bis 1980er Jahren keine Seltenheit. Mit den neuen Quartieren der 1990er/2000er Jahre wurde jedoch verstärkt auf kleinteilige Strukturen gesetzt. Mit den 2010er Jahren kamen die Großformen zurück, wenn auch in neuer Gestaltung: große geschlossene und offene Blockstrukturen werden seitdem verstärkt realisiert. Neufreimann (LHM) soll aus unterschiedlich großen parallelen Baublöcken bestehen, während die Blöcke im Pergolenviertel (FHH) versetzt zueinander angeordnet sind und teilweise ineinander übergehen.

In Gründerzeitquartieren war der **„menschliche Maßstab“** wesentlich, während in den Großsiedlungen auf maßstabslose Gebäudestrukturen, beeinflusst vom Funktionalismus und Konstruktivismus, gesetzt wurde (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 40). In den aktuell gebauten und geplanten Quartieren nach dem Leitbild der „Europäischen Stadt“ wird der Mensch als Maßstab wieder verstärkt berücksichtigt. Folglich rückt das Auto als ehemals zentraler Anhaltspunkt für die Planungen in den Hintergrund. Vielmehr wird der Blickwinkel der Fußgänger:innen im Raum berücksichtigt.

Der Deutzer Hafen (K) wird nach Fertigstellung über eine hohe **Dichte** verfügen, wie sie in keinem anderen Quartier in Köln vorzufinden ist (EXI.13: 45). Hohe Dichten sind in der Geschichte der Stadt keine Neuerung und waren gerade um 1900 üblich. Auch in den anderen Quartieren lassen sich seit der aktuellen Epoche vermehrt höhere Dichtewerte für ein neues Stadtquartier feststellen, anders als in den vorangegangenen Jahrzehnten.

15.2 Städtebau

Geschlossene Baublöcke sind in einigen Quartieren wie Neufreimann (LHM), Am Römerhof (FFM) oder Oberbillwerder (FHH) geplant und greifen somit die klassischen Strukturen um 1900 erneut auf.

Die Gestaltung der **Blockinnenbereiche** war immer abhängig von den Anforderungen und Zielen der Entstehungszeit. Daher lässt sich für das 19. Jahrhundert eine Hinterhofbebauung feststellen, während die Blockinnenbereiche der Planstädte des Mittelalters und der Epoche der Renaissance, des Barocks

und des Klassizismus frei von Bebauung waren. Die heute umgesetzte Blockentkernung weicht somit von den Baublöcken mit Hinterhofbebauung ab, greift jedoch bereits vorhandene Strukturen wieder auf (LINDEMANN 1999: 30). Mit der vermehrten Umsetzung von mehrgeschossigen Mietshäusern durch Terraingesellschaften im 19. Jahrhundert standen die Blockinnenbereiche fortan allen Bewohner:innen zur Verfügung. In Arbeiterquartieren waren die unbegrünten Höfe eher als Fläche zum Spielen oder Wäschetrocknen ausgelegt (LINDEMANN 1999: 35).

In einigen aktuell gebauten und geplanten Quartieren wie Freiham (LHM) und Oberbillwerder (FHH) wird auf eine offene Blockstruktur mit **Innenhofbebauung** gesetzt. Dies greift die Blockrandstrukturen der Gründerzeit auf, gestaltet diese jedoch offener. Die Innenhofbebauung wird nicht von äußerer Bebauung umschlossen, sondern steht freier im Raum und zeichnet sich durch eine geringere Höhe aus. Im Blankenburger Süden (B) sind offene Blockstrukturen denkbar, da geschlossene Blockränder stadt- bzw. mikroklimatische Herausforderungen mit sich bringen (EXI.1: 36).

(Wohn-)Hochhäuser wie im Grindelberg (FHH) oder den Großwohnsiedlungen lassen sich seit den 2010er/2020er Jahren im Europaviertel (FFM), in der Europacity (B) oder auch im in Planung befindlichen PaketPost-Areal (LHM) ausmachen. Meist sind dies jedoch Mischgebäude aus Wohnen und Arbeiten oder reine Bürogebäude.

Die **Rückkehr zur kleinteiligen Architektur** wird seit den 1990er Jahren zunehmend wichtiger**.** Diverse Grundstückseigentümer:innen, Bauherr:innen und Architekt:innen vermeiden Monotonie. Die Gründerzeitstadt um 1900 vermittelt durch die unterschiedlichen Eigentümer:innen im Block ein wenig uniformes Bild (ROTH 2022: 69). Besonders in Quartiersentwicklungen seit der Jahrtausendwende ist daher zu beobachten, dass verstärkt Wert auf diverse Architektur gelegt wird. In Mitte Altona (FHH) und im Schumacher Quartier (B) wird dies besonders konsequent verfolgt. In Freiham (LHM) wird der menschliche Maßstab durch die Kleinteiligkeit aufgegriffen (EXI.10: 79). Nur wenige Ausnahmen der untersuchten Bestandsquartiere wie das Hansaviertel (B) oder die HafenCity (FHH) verfügen über ein heterogenes Erscheinungsbild.

Darüber hinaus sind Quartiere wie das Pergolenviertel (FHH) oder der Grasbrook (FHH) stark von der Hamburger Architektur beeinflusst und setzen nicht zwingend auf kleinteilige Architektur, sondern eher auf Einheit und das **Aufgreifen lokaler Besonderheiten.** Dabei gilt es ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen, ohne monoton zu wirken. In den meisten Quartieren ist somit ein ähnliches Erscheinungsbild vorherrschend, was sich durch alle betrachteten Epochen zieht.

In der Epoche der 1990er/2000er Jahre entstanden besonders in randstädtischen Quartieren neben Geschosswohnungsbau auch **Einfamilienhäuser:** Einerseits als Reihenhäuser wie in Neuallermöhe West (FHH) und Messestadt Riem (LHM) andererseits als freistehende Einfamilienhäuser wie im

Riedberg (FFM). Weiterhin gab es mit der Römerstadt (FFM), dem Hansaviertel (B) oder Bocklemünd-Mengenich (K) in allen Epochen Quartiere mit Reihen- und Mehrfamilienhäusern.

Die Ökosiedlung Blumenberg (K) weist ähnliche Merkmale auf, wie die in den 1920er und 1950er Jahren errichteten Siedlungen Mauenheim und Longerich (K). Vorherrschend sind hier **gartenstadtähnliche Elemente**, die sich sowohl von Gründerzeit- als auch von Trabantensiedlungen abheben (HÖHMANN 2004: 72). Das Konzept für Kreuzfeld (K) trägt den Titel „The Woodhood – Gartenstadt 2.0“ und greift Gartenstadtelemente auf (STADT KÖLN o.J.b). Das klassische Gartenstadtkonzept lässt sich unter Berücksichtigung der geltenden Herausforderungen vielerorts auf die heutige Quartiersentwicklung übertragen.

Im Pergolenviertel (FHH) entstehen wieder bewusst **Sichtbeziehungen**. Die entsprechenden Höhenversprünge (die es jedoch bereits in anderen Epochen gab) stechen positiv heraus (EXI:7: 28). Die Beachtung von Sichtbeziehungen ist nicht gänzlich neu, sondern wurde bereits in Quartieren wie der Stalinallee (B) durch die Korridorstraße berücksichtigt. Zur städtebaulichen Ordnung und Fokussierung prägnanter Gebäude werden Sichtachten eingesetzt. In der Europacity (B) und auch im Europaviertel (FFM) sind Sichtachsen durch entsprechend geradeverlaufende Hauptachsen entstanden.

15.3 Bebauung und Gestaltung

Überhöhte Erdgeschosse, wie sie in der Stalinallee (B) umgesetzt wurden, werden in den neuen nutzungsgemischten Quartieren seit den 1990er und besonders seit den 2010er Jahren zunehmend mehr berücksichtigt. In der HafenCity (FHH) fanden sie bereits Berücksichtigung und werden dort weiterhin konsequent umgesetzt. Im Europaviertel (FFM) sind viele der Erdgeschosszonen für Gastronomie, Dienstleistung und Einzelhandel vorgesehen und heben sich von den restlichen Geschosshöhen ab. Im Schumacher Quartier (B) sollen Flex-Erdgeschosse als überhöhte Erdgeschosse flexible Nutzungen ermöglichen.

Einerseits wird das Flachdach, wie seit den 1920er Jahren, weiterverfolgt und macht weiterhin den Großteil der eingesetzten **Dachform** aus. Andererseits werden wieder diversere Dachformen (Pult-, Sattel- und Walmdächer) z. B. in der Rummelsburger Bucht (B) realisiert.

In den neuen Vorstädten der 1990er Jahre wurden wieder mehr **private Gärten** realisiert, anders als oft in den vorangegangenen Jahrzehnten seit den 1950er Jahren. Ähnlich wie in einigen Quartieren der 1920er Jahre, die über private Gärten sowohl direkt am Haus (Hufeisensiedlung (B)) als auch in Wohnungsnähe (Römerstadt (FFM)) verfügen. In vielen Quartieren der 2010er/2020er Jahre (z. B

Waterkant (B), Pergolenviertel (FHH), Freiham (LHM)) sind private Gärten an die gemeinschaftlichen Blockinnenbereiche angeschlossen.

15.4 Stadträume

Gefasste und von Gebäuden umschlossene Plätze und Straßenräume prägen die Stadtquartiere des 19. Jahrhunderts. In Anlehnung an historische Strukturen fanden repräsentative Straßen und Plätze in der Gesamtplanung fortan Berücksichtigung. Sowohl in den Quartieren der Nachkriegszeit als auch in den Großsiedlungen waren gefasste Stadträume weitestgehend aufgelöst (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 41). Mit der Rückbesinnung auf die europäische Stadt werden nun gefasste Strukturen wiederentdeckt.

Die Rückkehr zur **Zonierung** in privat und öffentlich wird durch Blockrandbebauung in aktuell geplanten Quartieren wie Neufreimann (LHM) und Oberbillwerder (FHH) sichtbar. Dies wird bereits seit den 1990er Jahren immer mehr ermöglicht. In Freiham (LHM) bilden sich daher Innenhöfe sowie Vorgartenzonen mit Baumalleen heraus. Um die Urbanität zu unterstreichen, wird von der Abfolge Straße, Gehweg, Vorgarten teilweise abgewichen und Gebäude werden direkt gehwegständig angeschlossen (EXI.10: 67, 78).

In Freiham (LHM) hingegen wird im 2. RA verstärkt der Straßenverlauf und -raum aus den gründerzeitlichen Münchner Stadtvierteln wie Schwabing aufgegriffen. Die **geschwungenen Straßenzüge,** angelehnt an die von *Fischer* geprägten Stadtstrukturen, ermöglichen Gliederung und vermeiden endlos wirkende Straßenschluchten (EXI.10: 81; HILD UND K et al. 2022a: 13).

Urban Gardening und **Urban Farming** werden in aktuellen Quartiersentwicklungen mitgedacht. Im München Nordosten könnten Flächen für Krautgärten und Urban Gardening ausgewiesen werden (EXI.8: 61). Im Schumacher Quartier (B) sind im Gartenband Flächen für Urban Gardening vorgesehen (SENSW. II F 2019a: 67). Bereits in den 1920er Jahren gab es in einigen Quartieren wie der Alten Heide (LHM), Hufeisensiedlung (B) oder Römerstadt (FFM) Nutzgärten (DREYER 2016: 219; BUSCHFELD 2015: 58; BARR/MAY 2007: 34). In der Römerstadt sind darüber hinaus Kleingärten sowie Gemeinschaftsgärten vorhanden (KESSLER 2006: 65; JAENIKE 2005: 4).

15.5 Nutzung

Gemäß dem Verständnis von Urbanität in den 1970er Jahren sollten Quartiere durch Mehrzwecknutzung und Multifunktionalität gekennzeichnet sein und somit viele **Nutzungen** beherbergen. Eine Funktionstrennung wie in der Stadt der Moderne war demnach streitig (BECKMANN 2015: 13, 71). Dies spiegelt sich in der Auffassung von Stadt als komplexes System wider, in dem die „Leitbegriffe Urbanität, Zentralität, Dichte und Mischung“ maßgeblich sind (BECKMANN 2015: 107). Mit

der Lossagung von der funktionalistischen modernen Stadt sollte wieder Dichte in Form von Multifunktionalität, Nutzungsüberlagerung und baulicher Dichte entstehen. Daraufhin entstanden Großsiedlungen mit hoher Baudichte, eine Nutzungsmischung oder -überlagerung ist lediglich in seltenen Fällen ausgiebig vorhanden (BECKMANN 2015: 237).

Die **kleinteilige Nutzungsmischung** wie zur gründerzeitlichen Stadt wird in aktuellen Quartiersplanungen verstärkt berücksichtigt. Erdgeschosszonen in Quartiersmitten sollen für Einzelhandel- und Dienstleistungsangebote zur Verfügung stehen wie im Schumacher Quartier (B), in der Europacity (B), im Grasbrook (FHH) oder in Neufreimann (LHM). Die Entwicklungen erfolgen gemäß dem Leitbild der „Europäischen Stadt" (vgl. Kapitel 15.7).

Nichtstörendes Gewerbe in Innenhöfen ist in einem Teilbereich in dem geplanten Frankfurt Nordwest vorstellbar. Zwar wird es nicht mit der gewerblichen Nutzung der Blockrandbebauung um 1900 identisch sein. Eine Rückkehr zum wohnungsnahen Arbeiten könnte damit dennoch angestoßen werden (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 69).

15.6 Mobilität und Verkehr

Der **Verzicht auf Tiefgaragen** ist in vielen Quartieren, die derzeit geplant werden, auffällig. Bis zur Epoche der 2010er/2020er Jahre waren diese feste Bestandteile der Planungen. In einigen Quartieren wird dennoch die Strategie mit unterirdischem Parken weiterverfolgt: u. a. Grasbrook (FHH), PaketPost-Areal (LHM) und Deutzer Hafen (K).

In allen anderen Quartieren ist die **Rückkehr der Hochgaragen/Parkhäuser in angepasster Form** zu erkennen. In den meisten Fällen werden Parkplätze in Mobility Hubs integriert, sodass Parken in Obergeschossen ermöglicht wird.

Da der MIV in vielen Quartieren seit der Jahrtausendwende und besonders in aktuellen Planungen eine untergeordnete Rolle spielen soll, wird wieder verstärkt der Fokus auf den **Fußverkehr** gelegt. Zwar gab es autofreie Teilbereiche bereits seit den Quartieren der 1950er/1960er Jahre, diese werden heutzutage großflächiger gedacht, während die befahrbaren Straßen kleiner dimensioniert werden. Beispielsweise im Schumacher Quartier (B) oder Kreuzfeld (K) soll der Autoverkehr weitestgehend aus dem Quartiersinneren herausgehalten werden.

15.7 Leitbilder

Seit den 1990er Jahren gilt die **„Europäische Stadt"** für viele Quartiere als übergeordnetes Leitbild, so auch für die HafenCity (FHH) und Mitte Altona (FHH) (EXI.11: 13; FHH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT 2013: 15). Die aktuell geplanten Quartiere Am Römerhof (FFM) und Schönhof-Viertel

(FFM), Deutzer Hafen (K) und Stadterweiterungsplanungen in Berlin besinnen sich auf das Leitbild (DEUTSCHES INSTITUT FÜR STADTBAUKUNST 2020: 1; EXI.12: 28, EXI.13: 37; EXI.2. 4). Es greift dabei traditionelle baulich-räumliche Strukturen auf und lässt die funktionale Moderne hinter sich. Die Wiederentdeckung der historischen Stadtqualitäten und -strukturen führt zur **Renaissance der gründerzeitlichen Stadt** (SCHUBERT 2018: 603). Damit einher geht ein Paradigmenwechsel und die Rückbesinnung auf Nutzungsmischung, Dichte und Kompaktheit, kurze Wege sowie in innerstädtischen Gebieten Bestandsbewahrung und Innenentwicklung. In der Stadtentwicklung steht die europäische Stadt maßgeblich für die Stadt vor dem Ersten Weltkrieg mit dichten, kompakten und nutzungsgemischten Elementen. Für suburbane Räume und weiter in die Region streuende Quartiere scheint das Leitbild nicht in voller Qualität übertragbar zu sein (SCHUBERT 2018: 604). Mit der „Europäischen Stadt" geht auch die **„Stadt der kurzen Wege"** oder auch **„15-Minuten Stadt"** einher. Der Fokus liegt auf der kurzzeitigen Erreichbarkeit aller Stationen des täglichen Lebens.

Mit der **Gartenstadt 2.0** gehen andere Herausforderungen einher. Dichteanforderungen, Heterogenität, Flächeneinsparung durch Verzicht auf Einfamilienhausbebauung sowie eine flächendeckende ÖPNV-Anbindung müssen daher mitgedacht werden. Zehn Thesen zur Gartenstadt des 21. Jahrhunderts bieten einen Leitfaden für die Neuinterpretation und Weiterentwicklung des über 100 Jahre alten Konzeptes und fordern u. a. gemeinschaftliche Organisations- und Finanzierungsmodelle, Vernetzung von Nachbarschaften und Freiräumen, ein angemessenes Dichte-Freiraum-Verhältnis, Klimaanpassungs- und Energieeinsparungsmaßnahmen, bezahlbaren Wohnraum für diverse Bevölkerungsschichten sowie eine ausgeprägte soziale und öffentliche verkehrliche Infrastruktur (BBSR 2017: 85ff.).

Daher wird deutlich,

> *„[…] dass der Städtebau der vergangenen hundert Jahre zwar durch deutliche Paradigmenwechsel gekennzeichnet ist, die Grundideen im Spannungsfeld zwischen Verdichtung und Auflockerung, Individualität und Serienfertigung allerdings immer wieder eine Renaissance erfahren haben"* (HÖHMANN 2004: 72).

16 Vergleichende Analyse der untersuchten Quartiere

Der Vergleich aller Stadtquartiere aus allen fünf Fallstudien und allen sechs Epochen erfolgt auf Grundlage ausgewählter Kriterien nämlich Größe, Aufbau, Nutzungsstruktur, Städtebau und Bebauung, Stadträume, Begrünung, Straßenräume und Erschließung. In Anhang E ist eine Übersicht mit der Definition der einzelnen Kriterien und Indikatoren sowie die Bewertung dieser für jedes Stadtquartier zu finden.

16.1 Entstehungsgründe

Zahlreiche Stadtquartiere der 1920er Jahre entstanden aufgrund der Wohnungsnot nach dem Ersten Weltkrieg, da währenddessen kaum Wohnungsbauaktivitäten zu verzeichnen waren (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 16). Berlin stand nach dem Ersten Weltkrieg durch Wohnungsnot, Zuzüge und geringfügige staatliche Wohnraumversorgung vor großen Herausforderungen. Die Erweiterung Berlins mit der Eingliederung von Gemeinden, Städten und Gutsbezirken zu Groß-Berlin ermöglichte die Siedlungserweiterung in Form der Hufeisensiedlung und der Großsiedlung Siemensstadt auf randstädtischen Flächen (BORGELT 2011: 11ff.). Die Siemensstadt in Berlin sollte als „sozialdemokratische Siedlung“ für die Arbeiter:innen und Angestellten preisgünstigen Wohnraum in Werksnähe zur Verfügung stellen (KRÜGER 2011: 8). Mit der Alten Heide in München entstand eine Werks- und Arbeitersiedlung für die Angestellten der am Bau beteiligten Unternehmen und Betriebe (DREYER 2016: 218; KRÄMER 2002: 69; BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 269). Die Germaniasiedlung (K) war ebenfalls für die Mitarbeitenden der Industriebetriebe und Unternehmen in den Kölner Stadtteilen Kalk, Mühlheim und Deutz vorgesehen und sollte somit einen alternativen Wohnort für bestehende Industrievororte darstellen (KIERDORF 2020a: 799; HEINEN/PFEFFER 1988a: 114). Die Siedlungen des Neuen Frankfurts entstanden ebenfalls als Antwort auf den vorherrschenden Wohnungsmangel. Darüber hinaus sollte die Stadt durch die 26 neuen Siedlungen geplant wachsen, sodass ein stadt- bzw. siedlungsstruktureller Ansatz verfolgt wurde. Gemein hatten alle Siedlungen die rationelle Modernität (KASTORFF-VIEHMANN 2010: 414).

Nach dem Zweiten Weltkrieg mussten viele Quartiere mit Kriegsfolgen umgehen. Das ehemalige Hansaviertel in Berlin war zu 75 % zerstört, wobei die unterirdische Infrastruktur sowie Straßenverläufe erhalten waren. Dennoch entschied man sich gegen den Wiederaufbau nach alten Strukturen, sondern für Neuordnung und neuzeitliche Gestaltung (DOLFF-BONEKÄMPER 1999:10; GEIST/KÜRVERS 1989: 375). Als „freiheitliche Alternative zur ersten sozialistischen Straße in Ost-Berlin“ wurde das Hansaviertel im Zuge der Interbau 1957 errichtet (BODENSCHATZ 2017: 117). Entlang der Stalinallee wurde die zerstörte Bebauung durch repräsentative Arbeiterpaläste im Sinne des Sozialismus ersetzt (BERNING et al.

2003: 167; NICOLAUS/OBETH 1997: 57; SCHÄTZKE 1991: 59). Vom alten Grindelberg (FHH) waren im Zweiten Weltkrieg weite Teile zerstört, sodass dort der Wiederaufbau nach modernen Grundsätzen und ohne Berücksichtigung alter Strukturen erfolgte (BLECHER 2016: 43, 73). Aufgrund der Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden in vielen deutschen Großstädten neue Stadtviertel wie die Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) als erste frei finanzierte Großwohnsiedlung nach 1945 (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2; BLECHER 2016: 31, 40) oder die Fritz-Kissel-Siedlung in Frankfurt. Ebenso musste die Stadt München eine Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg hinnehmen, sodass die Parkstadt Bogenhausen als erste große Wohnsiedung und die Siedlung Krüner Straße zur Linderung beitragen sollten (BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 134; BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. 1984: 285). In Köln stellten die Stegerwaldsiedlung mit „Volkswohnungen für breite Bevölkerungsschichten“ sowie das Quartier Ostheim-Buchheimer Weg Wohnraum für Flüchtlinge, Spätheimkehrer, Lastenausgleichsberechtigte, Werksangestellten sowie Übergangsheime für Obdachlose zur Verfügung (STADT KÖLN. AMT FÜR STATISTIK UND EINWOHNERWESEN 1995: 5; HEINEN/PFEFFER 1988b: 117).

Infolge der andauernden Wohnungsnot und des wirtschaftlichen Wachstums sind überwiegend in den 1960er und 1970er Jahren zahlreiche Großwohnsiedlungen in der BRD und der DDR entstanden, um den Bedarf zu befriedigen. Seit den 1980er Jahren wurde die Anzahl an geplanten Wohneinheiten reduziert und der Bau an Großwohnsiedlungen nahm kontinuierlich ab. Gründe waren die Annahme des Rückgangs der Bevölkerungszahlen und die erfolgreiche Behebung der Wohnungsnot. Darüber hinaus geriet die Wohnform immer mehr in Kritik (DEUTSCHER BUNDESTAG 1994: 36).

Seit den 1990er Jahren wurde der Wohnraummangel besonders in Ballungsräumen wieder verstärkt wahrgenommen. Demographische Veränderungen sowie Wohlstands- und Einkommenssteigerungen fordern neuen Wohnraum, sodass Planungen für neue Großwohnsiedlungen und Stadtteile aufkamen (DEUTSCHER BUNDESTAG 1994: 36, 100). Mit dem angestiegenen Flächen- und Wohnraumbedarf wurde zunehmend die Wahrung der Umwelt thematisiert. Weiterhin sollte die Qualität des Wohnraumes im Vordergrund stehen und somit nicht ausschließlich auf Quantität gesetzt werden, wie es in den Großwohnsiedlungen Prämisse war (DEUTSCHER BUNDESTAG 1994: 136).

In Berlin erwartete man bis 2010 den Bedarf an 350.000 bis 400.000 neue Wohnungen, sodass der Senat 1992 mit der „Wohnungsbaustrategie ´95“ die Bebauung von 22 neuen Flächen beschloss (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2007: 4). In vielen Quartieren blieb die Nachfrage hinter den geplanten Wohneinheiten zurück, sodass in der Umsetzungsphase die Wohnungsanzahl reduziert wurde. Dazu gehörte Karow Nord sowie die Rummelsburger Bucht, wo vermehrt Reihenhäuser anstatt Geschosswohnungen realisiert wurden (HESSE/WOLF 2005: 19; SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 81).

Bereits in den 1970er Jahren gab es Planungen zur Realisierung des Gesamtprojektes Billwerder-Allermöhe in Hamburg, das zunächst jedoch nicht weiterverfolgt wurde, da wirtschaftliche und demographische Prognosen vorerst nicht eintraten. Erst 1979 beschloss der Senat die Bebauung von Neuallermöhe-Ost. Aufgrund der Wohnungsnot, die auch durch Zuzüge aus Osteuropa im Zuge der Wiedervereinigung anstieg, wurde 1990 die Umsetzung von Neuallermöhe-West forciert (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 8, 15). Riedberg (FFM) sollte der Zuwanderungswelle durch die Wiedervereinigung und der Grenzöffnung zu osteuropäischen Ländern entgegenwirken und ausreichend Wohnraum schaffen. Nach Stagnation der Bevölkerungszahlen war der neue Stadtteil besonders für Familien der Mittelschicht gedacht, um so die Abwanderung ins Umland zu unterbinden (VON LÜPKE 2018: 32).

Die HafenCity (FHH) konnte durch die Vereinbarung zwischen der Hafenwirtschaft und der Stadt auf diesen Flächen entwickelt werden. Der neue moderne Containerhafen Altenwerder finanzierte sich dabei aus Erlösen der HafenCity (EXI.11: 7f.). Die Messestadt Riem (LHM) profitierte von der Verlagerung des ehemaligen Flughafens im Jahr 1992, wobei bereits 1987 erste VU durchgeführt wurden (LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG/MRG 2005: 8; KRÄMER 2016: 219). Blumenberg in Köln war als Erweiterung des Stadtteils Chorweiler ein Vorhaben, welches auf das Wohnungsbauprogramm „Wohnungsbau 2000“ beruhte (GAG 2013: 265). Erste Überlegungen zur Bebauung der „Wasserstadt Oberhavel“ gab es bereits in den 1990er Jahren, was aufgrund der wirtschaftlichen und demographischen Situation zunächst brachfiel. Seit 2018 wird das Gebiet Waterkant (B) nun entwickelt, um Wohnraum zu schaffen (GEWOBAG 2021: 1; BEZIRKSAMT SPANDAU 2021).

Folglich sind nach der Epoche der Großwohnsiedlungen viele Quartiere auf freigewordenen Industrie-, Infrastruktur- oder Militärflächen sowie auf großen randstädtischen Freiflächen entstanden. Die Zuwanderung in den 1990er Jahren begünstigte die Wohnungskrise nur teilweise. Durch Abschaffung der Wohnungsgemeinnützigkeit 1989 nahm der Wohnraum mit Sozialbindung zusehends ab. Wohnungsbestände wurden vielerorts privatisiert. Hinzu kamen Aufwertungsmaßnahmen, die die Wohnpreise steigen ließen (SCHÖNIG/VOLLMER 2018: 16). Zudem beeinflusste die Nachfrage nach Wohnraum die Quartiersentwicklungen.

Aktuell sind für viele Städte Zuzüge, der angespannte Wohnungsmarkt, steigende Mietpreise und demographische Entwicklungen herausfordernd, sodass die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum elementar ist (BBSR 2022: 5ff., 18). Berlin will mit dem Wohnungs- und Städtebauprogramm „Wachsende Stadt“ die Behebung der Wohnungsnot u. a. durch neue Stadtquartiere und die Entwicklung von Gewerbeflächen vorantreiben (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN 2020a: 3).

16.2 Größe und Wohnungsdichte

Quartiere unter 20 ha sind überwiegend in der Epoche der 1920er/1930er Jahre entstanden. In den 1950/1960er Jahren sind lediglich das Quartier Grindelberg (FHH) und Ostheim-Buchheimer Weg (K) und in den 1990er/2000er Jahre der Ossendorfpark (K) kleiner als 20 ha. Mit dem Clouth-Quartier (K) und dem Schönhof-Viertel (FFM) entstehen aktuell zwei flächenmäßig kleine Quartiere. Das PaketPost-Areal (LHM) stellt mit unter zehn ha ein sehr kleines Quartier dar, verfügt dennoch durch die hohe Anzahl an Wohneinheiten über eine hohe Wohnungsdichte von mehr als 120 WE/ha.

Ebenfalls eine hohe Wohnungsdichte von über 120 WE/ha haben das Schönhof-Viertel (FFM), Mitte Altona (FHH), die Jarrestadt (FHH), der Grindelberg (FHH) und die Alte Heide (LHM). In den Epochen der 1960er/1980er sowie 1990er/2010er Jahre ist die Wohnungsdichte in keinem Quartier höher als 90 WE/ha. Eine Wohnungsdichte unter 30 WE/ha ist besonders in der Epoche 1990er/2000er Jahre festzustellen. Neuperlach (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K) aus den 1960er/1980er Jahren sowie der Butzweilerhof (K) aus den 2010er/2020er Jahren lassen sich ebenfalls der niedrigsten Wohnungsdichtekategorie zuordnen. Unter Berücksichtigung aktueller Einwohner- und Flächenzahlen wird auch der Münchner Nordosten über eine Wohnungsdichte unter 30 WE/ha verfügen.

In der Epoche 1920er/1930er Jahre haben beinahe alle Quartiere weniger als 2.000 WE. Eine Ausnahme bilden der Dulsberg (FHH), die Jarrestadt (FHH), Grindelberg (FHH), Stalinallee (B), sowie die Fritz-Kissel-Siedlung (FFM) und Adolf-Miersch-Siedlung (FFM). Über 15.000 WE haben die Großwohnsiedlungen in Berlin sowie Neuperlach (LHM). Der Münchner Nordosten könnte zukünftig ebenfalls bis zu 30.000 neue Wohnungen bereitstellen. Freiham (LHM) verfügt mit etwa 11.000 WE ebenfalls über einen hohen Anteil. Im Zeitraum der 1960er/1980er sowie der 1990er/2000er Jahre variiert die Anzahl an Wohneinheiten zwischen 2.001-5.000 sowie 5.001 bis 10.000. Bis auf Chorweiler/Seeberg-Nord umfassen alle Kölner Quartiere der beiden Epochen unter 5.000 WE. Seit den 2010er Jahren werden Quartiere mit unterschiedlichen Wohnraumumfängen errichtet. Hervorzuheben sind die kleineren Quartiere mit weniger als 2.000 WE: Pergolenviertel (FHH), Clouth-Quartier (K), Butzweilerhof (K), Schönhof-Viertel, Am Römerhof (FFM) und PaketPost-Areal (LHM). Bis auf den Butzweilerhof liegen alle dieser Quartiersentwicklungen auf innenstadtnahen Flächen, die von der ursprünglichen Nutzung freigemacht wurden.

16.3 Lage und Vornutzung

Die Quartiere der 1920er/1930er Jahre wurden meist an den Stadträndern auf Acker-, Weide- und Freiflächen als klassische Stadterweiterung errichtet. Die Germaniasiedlung ersetzte das Rheinische Hüttenwerk Germania, das bis 1984 das Gebiet nutzte (KIERDORF 2020a: 794).

In den 1950er/1960er Jahren wurden weiterhin überwiegend unbebaute Ackerflächen und landwirtschaftlich genutzte Privatgelände zur Siedlungsentwicklung herangezogen. Hansaviertel und Stalinallee in Berlin entstanden in städtischen Bereichen als Wiederaufbaumaßnahmen. Der Grindelberg in Hamburg ersetzte zerstörte Wohnbebauung in Innenstadtnähe. Mit der Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) sollte in randstädtischen Bereichen ein neues Wohnquartier bereitgestellt werden. Die Stegerwaldsiedlung und Ostheim-Buchheimer Weg wurden in Köln rechtsrheinisch errichtet, wodurch sich eine randstädtische Lage ergibt. Für die Stegerwaldsiedlung nutzte man die Industriebrache einer ehemaligen Waggonfabrik, die dort bis 1930 produzierte (VOLLERT 2008: 212). Die Siedlung befindet sich durch ihre Nähe zum Rhein und die Lage zwischen Kalk und Mühlheim nahe der linksrheinischen Altstadt. Die Quartiere der 1950er/1960er Jahre in Frankfurt sind am Stadtrand in Niederrad auf der südlichen Mainseite lokalisiert. In München wurden die Stadtquartiere in randstädtischer Lage in bestehende Bebauung eingebettet.

Die Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre entstanden beinahe alle „auf der grünen Wiese". Ausnahme bildet Steilshoop (FHH), das zwar durch eine randstädtische Lage gekennzeichnet ist, aber nicht an der Grenze des Stadtgebiets liegt. In Marzahn (B) waren Bestandsbauten und im Märkischen Viertel (B) Wohnlauben vorhanden, die in die neuen Quartiere integriert wurden (BERNING et al. 1990: 162; BRAUN 2019: 163). Behelfsheime waren auf den Flächen von Steilshoop und der Nordweststadt (FFM) auf dem Gelände lokalisiert (SCHUBERT 2005: 258; KAMPFFMEYER 1968: 20). In einigen Gebieten waren Kleingärten und Parzellen zu finden: Märkisches Viertel, Steilshoop und Nordweststadt (JOST 2019: 35; KRÜGER 1993: 119; KAMPFFMEYER 1968: 20). Die Großsiedlungen mit geschlossenen Räumen, großen Wohnformen unterschiedlicher Höhen, Wohnhochhäusern für große Bewohner:innenmassen sollten in zentraler Lage Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen bereitstellen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 248). Die geplanten Wohnfolgeeinrichtungen wurden häufig verzögert und deutlich nach Bezug eröffnet, sodass viele dieser Siedlungen zu monofunktionalen Stadteinheiten heranwuchsen. Wegebeziehungen zu anderen Nutzungszonen der Städte mussten folglich hergestellt werden (REINBORN 1996: 236). Gebaut wurde in industrieller Bauweise unter Einsatz von vorgefertigten Elementen (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 248). Diese Art der Stadterweiterung war jedoch nicht grundsätzlich neu: Die Gartenstädte um 1900 waren, wenn auch in deutlich kleinem Maßstab, ebenfalls Siedlungseinheiten, die an den Außenrändern der Großstädte platziert wurden (KRÄMER 1997: 141).

In den 1990er/2000er Jahren wurde verstärkt das Bauen am Stadtrand auf Frei- und landwirtschaftlichen Flächen fortgesetzt (Karow Nord (B), Neuallermöhe West (FHH), Blumenberg (K), Riedberg (FFM) und Frankfurter Bogen (FFM)). Mit der Messestadt Riem bekam München ein neues randstädtisches Wohn- und Messequartier auf dem ehemaligen Flughafengelände (LHM. REFERAT FÜR

STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG- PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM 2009: 2). Darüber hinaus sind in allen Städten Quartiere auf innerstädtischen Flächen (HafenCity (FHH) und Europaviertel (FFM)) sowie eingebettet in bestehendes Stadtgebiet (Rummelsburger Bucht (B), Ackermannbogen (LHM) und Ossendorfpark (K)) entstanden. Die HafenCity entwickelte sich auf ehemaligen Hafen- und Industrieflächen (HAFENCITY 2021a: 2). In Frankfurt wurde der Güterbahnhof aufgegeben und die Flächen zur Quartiersentwicklung freigegeben (STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN o.J.). Ackermannbogen (LHM) und Ossendorfpark (K) profitierten vom Rückzug der militärischen Nutzung (MUNGEN 2000: 99; LHM. REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG. HA II/12- STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMAßNAHMEN 2016):

Seitdem nimmt die Erbauung von neuen Stadtquartieren auf innerstädtischen freigewordenen Flächen zu. In den 2010er/2020er Jahren wurden die neuen Quartiere meist auf ehemals anderweitig genutzten Gebieten sowohl in Innenstadtnähe als auch in weiterer Entfernung zur Altstadt und City oder am Stadtrand errichtet. Freiham (LHM) nutzt randstädtische landwirtschaftliche Flächen für die Entwicklung zu einem neuen Stadtquartier (LHM. REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG 2021a: 37).

Aktuell sind wieder vermehrt randstädtische Quartiere „auf der grünen Wiese“ in Planung: Blankenburger Süden (B), Oberbillwerder (FHH), Münchner Nordosten, Kreuzfeld (K) und Frankfurt Nordwest. Ebenso geplant werden zudem eher innerstädtische Quartiere auf ehemaligen Infrastrukturflächen wie das Schumacher Quartier (B) auf dem ehemaligen Flughafen Tegel, Grasbrook (FHH) und Deutzer Hafen (K) auf Hafengebiet und Am Römerhof (F) auf dem Gelände des Busbetriebshofs. Das PaketPost-Areal (LHM) soll auf dem Gelände der Post entstehen und die denkmalgeschützte Posthalle integrieren.

Tabelle 4 zeigt einen Überblick über Lage und Vornutzung der einzelnen Quartiere, wobei sich die Einordnung auf den Entstehungszeitraum bezieht. Die Gebietsgliederung unterteilt sich in innenstadtnah, randstädtisch und Stadtrand. Innenstadtnah schließt die Innenstadt sowohl Bezirke, Stadtteile und Stadtviertel in direkter Nähe zur Innenstadt ein. Randstädtisch meint Quartiere in randstädtischen Bezirken und Stadtteilen, die nicht direkt an die Innenstadt angrenzen, sondern weiter von dieser entfernt sind. Stadtrand bezieht die Quartiere ein, die als äußere Stadterweiterung angrenzend an bestehende Bebauung entstanden sind bzw. entstehen werden. Oftmals liegen diese direkt an der Stadtgrenze.

Tab. 4: Vergleich - Lage und Vornutzung

	innenstadtnah Innenstadt, Bezirke in innenstadtnähe	randstädtisch randstädtische Bezirke, Entfernung zur Innenstadt	Stadtrand Erweiterung des bebauten Gebiets
Landwirtschaft, Acker- und Freifläche, Heidegebiet		Siemensstadt (B) Hufeisensiedlung (B) Parkstadt Bogenhausen (LHM) Krüner Straße (LHM) Ostheim (K) Steilshoop (FHH)	Alte Heide (LHM) Borstei (LHM) Römerstadt (FFM) Westhausen (FFM) Bickendorf II (K) GS Hohnerkamp (FHH) Adolf-Miersch-Siedlung (FFM) Fritz-Kissel-Siedlung (FFM) Marzahn (B) Märkisches Viertel (B) Mümmelmannsberg (FHH) Hasenbergl (LHM) Neuperlach (LHM) Chorweiler (K) Bocklemünd-Mengenich (K) Nordweststadt (FFM) Ben-Gurion-Ring (FFM) Karow Nord (B) Neuallermöhe West (FHH) Blumenberg (K) Riedberg (FFM) Frankfurter Bogen (FFM) Freiham (LHM) Blankenburger Süden (B) Frankfurt Nordwest Münchner Nordosten Kreuzfeld (K) Oberbillwerder (FHH)
Infrastruktur	HafenCity (FHH) Europaviertel (FFM) Europacity (B) Grasbrook (FHH)	Mitte Altona (FHH)	Schumacher Quartier (B) Messestadt Riem (LHM) Butzweilerhof (K)
Militärische Nutzung		Ossendorfpark (K) Ackermannbogen (LHM) Neufreimann (LHM)	
Gewerbe und Industrie	Deutzer Hafen (K) Schönhof-Viertel (FFM) Am Römerhof (FFM)	Rummelsburger Bucht (B) Clouth-Quartier (K)	Germaniasiedlung (K) Stegerwaldsiedlung (K) Waterkant (B) PaketPost-Areal (LHM) Am Römerhof (FFM)
Bestand	Hansaviertel (B) Stalinallee (B) Grindelberg (FHH)	Rummelsburger Bucht (B) Pergolenviertel (FHH)	(Marzahn (B), teils) (Märkisches Viertel (B), teils)

Quelle: Eigene Darstellung

16.4 Aufbau

Hinsichtlich ihrer **Form** lassen sich die Quartiere in geordnet/geometrisch, rasterförmig/geometrisch und frei/biomorph/organisch unterscheiden. Dulsberg (FHH) und Westhausen (FFM) sind die einzigen Quartiere mit einer Rasterform in den 1920er/1930er Jahren. Mümmelmannsberg und Steilshoop in Hamburg aus der Epoche 1960er/1980er Jahre folgen orthogonalen Strukturen, wobei zudem geordnete Formen deutlich werden. Die meisten Stadtviertel in den 1990er/2000er Jahren halten Rasterstrukturen ein. Dies lässt sich auch in der deutschen Stadtbaugeschichte erkennen. Viele Quartiersentwicklungen orientieren sich an orthogonalen Strukturen mit Blockrandbebauung, was womöglich durch die Forderungen zur Abkehr von fließenden Räumen und antistädtischen Strukturen zurückzuführen ist. Die Fortführung des hippodamischen Systems, wie es schon im 19. Jahrhundert angewandt wurde, ist somit augenscheinlich (LINDEMANN 1999: 16). In den 2010er/2020er Jahren und den aktuell geplanten Quartieren setzt sich diese Form in der Europacity (B), Waterkant (B), Blankenburger Süden (B), Oberbillwerder (FHH), Neufreimann (LHM), Clouth-Quartier (K) und Deutzer Hafen (K) sowie Europaviertel (FFM) , Schönhof-Viertel (FFM), Frankfurt Nordwest und Am Römerhof (FFM) fort. Ist die Rasterform in vielen Quartieren aufgebrochen und weniger stringent, sind in der Europacity und Waterkant, Allermöhe-West (FHH) und Oberbillwerder, Messestadt Riem (LHM), Ackermannbogen (LHM) und Neufreimann, Clouth-Quartier und Deutzer Hafen sowie Westhausen, Riedberg, Schönhof-Viertel, Europaviertel und Am Römerhof strengere Rasterformen erkennbar.

Freie, biomorphe und organische Formen sind nur in wenigen Stadtquartieren umgesetzt. Dazu gehören das Hansaviertel (B) sowie die Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) aus den 1950er/1960er Jahren, die dem Leitbild der organischen Stadtbaukunst folgen. In einigen Großwohnsiedlungen lassen sich darüber hinaus ungeordnete Formen vorfinden: Märkisches Viertel (B), Ben-Gurion-Ring (FFM) und Nordweststadt (FFM). In Neuperlach (LHM) und Bocklemünd-Mengenich (K) treten freie in Kombination mit geordneten Formen auf. In den Epochen der 1990er/2000er und 2010er/2020er Jahre wurde auf geometrische Ordnung gesetzt. Erst mit den Quartieren der Epoche 2030+ werden freie Ausformungen wieder angewandt, dann aber auch nur in Kombination mit geordneten Abschnitten wie in Kreuzfeld (K) und Frankfurt Nordwest (FFM).

Ein geordneter Aufbau ist in allen Epochen vorzufinden. Besonders oft ist die geordnet-geometrische Form in den Epochen der 1920er/1930er, 1950er/1960er sowie 1960er/1980er Jahre angewandt. Seit dem Bau der Quartiere der 2010er Jahre ist der Aufbau diverser.

Es soll zwischen kleinteiliger und großmaßstäblicher **Struktur** unterschieden werden, wobei eine klare Zuordnung oftmals nicht möglich scheint. Überwiegend großmaßstäblich, d. h. aus großen und/oder wenigen Gebäudeformen bestehend, sind bis 1950 die Borstei (LHM) und Bickendorf II (K) aus den

1920er/1930er Jahren, Stalinallee (B) und Grindelberg (FHH) aus den 1950er/1960er Jahren. Mit den Großwohnsiedlungen wurde auch die Großform populärer. Großformen wurden im Märkischen Viertel (B) und in Marzahn (B), in Steilshoop (H), in Neuperlach (LHM) und in Chorweiler-Seeberg/Nord (K) realisiert. Hasenbergl (LHM) sowie Nordweststadt (FFM) waren die einzigen Quartiere dieser Epoche mit einer kleinteiligen Struktur. Pergolenviertel (FHH), Mitte Altona (FHH) und Grasbrook (FHH), Neufreimann (LHM) und PaketPost-Areal (LHM), Deutzer Hafen (K) sowie Am Römerhof (FFM) sind durch die großen Blockstrukturen großmaßstäblich strukturiert. Neben den großen Strukturen werden die Europacity (B), Mümmelmannsberg (FHH), Ben-Gurion-Ring (FFM) durch wenige kleinteilige Abschnitte ergänzt. Eine Kombination von großmaßstäblichen und kleinteiligen Teilbereichen ist in der Hufeisensiedlung (B), Europacity (B), in der Jarrestadt und Oberbillwerder (FHH), Freiham (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K), Kreuzfeld (K) sowie dem Schönhof-Viertel (FFM) zu beobachten.

16.5 Nutzungsstruktur

Die **Nutzungsarten** sowie **Lage und Art der Versorgungseinrichtungen** ist entscheidend, um das Stadtviertel als mono- oder multifunktionales Quartier zu charakterisieren. Die Nutzungsmischung der Gründerzeitviertel mit Wohnen, Einzelhandel sowie Handwerksbetrieben in Hinterhöfen wurde nach dem Ersten Weltkrieg nicht weiterverfolgt (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 46). Ein Großteil der Quartiere der 1920er/1930er Jahre bot kleine Geschäfte zur Nahversorgung in Erdgeschosszonen oder kleineren Ladenzeilen an, die mittlerweile in vielen Quartieren nicht mehr in ursprünglicher Nutzung vorhanden sind. In Bickendorf II (K) und Westhausen (FFM) waren keine Geschäfte lokalisiert.

Die Nachkriegssiedlungen der Epoche der 1950er/1960er Jahre verfügten lediglich über wenige Läden zur Nahversorgung bzw. kamen ohne direkte Nahversorgung aus (Ostheim-Buchheimer Weg (K) und Fritz-Kissel-Siedlung (FFM)). Die Stalinallee (B) und der Grindelberg (FHH) bildeten mit ihren Erdgeschossnutzungen und Arbeitsstätten eine Ausnahme, wobei im Grindelberg die ursprüngliche Ladenstruktur mit Läden des täglichen Bedarfs, Dienstleistungsangeboten sowie Bekleidungsgeschäften nicht mehr vorhanden ist (BLECHER 2016: 93; SCHILDT 2008: 116). Die Großsiedlungen bieten zwar Arbeitsplätze und große Einzelhandelsmöglichkeiten, diese liegen jedoch meist getrennt voneinander. Erweiterte Versorgung ist in Form von meist zentral gelegenen Einkaufszentren im Märkischen Viertel (B) und Marzahn (B), Neuperlach (LHM), Chorweiler/Seeberg-Nord (K) und der Nordweststadt (FFM) zu finden. In Stadtvierteln ohne größeres Einkaufszentrum sorgen zentrale, aber auch dezentrale Ladenzentren und Ladenzeilen zur Deckung des täglichen Bedarfs. Arbeitsplätze abseits der lokalen Nahversorgungsgeschäfte werden in Marzahn und in hohem Ausmaß in Neuperlach angeboten. In den 1990er Jahren setzte sich die Errichtung von Einkaufszentren nur bedingt fort. Die Messestadt Riem (LHM) ist das einzige der untersuchten Quartiere mit einem

Einkaufszentrum, das durch die zentrale Lage das Wohngebiet vom Messestandort trennt. In den Quartieren werden wieder vermehrt zentrale Erdgeschosszonen zur Unterbringung von Nahversorgungsgeschäften genutzt. In der Messestadt Riem sind etwa 13.000 Arbeitsplätze vorhanden (KRÄMER 2016: 290). In Riedberg (FFM) ist die Universität ansässig und bietet daher ebenfalls zahlreiche Arbeitsplätze (VON LÜPKE 2018: 34). In der HafenCity (FHH) haben sich zahlreiche Unternehmen niedergelassen, die zu einem gemischten Quartier beitragen. Als Ankerpunkt steht die bekannte Elbphilharmonie sinnbildlich für das kulturelle Angebot. Die HafenCity Universität als Bildungsangebot ergänzt die Multifunktionalität des Quartiers (HAFENCITY 2021a: 2). Weiterhin existieren Quartiere aus dieser Epoche mit wenig Nahversorgungsmöglichkeiten (Rummelsburger Bucht (B), Neuallermöhe-West (FHH) und Blumenberg (K)) bzw. keinem Angebot direkt im Quartier (Ossendorfpark (K)). In der Epoche der 2010er/2020er Jahre wird dies fortgeführt: Mit Waterkant (B), Mitte Altona (FHH) und Pergolenviertel (FHH), Butzweilerhof (K) und Clouth-Quartier (K) entstehen Quartiere mit Einrichtungen zur Grundversorgung, was mit dem Angebot in der Umgebung verbunden sein kann. Da der Bedarf durch umliegende Nahversorgungsgeschäfte gedeckt werden kann, sind oftmals im Quartier keine größeren Versorgungsmöglichkeiten erforderlich. Andernfalls kann es zu einem Überangebot und Konkurrenzdruck kommen (EXI.7: 54). In der Europacity (B), in Freiham (LHM), im Clouth-Quartier (K), Butzweilerhof (K) und im Europaviertel (FFM) stellt sich eine Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten ein. Der Butzweilerhof hebt sich durch seinen hohen Anteil an Gewerbe, Unternehmen und Arbeitsstätten von den anderen Quartieren ab. Die Planungen der Quartiere der Epoche 2030+ sehen für alle Quartiere Versorgungseinrichtungen in Erdgeschosszonen in zentralen Lagen vor. Im Schumacher Quartier (B) sollen neben zentralen Orten für Gastronomie und Einkaufen nutzungsflexible Erdgeschosszonen die Mischung unterstützen (TEGEL PROJEKT GMBH 2020a: 46; SENSW. II F 2019a: 6). In den 1990er Jahren wurden nutzungsgemischte Quartiere wiederentdeckt, sodass diese auch heute für viele Städte in angepasster Form als Vorbild für zahlreiche Stadterweiterungen gelten.

Hinsichtlich der **Funktion** und **Körnigkeit** der Quartiere der unterschiedlichen Epochen lässt sich festhalten, dass die Quartiere der 1920er/1930er Jahre sowie der 1950er/1960er Jahre als monofunktionale Wohnquartiere klassifiziert werden können. Sie folgen somit der Trennung der Funktionen, die zu dieser Zeit zunehmend forciert wurde (SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 181, 189; REINBORN 1996: 137). Eine Ausnahme bildet zum einen die Stalinallee in Berlin, die bereits in der Nachkriegszeit nach 1945 den Charakter eines gemischten Quartiers aufweist. Durch die feinkörnige Mischung wird durch die Nutzung der Erdgeschosse für Einzelhandel und Gastronomie erreicht. Hinzu kommen zahlreiche Arbeitsplätze sowie Kultureinrichtungen im gesamten Quartier. Zum anderen war der Grindelberg in Hamburg ein mäßig gemischtes Quartier mit frei- und mittelkörniger Struktur. In

den Erdgeschosszonen waren Geschäfte angesiedelt, die heute als Büros genutzt werden. Die westliche Hochhausscheibe dient als Bürogebäude des Bezirksamtes Eimsbüttel (BÜRKLE et al. 1980: 134).

Mit den Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre entstanden Wohnsiedlungen wie Mümmelmannsberg (FHH) und Steilshoop (FHH), Siedlung am Hasenbergl (LHM) und Ben-Gurion-Ring (FFM) sowie Wohnquartiere mit Versorgungsfunktion wie das Märkische Viertel (B), Bocklemünd-Mengenich (K) und Chorweiler/Seeberg-Nord (K) sowie Nordweststadt (FFM), die über größere Einkaufs- oder Ladenzentren verfügen und somit als Versorgungsstandort für die Nachbarschaft gelten. Die Verteilung ist meist mittelkörnig, da neben einem zentralen Einkaufszentrum noch weitere kleinere Nebenzentren existieren. In Bocklemünd-Mengenich ist die Struktur grob, da sich im Zentrum die Versorgungsfunktionen befinden. Mit Marzahn (B) wurde ein mäßig gemischtes Quartier errichtet, das aufgrund seiner Größe neben Einzelhandel und Supermärkten auch Arbeitsplätze bietet. Neuperlach in München als eigener Stadtteil kann als stark gemischtes Quartier charakterisiert werden, da es die Funktionen Versorgung, Arbeiten und Kultur bereitstellt. Die Verteilung ist in beiden Quartieren mittelkörnig.

In den 1990er Jahren wurde vermehrt auf die Realisierung von mäßig gemischten Quartieren geachtet (Rummelsburger Bucht (B), Ackermannbogen (LHM) und bedingt Riedberg (FFM)). Der Riedberg lässt sich als Standort der Universität nicht ausschließlich also monostrukturiertes Wohnquartier charakterisieren, obwohl die Wohnnutzung eindeutig überwiegt. Ein stark gemischtes Quartier mit feiner Körnung stellt die HafenCity (FHH) dar. Ebenso als stark gemischt kann die Messestadt Riem (LHM) gelten, wobei hier eine klare und grobe Dreiteilung zwischen Messe/Büro, Einkaufszentrum und Wohnen zu erkennen ist. Reine Wohnquartiere sind in dieser Epoche ebenso realisiert worden: Neuallermöhe West (FHH), Blumenberg (K) und Ossendorfpark (K).

Seit der Epoche der 2010er/2020er Jahre wird verstärkt die Realisierung von reinen Wohnquartieren vermieden, wenngleich mit Waterkant (B), Mitte Altona (FHH), Pergolenviertel (FHH) und Schönhof-Viertel (FFM) monofunktionale Quartiere mit geringer Versorgungsfunktion zur Linderung des Wohnraumbedarfs beitragen. Mäßig gemischte Quartiere werden in München und Köln umgesetzt, wobei sie meist fein- bis mittelkörnig gegliedert sind. Stark gemischte Quartiere sind die Europacity (B) mit feinkörniger Mischung sowie das Europaviertel (FFM) mit klarem Wohnfokus im Westen. Neben der Grobkörnigkeit ist im Wohnabschnitt auch punktuell andere Nutzung zu finden, wodurch sich eine feinere Gliederung ergibt.

2030+ sollen die neuen Stadtviertel mehr sein als reine Wohnstandorte plus Versorgungsfunktion. Es besteht der Anspruch, dass eine mäßige bis starke Nutzungsmischung realisiert wird. Schumacher

Quartier (B), Grasbrook (FHH), PaketPost-Areal (LHM), Deutzer Hafen (K) und in Teilen Frankfurt Nordwest setzen dies durch eine fein- bis mittelkörnige Anordnung unterschiedlicher Nutzungen um.

Folglich lässt sich in den Quartieren seit etwa den 1990er Jahren deutlich der Wandel von den meist monostrukturierten Großsiedlungen zur „kompakten und nutzungemischten Stadt" feststellen (ZUPAN 2018: 57). Besonders in den aktuell geplanten Quartieren wird der feinkörnigen Mischung große Beachtung zugesprochen. Die angestrebte Nutzung der Erdgeschosszonen erinnert an die Gliederung in der Stalinallee (B) und in der Gründerzeitstadt. Im Produktiven Praunheim als Teil von Frankfurt Nordwest sollen kleine nichtstörende Gewerbe wie Handwerkerhöfe in Innenhöfen zudem Strukturen aus der Gründerzeitstadt wiederaufnehmen und Arbeitsplätze schaffen (EXI.14: 103f.; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 69).

Tabelle 5 fasst genau wie die Tabellen 6 bis 8 die einzelnen Kategorien hinsichtlich ihres Vorkommens in der jeweiligen Epoche zusammen. Es wird herausgestellt in wie vielen Quartieren der jeweiligen Epoche das Merkmal *überdurchschnittlich vorhanden* und *vorhanden* ist. Besonders in der Epoche der 2030+ lässt sich teilweise noch keine Aussage treffen, da lediglich Pläne vorhanden sind. Wenn keine Einschätzung vorliegt, ist dies mit „?" gekennzeichnet. Grün markiert wird jedes Merkmal je Epoche, das in mehr als 50 % der Quartiere (ggfs. Abzüglich der Anzahl der Quartiere, über die keine Aussage getroffen werden kann) überdurchschnittlich vorhanden ist.

Die Quartiere der 1920er/1930er Jahre umfassen überwiegend unter 20 ha sowie weniger als 2.000 WE. In den 1950er/1960er Jahren ist die Größe der Quartiere angestiegen, sodass die meisten zwischen 21 und 50 ha groß sind. Mit den Großwohnsiedlungen stieg die Flächengröße weiterhin an. Lediglich ein Quartier verfügt über weniger als 50 ha Fläche. Seit den 1990er Jahren variiert die Flächengröße ebenso wie die Anzahl an Wohneinheiten. Die Wohnungsdichte ist in den Epochen ähnlich variabel. Fünf Quartiere der 1990er/2010er Jahre verfügen über einen niedrigen Dichtewert unter 30 WE/ha und weitere fünf Quartiere der 1960er/1980er Jahre erreichen Werte zwischen 60 und 90 WE/ha.

Der Aufbau der Quartiere der 1920er/1930er Jahre (8 von 10 Quartieren) sowie der 1950er/1960er Jahre (8 von 10 Quartieren) ist meist geordnet/geometrisch. In den Großwohnsiedlungen verfügt die Hälfte der Quartiere über freie und organische Formen sowie großmaßstäbliche Strukturen. Mit den 1990er Jahren kehrt vermehrt die Rasterförmigkeit zurück. Die Struktur der Quartiere der 1950er/1960er sowie 1990er/2010er Jahre ist überwiegend kleinteilig. Über alle Epochen hinweg kann jedoch festgestellt werden, dass die Hälfte der Quartiere über eine geordnete und geometrische Form und kleinteilige Struktur verfügt.

Tab. 5: Vergleich - Größe, Aufbau und Nutzungsstruktur

Größe / Aufbau / Nutzungsstruktur		GRÖßE														AUFBAU						NUTZUNGSSTRUKTUR																						
		Fläche in ha					Wohneinheiten					Wohnungsdichte in WE/ha					Form			Struktur			Nutzungsarten ○●							Verteilung V ○●			Art V			Funktion				Körnigkeit		
Gesamtbewertung		< 20 ha	21 - 50 ha	51 - 100 ha	101 - 200 ha	> 200 ha	> 2.000	2.001 - 5.000	5.001 - 10.000	10.001 -15.000	> 15.000	< 30	30,1 - 60	60,1 - 90	90,1 - 120	> 120	geordnet/ geometrisch	rasterförmig/ geometrisch	frei/ biomorph/ organisch	kleinteilig	großmaßstäblich	hybrid	Wohnen	wenig Versorgung	mittelmäßige Versorgung	erweiterte Versorgung	Arbeiten Versorgung	Arbeiten Büro, Gewerbe etc.	erweiterte Kultur/Bildung	punktuell	zentral	dezentral	EG/Zone	Ladenzeile/ -zentrum	Einkaufszentrum	mono/funktionales SQ	SQ mit Versor-gungsfunktion	mäßig gemischtes SQ	stark gemischtes SQ	feinkörnig	mittelkörnig	grobkörnig
1920er/ 1930er	●/10	6	3	1			8	1	1				3	2	3	2	8	2		4	2	4	10	3	1					2	2	2	2	4		10							
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/										/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
1950er/ 1960er	●/10	2	7	1			5	5					6	2	1	1	8		2	8	2		10	5		1		2	2	2	2	2	4		8		1	1	1	1	
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/										/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
1960er/ 1980er	●/10		1	3	3	3	1	1	5		3	2	3	5			4	1	5	2	6	2	10	1	4	5	4	1	3	2	8	3		6	6	4	4	1	1		5	1
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/					3	1	1			2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
1990er/ 2000er	●/10	1	1	3	3	2	2	5	3			5	4	1			2	8		9		1	10	3	4	2	3	4	2	1	7		7	1	1	3	2	3	2	1	1	5
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/					1	1					/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
2010er/ 2020er	●/10	2	3	3	1	1	4	3	2	1		1	4	2	1	2	4	6		3	3	4	10	5	4	1	2	5	2	2	6	4	8	2	1	4		4	2	3	3	3
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/					3	1	1				/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	?/10																																											
2030+	●/10-?	1	3	3	2	1	2	3	4		1	1	4	3	1	1	4	5	2	3	4	2	10		9		4	8	4	4	9		9				5	4	3	6	1
	○/10-?	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/											3	1	1				/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	?/10																1			1						1			2		1		1			1				1			
Gesamt	●/60-?	12	18	14	9	7	22	18	15	1	4	9	24	15	6	6	30	22	9	29	17	13	60	17	22	9	13	20	13	13	34	11	28	17	8	29	6	14	10	8	16	10
	○/60-?	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/					10	4	3			2	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
	?/60																1			1						1			2		1		1			1				1			

Legende

●/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden ist, grün = überdurchschnittliches Vorkommen in > 50 % der Quartiere
○/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal vorhanden ist
○● = Differenzierung zwischen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden und Merkmal vorhanden
? = Anzahl der Quartiere, in denen Merkmal nicht final feststellbar, / = nur ● auswählbar (wenn Zahl hinterlegt, trifft Merkmal zu)
Definition der Kategorien und Merkmale siehe Anhang E

Quelle: Eigene Darstellung

Neben Wohnen ist in den 1950er/1960er Jahren in etwa fünf Quartieren geringfügig Nahversorgung vorhanden. Dies ändert sich mit den Großwohnsiedlungen, in denen Einkaufs- und Ladenzentren das Versorgungsangebot erweitern. Seit dieser Zeit wird das Nahversorgungsangebot meist zentral (in 34 Quartieren) verortet, wobei es seit den 1990er/2010er Jahren verstärkt in Erdgeschosszonen untergebracht wird. Parallel ist zu erkennen, dass seit der Jahrtausendwende die Arbeitsmöglichkeiten in den Quartieren erhöht werden. Waren in den 1920er/1930er Jahren noch alle Quartiere als monofunktional einzustufen, reduziert sich die Anzahl an reinen Wohnquartieren stetig. Für 2030+ werden meist mäßig oder stark gemischte Quartiere angestrebt. Dennoch können 29 der untersuchten 60 Quartiere als reine monofunktionale Wohnquartiere klassifiziert werden.

16.6 Städtebau und Bebauung

Vergleicht man die Stadtquartiere hinsichtlich ihrer **Bebauungsstruktur** (vgl. Kapitel 5.3) ist festzustellen, dass reine Zeilenstrukturen ausschließlich in den Epochen der 1920er/1930er und der 1950er/1960er Jahre vorzufinden sind. Während in der Alte Heide (LHM), Westhausen (FFM) und im Grindelberg (FHH) ausschließlich Zeilen errichtet wurden, sind in anderen Zeilenbauquartieren noch weitere Bebauungsstrukturen erkennbar. Die Siemensstadt (B) und Adolf-Miersch-Siedlung (FFM) werden durch Reihenbebauung umrahmt. In der Gartenstadt Hohnerkamp (FHH), in der Parkstadt Bogenhausen (LHM) und Siedlung Krüner Straße (LHM), Stegerwaldsiedlung (K) und der Fritz-Kissel-Siedlung (FFM) ergänzen neben den Reihen auch Solitäre die Bebauungsstruktur. Die Zeilenbauquartiere der 1950er/1960er Jahre sind oftmals weniger konsequent in ihrer Gebäudeausrichtung. Es lassen sich vermehrt versetzte oder gekrümmte Zeilen sowie diffuse oder orthogonale Anordnungen erkennen. Diese sind oft durch die geschwungene Straßenführung bedingt. Die Parallelität der Zeilen wurde dennoch in vielen Beispielen beibehalten. In der Jarrestadt (FHH) durchbrechen lediglich einige wenige Zeilen am östlichen Rand die Blockrandbebauung. In den 1950er Jahren dominierte in Hamburg die Zeilenbauweise, die die Blockrandstrukturen der 1920er/1930er Jahre ersetzte. Im Dulsberg (FHH) konnten auch zu dieser Zeit schon Zeilen das Quartier ergänzen, wenngleich diese lediglich vereinzelt und nicht schematisch auftraten (SCHILDT 1992: 89). In den Epochen der 1960er/1980er und 1990er/2000er Jahre ist die Zeile meist vor allem neben weiteren Bebauungsstrukturen auszumachen, und dabei in der Regel nicht in Reinform. Eine Ausnahme bildet die Siedlung am Hasenbergl (LHM), die vermehrt auf Zeilenbebauung setzt. In Marzahn (B) und im Ben-Gurion-Ring (FFM) sind vereinzelt Zeilen realisiert worden. In der Nordweststadt (FFM) bilden Zeilen die Grundlage zur Bildung von Gruppen. In Neuallermöhe-West (FHH), Ossendorfpark (K) und im Frankfurter Bogen können hingegen eher wieder traditionelle Zeilenstrukturen festgestellt werden. Seit der Epoche 2010/2020er Jahre werden Zeilen immer weniger genutzt. Im Butzweilerhof (K)

umfassen sie Einfamilienreihenhäuser. In zukünftigen Quartieren wie dem Schumacher Quartier (B), Oberbillwerder (FHH) und Kreuzfeld (K) werden sie nur einen geringen Anteil ausmachen.

Offene und geschlossene Blockrandstrukturen wurden überwiegend in den 1920er/1930er Jahren in der Jarrestadt (FHH), im Dulsberg (FHH), in der Borstei (LHM) und Bickendorf II (K) errichtet. In Hamburg ist die gründerzeitliche Blockrandbebauung aufgrund *Schumachers* Festhalten am Baublock weiterentwickelt worden. Schmale Baublöcke mit geringerer Gebäudehöhe und Grünräumen waren seine Vorstellungen für neue Stadtquartiere. Er hielt den Zuschnitt der Baublöcke als kritikwürdig und nicht wie die breite Fachwelt den Baublock mit Hinterhofbebauung im Allgemeinen (LINDEMANN 1999: 14, 185f.). Keines der untersuchten Quartiere der zweiten Nachkriegszeit weist hingegen Blockrandstrukturen auf. Erst mit den Großwohnsiedlungen wurden vermehrt wieder geöffnete Blöcke realisiert: Marzahn (B), Mümmelmannsberg (FHH), Steilshoop (FHH), Neuperlach (LHM) und Chorweiler/Seeberg-Nord (K). Im Mümmelmannsberg orientierte man sich bei der Größe der Baublöcke an diesen der Schumacher-Siedlungen der 1920er Jahre, wobei besonders der Dulsberg als Vorbild diente (LINDEMANN 1999: 187). Die Großformen der 1960er/1980er Jahre betonen keine Schauseite und sind überwiegend monoton gestaltet. Die Blockstrukturen der Gründerzeitviertel wurden zur Straßenseite hin mit repräsentativen Fassadenmerkmalen gestaltet und unterscheiden sich somit von den Blockstrukturen der 1960er/1980er Jahre (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 40).

In Bauvorhaben der 1990er/2000er Jahre wie der Rummelsburger Bucht (B), HafenCity (FHH), Messestadt Riem (LHM) und Frankfurter Bogen (FFM) sind vereinzelt geschlossene Blockstrukturen erkennbar. In den Quartieren seit der Epoche 2010er/2020er Jahre wird verstärkt wieder auf geschlossene und offene Blockrandbebauung gesetzt. In Mitte Altona (FHH), dem Pergolenviertel (FHH), Am Römerhof (FFM) und im PaketPost-Areal (LHM) ist die geschlossene Blockrandbebauung dominierend. In der Europacity und im Schumacher Quartier (B), Freiham (LHM) und Nordfreimann (LHM), im Schönhof-Viertel (FFM) sowie in Oberbillwerder (FHH) sind sowohl offene als auch geschlossene Baublöcke vorhanden.

Die Anlage der Borstei (LHM) mit mehreren verbundenen Blöcken und Höfen zu einer Großform in dem Ausmaß ist einmalig. Im Dulsberg (FHH) wurde mit dem Neumannblock ein Block im Block geschaffen, der eine besondere Form darstellt. Ebenso besonders ist der einseitig geöffnete Block in Hufeisenform in der gleichnamigen Hufeisensiedlung (B). Der Wohnring in Neuperlach (LHM) und die Großblöcke in Steilshoop (FHH) stellen für die Viertel charakteristische Bauformen dar. Im Pergolenviertel (FHH) wurde auf miteinander verknüpfte Blockstrukturen gesetzt, die von den geordneten Blöcken abweichen.

Die Anordnung von Gebäuden zu Gruppen ist verstärkt im Zeitabschnitt der 1960er/1980er Jahre festzustellen. Die Großwohnsiedlungen Märkisches Viertel und Marzahn (B), Neuperlach (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K) sowie Ben-Gurion-Ring (FFM) und Nordweststadt (FFM) weisen Gruppen in unterschiedlicher Form auf. Großformen waren ebenso prägend für diese Zeit, sodass diese beinahe in allen Quartieren vorkommen (Ausnahme Hasenbergl (LHM) und Nordweststadt (FFM)). Mäanderförmige und geradlinige Gebäudeketten sind prägend für den Ben-Gurion-Ring (FFM), Bocklemünd-Mengenich (K) und Chorweiler/Seeberg-Nord (K), Neuperlach (LHM) sowie besonders durch ihre Länge und Form hervorzuheben im Märkischen Viertel (B).

In den Quartieren seit 1990 entstehen Gruppen häufig durch rechtwinklige Anordnung zueinander, sodass sie wie mehrfach geöffnete Baublöcke wirken. Zu sehen ist dies in den Quartieren Messestadt Riem (LHM), Ackermannbogen (LHM), Karow Nord (B), Waterkant (B), HafenCity (FHH) und Neuallermöhe-West (FHH) sowie im Ossendorfpark (K), Clouth-Quartier (K) und Butzweilerhof (K). In der Rummelsburger Bucht (B) und im Riedberg (FFM) formen sich Gruppen durch mehrere einzelne ähnliche Gebäude.

Reihenbebauung ist in der Hufeisensiedlung (B) und der Stalinallee (B), der Germaniasiedlung (K) sowie der Römerstadt (FFM) bestimmend. Weiterhin sind in vielen weiteren Quartieren unterschiedlicher Entstehungszeit Reihen neben anderen Bebauungsstrukturen vorkommend. Solitäre sind bis auf die Epoche der 1920er/1930er Jahre durchweg in allen Epochen vorhanden. Teilweise als Punktwohnhochhäuser sowie als Büro- oder Kulturgebäude.

Somit ist die Zeilenstruktur besonders in Quartieren der 1920er/1930er und 1950er/1960er Jahre vorzufinden. Die geöffnete Blockstruktur findet in den Großwohnsiedlungen in diversen Formen Anwendung. Seit den 1990er Jahren werden Blockstrukturen vermehrt realisiert und besonders geschlossene Blockrandbebauung kann seit der Epoche der 2010er/2020er Jahre wiederentdeckt werden. Die Großformen und Gebäudeketten beschränken sich meist auf die großen Quartiere der 1960er/1980er Jahre. Reihenbebauung und Solitäre sind in allen Epochen gleichermaßen festzustellen. Darüber hinaus wird deutlich, dass in den frühen Epochen weniger städtebauliche Strukturtypen herangezogen wurden, als es seit den späten 1960er Jahren der Fall ist. Den Höhepunkt an Heterogenität der Bebauungsstruktur macht die Epoche der 1960er/1980er Jahre aus, wobei mit derzeit geplanten Quartieren teilweise ähnliche Varianz erreicht werden soll.

Der **Bezug der Bebauung zur Straße** lässt sich in den Quartieren meist nicht einheitlich bestimmen. In den 1920er/1930er Jahren ist die Bebauung meist straßenbegleitend. Ausnahme bilden hier lediglich die Alte Heide (LHM), Westhausen (FFM) und abschnittsweise die Siemensstadt (B), die durch die strenge Zeilenbebauung einen senkrechten Straßenbezug aufweisen. In den Zeilensiedlungen der

1950er/1960er Jahre ist der Bezug der Gebäude dementsprechend ebenfalls senkrecht. Die aufgelockerte und offen wirkende Bauweise durch Solitäre und Zeilenstrukturen haben oftmals keine direkte Anbindung an das Straßennetz und liegen unabhängig davon im Raum (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 35). Parkstadt Bogenhausen (LHM) und Krüner Straße (LHM) verfügen ebenfalls über straßenbegleitende und von der Straße losgelöste Bebauung. Im Ost-Berlin der 1950er Jahre setzte man aus propagandistischen Zwecken noch auf Straßenrandbebauung, sodass das prägende Beispiel der Stalinallee entstand. Nur wenige Jahre später löste sich der gefasste Straßenraum auf (HAIN 1992: 49). Im Hansaviertel (B) sind viele Gebäude senkrecht oder losgelöst angeordnet. Besonders in der Epoche der 1960er/1980er Jahre fehlt in vielen Quartieren der Bezug zwischen Straße und Gebäude (Marzahn (B), Märkisches Viertel (B), Hasenbergl (LHM), Neuperlach (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K), Ben-Gurion-Ring (FFM) und Nordweststadt (FFM)). In den 1990er/2000er Jahren verfügen alle Quartiere über straßenbegleitende Gebäude. In der Rummelsburger Bucht (B), Neuallermöhe-West (FHH), Messestadt Riem (LHM), Ossendorfpark (K) und Frankfurter Bogen und Riedberg (FFM) ist zudem eine senkrechte Anordnung der Gebäude zur Straße erkennbar. Von den Straßen freistehende Häuser sind im Ackermannbogen und der Messestadt Riem (LHM) sowie vereinzelt in der Rummelsburger Bucht (B) und dem Ossendorfpark (K) zu finden. Ein Großteil der Stadtviertel der Epoche der 2000er/2010er Jahre setzt auf Bebauung entlang der Straßen. Lediglich im Clouth-Quartier (K), Europaviertel (FFM) und Schönhof-Viertel (FFM) stechen einzelne losgelöste Gebäude heraus. Im Butzweilerhof (K) und im Europaviertel sind stellenweise senkrechte Gebäudestellungen realisiert worden. Für die Quartiere der Epoche 2030+ lässt sich aufgrund der vermehrten Umsetzung von Blockstrukturen darauf schließen, dass eine straßenbegleitende Position der Gebäude präferiert wird. Dadurch lässt sich ein Vergleich zu den Gründerzeitquartieren ziehen. Diese zeichnen sich durch dichte Bebauung, hohe Ausnutzung der Grundstücke und Geschlossenheit aus. Eine direkte Anbindung an das Straßenraster ist somit gegeben (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 35).

In Oberbillwerder (FHH) sowie Kreuzfeld (K) sind darüber hinaus sowohl losgelöste als auch senkrechte Gebäudebezüge zur Straße zu erwarten. Das kleine PaketPost-Areal (LHM) wird die geplanten Blöcke wahrscheinlich senkrecht zu den umschließenden Hauptstraßen anordnen.

Die **Bauweise** (vgl. Kapitel 4.1) ist in vielen Stadtquartieren nicht eindeutig zu bestimmen, da oftmals offene, geschlossene und/oder abweichende Bauweisen zu identifizieren sind. Ausschließlich geschlossen ist die Bebauung in der Hufeisensiedlung (B), Europacity (B) und Schumacher Quartier (B), Dulsberg (FHH), Steilshoop (FHH) und Pergolenviertel (FHH), Borstei (LHM), Nordfreimann (LHM) und PaketPost-Areal (LHM), Germaniasiedlung (K), Bickendorf II (K) und Deutzer Hafen (K) sowie Römerstadt (FFM) und Am Römerhof (FFM). Folglich ist die ausschließlich geschlossene Bauweise überwiegend in der Epoche der 1920er/1930er Jahre zu erkennen. Die offene Bauweise tritt hingegen

nur in Kombination mit der geschlossenen oder abweichenden Bauweise auf. Den Zeilenquartieren Alte Heide (LHM), Grindelberg (FHH) und Westhausen (FFM) lässt sich eine abweichende Bauweise zuschreiben, da die Zeilen länger als 50 m sind. Seit der Epoche der 1950er/1960er Jahre ist die Bauweise zunehmend unbestimmter, da mehrere Gebäudevariationen und -anordnungen im Quartier nebeneinander realisiert werden. Dennoch lässt sich in den Quartieren der 2010er/2020er Jahre sowie in den Entwürfen und B-Plänen der aktuell in der Planung befindlichen Quartiere feststellen, dass verstärkt auf geschlossene Bauweise mit offenen und/oder abweichenden Baufeldern gesetzt wird.

Die **Blockgröße** ist oft abhängig von der Straßenführung und variiert in den Quartieren. Im Frankfurter Nordwesten könnten in Praunheim großflächige, autofreie Super-Blocks mit starker Gliederung in öffentlich und privat entstehen, die die Nutzungsmischung vereinen (EXI:14: 119ff.; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2022: 119). Im Pergolenviertel (FHH) sind großmaßstäbliche Baublöcke entstanden, um die der urbane Stadtraum herumfließt (EXI.7: 24f.). Ursprünglich waren für das Schumacher Quartier (B) klassische Gründerzeitblöcke mit den typischen Kreuzberger Abmessungen von 22 m Höhe und 22 m Breite angedacht. Jedoch stellt sich heraus, dass die kleine Blockgröße zu unwirtschaftlich ist und daher aufgrund neuer Bautechniken auf größere Hausvolumina gesetzt werden muss (EXI.4: 78ff.).

Mit den 1920er Jahren wurde das Flachdach eine vielverwendete **Dachform** (vgl. Kapitel 4.1). In der Siemensstadt (B), der Römerstadt (FFM) und in Westhausen (FFM) setzte man zu dieser Zeit ausschließlich auf flachgeneigte Dächer. In der Jarrestadt (FHH) und im Dulsberg (FHH) wurden Flachdächer durch klassische Walmdächer ergänzt. Walmdächer prägen darüber hinaus die Borstei (LHM) und Bickendorf II (K). In der Germaniasiedlung (K) wurden Walm- und Satteldächer gleichermaßen verwendet. Ausschließlich Satteldächer sind in der Alten Heide (LHM) vorzufinden. Mit den 1950er/1960er Jahren werden Satteldächer nur noch in wenigen Quartieren realisiert. Dazu gehören die Parkstadt Bogenhausen (LHM) und Siedlung Krüner Straße (LHM), Stegerwaldsiedlung (K), Ostheim-Buchheimer Weg (K) sowie die Adolf-Miersch-Siedlung (FFM). Die Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) weist neben Flachdächern einige Pultdächer auf. In den 1960er/1980er Jahren sind lediglich in der Siedlung am Hasenbergl (LHM) Satteldächer neben vereinzelten Flachdächern auszumachen. Einige sonstige Dachformen zeichnen das Märkische Viertel (B) und Neuperlach (LHM) aus. In den 1990er/2000er Jahren lassen sich wieder vermehrt unterschiedliche Dachformen in den Quartieren feststellen, wenngleich das Flachdach außer in Karow Nord (B) und Blumenberg (K) einen wesentlichen Anteil ausmacht. In Karow Nord und der Rummelsburger Bucht (B) sind besonders Sattel-, Walm-, und Pultdächer hervorzuheben. Seit der Epoche der 2000er/2010er Jahre werden vor allem Flachdächer errichtet. Im Clouth-Quartier, Deutzer Hafen und in Kreuzfeld (K) sind zudem Satteldächer Bestandteil der Planungen. Für die Quartiere der Epoche 2030+ ist davon auszugehen, dass das Flachdach eine entscheidende Rolle spielen wird, da diese besonders für extensive und intensive Begrünung,

Dachgärten und Photovoltaikanlagen genutzt werden können (SIEGEMUND 2020: 46). Ferner sind sonstige Dachformen in einigen Quartieren als Ergänzung wahrscheinlich.

Bezüglich der **Geschosse und Silhouette** lassen sich in den einzelnen Epochen deutliche Unterschiede erkennen. In den Quartieren der 1920er/1930er Jahre wurden ausschließlich ein- bis fünfgeschossige Gebäude errichtet, wobei die Silhouette in der Siemensstadt (B) und Hufeisensiedlung (B), Jarrestadt (FHH), Alten Heide (LHM) sowie Römerstadt (FFM) und Westhausen (FFM) relativ gleichmäßig ist. In den 1950er/1960er Jahren sind weiterhin viele Viertel durch ein bis fünf Geschosse gekennzeichnet, wobei nur wenige eine Gleichmäßigkeit der Höhe aufweisen (Stegerwaldsiedlung (K), Adolf-Miersch-Siedlung (FFM)). Es stellt sich vermehrt eine Höhendifferenzierung ein. Die Grindelhochhäuser mit elf bis 15 Geschossen nehmen eine Sonderrolle ein. Im Hansaviertel sind neben niedriggeschossigen und sechs- bis zehngeschossigen Gebäuden auch einige Punkthochhäuser mit über 15 Etagen vorzufinden. Mit der Höhendifferenzierung geht in vielen Quartieren die punktuelle Betonung einher. In der Fritz-Kissel-Siedlung (FFM) sind die Quartiersränder durch Punkthochhäuser erhöht. In der Parkstadt Bogenhausen (LHM) ist die Betonung der Quartiersränder einerseits durch Punkthochhäuser, andererseits durch niedriggeschossige Einfamilienreihenhäuser begründet. In den Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre variiert die Gebäudehöhe zwischen ein und 15 Geschossen, womit eine Höhendifferenzierung und Betonung einhergehen. In Marzahn (B) und vereinzelt in Neuperlach (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K) und Chorweiler/Seeberg-Nord (K) sind Hochpunkte mit über 15 Geschossen ersichtlich. Im Märkischen Viertel (B), in Steilshoop (FHH), Neuperlach sowie Bocklemünd-Mengenich und Chorweiler/Seeberg-Nord tragen Höhenstaffelungen, d. h. unterschiedliche Höhen innerhalb eines Blocks oder einer Gebäudekette, zu einer Höhendifferenzierung bei. In den 1920er/1930er Jahren sind lediglich in der Jarrestadt (FHH), in den 1950er/1960er Jahren in der Stalinallee (B) und in den 1990er/2000er Jahren im Ackermannbogen (LHM) merkliche Höhenstaffelungen wahrnehmbar. Seit den 2010er Jahren werden wieder vermehrt Höhenstaffelungen ausgeführt.

Mit der Epoche der 1990er/2000er Jahre reduzierte sich die Anzahl der Geschosse, sodass überwiegend ein- bis fünfgeschossige Gebäude errichtet wurden, die meist eine Silhouette mit leichter Höhendifferenzierung formen. In der Rummelsburger Bucht (B), der HafenCity (FHH) sowie dem Ackermannbogen (LHM) sind zudem sechs- bis zehngeschossige sowie vereinzelt elf- bis 15-geschossige Gebäude zu erfassen. Die meisten Quartiere der 2000er/2010er Jahre sind durch sechs bis zehn Geschosse gekennzeichnet, wenngleich in Waterkant (B), Pergolenviertel (FHH), Freiham (LHM) und Butzweilerhof (K) gleichermaßen ein- bis fünfgeschossige Wohngebäude erbaut wurden. Unregelmäßige Hochpunkte ab elf Geschossen sind in der Europacity (B) und Waterkant (B), Freiham

(LHM) und Neufreimann (LHM) und dem Europaviertel (FFM) vorhanden, wobei sich meist eine Betonung am Rand ergibt.

In der Epoche 2030+ wird sich die Höhendifferenzierung fortsetzen. Die niedrigsten Gebäude sind dabei in den randstädtischen Quartieren wie Oberbillwerder (FHH) und Kreuzfeld (K) zu erwarten. Die Betonung durch höhere Gebäude ist in den Quartieren divers, d. h. im Zentrum, punktuell oder auch am Quartiersrand. Hochpunkte über 15 Geschosse sind im Grasbrook (FHH), PaketPost-Areal (LHM) und Deutzer Hafen (K) geplant.

Hinsichtlich der **Wohnungstypologie** soll zwischen Geschosswohnungsbau und Einfamilienhäusern differenziert werden, wobei nur Stadtquartiere als Fallbeispiele ausgewählt wurden, die über Geschosswohnungsbau verfügen. Reine Einfamilienhausgebiete wurden nicht berücksichtigt. Daher soll an dieser Stelle herausgestellt werden, ob und in welchem Umfang Einfamilienhäuser die Mehrfamilienhäuser ergänzen. Ausschließlich Geschosswohnungsbau ist in vielen Quartieren der 1920er/1930er Jahre zu finden (Siemensstadt (B), Dulsberg (FHH), Jarrestadt (FHH), Alte Heide (LHM), Borstei (LHM) und Bickendorf II (K)). In der Hufeisensiedlung (B) und der Germaniasiedlung (K) sind gleichermaßen Einfamilienreihenhäuser vorhanden. Römerstadt (FFM) und Westhausen (FFM) sind die einzigen Quartiere, in denen die Einfamilienreihenhäuser dominieren.

In den 1960er/1980er Jahren sind überwiegend Quartiere mit Geschosswohnungen errichtet worden. Wenige Einfamilienhäuser sind in Neuperlach (LHM), Chorweiler/Seeberg-Nord (K), Ben-Gurion-Ring und Nordweststadt (FFM) zu finden. Bocklemünd-Mengenich (K) zeichnet sich durch einen höheren Anteil an Einfamilienhäusern als Atriumhäuser aus.

Die Epoche der 1990er/2000 Jahre unterscheidet sich von der vorangegangenen Epoche dadurch, dass lediglich mit der HafenCity (FHH) ein Quartier keine Einfamilienhäuser umfasst. Alle anderen Quartiere verfügen über wenige Einfamilienhäuser (Karow Nord (B), Messestadt Riem (LHM) und Ackermannbogen (LHM)) oder einen ähnlichen Anteil an Einfamilienhäuser.

Mit der Epoche der 2010er/2020er Jahre kehrt der Fokus auf den Geschosswohnungsbau zurück. Alle Quartiere bis auf das Clouth-Quartier und der Butzweilerhof (K) bestehen ausschließlich aus Mehrfamilienhäusern. Dies setzt sich auch in der Epoche 2030+ fort. In den randstädtischen großen Quartieren wie Oberbillwerder (FHH) und Kreuzfeld (K) ist ein geringer Anteil an Einfamilienhäusern denkbar. Wie sich der Anteil in den Quartieren darstellt, die gerade noch am Anfang der Planungsphase sind, bleibt abzuwarten. Dennoch lässt sich aufgrund des hohen Flächenverbrauchs und geringer Anzahl an Wohneinheiten auf gleicher Fläche festhalten, dass eine flächenhafte Realisierung von Einfamilienhäusern aufgrund vieler Gesichtspunkte zu hinterfragen ist (EXI.14: 70f.).

Das **Erscheinungsbild** der einzelnen Quartiere lässt sich kaum allein in homogen und heterogen einteilen. Daher wird das Erscheinungsbild mit unterschiedlichen Abstufungen charakterisiert. Die Formensprache der internationalen Baustile spiegelt sich in der glatten Fassadengestaltung ohne Ornamente, Flachdächer, wiederholenden Elementen sowie unterschiedlichen Farbakzenten wider, die unterschiedlich eingesetzt werden und daher dennoch Heterogenität in den Zeilenbausiedlungen der 1920er Jahren erzeugen (UNGERS 1983: 12).

Als Gegenstück zu den zahlreichen Siedlungen des Neuen Bauens (Berlin, Frankfurt, Hamburg) setzte die Borstei in München auf die „organisch gewachsene Stadt" und orientierte sich an der heimischen, traditionellen und konservativen Gestaltungsweise (MEHLHORN 2012: 321). Ebenso im Heimatstil mit städtischer Prägung errichtet wurde die Germaniasiedlung (K) mit Gartenstadteinflüssen, die zudem expressionistische und mittelalterliche Merkmale aufweist (HEINEN/PFEFFER 1988a: 114, 116f.; GELHAR et al. 2019). Bickendorf II in Köln vereinte Einflüsse der Moderne (Neues Bauen, Internationaler Stil, Neue Sachlichkeit) sowie des Heimatstils (MEYNEN 1977: 67; MEYNEN 1978: 196; KIERDORF 2020b: 547). Die Siedlungsmaßnahmen in Hamburg waren geprägt durch das Architekturverständnis von Oberbaudirektor *Schumacher*, der auf Ziegel, die Wirkung von Großbauten, Vertikalisierung, Gliederung und vereinzelten Einsatz von Ornamenten setzte. Die Kleinwohnungs-Siedlung Dulsberg (FHH) umfasst Zeilen und Blöcke, die eine zentrale Grünfläche umrahmen. Die Jarrestadt (FHH) macht durch rationalistische Architektur mit quadratischen Gebäude- und Platzformen und Flachdächern auf sich aufmerksam (KASTORFF-VIEHMANN 2010: 418f.). Die „ideenarme und qualitätslose Imitation der Formensprache [des Neuen Bauens der 1920er Jahre]" in der Nachkriegszeit, rückte die Strömung der 1920er Jahre nicht in bestes Licht (UNGERS 1983: 12).

Homogen sind besonders mit Alte Heide und Borstei in München und Römerstadt und Westhausen in Frankfurt Quartiere aus den 1920er/1930er Jahren. Hinzu kommt der Grindelberg (FHH) aus den 1950er/1960er Jahren. Weiterhin sind die meisten Quartiere der beiden Epochen durch ein ähnliches Erscheinungsbild mit homogenen Teilbereichen gekennzeichnet. Eine Ausnahme bildet das Hansaviertel (B), das sich durch seine heterogene Gestaltung von den anderen Quartieren abhebt. Herausstechende Gebäude sind in den 1920er/1930er Jahren kaum zu finden. Ausnahmen sind die Hufeisensiedlung (B) und die Siemensstadt (B). In den 1950/1960er Jahren sind prägnante Gebäude hingegen keine Seltenheit. In den 1960er/1980er Jahren wird die ähnliche Gebäudegestaltung mit homogenen Teilbereichen bzw. Variationen fortgesetzt. Die Wirkung der Quartiere ist dabei meist einheitlich und aus einem Guss, auch wenn einzelne Merkmale wie Höhe, Grundriss, Fassadenfarbe, etc. variieren. In Bocklemünd-Mengenich (K) und Chorweiler/Seeberg-Nord (K) kommt zum ähnlichen Erscheinungsbild hinzu, dass die Abschnitte mit Einfamilienhäusern klar von den Bereichen mit

Geschosswohnungsbau zu trennen sind. Deshalb stellt sich ein grobes heterogenes Erscheinungsbild mit einzelnen homogenen Abschnitten (Mehrfamilien- vs. Einfamilienhäuser) ein.

In den 1990er/2000er Jahren sind viele Quartier durch ein heterogenes Erscheinungsbild mit homogenen Teilbereichen zu beschreiben, sodass in einzelnen Baufeldern oder Straßenabschnitten gleiche, sich wiederholende Gebäude vorhanden sind. Grundsätzlich existiert im Quartier aber keine einheitliche, sondern eher eine variantenreiche Gebäudegestaltung. In der Messestadt Riem (LHM) ist das Erscheinungsbild ähnlich, wenngleich einige Teilbereiche heterogen sind. In der HafenCity (FHH) ist die Gestaltung im westlichen Teil heterogen, im östlichen Teil ist eine Ähnlichkeit in der Architektur vorhanden, wobei auch dort heterogene Teilbereiche existieren. In der darauffolgenden Epoche lässt sich hingegen kein klares Schema erkennen. Mit Waterkant (B), Pergolenviertel (FHH) und Europaviertel (FFM) gibt es ebenso Quartiere mit ähnlichem Erscheinungsbild und homogenen Teilbereichen wie Quartiere mit heterogenem Erscheinungsbild und homogenen Teilbereichen wie Mitte Altona (FHH), Clouth-Quartier (K) und Butzweilerhof (K). In der Europacity (B) und zudem in Mitte Altona wird eine Ähnlichkeit deutlich, wobei einzelne Teilbereiche durch Heterogenität geprägt sind. In Freiham (LHM) wird ein kleinteiliges Erscheinungsbild gemäß dem menschlichen Maßstab gewählt und hebt sich dadurch von der Messestadt Riem oder auch Neuperlach (LHM) deutlich ab (EXI.10: 79). Das heißt Gebäudefronten verändern sich nach wenigen Metern, um der oder dem Fußgänger:in keine Monotonie zu vermitteln. Im autogerechten Maßstab würden sich die Architektur weniger kleinteilig verändern, da die Gebäude schneller passiert würden und das Erscheinungsbild anders wahrgenommen wird.

In der Epoche 2030+ wird verstärkt Wert auf heterogene Architektur gelegt, sodass für das Schumacher Quartier (B), Oberbillwerder (FHH) und Deutzer Hafen (K) ein heterogenes Erscheinungsbild zu erwarten ist, wenngleich noch nicht abschließend bewertet werden kann, inwieweit sich Ähnlichkeiten oder Homogenität einstellen werden. Kontrastierende Gebäude werden besonders seit den 2010er Jahren deutlich. Folglich wird als Reaktion auf die Monotonie der Großwohnsiedlungen auf Varianz in der Gebäudegestaltung geachtet. Entwürfe unterschiedlicher Architekt:innen für einzelne Baublöcke oder Baublockabschnitte können Heterogenität auf Blockebene herstellen. Architekturwettbewerbe für die einzelnen Baufelder wären ein Mittel, um dies zu gewährleisten (EXI.6: 21; EXI:4: 50; EXI.9: 28).

Tab. 6: Vergleich - Städtebau und Bebauung

Städtebau und Bebauung / Gesamtbewertung		Bebauungsstruktur ○●									Bezug Str. ○●			Bauweise ○●			Dachform ○●					Geschosse ○●				Silhouette								Art ○●		Erscheinungsbild								
		Zeile	Block geschlossen	Block (halb)/offen	Reihe	Hof	Solitär	Gruppe	Hybrid	Großform	Straßen-begleitend	senkrecht	losgelöst	offen	geschlossen	abweichend	Flachdach	Satteldach	Walmdach	Pultdach	sonstiges	1-5 VG	6-10 VG	11- 15 VG	> 15 VG	relativ gleichmäßig	leichte Höhen-differenzierung	Höhen-differenzierung	Betonung Mitte	Betonung punktuell	Betonung Rand	Höhenstaffelung	Einfamilien-häuser	Geschoss-wohnungsbau	(fast) homogen	ähnlich, homogene TB	ähnlich, mit Variationen	ähnlich, heterogene TB	(fast) heterogen	heterogen, homogenen TB	(fast) einheitliche Wirkung	herausstechende Gebäude
1920er/ 1930er	●/10	3	4	4	4				1	1	8	4			8	3	5	3	4			10				6	3	1			2	1	4	8	4	6	3	1			9	2
	○/10	2		1	1							1				1	1		1		1					/	/	/	/	/	/	/		2	/	/	/	/	/	/	/	/
1950er/ 1960er	●/10	9			4		2				5	8	3	3	6	6	8	5		1	1	8	3	1	1	2	1	7		5	2	1	3	10	1	8	1		1		9	8
	○/10	1			3		6	1				2	1	4	3	4	2		1			1	5	2		/	/	/	/	/	/	/	3		/	/	/	/	/	/	/	/
1960er/ 1980er	●/10	4		5	3		3	6	4	7	5	4	7	6	9	6	9	1				8	10	4	1			10	3	5	4	5	1	10		7	5	1		2	9	4
	○/10	2			3		4		1	1	3		1	1		2	1				2	1		5	3	/	/	/	/	/	/	/	4		/	/	/	/	/	/	/	/
1990er/ 2000er	●/10	4		5	8		1	6		1	10	6	2	5	9	1	8	6	3	1	2	10	3				5	5	2	2	5	1	6	10		1		2	1	7	8	4
	○/10	4	4	3	2		5	2	3			1	2	3	1	4			3	6	3		1	3	1	/	/	/	/	/	/	/	3		/	/	/	/	/	/	/	/
2010er/ 2020er	●/10-?	1	6	5	4			4	3	1	10	1	1	2	10	4	10					5	9					9	2	2	5	8		10		3		2	1	3	9	7
	○/10-?		1	1	3		5					1	2	3		2		1				3		5	3	/	/	/	/	/	/	/	2		/	/	/	/	/	/	/	/
	?/10																																				2						
2030+	●/10-?	1	5	6	2		1	3	2		7	3	3	3	8	2	10					4	5	1	1	1		6	2	4	1	3	1	10								
	○/10-?	2	1		1		5	1						1				1			1	1	2	3	2	/	/	/	/	/	/	/	1		/	/	/	/	/	/	/	/
	?/10	2									2			2			4					2				3							3		10							
Gesamt	●/60-?	22	15	25	25		7	19	10	9	45	26	16	19	50	22	50	15	7	2	3	45	30	6	3	9	9	38	9	18	19	19	15	58	5	25	9	6	3	12	44	25
	○/60-?	11	6	5	13		25	4	4	1	3	5	6	12	4	13	4	2	5	6	7	6	8	18	9	/	/	/	/	/	/	/	13	2	/	/	/	/	/	/	/	/
	?/60	2									2			2			4					2				3							3		12						10	

Legende

●/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden ist, grün = überdurchschnittliches Vorkommen in > 50 % der Quartiere
○/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal vorhanden ist
○● = Differenzierung zwischen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden und Merkmal vorhanden
? = Anzahl der Quartiere, in denen Merkmal nicht final feststellbar, / = nur ● auswählbar (wenn Zahl hinterlegt, trifft Merkmal zu)
Definition der Kategorien und Merkmale siehe Anhang E

Quelle: Eigene Darstellung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in der Epoche der 1920er/1930er Jahre keine Bauweise herausgestellt werden kann, die vermehrt auftritt (vgl. Tab. 6). In der darauffolgenden Epoche verzeichnen neun Quartiere überwiegend Zeilenstrukturen. In den 1960er/1980er Jahren war die Großform die häufigste Bebauungsstruktur. Die Reihenstrukturen der 1990er/2000er Jahre werden ab den 2010er Jahren von offenen und geschlossenen Blockrandstrukturen abgelöst. Die straßenbegleitende Gebäudeplatzierung ist über alle Epochen hinweg in 45 Quartieren vorzufinden. Ausnahmen bilden die 1950er/1960er Jahre, in denen die Zeilenstrukturen senkrecht zur Straße stehen sowie die Quartiere der 1960er/1980er Jahre mit ihren von der Straße losgelösten Anordnungen. Hinsichtlich der Bauweise lässt sich für alle Quartiere eine überwiegend geschlossene Bauweise darstellen, die besonders in den 1960er/1980er Jahren von offener und abweichender Bauweise ergänzt wird. Das Flachdach ist in allen Epochen gleichermaßen vorherrschend. Die Anzahl der Geschosse erreichte in den 1960er/1980er Jahren einen Höhepunkt, ehe mit den 1990er Jahren wieder Gebäude unter fünf Geschossen wie zuvor errichtet wurden. Seit den 2010er Jahren wird verstärkt wieder über fünfgeschossig gebaut, wobei die Höhen aus den 1960er/1980er Jahren nur selten erreicht werden. In den Quartieren der 1920er/1930er Jahre ist die Silhouette gleichmäßig, während in den darauffolgenden Epochen eher auf Höhendifferenzierung gesetzt wird. Alle Quartiere außer zwei Quartieren der 1920er/1930er Jahre wurden überwiegend als Geschosswohnungsbau realisiert. Fast alle Quartiere wirken in ihrer Gesamtheit sehr einheitlich. In den frühen Quartieren bis zu der Epoche der 1960er/1980er Jahre sind ähnliche und homogene Teilbereiche prägend. Mit den 1990er Jahren wurde verstärkt Wert auf Heterogenität gelegt, wobei Abschnitte weiterhin homogen gestaltet werden.

16.7 Stadt- und Grünräume

Die Borstei (LHM) hebt sich nicht nur durch die hofartige Blockstruktur, sondern auch durch die aufwendig gestalteten **Grünräume** mit Gärten, Skulpturen und Brunnen von anderen Quartieren ab. Im Grindelberg (FHH) sind Skulpturen in den halböffentlichen Grünräumen rund um die Hochhauszeilen vorhanden.

In den Vierteln der Nachkriegszeit wurde gemäß der „aufgelockerten Stadt“ auf weitläufige Quartiere mit öffentlichen (Grün-)Flächen, wenig städtischen Räumen und Funktionstrennung gesetzt. Mit dem Paradigmenwechsel zum Leitbild „Urbanität durch Dichte“ sollten dichte, urbane und öffentliche Stadträume wesentliche Bestandteile von Quartiersentwicklungen darstellen. Ein Umdenken im Verständnis des öffentlichen Raumes kann somit Mitte der 1960er Jahre verzeichnet werden, womit die Forderung nach öffentlichen (Stadt-)Räumen lauter wurden. *Jacobs* und *Alexander Mitscherlich* prangerten in den 1960er Jahren bereits den Mangel an öffentlichen Räumen an und plädierten dafür,

die Stadträume wieder mehr als öffentliche und gesellschaftliche und nicht als rein funktionale Räume zu betrachten (BECKMANN 2015: 80).

Bezogen auf die Dichte muss kleinteilig zwischen den Großwohnsiedlungen der 1950er Jahre als funktionalistischer Städtebau der Moderne aber auch den Satellitenstädten der 1960er Jahre als frühe Bauvorhaben unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte" unterschieden werden. Besonders im Außenraum lassen sich deutliche Abweichungen erkennen. In den Großwohnkomplexen der 1970er Jahre sind dichte und unterschiedlich ausgeprägte Fußgängerwege bedeutende Teile des öffentlichen Raumes. In frühen Großwohnsiedlungen und Satellitenstädten sind weitläufige Abstandsflächen zwischen den Gebäuden aufgrund mangelnder Gestaltung kaum als öffentlicher Raum wahrnehmbar. In Großwohnkomplexen gehen die privaten und öffentlichen Räume durch halböffentliche Zwischengebiete ineinander über, während in den Quartieren den Großsiedlungen der 1950er/1960er Jahre eine klare Trennung zwischen Privatheit und Öffentlichkeit sichtbar ist (BECKMANN 2015: 13).

In Großwohnsiedlungen sind kaum private Grünflächen vorzufinden. Stattdessen sind öffentliche Grünflächen vorhanden, die meist durch die minderwertige Qualität nicht als nutzbare Grünräume wahrgenommen werden. In bürgerlichen Gründerzeitquartieren sind kleinere Parks und Alleen integriert. In Arbeiterquartieren sind kaum öffentliche Grünräume vorzufinden. In Blockinnenbereichen gibt es private bzw. gemeinschaftliche Grünflächen (GRÜNDLER/WALCHA 1986: 55).

Die **Ausprägung der Grünräume** ist bis auf die Siemensstadt (B) in allen Quartieren der 1920/1930er Jahre gefasst. In der Siemensstadt zeichnet sich stellenweise aufgrund der Zeilenbebauung eine Verzahnung mit den Grünräumen ab. In der Epoche der 1950er/1960er und der 1960er/1980er Jahre werden in den meisten Quartieren verzahnte Grünräume ermittelt. Ausnahme bilden die Berliner Quartiere der 1950er/1960er Jahre: Das Hansaviertel verfügt teils über fließende, die Stalinallee eher über gefasste Grünräume. Für die Hamburger Quartiere der 1960er/1980er Jahre Mümmelmannsberg und Steilshoop sind die Grünräume eher als gefasst einzuordnen. Mit der Epoche der 1990er/2000er und der 2010er/2020er Jahre ist festzustellen, dass wieder vermehrt gefasste Grünräume realisiert werden. Ausnahme bilden die Messstadt Riem (LHM), die eine Verzahnung der Gebäude mit den Grünräumen aufweist sowie der Frankfurter Bogen und das Schönhof-Viertel (FFM), die sowohl gefasste als auch verzahnte Räume herausgebildet haben. In einigen Quartieren der Epoche 2030+ wird weiterhin der Ansatz mit gefassten Räumen verfolgt. Jedoch wird besonders bei größeren Quartieren in Stadtrandlage mit gefassten und/oder verzahnten Raumfolgen geplant.

In den 1920er/1930er Jahren sind **private, gemeinschaftliche, halböffentliche und öffentliche Grünräume** vorzufinden. Auffällig ist, dass in beinahe allen Quartieren der Epoche eine klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Räumen festgestellt werden kann. In der Epoche der

1950er/1960er und 1960er/1980er Jahre ist hingegen keine klare Abgrenzung von privaten/gemeinschaftlichen und halböffentlichen/öffentlichen Grünräumen vorhanden. Zudem haben sich wenige private und beinahe keine gemeinschaftlichen Grünräume herausgebildet. Vielmehr grenzen die wenigen privaten Gärten an öffentliche bzw. halböffentliche verzahnte und fließende Grünflächen. In den 1990er Jahren sind vereinzelt gemeinschaftliche Grünräume festzustellen (Rummelsburger Bucht (B), HafenCity (FHH), Frankfurter Bogen (FFM) und Riedberg (FFM)). Die Trennung zwischen Privat und Öffentlich folgt keinem klaren Schema. Mit der Epoche der 2010er/2020er Jahre werden diversere Grünräume unterschiedlicher Zugänglichkeiten formiert, wobei in den meisten Quartieren wieder eine klare Trennung zwischen öffentlich und privat/gemeinschaftlich hergestellt wird. Freiham (LHM), Pergolenviertel (FHH), Butzweilerhof (K) und Schönhof-Viertel (FFM) verzichten auf eine umfassende strikte Trennung und weichen den Übergang zwischen privat und öffentlich stellenweise auf. Aufgrund der geplanten Blockbebauungsstrukturen wird in vielen Quartieren der Zukunft die klare Trennung fortgeführt.

Offene kleine **Plätze** sind in der Epoche der 1920er/1930er Jahre nur vereinzelt realisiert worden. Die Hufeisensiedlung (B) sowie Dulsberg (FHH) verfügen über einen zentralen Quartiersplatz. Kleinere Plätze sind in der Jarrestadt (FHH), Germaniasiedlung (K) und Bickendorf II (K) ausgebildet. In den 1950er/1960er Jahren können lediglich für die Berliner Quartiere Hansaviertel und Stalinallee offene Plätze ausgemacht werden. In den Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre sind viele kleinere Plätze vorhanden. Einen zentralen großen Quartiersplatz gibt es lediglich in Neuperlach (LHM), im Hasenbergl (LHM) und Chorweiler (K). In den 1990er Jahren setzt sich dieses Bild fort. Große zentrale Plätze sind lediglich in der Messestadt Riem (LHM), Ackermannbogen (LHM), Frankfurter Bogen und Riedberg (FFM) zu finden. Gefasste Plätze sind in den vier Epochen von 1920 bis 2010 nur vereinzelt in der Germaniasiedlung (K), Neuperlach (LHM) und Blumenberg (K) zu finden. Für die Epochen 2010er/2020er Jahre und 2030+ existieren sowohl Quartiere mit zentralen Quartiersplätzen als auch Quartiere mit mehreren kleineren Plätzen. Komplett gefasst sind jedoch die wenigsten. In Neufreimann (LHM), Schumacher Quartier (B), Grasbrook (FHH) und Am Römerhof (FFM) sind gefasste Plätze vorgesehen.

In den 1990er Jahren ist vereinzelt eine **Fassadenbegrünung** in der Messestadt Riem und im Ackermannbogen (LHM) feststellbar. In zahlreichen aktuellen Bau- und Planungsvorhaben ist die Begrünung der Fassaden vorgesehen: Schumacher Quartier (B), Grasbrook, Oberbillwerder (FHH) und Deutzer Hafen (K) (EXI.4: 70; HAFENCITY 2022b: 23; EXI.5: 31; EXI.13: 22). Die Borstei (LHM) aus den 1920er Jahren ist die einzige Siedlung vor 1990, die heute eine Fassadenbegrünung aufweist.

Mit der **Dachbegrünung** verhält es sich ähnlich, wobei diese deutlich früher flächendeckend umgesetzt wird. In Chorweiler/Seeberg-Nord (K) sind die Dächer der Quartiersmitte begrünt. Seit den 1990er

Jahren ist die extensive Dachbegrünung substanziell. Intensive Dachbegrünung ist zunächst lediglich vereinzelt in der Messestadt Riem (LHM) vorzufinden. Mit den 2010er Jahren wird vermehrt zusätzlich auf intensive Dachbegrünung gesetzt und in den kommenden Jahren wird diese entscheidend im Rahmen der Klimaanpassungsmaßnahmen sein.

Photovoltaikanlagen werden vereinzelt seit den 1990er Jahren angebracht. Seit den 2010er Jahren finden diese vermehrt Beachtung und sind heute in vielen Quartieren wie dem Schumacher Quartier (B), Oberbillwerder (FHH), Deutzer Hafen (K) und Schönhof-Viertel (FFM) unabdingbar und über den B-Plan festgeschrieben (EXI.4: 68; EXI.5: 31; EXI.13: 55; EXI.12: 55).

Tabelle 7 zeigt zusammenfassend, welche Merkmale in welchen Epochen am häufigsten auftreten. Private Gärten sind in allen Epochen präsent, wobei in zukünftigen Quartiersentwicklungen davon auszugehen ist, dass vermehrt Gemeinschaftsgärten entstehen werden. Abstandsgrün durchzieht ebenso alle Quartiere, auch wenn sich die Ausprägung mit Blick auf die Bebauungsstruktur unterscheidet. In den 1950er bis 1980er Jahren ist eine Durchgrünung der Quartiere auffällig, wobei die Grünräume mit der Bebauung verzahnt sind. Mit den 1990er Jahren ändert sich dies zugunsten von Grünbändern und Quartiersparks, sodass an die gefassten Grünräume der 1920er/1930er Jahre angeknüpft wird. Insgesamt kann für 47 Quartiere eine gefasste, für 22 Quartiere eine verzahnte und lediglich für sechs Quartiere eine fließende Ausprägung der Grünräume ermittelt werden. Zugängliche begrünte Innenhöfe werden seit den 1960er Jahren verstärkt realisiert, seit den 2010er Jahren sind diese zunehmend der Hausgemeinschaft vorbehalten, sodass der Zugang der Öffentlichkeit verwehrt bleibt. Halböffentliche Räume sind in allen Epochen ausgeprägt. In den 1990er/2000er Jahren wird privaten Räumen ein ähnlich hoher Stellenwert wie öffentlichen Bereichen eingeräumt. Seit den 2010er Jahren nehmen private Räume in den Quartieren an Bedeutung ab und gemeinschaftliche Räume werden bei der Quartiersentwicklung wichtiger.

Erstmals in der Epoche der 1990er/2000er Jahre verfügten mehr als die Hälfte aller Quartiere über mehrere Stadtplätze. Seitdem wird deutlich, dass zentrale Quartiersplätze wieder an Bedeutung gewinnen. Gefasst sind diese nur in den wenigsten Fällen.

In den 1990er Jahren wurden erstmals vereinzelt extensive Dachbegrünung und Photovoltaik umgesetzt. Seit den 2010er Jahren nimmt die Bedeutung von Dachbegrünung und Photovoltaik-Anlagen zu. In rund 50 % aller Quartiere, die sich aktuell in der Planung befinden, steht heute bereits fest, dass extensive und intensive Dachbegrünung, Fassadenbegrünungsmaßnahmen und Photovoltaik verpflichtend sind.

Tab. 7: Vergleich - Stadt- und Grünräume und Begrünung / PV

Stadt- und Grünräume Begrünung / PV Gesamtbewertung		STADT- UND GRÜNRÄUME																																BEGRÜNUNG			
		Grünräume															Ausprägung Grünräume			Zugänglichkeit Grünräume ○●				Trennung ○●		Plätze ○●					Ausprägung Plätze ○●				Begrünung / PV ○●			
		Durchgrünung	Grünzüge/ -bänder	kleinere Grünstreifen	zentraler Quartierspark	punktuell Grünräume	Grünflächen am Quartiersrand	gr. Grünräume angrenzend	Abstandsgrün	begrünte zugängliche Höfe	Nachbarschaft-liche Innenhöfe	private Gärten	Vorgärten	Kleingärten	Urban Gardening	Wasserflächen	fließend	verzahnt	gefasst	privat	gemeinschaftlich	halböffentlich	öffentlich	Trennung privat/öffentlich	Keine Trennung privat/öffentlich	zentraler großer Platz	nicht zentraler großer Platz	mehrere kleine Quartiersplätze	halböffentliche Plätze vor Haus	Aufweitungen an Straßenecken	allseitig offen	zwei-/dreiseitig offen	einseitig offen	gefasst/ geschlossen	extensive Dachbegrünung	intensive Dachbegrünung	Fassaden-begrünung	Photovoltaik
1920er/ 1930er	●/10	5	3	2	1	3		5	6	4	5	7	9	2	1	1		1	9	5	5	6	2	9	1	2		3		3	3	1	1				1	
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2		4	4					1	3	4		1		1				
1950er/ 1960er	●/10	9	2	2	2	5		5	10	2		5	2			1	2	8	4	3		10	5	1	9	1		2	4	2		2						
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	4			2						1	2							2
1960er/ 1980er	●/10	8	4	3	4	4	5	8	10	6	1	9	2	2	1	6	2	8	5	2		10	9	1	9	3	1	5	9		2	6	2					
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	7	1		1	2	1			2		7	1			1	3			3
1990er/ 2000er	●/10	5	8	3	2	9	6	8	8	7	3	10	7	2	1	6		2	9	8	4	7	10	9	1	4	2	8	4	3	3	5	4	1	3			
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2		3		1	6				1	2					5	1	2	7
2010er/ 2020er	●/10	4	2	1	6	4	3	2	7	9	7	10	4	1	2	2		1	10	4	7	9	9	10		5	2	3	4	3	1	7	2	1	9	3		2
	○/10	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	4		1	1		4			1		1					1			3
	?/10																																					
2030+	●/10-?	6	6	2	5	6	5	8	7	7	7	3	3	2	6	6	2	4	10	3	5	8	9	7		4		7	4	3		2	3	3	7	6	4	7
	○/10-?	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/						3							1						
	?/10	1		3	2	1			1	3	2	7	4	3	2	1	1			5		2	1	3		3		1	3	3	3				3	4	6	3
Gesamt	●/60-?	37	25	13	20	31	19	36	48	35	23	44	27	9	11	22	6	24	47	25	21	50	44	37	20	19	5	28	21	14	9	23	12	5	19	9	5	9
	○/60-?	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	19	1	10	9	3	14			4	5	16	1	2		2	9	1	2	15
	?/60	1		3	2	1			1	3	2	7	4	3	2	1	1			5		2	1	3		3		1	3	3	3				3	4	6	3
Legende	●/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden ist, grün = überdurchschnittliches Vorkommen in > 50 % der Quartiere ○/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal vorhanden ist ○● = Differenzierung zwischen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden und Merkmal vorhanden ? = Anzahl der Quartiere, in denen Merkmal nicht final feststellbar, / = nur ● auswählbar (wenn Zahl hinterlegt, trifft Merkmal zu) Definition der Kategorien und Merkmale siehe Anhang E																																					

Quelle: Eigene Darstellung

16.8 Verkehr und Mobilität

Das **Erschließungsnetz** ist in der Hälfte der untersuchten Quartiere der 1920er/1930er Jahre durch Rasterstrukturen geprägt, wenn auch teilweise nicht in Rein- sondern in Hybridform. Siemensstadt (B) und Borstei (LHM) verfügen über ein Außenringnetz. In der Epoche der 1950er/1960er Jahre sind vermehrt Verästelungsformen erkennbar. Ein Rasternetz ist nur in der Fritz-Kissel-Siedlung (FFM) auszumachen. Die Stalinallee (B) zeichnet sich durch ihr axiales Erschließungsnetz aus. Der Grindelberg (FHH) ist das einzige Quartier dieser Epoche mit einem Außenringnetz. In der Epoche der 1960er/1980er Jahre setzte sich das Verästelungsprinzip in zahlreichen Quartieren fort. Ein Außenringnetz in Reinform ist ausschließlich im Quartier Ben-Gurion-Ring (FFM) vorzufinden. In den 1990er/2000er Jahren wurden überwiegend hybride Erschließungsstrukturen realisiert. Verästelungsformen sind ausschließlich in Blumenberg (K) festzustellen. Die Messestadt Riem (LHM) setzte auf Rasterstrukturen im Inneren des Wohngebiets. In den Quartieren der Epoche der 2010er/2020er Jahre lassen sich wieder vermehrt Rasterstrukturen erkennen, in Reinform in Freiham (LHM), Clouth-Quartier (K) und Schönhof-Viertel (FFM). In der Europacity (B), Waterkant (B) und im Europaviertel (FFM) ist das Rasternetz an eine axiale Haupterschließungsstraße gekoppelt. Ein verästeltes Straßennetz ist im Pergolenviertel (FHH) sowie in hybrider Ausprägung im Butzweilerhof (K) umgesetzt worden. Für die zukünftigen neuen Quartiere sind unterschiedliche Formen angedacht. Im Schumacher Quartier (B) und PaketPost-Areal (LHM) wird ausschließlich eine Außenringerschließung ermöglicht, wodurch eine innere Autoarmut resultiert. Im Deutzer Hafen (K) wird die Außenringerschließung mit einer Innenringerschließung kombiniert. In Kreuzfeld (K) entsteht eine Innenringerschließung.

Der **Straßenverlauf** ist über die Epochen hinweg in den meisten Quartieren überwiegend geradlinig mit teilweise geknickten und geschwungenen Teilbereichen. Westhausen (FFM) aus den 1920er/1930er Jahren sticht durch das stringente Raster deutlich hervor. Stalinallee (B) sowie Grindelberg (FHH) stützen sich ausschließlich auf gerade Straßenverläufe. Bei den Großwohnsiedlungen heben sich Steilshoop (FHH) und Ben-Gurion-Ring (FFM) durch die geschwungenen Straßen von den Mischformen der anderen Quartiere dieser Epoche ab. Mit den Rasterstrukturen in der Messestadt Riem (LHM) sowie im Riedberg (FFM) gehen gerade Straßenführungen einher. Ausnahmslos geschwungene Straßen sind in Blumenberg (K) vorhanden. In der Epoche der 2010er/2020er Jahre sind wieder verstärkt geradlinige Straßenzüge Teil der Gesamtplanung. Freiham (LHM) sticht durch hauptsächlich geschwungene Verläufe hervor. Geradlinige Strukturen setzen sich auch in den Quartieren der 2030+ fort. Eine Ausnahme bildet Kreuzfeld (K) mit kurvigen Straßen und Wegen.

Unabhängige **Fußwege** mit Kreuzungen sowie straßenabhängige Fußwege sind in fast allen Quartieren aller Epochen existent. Kreuzungsfreie Fußgängerwege sind in der Epoche der 1920er/1930er Jahre nur in der Siemenssiedlung (B) und in der Epoche der 1950er/1960er Jahre nur im Grindelberg (FHH), Ostheim-Buchheimer-Weg (K) sowie in der Parkstadt Bogenhausen (LHM) festzustellen. Dies ist durch die Gebäudeanordnung und autofreie Innenbereiche bedingt. In den 1960er/1980er Jahren sowie den 1990er/2000er Jahren sind in beinahe allen Quartieren unabhängige und kreuzungsfreie Fußwege vorhanden – teils umfassend, teils in bestimmten Teilbereichen. In den Quartieren der 2010er/2020er Jahre ist der Umfang der unabhängigen kreuzungsfreien Fußwege wieder rückläufig, was u. a. auf die Struktur sowie die Straßenführung innerhalb des Quartiers zurückzuführen ist. Für die Quartiere der 2030er+ Jahre werden verstärkt unabhängige Fußwege sowie umfassende Fußwegenetze geplant. Fußgängerzonen sind erst seit den 1960er Jahren realisiert worden. Zu finden sind diese u. a. in Neuperlach (LHM), Bocklemünd-Mengenich (K), Chorweiler/Seeberg-Nord (K) und im Ben-Gurion Ring (FFM). In den 1990er Jahren setzte sich die Fußgängerzone in Neuallermöhe West (FHH), Messestadt Riem (LHM), Blumenberg (K) und Frankfurter Bogen (FFM) durch und findet in den darauffolgenden Epochen weiterhin Anwendung.

Radwege spielten in den Quartieren der 1920er/1930er Jahre noch keine Rolle. In den 1950er/1960er Jahren sind in einigen Quartieren Fußwegenetze vorhanden, die gleichermaßen von Fahrradfahrenden genutzt werden können. An Verbindungsstraßen, d. h. an übergeordneten Straßen, sind teilweise Radwege bzw. Fahrradstreifen begleitend, wobei davon auszugehen ist, dass diese vielerorts erst im Nachhinein umgesetzt wurden. Mit den ausgeprägten Fußwegen der 1960er/1980er Jahre entstanden gleichzeitig auch Wege, die für Radfahrer:innen zur Verfügung stehen, jedoch kein umfassendes eigenes Netz darstellen. Explizit Radwege an inneren Quartiersstraßen werden mit der Epoche der 2030er Jahre umgesetzt. Der Anschluss an Radschnellwegenetze erfolgt bereits in den 2010er/2020er Jahren im Pergolenviertel (FHH) und Freiham (LHM). In den zukünftigen Quartieren wird dies vermehrt mit in die Planungen integriert.

Die Bedeutung des MIV ist in den Quartieren der 1920er/1930er bis zu den 1960er/1980er Jahren zunehmend höher. In der Siemensstadt (B) ist der Innenbereich autofrei und in Westhausen (FFM) gibt es autofreie Passagen. In der Epoche der 1950er/1960er Jahre beherrschte weiterhin die Autofreundlichkeit die Planung, dennoch gibt es in beinahe allen Quartieren autofreie Teilbereiche. Mit der Epoche der 1960er/1980er Jahre wandelte sich die Autofreundlichkeit hin zur Autogerechtigkeit und der PKW bestimmt das Quartiersbild. Der Ben-Gurion-Ring (FFM) bildet mit seinem großen autofreien Innenbereich eine Ausnahme, wenngleich in anderen Quartieren ebenfalls autofreie Bereiche die autodominierten Straßenräume auflockern. In der darauffolgenden Epoche änderte sich lediglich die Parksituation. Große **Parkflächen** und Hochgaragen vor Gebäudegruppen wie

zur Zeit der Großwohnsiedlungen wurden vermieden. Vielmehr lag der Fokus auf gleichmäßig verteilten Tiefgaragen. Parken entlang der Straße bleibt weiterhin möglich. Mit der Epoche der 2010er/2020er Jahre endet auch die autogerechte Planung, die bereits seit den 1990er Jahren zunehmend in den Hintergrund rückte. In vielen Quartieren wird bereits auf Autoarmut gesetzt. Zunehmend werden punktuell Parkmöglichkeiten neben den Tiefgaragen angeboten, um den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum zu minimieren. In einigen der zukünftigen Quartiere wird auf Tiefgaragen verzichtet und es werden nur noch Parkgaragen bzw. Mobility Hubs an ausgewählten Standorten punktuell im Quartier oder am Quartiersrand bereitgestellt. Dementsprechend werden ausschließlich autoarme Quartiere mit autofreien Teilbereichen angestrebt.

Für die analysierten Quartiere ergibt sich für die Straßenräume und Erschließung folgendes Bild (vgl. Tab. 8): 31 Quartiere zeichnet ein hybrides Straßennetz mit unterschiedlichen Ausprägungen aus. Ein Verästelungsnetz überwiegt in den 1950er/1960er/ sowie den 1960er/1980er Jahren. Ergänzend zu den hybriden Strukturen sind in den 1990er/2000er und 2010er/2020er Jahren Raster zu erkennen.

In fast allen Epochen sind geradlinige Straßenverläufe präsent. Lediglich in den 1960er/1980er Jahren sind in allen Quartieren geschwungen verlaufende Straßen – meist in Kombination – vorhanden.

Gesonderte Radwege werden in Zukunft elementar in der Quartiersentwicklung sein. Seit den 1960er Jahren ermöglicht ein gemeinsames Fuß- und Radwegenetz schnelle Verbindungen. Die Bedeutung des Autos und damit die Autogerechtigkeit nimmt in den Großwohnsiedlungen stetig ab. Vielerorts werden nun autoarme Quartiere mit teils autofreien Bereichen entwickelt.

Waren in den 1920er/1930er und 1950er/1960er Jahren Parkmöglichkeiten entlang der Straßen gegeben, wandelt sich dies mit den Großwohnsiedlungen. Großflächige Parkplätze sowie teilweise Tiefgaragen ergänzten das Parkangebot. Seitdem waren Tiefgaragen fester Bestandteil der Planungen. In Zukunft wird in vielen Quartieren zunehmend darauf verzichtet und stattdessen werden Mobility Hubs bzw. multifunktionale Parkhäuser punktuell im Quartier errichtet.

Tab. 8: Vergleich - Straßenräume und Erschließung

Straßenräume und Erschließung		Erschließungsnetz						Straßenverlauf ○●				Fußwege ○●				Radwege				Bedeutung MIV					Anbindung MIV ○●			Art Parken ○●							Lage Parken			
Gesamtbewertung		Verästelung	axiales Netz	Innenringnetz	Außenringnetz	Rasternetz	Hybrid	geradlinig	geknickt	geschwungen	Straßenauf-weitungen	unabhängig mit Kreuzungen	unabhängig kreuzungsfrei	abhängig	Fußgängerzonen	Rad-/ Fußwege-netz gemischt	an inneren Quartiersstraßen	an Verbindungs-straßen	Radschnellwege	autogerecht	autofreundlich	autoarm	Innen autofrei	Teilbereiche autofrei	Häusergruppen angebunden	Häuser senkrecht angebunden	jedes Haus angebunden	Straße	Straße eingeschränkt	privat	Parkflächen	Garagen	Tiefgaragen	Hochgaragen	Mobility Hub	gleichmäßig	vor Gebäude-gruppen	punktuell	Quartiersrand
1920er/ 1930er	●/10	2		2	2	5	6	10	3	4	3	8	1	9				6		3	7		1	1		4	8	10		3	2	3				9		1	1
	○/10	/	/	/	/	/	/		1	2		2				/	/	/	/	/	/	/	/	/		1				2	1	2				/	/	/	/
1950er/ 1960er	●/10	6	1	2	1	1	3	8	2	8	2	7	3	10		5		6		4	6		3	6	5	9	4	10			5	4	1			8	3		
	○/10	/	/	/	/	/	/	2	1		3	2	1			/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	1	1			3	3	1	3			/	/	/	/
1960er/ 1980er	●/10	8		5	3	2	6	6	5	10	2	4	5	10	4	9		8		7	2	1	3	4	6	1	7	10		2	9	2	6	1		9	8		1
	○/10	/	/	/	/	/	/	1			2	4	4			/	/	/	/	/	/	/	/	/	1	1						3		2		/	/	/	/
1990er/ 2000er	●/10	1		2	2	9	7	9	2	4	2	7	5	10	4	9	1	7	1	4	6		2	3	4	3	10	10		4	5	1	10			10	1		
	○/10	/	/	/	/	/	/		2	3	2	2	3			/	/	/	/	/	/	/	/	/	2	3			1	1	1	1				/	/	/	/
2010er/ 2020er	●/10	2	3			7	5	9	4	2	1	6	1	9	3	6		8	2		5	5	2	2	3	1	9	5	5	1	2	1	10	2	3	10		3	
	○/10	/	/	/	/	/	/					4	4			/	/	/	/	/	/	/	/	/												/	/	/	/
	?/10																																						
2030+	●/10-?	2	1	6	4	3	4	8	3	2		2	5	8	5	8	4	7	5			8	4	6	7		2		4				3	4	8	2		6	5
	○/10-?	/	/	/	/	/	/		1	1		2				/	/	/	/	/	/	/	/	/												/	/	/	/
	?/10	1			1			1	2	3		2	3	2		1	4	3	2	1					1			4		2			1		2		1	2
Gesamt	●/60-?	21	5	17	12	27	31	50	19	30	10	34	20	56	16	37	5	42	8	18	26	14	15	22	25	18	40	45	5	10	23	11	30	7	11	48	12	10	7
	○/60-?	/	/	/	/	/	/	3	5	6	7	16	12			/	/	/	/	/	/	/	/	/	4	6	1		1	6	5	7	3	2		/	/	/	/
	?/60	1			1			1	2	3		2	3	2		1	4	3	2	1					1			4		2			1		2		1	2
Legende	●/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden ist, grün = überdurchschnittliches Vorkommen in > 50 % der Quartiere ○/x = Anzahl Quartiere von x Beispielquartieren der jeweiligen bzw. aller Epoche/n in denen Merkmal vorhanden ist ○● = Differenzierung zwischen Merkmal überdurchschnittlich vorhanden und Merkmal vorhanden ? = Anzahl der Quartiere, in denen Merkmal nicht final feststellbar, / = nur ● auswählbar (wenn Zahl hinterlegt, trifft Merkmal zu) Definition der Kategorien und Merkmale siehe Anhang E																																						

Quelle: Eigene Darstellung

16.9 Leitbilder

Die Quartiere der 1920er Jahre in Berlin folgen der Moderne, wobei die Siemenssiedlung als moderne Stadtlandschaft und die Hufeisensiedlung als Synthese aus Gartenstadt und moderner Großsiedlung betitelt werden (HASPEL/JAEGGI 2008: 51, 85). Das begleitende Credo der Epoche „Licht, Luft und Sonne" findet stadtunabhängig Anwendung (KRÜGER 2011: 2; WINTERSTEIN 2005: 64). Gartenstadtelemente tauchen in der Römerstadt (FFM) und Germaniasiedlung (K) auf (ABT/RUHE 2008: 158; KIERDORF 2020a: 799). Mit dem Neuen Frankfurt verfolgt die Stadt ein eigenes übergeordnetes Leitbild (JAENIKE 2005: 1). Die Stadt Hamburg greift den Reformwohnungsbau und das Neue Bauen in den Quartieren Jarrestadt und Dulsberg ebenso auf (BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985a: 2f.).

In den 1950er/1960er Jahren werden die meisten Siedlungen nach dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" realisiert. Zu dieser Zeit entstehen daraufhin meist Zeilensiedlungen, die die Epoche maßgeblich repräsentieren (NHW o.J.a; BERNING et al. 1990: 118; BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 136; BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT 1985c: 2). Das moderne Hochhausquartier am Grindelberg (FHH) hebt sich ab, wenngleich der offene Stadtraum bestehen bleibt (BLECHER 2016: 139, 189). Eine Ausnahme bildet die Stalinallee (B), die für die sozialistische Stadt steht und weniger das westdeutsche Leitbild verfolgt (SCHÄTZKE 1991: 62).

Hinter den Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre steht überwiegend das Leitbild „Urbanität durch Dichte" (BERNING et al. 1990: 162; STADT FRANKFURT AM MAIN. 61.S 2017: 13; KUNZE 1993: 80; SCHÄFKE 1995: 28). Die „autogerechte Stadt" wird dabei meist ebenfalls berücksichtigt, obgleich das Leitbild „Urbanität durch Dichte" das präsentere ist. Für die Nordweststadt (FFM) wurde eigens das Leitbild der „Raumstadt" konzipiert (BRÜCKNER-AMIN 2019: 171). Die Siedlung am Hasenbergl (LHM) befindet sich an der Schwelle zwischen der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" und „autogerechten Stadt" (LIST 2019: 149; BRUDER 2009: 53).

Mit den 1990er Jahren kam in Berlin das Leitbild der „Neuen Vorstadt" auf, das in Karow Nord umgesetzt wurde und urbanes Wohnen am Stadtrand impliziert (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 68; BERNING et al. 2003: 283). In der Rummelsburger Bucht (B) hingegen wurde eher das Konzept einer städtischen Landschaft verfolgt (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2007: 5). Mit Allermöhe West errichtete Hamburg eine Vorstadt (ähnlich wie in Berlin) mit Orientierung an städtischen Quartieren der 1920er Jahre und der Gartenstadt (FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE 2000: 28). Die HafenCity hingegen setzte auf das Leitbild der „Europäischen Stadt", Wahrung des maritimen Erbes sowie Innenstadterweiterung (EXI.11: 19, 62). In Frankfurt beeinflusste das immer präsenter werdende Leitbild der „Europäischen Stadt" die Quartiersentwicklung (VON LÜPKE 2018: 38). Mit der Messestadt Riem wurde das Wohnen im Grünen

durch Begleitung der Leitwörter „kompakt, urban, grün“ verfolgt (LHM-PLAN. PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM 2009: 3ff.). Das Bauen unter ökologischen und nachhaltigen Gesichtspunkten fand immer mehr Berücksichtigung (z. B. im Ackermannbogen (LHM) oder der Ökosiedlung Blumenberg (K)) (LHM-PLAN HAII/12: 2016; THELEMANN/WIKTORIN 2004: 97).

Mit der Umsetzung des Leitbilds der „Europäischen Stadt“ wurde demnach in einigen Quartieren der 1990er/2000er Jahre begonnen und in den darauffolgenden Epochen wurde es als übergeordnetes Leitbild etabliert. Ergänzt wird das Leitbild seit der Epoche der 2010er/2020er Jahre durch Forderungen nach einer „Stadt der kurzen Wege“ sowie einer durchmischten, kompakten, dichten, nachhaltigen und grünen Stadt (SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG. KOMMUNIKATION 2009: 16; STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN 2021: 13; BÜRGERSCHAFT DER FHH 2012: 10; LHM-PLAN o.J.b; ARGE et al. 2020: 5,9).

„Wohnen im Park“ gilt als Leitbild für das Pergolenviertel (FHH) sowie Waterkant (B) und zeigt damit Parallelen zur Parkstadt Bogenhausen (LHM) oder auch der Gartenstadt Hohnerkamp (FHH) auf (EXI.7: 24; SENSBW. ÄUßERE STADT 2022: 34; BÖHM/BRÜCKNER-AMIN 2019: 136).

Die derzeit in Planung befindlichen Quartiere setzen das Leitbild der „Europäischen Stadt“ mit kurzen Wegen sowie durchmischten und grünen Strukturen fort. Hervorzuheben ist, dass viele der Planungen und städtebaulichen Entwürfe individuelle Titel tragen und sich demnach in den räumlichen Kontext einbetten. Frankfurt Nordwest wird durch die Vorhaben „Landschaf(f)tStadt“ und „Quartiere im Kreislauf“ geleitet (STADT FRANKFURT AM MAIN 2021: 6; DER MAGISTRAT 2022: 2). „Woodhood, Gartenstadt 2.0“ spricht für die Entwicklungen in Kreuzfeld (K) (STADT KÖLN o.J. b). Oberbillwerder wird zur *“Connected-”* und *„Active City“* (IBA HAMBURG GMBH 2021a: 2f.). Demnach kann für jede der Epochen ein Leitbild ausgemacht werden. Seit der Jahrtausendwende wird für die unterschiedlichen städtebaulichen Entwürfe zusätzlich ein individuelles Leitbild entwickelt.

D Abschließende Betrachtung

17 Fazit

Die Arbeit möchte einen Beitrag leisten, die Quartiersentwicklungen der vergangenen 100 Jahre systematisch zu vergleichen und Erkenntnisse liefern, inwiefern sich die Errichtung von Quartieren in Bezug auf Bebauungsstruktur, Grün- und Stadträume, Erschließung und Funktion gewandelt hat. Ziel der Dissertation war es daher zunächst, Epochen der deutschen Stadtbaugeschichte abzugrenzen und den Wandel des Städtebaus und der Stadtentwicklung anhand dieser zu erklären. Transformationen auf gesamtdeutscher Ebene sollten auf die Stadt- und Quartiersebene übertragen werden, um schlussendlich wesentliche Merkmale, Neuheiten bzw. Innovationen sowie Renaissancen der untersuchten Stadtquartiere darzulegen.

Der erste Teil der Dissertation befasste sich mit der deutschen Stadtbaugeschichte seit 1850 und stellte wesentliche Merkmale der unterschiedlichen Epochen heraus. Zur Einordnung der Ergebnisse wurde die MLP bzw. Mehrebenenperspektive als konzeptioneller Rahmen herangezogen. Dabei wurden unterschiedliche Einflüsse ermittelt, die auf die Stadtentwicklung einwirken und Innovationen und Neuheiten hervorrufen bzw. Veränderungen anstoßen. Einerseits liegen exogene Einflussfaktoren wie wirtschaftliche, politische oder klimatische Herausforderungen sowie gesamtgesellschaftliche Thematiken vor. Andererseits begünstigen endogene Faktoren aus der Stadtentwicklung den Wandel. Sowohl die Darstellung der Stadtbaugeschichte als auch die Einordnung in den theoretischen Rahmen bildeten die Grundlage für die weitere empirische Analyse.

Im zweiten Teil der Untersuchung wurden insgesamt 60 Stadtquartiere (Fallbeispiele) aus den Epochen 1920er/1930er Jahre, 1950er/1960er Jahre, 1960er/1980er Jahre, 1990er/2000er Jahre, 2010er/2020er Jahre sowie 2030+ der einwohnerstärksten Städte Deutschlands Berlin, Hamburg, München, Köln und Frankfurt am Main (Fallstudien) ausgewählt und hinsichtlich Gemeinsamkeiten und Unterschieden analysiert. Die Darstellung von Innovationen und Neuerungen sowie Renaissancen erfolgte unter Einbezug des konzeptionellen Rahmens der MLP. Die Vergleichende Analyse erfolgte auf Grundlage vorab definierter Kriterien unter Berücksichtigung der Themenbereiche Basisinformationen, Städtebau, Grün- und Stadträume sowie Verkehrserschließung. Zur Generierung umfassender Informationen zu den einzelnen Quartieren wurden diverse Methoden herangezogen. Literaturrecherche und Dokumentenanalysen fassten bestehende Erkenntnisse zusammen. Die Bestandsaufnahme vor Ort und über online verfügbare Kartendienste vereint die sektoralen Stadtanalysen und half bei der Charakterisierung der Stadtquartiere. Expert:inneninterviews lieferten ergänzende Einblicke und ermöglichten den Einbezug unterschiedlicher Blickwinkel.

17.1 Einordnung in den konzeptionellen Rahmen

Die vergleichende Untersuchung der Fallstudien bzw. jeweiligen Fallbeispiele macht deutlich, dass die Quartiersentwicklungen in der Regel die Gegebenheiten und Attribute der deutschen Stadtbaugeschichten epochenspezifisch widerspiegeln. Daher hat die Darstellung der Stadtbaugeschichte (vgl. Kapitel 7) hat die Grundlage geschaffen, um Veränderungen in der gesamtdeutschen Stadtentwicklung zu begreifen. Die Einbettung in das Modell der MLP mit den Ebenen Landschaft, Regime und Nischen erwies sich geeignet, um komplexe Transformationsvorgänge innerhalb der Stadtentwicklung zu erklären. So konnte dargelegt werden, dass übergeordnete exogene Einflüsse (Ebene Landschaft) auf die Stadtentwicklung (Ebene Regime) wirken. Die im Modell betitelte Landschaft meint im vorliegenden Kontext Veränderungen aus Gesellschaft, Umwelt, Politik, Technik etc. Diese bedeutenden Wandlungen stellen Routinen innerhalb der Stadtentwicklung wie in den Epochen gängige Bebauungsstrukturen, Erschließungskonzepte, Straßen-, Grün- und Freiräume infrage und bieten Anreize für Neuheiten und Innovationen. Einzelne Personen, Kollektive oder Städte (Ebene Nische) nutzen die dynamischen Gegebenheiten als Gelegenheitsfenster und bringen neuartige Ansätze in die Stadtentwicklung hinein. Diese erheben den Anspruch geeignetere und an die übergeordneten Herausforderungen besser abgestimmte Lösungen bereitzustellen und möchten bestehende Routinen möglicherweise ersetzen. Setzen sie sich gegenüber bestehenden Praktiken durch und gehen in die gängige Praxis über, gelten sie als Innovationen. Neuheiten hingegen lösen bestehende Routinen nicht gänzlich ab. Bei den Neuheiten/Innovationen kann es sich um theoretische Überlegungen wie Leitbilder handeln. Diese erscheinen meist übergreifend und finden dann beispielsweise in der Errichtung von neuen Quartieren Anwendung. Weiterhin können in Quartieren Neuheiten/Innovationen Anwendung finden, die anschließend eine Strahlkraft auf die gesamtdeutsche Stadtentwicklung haben. Denkbar ist außerdem eine Veränderung der Praktiken aus der Stadtentwicklung heraus, die zügig gesamtheitlich Anwendung findet. Dies wäre beispielsweise bei geänderten rechtlichen Vorgaben der Fall.

Neue Stadtquartiere eignen sich daher sowohl zur Testung von Neuheiten als auch zur ganzheitlichen Umsetzung von neuen Ansätzen. Sie setzen dabei oft genau die zur Entstehungszeit vorherrschenden neuen Praktiken um. Gesetze, Leitlinien und Konzepte begleiten dabei stets die Quartiersentwicklung, wobei es übergeordnete Vorgaben sowie stadtabhängige Rahmenbedingungen gibt.

Nachfolgende Beispiele zeigen auf, wie übergeordnete Einflüsse Anpassungen im Regime der Stadtentwicklung hervorrufen und Reaktionen in der Quartiersentwicklung erforderlich machen. Die MLP kann somit auf die Stadt und Quartier übertragen werden, sodass stadtspezifische Einflüsse aus den unterschiedlichsten Ebenen wirken. Dies können städtische Konzepte, Projekte und Maßnahmen

zu bestimmten Themenbereichen wie Klimaschutz, Energieversorgung, Mobilität, Wohnungsbau etc. sein.

Das Beispiel des Regenwassermanagements zeigt, dass der durch die Landschaft geprägte Bedeutungsgewinn der Ökologie und die damit einhergehende Forderung nach Anpassung an den Klimawandel dazu führt, dass im Regime rechtliche Änderungen angeschoben werden, die zukünftig eine Regenwasserversickerung und -speicherung vor Ort notwendig machen. Daraus resultiert, dass die ehemalige gängige Praxis, Regenwasser abzuleiten, überdacht werden und neuartige Verfahren im Umgang mit Regenwasser entwickelt werden mussten und weiterhin müssen. Es wird konstatiert, dass Planungsentscheidungen immer im zeitlichen Kontext betrachtet werden müssen. Die Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Entscheidung waren in vielen Fällen andere als während der Fertigstellung (EXI.3: 56). Folglich beeinflussen deutschlandweite Vorgaben und neue Gesetze, als Reaktion auf allgemeingültige Veränderungen auf gesellschaftlicher, wirtschaftlicher, ökologischer Ebene die Quartiersentwicklung.

Durch den Klimawandel wird die präsente Rolle des MIV infrage gestellt. Bereits seit den 1990er Jahren sollen neue Konzepte zu autoarmen Quartieren beitragen. In aktuellen und zukünftigen Quartiersentwicklungen wird der PKW zunehmend aus dem öffentlichen Raum verdrängt. Auf städtischer Ebene greifen Vorgaben wie die Stellplatzsatzung aus dem Regime zusätzlich und erfordern Anpassungen. Als Neuheit wurden Quartiersgaragen im Schumacher Quartier (B) und Oberbillwerder (FHH) zu Mobility Hubs weiterentwickelt. Diese umfassen neben dem Parken weitere Mobilitätsformen und darüber hinaus in vielen Quartieren Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote sowie soziale Infrastruktur. Ob sich Mobility Hubs als Routine durchsetzen und Tiefgaragen und Parken im öffentlichen Raum in Zukunft ablösen, bleibt abzuwarten.

Die weltweiten klimatischen Veränderungen tangieren Städte unterschiedlich. Auf Stadtebene bildet daher beispielsweise das Hamburger Klimaschutzgesetz die Grundlage für konkrete Vorgaben und Verpflichtungen bei der Entwicklung von Oberbillwerder (FHH). So ist Photovoltaik verpflichtend und Dach- und Fassadenbegrünung sind in gewissen Anteilen umzusetzen (EXI.5: 31). An diesem Beispiel wird deutlich, dass durch Einflüsse aus der Landschaft Vorgaben im Regime entstehen, die auf Quartiersebene umzusetzen sind. Leitlinien, Konzepte, Gesetze etc. werden daraufhin im städtischen Kontext gültig und unterscheiden sich im Detail von übergreifenden Regularien. Einstige neuartige Maßnahmen wie Photovoltaik werden schließlich zur gängigen Praxis und werden in stadtweiten Richtlinien festgesetzt.

Neben den Innovationen und Neuheiten können auch Renaissancen, d. h. wiederkehrende Elemente auf Veränderungen reagieren und sowohl aus Nischen als auch aus dem Regime selbst wirken. Die

Rückbesinnung auf Bekanntes, gegebenenfalls mit Anpassungen, scheint oftmals ähnlich bedeutend wie gänzliche Neuheiten oder Innovationen zu sein. Ähnlich wie bei Neuheiten oder Innovationen, wird die Instabilität des Regimes genutzt und bisheriges Vorgehen hinterfragt, um Veränderungen voranzubringen, wobei dabei auf probate Werkzeuge zurückgegriffen wird.

Die deutschlandweiten Anforderungen zur Einschränkung der neuen Flächenversiegelung stehen im Spannungsfeld mit dem Wachsen der Städte. Neuer Wohnraum wird benötigt und gleichzeitig sind die Flächenvorräte beinahe ausgeschöpft. Im Zuge dessen wird auf altbewährte Bebauungsstrukturen gesetzt und die Blockrandbebauung als Lösung herangezogen. Die kleinteilige Nutzungsmischung und Bereitstellung von Versorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf sowie Arbeitsplätzen werden forciert, um reine Wohnquartiere zu vermeiden. Festzustellen ist dies in aktuellen und geplanten Quartieren wie Am Römerhof (FFM), Schumacher Quartier (B), PaketPost-Areal (LHM) oder Deutzer Hafen (K).

Die Einordnung der Quartiersentwicklungen in die MLP zeigt, dass sich signifikante Ereignisse auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen auf die Stadtentwicklung auswirken. Drastische Einschnitte gelten als Anstoß für den Wandel und erlauben Neuheiten und Innovationen, aber auch Renaissancen. Neue Stadtquartiere dienen dabei oft als Experimentierfeld zur ganzheitlichen Erprobung neuer oder auch wiederkehrender Ansätze.

Neben der Einbettung der herausgestellten Neuerungen und Innovationen in die MLP erfolgte die vergleichende Analyse der Fallbeispiele unter Bezugnahme der theoretischen Grundlagen zu Stadtentwicklung, Stadtplanung und Städtebau. Auf Basis dieser wurde ein Untersuchungsrahmen mit relevanten Dimensionen und Kriterien erstellt, um eine Vergleichbarkeit herzustellen.

17.2 Beantwortung der Forschungsfragen

Die in Kapitel 1.1 aufgestellten Leitfragen sollen nun abschließend beantwortet werden. Dabei wird zunächst auf die **Stadtbaugeschichte** eingegangen, ehe im zweiten Teil der **Wandel der Stadtquartiere** ergründet wird.

Anhand einschlägiger Literatur wurden die Merkmale der einzelnen Epochen unter Berücksichtigung der signifikanten exogenen Veränderungen und Anstöße sowie Neuerungen dargelegt. Somit kann jede der aufgezeigten Epochen charakterisiert werden und es können Rückschlüsse auf die Entstehungszeit der untersuchten Quartiere gezogen werden.

1a) In welchen Skalen vollziehen sich fundamentale Wandel und wodurch zeichnen sich die einzelnen Epochen der Stadtentwicklung aus?

Fundamentaler Wandel impliziert merkliche Veränderungen oder das Auflösen gängiger Praxis in der Stadtentwicklung und im Städtebau, die meist durch unterschiedliche Einflüsse begründet werden. Bebauungsstrukturen, Gebäude- und Dachformen, Baumaterialien, technische Infrastruktur, Erschließung und Ausgestaltung der öffentlichen Räume können sich durch Einwirkungen unterschiedlicher Ebenen verändern (vgl. Forschungsfrage 1b). Die Epochen des Städtebaus können folgendermaßen eingegrenzt werden:

- 1850 bis 1918: Städtebau der Industrialisierung
- 1918 bis 1933: Städtebau der Weimarer Republik
- 1933 bis 1945: Städtebau im Nationalsozialismus
- 1945 bis 1960: Städtebau der Nachkriegszeit
- 1960 bis 1990: Städtebau im geteilten Deutschland
- Ab 1990: Städtebau seit der Wiedervereinigung

Die Gliederung der Epochen geht zurück auf die historischen und politischen Gegebenheiten, sodass ein Wandel innerhalb der Stadtentwicklung und dem Städtebau oftmals daran geknüpft ist. Seit dem Ersten Weltkrieg erfolgen Veränderungen meist in einem Zeitraum von 15 bis 30 Jahren.

Die Epoche des Städtebaus im Industriezeitalter (1850 bis 1918) wurde von der Industrialisierung, technischen Innovationen, Elektrifizierung sowie vom allgemeinen Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum beeinflusst. Fluchtliniengesetze sowie Zonen- und Staffelbauordnungen der Kommunen lenkten vielerorts die Stadtregulierung und -erweiterung der industriellen Stadt. Ab 1870 wurde der Städtebau in Deutschland als Fachdisziplin herausgebildet, um auf vielfältige Einflüsse des Industriezeitalters in den Städten zu reagieren. Neben dem Umgang mit Bevölkerungszuwächsen,

Wohnraummangel und Hygieneproblemen, gehörte die City-/Stadtzentrenbildung zu den Aufgaben des modernen Städtebaus. Durch eine steigende Mobilität u. a. durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurde die traditionelle Nutzungsmischung mit dem Übergang zur darauffolgenden Epoche zunehmend getrennt. Die Stadtbaukunst rückte zunächst bis 1900 durch erforderliche verkehrs- und stadttechnische Lösungen in den Hintergrund. Die Transformation der „Europäischen Stadt" im Zuge der Industrialisierung war besonders durch Überbauung von Hinterhöfen, dichte Bebauung, unhygienische Wohnverhältnisse, großflächige Grundstücksbebauung und Bodenspekulationen geprägt. Mit der Jahrhundertwende von 1800 auf 1900 wurden Leitbilder wie die Gartenstadt und die Bandstadt publik. Die dichte Blockrandbebauung wurde aufgelockert, sodass reformierte und kernlose Baublöcke errichtet wurden.

Die Epoche der Weimarer Republik 1918 bis 1933 war geprägt durch den vorangegangenen Ersten Weltkrieg, Wohnungsnot, Fordismus, Inflation, die Wirtschaftskrise, Verstädterung und zunehmende Motorisierung und Mobilität. Kritik an den Mietskasernen und Arbeiterquartieren mit dichter Hinterhofbebauung und unhygienischen Wohnverhältnissen wurde lauter, sodass der reformierte Baublock als Übergang zur Zeilenbebauung Anwendung fand. Die Forderung nach Licht, Luft und Sonne beschleunigte die Anpassung der Bebauungsstruktur. Erste Trabantensiedlungen und gartenstadtähnliche Siedlungen am Stadtrand wurden realisiert, wodurch die suburbane Stadterweiterung vorangetrieben wurde. Die industrielle Bauweise wurde erstmals in einigen Bauvorhaben angewandt. Das Bauhaus wurde gegründet und gestaltete den Sachlichen und Internationalen Stil mit. Die zunehmende Funktionstrennung fand in der Charta von Athen 1933 Bestätigung.

Zur Zeit des Städtebaus des Nationalsozialismus (1933 bis 1945) galten das „Führerprinzip" und die totale Planung. Die Massenproduktion wurde fortgeführt, um Volksgüter wie das Auto bereitzustellen. Die Ablehnung des Neuen Bauens, die Großstadtfeindlichkeit und Antimoderne förderten das Ideal nach dem Kleinbürgertum in der ländlichen Kleinstadt sowie dem Einfamilienhaus als Wohnform. Große Siedlungen entstanden zu dieser Zeit nicht. Vielmehr wurden Mustersiedlungen mit Einfamilienhäusern errichtet. Der Rückzug aus der staatlichen Wohnungsbauförderung begünstigte dies zusätzlich. Der Fokus lag auf dem monumentalen Ausbau von Führer- und Gauhauptstädten, der Kahlschlagsanierung von problembehafteten Vierteln und der Gesundung der Altstadt. Das Konzept der „Stadtlandschaft" führte zur Auflockerung.

Der Städtebau der Nachkriegszeit (1945-1960) unterschied sich in der BRD und der DDR, war jedoch in beiden Ländern durch den Zweiten Weltkrieg und die daraus resultierende Wohnungsnot bestimmt. In der BRD sorgte das Wirtschaftswunder für eine steigende Konsumgüterindustrie, steigenden Wohlstand sowie Anwerbung von Gastarbeitern. Der Flächenverbrauch stieg ohne Berücksichtigung

natürlicher Ressourcen an. Die gründerzeitliche Stadt mit geschlossener Bauweise wurde vielerorts abgelehnt, sodass der Wiederaufbau ab den 1950er Jahren mit Reihen- und Zeilenbauweise in durchgrünten Quartieren erfolgte. Die organische Gestaltung als „offene und aufgelockerte Stadtlandschaft“ spiegelte die gültigen Leitbilder wider und löste gefasste Räume auf. Der autogerechte Ausbau erforderte eine Anpassung und Trennung der Straßennetze. In der DDR war der Einfluss der Sowjetunion und des Sozialismus immens, sodass die Sozialistische Stadt mit kompakter Straßenrandbebauung und künstlerischen Elementen an Straßen und Plätzen zum Vorbild wurde und fließende und aufgelockerte Räume abgelehnt wurden. Die „16 Grundsätze des Städtebaus“ dienten als Leitlinien für die Stadtentwicklung. Bis 1955 setzte man auf Monumentalität und Arbeiterwohnpaläste im Zuckerbäckerstil und Sowjetischer Stadtbaukunst. Anschließend war das Credo eher „besser, billiger und schneller“, sodass die Großblockbauweise mit Vorfertigung und Typisierung in Form von aufgelösten Scheiben- und Punkthäusern Einzug hielt. Der Fokus lag auf dem Neubau von Plattenbauwohnungen, sodass die Altbausanierung und -instandhaltung vernachlässigt wurde. Die Altstadt wurde teilweise kahlschlagsaniert. Breite gefasste Korridorstraßen prägten das Stadtbild und sorgten für eine Verbindung der funktionsgetrennten Stadtgebiete.

Der wirtschaftliche Auf- und Abschwung erhielt durch die Ölkrise 1973 einen Dämpfer und beeinflusste die Stadtentwicklung in der BRD während der Epoche von 1960 bis 1990. Der beginnende Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, der Ausbau der S- und U-Bahnnetze sowie der Anstieg des MIV und die zunehmende Suburbanisierung hatten Auswirkungen auf die Stadtentwicklung zu dieser Zeit. Die Leitbilder der „autogerechten Stadt“ und „Urbanität durch Dichte“ formten die Umsetzung von Großwohnsiedlungen, Satelliten- und Trabantenstädten am Stadtrand, wobei Wohnhausschleifen, neue Blockstrukturen aber auch Zeilenelemente realisiert wurden. Die Kahlschlagsanierungen der Innenstädte wurden ab Mitte der 1970er Jahre durch eine behutsame Stadterneuerung unter Berücksichtigung der Bau- und Erschließungstypologien der Vormoderne (Blockstrukturen und Korridorstraßen) ersetzt. Der Zerfall der Innenstädte forderte in den 1970er Jahren Erhaltungs- und Modernisierungskonzepte zur Etablierung des tertiären Sektors. Daraufhin geriet die Innenstadt als reiner Einkaufsstandort in die Kritik und die Funktionsmischung der europäischen Stadt kam zunehmend wieder in den Fokus. Unter dem Protest „Rettet unsere Städte jetzt“ sollte eine Funktionskonzentration von Bürokomplexen und zunehmender Verkehr in den Innenstädten verhindert werden. Mit der Veröffentlichung des Club of Romes in den 1970er Jahren wurden erstmals Umweltgefahren thematisiert, wodurch ökologisches und energiesparendes Bauen angestoßen wurde. In der DDR geriet die Produktion zunehmend ins Stocken, sodass eine Wirtschaftskrise in den 1980er Jahren die Unzufriedenheit der Bevölkerung beförderte. Das Land sah sich mit Reformforderungen, Protesten und Ausreisewellen konfrontiert. Die Zentralisierung des

Städtebaus minimierte die Eigenverantwortung der Kommunen. Das Wohnungsbauprogramm sowie das Material- und Energiesparprogramm von 1979 lenkten den Wohnungsbau. Zunächst war das Hauptaugenmerk auf dem Neubau von Wohnungen in Großblock- und Plattenbauweise, ehe seit den 1980er Jahren zusätzliche Modernisierungsvorhaben dem Wohnraummangel entgegenwirken sollten. Monofunktionale Großsiedlungen in der Peripherie mit unattraktivem Wohnumfeld und fehlenden Wohnfolgeeinrichtungen prägten die Städte. Einerseits wurden fließende Räume mit Reihen- und Zeilenbebauung umgesetzt, andererseits sollten später dichte und kompakte Strukturen den Bodenverbrauch reduzieren. Innenstädte der historischen „schönen" Stadt wurden durch Aus- und Umbau von Fußgängerzonen und Einkaufsstraßen erhalten.

Der Mauerfall und die Wiedervereinigung führten die Stadtentwicklung und den Städtebau beider deutscher Staaten wieder zusammen. Globalisierung, Deindustrialisierung, digitale Transformation, die Finanz- und Immobilienkrise von 2007/2008 sowie gesellschaftliche Themen wie demographischer Wandel und Bevölkerungsschwund im Osten Deutschlands erforderten eine Reaktion der Stadtentwicklung. Die behutsame Stadtentwicklung wurde mit integrierten Ansätzen weiterverfolgt. Die ostdeutschen Großwohnsiedlungen waren zunehmend in schlechtem baulichem Zustand, sodass Städtebauförderungsprogramme eine Sanierung ermöglichten. Die Suburbanisierungsprozesse ab Mitte der 1990er Jahre wandelten sich rund zehn Jahre später zu Reurbanisierung, sodass gewachsene Stadtviertel bzw. Altbauquartiere als beliebter Wohnort auserkoren wurden, während gleichzeitig der geförderte Wohnraum abnahm. Gentrifizierungsprozesse und Segregation waren die Folge. Mit dem steigenden Bewusstsein für Umwelt und Klima wurde zunehmend Wert auf eine ökologische Bauweise, flächensparendes Bauen und alternative Energien wie Geothermie gelegt. Die Kritik an offenen fließenden Räumen und freier Gebäudeanordnung ließ vielerorts Gedanken zur geschlossenen Bauweise zurückkehren. Die Rückbesinnung auf die vorindustrielle Stadt brachte neue kompakte, grüne und urbane Stadtviertel mit kleinteiliger Nutzungsmischung hervor. Die Leitbilder der „Europäischen Stadt" und „Nachhaltigen Stadt" gelten seitdem übergeordnet. Konzepte wie die resiliente und smarte Stadt beeinflussen die Stadtentwicklung genauso wie die Neue Charta von Athen oder die Leipzig Charta, die 2021 eine Überarbeitung erhielt. Neue Mobilitätsstrategien sollen den MIV reduzieren und den Umweltverbund stärken.

1b) Was sind Anstöße für Veränderungen und den damit einhergehenden Wandel?

Zur Erklärung der Veränderungen wurde die MLP mit ihren unterschiedlichen Ebenen herangezogen. Anhand der zeitlichen Gliederung der Stadtbaugeschichte wird deutlich, dass historische und politische Ereignisse wie die Industrialisierung, die beiden Weltkriege, die Zeit des Nationalsozialismus, die Teilung Deutschlands und die Globalisierung einen maßgeblichen Einfluss auf die Stadtentwicklung

haben. Die aktuelle Epoche ist durch die Covid-19 Pandemie, den unaufhaltsamen Klimawandel, Kriege sowie die Energiekrise bestimmt und wird den Städtebau fortwährend beeinflussen. Darüber hinaus können weitere exogene Einflüsse wie lokale klimatische Veränderungen, ein zunehmendes Umweltbewusstsein, Preisentwicklungen und technischer Fortschritt Anstöße für Veränderungen sein. Folglich bedeutet dies, dass unter anderem übergeordnete historische, politische, wirtschaftliche, technische, gesellschaftliche sowie ökologische Gegebenheiten und Veränderungen aus der *Ebene der Landschaft* Anpassungen innerhalb des Regimes Stadtentwicklung bedingen können. Substanzielle Veränderungen auf unterschiedlichen Ebenen – sei es kommunal, landes-, bundes- oder weltweit – können Druck auf die Stadtentwicklung mit ihren Subsystemen ausüben. Die Stadtentwicklung öffnet sich folglich für Änderungen oder ist gezwungen sich an neue Gegebenheiten anzupassen.

Die Änderungen können zum einen durch Innovationen und Neuheiten aus Nischen angestoßen werden, zum anderen aus dem Regime selbst. Soziale und technische Innovationen oder auch Best-Practice Beispiele aus Nischen können durch die Instabilität des Regimes aufgrund der exogenen übergeordneten Einflüsse in das Regime eindringen. Ebenso denkbar ist, dass neuartige Ansätze und Lösungen das Regime Stadtentwicklung herausfordern und ohne gesellschaftlich bedingte Infragestellung Transformationen begünstigen. Innovationen und Neuheiten aus dem Regime können durch Gesetzesänderungen, neue Leitlinien oder Projekte und Programme entstehen und ebenfalls einen Wandel im Regime herausfordern. Weiterhin haben Innovationen, gleichermaßen wie Neuheiten, in der Stadtentwicklung die Beseitigung von städtebaulichen Mängeln zum Ziel. Anders als technische Innovationen von Unternehmen, die vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen Erfolges entwickelt werden, sind Produktinnovationen der Stadtentwicklung lediglich zur Verbesserung und Problemlösung entscheidend. Im Regime entstandene Neuheiten und Innovationen sind oftmals Ergebnisse aus vorangegangenen Lernprozessen der Planer:innen, Städtebauer:innen, Architekt:innen und weiteren Stakeholder:innen. Weiterhin muss die Stadtentwicklung auf technische Innovationen wie das Automobil oder Geothermie reagieren und sich dementsprechend anpassen. Folglich sind Anstöße für einen Wandel der Stadtentwicklung vielfältig. Sie entstehen aufgrund unterschiedlicher Einflüsse, Herausforderungen sowie Ideen, die zu Innovationen werden.

2a) Wie lassen sich die Bausteine Städtebau, Grün- und Stadträume sowie Erschließung der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen charakterisieren?

Angelehnt an die Epochen der Stadtbaugeschichte (vgl. 1a) erfolgte die Einordnung der Beispielquartiere, sodass insgesamt folgende sechs Epochen Grundlage für die Analyse bilden: 1920er/1930er Jahre (vgl. Städtebau der Weimarer Republik), 1950er/1960er Jahre (vgl. Städtebau der Nachkriegszeit), 1960er/1980er Jahre (vgl. Städtebau im geteilten Deutschland), 1990er/2000er Jahre

(vgl. Städtebau im wiedervereinten Deutschland), 2010er/2020er Jahre sowie 2030+ (aktuelle und künftige Epoche). Die Aufweichung in jeweils zwei bzw. drei Jahrzehnte erschein aufgrund der teilweise langen und überschneidenden Entstehungszeiten sinnvoll. Weiterhin wurde die Epoche Städtebau im Nationalsozialismus vernachlässigt, da keine prägnanten Quartiersentwicklungen vonstattengingen. Zur differenzierten Darstellung der aktuell geplanten und in Bau befindlichen Quartiere erfolgte seit den 1990er Jahren eine feinere Gliederung. Je zwölf ausgewählte Beispielquartiere in fünf Fallstudien, d. h. insgesamt 60 Quartiere wurden in den Kapiteln 9 bis 13 ausführlich charakterisiert.

Mit Blick auf den Städtebau der Epochen lässt sich herausstellen, dass in den Quartieren der **1920er und 1930er Jahre** keine Bebauungsstruktur repräsentativ für diese Epoche ist. Sowohl Zeilen, Reihen als auch offene und geschlossene Blockrandstrukturen machen die Quartiere aus. Die Bauweise ist überwiegend geschlossen und folgt meist der Straße. Walm-, Sattel- und Flachdächer decken gleichermaßen die bis zu fünfgeschossigen Gebäude. Die Höhe der Gebäude ist gleichmäßig und höchstens durch eine leichte Höhendifferenzierung gekennzeichnet. In vier Quartieren sorgen neben Geschosswohnungsbau Einfamilienreihenhäuser für ein differenziertes Wohnraumangebot. Beinahe alle Quartiere wirken einheitlich, was durch die vielen homogenen Abschnitte innerhalb der Quartiere begünstigt wird.

Sechs der Quartiere der 1920er/1930er Jahre können als durchgrünt gelten. Ein zentraler Quartierspark und auch kleinere Grünräume existieren nur in wenigen Quartieren. Vorgärten sowie private Gärten sind hingegen häufiger vorzufinden. Die Grünräume sind in den meisten Quartieren gefasst sowie klar zwischen privat und öffentlich getrennt. Hinsichtlich der Zugänglichkeit der Grünräume ergibt sich ein diffuses Bild. Einen zentralen Quartiersplatz gibt es nur in zwei Quartieren und kleinere Quartiersplätze in weiteren vier Quartieren, die allesamt mindestens zweiseitig offen ausgeprägt sind.

In den meisten Quartieren der 1920er/1930er Jahre ist das Erschließungsnetz hybrid, wobei sich in drei Quartieren eine Rasterstruktur erkennen lässt. Der Straßenverlauf ist in allen Quartieren geradlinig und wird durch geknickte und geschwungene Straßen ergänzt. Eine Ausnahme bildet Westhausen (FFM) mit einer stringenten geradlinigen Rasterstruktur. Fußwege sind straßenbegleitend sowie unabhängig von der Straße herausgebildet. Fahrradwege gibt es innerhalb der Quartiere nicht. Die meisten Quartiere sind für den MIV angemessen oder sogar autogerecht. In der Siemensstadt (B) lässt sich ein autofreier Innenbereich im Ansatz erkennen. Die Gebäude sind durch die straßenrandständige Bebauung meist direkt mit dem Auto anfahrbar. Geparkt wird in den Quartieren überwiegend entlang der Straßen. Vereinzelt sind Parkflächen oder Garagen vorhanden.

In der Nachkriegszeit und somit der **Epoche der 1950er bis frühen 1960er Jahre** sind Zeilenstrukturen in geschlossener und abweichender Bauweise mit senkrechtem Straßenbezug bestimmend. Die Gebäudehöhe knüpft mit überwiegend unter fünfgeschossigen Gebäuden an die vorherige Epoche an, variiert jedoch stärker in der Höhe. Das Flachdach wird zur zeitgemäßen Dachform. Lediglich in drei Quartieren sind neben Geschosswohnungen auch Einfamilienhäuser präsent. Das Erscheinungsbild der Quartiere ist vergleichbar mit der Epoche zuvor: Ähnliche und teils homogene Teilbereiche lassen eine Einheit erkennen.

Beinahe auf alle Quartiere der Epoche treffen die Merkmale Durchgrünung und Abstandsgrün zu. Die verzahnten Grünräume sind halböffentlich und werden lediglich in fünf Quartieren durch öffentliche Grünräume ergänzt. Private Grünräume sind nur in wenigen Quartieren und gemeinschaftliche Grünräume in keinem der Quartiere festzustellen. Öffentlichen Plätzen wurde in dieser Epoche nur eine untergeordnete Rolle beigemessen.

In der Mehrheit der Quartiere kommt ein Verästelungsprinzip zum Tragen, wobei die Straßen sowohl gerade als auch geschwungen sind. Abhängige und unabhängige Fußwege abseits der Straße durchziehen die Quartiere. Radwege innerhalb der Quartiere sind nicht explizit ausgewiesen, jedoch sind gemischte Rad- und Fußwegeverbindungen in etwa der Hälfte der Quartiere vorhanden. Grundsätzlich sind die Quartiere autofreundlich und die Häuser senkrecht an das Straßennetz angebunden, wenngleich durch die Zeilenstruktur in viele Quartieren autofreie Innenbereiche mit Fußwegeverbindungen entstanden sind. Parken entlang der Straßen ist flächendeckend im Quartier erlaubt.

Mit der Epoche der Großwohnsiedlungen der **späten 1960er bis 1980er Jahre** wurden die verbreiteten Zeilenbauten durch die losgelöste Großform ersetzt, obgleich andere Bebauungsstrukturen mit Bezug zur Straße weiterhin Beachtung fanden. Die Bauweise war in den meisten Vierteln geschlossen und wurde gleichermaßen durch offene und abweichende Bauweisen erweitert. Ein- bis fünfgeschossige Gebäude mit Flachdach blieben erhalten und wurden durch höhergeschossige Häuser ergänzt, sodass sich neben einer Höhendifferenzierung eine Höhenstaffelung einstellte. Der Geschosswohnungsbau war zu dieser Zeit von großer Bedeutung, sodass nur vereinzelt Einfamilienhäuser zusätzlich realisiert wurden. Die Quartiere wirken ebenso als Einheit und weisen innerhalb sowohl Ähnlichkeiten als auch Homogenität auf.

Entsprechend der vorangegangenen Epoche leisten Durchgrünung und Abstandsgrün einen entscheidenden Beitrag zu den überwiegend öffentlichen und halböffentlichen Grünräumen. Weiterhin sind diverse Grünräume wie kleine Parks, Grünbänder und große angrenzende Grünflächen vorhanden, die die Freiraumqualitäten unterstreichen. Die Ausprägung der Grünräume ist meist

verzahnt, vereinzelt zusätzlich gefasst. Private Gärten sind vorhanden, allerdings wenig ausgeprägt. Kleinen Quartiersplätzen sowie halböffentlichen Plätzen vor den Gebäudegruppen kommt eine immense Bedeutung zu. So entstanden innerhalb der großflächigen Stadtviertel Nachbarschaftsplätze, die jedoch meist einen offenen Charakter aufweisen.

Verästelungs- und Innenringnetze sind in vielen Quartieren als Hybridform weit verbreitet. Die Straßen sind stets geschwungen und werden von geradlinigen und geknickten Verläufen durchbrochen. Neben abhängigen Fußwegen sind in etwa der Hälfte der Quartiere kreuzungsfreie Fußwegenetze herausgebildet worden, um die Trennung zwischen den Verkehrsarten zu unterstreichen. Darüber hinaus wurden erstmals Fußgängerzonen eingerichtet. Die Bedeutung der Radwege nimmt etwas zu, sodass in beinahe allen Quartieren gemischte Fuß- und Radwegenetze für eine Anbindung sorgen. Die Autogerechtigkeit wurde in sieben Quartieren verfolgt, obwohl in einigen Quartieren autofreie Bereiche ersichtlich sind. Große Parkplatzflächen vor Gebäudegruppen und Tiefgaragen verdeutlichen den starken Einfluss des Autos auf die Entwicklungen zu jener Zeit.

In der **Epoche der 1990er und 2000er Jahre** ist die Reihe neben der Gruppe als Bebauungstyp bestimmend. Großformen wurden nicht länger verfolgt. Die straßenbegleitende und geschlossene Bebauung ist in allen Quartieren präsent und wird vielerorts von senkrecht zur Straße stehenden Gebäuden komplettiert. Das Flachdach ist weiterhin die mehrheitlich umgesetzte Dachform, dennoch lassen sich weitere Dachformen ermitteln, sodass sich diesbezüglich ein heterogenes Bild ergibt. Die großen Gebäudehöhen wurden nicht fortgeführt, sodass größtenteils ein- bis fünfgeschossige Gebäude mit leichter und etwas größerer Höhendifferenzierung die Epoche repräsentieren. In sechs Quartieren sind neben den Geschosswohnungen zusätzlich etliche Einfamilienhäuser vorhanden. Das Erscheinungsbild ist heterogener, wenn auch mit homogenen Abschnitten. Erkennbar bleibt, dass die Quartiere aus einem Guss entstanden sind.

Grünzüge und punktuelle Grünräume prägen die Quartiere und lösen die Durchgrünung in den vorherigen Jahrzehnten ab. Die Ausprägung der Grünräume ist überwiegend gefasst und unterscheidet zwischen privater, halböffentlicher und öffentlicher Zugänglichkeit. Die Trennung zwischen privat und halb-/öffentlich ist deutlich erkennbar, anders als in den Quartieren der 1950er/1960er und 1960er/1980er Jahre. In den meisten Vierteln sind kleinere offene Plätze vorhanden. Begrünungsmaßnahmen sind lediglich vereinzelt feststellbar.

Raster- und Hybridformen mit geradlinigen Straßenverläufen prägen die Viertel der 1990er/2000er Jahre. Fußwegenetze sind sowohl kreuzungsfrei als auch ohne klare Trennung vorhanden. Die meisten der Quartiere sind autofreundlich, sodass jedes Haus an das Straßennetz angeschlossen ist, und bieten im gesamten Quartier Tiefgaragen für den ruhenden Verkehr an.

Mit der aktuellen **Epoche der 2010er und 2020er Jahre** werden zunehmend straßenbegleitende Blockstrukturen in geschlossener Bauweise angelegt. Flachdächer als zweckdienliche Dachform sind dominant. Gebäude mit sechs bis neun Geschossen sind die Regel, niedriggeschossige Bauwerke jedoch ebenso vorhanden. Höhendifferenzierung und -staffelung sorgen für eine wechselnde Silhouette. Einige Quartiere verfolgen den Anspruch eines heterogenen Erscheinungsbilds, andere setzen hingegen homogene und ähnliche Architekturen um. Einfamilienhäuser werden in der Epoche vernachlässigt.

Zentrale Quartiersparks sowie öffentlich zugängliche begrünte Innenhöfe tragen zur Ausstattung an Grünräumen im Quartier bei. Den gemeinschaftlich zugänglichen und nutzbaren Grünflächen wird neben den halb-/öffentlichen hohe Bedeutung zugeschrieben. Die Ausprägung der Grünräume ist gefasst und klar zwischen privat und öffentlich getrennt. Große zentrale Quartiersplätze sind gleichermaßen vorhanden wie kleine Quartiersplätze oder halböffentliche Plätze vor Gebäuden. Diese sind jedoch stets mindestens an zwei Platzseiten geöffnet. Extensive Dachbegrünung wurde flächendeckend durchgesetzt.

Erschließungsnetze in Raster- und Hybridform mit geradlinigen Straßen setzen sich fort, gleichwohl in drei Quartieren axiale Erschließungsstrukturen deutlich werden. Unabhängige kreuzungsfreie Fußwege existieren kaum. Vielmehr ermöglichen straßenabhängige Fußwege sowie gemischte Fuß- und Radwegenetze die Fortbewegung im Quartier. Die eine Hälfte der Quartiere ist als autofreundlich, die andere als autoarm einzustufen, wobei autofreie Teilbereiche ebenfalls in einigen Quartieren geformt wurden. Parken entlang der Straßen wird reduziert. Dafür sind lückenlos verfügbare Tiefgaragen weiterhin die bevorzugte Unterbringungsform für den ruhenden Verkehr.

In den aktuell geplanten Quartieren der Epoche **2030+** wird auf geschlossene und offene Blockstrukturen gesetzt, mit denen der direkte Bezug zur Straße hergestellt wird. Gebäude mit Flachdach und bis zu zehn Geschossen mit Höhendifferenzierung sind in vielen Quartieren vorgesehen. Angestrebt wird eine heterogene Architektur, wobei gewisse Muster und sich wiederholende Bausteine in jedem Quartier erkennbar sein werden.

Private Gärten werden eine untergeordnete Rolle spielen. Vielmehr werden vermehrt Urban Gardening-Angebote und standortspezifische Grünräume wie Aktivitätenbänder, Loops, Grünzüge und -bänder herausgebildet. Die Vernetzung von Grünräumen und Landschaft wird besonders bei randstädtischen neuen Quartieren von Beginn an mitgedacht. Vielerorts werden gemeinschaftliche Grünräume als Ergänzung zu öffentlich zugänglichen Flächen berücksichtigt. Die Ausprägung der Park- und Gartenanlagen ist überwiegend gefasst, vereinzelt verzahnt. Quartiersplätze werden in unterschiedlicher Ausprägung und Häufigkeit umgesetzt. Jedoch sind wiederholt gefasste oder

einseitig geöffnete Plätze geplant. Extensive und intensive Dachbegrünung sowie Fassadenbegrünung und Photovoltaik-Anlagen werden in die Planung integriert und festgeschrieben.

Die Erschließungsnetze differieren, sodass keine für die Epoche repräsentative Erschließungsstruktur ausgemacht werden kann. Innen- und Außenringnetze scheinen jedoch für die Form der Quartiere am gängigsten zu sein. Für einige Quartiere sind kreuzungsfreie Fußwegenetze, Rad-/Fußwegenetze sowie Radwege an Quartiersstraßen geplant. Autoarme Stadtviertel oder solche mit autofreien Sektoren sind zeitgemäß, wohingegen Autogerechtigkeit und -freundlichkeit anachronistisch sind. Dies spiegelt sich in der Einschränkung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum wider. Tiefgaragen werden vereinzelt realisiert, wenngleich punktuelle Quartiersgaragen oder Mobility Hubs als derzeit geeignetste Form des Parkens gelten.

Der Bezug der Quartiersentwicklungen zur gesamtdeutschen Stadtgeschichte ist meist vorhanden. Einige Sonderfälle bzw. hervorzuhebende Quartiere, die sich von gesamtdeutschen Entwicklungen abheben, können ausgemacht werden. Dennoch scheinen Quartiere Ausdruck der zur Planungs- und Entstehungszeit gültigen Praktiken, städtebaulichen Strömungen und Leitbilder zu sein, sodass eine Einordnung in die Epochen der Stadtbaugeschichte möglich ist. Ganzheitlich geplante Quartiere gelten als beispielhafter Umsetzungsraum für die vorherrschenden Entwicklungstendenzen und spiegeln die Stadtbaugeschichte überwiegend wider.

2a) Was sind die bedeutendsten Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen?

Die Stadtquartiere der einzelnen Epochen unterscheiden sich bezüglich verschiedener Merkmale. In der Epoche der 1920er/1930er Jahre werden sowohl Reihen-, Zeilen- als auch Blockstrukturen realisiert. In den 1950er/1960er Jahren sind Zeilenbauten als Bebauungsstruktur bestimmend. In der Epoche der 1960er/1980er Jahre hingegen prägen Großformen die Quartiere und stehen maßgeblich für die Großwohnsiedlungen dieser Zeit. Mit den 1990er Jahren wird verstärkt auf die Reihe als geeignete Bebauungsstruktur gesetzt, wobei offene Blockstrukturen und Gruppen ebenso Berücksichtigung finden. Reihenstrukturen setzen sich in den 2010er Jahren fort und werden durch Gruppen ergänzt. Offene und geschlossene Blockstrukturen sind seit den 2010er Jahren wieder verstärkt präsent. Die straßenbegleitende Bebauung ist somit außer in der Epoche der 1950er/1960er sowie 1960er/1980er Jahre maßgeblich. Flachdächer setzen sich seit den 1950er Jahren durch, wenngleich in einigen Epochen weitere Dachformen vorzufinden sind. Seit den 2010er Jahren werden verstärkt über fünf Geschosse gebaut. Bis auf die Ausnahme in den 1960er/1980er Jahren, in denen teilweise sogar über zehngeschossige Gebäude errichtet wurden, waren bis dato niedriggeschossige Häuser bis zu fünf Geschossen üblich. Höhendifferenzierungen sind in allen Epochen bis auf die

1920er/1930er Jahre festzustellen. Alle Quartiere wirken wie eine Einheit, wobei seit den 1990er Jahren verstärkt auf Heterogenität Wert gelegt wird.

In der Epoche der 1950er/1960er sowie der 1960er/1980er Jahre sind die Grünräume überwiegend mit der Bebauung verzahnt, sodass eine klare Trennung zwischen privat und öffentlich nicht möglich ist. Hinzu kommt die geringe Anzahl an privaten Grünflächen. Gemeinschaftliche Grünräume sind in beiden Epochen nicht vorhanden. Darüber hinaus sind in allen Quartieren meist gefasste Grünräume und klar getrennte Eigentumsverhältnisse vorzufinden. In der Epoche der 1990er/2000er Jahre werden private Gärten zur Verfügung gestellt. Seit der Epoche der 1960er/1980er Jahre werden nicht gefasste Quartiersplätze in diversen Formen realisiert. In Zukunft werden die Quartiersplätze zunehmend eingefasst und sind lediglich einseitig geöffnet.

Hinsichtlich des Erschließungsnetzes haben die Epochen der 1950er/1960er sowie 1960er/1980er Jahre die verästelnden sowie die Epochen der 1990er/2000er und 2010er/2020er Jahre die rasterförmigen Strukturen gemein, die jedoch meist als Hybridform auftreten. Kreuzungsfreie Fußwegenetze sind besonders in der Epoche der 1960er/1980er Jahre präsent und werden in der darauffolgenden Epoche weiterhin stellenweise umgesetzt. Radwege an inneren Quartiersstraßen finden erst in aktuellen Planungen Berücksichtigung. Die Autofreundlichkeit kann fast allen Quartieren bis zur Epoche der 2010er/2020er Jahre zugeschrieben werden, wobei die Großwohnsiedlungen der 1960er/1980er Jahre sogar aufgrund der breiten Straßen und zahlreichen Parkplätzen als autogerecht klassifiziert werden können. Damit einher geht die Verfügbarkeit von Parkplatzflächen im gesamten Quartier – sei es entlang der Straßen, auf Parkplatzflächen oder später in Tiefgaragen. Über alle Epochen hinweg gab es vereinzelt immer wieder autofreie Teilbereiche. Mit den aktuellen Planungen wird dem Auto weniger Raum gegeben, sodass Parken an öffentlichen Straßen eingeschränkt und in Quartiersgaragen verlagert wird. Tiefgaragen werden bei aktuellen Planungen nicht mehr zwingend berücksichtigt.

Weiterhin kann festgestellt werden, dass die Quartiere der unterschiedlichen Epochen meist den zu ihrer Entstehungszeit gültigen Leitbildern folgen und sich somit in ihren Leitzielen unterscheiden. Innerhalb der Epochen gibt es hingegen nur geringfügige Abweichungen.

Entstanden die Beispielquartiere bis zu den 1990er Jahren oftmals „auf der grünen Wiese“ am Stadtrand, sind seit den 1990er Jahren zunehmend innerstädtische Militär- oder Infrastrukturbrachen für die Errichtung von neuen Stadtquartieren bereitgestellt worden.

2b) Welche Neuheiten bzw. Innovationen können in den Stadtquartieren der unterschiedlichen Epochen ausgemacht werden?

Zur Ermittlung von Innovationen und Renaissancen wurde der Bezug zur Stadtbaugeschichte und zur MLP hergestellt. Die Einbettung in die MLP ermöglichte die Darstellung von exogenen und endogenen Einflüssen sowie von Neuheiten und Innovationen, die zu Veränderungen und Transformation in der Stadtentwicklung führen. Ideen und Inventionen als Vorstufe von Innovationen und Neuheiten spielen in der Quartiersentwicklung oft eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Die Realisierung dieser ist oft mit erheblichen zeitlichen, finanziellen und personellen Aufwänden verbunden. Wird eine Idee oder ein neuer Ansatz in einem Quartier umgesetzt und als Neuheit identifiziert, bedeutet dies jedoch nicht, dass eine gängige Praxis dementsprechend angepasst wird. Daher muss zwischen Neuheiten und Innovationen unterschieden werden. Innovationen in der Stadtentwicklung gelten erst als Innovation, wenn sie Eingang in die gängige Praxis finden und sich durchsetzen. Neuheiten hingegen können punktuell und temporär auftreten, ohne die herkömmliche Vorgehensweise abzulösen und ohne sich deutschlandweit durchzusetzen. Dies wäre bei Best-Practices der Fall, die neuartige Ansätze testen. Viele Innovationen und Neuheiten werden mit Blick auf die eigene Stadt betrachtet. Daher scheint der räumliche Kontext mitunter entscheidend für die fachseitige Einordnung zu sein, wenngleich abseits der stadteigenen Entwicklung Fortschritte wahrgenommen werden. Außerdem fällt auf, dass des Öfteren Neuheiten genannt werden, die an anderer Stelle schon umgesetzt wurden, jedoch nicht in dem Ausmaß, wie es in einem gesamten neuen Stadtquartier der Fall ist.

In der Epoche der 1920er/1930er Jahre galten der Zeilenbau als Bebauungsstruktur, das Neue Bauen als städtebauliche und architektonische Strömung, das Flachdach, Rationalisierungs- und Typisierungsverfahren, Berücksichtigung von Besonnung und Belichtung, die Auflockerung der Stadträume, Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten sowie das Trabantenkonzept als neu. In den 1950er/1960er Jahren wurde erstmals flächendeckend in einem Quartier (Hansaviertel) Wert auf kleinteilige moderne Architektur und diverse Bebauungsstrukturen gelegt. Weiterhin wurde die Auflockerung der Stadträume weiterverfolgt und mit dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten“ Stadt gefasst. Das erste Quartier mit Wohnhochhäusern entstand in Hamburg. Städtebauliche Großformen mit Höhenstaffelungen sowie System- und Großtafelbauweisen traten erstmals in der Epoche der 1960er/1980er Jahre auf. Mit der „Raumstadt“ wurde ein Leitbild publik, das gruppierte Gebäude eingebettet in Freiräume vorsah. Mit der „autogerechten Stadt“ gingen riesige Parkflächen, Tiefgaragen und Hochgaragen einher, die den vorher nicht dagewesenen Platzbedarf für den ruhenden Verkehr gewährleisten sollten. Die strikte Trennung zwischen Fuß- und Fahrverkehr wurde vielerorts umgesetzt. Neu und innovativ in der Quartiersentwicklung waren zudem großdimensionierte Einkaufszentren, die von Beginn an bei der Planung mitgedacht wurden. In der

Epoche der 1990er/2000er Jahre wurden die Leitbilder der „Neuen Vorstadt“ sowie „kompakt, urban, grün“ entwickelt und stellten die Großwohnsiedlungen zurück. Das nachhaltige Bauen hielt Einzug in die Quartiersentwicklung. Eine Verkehrsreduzierung wurde gemäß dem Nachhaltigkeitsanspruch zunehmend geachtet. Das Quartiersmanagement wurde erstmals mit in die Planungen integriert, wenngleich sich dies erst in der darauffolgenden Epoche verstetigte. Für die Epoche der 2010er/2020er Jahre können Flex-Erdgeschosse, Gestaltungsleitfäden, der Anspruch des Weiterbauens der Stadt, neue Wohnungsgrundrisse, autoarme Quartiere, Mobilitätshäuser bzw. Mobility Hubs, der Ausbau der Radwege auch im Quartiersinneren, die neue Rolle des Quartiersmanagements, die Berücksichtigung des Themas Inklusion sowie hybride und multifunktionale Gebäude unterschiedlicher Nutzungen als Neuheiten bzw. mögliche Innovationen gelten. Die Themen Energieversorgung, Abfallsystem und Regenwassermanagement werden neu gedacht. In den aktuellen Planungen für neue Quartiere wird deutlich, dass viele der Quartiere mit den städtebaulichen Entwürfen individuelle Leitbilder verfolgen. Vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung werden neue Baumaterialien eingesetzt, Flächen und Gebäude multicodiert, Begrünungsmaßnahmen vollzogen, neue Mobilitäts- und Logistikformen berücksichtigt und dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV eine hohe Bedeutung beigemessen. Weiterhin spielen Umwelt und Ökologie eine große Rolle, sodass Maßnahmen wie das Schwammstadtprinzip, Kreislaufwirtschaft oder Animal-Aided-Design Eingang in die Planung finden.

Es wird deutlich, dass vermeintliche Innovationen, die sich in der gängigen Praxis durchsetzen, über einen gewissen Zeitraum wieder von neuartigen Ansätzen abgelöst werden.

2c) Welche Elemente und Bausteine der Stadtquartiere der unterschiedlichen Epochen waren/sind wiederkehrend und erlebten/erleben somit eine Renaissance?

Weiterhin können wiederkehrende Elemente bzw. Renaissancen auf die Stadtentwicklung einwirken und ähnlich wie Innovationen und Neuheiten für Veränderungen sorgen. Renaissance grenzt sich lediglich durch leichte Anpassungen von Bekanntem ab. Für einzelne oder mehrere Stadtquartiere konnten Elemente ermittelt werden, die erneut aufgegriffen wurden. Mit der Epoche der 1990er/2000er Jahre kamen Rasterformen zurück und lösten die organischen Formen wieder ab. Großformen und großmaßstäbliche Strukturen wie in den 1960er/1980er Jahren sind in Form von großen Baublöcken seit den 2010er Jahren wieder verstärkt zu erkennen. Wohnhochhäuser wie im Grindelberg (FHH) der 1950er/1960er Jahre sowie in den Großwohnsiedlungen werden seit den 2010er Jahren als Wohn- und Arbeitsstätten wieder berücksichtigt. In heutigen Planungen werden lokale Besonderheiten aufgegriffen, um den Bezug zur Gesamtstadt herzustellen. Gartenstadtelemente finden sich vereinzelt wieder. Bei der Realisierung von öffentlichen Plätzen

erfolgt vielerorts eine Orientierung an historischen Strukturen, sodass gefasste sowie weniger offene Stadträume und -plätze geplant sind. Überhöhte Erdgeschosse für Gastronomie und Einzelhandel werden seitdem ebenfalls wieder vermehrt umgesetzt. Der menschliche Maßstab, geschlossene Baublöcke, Innenhofbebauung, kleinteilige Architektur, teils hohe Dichten sowie eine Zonierung in privat und öffentlich wie zur Gründerzeit werden in heutigen Planungen erneut in angepasster Form aufgegriffen, sodass oftmals von der Renaissance der Gründerzeit gesprochen wird. Urban Gardening und Urban Farming sind in einigen neuen Entwürfen integriert und greifen Nutzgärten aus der Epoche der 1920er Jahre wieder auf. Die Nutzungstrennung wurde in den Großwohnsiedlungen bereits teilweise aufgehoben, mit der Rückbesinnung auf die europäische Stadt wird die kleinteilige Nutzungsmischung weiter forciert. Reine Wohnquartiere sollen demnach heute vermieden werden. Parkhäuser und Hochgaragen in angepasster Form werden in aktuellen Quartiersplanungen wieder aufgegriffen. Auf Tiefgaragen wird vielerorts verzichtet. Dem Fußverkehr wird durch ausgeprägte Netze und Wegeverbindungen hingegen wieder mehr Raum zugesprochen.

17.3 Limitationen

Die ausgewählte Herangehensweise und Methodenanwendung zeigten sich grundsätzlich als geeignet zur Beantwortung der forschungsleitenden Fragen. Damit trägt die Dissertation dazu bei, die Quartiersentwicklungen der vergangenen 100 Jahre zu vergleichen und Erkenntnisse zu liefen, inwiefern sich die Errichtung von Quartieren gewandelt hat. Dennoch gehen mit der Analyse einige Limitationen einher, die zur Einordnung der gewonnenen Ergebnisse berücksichtigt werden sollten.

Die deutschlandweite Stadtbaugeschichte wurde anhand einschlägiger Literatur systematisch dargestellt und in die MLP eingebettet. Kritisch anzumerken sei hier, dass es neben den genannten exogenen und endogenen Einflüssen viele weitere Einflussfaktoren geben kann. Diese können lokal unterschiedlich wirken. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass es viele weitere übergeordnete Ereignisse gab, die sich auf die Stadtentwicklung ausgewirkt haben. Ähnlich verhält es sich mit endogenen Einflüssen aus Nischen und dem Regime. Hier wurden ebenfalls lediglich die bedeutsamsten genannt. Außerdem kann nicht fundiert bewiesen werden, welcher Einfluss explizit welche Veränderungen und Merkmale bedingte. Die Darstellung der Neuheiten, Innovationen und Renaissancen der einzelnen Epochen auf Basis der MLP spiegelt offensichtlich feststellbare und kategorienspezifische Merkmale wider.

Die Auswahl der Beispielquartiere erfolgte aufgrund der städtebaulichen Bewertung und Datenverfügbarkeit. Demnach kann die vorliegende Analyse nur bedingt allgemeingültige Aussagen treffen, da nur ein Anteil, der in den jeweiligen Epochen entstandenen Stadtquartieren berücksichtigt wurde. Dennoch lässt sich ein Bild der jeweiligen Epochen anhand der zehn relevanten

Beispielquartiere in den Großstädten konstruieren. Es kann davon ausgegangen werden, dass in anderen Großstädten die Quartiersentwicklung in ähnlicher Weise und unter Einflüssen der deutschlandweiten Stadtbaugeschichte vonstattenging. Ein Anspruch auf Generalisierung wird nicht erhoben, da ausschließlich die einwohnerstärksten Städte Deutschlands als Fallstudien ausgewählt wurden. Eine Übertragung der Ergebnisse auf weitere Groß- oder gar Mittelstädte kann nicht zwangsläufig erfolgen.

Die Untersuchung der Beispielquartiere greift neben historischem Kartenmaterial und Literatur auf aktuelles Kartenmaterial zurück. Veränderungen zwischen Entstehungszeit und Heute können demnach nicht abgebildet werden. Es ist davon auszugehen, dass das Grundgerüst der Stadtquartiere erhalten geblieben ist. Die städtebauliche Bestandsaufnahme und Auswertung der Online-Karten bilden demnach den Ist-Zustand ab, wenngleich stets ein Abgleich mit anderen verfügbaren Daten erfolgte. Die Schwarz-, Grün- und Erschließungspläne und Satellitenbilder beziehen sich somit auf den aktuellen Stand der Quartiere. Hier wird auf frei verfügbare OpenStreetMap Online-Karten als Basis zurückgegriffen, somit kann kein Anspruch auf Vollständigkeit der Pläne erhoben und keine vollumfängliche realitätsgetreue Kategorieneinordnung und Darstellung garantiert werden. Besonders das historische Erscheinungsbild ist oftmals nicht vollends nachvollziehbar, wenn Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen vollzogen wurden und sich z. B. möglicherweise Fassadenfarben geändert haben.

Bei der Literaturauswertung war auffällig, dass oftmals unterschiedliche Kennzahlen zu den Quartieren angegeben wurden, was teilweise die Korrektheit der Angaben infrage stellte. Nach eingehender Abwägung wurden die Daten in der Analyse berücksichtigt, die plausibel erschienen.

Expert:inneninterviews wurden für zusätzliche Informationen und Einschätzung neuerer Quartiere herangezogen. Demnach wurden Expert:innen konsultiert, die am Entstehungsprozess aktueller Quartiere beteiligt waren oder sind. Die Aussagen der Expert:innen sind in vielen Belangen von subjektiver Einschätzung geprägt, sodass lediglich die Fakten zu den einzelnen Quartieren als objektiv gelten können (MISOCH 2015: 234). Kritisch zu bewerten ist zudem, dass durch die unmittelbare Verbundenheit mit dem jeweiligen Quartier eine positivere Bewertung naheliegt. Folglich kann für Expert:inneninterviews das Gütekriterium der Objektivität nicht gänzlich gelten. Vielmehr finden kontrollierte Subjektivität, Neutralität und intersubjektive Nachvollziehbarkeit Berücksichtigung. Weiterhin lässt sich der räumliche Fokus nicht ausblenden, sodass sich viele Aussagen der Expert:innen auf die Stadt beziehen, in der sie tätig sind. Aufgrund der großen Zeitspanne von über 100 Jahren, konnten keine Expert:innen zu älteren Bestandsquartieren herangezogen werden. Hierbei wurde auf den Erfahrungsschatz der befragten Expert:innen zurückgegriffen und deren Auffassung zur Quartiersentwicklung in der Vergangenheit abgefragt.

18 Forschungsperspektiven und Ausblick

Die vorliegende Arbeit leistet einen Beitrag zum Verständnis von repräsentativen Stadtquartieren unterschiedlicher Epochen in den fünf einwohnerstärksten Großstädten Deutschlands unter Berücksichtigung der Stadtbaugeschichte. Die Untersuchung fokussiert Städtebau, Grün- und Stadträume sowie Verkehrserschließung und zeigt Unterschiede, Gemeinsamkeiten, neuartige sowie wiederkehrende Ansätze auf. Zur differenzierten Darstellung von Stadtquartieren mit Gesamtkonzeption ist weitere Forschung relevant, zumal derzeit zahlreiche neue Quartiere im Entstehen sind.

18.1 Weiterer Forschungsbedarf

Anknüpfend an vorliegende Dissertation, die aufgrund der Anzahl an ausgewählten Fallbeispiele eine grundlegende Analyse ausgewählter Themenbereiche verfolgte, könnten weitere Analysen differenziertere und spezifischere Forschungsfragen und somit Ergebnisse in den Fokus rücken. Der Vergleich von Quartieren unterschiedlicher Epochen hinsichtlich weiterer Kriterien könnte tiefgreifende Erkenntnisse liefern. Der Planungsprozess sollte in weiteren Studien differenzierter betrachtet werden, um Veränderungen im Ablauf je nach Entstehungszeitraum festzustellen. Interessant sind Untersuchungen zu beteiligten Akteur:innen, zur Rolle der Bürger:innenbeteiligung, zu Ausschreibungen und Wettbewerbe sowie zur Wahl der stadtplanerischen Instrumente. Neben dem Planungsprozess eignen sich zudem vergleichende Analysen zur sozialen und technischen Infrastruktur, ÖPNV-Anbindung, Nutzung oder Architektur, um ein nach Epochen systematisches Bild von Stadtquartieren zu erhalten. Städtebauliche sowie individuelle Leitbilder unterschiedlicher Quartiere und Epochen eignen sich ebenfalls für eine detaillierte Betrachtung. Weiterhin könnten stadtspezifisch alle Stadtviertel unterschiedlicher Entstehungszeiten und nicht nur ausgewählte Stadtquartiere hinsichtlich ausgewählter Kriterien untersucht werden. Zudem ist die Auswahl der Fallstudien variabel, sodass weiterhin zahlreiche Quartiere zur umfassenden Analyse geeignet sind. Demnach können Stadtquartiere in Klein-, Mittel- und Großstädten, bestimmten Bundesländern oder in Metropolregionen ausgewählt werden. Ein Vergleich und Abgleich mit europäischen bzw. weltweiten Fallbeispielen ist ebenso denkbar. Genau wie die räumliche Komponente ist auch die zeitliche Komponente veränderbar. Demnach eignen sich die unterschiedlichsten Zeiträume und Epochen für einen Vergleich. Bewohner:innenbefragungen, sowohl qualitativ als auch quantitativ, könnten die Wahrnehmung der heute in den unterschiedlichen Quartieren lebenden Bevölkerung repräsentativ darstellen. Aussagen zur Wohnung, Anbindung, Integration, Versorgung etc. erlauben Rückschlüsse auf die Lebensqualität in den Quartieren. Weiterhin kann verstärkt auf die Kritik an und die Lehren aus der Vergangenheit eingegangen werden. Eine on-going Studie zu derzeit in der Planung

befindlichen Quartieren könnte Rückschlüsse auf die Entstehungsbedingungen, Anpassungen der Planungsschritte sowie lokalen Gegebenheiten ziehen. Es wird deutlich, dass neben vorhandenen Publikationen zu Stadtquartieren (vgl. Kapitel 2.2) und der vorliegenden Dissertation das Thema durch Auswahl veränderter zeitlicher, räumlicher und inhaltlicher Kriterien tiefgreifender erforscht werden kann.

Die Einbettung der Stadtbaugeschichte in die MLP könnte unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Subregime weiterverfolgt werden, um exogene und endogene Einflüsse, Innovationen und Neuheiten aus Nischen und dem Regime umfassender zu beleuchten. Zur Ermittlung welche Einflüsse welche Veränderungen in der Stadtbaugeschichte hervorgerufen haben, könnten breite und historische Analysen sinnvoll sein.

18.2 Lehren von Bestandsquartieren

Die neue epochenabhängige Art, Quartiere zu entwickeln, ist einerseits bedingt durch die veränderten Rahmenbedingungen, andererseits eine Reaktion auf Kritik an Quartiersentwicklungen der vorangegangenen Epochen. Dadurch muss jedes Quartier unabhängig von der Epoche mit kritischen Stimmen umgehen, obgleich es zu ihrer Zeit als optimale Lösung und Umsetzung gilt. Eine Betrachtung des zeitlichen Kontextes scheint demnach unumgänglich (EXI.3: 56). VON LÜPKE (2022: 117) bestätigt dies und wagt einen Blick in die Zukunft:

> *„Rahmenbedingungen der städtebaulichen Planung werden sich auch in Zukunft ändern. Gebaute Strukturen, die heute kritisiert werden, können ein Potenzial für neue Qualitäten bekommen. Und umgekehrt kann nicht zuverlässig ausgeschlossen werden, dass heute positiv eingeschätzte Strukturen negative Entwicklungen in Zukunft befördern“.*

Auch wenn zur Zeit des Neuen Frankfurts zahlreiche neue Siedlungen und Wohnungen errichtet wurden, sind die Siedlungsprojekte nicht kritikfrei. Nicht zuletzt, weil sie hinter den Vorstellungen und Erwartungen von *May* zurückblieben. Erst seit 1928 konnten bezahlbare Wohnungen für die Arbeiter:innen zur Verfügung gestellt werden, trotz Typisierung, Rationalisierung und der damit einhergehenden Kostensenkung. Auch die Nutzung von Fertigbauteilen senkte die Mietkosten nicht in gewünschtem Umfang. Weiterhin wurden nur wenig Wohnfolgeeinrichtungen wie Gemeinschaftshäuser, Schulen, Geschäfte etc. etabliert, was den Bewegungsradius der Bewohner:innen deutlich erhöhte. Arbeitsplätze gab es in den Siedlungen nicht, sodass von reinen Schlafstädten gesprochen werden kann (ABT/RUHE 2008: 168). Weiterhin kann davon ausgegangen werden, dass durch die identischen Gebäudetypen und Wohnungsgrundrisse eher eine homogene Stadtgesellschaft entstand. Dies war einerseits förderlich für das Gemeinschaftsgefühl, andererseits ließ dies keine Durchmischung der Bewohnerschaft zu und wurde dem Anspruch einer heterogenen

Siedlung nicht gerecht. Außerdem ist an dieser Stelle zu hinterfragen, ob mit den Zielsetzungen, dass Gemeinschaft vor individuellen Bedürfnissen steht, den Bewohner:innen durch diese Siedlung teilweise ein anderes Wohnen aufgedrängt wurde als von ihnen gewünscht (ABT/RUHE 2008: 173). 1945 kritisierte *Schumacher* die unter seiner Verantwortung entstandenen Hamburger Quartiere der 1920er Jahre aufgrund der hochgeschossigen Bebauung. Vielmehr sprach er sich für ein- und zweigeschossige Reihenhäuser mit Garten aus und hielt Hochhäuser für keine geeignete Wohnform (SCHILDT 1992: 83). Weitere Kritik an den ersten Zeilenbauten der 1920er Jahre äußert sich in der Missachtung von stadträumlichen Qualitäten, da Wohnungshygiene klar im Vordergrund stand. Dennoch sollte berücksichtigt werden, dass der negative Eindruck der starren Pläne der Zeilensiedlungen in der Realität durch menschenwürdige Maßstäbe und Begrünung gemäßigt wurde (UNGERS 1983: 13).

In Nachkriegssiedlungen unter dem Leitbild der „Stadtlandschaft" ist eine Umsetzung der klassischen Vorstellungen nach Urbanität und Nutzungsmischung nur in angepasster Form möglich. Zur Stärkung der Gemeinschaft konnte eine „Urbanität light" verfolgt werden, da dichte Strukturen wie in der Kernstadt nicht umsetzbar waren (KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 21f.). Das Fehlen von öffentlichen Räumen kann in den Zeilenquartieren der Nachkriegszeit kritisch gesehen werden, ebenso wie die entstandene Eintönigkeit durch wenig Differenzierung (BECKMANN 2015: 161). Weiterhin wurde die Multifunktionalität der Stadt vor dem Ersten Weltkrieg durch die Funktionstrennung der Stadt der Moderne nicht länger verfolgt (BECKMANN 2015: 161). Das Abstandsgrün der „gegliederten und aufgelockerten Stadt" hat keine Qualitäten eines öffentlichen Grünraumes, jedoch ebenso wenig von privaten Grünflächen. Die Zuschreibung als halböffentliche Flächen führt zur nicht eindeutigen Nutzungszuschreibung. Besonders bei den Großwohnsiedlungen ist die Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum fließend. Die Auflösung des öffentlichen Raumes scheint für heutige Quartiersentwicklungen nicht mehr zeitgemäß (EXI.4: 104). Bei der geschlossenen Blockrandbebauung der Gründerzeitstadt ist die Zugänglichkeit der Grünflächen dabei eindeutiger (LINDEMANN 1999: 29).

Die Bereitstellung sozialer und kultureller Einrichtungen als Anker oder „*Landmark"* scheint in großen neuen Stadtquartieren unabdingbar, um für Stadtbewohner:innen anderer Stadtquartiere Anreize zu schaffen, das neue Stadtquartier aufzusuchen (WENTZ 2022b: 234). Hinterfragt werden sollte dabei jedoch, ob es Ziel des neuen Stadtquartiers ist, eine überörtliche Bedeutung für die Stadt einzunehmen. Ebenso denkbar, besonders in kleineren Quartieren, scheint auch die Konzentration auf die lokale Bevölkerung. Es gilt daher zwischen reinen Wohnquartieren und gemischten Quartieren mit überörtlichen Einrichtungen zu unterscheiden. Quartiere mit unzureichender Infrastrukturausstattung, sei es lediglich für die direkte Bevölkerung, sind in vielen Städten zu finden, sodass reine Schlafquartiere bzw. monofunktionale Quartiere an der Peripherie vermieden werden sollten (EXI.2: 31; EXI.12: 28; EXI.15: 52, 58). Bedingung ist die zeitnahe Bereitstellung der

Wohnfolgeeinrichtungen (EXI.9: 77; EXI.8: 104). Ziel wäre neben der Verfügbarkeit der sozialen Infrastruktur, wenn mit der Belebung des Quartiers Grünangebote und öffentliche Räume für die Einwohner:innen nutzbar gemacht würden (EXI.9: 77). Die Bürger:innenbeteiligung und das Quartiersmanagement sollten an gestiegene Anforderungen und neue Formen der Kommunikation u. a. durch neue Medien angepasst werden (EXI.8: 106).

Mehrfach- oder Multicodierung schreibt Stadträumen oder Gebäuden mehr als eine Funktion zu. Die Nutzung von Erdgeschosszonen für gemeinschaftliche oder gewerbliche Zwecke kann gleichermaßen zu mehr Mischung und somit auch Urbanität beitragen, wie Parkplätze als Aktivitätsflächen oder Grünräume zur Erhaltung der Biodiversität und der Naherholung (KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 172). Bedacht werden sollte außerdem, dass die verfügbaren Einzelhandelsflächen bewirtschaftet werden müssen und dabei nicht unausweichlich zu Nutzungsmischung und Urbanität beitragen. Es gilt daher ein angemessenes Maß an Ladenlokalitäten einzuplanen, um Leerstand zu vermeiden (EXI.1: 75).

Ein weiterer Lerneffekt ist, nicht monostrukturiert zu Bauen und lediglich auf die aktuellen Herausforderungen und den politischen Auftrag zu blicken, sondern Flexibilität für sich wandelnde Bedürfnisse zu ermöglichen. Da ein Quartier langfristig besteht, sollte eine Anpassung an Bedarfe der Zukunft durchführbar sein (EXI.11: 64, 68).

Weiterhin ist der Fokus auf den MIV wie in einigen Quartieren der Vergangenheit heute nicht mehr tragbar und wird in aktuellen Planungen anders begriffen. Vielmehr sollen andere Verkehrsteilnehmende wie Fußgänger:innen oder Radfahrende im Vordergrund stehen (EXI.5: 51; EXI.15: 58). Die Vereinnahmung der Straßen durch parkende Autos soll durch autoarme oder sogar autofreie Straßenzüge ersetzt werden (EXI.6: 72; EXI.13: 76). Vielmehr muss die ÖPNV-Anbindung mit dem Einzug der ersten Bewohner:innen sichergestellt sein, um nicht zwingend auf das eigene Auto angewiesen zu sein (EXI.9: 77; EXI.8: 105). Die organisch verlaufenden Straßenzüge der 1950er/1960er Jahre behinderten die intuitive Orientierung innerhalb der Quartiere. Daher sollte heute eher auf klare Strukturen und geordnet verlaufende Straßen gesetzt werden (EXI.4: 102).

Strukturen im menschlichen Maßstab sollten großmaßstäblichen Strukturen ersetzen. Dabei gilt es bei der Betrachtung Verhältnismäßigkeiten zu berücksichtigen. Große Plätze wirken durch hohe Fassaden und Gestaltungselemente auf dem Platz kleinmaßstäblicher. Offene Plätze ohne Gliederungselemente und Plätze mit geringer Geschosshöhe werden großmaßstäblicher wahrgenommen (EXI.8: 119). Des Öfteren kritisiert wurde, dass einige öffentliche Räume und Plätze zu groß dimensioniert wurden, als es das städtebauliche Umfeld vertragen würde. Heutzutage kann man diese großen unbebauten Flächen jedoch auch als Chance zur Umsetzung von Klimakomfortbereichen begreifen (EXI.1: 73f.).

Grundsätzlich ist es bei vielen heutigen Quartiersplanungen unabdingbar, mit anderen Städten in Kontakt zu treten, erprobte Verfahren zu übernehmen und von deren Fehlern zu lernen (EXI.14: 89, 134). Der Erfahrungsaustausch mit Stakeholdern von in derselben Stadt umgesetzten Projekten ist gleichermaßen gängig, wenn auch teils kontrovers (EXI.14: 133). Im Deutzer Hafen in Köln orientiert man sich an dem auf der anderen Rheinseite gelegenen Quartier Rheinauhafen (EXI.13:75). Vom Olympiadorf in München lassen sich für städtische Projekte Erkenntnisse zum menschlichen Maßstab und der Wahrnehmung durch den Menschen ableiten (EXI.8: 119).

Besonders in Bezug auf die städtebauliche Gestaltung werden Bestandsquartiere kritisch beäugt, da selbst stadtübergreifend Uniformität beim Neubau und in Bestandsquartieren herrscht (EXI.5: 51; EXI.6: 72; EXI.12: 69; EXI.14: 132). Großwohn- und Plattenbausiedlungen bestechen durch Einheit, was auch durch die Eigentumsverhältnisse begründet ist. Zwar sind andere Quartiere wie die Hufeisensiedlung (B) ebenfalls als ein Quartier mit einheitlicher Architektursprache mit Betonungen entstanden, jedoch fließt durch die vielen Einzeleigentümer:innen Individualität in die Gestaltung ein (EXI.4: 106). Zur Vermeidung von Monotonie und Eintönigkeit der Gebäude, die in vielen Bestandsquartieren herrschen, wird mit architektonischen Wettbewerben und Mehrfachbeauftragungen reagiert (EXI.6: 21; EXI.12: 42). Eine vielfältige Architektursprache wird angestrebt (EXI.4: 106). Neue Gebäude sollten sich in die Ordnung und das Gefüge der Stadt integrieren, diese aber nicht stören, indem beispielsweise Sichtachsen unterbrochen werden (MÄCKLER 2016: 140). Baumaterialien müssen überdacht werden und hinsichtlich Langlebigkeit, Nachhaltigkeit und CO_2-Einsparung ausgesucht werden (EXI.5: 51). Kosten- und Ressourcenreduktion liegen dabei im Spannungsfeld. Bezüglich der Dichte wird für einige Bestandsquartiere konstatiert, dass für den Flächenverbrauch zu wenige Wohneinheiten entstanden sind, wie z. B. im Riedberg (EXI.12: 45). Einfluss auf die städtebaulichen Entwürfe können vom beauftragten Planungsbüro begleitete Quartiersentwicklungen haben. Im Deutzer Hafen (K) sind Parallelen zum Nordhavn in Kopenhagen erkennbar (EXI.13: 78).

Entscheidend für die Langlebigkeit eines Quartiers scheint die Vergabe von Grundstücken innerhalb des Quartiers an mehrere Akteur:innen. Gehört das Quartier beispielsweise einer Wohnungsbaugesellschaft wie in einigen Großwohnsiedlungen, besteht die Gefahr der Instabilität des Quartiers. Überformung, Umnutzung oder gar Abriss wären deutlich niederschwelliger, als bei kleinteiligen Eigentumsverhältnissen (EXI.4: 85ff.). Die Grundstruktur der Quartiere sollte erlauben, dass heute durch große Wohnungsbauunternehmen errichtete Quartiere bei wandelnden Gegebenheiten in Zukunft Anpassungen wie kleinteilige Privatisierungen zulassen (EXI.4: 106). Anspruch soll es sein, dass den Quartieren über Generationen hinweg die Wohnqualität erhalten bleibt und sie nicht, wie einige Plattenbausiedlungen, bereits nach einigen Jahrzehnten unbewohnbar sind

(EXI.4: 103ff.). Dennoch existieren Gegenbeispiele, wie viele Quartiere der 1920er Jahre, die bis heute beliebte Wohnorte sind.

Im Bericht „Siedlungen der 1990er Jahre in Berlin und um Umgebung“ der *Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen* wurden zahlreiche Quartiere, die nach der Wiedervereinigung entstanden sind, untersucht und daraus Lehren für zukünftige Entwicklungen gezogen. Zur Qualitätssicherung und ansprechenden Gestaltung ist ein städtebauliches Leitbild ebenso hilfreich wie eine umfassende und sorgfältige Planung. Eine hohe bauliche Dichte scheint zukünftig sinnvoll, auch um den Ansprüchen an Funktionsmischung und Nachhaltigkeit gerecht zu werden. Die geforderte Nutzungsmischung im Quartier muss sich an veränderte Bedürfnisse der Bewohner:innen anpassen. Daher gilt es zu prüfen, inwiefern eine Quartiersmitte mit Einzelhandel mit den veränderten Bedürfnisse der Bewohner:innen kompatibel ist. Denkbar wäre eine Verknüpfung von Einzelhandel, Gastronomie etc. und verkehrlicher Anbindung. Die Ausweisung von gewerblich nutzbaren Erdgeschosszonen ist hingegen kein Garant für eine Nutzungsmischung (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 6f.).

Weiterhin ist es erforderlich eine angemessene Mischung aus Bebauung und Grün- und Stadträumen zu gewährleisten Der viel gehegte Wunsch nach einem privaten Garten steht im Spannungsfeld mit Flächenknappheit. Daher müssen halböffentlich sowie funktional genutzte Freiräume für mehrere Nutzungen bereitstehen und flexibel einsetzbar sein. Entscheidend bei der Errichtung von neuen Quartieren scheint die Integration und Vernetzung zu umliegenden Siedlungen und Kommunen bzw. Landschaftsräumen. Es sollen Anreize geschaffen werden, die andere Stadtbewohner:innen in das neue Quartier integrieren. Eine ausgeprägte Anbindung des Quartieres mit den ÖPNV sollte bereits zu Beginn der Quartierserrichtung mitgedacht werden. Nur durch ein umfassendes ÖPNV-Angebot kann die Infrastruktur für den MIV reduziert und stattdessen Augenmerk auf die Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur gelegt werden. Nachhaltige und intelligente Mobilitätskonzepte dienen als Grundlage für die Ausgestaltung der Mobilität der Quartiersbewohner:innen (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 7f.).

Ein robuster und identitätsstiftender Städtebau, der bedarfsgerecht angepasst werden kann, bildet das Grundgerüst. Dabei zu beachten ist die attraktive Gestaltung der Gebäude, die hohe und urbane Dichte ansprechend erscheinen und nicht negativ konnotieren lassen. Eine Aufteilung in kleine Baufelder und somit die Chance für mehrere unterschiedliche Bauherr:innen und Architekt:innen Wohneinheiten zu entwickelt, trägt positiv zur polystrukturierten und heterogenen Gestaltung bei. Innerhalb der Gebäude sollten verschiedene Wohn- und Nutzungsformen möglich sein. Je nach Lage des Quartiers – ob inner- oder randstädtisch – sollte die Quartiersentwicklung an die Umgebung ausgerichtet sein. Die Gliederung in kleinere Nachbarschaften stärkt die Identifikation mit dem Quartier. Damit einher geht

eine höhere soziale Kontrolle, Engagement für die Gemeinschaft und Beachtung der Ordnung und Sauberkeit. Die Herausbildung von Nachbarschaften kann bewusst durch bauliche Strukturen erfolgen, aber gleichermaßen auch unbeabsichtigt durch soziale Strukturen. Bei der Planung von neuen Quartieren und Wohnangeboten sollten stets die Bedürfnisse unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen und Milieus eingeschlossen werden. Ein Quartiersmanagement kann helfen, nachbarschaftliche Strukturen aufzubauen und ans Ansprechpartner für alle Belange der Bewohner:innen aber auch Gewerbetreibende einbezogen werden (SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG 2018: 8-11).

Man kann somit aus vielen Quartieren der Vergangenheit lernen und auch positive Elemente ermitteln. Es gilt diese zu adaptieren und an die aktuellen Gegebenheiten und Anforderungen zu übertragen (EXI.2: 31). Neben den allgemeinen Lehren aus älteren Stadtvierteln geraten immer wieder ausgewählte Quartiere in Kritik und werden nicht nur von Fachkräften, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Besonders das Europaviertel in Frankfurt sieht sich mit vielen negativen Meinungen konfrontiert. Aus der Entwicklung des Europaviertels in Frankfurt ziehen SCHÜTZ und WENTZ die Lehre, dass Büroentwickler:innen meist keine öffentlichen Nutzungen in den Erdgeschosszonen integrieren. Wohnentwickler:innen berücksichtigen dies meist schon, jedoch ist die architektonische Gestaltung ungenügend. In Bebauungsplänen oder städtebaulichen Verträgen sollte daher festgeschrieben werden, wie Erdgeschosszonen nutzbar gemacht werden. Dabei geht es nicht nur um die Quantität an Einzelhandel, Gastronomie und kultureller Nutzung, sondern auch um die Qualität der Gestaltung (WENTZ 2022a: 141; SCHÜTZ 2022: 141). Die Ausgestaltung der Europaallee wird in Teilen abgelehnt, wenngleich im Europaviertel wohlüberlegte Elemente existieren (EXI.12: 46).

Neben kritisch beäugten Stadtquartieren, sind auch Quartiere realisiert worden, die Anerkennung von Expert:innen und Bewohner:innen genießen und als Best Practices gelten können. Freiburg hat mit der Realisierung von Vauban und Rieselfeld solche positiv geltenden Modellquartiere geschaffen. Bei der Entwicklung des vielgeachteten Quartiers Rieselfeld in den 1990er Jahren wurden beispielsweise bereits zu Beginn eine Schule und parallel dazu eine Verbindung mit dem ÖPNV errichtet, um die Anbindung zu gewährleisten. Durch die schulische Infrastruktur zog es viele junge Familien in das neue Stadtquartier, die als eine Zielgruppe von neuen Quartiersentwicklungen ausgemacht werden können. Freiburg galt damals als Vorbild. Im Europaviertel konnte man jedoch nicht an diese Erfahrungen aus Freiburg anknüpfen, sodass die soziale Infrastruktur noch immer nicht vollumfänglich vorhanden ist (WENTZ 2022a: 159f.).

SONNE (2020: 52-69) zieht aus geschätzten bestehenden Stadtquartieren mehrere Lehren für die zukünftige Entwicklung von urbanen Quartieren. Dabei sollen Stadtquartiere in die Stadt und ihr feinmaschiges Erschließungssystem eingebunden und im Sinne des Weiterbauens der Stadt nicht isoliert errichtet werden. Eine klare Differenzierung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit bildet das

Grundgerüst für ein städtisches Quartier. Die bauliche Trennung und Herausbildung des öffentlichen Raumes erfolgt durch eine ansprechende und öffentlich wirksame Fassadengestaltung der Baublöcke. Die schmucke Vorderseite wird ergänzt durch einen rückseitigen, den Hausbewohner:innen vorbehaltenen Hofbereich. Nutzungsmischung auf Gebäude- und Blockebene muss möglich sein, um ein lebenswertes funktionsgemischtes Quartier zu schaffen. Weiterhin wird eine soziale Mischung der Bewohnerschaft durch vielfältige und flexible Wohnformen erreicht. Sind einzelne Häuser im Baublock als kleinste Einheit unterschiedlichen Eigentümer:innen zugeschrieben, wird eine kleinräumige Gestaltung ermöglicht. Eine feinkörnige und variable Architektur trägt zur Identifikation mit dem Quartier bei und lässt dieses wohnlich werden. Dabei entscheidend ist die Verwendung von nachhaltigen und robusten Materialien, um langfristig bestehende Stadtquartiere zu schaffen.

Bereits in der Vergangenheit wird deutlich, dass aus den bestehenden Quartiersentwicklungen Lehren gezogen wurden, die sich u. a. auch in der Aufstellung von städtebaulichen Leitbildern und schlussendlich in der Realisierung von Quartieren niedergeschlagen haben. Demnach werden Aspekte aus der durchlaufenden Quartiersentwicklung adaptiert, angepasst oder gänzlich vermieden.

18.3 Zukünftige Entwicklung von Stadtquartieren

Unter anderem durch die Wiedervereinigung und die zunehmende Globalisierung wurde die Errichtung von großen Projekten in deutschen Städten angestoßen. Mit den neuen großen Stadtquartieren, die durch Stadtumbaumaßnahmen oder auch durch unabdingbare Stadterweiterungen entstehen, wird somit auf die Renaissance der Stadt reagiert. Dabei gilt es, zukunftsträchtige Stadtquartiere zu errichten, die sowohl die städtische Vielfalt als auch die soziale Mischung widerspiegeln. Darüber hinaus prägen die heute umgesetzten Strukturen die Stadt von Morgen (LÜTKE DALDRUP/ZLONICKY 2009: 9f.).

Nachhaltiger Städtebau wird zur Ressourcenschonung und Verminderung von Schadstoffausstößen immer wichtiger. Besonders vor dem Hintergrund der Bodeneinsparung eignet sich das Leitbild der „Europäischen Stadt“ mit ihrer dichten Bebauung und Funktionsmischung. Aber auch als „Stadt der kurzen Wege“ kann sie zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele beitragen. „Funktionsentflochtene Stadtlandschaften“ der Nachkriegszeit widersprechen den heutigen Leitvorstellungen durch ihre suburbane Lage, den autogerechten Städtebau, die Monofunktionalität sowie unzureichende soziale und ökologische Qualitäten der öffentlichen Grünräume. Nachverdichtung, energetische Modernisierung und Verbesserung der „grünen Infrastruktur“ können in den vielen Quartieren zur nachhaltigen Bestandsentwicklung beitragen (KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 23f.).

Der Block gilt als „urbanes“ städtebauliches Strukturelement. Durch die hohe Wohndichte und klare Trennung zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen soll das städtische Leben hervorgebracht

werden, was jedoch durch die reine Wohnnutzung gehemmt wird. Vielmehr benötigt es urbane Funktionen. Die Zeile hingegen wird als „antiurbane“ Typologie gesehen, wodurch klassische Nachkriegssiedlungen von sich aus nicht als urbanes Quartier zählen (KLEINEKORT/SCHMEING 2016: 157). Folglich wird sich die europäische Stadt der Zukunft auf Blockstrukturen fokussieren, wobei mit Blick auf klimatische Veränderungen der geschlossene Block mikroklimatische Herausforderungen mit sich bringt. Der geöffnete Block hingegen scheint den stadtklimatischen Problemen eher entgegenzuwirken, wobei es ein iterativer Prozess sein wird, die ideale zukünftige Bebauungsstruktur zu ermitteln (EXI.1: 36). Ein robuster, angepasster und adaptiver Städtebau, der Räume für zukünftige Nutzungen und Entwicklungen freihält und somit auf stetige Veränderungen wie den Klimawandel reagieren kann, wird weiter an Relevanz gewinnen (EXI.1: 79). In Bezug auf die weltweiten Klimaziele muss der Städtebau einen Beitrag leisten und ressourcen- und klimaschonend ausgestaltet werden. Klimaanpassungsmaßnahmen zur Vermeidung von Hitzeinseln, zur Rückhaltung von Wasser oder zum Umgang mit Starkwetterereignissen müssen mitgedacht werden.

Die Quartiere der Zukunft verfügen somit über eine angemessene Dichte, ein heterogenes Erscheinungsbild mit unterschiedlichen Gebäudetypen und Wohnformen, stellen soziale und verkehrliche Infrastruktur von Beginn an bereit, sorgen durch Begrünung von Gebäuden und ansprechende Grün- und öffentlichen Räume für hohe Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung. Sie sind smart, resilient, kompakt, grün und nutzungsdurchmischt und Ausdruck der „Europäischen Stadt“.

Literaturverzeichnis

ABGEORDNETENHAUS BERLIN (2021): Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere. Drucksachen 18/0724 und 18/0858 – Fünfter Bericht (06/2021). Mitteilung – zur Kenntnisnahme. Drucksache 18/3954.

ABGEORDNETENHAUS BERLIN (2023): Vorlage – zur Beschlussfassung – Entwurf des Bebauungsplans 5-98 vom 28.07.2022 für die Grundstücke Daumstraße 52 und Rhenaniastraße 35 im Bezirk Spandau, Ortsteil Haselhorst. Anlage 2: Vorhabenbeschreibung Stand 09/2021.

ABT, J.; RUHE, A. (2008): Das Neue Frankfurt. Der soziale Wohnungsbau in Frankfurt am Main und sein Architekt Ernst May (= Grundrisse – Schriften zur Architektur und Stadtbaugeschichte 12). Weimar, Rostock: Edition M.

ADAMS, T. (1935): Outline of City and Town Planning. A Review of Past Efforts and Modern Aims. New York: Russell Sage Foundation.

ADEPT APS; KARRES EN BRANDS; ARGUS STADT UND VERKEHR PART GMBH; METABOLIC BV (2021): Woodhood. Kreuzfeld - Gartenstadt 2.0. Planunterlagen.

ALBERS, G.; WÉKEL, J. (2021): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung. 4. Aufl., Darmstadt: wbg Academic.

ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M.; JACOBSON, M.; FIKSDAHL-KING, I.; ANGEL, S. (1977): A pattern Language. Towns, Buildings, Construction. New York: Oxford University Press.

ALISCH, M. (2002): Soziale Stadtentwicklung – Politik mit neuer Qualität? In: WALTHER, U.-J. (Hrsg.): Soziale Stadt – Zwischenbilanzen. Ein Programm auf dem Weg zur sozialen Stadt? Opladen: Leske und Budrich: 57-69.

ALTROCK, U. (2010): Stadtumbau. In: HENCKEL, D.; VON KUCZKOWSKI, K.; LAU, P.; PAHL-WEBER, E.; STELLMACHER, F. (Hrsg.): Planen – Bauen – Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 503-506.

AMT FÜR KOMMUNALE GESAMTWICKLUNG U. STADTPLANUNG (1996): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 515 - Preungesheim - Ost -.

ANDERS, S.; BOTT, H.; GRASSL, G. (2018): Nachhaltigkeit und Resilienz. In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. Lebendige Quartiere, Smart Cities, Resilienz. München: DETAIL: 13-20.

ARENTSHORST, E., PEINE, A. (2018): From niche level innovations to age-friendly homes and neighbourhoods: a multi-level analysis of challenges, barriers and solutions. In: *Technology Analysis & Strategic Management* 30 (11): 1325-1337.

ARGE; MAX DUDLER; HILMER SATTLER MIT AGS GARTEN UND MAHL.GEBHARD.KONZEPTE (2020): Masterplan und Gestaltungsleitfaden Bayernkaserne München.

AURELIS *(= AURELIS REAL ESTATE SERVICE GMBH)* (o.J.): Das Europaviertel West in Zahlen. In: *https://www.europaviertel.de/fakten/zahlen-ev.html* (31.03.2024).

AUST, B.; STARK, U. (1992): Die Städtebauliche Entwicklung Berlins seit 1650 in Karten. Erklärungsheft zum Kartenwerk. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin.

BARBANENTE, A.; GRASSINI, L. (2022): Fostering transitions in landscape policies: A multi-level perspective. In: *Land Use Policy* 112 (2022) 105869.

BARR, H.; MAY, U. (2007): Das neue Frankfurt. Sparziergänge durch die Siedlungen Ernst Mays und die Architektur seiner Zeit. Frankfurt: B3 Verlag.

BARTELS, K. (1997): 30 Jahre Pressebeobachtungen. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH“ (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 52-54.

BARZ, A.; MEIßNER, T.; WEGENER, C. (2013): Wohnen in der Stadt: Siedlungen und Wohnanlagen. In: BUTTLAR VON, A.; WITTMANN-ENGLERT, K.; DOLFF-BONEKÄMPER, G. (Hrsg.): Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH: 279-283.

BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT (1985a): Stadtbild Hamburg. Milieuschutzbericht. Milieugebiet Dulsberg.

BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT (1985b): Stadtbild Hamburg. Milieuschutzbericht. Milieugebiet Jarrestadt.

BAUBEHÖRDE-LANDESPLANUNGSAMT (1985c): Stadtbild Hamburg. Milieuschutzbericht. Milieugebiet Hohnerkamp.

BAUERNSCHMIDT, T. (2019): Messestadt Riem. In: BREYER-MAYLÄNDER, T.; ZERRES, C. (Hrsg.): Stadtmarketing. Wiesbaden: Springer Gabler: 395-401.

BAUKNECHT, D.; BROHMANN, B.; GIEßHAMMER, R. (2015): Transformationsstrategien und Models of Change für nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel: Gesellschaftlicher Wandel als Mehrebenenansatz - Bericht des AP2-. Texte 66/2015.

BAUMEISTER, R. (1876): Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin: Ernst & Korn.

BAUS, U. (2018): Wohlstand liebt Konvention. Eine Außensicht auf Wohntypologien im Stadtteil Riedberg. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 92-97.

BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. (1984): Wohnbauten. In: BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. (Hrsg.): München und seine Bauten nach 1912. München: Verlag F. Bruckmann KG: 265-356.

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE (o.J.a): Kleinwohnungsanlage Alte Heide. In: *https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/searchResult.html?koid=147327&objtyp=ensemble&top=1#* (10.01.2023).

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE (o.J.b): Aktennummer D-1-62-000-1163. In: *https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/searchResult.html?koid=134596&objtyp=bau&top=1* (10.01.2023).

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE (o.J.c): Parkstadt Bogenhausen. In: *https://geoportal.bayern.de/denkmalatlas/searchResult.html?koid=147409&objtyp=ensemble&top=1#* (11.01.2023).

BBR *(= BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG)* (2000): Stadtentwicklung und Städtebau in Deutschland. Ein Überblick. Bonn: Selbstverlag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2016): Gemeinsame Evaluierung der Programme Stadtumbau Ost und Stadtumbau West.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2017): Gartenstadt21. Ein neues Leitbild für die Stadtentwicklung in verdichteten Ballungsräumen – Vision oder Utopie? Band 1: Die Entwicklung der Gartenstadt und ihre heutige Relevanz.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR)* (Hrsg.) (2013): Innenentwicklungspotenziale in Deutschland - Ergebnisse einer bundesweiten Umfrage und Möglichkeiten einer automatisierten Abschätzung. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (o.J.): Programme vor 2020. *www.staedtebaufoerderung.info/DE/ProgrammeVor2020/programmevor2020_node.html* (24.05.2022).

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2021a): Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2021b): Überblick zu europäischen Stadtentwicklungstrends und -strategien. Hintergrundstudie für die Neue Leipzig-Charta.

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2022): Kleinräumige Trends auf städtischen Mietwohnungsmärkten (= BBSR-Analysen KOMPAKT 09/2022).

BBSR *(= BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG IM BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR))* (Hrsg.) (2023): Deutsche Großstädte unter Anpassungsdruck. Aktuelle und zukünftige soziodemografische und sozioökonomische Entwicklungspfade.

BECKER, H. (2010): Leitbilder. In: HENCKEL, D.; VON KUCZKOWSKI, K.; LAU, P.; PAHL-WEBER, E.; STELLMACHER, F. (Hrsg.): Planen – Bauen – Umwelt. Ein Handbuch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 308-312.

BECKMANN, K. (2015): Urbanität durch Dichte? Geschichte und Gegenwart der Großwohnkomplexe der 1970er Jahre. Bielefeld: transcript.

BECKMANN, K. J. (2018): Integrierte Stadtentwicklung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 1063-1068.

BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (o.J.): Planungen & Verfahren Überblick Planungsprozess. In: *https://www.hamburg.de/ausblick-verfahren/* (30.04.2024).

BENDEN, J.; BROESI, R.; ILLGEN, M.; LEINWEBER, U.; LENNARTZ, G.; SCHEID, C.; SCHMITT, T. G. (2017): Multifunktionale Retentionsflächen. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. MURIEL Publikation.

BERDING, U.; SELLE, K. (2018): Öffentlicher Raum. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 1639-1653.

BERNING, M.; BRAUM, M.; GIESECKE, J.; LÜTKE-DALDRUP, E.; SCHULZ, K.-D. (2003): Berliner Wohnquartiere. Ein Führer durch 70 Siedlungen. Berlin: Dietrich Reimer Verlag.

BERNING, M.; BRAUM, M.; LÜTKE-DALDRUP, E. (1990): Berliner Wohnquartiere. Ein Führer durch 40 Siedlungen. Berlin: Dietrich Reimer Verlag.

BERNST, K. (2006): Von der Planung zur Fertigstellung der „Parkwohnanalage" Bogenhausen. In: KRACK, R. (Hrsg.): Die Parkstadt Bogenhausen in München. München: Volk Verlag: 42-63.

BEZIRKSAMT BERGEDORF *(= BEZIRKSAMT BERGEDORF. FACHAMT SOZIALRAUMMANAGEMENT. ABTEILUNG INTEGRIERTE STADTTEIL-ENTWICKLUNG UND BEZIRKLICHES BILDUNGSMANAGEMENT)* (Hrsg.) (2012): Problem- und Potenzialanalyse von Neuallermöhe als Vorbereitung zur Aufnahme des Gebiets in das Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE).

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD *(= BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD. FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG)* (2015): Pergolenviertel. Gestalterisches Leitbild – Kurzfassung.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD (= *BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD. FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG*) (2012): Pergolenviertel. Perspektiven für Hamburg-Nord.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD *(= BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD*. FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG) (Hrsg.) (2019): Bestandsaufnahme Städtebaulicher Denkmalschutz Dulsberg.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD *(= BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD. FACHBEREICH STADTGRÜN*) (Hrsg.) (2018b): Grünzug Hamburg Dulsberg 1918 - 2018.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD (Hrsg.) (2018a): Integriertes Entwicklungskonzept (IEK) für das RISE-Fördergebiet Dulsberg im Programmsegment „Städtebaulicher Denkmalschutz" der Städtebauförderung.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD; STEG HAMBURG MBH; ARGUS STADT UND VERKEHR (2021a): Herzlich willkommen im Pergolenviertel.

BEZIRKSAMT HAMBURG-NORD; STEG HAMBURG MBH; ARGUS STADT UND VERKEHR (2021b): Quartiersplan.

BEZIRKSAMT SPANDAU *(= BEZIRKSAMT SPANDAU. ABTEILUNG BAUEN, PLANEN UND GESUNDHEIT)* (2021): Berlin Waterkant.

BLÄTTEL-MINK, B. (2021): Das Innovationsverständnis von Joseph A. Schumpeter. In: BLÄTTEL-MINK, B.; SCHULZ-SCHAEFFER, I.; WINDELER, A. (Hrsg.) Handbuch Innovationsforschung. Wiesbaden: Springer VS: 63-82.

BLATTER, J.; LANGER, P. C.; WAGEMANN, C. (2018): Qualitative Methoden in der Politikwissenschaft. Eine Einführung. Wiesbaden: Springer VS.

BLECHER, S. (2016): 60 Jahre moderne Stadt(t)räume in Hamburg. Das Grindelquartier und die Gartenstadt am Hohnerkamp - gescheiterte Siedlungsmodelle oder Modellsiedlungen mit Zukunft? Dissertation. Kassel: Kassel university press GmbH.

BMUB *(= BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT)* (Hrsg.) (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt.

BMVBS *(= BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG)* (Hrsg.) (2013): Praxisratgeber Militärkonversion. Berlin.

BMWSB *(= BUNDESMINISTERIUM FÜR WOHNEN, STADTENTWICKLUNG UND BAUWESEN)* (2021): Programme. In: *https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/programme_node.html* (19.12.2022).

BODENSCHATZ, H. (1992): Berlin West: Abschied von der „steinernen Stadt". In: VON BEYME, K.; DURTH, W.; GUTSCHOW, N.; NERDINGER, W.; TOPFSTEDT, T. (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München: Prestel-Verlag: 58-77.

BODENSCHATZ, H. (2004): Kultobjekt Märkisches Viertel. In: JACOB, B.; SCHÄCHE, W. (Hrsg.): 40 Jahre Märkisches Viertel. Geschichte und Gegenwart einer Großsiedlung. Berlin: jovis Verlag GmbH: 12-31.

BODENSCHATZ, H. (2007): Neue bürgerliche städtische Adressen - von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg. In: HARLANDER, T. (Hrsg.): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt: 106-133.

BODENSCHATZ, H. (2017): Nationale Tradition, behutsame Stadterneuerung und Neo-Historismus. Die Abkehr von der städtebaulichen Moderne seit den späten 1960er Jahren. In: LANDESDENKMALAMT BERLIN (Hrsg.): Karl-Marx-Allee und Interbau 1957. Konfrontation, Konkurrenz und Koevolution der Moderne in Berlin (= Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 47). Berlin: hendrik Bäßler verlag: 55-61.

BODENSTEIN, M.; BÖHM-OTT, S. (1996): Gesunde Wohnungen und Wohnungen für gesunde Deutsche. Der Einfluß der Hygiene auf Wohnungs- und Städtebau in der Weimarer Republik und im "Dritten Reich". In: KÄHLER, G. (1996): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 453-556.

BOGNER, A.; LITTIG, B.; MENZ, W. (2014): Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung. Wiesbaden: Springer VS.

BÖHM, H.; BRÜCKNER-AMIN, S. (2019): München Parkstadt Bogenhausen. In: LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 134-136.

BONGIORNO, B.; BRAUN, J. (2013): 213 Märkisches Viertel. In: BUTTLAR VON, A.; WITTMANN-ENGLERT, K.; DOLFF-BONEKÄMPER, G. (Hrsg.): Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH: 321-323.

BORCHERT, V. (2016): Theodor Fischer und die Staffelbauordnung von 1904. In: ALBRECHT, S.; HÖPPL, M. (Hrsg.): München. Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Petersberg: Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG: 195-213.

BORGELT, C. (2011): Welterbe Hufeisensiedlung Berlin-Britz (= Die Neuen Architekturführer Nr. 172). Berlin: Stadtwandel Verlag Daniel Fuhrhop.

BORKELOH, M. (2020): Ben-Gurion-Ring. System und Variation. In: HARNACK, M.; BRUNNER, M.; HEGER, N. (Hrsg.): Wohnen in der Nachkriegsmoderne. Siedlungen in der Region Rhein-Main. Berlin, München: Deutscher Kunstverlag: 78-85.

BORST IMMOBILIEN *(= BORST IMMOBILIEN GMBH & CO. KG, vertr. durch BORST VERWALTUNGS GMBH)* (o.J.): Das Museum. In: *https://www.borstei.de/das-museum/* (10.02.2023).

BOTT, H. (2018): Das Quartier. In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS, S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. München: DETAIL: 21-24.

BOTT, H.; SIEDENTOP, S. (2018a): Herausforderung. Regional-, Stadt- und Quartiersentwicklung In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS, S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. München: DETAIL: 33-41.

BOTT, H.; SIEDENTOP, S. (2018b): Handlungsfelder. Regional-, Stadt- und Quartiersentwicklung In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS, S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. München: DETAIL: 42-49.

BRAUN, J. (2013): 235 Marzahn, Wohngebiete 1-3. In: In: BUTTLAR VON, A.; WITTMANN-ENGLERT, K.; DOLFF-BONEKÄMPER, G. (Hrsg.): Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH: 336-338.

BRAUN, J.P. (2019): Großsiedlungsbau im geteilten Berlin. Das Märkische Viertel und Marzahn als Beispiele des spätmodernen Städtebaus. Berlin: Gebr. Mann Verlag.

BRAUN-THÜRMANN, H. (2005). Innovation. Bielefeld: transcript.

BRENNE, W. (1987): Wie die Siedlungen gebaut wurden. Damals - Heute, Bautechnik, Konstruktion und Ausstattung. In: HUSE, N. (Hrsg.): Vier Berliner Siedlungen der Weimarer Republik. Britz, Onkel Toms Hütte, Siemensstadt, Weiße Stadt. Berlin: Argon Verlag GmbH: 47-58.

BRETZEL, S. (2009): Neuperlach. Städtebauliche Entwicklung des neuen Stadtteils Neuperlach in München.

BREUER, B. (2003): Öffentlicher Raum – ein multidimensionales Thema. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 1/2: 5-13.

BREUER, B.; SCHMELL, R. (2007): Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Qualitäten (= BBR Online-Publikation 1/2007). Bonn.

BREUER, B.; SCHMELL, R. (2012): Neue Stadtquartiere. Bestand und städtebauliche Bedeutung (= BBSR-Analysen KOMPAKT 08/2012). Bonn.

BRÜCHER, O. (2021): Frankfurts 21 größte Siedlungen: Heimat für fast 120 000 Menschen. In: STADT FRANKFURT AM MAIN. DER MAGISTRAT. BÜRGERAMT, STATISTIK UND WAHLEN (Hrsg.): *Frankfurter Statistische Berichte 2021:* 2-23.

BRÜCKNER-AMIN, S. (2019): Frankfurt Nordweststadt. In: LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 171-173.

BRUDER, C. (2009): Die Münchner Großsiedlung am Hasenbergl. Siedlungsarchitektur, Stadtsoziologie und städtebauliche Leitbilder. Magisterarbeit, Ludwig-Maximilians-Universität München.

BRUNS-BERENTELG, J. (2010): Öffentliche Stadträume und das Entstehen von Öffentlichkeit (= Diskussionspapier zur HafenCity, Nr. 1).

BUKOW, W.-D (2020): Das Quartier wird Basis zukunftsorientierter Stadtentwicklung. In: BERDING, N.; BUKOW, W.-D. (Hrsg.): Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier. Wiesbaden: Springer VS: 7-25.

BUNDESREGIERUNG (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Berlin.

BUNZEL, A. (2018): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2403-2407.

BUNZEL, A.; MICHALSKI, D. (2012): Natur und Landschaft bei der Konversion militärischer Liegenschaften – Fallstudien und Empfehlungen. Berlin.

BÜRGERSCHAFT DER FHH (2011): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Fortschreibung des Masterplans HafenCity für die östliche HafenCity. Drucksache 20/2563.

BÜRGERSCHAFT DER FHH (2012): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Masterplan „Mitte Altona", Drucksache 20/4192.

BÜRKLE, C.; HÄNSEL, S.; SCHOLZ, M. (1980): Die Grindelhochhäuser als erste Wohnhochhäuser in Deutschland. In: VEREIN FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE (Hrsg.): Schriften zur Hamburgischen Geschichte. Band 66. Hamburg: 117-177.

BÜRKLIN, T.; PETEREK, M. (2017): Basics Stadtbausteine. Basel: Birkhäuser Verlag.

BÜRKLIN, T.; PETEREK, M. (2018): Räume der metropolitanen Stadt-Landschaft. Zwischen Dorf und Stadt und Land. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 118-123.

BUSCH, H. (1997a): Die neue Siedlung in Köln-Bocklemünd/Mengenich. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH" (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 20-26.

BUSCH, H. (1997b): Ein Rückblick zu Bocklemünd/Mengenich. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH" (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 58-59.

BUSCHFELD, B. (2015): Bruno Tauts Hufeisensiedlung. Berlin: Nikolaische Verlagsbuchhandlung GmbH.

CA IMMO DEUTSCHLAND GMBH; QUARTIER HEIDESTRAßE GMBH; KAURI CAB DEVELOPMENT BERLIN GMBH; OVG REAL ESTATE GMBH; BUWOG BAUTRÄGER GMBH (Hrsg.) (2017): Europacity. Das Magazin 1.

CA IMMOBILIEN *(= CA IMMOBILIEN ANLAGEN AKTIENGESELLSCHAFT)* (o.J.): Europaviertel. In: *https://www.caimmo.com/de/portfolio/projekt/europaviertel/* (31.03.2024).

CARLINI, A.; JACHMANN, C.; LANG, C.; SCHÄFER, K. H.; SCHNEIDER, B.; WIELAND, W. et al. (1977): Stadtquartiere: vier Beispiele in Berlin. Merkmale u. Bedeutung städt. Wohnquartiere; Fehlentwicklungen, Konflikte u. Zerstörungen; Bedingungen für Erhaltung u. Entwicklung. Darmstadt: Dt. Werkbund.

CERDÁ, I. (1867): Teoria general de la urbanizacion, Band I–II. Madrid.

CHRISTMANN, G.; IBERT, O.; JESSEN, J.; WALTHER, U.-J. (2016): Wie kommt Neuartiges in die räumliche Planung? In: RAMMERT, W.; WINDELER, A.; KNOBLAUCH, H.; HUTTER, M. (Hrsg.) Innovationsgesellschaft heute. Wiesbaden: Springer VS: 273-300.

CITYFÖRSTER *(= CITYFÖRSTER ARCHITECTURE + URBANISM);* URBANEGESTALT *(= URBANEGESTALT PARTGMBB)* (2020a): Studie "Quartiere im Kreislauf". In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=20103&psid=lllchp7krl6jvn9gm14rra7g24* (10.03.2023).

CITYFÖRSTER *(= CITYFÖRSTER ARCHITECTURE + URBANISM);* URBANEGESTALT *(= URBANEGESTALT PARTGMBB)* (2020b): Quartiere im Kreislauf. Zwischen Taunus und Frankfurt. Erläuterungsbericht. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=20123&=7cv95kemrgf6jfq3ucqtelm250* (10.03.2023).

CURDES, G. (1989): Einleitung. In: CURDES, G.; HAASE, A.; RODRIGUEZ-LORES, J. (Hrsg.): Stadtstruktur: Stabilität und Wandel. Beiträge zur stadtmorphologischen Diskussion (= Schriftenreihe Politik und Planung. Band 22). Köln: Deutscher Gemeindeverlag und Verlag W. Kohlhammer.

CURDES, G. (1995): Stadtstrukturelles Entwerfen. Stuttgart, Berlin, Köln: Verlag W. Kohlhammer.

CURDES, G. (1996): Entwicklung des Städtebaus. Perioden, Leitbilder und Projekte des Städtebaus vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Städtebauliche Vorlesungen. Grundlagen der Stadtplanung Teil A. 3. Aufl., Lehrstuhl und Institut für Städtebau und Landesplanung der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen.

CURDES, G. (1997): Stadtstruktur und Stadtgestaltung. 2. Aufl., Stuttgart, Berlin, Köln: Verlag W. Kohlhammer.

CURDES, G.; ULRICH, M. (1997): Die Entwicklung des Kölner Stadtraumes: der Einfluß von Leitbildern und Innovationen auf die Form der Stadt (= Stadt-Raum-Innovation. Band 1). Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

DEFFNER, V.; MEISEL, U. (2013): Quartiere in der Stadt. Eine Einordnung theoretischer und praktischer Zugänge. In: DEFFNER, V.; MEISEL, U. (Hrsg.): StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. Essen: Klartext Verlag: 7-16.

DEITERS, L.; BUTTER, A.; HARTUNG, U. (1996): Begegnung mit der Architektur der Stalinallee. In: ENGEL, H.; RIBBE W. (Hrsg.): Karl-Marx-Allee - Magistrale in Berlin. Die Wandlung der sozialistischen Prachtstraße zur Hauptstraße des Berliner Ostens. Berlin: Akademie Verlag.

DER MAGISTRAT (2022): Vortrag des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung. Betreff: Frankfurt-Nordwest (Gemarkung Niederursel und Praunheim) "Neuer Stadtteil der Quartiere" Vorbereitende Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 (4) BauGB. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/show.php?ID=22719&psid=2l44hljutephckpu50nh4fiel2* (23.02.2023).

DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN *(= DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND BAUEN)* (2016): Vom Acker zum beliebten neuen Stadtteil. 20 Jahre Entwicklung des Riedbergs. In: *Frankfurt baut. Aktuelle Planungs- und Bauvorhaben* 5: 10-12.

DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN *(= DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND WOHNEN)* (Hrsg.) (2020): Umwelt und Energie. Stadt schließt Generationenprojekt Frankfurter Bogen ab. In: *Frankfurt baut. Aktuelle Planungs- und Bauvorhaben* 13: 23.

DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN *(= DER MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND WOHNEN)* (Hrsg.) (2021): Schönhof-Viertel: Das neue Quartier in Bockenheim. In: *Frankfurt baut. Aktuelle Planungs- und Bauvorhaben* 15: 8-10.

DESCHERMEIER, D. (2019a): Das Trabentenkonzept als städteplanerische Leitidee. In: VOIGT, W.; DESCHERMEIER, D.; CACHOLA SCHMAL, P. (Hrsg.): Neuer Mensch, neue Wohnung. Die Bauten des neuen Frankfurt 1925-1933. Berlin: DOM publishers: 78-79.

DESCHERMEIER, D. (2019b): Das Wohnungsbauprogramm. In: VOIGT, W.; DESCHERMEIER, D.; CACHOLA SCHMAL, P. (Hrsg.): Neuer Mensch, neue Wohnung. Die Bauten des neuen Frankfurt 1925-1933. Berlin: DOM publishers: 82-83.

DEUTSCHER BUNDESTAG (1988): Neubausiedlungen der 60er und 70er Jahre. Probleme und Lösungsansätze. Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung. Drucksache 11/2568.

DEUTSCHER BUNDESTAG (1994): Großsiedlungsbericht 1994. Unterrichtung durch den Bundestag. Drucksache 12/8406.

DEUTSCHER BUNDESTAG (2004): Unterrichtung durch die Bundesregierung. Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004. Nachhaltige Stadtentwicklung – ein Gemeinschaftswerk. Drucksache 15/4610.

DEUTSCHER STÄDTETAG (1991): Kommunale Gebietsgliederung. Empfehlungen zur Ordnung des Straßen-/Hausnummernsystems und Gliederung des Gemeindegebiets nach Gemeindeteilen, Blöcken und Blockseiten sowie DV-Organisation (= Reihe H, DST-Beiträge zur Statistik und Stadtforschung 39). Köln.

DEUTSCHES INSTITUT FÜR STADTBAUKUNST (2020): Pressemitteilung 18. Juni 2020. Pilotprojekt Römerhof – ein neues Stadtquartier für Frankfurt am Main.

DIE LANDESEIGENEN WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFTEN (Hrsg.) (2019): Gemeinsam Stadt entwickeln. Die Landeseigenen. Wir bauen Berlin.

DOLFF-BONEKÄMPER, G. (1999): Das Hansaviertel: internationale Nachkriegsmoderne in Berlin. Neuaufnahmen von Franziska Schmidt. Berlin: Verlag Bauwesen.

DOLFF-BONEKÄMPER, G. (2017): Die Stalinallee. Der erste Bauabschnitt. In: LANDESDENKMALAMT BERLIN (Hrsg.): Karl-Marx-Allee und Interbau 1957. Konfrontation, Konkurrenz und Koevolution der Moderne in Berlin (= Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 47). Berlin: hendrik Bäßler verlag: 24-32.

DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016): Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften. 5. Aufl., Berlin, Heidelberg: Springer.

DORSCH, P. (1972): Eine neue Heimat in Perlach. Das Einleben als Kommunikationsprozeß. München: Verlag Georg D. W. Callwey.

DREWS, B. (2008): Problemlagen und Vermietungsstrategien für Siedlungen der neunziger Jahre. Eine exemplarische Analyse der Berliner Siedlung Karow-Nord. In: *vhw Forum Wohneigentum* 2/April-Mai 2008: 98-104.

DREYER, A. (2016): Internationale Funktionalität und regionale Identität. Siedlungsbau von Klein- und Kleinstwohnungen in den 20er Jahren. In: ALBRECHT, S.; HÖPPL, M. (Hrsg.): München. Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Petersberg: Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG: 214-231.

DREYSSE, DW (1994): May-Siedlungen. Architekturführer durch acht Siedlungen des neuen Frankfurts 1926-1930. Köln: Verlag der Buchhandlung Walther König.

DREYSSE, DW (2019): May-Siedlungen. Architekturführer durch zehn Siedlungen des neuen Frankfurts 1926-1930. 4. Aufl., Köln: Verlag der Buchhandlung Walther König.

DRUMMER, H.; ZWILLING, J. (2012): 90 Jahre Nassauische Heimstätte. Wir geben Ihnen Raum. Frankfurt am Main.

DUNKEL, G. (2022): Mobilitätskonzept Freiham Nord. Verkehrsplanung im 2. Realisierungsabschnitt.

DÜWEL, J.; GUTSCHOW, N. (2005): Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen, Projekte, Akteure. Berlin, Stuttgart: Gebrüder Borntraeger Verlagsbuchhandlung.

EBERT, K.-D. (1993): Großsiedlungen in der Stadtentwicklung. Ein Hamburger Beitrag. In: ARBEITSGRUPPE FRITZ-SCHUMACHER-KOLLOQUIUM (Hrsg.): Großsiedlungen im Umbruch (= Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Band 2). Hamburg: Verlag der Fachbuchhandlung Sautter + Lackmann: 147-152.

ELGENDY, H.; DAHM, S.; RUTHER-MEHLIS, A. (Hrsg.) (2015): Siedlungsflächenmanagement – Bausteine einer systematischen Herangehensweise mit Beispielen aus Baden-Württemberg (= Arbeitsberichte der ARL 12). Hannover: Verlag der ARL.

ENGELHARDT, J. (1990): Frankfurt. Ein Jahrhundert Stadtgestaltung im Vergleich. München: Heinrich Hugendubel Verlag.

ENGL, H.; TERHALLE, W. (1984): Die städtebauliche Entwicklung Münchens. In: BAYERISCHER ARCHITEKTEN- UND INGENIEUR-VERBAND E.V. (Hrsg.): München und seine Bauten nach 1912. München: Verlag F. Bruckmann KG: 9-74.

ENTWICKLUNGSTRÄGERGESELLSCHAFT RUMMELSBURGER BUCHT MBH (1994): Verordnung und Begründung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Berlin – Rummelsburger Bucht“.

ESRI, MAXAR, EARTHSTAR GEOGRAPHICS, AND THE GIS USER COMMUNITY (2023): World Imagery. In: *https://www.arcgis.com/home/item.html?id=10df2279f9684e4a9f6a7f08febac2a9* (17.03.2024).

EVERT, K. (Hrsg.) (2001): Lexikon - Landschafts- und Stadtplanung. 2. Aufl., Berlin: Springer.

EXI.XX: Expert:inneninterview EXI.1 - EXI.15 (vgl. Anhang F1).

FACHAMT STADT- UND LANDSCHAFTSPLANUNG DES BEZIRKSAMTES HAMBURG-NORD (2014): Informationen zum Pergolenviertel.

FEIREISS, K.; COMMERELL H.-J. (Hrsg.) (2004): Das Märkische Viertel. Idee-Wirklichkeit-Vision. Berlin: Aedes.

FELDMANN, P. (2009): Die Strategische Entwicklung neuer Stadtquartiere unter besonderer Berücksichtigung innenstadtnaher oder innerstädtischer brachgefallener Industrieareale (= Schriften zur Immobilienökonomie 53). Dissertation. Köln: Immobilien-Manager-Verlag.

FHH *(= FREIE HANSESTADT HAMBURG)* (2009): 6.1 Allgemeines. In: *https://www.hamburg.de/contentblob/2104722/f473ac645a99d6e5cef53ffeb605abed/data/06-bauweise.pdf* (10.03.2023).

FHH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2013): Fundamente für ein neues Stück Stadt. Masterplan Mitte Altona.

FHH-BSW (= *FFH-BEHÖRDE* FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN) (Hrsg.) (2016): Wer, was, wo und wie? So wird's in Mitte Altona (= Mitte Altona aktuell. Zeitung zum Entstehen eines neuen Stadtteils 12).

FHH-BSW *(= FFH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN) (Hrsg.)* (2014): Bahn frei für Mitte Altona: Stadt und Eigentümer einigen sich (= Mitte Altona aktuell. Zeitung zum Entstehen eines neuen Stadtteils 9).

FHH-BSW *(= FFH-BEHÖRDE FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN)* (Hrsg.) (2017): Parks, Plätze & Promenaden Freiräume in Mitte Altona (= Mitte Altona aktuell. Zeitung zum Entstehen eines neuen Stadtteils 13).

FHH-BSW *(= FFH-BEHÖRDE* FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN) (Hrsg.) (2022): Mitte Altona. Architektur und Freiraum.

FHH-STADTENTWICKLUNGSBEHÖRDE (2000): Wohnen am Wasser in Neuallermöhe. Planung und Realisierung eines neuen Hamburger Stadtteils.

FLAGGE, I. (1999b): Zwischen Leitbild und Wirklichkeit. Über Architekturideen und Wohnträume, über Zumutungen und Banalitäten im Wohnungsbau nach 1945. In: FLAGGE, I. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 807-948.

FLAGGE, I. (Hrsg.) (1999a): Geschichte des Wohnens. Band 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.

FLECKEN, U. (1999): Zur Genese der Nachmoderne im Städtebau. Entwürfe 1960-1975 in Westdeutschland. Dissertation, Technische Universität Berlin.

FLIERL, T.; HASPEL, J. (2017): Zwischen Avantgardismus und Traditionalismus – Moderne neu denken. In: LANDESDENKMALAMT BERLIN (Hrsg.): Karl-Marx-Allee und Interbau 1957. Konfrontation, Konkurrenz und Koevolution der Moderne in Berlin (= Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 47). Berlin: hendrik Bäßler verlag: 13-21.

FREIE PLANUNGSGRUPPE BERLIN GMBH (2003): Planungsmanagement. Planungsentwicklungsträger für das Neubaugebiet Karow-Nord, Berlin Pankow.

FREUDENAU, H.; SIEBERT, S.; BUßKAMP, M.; BOSCH-LEWANDOWSKI, S.; GANSER, R.; KRUG, H.; RUNGE, M. (2021): Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. BBSR-Online-Publikation 04/2021.

FRICK, D. (2006): Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. Tübingen: Wasmuth.

FRIEDRICHS, J. (2018): Stadtentwicklung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2421-2433.

FRITSCH, T. (2019): Die Stadt der Zukunft. Nachdruck der Ausgabe von 1896. Norderstedt: hansebooks.

FUHRICH, M. (2005): Innovationen durch Modellvorhaben – Die Wirkung von guten Vorbildern. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 9/10: 609-617.

FUNK, B. (2004): Wilhelm Riphahn. Architekt in Köln. Eine Bestandsaufnahme. Köln: Verlag der Buchhandlung Walter König.

GAG *(= GAG IMMOBILIEN AG)* (Hrsg.) (2013): Großstadt in der Großstadt. 100 Jahre GAG in Köln. Köln: J.P. Bachem Verlag.

GAG *(= GAG IMMOBILIEN AG)* (o.J.): Ostheim. Auffällige Architektur – Leben in Köln-Ostheim. In: *https://www.gag-koeln.de/die-gag/wohnen-mit-der-gag/unsere-objekte/wohnfuhlobjekte/siedlung-buchheimer-weg/* (23.02.2023).

GEELS, F. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. In: *Research Policy* 31 (2002): 1257-1274.

GEELS, F. (2005): The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobiles (1860–1930) In: *Technology Analysis & Strategic Management* 17(4): 445–476.

GEELS, F. (2012): A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. In: *Journal of Transport Geography* 24: 471-482.

GEELS, F.; SCHOT J. (2010): The dynamics of transitions: a socio-technical perspective. In: GRIN J.; ROTMANS J.; SCHOT, J. (Hrsg.): Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change. New York: Routledge: 11-101.

GEELS, F.; SCHOT, J. (2007): Typology of sociotechnical transition pathways. In: *Research Policy* 36 (2007): 399-417.

GEHEBE-GERNHARDT, A. (2016): Eine Stadt erfindet sich neu – Der Wiederaufbau der Stadt Frankfurt am Main. In: BROCKHOFF, E. (Hrsg.) Von der Steinzeit bis in die Gegenwart. 8.000 Jahre städtebauliche Entwicklung in Frankfurt am Main (= Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst 76). Frankfurt am Main: Frankfurter Societäts-Medien GmbH: 125-138.

GEIST, J.F.; KÜRVERS, K. (1989): Das Berliner Mietshaus 1945-1989: eine dokumentarische Geschichte der Ausstellung "Berlin plant/erster Bericht" 1946 und der Versuche, auf den Trümmern der Hauptstadt des grossdeutschen Reiches ein neues Berlin zu bauen, aus dem dann zwei geworden sind. Band 3: Das Berliner Mietshaus, München: Prestel-Verlag.

GELHAR, M.; BUSCHMANN, W.; HENNIES, M.; KIERDORF, A. (2019): Germaniasiedlung in Höhenberg. In: *https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-244674* (10.08.2021)

GEOBASIS-DE / BKG *(= BUNDESAMT FÜR KARTOGRAPHIE UND GEODÄSIE)* (2022): Digitales Landschaftsmodell 1:250 000 DLM250, dl-de/by-2-0 (*www.govdata.de/dl-de/by-2-0*); In: *https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/digitale-geodaten/digitale-landschaftsmodelle/digitales-landschaftsmodell-1-250-000-ebenen-dlm250-ebenen.html* (03.03.2023).

GEORGI, D.; BRÜNDLER-ULRICH, S.; SCHAFFNER, D.; FEDERSPIEL, E.; WOLF, P.; ABPLANALP, R.; MINDER, B.; FRÖLICHER, J. (2019): ShareCity. Sharing-Ansätze, Sharing-Verhalten, Sharing-Strategien, Sharing-Cases in Städten. Wiesbaden: Springer Gabler.

GEORGI, M.; WIEGAND, S. (2011): 75 Jahre GBW. München: Dreesbach.

GERLACH, U. (2021): Der Weg entsteht beim Gehen! Große Projekte und das Erfordernis zur Komplexitätsreduktion. In: *pnd – rethinking planning* (1): 102-116.

GEWOBAG; WBM (2018): Waterkant Berlin. Von Natur aus Berlin. Projektflyer.

GHS *(= GESELLSCHAFT FÜR HAFEN- UND STANDORTENTWICKLUNG MBH)* (2002): HafenCity Hamburg Städtebau, Freiraum und Architektur (= Reihe Arbeitshefte zur HafenCity 6).

GIBBINS, O. (1988): Großsiedlungen: Bestandspflege, Weiterentwicklung. München: Callwey.

GILLWALD, K. (2000): Konzepte sozialer Innovation, WZB DiscussionPaper, No. P 00-519, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin.

GLEINIGER, A. (1995): Die Frankfurter Nordweststadt: Geschichte einer Großsiedlung. Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag.

GLEININGER-NEUMANN, A. (1988): Vom Bauen für die „Offene Gesellschaft – die Nordweststadt in Frankfurt am Main. Anmerkungen zur Vorgeschichte einer Großsiedlung. In: PRIGGE, W.; SCHWARZ, H.-P. (Hrsg.): Das Neue Frankfurt. Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozeß 1925-1988. Frankfurt am Main: Vervuert Verlag: 113-144.

GÖDERITZ, J.; RAINER, R.; HOFFMANN, H. (1957): Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen: Wasmuth.

GÖTZE, G. (1997a): Neue Siedlungen am Stadtrand. In: MÖLLER, H. G. (Hrsg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996. München: Deutscher Kunstverlag. 110-114.

GÖTZE, G. (1997b): Neue Siedlungen nach dem Krieg. In: MÖLLER, H. G. (Hrsg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996. München: Deutscher Kunstverlag: 82-86.

GRASSL, G.; GROß, P. (2018): Die Smart City. In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. Lebendige Quartiere, Smart Cities, Resilienz. München: DETAIL: 25-27.

GRIMM, J.; GRIMM, W. (2021): Deutsches Wörterbuch, digitalisierte Fassung im Wörterbuchnetz des Trier Center for Digital Humanities, Version 01/2 (veröffentlicht 1854-1960 in 32 Teilbänden). *www.woerterbuchnetz.de* (11.02.2022).

GROPP, B. (2020a): Wohnsiedlung "Bickendorf II" (Rosenhofsiedlung). In: *https://www.baukunst-nrw.de/objekte/Wohnsiedlung-Bickendorf-II-Rosenhofsiedlung--1117.htm* (30.03.2024).

GROPP, B. (2020b): Weiße Stadt Köln-Buchforst. In*: https://www.baukunst-nrw.de/objekte/Weisse-Stadt-Koeln-Buchforst--2841.htm* (04.04.2023).

GRÜNDLER, U.; WALCHA, H. (1986): Stadt und Trabantenstadt. Offene und latente Probleme im Wohnungsbestand. Zur Diskussion von Aufgaben und Lösungsansätzen in ausgewählten Gebietstypen (= Arbeitshilfen und Programme für die praktische Kommunalpolitik). Recklinghausen: Kommunal-Verlag in Zusammenarbeit mit der Konrad-Adenauer-Stiftung, Sankt Augustin.

GUHL, P. (2018): Die Entwicklung neuer Stadtquartiere aus städtebaulicher Sicht. Analyse der Projekte seit 1990 (= Blaue Reihe Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 148). Dissertation. Essen: Klartext Verlag.

GWG *(= GWG STÄDTISCHE WOHNUNGSGESELLSCHAFT MÜNCHEN MBH*) (Hrsg.) (2013): gut zu wohnen.

HABERMEHL, K.; MÜNCH, H. (2005): Verkehr. In: KORDA, M. (Hrsg.): Städtebau. Technische Grundlagen. 5., neubearbeitete Aufl., Wiesbaden: B. G. Teubner Verlag: 215-369.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2017): Themen Quartiere Projekte.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2020a): Präsentation der Planungsteams zum 1. Grasbrook Forum.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2020b): Grüne Stadt am Wasser. Der neue Stadtteil Grasbrook. Ergebnisse des Wettbewerblichen Dialogs.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2021a): Daten und Fakten. Wichtige Informationen zur HafenCity.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2021b): Städtebau und Freiraum für den Stadtteil Grasbrook. Dokumentation des Wettbewerblichen Dialogs. Juni 2018 bis April 2020.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2021c): Aufzeichnung des 2. Grasbrook Forum am 22. September 2021. In: *https://www.grasbrook.de/downloads/aufzeichnung-des-live-streams-vom-2-november-2020/* (05.01.2023).

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (2021d): Daten und Fakten. Wissenswertes zum Innovationsstadtteil Grasbrook.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (Hrsg.) (2022a): Der Stadtteil Grasbrook. Integrierte Funktions- und Freiraumplanung Schlussbericht 2022.

HAFENCITY *(= HAFENCITY HAMBURG GMBH)* (Hrsg.) (2022b): Der Stadtteil Grasbrook. Ziele, Konzepte und Perspektiven.

HAFNER, T. (1996): Eigenheim und Kleinsiedlung. In: KÄHLER, G. (1996): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 557-598.

HAIN, S. (1992): Berlin Ost: „Im Westen wird man sich wundern". In: VON BEYME, K.; DURTH, W.; GUTSCHOW, N.; NERDINGER, W.; TOPFSTEDT, T. (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München: Prestel-Verlag: 32-57.

HAMBURG.DE *(= HAMBURG.DE GMBH & CO. KG)* (o.J.a): Stadtentwicklung. In: *https://www.hamburg.de/stadtplanung/* (17.02.2024).

HAMBURG.DE *(= HAMBURG.DE GMBH & CO. KG)* (o.J.b): Konzepte und Strategien. In: *https://www.hamburg.de/konzepte-strategien/* (17.02.2024).

HANNEMANN, C. (2022): Die Renaissance des städtischen Wohnens. In: REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (Hrsg.): Stadtbaustein Wohnen. Lehr- und Grundlagenbuch. Wiesbaden: Springer Vieweg: 43-57.

HARLANDER, T. (1999): Wohnen und Stadtentwicklung in der Bundesrepublik. In: FLAGGE, I. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 233-418.

HARLANDER, T. (2007b): Zwischen Großstadtfeindschaft und Bombenkrieg - Stadtwohnen 1933 bis 1945. In: HARLANDER, T. (Hrsg.): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt: 220-231.

HARLANDER, T. (2007c): Wiederaufbau und Modernisierung der Stadtstrukturen - von 1945 bis Mitte der 1970er Jahre. In: HARLANDER, T. (Hrsg.): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt: 238-257.

HARLANDER, T. (Hrsg.) (2007a): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt.

HARMANN, K. (1996): Alltagskultur, Alltagsleben, Wohnkultur. In: KÄHLER, G. (1996): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 183-302.

HARNACK, M. (2021): Lücken für das Unplanbare. Produktive Ineffizienz im Städtebau. In: *Informationen zur Raumetwicklung* 4/2021: 18-23.

HARTING, M.; SCHULZE, R. (2020): Neuer Frankfurter Stadtteil: Ein zweites Nordend am Römerhof. In: *https://www.faz.net/aktuell/rhein-main/frankfurter-stadtteil-ein-zweites-nordend-am-roemerhof-16821854.html?printPagedArticle=true#void* (23.02.2023).

HASCHE, K. (2020a): Chorweiler. In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 725-726.

HASCHE, K. (2020b): Wohnanlage Zentrum Heimersdorf Haselnusshof, 1964-1973, Köln-Heimersdorf. In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 727-737.

HASCHE, K. (2020c): Siedlung Riphahnstraße/Matareweg, 1967-1974, Köln-Seeberg-Nord. In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 737-747.

HASCHE, K. (2020d): Siedlung Asternweg-Chrysanthemenweg, 1963-1967, Köln-Seeberg. In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 747-752.

HASPEL, J.; JAEGGI, A. (Hrsg.) (2008): Siedlungen der Berliner Moderne. UNESCO-Welterbe. 2. Aufl., München, Berlin: Dt. Kunstverlag.

HAUNER, F. (2020): Licht, Luft, Sonne, Hygiene. Architektur und Moderne in Bayern zur Zeit der Weimarer Republik (= Studien zur Zeitgeschichte. Band 93). Berlin/Boston: Walter de Gruyter GmbH.

HAUSER, M. (o.J.): Rosenhofsiedlung in Bickendorf. Ein blühender Ort für das Gemeinschaftsleben. In: *https://www.zohus.de/koeln-specials/historisches-koeln/rosenhofsiedlung-bickendorf* (20.01.2023).

HAUßMANN, M. (2019): Die neue sozialräumlich orientierte Stadtviertelgliederung Stuttgarts. In: LANDESHAUPTSTADT STUTTGART (Hrsg.): *Statistik und Informationsmanagement Monatsheft 4/2019*: 132-141.

HEINEBERG, H.; KRAAS, F.; KRAJEWSKI, C. (2017): Stadtgeographie. 5., überarbeitete Aufl., Paderborn: Ferdinand Schöningh.

HEINEBERG, H.; KRAAS, F.; KRAJEWSKI, C.; STADELBAUER, J. (2022): Stadtgeographie. 6., überarbeitete Aufl., Paderborn: Brill Schöningh.

HEINEN, W. (1991): Die Kölner Siedlungen. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 1928-1988. Köln: J.P. Bachem Verlag: 369-382.

HEINEN, W. (2000): Siedlungsbau 2000. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 (Hrsg.) Köln – Seine Bauten 2000. Köln: J.P.Bachem Verlag: 155-160.

HEINEN, W.; PFEFFER A. (1988a): Köln: Siedlungen 1888-1938 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln. Band 10.I), Köln: J.P. Bachem Verlag.

HEINEN, W.; PFEFFER A. (1988b): Köln: Siedlungen 1938-1988 (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln. Band 10.II), Köln: J.P. Bachem Verlag.

HERLYN, U.; VON SALDERN, A.; TESSIN, W. (1987): Neubausiedlungen der 20er und 60er Jahre. Ein historisch-soziologischer Vergleich. Frankfurt, New York: Campus-Verlag.

HERZOG & DE MEURON (2021): Masterplan Paketpostareal München. Weiterentwicklung der Masterplanung 2020-2021.

HESS, R. (2019): Hamburg Hohnerkamp. In: LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 132-133.

HESSE, M.; WOLF, U. (2005): Die „neue Vorstadt" – Urbanisierung der Peripherie durch Dichte. Das Projekt Karow-Nord – Erfahrungen mit dem suburbanen Städtebau in Berlin. In: *RaumPlanung* 118: 17-21.

HILD UND K.; BÜRO KRUCKER; SERGISON BATES ARCHITECTS; STUDIO VULKAN LANDSCHAFTSARCHITEKTUR (2022a): 2. RA Freiham Nord. Rahmenplanung.

HILD UND K.; BÜRO KRUCKER; SERGISON BATES ARCHITECTS; STUDIO VULKAN LANDSCHAFTSARCHITEKTUR (2022b): 2. RA Freiham Nord. Mobilitätshäuser.

HILD, A.; MÜSSELER, A. (Hrsg.) (2018): Neuperlach ist schön. Zum 50. einer gebauten Utopie. Technische Universität München. 1. Aufl., München: Franz Schiermeier Verlag.

HILPERT, T. (1980): Hufeisensiedlung Britz 1926-1980. Ein alternativer Siedlungsbau der 20er Jahre als Studienprojekt (= Dokumente aus Forschung und Lehr Nr.1, Technische Universität Berlin). Berlin: Universitätsbibliothek der Technischen Universität.

HMUKLV *(= HESSISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMASCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ)* (Hrsg.): (2017): Nachhaltige Innenentwicklung für Wohnungsbau. Beispiele aus Städten und Gemeinden in Hessen. Wiesbaden.

HODSON, M.; MARVIN, S. (2010): Can cities shape socio-technical transitions and how would we know if they were? In: *Research Policy* 39 (2010): 477-485.

HOFFMANN, K.; LODDERS, R.; SANDER, A. (1959) (Hrsg.): Die Hochhäuser am Grindelberg der Architektenarbeitsgemeinschaft Grindelberg, Hamburg. Stuttgart: Julius Hoffmann Verlag.

HOFFMEYER-ZLOTNIK, J.H.P (2019): 6.3.1 Wohnquartiersbeobachtung durch Experten – Ein Instrument. In: ARBEITSGRUPPE REGIONALE STANDARDS (Hrsg.): Regionale Standards. Ausgabe 2019, 3. überarbeitete und erweiterte Aufl. (= GESIS-Schriftenreihe. Band 23). GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften: 175-182.

HÖHMANN, M. (2004): Kölner Vorortentwicklung. Von der Gründerzeit bis heute. In: SCHWEIZER, G.; KRAAS, F.; ZEHNER, K. (Hrsg.): Köln und der Kölner Raum. Ein geographischer Exkursionsführer. Teil 1: Stadt und Umland (= Kölner Geographische Arbeiten 82). Köln: 65-72.

HOHN, U.; KEMMING, H.; REIMER, M. (2014): „Formate der Innovation“ – Innovation durch Formate. In: HOHN, U. (Hrsg.): Formate der Innovation in der Stadt- und Regionalentwicklung. Reflexionen aus Planungstheorie und Planungspraxis. Detmold: Rohn: 1-20.

HOH-SLODCZYK, C. (1987): Siedlungsbau als Aufgabe und die Antworten der Architekten. In: HUSE, N. (Hrsg.): Vier Berliner Siedlungen der Weimarer Republik. Britz, Onkel Toms Hütte, Siemensstadt, Weiße Stadt. Berlin: Argon Verlag GmbH: 33-46.

HOLL, C. (2018): Die normative Kraft des Normalen. Der Riedberg – Kritische Würdigung eines gewöhnlichen Stadtteils. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 46-51

HOLL, C.; JESSEN, J. (2007): Aufwertung und Neubestimmung des innerstädtischen Wohnens seit den 1970er Jahren. In: HARLANDER, T. (Hrsg.): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt: 276-309.

HÖLSGENS, R.; LÜBKE, S.; HASSELKUß, M. (2018): Social innovations in the German energy transition: an attempt to use the heuristics of the multi-level perspective of transitions to analyze the diffusion process of social innovations. In: *Energy, Sustainability and Society* 8(8).

HOPFNER, K.; SIMON-PHILIPP, C. (Hrsg.) (2013): Das Wohnungsbauerbe der 1950er bis 1970er Jahre. Perspektiven und Handlungsoptionen für Wohnquartiere. Ludwigsburg: Wüstenrot-Stiftung.

HOSCISLAWSKI, T. (1991): Bauen zwischen Macht und Ohnmacht. Architektur und Städtebau in der DDR. Berlin: Verlag für Bauwesen GmbH.

HUNGER, B.; WEIDEMÜLLER, D.; PROTZ, R. (2016): Prinzipien für den Bau neuer Wohnsiedlungen. Lernen von Beispiele der Jahre 1920 bis 2016 für den aktuellen Siedlungsbau. Studie des Kompetenzzentrum Großsiedlungen e.V. im Auftrag des BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.

HUSE, N (1985): Neues Bauen 1918 bis 1933. Moderne Architektur in der Weimarer Republik. 2. Aufl., Berlin: Ernst & Sohn, Verlag für Architektur und technische Wissenschaften.

HUTH, A. (2006): mayführung. Westhausen.

IBA HAMBURG GMBH (2019): The Connected City. Masterplan Oberbillwerder.

IBA HAMBURG GMBH (2021a): Oberbillwerder – Hamburgs neuer Stadtteil.

IBA HAMBURG GMBH (2021b): Pressekonferenz am 24.08.2021. Projektentwicklung Oberbillwerder.

IBA HAMBURG GMBH (2022a): Oberbillwerder 2022 – Jahres-Pressekonferenz. Innovation, Urbanität und Nachhaltigkeit.

IBA HAMBURG GMBH (2022b): Stadtentwicklungsausschuss Bergedorf am 17.11.2022. Projektentwicklung Oberbillwerder.

IBA HAMBURG GMBH (2022c): Oberbillwerder – Projektdialog am 20.09.22. Bericht zum Planungsstand, Rückblick und Ausblick.

IBERT, O. (2004): Zur Arbeitsweise und Reichweiter innovationsgenerierender Planungsverfahren. In: *Planungsrundschau* 9: 18-43.

IBERT, O. (2005): Wie lassen sich Innovationen planen? In: *Informationen zur Raumentwicklung* 9/10: 599-607.

IBERT, O.; CHRISTMANN, G.; JESSEN, J.; WALTHER, U.-J. (2015): Innovationen in der räumlichen Planung. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 3: 171-182.

INSTONE REAL ESTATE GROUP AG; NHW (2020): Städtebaulicher Vertrag für Schönhof-Viertel unterzeichnet. In: *https://www.schönhof-viertel.de/news/staedtebaulicher-vertrag-unterzeichnet* (22.02.2023).

INSTONE REAL ESTATE GROUP AG; NHW (o.J.): Schönhof-Viertel Frankfurt. In: *https://www.schönhof-viertel.de/* (31.03.2023).

IT.NRW *(= INFORMATION UND TECHNIK NORDRHEIN-WESTFALEN)* (Hrsg.) (2009): Voraussetzungen für die Nutzung kleinräumiger Daten des Zensus 2011 – Handlungsleitfaden für die Kommunen –.

JACOBS, J. (1961): Death and Life of Great American Cities. New York: Random House.

JAEGGI, A. (1987): Hufeisensiedlung Britz. In: HUSE, N. (Hrsg.): Vier Berliner Siedlungen der Weimarer Republik. Britz, Onkel Toms Hütte, Siemensstadt, Weiße Stadt. Berlin: Argon Verlag GmbH: 111-136.

JAENIKE, R. (2005): mayführung. Siedlung Römerstadt.

JESSEN, J. (2018): Leitbilder der Stadtentwicklung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 1399-1410.

JESSEN, J.; WALTHER, U.-J. (2010): Innovation in der Stadtplanung? In: HARTH, A.; SCHELLER, G. (Hrsg.) Soziologie in der Stadt- und Freiraumplanung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 283-295.

JONAS, C. (2006): Die Stadt und ihr Grundriss. Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanschluss. Tübingen, Berlin: Ernst Wasmuth Verlag.

JONAS, C. (2015): Die Stadt und ihre Geschichte. Utopien und Modelle – und was aus ihnen wurde. Tübingen, Berlin: Wasmuth Verlag.

JONAS, C. (2016): Stadtplanerische und städtebauliche Leitbilder seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Ein Überblick. Tübingen, Berlin: Wasmuth Verlag.

JOST, F. (1999): Roter Faden „Gartenstadt“. Stadterweiterungsplanungen von Howards garden city bis zur ’Neuen Vorstadt’. Dissertation. Berlin: Mensch & Buch Verlag.

JOST, R. (2019): Märkisches Viertel Berlin. Überblicksband (= Stadt im Wandel 14), Regensburg: Stadtwandel Verlag.

KÄHLER, G. (1996a): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.

KÄHLER, G. (1996b): Nicht nur Neues Bauen. In: KÄHLER, G. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 303-452.

KAMPFFMEYER, H. (1968): Die Nordweststadt in Frankfurt am Main (= Wege zur neuen Stadt. Schriftenreihe der Dezernate Planung und Bau – Stadtwerke und Verkehr der Stadt Frankfurt am Main 6). Frankfurt am Main: Europäische Verlagsanstalt GmbH.

KARSTEN, M.; WEYER, J.; LIEBMANN, H.; MILSTREY, U. (2020): Bundestransferstelle Stadtumbau, Schwerpunktthema: „Neue Quartiere durch Stadtumbau und Schlussfolgerungen für das neue Programm´Wachstum und nachhaltige Erneuerung´" - Erfahrungsbericht aus sechs Fallstudien.

KASTORFF-VIEHMANN, R. (2010): Meilensteine der Architektur. Baugeschichte nach Personen, Bauten und Epochen. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag.

KAUFMANN, C.; PETEREK, M. (2018b): Der Riedberg als Praxisbeispiel. Erfahrungen und Erkenntnisse für zukünftige Projekte. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 230-233.

KAUFMANN, C.; PETEREK, M. (Hrsg.) (2018a): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis.

KELM, T.; SCHONLAU, M.; PITZ, N.; KLEIN, U. (2019): Semiautomatisches Verfahren zur Ableitung von Baublöcken. In: SCHRENK, M.; POPOVICH, V. V.; ZEILE, P.; ELISEI, P.; BEYER, C.; RYSER, J. (Hrsg.): IS THIS THE REAL WORLD? Perfect Smart Cities vs. Real Emotional Cities, Tagungsband der REAL CORP 2019, 24. internationale Konferenz zu Stadtplanung und Regionalentwicklung in der Informationsgesellschaft GeoMultimedia 2019: 615-625.

KERSTING, N. (2017) Urbane Innovation – Ursachen, Strategien und Qualitätskriterien. In: KERSTING N. (Hrsg.) Urbane Innovation. Stadtforschung aktuell. Wiesbaden: Springer VS: 1-32.

KESSLER, K.E. (2006): Wohnungsbau der 20er Jahre. Die Architekten Ernst May und Walter Schwagenscheidt. Ihre Theorien und Bauten. Frankfurt: Haag und Herchen Verlag GmbH.

KIER, H. (1986): Städtebauliche Entwicklung der 50er Jahre. In: HAGSPIEL, W.; KIER, H.; KRINGS. U. (Hrsg): Köln: Architektur der 50er Jahre (= Stadtspuren – Denkmäler in Köln. Band 6), Köln: J.P. Bachem Verlag: 17-29.

KIERDORF, A. (2020a): GAG Siedlung Höhenberg (auch: Germaniasiedlung). In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 792-800.

KIERDORF, A. (2020b): Siedlung Bickendorf II (auch: Rosenhofsiedlung). In: PUFKE, A. (Hrsg.): Siedlungen in Nordrhein-Westfalen. Rheinschiene. Band 1 Bergisch Gladbach bis Köln. Petersberg: Michael Imhof Verlag: 540-547.

KIRSCHENMANN, J.C.; MUSCHALEK, C. (1977): Quartiere zum Wohnen. Bauliche und sozial-räumliche Entwicklung des Wohnens. Wohnquartiere aus dem 3. Viertel des 20. Jahrhunderts als Stadtumbau, Stadterweiterung, Stadtneubau mit Analyse der Wohnbaustrukturen. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.

KLEINEKORT, V.; SCHMEING, A. (2016): Die ~~Stadt~~ Siedlung in der Stadt. Umformulierung eines ungeliebten Raummodells. Berlin: jovis Verlag GmbH.

KLEINERTZ, W.; PEIFER, H. (1950): Außenstadt am Fühlinger See. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Das neue Köln – ein Vorentwurf, Köln: J.P. Bachem Verlag: 102-104.

KLOß, K.-P. (1982): Siedlungen der 20er Jahre. Großsiedlung Britz Hufeisensiedlung, Waldsiedlung Zehlendorf, Onkel-Toms-Hütte, Großsiedlung Siemensstadt, Weiße Stadt, Großsiedlung Schillerpromenade (= Berliner Sehenswürdigkeiten 4). Berlin: Haude & Spener Verlagsbuchhandlung GmbH.

KNUPP, M. (2004): Wohnen im Westen. Siedlungsbau und Stadt(teil)entwicklung in Ehrenfeld, Bickendorf, Vogelsang und Bocklemünd. In: SCHWEIZER, G.; KRAAS, F.; ZEHNER, K. (Hrsg.): Köln und der Kölner Raum. Ein geographischer Exkursionsführer. Teil 1: Stadt und Umland (= Kölner Geographische Arbeiten 82). Köln: 79-88.

KÖHLER, J.; LAWS, N.; RENZ, I.; HACKE, U.; WESCHE, J.; FRIEDCHSEN, N.; PETERS, A.; NIDERSTE-HOLLENBERG, J. (2017): Anwendung der Mehr-Ebenen-Perspektive auf Transitionen: Initiativen in den kommunal geprägten Handlungsfeldern Energie, Wasser, Bauen & Wohnen. In: *Working Paper Sustainability and Innovation* S 01/2017.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (1997): Bocklemünd/Mengenich und seine Verkehrsanbindung an Köln. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH“ (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 112-114.

KONDA, W. (1996): Wohnsiedlungen als städtische Nahwelt. Eine sozialgeographische Untersuchung zu Raumstruktur, räumlichem Verhalten und Ortsbindung in geplanten Stadtvierteln der Großstadt am Beispiel Köln. Dissertation.

KORDA, M. (2005a): Grundlagen und Verfahren. In: KORDA, M. (Hrsg.): Städtebau. Technische Grundlagen. 5., neubearbeitete Aufl., Wiesbaden: B. G. Teubner Verlag: 39-68.

KORDA, M. (2005b): Bevölkerungsstruktur und Siedlungswesen. In: KORDA, M. (Hrsg.): Städtebau. Technische Grundlagen. 5., neubearbeitete Aufl., Wiesbaden: B. G. Teubner Verlag: 69-132.

KRÄMER, S. (1997): Wohnstadt – Trabantenstadt – Planungen für München. In: MÖLLER, H. G. (Hrsg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996. München: Deutscher Kunstverlag: 140-147.

KRÄMER, S. (2002): Das Münchner Wohnungsbauprogramm von 1928-1930. In: BILLETER, F.; GÜNTHER, A.; KRÄMER, S. (Hrsg.): Münchner Moderne: Kunst und Architektur der zwanziger Jahre. München: Deutscher Kunstverlag: 66-79.

KRÄMER, S. (2007): „Urbanität durch Dichte“- die neue Maxime im deutschen Städte- und Siedlungsbau der 1960er Jahre. In: VON BUTTLER, A. (Hrsg.): Denkmal! Moderne: Architektur der 60er Jahre. Wiederentdeckung einer Epoche. Berlin: Jovis: 106-115.

KRÄMER, S. (2016): Von der Entlastungsstadt Perlach zur Messestadt Riem. Städte- und Siedlungsbau in München 1960-2000. In: ALBRECHT, S.; HÖPPL, M. (Hrsg.): München. Stadtbaugeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart. Petersberg: Michael Imhof Verlag GmbH & Co. KG: 275-292.

KRÄMER, S. (2019): Vorwort: Re-Urbanisierung in Deutschland – städtische Wohnquartiere zwischen Aufwertung und Verdrängung. In: BERAN, F.; NUISSL, H.: Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin. Ludwigsburg: Verlag Wüstenrot Stiftung: 6-7.

KRAUTZBERGER, M. (2018): Besonderes Städtebaurecht. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 197-206.

KRÜGER, T. (1993): Nachbesserung und Neubau Hamburger Großsiedlungen. In: ARBEITSGRUPPE FRITZ-SCHUMACHER-KOLLOQUIUM (Hrsg.): Großsiedlungen im Umbruch (= Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Band 2). Hamburg: Verlag der Fachbuchhandlung Sautter + Lackmann: 113-124.

KRÜGER, T. (2009): HafenCity Hamburg – ein Modell für moderne Stadtentwicklung? In: *RaumPlanung* 146: 193-198.

KRÜGER, T.M. (2011): Welterbe Ringsiedlung Siemensstadt Berlin (= Die Neuen Architekturführer Nr. 179). Berlin: Stadtwandel Verlag Daniel Fuhrhop.

KUCKARTZ, U.; RÄDIKER, S. (2022): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 5. Aufl., Weinheim, Basel: Beltz Juventa.

KUHN, G. (2007): Citybildung und Dezentralisierung-urbane Wohnprojekte in der Weimarer Republik. In: HARLANDER, T. (Hrsg.): Stadtwohnen. Ludwigsburg, München: Wüstenrot-Stiftung, Deutsche Verlags-Anstalt: 184-195.

KUNZE, R. (1993): Projektorientierte Mieterbeteiligung bei Maßnahmen zur Verbesserung der Lebenssituation in Großsiedlungen. In: ARBEITSGRUPPE FRITZ-SCHUMACHER-KOLLOQUIUM (Hrsg.): Großsiedlungen im Umbruch (= Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Band 2). Hamburg: Verlag der Fachbuchhandlung Sautter + Lackmann: 70-95.

LAMNEK, S.; KRELL, C. (2016): Qualitative Sozialforschung: mit Online-Material. 6. überarbeitete Aufl. Weinheim, Basel: Beltz.

LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE HESSEN (2021): Frankfurt Sachsenhausen Gesamtanlage 59. In: *http://denkxweb.denkmalpflege-hessen.de/167826* (22.03.2022).

LANDESDENKMALAMT BERLIN (Hrsg.) (2021): Sechs Siedlungen der Berliner Moderne. Entwicklungen und Erfahrungen in der UNESCO-Welterbestätte. 1. Aufl., (= Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 56). Weißenhorn: Anton H. Konrad Verlag.

LANDESPLANUNGSAMT (1988): Erhaltungsverordnungen gem. § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB für die Milieugebiete Jarrestadt und Dulsberg. Hier: Städtebauliches Material für den Senatsdrucksachen-Entwurf.

LAUER, H. (1988): Von „Neu-Marokko“ zur „Vorzeige-Siedlung par Excellence“. In: PRIGGE, W.; SCHWARZ, H.-P. (Hrsg): Das Neue Frankfurt. Städtebau und Architektur im Modernisierungsprozeß 1925-1988. Frankfurt am Main: Vervuert Verlag: 19-40.

LAUKEMPER, J.; SGOBBA, A. (2018): Herausforderung Mobilität und Verkehr. In: BOTT, H.; GRASSL, G.; ANDERS S. (Hrsg.): Nachhaltige Stadtplanung. Lebendige Quartiere, Smart Cities, Resilienz. München: DETAIL: 114-116.

LAWAETZ-STIFTUNG (2011): Integriertes Entwicklungskonzept Steilshoop 2008-2014. Teil 1 – Strategischer Teil.

LE CORBUSIER (1929): Städtebau. Berlin, Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt.

LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.) (2019): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH.

LHM (o.J.a): FAQ Neufreimann (ehemalige Bayernkaserne).

LHM (o.J.b): Münchner Nordosten. In: *https: //stadt.muenchen.de/infos/zukunftsquartier-muenchner-nordosten.html* (03.05.2022).

LHM (o.J.c): Neues Leben auf dem PaketPost-Areal. In: *https://stadt.muenchen.de/infos/paketpost-areal.html* (08.07.2023).

LHM (o.J.d): Langfristige Siedlungsentwicklung. In: *https://stadt.muenchen.de/infos/langfristige-siedlungsentwicklung.html* (24.02.2024).

LHM-BAUREFERAT (Hrsg.) (2017): Ackermannbogen. Urbane Mitte und öffentliche Grünflächen.

LHM-KULTURREFERAT *(= LHM-KULTURREFERAT. DIREKTORIUM)* (Hrsg.) (2021): KulturGeschichtsPfad 7, Sendling Westpark.

LHM-KULTURREFERAT (2010): KulturGeschichtsPfad 24 Feldmoching.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (2018): Überprüfung und Erlass einer Erhaltungssatzung nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB im Stadtbezirk 12 - Schwabing-Freimann. Satzungsbeschluss Erhaltungssatzung „Alte-Heide“. In: *https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5117740* (10.01.2023).

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (2019): Freiham. Entwicklung eines neuen Stadtteils.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (2021a): Freiham Nord 2. RA – 1. Bauabschnitt Bebauungsplanverfahren Nr. 2154. Aufstellung Bebauungsplan mit Grünordnung. Erörterungsveranstaltung am 17.05.2021.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (2021b): Freiham 09/21.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (2021c): Präsentation des Planungsreferates zum neuen Wohnquartier auf dem Areal der Bayernkaserne**.**

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (2021d): Städtebauliche Entwicklung Münchner Nordosten. Wettbewerbsergebnis und weiteres Vorgehen.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (2022a): Beschlussentwurf Münchner Nordosten. In: *https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7080554* (03.05.2022).

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (Hrsg.) (2013): Von der Kaserne zum Stadtquartier. Zur Konversion von Militärflächen in München.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (Hrsg.) (2022b): Bürger*innengutachten Paketpost-Areal München.

LHM-PLAN (*= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG*) (Hrsg.) (2022c): Stadtentwicklungskonzeption „Perspektive München“. Bericht zur Fortschreibung 2021.

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (o.J.a): Hanns-Seidel-Platz. In: *https://stadt.muenchen.de/infos/hanns-seidel-platz.html* (13.01.2023).

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (o.J.b): Freiham: der neue Stadtteil im Münchner Westen. In: *https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html* (15.12.2021).

LHM-PLAN *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG)* (o.J.c): Neufreimann. In: *https://stadt.muenchen.de/infos/ehemalige-bayernkaserne-freimann.html* (02.05.2022).

LHM-PLAN HA II/12 *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG - HA II/12 - STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMAßNAHMEN)* (Hrsg.) (2016): Ackermannbogen. Neues Wohnen in Schwabing. Flyer.

LHM-PLAN HA II/3 *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG. PLAN HA II/*3) (2009): Messestadt Riem. Vom Flugfeld zum neuen Stadtteil – eine Zwischenbilanz.

LHM-PLAN. PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG-PROJEKTGRUPPE MESSESTADT RIEM)* (Hrsg.) (2009): Messestadt Riem. Das Projekt – Planung und Realisierung.

LHM-PLAN. STADTPLANUNG *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG. STADTPLANUNG*) (2021): PaketPost-Areal. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03220. Vorblatt zur Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.06.2021. In: *https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6645297* (03.01.2022).

LHM-PLAN. STADTPLANUNG *(= LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG. STADTPLANUNG)* (2022): Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2147 PaketPost-Areal. In*:* *https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7358187* (17.01.2023).

LHM-REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG/MRG (= *LHM - REFERAT FÜR STADTPLANUNG UND BAUORDNUNG - VERTRETEN DURCH MRG - MAßNAHMETRÄGER MÜNCHEN RIEM GMBH*) (2005): Evaluierung Messestadt Riem. Nachhaltige Stadtentwicklung in München, Ergebnisband.

LINDEMANN, H.-E. (1999): Stadt im Quadrat. Geschichte und Gegenwart einer einprägsamen Stadtgestalt (= Bauwelt Fundamente 121). Braunschweig/Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH.

LINKE, V. (1977): Vorort, Satelliten- und Trabantenstadt. Ein Beitrag zu Entwicklungstendenzen und zur Terminologie von kernstadtabhängigen Siedlungen, dargestellt an den Beispielen Köln-Chorweiler, Hamburg-Norderstedt, Bielefeld-Sennestadt und Köln-Erftstadt, Köln.

LIST, A. (2019): München Am Hasenbergl. In**:** LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 148-150.

LÖTSCHER, L.; KÜHMICHEL, K. (2016): Vom Haus zur Stadt. Stadtentwicklung sehen-erkennen-verstehen. Handbuch (= Stadtzukünfte 9). Berlin: LIT Verlag.

LÖW, A.; SEPT, M. (2021): Innovationen in Stadt und Raum. In: BLÄTTEL-MINK B.; SCHULZ-SCHAEFFER I.; WINDELER A. (Hrsg.) Handbuch Innovationsforschung. Wiesbaden: Springer VS: 725-741.

LUDMANN, H. (2000): Plan und Wirklichkeit – Die Generalplanung für Köln von Rudolf Schwarz und ihre Umsetzung. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 2000. Köln: J.P.Bachem Verlag: 66-67.

LUDMANN, H.; BOESE, W. (1991): Vororte und Siedlungen. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 IN ZUSAMMENARBEIT MIT DER FACHHOCHSCHULE KÖLN, FACHBEREICH ARCHITEKTUR, BAUINGENIEURWESEN UND VERSORGUNGSTECHNIK (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 1928-1988, Köln: J.P. Bachem Verlag: 168-182.

LUDMANN, H.; RIEDEL, J. (1967): Neue Stadt Köln-Chorweiler. Stuttgart, Bern: Karl Krämer Verlag.

LÜTKE DALDRUP, E.; ZLONICKY, P. (2009): Stadtentwicklung im großen Maßstab – Große Projekte in deutschen Städten. In: BMVBS *(= BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG),* LÜTKE DALDRUP, E.; ZLONICKY, P. (Hrsg.): Große Projekte in deutschen Städten. Stadtentwicklung 1990 bis 2010. Berlin: jovis Verlag GmbH: 9-11.

LUTZENBERGER, K. (2003): Alte Heide. Von der Schafweide zur Arbeitersiedlung. München: Selbstverlag.

LYNCH, K. (1960): The Image of the City. Cambridge: MIT Press.

LYNCH, K. (1981): A Theory of Good City Form. Cambridge: MIT Press.

MACHULE, D. (2004): „Wer ein Haus bauen kann, kann auch eine Stadt bauen!“ Zur 40-jährigen (Bau-)Geschichte des Märkischen Viertels. In: JACOB, B.; SCHÄCHE, W. (Hrsg.): 40 Jahre Märkisches Viertel. Gesichte und Gegenwart einer Großsiedlung. Berlin: jovis Verlag GmbH: 32-61.

MÄCKLER, C. (2016): Höhe ist nicht alles … Frankfurts schöne Hochhäuser – Der Turm als ordnendes Element. In: BROCKHOFF, E. (Hrsg.): Von der Steinzeit bis in die Gegenwart. 8.000 Jahre städtebauliche Entwicklung in Frankfurt am Main (= Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst 76). Frankfurt am Main: Frankfurter Societäts-Medien GmbH: 139-144.

MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN *(= MAGISTRAT DER STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANUNG, AMT FÜR KOMMUNALE GESAMTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, FACHBEREICH WOHNUNGSBAU UND STADTERNEUERUNG, ABTEILUNG WOHNUNGSBESTAND)* (1993) (Hrsg.): Zur Erneuerung der 50er-Jahre-Wohnsiedlungen in Frankfurt am Main. Gesamtbewertung der Instandsetzungs- und Modernisierungsdringlichkeit.

MALYCHA, A. (2011): Geschichte der DDR (= Informationen zur politischen Bildung 312 der Bundeszentrale für politische Bildung).

MAYRING, P. (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 12. überarbeitete Aufl. Weinheim, Basel: Beltz.

MAYRING, P. (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. eine Anleitung zu qualitativem Denken. 6. Aufl., Weinheim, Basel: Beltz.

MAYRING, P.; FENZL, T. (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: BAUR, N.; BLASIUS, J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS: 633-648.

MEHLHORN, D.-J. (2012): Stadtbaugeschichte Deutschlands. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH.

MEISEL, U. (2013): Beiträge von Städtebau und Architektur zu einer multiperspektivischen Erforschung von Stadtquartieren. In: DEFFNER, V.; MEISEL, U. (Hrsg.): StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. Essen: Klartext Verlag: 41-69.

MEYER, U. (2022): Karotte und Hängematte. In: ADLER REAL ESTATE AG; CA IMMO DEUTSCHLAND GMBH; DKB CAMPUS GMBH; DWI GRUNDBESITZ GMBH; QUARTIER HEIDESTRAßE GMBH; SAP SE (Hrsg.): Europacity. Das Magazin 10.

MEYHÖFER, D. (2023): Branding HafenCity. Transformation eines Hamburger Großprojektes (= Grundlagen 155). Berlin: DOM publishers.

MEYNEN, H. (1977): Wohnbauten in Köln-Ehrenfeld. Aspekte zur Entwicklung Gestalt eines Vororts (= Landeskonservator Rheinland Arbeitsheft 23). Köln: Rheinland-Verlag.

MEYNEN, H. (1978): Die Wohnbauten im nordwestlichen Vorortsektor Kölns mit Ehrenfeld als Mittelpunkt: Bauliche Entwicklung seit 1845, Wechselbeziehungen von Baubild und Sozialstruktur (= Rheinisches Archiv 104). Bonn: Ludwig Röhrscheid GmbH.

MISOCH, S. (2015): Qualitative Interviews. Berlin: De Gruyter.

MODERNE STADT (2018): Der Butz. Vom Luftkreuz West zum neuen Stadtviertel.

MODERNE STADT (o.J.a): Clouth Quartier. Ein neuer Stadtteil in Köln-Nippes. In: *https://www.modernestadt.de/projekte/clouth-quartier/* (31.03.2024).

MODERNE STADT (o.J.b): Der Butz. Vom Luftkreuz West zum neuen Stadtviertel. In: *https://www.modernestadt.de/projekte/der-butz/* (31.03.2024).

MODERNE STADT (o.J.c): Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Köln. In: *https://www.modernestadt.de/projekte/deutzer-hafen/* (31.03.2024).

MODERNE STADT; STADT KÖLN. DEZERNAT VI *(= STADT KÖLN. DEZERNAT VI - PLANEN UND BAUEN*) (2022): Deutzer Hafen. Handbuch Nachhaltigkeit.

MODERNE STADT; STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT *(= STADT KÖLN. DEZERNAT STADTENTWICKLUNG, PLANEN UND BAUEN. STADTPLANUNGSAMT*) (2018): Integrierter Plan Deutzer Hafen Quartiersbuch.

MOHR, C.; HUNSCHER, M. (1995): Wohnen in Frankfurt am Main. Wohnformen, Quartiere und Städtebau im Wandel der Zeit (= Die Zukunft des Städtischen 8). Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag.

MOHR, C.; MÜLLER, M. (1984): Funktionalität und Moderne. Das Neue Frankfurt und seine Bauten 1925-1933. Köln: Verlagsgesellschaft Rudolf Müller GmbH.

MRG *(= MRG MÜNCHNER RAUMENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT MBH* (o.J.): Messestadt Riem. In: *https://www.mrg-gmbh.de/geschaftsbereiche/messestadt-riem* (23.04.2022).

MÜLLER, S.; LIEDTKE, G. (2017): Konzept der Verkehrssystemevolution: Eine erweiterte Multi-Level Perspektive. In: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft* 88(2): 106-130.

MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (1990a): Die "Moderne Stadt" und die Stadt der Tradition. Die 40er und 50er Jahre. In: MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (Hrsg.): Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985. Frankfurt am Main: Verlag Waldemar Kramer: 21-43.

MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (1990b): Urbanität durch Dichte. Die 60er Jahre. In: MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (Hrsg.): Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985. Frankfurt am Main: Verlag Waldemar Kramer: 59-89.

MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (1990c): Politik und Planung - Partizipation oder wissenschaftliche Gesamtplanung? Die 70er Jahre. In: MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (Hrsg.): Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985. Frankfurt am Main: Verlag Waldemar Kramer: 97-126.

MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (1990d): Die Postmoderne. Rückgewinnung der Geschichte oder Verlust der Wirklichkeit? Die 80er Jahre. In: MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (Hrsg.): Leitbilder und Mythen in der Stadtplanung 1945-1985. Frankfurt am Main: Verlag Waldemar Kramer: 139-169.

MÜLLER-RAEMISCH, H.-R. (1998): Frankfurt am Main: Stadtentwicklung und Planungsgeschichte seit 1945. Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag.

MUNGEN, E. (2000): Ein Projekt der LEG Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen GmbH – Neues Wohnen im „Ossendorfpark". In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 (Hrsg.) Köln – Seine Bauten 2000. Köln: J.P.Bachem Verlag: 99-104.

NÆSS, P.; VOGEL, N. (2012): Sustainable urban development and the multi-level transition perspective. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions* 4 (2012): 36- 50.

NEITZEL, M. (2013): Gebaute Quartiere. Beziehungen zwischen wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Zugängen. In: DEFFNER, V.; MEISEL, U. (Hrsg.): StadtQuartiere. Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. Essen: Klartext Verlag: 179-196.

NELLE, A. (2018): Stadtumbau. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2537-2548.

NELSON, R.; WINTER, S. (1982): An Evolutionary Theory of Economic Change. Bellknap Press, Cambridge, MA.

NEUFREIMANN (2022): Informationsveranstaltung: Mobilität Neufreimann [Live-Video vom 17.11.2022]. In: *https://www.youtube.com/watch?v=6ky2ZMs5hgc* (16.01.2023).

NHW *(= NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE WOHNUNGS- UND ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT MBH*) (o.J.a): Frankfurt am Main Fritz-Kissel-Siedlung. In: *//www.100jahrenhw.de/100-jahre-nhw/architektur-siedlung-highlights/a/fritz-kissel-siedlung* (22.03.2022).

NHW *(= NASSAUISCHE HEIMSTÄTTE WOHNUNGS- UND ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT MBH)* (o.J.b): Frankfurt Niederrad. Adolf-Miersch-Siedlung In: *https://www.100jahrenhw.de/100-jahre-nhw/architektur-siedlung-highlights/a/adolf-miersch-siedlung* (22.03.2022).

NICOLAUS, H.; OBETH, A. (1997): Die Stalinallee: Geschichte einer deutschen Straße. Berlin: Verlag für Bauwesen.

NISSLEIN, M. (1997): Die Wohnsiedlung Am Hasenbergl. In: MÖLLER, H. G. (Hrsg.): Reihe, Zeile, Block & Punkt. Wohnungen, Häuser, Siedlungen im Raum München. Südhausbau 1936-1996. München: Deutscher Kunstverlag: 115-125.

NUISSL, H. (2018): Siedlung/Siedlungsstruktur. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2167-2183.

NUISSL, H.; BERAN, F. (2019): Einleitung. In: BERAN, F.; NUISSL, H.: Verdrängung auf angespannten Wohnungsmärkten. Das Beispiel Berlin. Ludwigsburg: Verlag Wüstenrot Stiftung: 8-11.

OPENSTREETMAP (2023) OpenStreetMap Data Extracts. Verfügbar unter: *https://download.geofabrik.de/europe/germany.html*, Lizenz: Open Database License ODbL v1.0 (*https://opendatacommons.org/licenses/odbl/1-0/).*

PECH, A.; HUBNER, W.; ZACH, F. (2021): Flachdach (= Baukonstruktionen. Band 9). 2., erweiterte Aufl. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

PEHNT, W. (2017): Schaufenster der Freiheit. Das Hansaviertel im Kontext des westeuropäischen Nachkriegsstädtebaus. In: LANDESDENKMALAMT BERLIN (Hrsg.): Karl-Marx-Allee und Interbau 1957. Konfrontation, Konkurrenz und Koevolution der Moderne in Berlin (= Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin 47). Berlin: hendrik Bäßler verlag: 33-44.

PETEREK, M.; BÜRKLIN, T. (2018): Städtebau am Stadtrand. Der Riedberg im Kontext großräumiger Stadterweiterungsprojekte. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 22-29.

POHLMANN, M. (2022): Einführung in die Qualitative Sozialforschung. München: UVK Verlag.

POPP, R. (2018): Fritz Schumacher und der Dulsberg. 1. Aufl., München, Hamburg: Dölling und Galitz Verlag.

POPP, R. (2021): Die Erfindung des sozialen Wohnungsbaus am Beispiel des Dulsbergs. In: SCHUBERT D.; MICHELIS, P. (Hrsg.): Hamburger und Altonaer Reformwohnungsbau der 1920er Jahre. Vergleichende Perspektiven von Modellen der Moderne (= Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs. Band 41). München, Hamburg: Dölling und Galitz Verlag: 102-119.

RAMMERT, W. (2010) Die Innovationen der Gesellschaft. In: HOWALDT J.; JACOBSEN H. (Hrsg.): Soziale Innovation. VS Verlag für Sozialwissenschaften: 21-51.

REICHER, C. (2017): Städtebauliches Entwerfen. 5. Aufl., Wiesbaden: Springer Vieweg.

REICHER, C. (2020): Flächen- und Nutzungskonkurrenzen – Neue Prioritäten? In: *Informationen zur Raumentwicklung 4/2020*: 46-55.

REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (2022a): Einführung. In: REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (Hrsg.): Stadtbaustein Wohnen. Lehr- und Grundlagenbuch. Wiesbaden: Springer Vieweg: 4-9.

REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (2022b): 7 Entwurf: Strukturierung und Zonierung des Baufelds. In: REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (Hrsg.): Stadtbaustein Wohnen. Lehr- und Grundlagenbuch. Wiesbaden: Springer Vieweg: 86-126.

REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (2022c): 9 Weiterentwicklung des Bestandes. In: REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (Hrsg.): Stadtbaustein Wohnen. Lehr- und Grundlagenbuch. Wiesbaden: Springer Vieweg: 162-173.

REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (2022d): 10 Neues Wohnen im urbanen Kontext. In: REICHER, C.; SÖFKER-RIENIETS, A. (Hrsg.): Stadtbaustein Wohnen. Lehr- und Grundlagenbuch. Wiesbaden: Springer Vieweg: 192-211.

REICHOW, H. B. (1948): Organische Stadtbaukunst. Von der Großstadt zur Stadtlandschaft. Braunschweig: Westermann.

REICHOW, H. B. (1959): Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg: O. Maier.

REINBORN, D. (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer.

REINSBERG, J. (2019a): Die Frankfurter Küche. In: VOIGT, W.; DESCHERMEIER, D.; CACHOLA SCHMAL, P. (Hrsg.): Neuer Mensch, neue Wohnung. Die Bauten des neuen Frankfurt 1925-1933. Berlin: DOM publishers: 88-89.

REINSBERG, J. (2019b): Siedlung Westhausen. In: VOIGT, W.; DESCHERMEIER, D.; CACHOLA SCHMAL, P. (Hrsg.): Neuer Mensch, neue Wohnung. Die Bauten des neuen Frankfurt 1925-1933. Berlin: DOM publishers: 132-135.

REIß-SCHMIDT, S. (2018): Innenentwicklung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung: 995–1000.

REIß-SCHMIDT, S.; HEINIG, S.; KLEINHEINS, B.; KRÖGER M.; PLATE, E. (2015): Integrierte Stadtentwicklungsplanung und Stadtentwicklungsmanagement. Positionspapier des Deutschen Städtetages.

RHEINFLÜGEL SEVERIN; BBZ LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BERLIN GMBH (o.J.): Wettbewerbsplan Münchner Nordosten. In: *https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7081210* (17.01.2023).

RIP, A.; KEMP, R. (1998): Technological change. In: RAYNER, S., MALONE, E.L. (Hrsg.): Human Choice and Climate Change, Vol. 2. Battelle Press, Columbus, OH: 327-399.

ROSSI, A. (1975): Die Architektur der Stadt – Skizze zu einer grundlegenden Theorie des Urbanen. Düsseldorf.

RÖßLER, S.; MATHEY, J. (2018): Brachfläche, Konversionsfläche. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 293-305.

ROTH, B. (2022): Der gemischte Stadtteil. In: MÄCKLER, C. (Hrsg.): Handbuch der Stadtbaukunst. Anleitung zum Entwurf von städtischen Räumen. Band 1 Stadträume. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 68-75.

ROTMANS J., LOORBACH, D. (2010): Towards a better understanding of transitions and their governance. A systemic and reflexive approach. In: GRIN J.; ROTMANS J.; SCHOT, J. (Hrsg.): Transitions to sustainable development. New directions in the study of long term transformative change. New York: Routledge: 105-220.

RUBLE, J. (2001). Kirchsteigfeld and Karow Nord. In: *Places* 14(1): 64–65.

SAGA GWG (Hrsg.) (2011): Mümmelmannsberg 2020 – vielfältig, familienfreundlich, umweltbewusst.

SALHEISER, A. (2019): Natürliche Daten: Dokumente. In: BAUR, N.; BLASIUS, J. (Hrsg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer VS: 1119-1134.

SANGAWONGSE, S.; SENGER, F.; RAVEN, R. (2012): The Multi-level Perspective and the Scope for Sustainable Land use Planning in Chiang Mai City. In: *Environment and Natural Resources Journal* 10(2): 21-30.

SANNMANN, K. (1993): Das Projekt Mümmelmannsberg. Die Rolle eines Bauträgers. In: ARBEITSGRUPPE FRITZ-SCHUMACHER-KOLLOQUIUM (Hrsg.): Großsiedlungen im Umbruch (= Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Band 2). Hamburg: Verlag der Fachbuchhandlung Sautter + Lackmann: 106-112.

SARABIA, N.; PERIS, J.; SEGURA, S. (2021): Transition to agri-food sustainability, assessing accelerators and triggers for transformation: Case study in Valencia, Spain. In: *Journal of Cleaner Production* 325 (2021) 129228.

SB.X.X: Städtebauliche Bestandsaufnahme Quartier x.x (siehe Anhang C).

SCHÄCHE, W. (Hrsg.) (1999): 75 Jahre GEHAG: 1924-1999. Berlin: Gebr. Mann.

SCHÄFKE, W. (Hrsg.) (1995): Das neue Köln: eine Ausstellung des Kölnischen Stadtmuseums in der Josef-Haubrich-Kunsthalle Köln, 22. April bis 18. August 1995, Köln.

SCHÄTZKE, A. (1991): Zwischen Bauhaus und Stalinallee. Architekturdiskussion im östlichen Deutschland 1945-1955 (= Bauwelt-Fundamente 95). Braunschweig, Wiesbaden: Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH.

SCHENK, L. (2018): Stadt entwerfen. Grundlagen, Prinzipien, Projekte. 2. aktualisierte und erweiterte Aufl., Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

SCHENK, L. (2021): Stadtbaukunst. Ein Blick zurück, ein Blick nach vorne. In: *Informationen zur Raumetwicklung* 4/2021: 12-17.

SCHILDT, A. (1992): Hamburg: Versuch einer zweiten Moderne. In: VON BEYME, K.; DURTH, W.; GUTSCHOW, N.; NERDINGER, W.; TOPFSTEDT, T. (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen. Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München: Prestel-Verlag: 78-97.

SCHILDT, A. (2008): Die Grindelhochhäuser. Die Sozialgeschichte der ersten deutschen Wohnhochhausanlage Hamburg Grindelberg 1945-1956 (= Schriftenreihe des Hamburgischen Architekturarchivs. Band 21). München, Hamburg: Dölling und Galitz Verlag.

SCHLÖGL, R. (2020): Nordweststadt. Raumgewebe. In: HARNACK, M.; BRUNNER, M.; HEGER, N. (Hrsg.): Wohnen in der Nachkriegsmoderne. Siedlungen in der Region Rhein-Main. Berlin, München: Deutscher Kunstverlag: 16-25.

SCHMIDT, A.; STROBL, H. (2019): München Neuperlach. In: LEPIK, A.; STROBL, H. (Hrsg.) (2019): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 177-182.

SCHMIDT-EICHSTAEDT, G. (2018): Städtebaulicher Vertrag. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2415-2419.

SCHNEIDEWIND U.; SCHECK, H. (2012): Zur Transformation des Energiesektors – ein Blick aus der Perspektive der Transition-Forschung. In: SERVATIUS, H.-G.; SCHNEIDEWIND, U.; ROHLFING, D. (Hrsg.): Smart Energy. Wandel zu einem nachhaltigen Energiesystem. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag: 45-62.

SCHNITTER, J. (2018): „Mit einer Art innerem Staunen“. Der Dulsberger Grünzug als Zusammenwirken genialer Planung und unvorhersehbarer Geschehnisse. In: SCHILLING, J. (Hrsg.): Hundert Jahre Siedlung Dulsberg. Fritz Schuhmachers Initiative für reformiertes Wohnen (= Hamburger Bauheft 24). Hamburg: Schaff Verlag: 34-44.

SCHNUR, O. (2013): Quartiersforschung revisited. Konzepte und Perspektiven eines stadtgeographischen Forschungsfeldes. In: DEFFNER, V.; MEISEL, U. (Hrsg.): StadtQuartiere.

Sozialwissenschaftliche, ökonomische und städtebaulich-architektonische Perspektiven. Essen: Klartext Verlag: 17-40.

SCHNUR, O. (2014): Quartiersforschung im Überblick: Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven. In: SCHNUR, O. (Hrsg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. 2. aktualisierte und erweiterte Aufl., Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 21-56.

SCHÖNIG, S.; VOLLMER, L. (2018): Wohnungsnot gestern und heute. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 4/2018: 8-21.

SCHRÖDTER, W. (2018): Bebauungsplan. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 173-184.

SCHRÖTELER-VON BRANDT, H. (2014): Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte. Eine Einführung. 2. Aufl., Wiesbaden: Springer Vieweg.

SCHRÖTELER-VON BRANDT, H. (2018): Geschichte der Stadtplanung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 805-821.

SCHUBERT, D. (2005): Hamburger Wohnquartiere. Ein Stadtführer durch 65 Siedlungen. Berlin: Dietrich Reimer Verlag.

SCHUBERT, D. (2018): Europäische Stadt. In: In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 601-610.

SCHULZ, S.; SCHULZ, C.-G. (2007): Das Hansaviertel. Ikone der Moderne. Verlagshaus Braun.

SCHULZ-SCHAEFFER, I.; WINDELER, A.; BLÄTTEL-MINK, A. (2021): Einleitung: Sozialwissenschaftliche Perspektiven auf Innovation. In: BLÄTTEL-MINK B.; SCHULZ-SCHAEFFER I.; WINDELER A. (Hrsg.) Handbuch Innovationsforschung. Wiesbaden: Springer VS: 2-11.

SCHUMPETER, J. A. (1947): The Creative Response in Economic History. In: *The Journal of Economic History* 7(2): 149-159.

SCHUMPETER, J. A. (1961): Konjunkturzyklen. Eine theoretische, historische und statistische Analyse des kapitalistischen Prozesses. 1. Band. (= Grundriss der Sozialwissenschaft). Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.

SCHUMPETER, J. A. (1987): Beiträge zur Sozialökonomik. Hrsg., übersetzt und eingeleitet von Stefan Böhm. Wien, Köln und Graz: Böhlau.

SCHUMPETER, J. A. (1997): Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine Untersuchung über Unternehmergewinn, Kapital, Kredit, Zins und den Konjunkturzyklus. 9. Aufl., unveränderter Nachdr. d. 1934 erschienenen 4. Aufl., Berlin: Duncker und Humblot.

SCHÜTZ, E. (2022): Erinnerungen und Bewertungen. Zeitzeugen im Gespräch. In: VON LÜPKE, D.; SPECK, G. (Hrsg.): Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel. Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess. Wiesbaden: Waldemar Kramer in der Verlagshaus Römerweg GmbH: 133-163.

SCHWAGENSCHEIDT, W. (1964): Die Nordweststadt. Idee und Gestaltung. Stuttgart: Karl Krämer Verlag.

SCHWALBACH, G. (2009): Basics Stadtanalyse. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

SCHWARZ, R. (1950): Das neue Köln – ein Vorentwurf. In: STADT KÖLN (Hrsg.): Das neue Köln – ein Vorentwurf. Köln: J.P. Bachem Verlag: 3-64.

SCHWARZKOPF, C. (2018a): Wohnungsnot und Wohnungsbau in Hamburg nach dem ersten Weltkrieg. In: SCHILLING, J. (Hrsg.): Hundert Jahre Siedlung Dulsberg. Fritz Schuhmachers Initiative für reformiertes Wohnen (= Hamburger Bauheft 24). Hamburg: Schaff Verlag: 7-19.

SCHWARZKOPF, C. (2018b): Einzelbauten und Ensembles der Siedlung Dulsberg. In: SCHILLING, J. (Hrsg.): Hundert Jahre Siedlung Dulsberg. Fritz Schuhmachers Initiative für reformiertes Wohnen (= Hamburger Bauheft 24). Hamburg: Schaff Verlag: 20-33.

SCHWILLING, A.; BUNGE, S. (2014): 20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG. Erfolge und künftige Herausforderungen. Hamburg: DVV Media Group.

SECKEL, T. (2018): 50 Jahre hat es gedauert. Neue KVB-Haltestelle der Linie 3 wird ab Montag angefahren. In: *https://www.ksta.de/koeln/ehrenfeld/50-jahre-hat-es-gedauert-neue-kvb-haltestelle-der-linie-3-wird-ab-montag-angefahren-31165860* (23.08.2021).

SENSBW. ÄUßERE STADT (= *SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND WOHNEN - WOHNUNGSBAUPROJEKTE ÄUßERE STADT)* (2022): Begründung zum Bebauungsplan 5-89 (zur Beteiligung der Öffentlichkeit und zur erneuten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange).

SENSBW. II W (= *SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND WOHNEN – REFERAT II W - WOHNUNGSBAUPROJEKTE ÄUßERE STADT)* (2024): Blankenburger Süden. In: *https://www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/neue-stadtquartiere/blankenburger-sueden/* (17.02.2024).

SENSTADT (*= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG*) (Hrsg.) (2002): Berliner Pläne 1862-1994.

SENSTADT *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG*) (Hrsg.) (2007): Städtebaulicher Entwicklungsbereich Rummelsburger Bucht. Bilanz der Entwicklung.

SENSTADT. KOMMUNIKATION *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG – KOMMUNIKATION*) (Hrsg.). (2009): Masterplan Berlin Heidestraße. Das strategische, nachhaltige Entwicklungskonzept für ein zentrales neues Stadtquartier.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (2017): Neue Stadtquartiere für Berlin. Wohnungs- und Städtebauprogramm Wachsende Stadt.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (2018): Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (Hrsg.) (2020a): Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden. Sonderausgabe zum kooperativen städtebaulichen Werkstattverfahren.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (Hrsg.) (2020b): Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden. Sonderausgabe zum Abschluss des Werkstattverfahrens.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (Hrsg.) (2021a): Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden. Dritte Ausgabe zum Städtebaulichen Rahmenplan und zum Struktur- und Nutzungskonzept.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (Hrsg.) (2021b): Aufbau und Erläuterung des Struktur- und Nutzungskonzepts.

SENSW *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN*) (o.J.): Europacity Chronologie. *www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtplanerische_konzepte/heidestrasse/de/chronologie.shtml* (02.11.2021).

SENSW. II A *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. REFERAT II A - INNERE STADT UND HAUPTSTADTANGELEGENHEITEN)* (2017): Europacity. Urbanes Quartier am Hauptbahnhof.

SENSW. II F *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. II F – PROJEKTSTEUERUNG TEGEL UND TEMPELHOF)* (2019a): Schumacher Quartier. Die Charta. Für eine zukunftsweisende Quartiersentwicklung.

SENSW. II F *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. II F – PROJEKTSTEUERUNG TEGEL UND TEMPELHOF*) (2019b): Exposé Neue Stadtquartiere. 11 - Schumacher Quartier. Reinickendorf— Tegel.

SENSW. IV B (*= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. REFERAT IV B - INTEGRIERTE QUARTIERSENTWICKLUNG)* (2021): Nachhaltige Erneuerung. Fördergebiet Umfeld TXL. Bezirk Reinickendorf.

SENSW. KOMMUNIKATION/BÜRGERBETEILIGUNG *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. KOMMUNIKATION UND BÜRGERBETEILIGUNG*) (Hrsg.) (2018): Siedlungen der 1990er Jahre in Berlin und Umgebung.

SENSW. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT *(= SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT)* (2018): Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden. Raum für ein neues Quartier? Vorbereitende Untersuchungen im Überblick.

SIEBEL, W. (2013): Stadt, Ungleichheit und Diversität. In: *Leviathan* 41(2): 238-263.

SIEBERTZ, L. (1993): Das Projekt Mümmelmannsberg. Vom Rohling zum normalen Stadtteil. In: ARBEITSGRUPPE FRITZ-SCHUMACHER-KOLLOQUIUM (Hrsg.): Großsiedlungen im Umbruch (= Schriftenreihe der Arbeitsgruppe Fritz-Schumacher-Kolloquium. Band 2). Hamburg: Verlag der Fachbuchhandlung Sautter + Lackmann: 42-49.

SIEDENTOP, S. (2010): Innenentwicklung/Außenentwicklung. In: HENCKEL, D.; VON KUCZKOWSKI, K.; LAU, P.; PAHL-WEBER, E.; STELLMACHER, F. (Hrsg.): Planen – Bauen – Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften: 235-240.

SIEGEMUND, A. (2020): Dachkonstruktion. 3. Aufl. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH.

SIEVERTS, T. (1997): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Braunschweig: Vieweg.

SIGNON, H. (1997): Wie war es denn vor den 30 Jahren in Bocklemünd und Mengenich. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH“ (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 64-68.

SIMON-PHILIPP, C. (2018): Stadterweiterung. In: ARL - AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: ARL: 2451-2458.

SINNING, H. (2007): Stadtplanung – Stadtentwicklung – Stadtmanagement: Herausforderungen für eine Nationale Stadtentwicklungspolitik. In: *vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung* 2007(6): 303-308.

SITTE, C. (1889): Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Wien: Verlag von Carl Graeser.

SMITH, A. (2007): Translating Sustainabilities between Green Niches and Socio-Technical Regimes. In: *Technology Analysis & Strategic Management* 19(4): 427-450.

SMITH, A.; STIRLING, A.; BERKHOUT, F. (2005): The governance of sustainable socio-technical transitions. In: *Research Policy* 34 (2005): 1491–1510.

SOGGIA, S. (2022): Das Pergolenviertel. Planung im Dialog.

SONNE, W. (2020): Stadtquartiere bauen – aus Erfahrungen lernen 10 Prinzipien. In: BERDING, N.; BUKOW, W.-D. (Hrsg.): Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier. Wiesbaden: Springer VS: 47-73.

STADT FRANKFURT AM MAIN (= STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND WOHNEN. STADTPLANUNGSAMT) (2021): Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere (= IM DIALOG, 3. Sonderausgabe).

STADT FRANKFURT AM MAIN (o.J.): Umlegung Frankfurter Bogen. In: *https://frankfurt.de/themen/planen-bauen-und-wohnen/planen/bodenordnung/umlegung/frankurter-bogen (*07.02.2023).

STADT FRANKFURT AM MAIN. 61.S (= STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT IV - PLANEN UND WOHNEN. STADTPLANUNGSAMT. 61.S - STADTERNEUERUNG UND WOHNUNGSBAU) (Hrsg.) (2017): Mach deinen Bügel. Frankfurt am Main. Soziale Stadt Ben-Gurion-Ring - integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.

STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN UND WOHNEN (2019): Frankfurt 2030+ Integriertes Stadtentwicklungskonzept.

STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT UMWELT UND FRAUEN (o.J.): Leben, wo früher Züge ratterten Europaviertel: Durch Umnutzung ehemaliger Bahnflächen entsteht ein neues Stadtviertel. In: *https://www.frankfurt-greencity.de/de/thema/europaviertel/* (31.03.2024).

STADT FRANKFURT AM MAIN. STADTPLANUNGSAMT *(= STADT FRANKFURT AM MAIN. DEZERNAT PLANEN, BAUEN, WOHNEN UND GRUNDBESITZ. STADTPLANUNGSAMT)* (Hrsg.) (2009): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Riedberg (= Baustein 1/09).

STADT FREIBURG IM BREISGAU *(= STADT FREIBURG IM BREISGAU. AMT FÜR PROJEKTENTWICKLUNG UND STADTERNEUERUNG* (o.J.): Quartier Vauban. Von der Kaserne zum Stadtteil. Abschlussbericht zur Entwicklungsmaßnahme Vauban| 1992-2014.

STADT KÖLN *(= STADT KÖLN. DIE OBERBÜRGERMEISTERIN)* (2016): Bebauungsplan Nr. 67480/03 1. Änderung. Clouth-Gelände in Köln Nippes, 1. Änderung. Fortschreibung Clouth-Gelände.

STADT KÖLN *(= STADT KÖLN. DIE OBERBÜRGERMEISTERIN)* (Hrsg.) (2020): Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+".

STADT KÖLN (2019): Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. Deutzer Hafen in Köln-Deutz gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch.

STADT KÖLN (o.J.a): Blumenberg. In: *https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/stadtbezirke/chorweiler/blumenberg* (26.01.2023).

STADT KÖLN (o.J.b): Köln-Kreuzfeld - ein neuer Stadtteil. In: *https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/stadtentwicklung/koeln-kreuzfeld-ein-neuer-stadtteil* (17.11.2022).

STADT KÖLN (o.J.c): Buchforst. In: *https://www.stadt-koeln.de/artikel/06794/index.html* (20.03.2023).

STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (2006): Kölner Stadtteilinformationen Zahlen 2005.

STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (2015): Starke Veedel – Starkes Köln. Mitwirken, Zusammenhalten, Zukunft gestalten. Integriertes Handlungskonzept.

STADT KÖLN. AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK (Hrsg.) (2019): Leitbild Kreuzfeld - Ein gutes Stück Köln Leitbild. Ergebnis Leitbildprozess für den neuen Stadtteil.

STADT KÖLN. AMT FÜR STATISTIK UND EINWOHNERWESEN (Hrsg.) (1995): Die Stegerwald-Siedlung in Köln-Mühlheim. Ergebnisse einer Bewohnerbefragung zur Überprüfung der Anwendungsvorrausetzungen einer Erhaltungssatzung (= Kölner Statistische Nachrichten).

STADT KÖLN. DEZERNAT FÜR STADTENTWICKLUNG, PLANEN, BAUEN UND WIRTSCHAFT (2020): Deutzer Hafen.

STADT KÖLN. DEZERNAT VI *(= STADT KÖLN. DEZERNAT VI - STADTENTWICKLUNG, PLANEN, BAUEN UND WIRTSCHAFT)* (2020): Köln-Kreuzfeld Informationsveranstaltung zum Städtebauprojekt. Protokoll vom 12. Dezember 2020.

STADT KÖLN. STADTPLANUNGSAMT *(= STADT KÖLN. DEZERNAT STADTENTWICKLUNG, PLANEN, BAUEN UND WIRTSCHAFT. STADTPLANUNGSAMT);* AMT FÜR STADTENTWICKLUNG UND STATISTIK; AMT FÜR PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT; MODERNE STADT (2021): Deutzer Hafen Werkstattbericht Januar 2021.

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2007): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 826 – Europaviertel West – Teilbereich 1.

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2013): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 850 Ä – Europaviertel – West Teilbereich 2 in der nach § 13 BauGB vereinfacht geänderter Form –.

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2021): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 834 – südlich Rödelheimer Landstraße –.

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2022): Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 (4) BauGB für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Frankfurt-Nordwest (Gemarkung Niederuresel und Praunheim) – Zwischenbericht 22.08.2022.

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2023a): Südlich Rödelheimer Landstraße. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/s_dlich_r_delheimer_landstra_e_5054.html* (22.02.2023).

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2023b): Am Römerhof / Zum Rebstockbad. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/am_r_merhof_18233.html* (23.02.2023).

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (2023c): Frankfurt Nordwest – Neuer Stadtteil der Quartiere. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/frankfurt_nordwest_neuer_stadtteil_der_quartiere_18798.html* (22.02.2023).

STADTPLANUNGSAMT FRANKFURT AM MAIN (o.J.): Europaviertel. In: *https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/europaviertel_5196.html* (31.03.2024).

STEG *(= STADTERNEUERUNGS- UND STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT HAMBURG MBH*) (o.J.): Das Viertel. In: *https://pergolenviertel.hamburg/* (25.03.2022).

STEG *(= STADTERNEUERUNGS- UND STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT HAMBURG MBH*) (2019): Verkehrsführung im Pergolenviertel.

STEG *(= STADTERNEUERUNGS- UND STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT HAMBURG MBH*) (2021): Parken im Pergolenviertel.

STEINFÜHRER, A. (2002): Selbstbilder von Wohngebieten und ihre Projektion in die Zukunft. In: DEILMANN, C. (Hrsg.): Zukunft Wohngebiet: Entwicklungslinien für städtische Teilräume. Berlin: Verlag für Wissenschaft und Forschung: 3-20.

STEINKAMPF, H.-K. (1957): Bodenordnung und Baumaßnahmen im südlichen Hansaviertel. In: INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG BERLIN GMBH (Hrsg.): Interbau Berlin 1957. Amtlicher Katalog der Internationalen Bauausstellung Berlin 1957: 29-32.

STEPHAN, H. (1957): Das Hansaviertel in der Gesamtplanung von Berlin. In: INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG BERLIN GMBH (Hrsg.): Interbau Berlin 1957. Amtlicher Katalog der Internationalen Bauausstellung Berlin 1957: 23-27.

STRACKE, F. (2011): WohnOrt München. Stadtentwicklung im 20. Jahrhundert. München: Franz Schiermeier Verlag.

STREICH, B. (2011): Stadtplanung in der Wissensgesellschaft. Ein Handbuch. 2. Aufl., Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

STROBL, H. (2019): Hamburg Mümmelmannsberg. In: LEPIK, A.; STROBL, H (Hrsg.): Die neue Heimat. 1950-1982. Eine sozialdemokratische Utopie und ihre Bauten. Architekturmuseum der TUM/ DETAIL Business Information GmbH: 202-205.

SULZER, J.; PFEIL, A. (2022): Das Stadtquartier als architektonisches Ensemble. In: MÄCKLER, C. (Hrsg.): Handbuch der Stadtbaukunst. Anleitung zum Entwurf von städtischen Räumen. Band 1 Stadträume. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 56-67.

SUPERURBAN KOMMUNIKATION (o.J.): Jarreschatz gemeinsam entdecken. *www.jarrestadt-hamburg.de* (05.12.2022).

TEGEL PROJEKT GMBH (Hrsg.) (2020a): Schumacher Quartier. Quartiersbuch Teil A. Vision, Profile und Konzepte.

TEGEL PROJEKT GMBH (Hrsg.) (2020b): Schumacher Quartier. Quartiersbuch Teil B. Räume und Gestaltung.

TEGEL PROJEKT GMBH (Hrsg.) (2022): Berlin TXL – Schumacher Quartier.

THELEMANN, M.; WIKTORIN, D. (2004): Die „Neue Stadt" Köln – Chorweiler: Gartenstadt oder Betonwüste. In: SCHWEIZER, G; KRAAS, F.; ZEHNER, K. (Hrsg.): Köln und der Kölner Raum. Ein geographischer Exkursionsführer. Teil 1: Stadt und Umland (= Kölner Geographische Arbeiten 82). Köln: 89-98.

THUR, J. (1997): Tradition und Fortschritt – Historie und Gegenwart. In: SIEDLER-INTERESSENSGEMEINSCHAFT BOCKLEMÜND-MENGENICH 1967 E.V. IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEM ARBEITSKREIS „30 JAHRE NEUER STADTTEIL BOCKLEMÜND/MENGENICH" (Hrsg.): Köln-Bocklemünd/Mengenich. Im alten Ort – ein neuer Stadtteil: 74-81.

TOPFSTEDT, T. (1999): Wohnen und Städtebau in der DDR. In: FLAGGE, I. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 419-562.

TSCHESCHNER, D. (1996): Stadtplanung und Städtebau. In: ENGEL, H.; RIBBE W. (Hrsg.): Karl-Marx-Allee - Magistrale in Berlin. Die Wandlung der sozialistischen Prachtstraße zur Hauptstraße des Berliner Ostens. Berlin: Akademie Verlag.

UHLIG, K. (1991): Das weitergestaltete Köln. Zwei Jahrzehnte Stadtentwicklung Planung 1970-1990. In: ARCHITEKTEN- UND INGENIEURVEREIN KÖLN E.V. VON 1875 (Hrsg.): Köln – Seine Bauten 1928-1988. Köln: J.P. Bachem Verlag: 136-150.

UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2018): Instrumente zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme. Aktionsplan Flächensparen. TEXTE 38/2018.

UNGERS, L. (1983): Die Suche nach der neuen Wohnform: Siedlungen der zwanziger Jahre damals und heute. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt.

UNTERNEHMENSGRUPPE NHW (2020): Schönhof-Viertel – vom Arbeiten zum Wohnen. Frankfurt am Main, Bockenheim.

VERBONG, G.; GEELS, F. (2007): The ongoing energy transition: Lessons from a socio-technical, multi-level analysis of the Dutch electricity system (1960-2004). In: *Energy Policy* 35(2): 1025-1037.

VOIGT, W. (2019): Rationalisierung der Wohnungsherstellung – Frankfurter Plattenbauweise. In: VOIGT, W.; DESCHERMEIER, D.; CACHOLA SCHMAL, P. (Hrsg.): Neuer Mensch, neue Wohnung. Die Bauten des neuen Frankfurt 1925-1933. Berlin: DOM publishers: 84-85.

VOLLERT, M. (2008): Die Katholische Kirche und der Wohnungsbau in Köln 1932 - 1965. Dissertation an der Philosophische Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn.

VON BEYME, K. (1999): Wohnen und Politik. In: FLAGGE, I. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 5. 1945 bis heute. Aufbau, Neubau, Umbau. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 81-152.

VON BUTTLAR, A.; DOLFF-BONEKÄMPER, G.; WITTMANN-ENGLERT, K. (2013): Einführung. In: VON BUTTLAR, A.; WITTMANN-ENGLERT, K.; DOLFF-BONEKÄMPER, G. (Hrsg.): Baukunst der Nachkriegsmoderne. Architekturführer Berlin 1949-1979. Berlin: Dietrich Reimer Verlag GmbH: XII- XXVII.

VON LÜPKE, D. (2018): Der neue Stadtteil „Am Riedberg“. Ein komplexes Großprojekt mit einer 27-jährigen Planungs- und Baugeschichte. In: KAUFMANN, K.; PETEREK, M. (Hrsg.): Der Frankfurter Riedberg. Stadtentwicklung für das 21. Jahrhundert. Berlin: Jovis Verlag GmbH: 30-45.

VON LÜPKE, D. (2022): Das Europaviertel entsteht. Kurze Darstellung einer langen Geschichte der städtebaulichen Planung. In: VON LÜPKE, D.; SPECK, G. (Hrsg.): Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel. Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess. Wiesbaden: Waldemar Kramer in der Verlagshaus Römerweg GmbH: 94-119.

VON LÜPKE, D.; SPECK, G. (Hrsg.) (2022).: Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel. Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess. Wiesbaden: Waldemar Kramer in der Verlagshaus Römerweg GmbH.

VON SALDERN, A. (1996a): Einleitung. In: KÄHLER, G. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 13-28.

VON SALDERN, A. (1996b): Gesellschaft und Lebensgestaltung. Soziokulturelle Streiflichter. In: KÄHLER, G. (Hrsg.): Geschichte des Wohnens. Band 4. 1918-1945. Reform, Reaktion, Zerstörung. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt: 45-182.

WALTER, A.; ZIMMER. A. (2017): Soziale Innovation. Auf die Verwaltung kommt es an. In: KERSTING, N. (Hrsg.): Urbane Innovation. Stadtforschung aktuell. Wiesbaden: Springer VS: 57-79.

WALTER, J. (2009): Wege zu einem urbanen Stadtquartier: HafenCity Hamburg. In: BMVBS-BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG, LÜTKE DALDRUP, E., ZLONICKY (Hrsg.): Große Projekte in deutschen Städten. Stadtentwicklung 1990 bis 2010. Berlin: jovis Verlag GmbH: 43-47.

WENTZ, M. (2022a): Erinnerungen und Bewertungen. Zeitzeugen im Gespräch. In: VON LÜPKE, D.; SPECK, G. (Hrsg.): Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel. Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess. Wiesbaden: Waldemar Kramer in der Verlagshaus Römerweg GmbH: 133-163.

WENTZ, M. (2022b): Europaallee. Eine konstruktive Kritik. In: VON LÜPKE, D.; SPECK, G. (Hrsg.): Die Stadt der Eisenbahn wird zum Europaviertel. Stadt- und Messeplanung in Frankfurt am Main als Prozess. Wiesbaden: Waldemar Kramer in der Verlagshaus Römerweg GmbH: 227-234

WERNER, F. (1981): Stadt, Städtebau, Architektur in der DDR. Aspekte der Stadtgeographie, Stadtplanung und Forschungspolitik. Institut für Gesellschaft und Wissenschaft an der Universität Erlangen. Verlag Deutsche Gesellschaft für zeitgeschichtliche Fragen e.V.

WIENECK, A. (2017): Innenentwicklung vor Außenentwicklung? Die Implementierung der Flächensparziele der Nachhaltigkeitsstrategie in wachsenden Großstädten Nordrhein-Westfalens am Beispiel der Stadt Köln.

WINTERSTEIN, A. (2005): Borstei. Bernhard Borst – ein Leben für eine Idee. München: Buchendorfer Verlag.

WÖRNER, A.; SCHÖPFNER, W. (2009): Frankfurter Siedlungen 2008. In: *Frankfurter Statistische Berichte 2009* 2/3: 91-181.

ZAPF, W. (1989): Über soziale Innovationen. In: *Soziale Welt* 40(1-2): 170-183.

ZAPF, W. (1994): Modernisierung, Wohlfahrtsentwicklung und Transformation: soziologische Aufsätze 1987 bis 1994. Berlin: Edition Sigma.

ZUPAN, D. (2015): Von der Großsiedlung der Spätmoderne zum kompakten, nutzungsgemischten Stadtquartier. In: *Informationen zur Raumentwicklung* 3/2015: 183-199.

ZUPAN, D. (2018): Leitbildwechsel. Dynamiken und Charakteristika städtebaulicher Innovationsprozesse (= Schriftenreihe Stadt + Landschaft 10). Detmold: Verlag Dorothea Rohn.

Rechtsgrundlagen

BAUGESETZBUCH (BauGB) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

BAUNUTZVERORDNUNG (BauNVO) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

GRUNDGESETZ (GG) - Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478) geändert worden ist.

HESSISCHE BAUORDNUNG (HBO) - in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Mai 2018, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Juli 2023 (GVBl. S. 582)2018 mit Änderung vom Juli 2023.

RAUMORDNUNGSGESETZ (ROG) - in der Fassung der Bekanntmachung 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist.

Verzeichnis der Anhänge

Anhang A: Stadtbaugeschichte

A1_Quellenkürzel von Kapitel 7 & Anhang A2

A2_Stadtbaugeschichte

Anhang B: **Quartierscharakteristik der Stadtquartiere**

B0_Verzeichnis Quartierscharakteristik

B1_QC.1 - Berlin

B2_QC.2 - Hamburg

B3_QC.3 - München

B4_QC.4 - Köln

B5_QC.5 - Frankfurt am Main

Anhang C: **Städtebauliche Bestandsaufnahme**

C0_Verzeichnis Städtebauliche Bestandsaufnahme

C1_SB.1 - Berlin

C2_SB.2 - Hamburg

C3_SB.3 - München

C4_SB.4 - Köln

C5_SB.5 - Frankfurt am Main

Anhang D: **Vergleichende Analyse der Fallstudien**

D0_Analyserahmen

D1_VA.1 - Berlin

D2_VA.2 - Hamburg

D3_VA.3 - München

D4_VA.4 - Köln

D5_VA.5 - Frankfurt am Main

Anhang E: **Stadt- und epochenübergreifende Analyse**

E0_Erläuterungen stadtübergreifende Analyse

E1_Stadtübergreifende Analyse – Größe, Aufbau und Nutzungsstruktur

E2_Stadtübergreifende Analyse – Städtebau und Bebauung

E3_Stadtübergreifende Analyse – Stadträume

E4_Stadtübergreifende Analyse – Straßenräume und Erschließung

Anhang F: Expert:inneninterviews und Qualitative Inhaltsanalyse

F1_Liste der Expert:inneninterviews

F2_Leitfaden der Expert:inneninterviews

F3_Kategoriensystem

F4_Codebuch mit Definitionen und Ankerbeispielen

Hinweis

Alle Anhänge sind dieser Arbeit als digitaler Anhang angefügt. Die Anhänge B1 bis B5, C1 bis C5 und D1 bis D5 stellen zur besseren Übersicht Ordner dar, die diverse Dokumente enthalten.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre: Ich habe die vorgelegte Dissertation selbstständig und ohne unerlaubte fremde Hilfe und nur mit den Hilfen angefertigt, die ich in der Dissertation angegeben habe. Alle Textstellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten Schriften entnommen sind, und alle Angaben, die auf mündlichen Auskünften beruhen, sind als solche kenntlich gemacht. Ich stimme einer evtl. Überprüfung meiner Dissertation durch eine Antiplagiat-Software zu. Bei den von mir durchgeführten und in der Dissertation erwähnten Untersuchungen habe ich die Grundsätze guter wissenschaftlicher Praxis, wie sie in der „Satzung der Justus-Liebig-Universität Gießen zur Sicherung guter wissenschaftlicher Praxis“ niedergelegt sind, eingehalten.

_____ _____

Ort, Datum Unterschrift