

# freiham

07/  
2019



Landeshauptstadt  
München

- 6 Lernendes Freiham**  
Freiham, the district that learns
- 12 Freiham im Quartett**  
Freiham – part of a quartet
- 16 Keynote: Mobilität von morgen für Freiham**  
The mobility of tomorrow for Freiham
- 24 Freiham nimmt mit**  
Freiham inspires





# Inhalt

## Contents

3	_____	<b>Vorwort</b> Preface
6	_____	<b>Lernendes Freiam</b> Freiam, the district that learns
8	_____	<b>Freiam heute – erwartet, erreicht, gelernt</b> Freiam today – expectations, achievements and lessons learned
10	_____	<b>Freiam morgen – gewünscht, gefragt, entworfen</b> Freiam tomorrow – desired, asked for, designed
12	_____	<b>Freiam im Quartett</b> Freiam – part of a quartet
16	_____	<b>Keynote: Mobilität von morgen für Freiam</b> The mobility of tomorrow for Freiam
18	_____	<b>Salon A – Funktionierende Nachbarschaften</b> Salon A – Functioning neighbourhoods
20	_____	<b>Salon B – Urbanität durch Qualität</b> Salon B – Quality begets urbanism
22	_____	<b>Salon C – Smart planen, mobil sein</b> Salon C – Plan smart, be mobile
24	_____	<b>Freiam nimmt mit</b> Freiam inspires
28	_____	<b>Vom städtebaulichen Konzept zu guter Architektur</b> From urban development concept to good architecture
30	_____	<b>Gute Architektur und Soft Skills für eine lebendige Nachbarschaft</b> Good architecture and soft skills for a vibrant community
32	_____	<b>Gute Produktqualität in den räumlichen Ebenen des Stadtteils</b> Good product quality in the district's spatial levels

# Vorwort

## Preface



Elisabeth Merk

**Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk**  
Stadtbaurätin der  
Landeshauptstadt  
München

Head of the Department  
of Urban Planning and  
Building Regulations

Liebe Leserinnen und Leser,

unser derzeit größtes Stadtentwicklungsprojekt nimmt mit Baubeginn der ersten Wohnungen sichtbare Gestalt an. In diesem Jahr wurden außerdem mit dem Ideenwettbewerb für den zweiten Realisierungsabschnitt die Weichen für die weitere Entwicklung gestellt – genau der richtige Zeitpunkt, um eine Zwischenbilanz zu ziehen und herauszufinden, was Freiham von anderen und was andere von Freiham lernen können. Unter dem Titel „Lernendes Freiham“ haben wir deshalb zu unserem zweiten Fachkongress am 21. Juni 2018 ins Isarforum München eingeladen. Die Ergebnisse daraus sind in dieser Sonderausgabe des Freiham-Magazins zusammengefasst.

Zwei Tage lang wurde über aktuelle städtebauliche Fachthemen informiert, diskutiert und voneinander gelernt. Unter den rund 250 Teilnehmenden und Akteuren durfte ich wieder Gäste aus drei europäischen Städten begrüßen, die wertvolle Erfahrungen aus ähnlichen städtebaulichen Projekten in die Diskussionen mit einbrachten: aus dem Viertel „Mitte Altona“ in Hamburg, aus dem Gebiet „Nordhavn“ in Kopenhagen und aus der Siedlung „La Confluence“ in Lyon. Eine gute Gelegenheit, sich über aktuelle Entwicklungen auszutauschen und Impulse mitzunehmen.

Eins ist dabei allen Projekten gemein: die Aufgabe, hochwertigen Städtebau und gute Architektur miteinander zu vereinen, um funktionierende Gemeinschaften und lebendige Nachbarschaften wachsen zu lassen, in denen sich die Bewohnerinnen und Bewohner wohl fühlen. Dass der öffentliche Raum mit Straßen, Plätzen sowie Höfen und auch ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept dabei tragende Rollen übernehmen, ist unumstritten – ebenso eine angemessene urbane Dichte sowie die Qualität der Gebäude. Zudem wurde das in den Partnerprojekten bereits eingeführte Stadtteilmanagement näher betrachtet und dessen Aktions- und Aufgabenfeld diskutiert. In unseren Themen-Salons wurden Lösungsansätze dazu durchaus kontrovers diskutiert.

Was können andere von Freiham lernen? Zum Beispiel, dass durch die Gründung eines Zweckverbandes Freiham und den städtischen Erwerb zahlreicher Grundstücke vor fast 50 Jahren eine vorausschauende Entwicklung ohne baulandspekulative Einflussnahme möglich war. Freiham kann außerdem durch die Teilnahme am EU-Projekt „Smarter Together“ wichtige zukunftsweisende Erfahrungen für intelligente und nachhaltige Lösungen in Sachen Energie, Mobilität und Technologie liefern. Das gilt auch in Sachen Teilhabe, denn Freiham soll als inklusiver Stadtteil „für alle“ ein Vorbild werden. Wichtige Impulse für andere Projekte in der Stadtplanung gibt auch das Wettbewerbsverfahren zum zweiten Realisierungsabschnitt. Es wurde unter intensiver Bürgerbeteiligung mit insgesamt drei Bürgerdialogen durchgeführt.

Wir wollen das Lernen von, mit und über Freiham weiterführen. Ich lade Sie herzlich ein, den begonnenen Prozess mit uns fortzusetzen.



Dear readers,

With the construction of the first apartment buildings, what is currently our largest urban development project is gradually taking shape. This year, we also paved the way for further development with the concept competition for the second implementation phase – this is an appropriate time to pause and take stock and discover what Freiham can learn from others and vice versa. Therefore, on 21st June last year, we hosted our second specialist conference, titled “Lernendes Freiham” (Freiham, the district that learns), at the Isarforum in Munich. The results of this conference have been summarised in this special edition of the Freiham magazine.

Over the course of two days, there was information, discussion and mutual learning on current specialist subjects within the field of urban development. Among the approximately 250 participants and stakeholders, I was again able to welcome guests from three European cities, who added their valuable experience from similar urban developments to the discussions: from the “Mitte Altona” district in Hamburg, the “Nordhavn” site in Copenhagen and the “La Confluence” settlement in Lyon. This was a good opportunity to talk about current developments and take away fresh inspiration.

All of these projects have one thing in common – the task of combining high-quality urban development with good architecture in order to foster the development of functioning communities and vibrant neighbourhoods in which residents feel at home. It is clear that public spaces – including roads, squares and courtyards – and a pioneering mobility concept play a key role here, as does an appropriate urban density and the quality of the buildings. In addition, the district management already installed in the partner projects were examined closer and the scope of their tasks and activities discussed. Potential solutions to this were discussed quite controversially.

What can others learn from Freiham? One example is that, thanks to the foundation of the Freiham administrative body and the municipal purchase of numerous plots nearly 50 years ago, it has been possible to launch a forward-looking development without the influence of any speculation regarding development sites. Owing to its participation in the EU project, “Smarter Together”, Freiham can also serve as a bountiful source of pioneering experience when it comes to intelligent and sustainable solutions relating to energy, mobility and technology. The same goes for citizen participation, as Freiham will set the example of an inclusive district “for everyone”. The competition procedure for the second implementation phase also certainly offers important insights for other projects. It was carried out with the intense involvement of the public, using a total of three civil dialogue initiatives.

We want to carry on learning from, with and about Freiham. I cordially invite you to join us in doing so.

# Lernendes Freiham

Begrüßung durch die Stadtbaurätin Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk



In ihrer Begrüßungsrede vor rund 250 Kongressteilnehmenden und Akteuren weist Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München, auf die derzeitige einzigartige Bedeutung Freihams für die Stadtentwicklung Münchens hin.

Die Entwicklung eines neuen Stadtteils wie Freiham muss eine Vielzahl funktionaler Komponenten berücksichtigen. Denn durch die Gestaltung öffentlicher Räume und Gebäude kann auch die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger von städtebaulichen Maßnahmen erhöht werden. Darum sollte hohe ästhetische und gestalterische Qualität in der Architektur und im Städtebau hier besondere Beachtung finden. Neben dem nachhaltigen Umgang mit der wertvollen Ressource Fläche stellt sich die Landeshauptstadt in Freiham einem hohen Anspruch an Raumbildung, Höhenentwicklung und Proportionen der Gebäude sowie der Haptik und Optik der verwendeten Materialien.

Hochwertiger Städtebau und qualitativ hochwertige Architektur sollen die Identifikation mit dem neuen Stadtteil erleichtern.

Die Stadt will den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern von Freiham Angebote machen, welche die Möglichkeit bieten, ihre mitgebrachten inneren Bilder mit dem Quartier zu verknüpfen und daraus etwas Eigenständiges zu entwickeln. Denn gelungene Stadtquartiere leben von der Nachbarschaft ihrer Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Besucherinnen und Besuchern.

Die Landeshauptstadt hat bisher vieles richtig gemacht: vom Kauf der Grundstücke in Freiham bereits seit den 1960er Jahren durch den eigens dafür gegründeten Zweckverband über die Jahrzehnte währende Konzentration auf die Innenentwicklung von Konversionsflächen. Nun kann Freiham endlich verwirklicht werden.

Sehr wichtig ist es, die Genossenschaften als Bauträger für Freiham mit ins Boot zu holen. Um dies trotz gestiegener Bodenpreise zu ermöglichen, sollte nach Meinung der Stadtbaurätin eine Reform der Bewertungssysteme erfolgen.





Marie Neumüllers, Moderation, Urbanizers

### Freiham, the district that learns

*In her welcoming address to the approximately 250 participants and stakeholders, Prof. Elisabeth Merk, Head of the Department of Urban Planning for the state capital city of Munich, draws attention to Freiham's unique significance to Munich's urban development.*

The development of a new city district such as Freiham must take a great number of functional components into account, because the designing of public spaces and buildings can also increase the acceptance among citizens of urban planning measures. This is why, when it comes to architecture and urban development, particular emphasis should be placed on great aesthetics and design.

Along with making sustainable use of the precious resource area, the state capital is setting itself high standards in Freiham in terms of creating the space, height and proportions of buildings, and the tactile and visual appeal of the materials used.

High-quality urban development and architecture will make it easier to identify with the new district.

The city wants to offer Freiham's future residents opportunities to intertwine the new district with their own images and expectations, in order to create something independent. Because successful city districts thrive on the communities created by their residents and visitors.

So far, the state capital has been right about many things, from the land purchases in Freiham as early as the 1960s by the administration union, established for this very purpose, to the decades-long focus on the internal development of conversion areas. Now Freiham can finally become a reality.

It is hugely important to get the cooperatives on board as property developers for Freiham. In order to make this possible in the face of increased land prices, it is my opinion as Head of the Department of Urban Planning, that the evaluation systems should be reformed.





Blick auf das Geothermieheizwerk in Freiham.

Wo steht Freiham heute, was hat es gelernt, wie entwickelt es sich? Sabine Steger, als Bezirksleiterin des Westbezirks im Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München, fasst den aktuellen Stand zusammen.

## Freiham heute – erwartet, erreicht, gelernt

### Freiham als ein Stadtteil für alle

Um Freiham als einen Stadtteil für alle entstehen zu lassen, ist die Zusammenarbeit vieler Beteiligten nötig. Das zeigte sich bislang in jedem Prozessabschnitt. So spiegelt sich die hohe Beteiligung beispielsweise in der besonderen Qualität des Entwurfs für den Landschaftspark wider. Die ersten Realisierungswettbewerbe für über 1.000 Wohneinheiten lassen daher eine hohe Architekturqualität erwarten.

### Wohnungsmarktentwicklung

Die rasante Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt wurde in den Planungen berücksichtigt. So enthält der Entwurf für den Rahmenplan des zweiten Realisierungsabschnittes eine höhere Bebauungsdichte als ursprünglich geplant.

### Smarte Energieversorgung und Mobilität

Gelernt hat Freiham ebenfalls im Bereich Infrastruktur und Mobilität. Die nachhaltige, auf erneuerbaren Energien basierende Energieversorgung wird durch das Geothermieheizwerk, ein Wahrzeichen Freihams, sichergestellt. Die Teilnahme am europäischen Smart-City-Projekt „Smarter Together“ bringt zudem frische Impulse. So unterstützt sie die Förderung innovativer Mobilitätsformen und bietet Lösungen zum Einsatz digitaler Technologien.

Ein Kernpunkt des Mobilitätskonzepts für Freiham ist die Entwicklung attraktiver Vernetzungsmöglichkeiten. Neben der bereits bestehenden Anbindung an zwei S-Bahn-Stationen wurde zudem eine Anbindung an das städtische U-Bahn-Netz beschlossen.



Sabine Steger stellt die vier Markenwerte von Freiham vor und bietet einen Gesamtüberblick über das Projekt.

Zwar muss Mobilität vom neuen Stadtteil aus gedacht und entwickelt werden, dennoch ist für attraktive Vernetzungsmöglichkeiten Sorge zu tragen.

### Inklusion

Freiham als „inklusiven“ Stadtteil zu entwickeln ist weit mehr als die Herstellung bloßer Barrierefreiheit. Im Fokus steht daher, die Teilhabe aller Bewohnerinnen und Bewohner zu ermöglichen. Auch bei der Entwicklungssteuerung lernt Freiham dazu. Die Entwicklung ohne Maßnahmenträger „in Linie“, wird durch eine externe Projektsteuerung unterstützt, um den komplexen Anforderungen an den neuen Stadtteil gerecht werden.





# 15.000

Arbeitsplätze entstehen in Freiham.



# 10



Schulen – von Grundschule bis zum  
Gymnasium – werden in Freiham von der  
Landeshauptstadt gebaut.

# 2+1



Zwei S-Bahnen und eine U-Bahn verbinden Freiham  
mit der Münchner Innenstadt und dem Umland.

## Freiham today – expectations, achievements and lessons learned

*Where is Freiham at today, what has it learned and how is it developing?*  
Sabine Steger, District Manager of the Western District in Munich's Department of Urban Planning and Building Regulations, summarises the current state of play.

**Freiham as a district for everyone**  
Shaping Freiham as a neighbourhood for everyone required the collaboration of many stakeholders. We have seen this in every stage of the process to date. The high level

of participatory involvement is, for instance, reflected in the exceptional quality of the design for the landscaped park. We can therefore expect the first design competitions for over 1,000 residential units to be of great architectural quality.

## Developments on the housing market

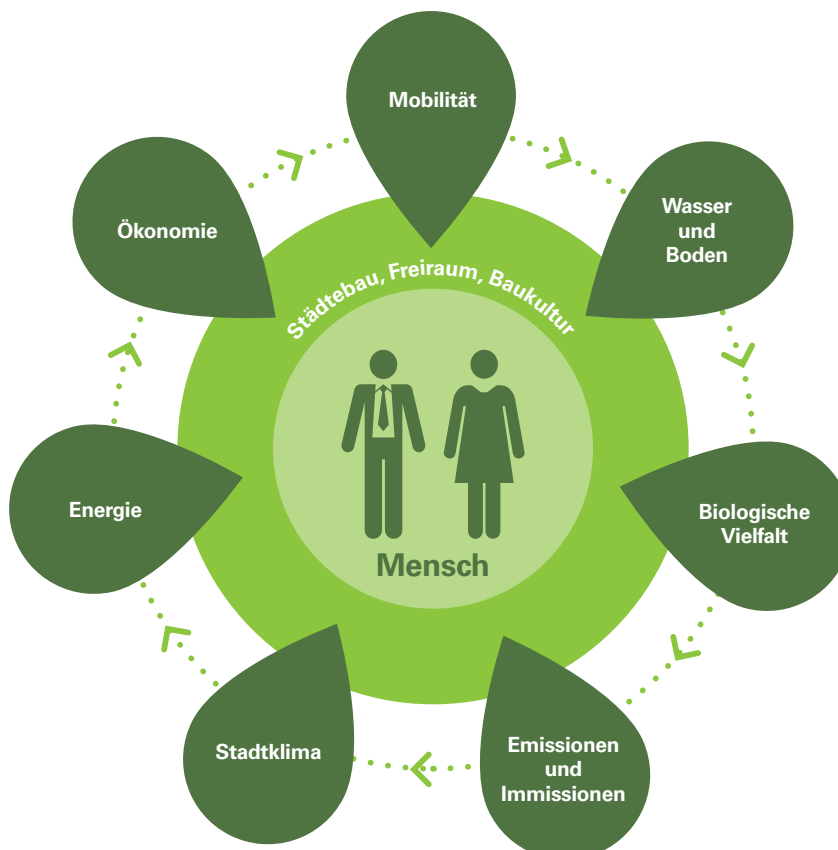
The lightning-fast developments on the housing market were anticipated during the planning stage, meaning that the draft framework plan for the second implementation phase contains a greater housing density than originally envisaged.

**Smart energy supply and mobility**  
Freiham has also learned something in terms of infrastructure and mobility. The sustainable energy supply based on renewable energies will be ensured through the geothermal power plant, a symbol of Freiham. Participation in the European smart cities project, "Smarter Together" also provides fresh inspiration, not least by promoting innovative mobility concepts and offering solutions through the use of digital technologies. A key part of the mobility concept for Freiham is the development of attractive networking opportunities. In addition to the existing connections to two S-Bahn (suburban railway) stations, a connection to Munich's U-Bahn (underground railway) system is also being contemplated. Although mobility must be considered and developed from the perspective of the new district, attractive networking opportunities must nevertheless be ensured.

## Inclusion

Developing Freiham as an "inclusive" district means much more than merely creating barrier-free access. The focus is therefore on allowing for the participation of all residents. Freiham is also learning in terms of development management.

The development of Freiham without a hierarchy of contractors is being supported by an external project management system in order to meet the complex requirements of the new district.





Visualisierung des zweiten Realisierungsabschnitts

Matthias Haber, Hild und K, und Dominik Bueckers, Studio Vulkan, die Gewinner des Wettbewerbs zum zweiten Realisierungsabschnitt, setzen mit ihren Entwürfen bereits Bestehendes fort und entwickeln es weiter. Dabei immer im Fokus: das nachbarschaftliche Miteinander im Quartier.



Elektromobilität wird einen Schwerpunkt in Freiham bilden.

## Freiham morgen – gewünscht, gefragt, entworfen

### Vertrautes finden, Neues entdecken

Die Entwürfe zum zweiten Realisierungsabschnitt setzen die Entwicklung der Strukturen des ersten Abschnitts fort. Gemeinschaftlichkeit und Nachbarschaft werden darin durch eine Mischnutzung der Blöcke gefördert. Eine „bewegte“ Silhouette der Bebauung sorgt für Unterstützung und Dynamik im Stadtbild. Deren Größe und Proportionen orientieren sich an typischen Beispielen aus der Landeshauptstadt. Als vertraute Münchner Qualitäten bringt sie so eine hohe Vielfalt und einen Wiedererkennungseffekt nach Freiham.

### Quartiersgemeinschaft fördern

Die Gestaltung der Blockinnenhöfe als offene und dennoch geschützte Räume ermöglicht eine vielfältige Nutzung für alle im Quartier. Als Rückzugsorte der jeweiligen Hausgemeinschaften werden Dachgärten angelegt. Diese bleiben exklusiv den Bewohnerinnen und Bewohnern vorbehalten.

Neben der gemeinschaftlichen Nutzung halböffentlicher Räume bildet der Quartiersboulevard einen weiteren wichtigen Baustein der Gemeinschaftsentwicklung. Dort werden sich unterschiedliche Nutzungsbedürfnis-

se miteinander verknüpfen lassen. Einen weiteren Schwerpunkt wird sicherlich die Mobilität innerhalb des Viertels bilden. Im Mittelpunkt steht die kleinräumliche Vernetzung für den Fuß- und Radverkehr, unterstützt durch Mobilitätsstationen mit Leihrädern, sowie eine Buslinie.

Als Ort der Begegnung und im Sinne der Inklusion wird der Quartiersboulevard auch Sicherheit für alle Generationen bieten.

**„Ein Quartier kann städtebaulich noch so gut sein, ohne eine gewisse Dichte wird es nie zu einem urbanen Quartier. Es muss sich dabei aber nicht zwingend um Bebauungsdichte handeln, wichtiger ist die ‚Menschedichte‘: Das Quartier muss von vielen Personen genutzt und gespielt werden.“**

Matthias Haber





Marie Neumüllers im Gespräch mit den Gewinnern des Wettbewerbs zum zweiten Realisierungsabschnitt



Dominik Bueckers, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

**Freiham tomorrow –  
desired, asked for, designed**

**Finding the familiar, discovering  
the new**

These designs for the second implementation phase continue the development of the structures from the first phase. Community and neighbourliness are therein fostered through mixed usage of the district blocks. The “moving” silhouette of this development provides support and dynamism in the cityscape. The size and proportions of the buildings are based around typical examples from the state capital. As familiar qualities of Munich, it thereby provides Freiham with great diversity and a sense of familiarity.

**Promoting community in the district**

Designing the blocks’ inner courtyards as open yet protected spaces facilitates diverse forms of usage for everyone in the district. Rooftop gardens will be created as places of refuge for the respective resident communities. These gardens will remain exclusively for residents. Alongside the communal use of semi-public spaces, the district boulevard forms another important



Im Dialog mit den Teilnehmenden des Fachkongresses

component in developing a community. This will make it possible to combine the various requirements of its users. Mobility within the district will certainly be another key consideration. The central focus is on local connections to pedestrian and cycle routes, supported by mobility stations with rental bikes as well as a bus service.

As a social space, the district boulevard will also offer security for all generations, in keeping with the theme of inclusion.

# Freiham im Quartett

**„Es braucht eine Idee, ein Narrativ, das schon jetzt Neugierde auf Freiham weckt.“**

Dipl.-Ing. Birgit Ferber

Bei der Entwicklung eines neuen Stadtteils wie Freiham lohnt es sich, vergleichbare Projekte anderer Städte im europäischen Kontext zu betrachten und von deren Erfahrungen zu lernen. Zu Diskussion und Erfahrungsaustausch lud die Landeshauptstadt dazu Vertreterinnen und Vertreter von Referenzprojekten aus Hamburg, Kopenhagen und Lyon zum Quartiersquartett ein.

Um Freiham als jüngsten Stadtteil Münchens zu einem innovativen und smarten Viertel zu entwickeln, stellen sich den Planerinnen und Planern einige zentrale Fragen: Wie gestaltet und fördert man Nachbarschaft? Wie integriert man smarte und nachhaltige Mobilitätslösungen in die Stadtpla-

nung? Wie lässt sich eine hohe Wohn- und Lebensqualität trotz notwendiger dichter Bebauung realisieren? Inspirationen zur Beantwortung dieser Fragen bieten drei neue europäische Stadtquartiere.



Birgit Ferber, Leiterin der Projektgruppe Planung Mitte Altona

## Freiham – part of a quartet

*When developing a new district like Freiham, it is worth studying comparable projects in other European cities and learning from their experience. To this end, the state capital invited representatives from reference projects in Hamburg, Copenhagen and Lyon to a "district quarter quartet" for discussions and a sharing of experiences.*

As Munich's youngest district, in order to develop Freiham into an innovative and smart neighbourhood, the planners asked themselves some key questions. How do you design and foster a sense of community? How do you integrate smart and sustainable mobility solutions into urban planning? How do you make high-quality homes and quality of life a reality despite high urban density? Three new European city districts help to answer these questions.



Diskussion und Erfahrungsaustausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Referenzprojekte beim Quartiersquartett



Sabine Steger, Leiterin des Westbezirks der Stadtplanung München

# Hamburg Mitte Altona – hochwertiger öffentlicher Raum



„Kranbauten“ in Hamburg Mitte Altona

Inmitten der Hamburger Innenstadt entsteht das neue Quartier Mitte Altona. Birgit Ferber von der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen schildert, wie aus dem zentral gelegenen 26 Hektar großen ehemaligen Bahnareal ein lebendiger, gut durchmischter Stadtteil entstehen soll, der sich harmonisch in das bisherige Quartier Altona eingliedert.

## Dichte Bebauung im Drittelmix

Mit 3.500 Wohneinheiten wird die Bebauung in Mitte Altona etwas dichter ausfallen, als dies für den zweiten Realisierungsabschnitt in Freiham vorgesehen ist.



### Hamburger Drittelmix

Die Freie und Hansestadt Hamburg gibt Investorinnen und Investoren vor, dass bei großen Wohnungsbauvorhaben ein Drittel der Wohnungen als Sozialwohnungen zu bauen ist. Die restlichen Drittel sollen zu gleichen Teilen aus frei finanzierten Miet- und Eigentumswohnungen bestehen. Der Drittelmix zielt auf eine soziale Durchmischung der Stadtteile und will ausreichend bezahlbaren Wohnungsbau sichern.

### Hamburg's ratio of thirds

*The Free and Hanseatic City of Hamburg requires investors to reserve a third of the apartments in any housing development project for social housing. The remaining two thirds must consist in equal parts of freely financed apartments and owner-occupied apartments. The ratio of thirds has been put in place to create a good social mix in the city's districts and ensure a sufficient supply of affordable housing.*

Seit Anfang des Jahres sind die ersten Wohnungen fertig und bezogen. Errichtet wurden sie im in Hamburg geforderten Drittelmix von verschiedenen Bauherren, Genossenschaften und Baugemeinschaften.

## Quartiersmanagement vor Baubeginn

Großen Wert legen die Stadtplanerinnen und -planer dabei auf ein frühzeitiges Quartiersmanagement. Lange vor den ersten Gebäudeplanungen wurde bereits eine Anlaufstelle im Quartier eingerichtet. Von dort wird zum Beispiel die Nutzung der für alle Baugemeinschaften verpflichtenden Gemeinschaftsräume koordiniert.

## Hamburg Mitte Altona – high-quality public spaces

In the centre of downtown Hamburg, the new district of Mitte Altona is being developed. Birgit Ferber from Hamburg's Office for Urban Planning and Housing describes how the centrally located, 26-hectare former railway site is to be transformed into a vibrant, diverse city district that is harmoniously incorporated into the existing Altona district.

## High urban density

With 3,500 residential units, the urban density in Altona Mitte will be somewhat greater than envisaged in the second implementation phase in Freiham. The first apartments have been completed and inhabited since the start of the year. They were built using {an equal cooperation between} various developers, cooperatives and building associations demanded in Hamburg.

Um qualitativ hochwertige öffentliche Räume zu erzeugen, gelten für die Quartiersgestaltung strikte Vorgaben. Ein für alle verbindlicher Gestaltungsleitfaden fasst Funktion und Materialien zusammen.

## Car-Sharing zur Verkehrsreduktion

In puncto Mobilität setzt Mitte Altona – bedingt durch die Innenstadtlage – verstärkt auf Car-Sharing-Angebote. Als weitere verkehrsreduzierende Maßnahme wurde die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit bewusst sehr niedrig gehalten.

## District management before construction begins

The city planners placed great emphasis on district management from an early stage. A central office was set up in the district long before the first building was planned. For example, the use of the common areas obligatory for all building communities are coordinated from here.

Stringent regulations are in place for designing the district, in order to create high-quality public spaces. Functionality and materials are summarised in design guidelines that are binding for all stakeholders.

## Car-sharing to reduce congestion

In terms of mobility, Mitte Altona emphasises car-sharing services, as necessitated by its city-centre location. As an additional traffic-reduction measure, the number of parking spaces per residential unit was also purposefully kept very low.

# Kopenhagen Nordhavn – grüne, nachhaltige Mobilität



Die Vision für Nordhavn: eine nachhaltige Stadtlandschaft der Zukunft zu schaffen

Christian Dalsdorf, Projektleiter bei By & Havn, einer privatwirtschaftlichen Entwicklungsgesellschaft, stellt das 360 Hektar große ehemalige Hafengebiet Nordhavn in Kopenhagen vor. 20.000 Wohneinheiten sollen dort entstehen, die 60 Prozent der Gebäudeflächen in Nordhavn beanspruchen. Die restlichen 40 Prozent werden gewerblichen Nutzungen zur Verfügung stehen.

## Nachhaltige Mobilität

Ein Leitziel des Projekts ist grüne, nachhaltige Mobilität. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Förderung des Fuß- und Radverkehrs Vorrang. Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sollen von jedem Standort in Nordhavn innerhalb von fünf Minuten erreichbar sein. Auch die Anbindung des Areals durch den Bau einer eigenen U-Bahn-Linie ist vorgesehen.

## Copenhagen Nordhavn – green, sustainable mobility

### Sustainable mobility

One of the project's key aims is green, sustainable mobility, with an emphasis on promoting walking and cycling in order to achieve this. The intention is to make it possible to reach public transport connections in five minutes from anywhere in Nordhavn. The site is also set to be connected to the public transport system through the construction of a dedicated underground railway line.

### A focus on public spaces

Owing to its waterside location and few available green spaces, water represents a key design element in Nordhavn. Even perimeter zones, the transitional spaces between buildings and public spaces, play an important role in planning. Under construction law, every developer is obligated to consider the rela-

## Schwerpunkt: öffentlicher Raum

Durch die Hafengebiet und nur wenig verfügbare Grünflächen stellt Wasser in Nordhavn ein zentrales gestalterisches Element dar. Auch die Kantenzonen – der Übergang von Gebäude zum öffentlichen Raum – spielen in den Planungen eine wichtige Rolle. Jeder Bauherr ist via Baurecht verpflichtet, sich Gedanken über das Verhältnis des Gebäudes zum öffentlichen Raum zu machen. Aus Kantenzonen können so Orte der Begegnung entstehen. Bewohnerinnen und Bewohner von Erdgeschosswohnungen erhalten dadurch einen halböffentlichen Raum, den sie individuell gestalten und entwickeln können.

Eine weitere Besonderheit des dänischen Baurechts verpflichtet Entwickler dazu, ein Prozent der Wohnflächen für Gemeinschaftsräume

relationship between the respective building and the surrounding public spaces. This can transform perimeter zones into communal spaces. It provides residents of ground-floor apartments with a semi-public space that they can individually design and develop.

Another particular feature of Danish construction law obligates developers to dedicate a percentage of the apartment buildings to communal use. In Nordhavn, various developers are ceding these "percentages" to the development company, which will use them to finance the construction of a cultural centre. Initially, the construction of social housing played a minor role; however, since the passing of new legislation three years ago, larger construction projects must also allocate 25 percent of residential properties to social housing.

vorzusehen. In Nordhavn werden diese „Prozente“ von verschiedenen Bauträgerschaften an die Entwicklungsgesellschaft abgetreten, welche damit den Bau eines Kulturhauses als Quartierszentrum finanziert.

Ursprünglich spielte der soziale Wohnungsbau eine untergeordnete Rolle, seit einer Gesetzesnovelle vor drei Jahren sind jedoch auch hier bei größeren Bauvorhaben 25 Prozent als Sozialwohnungen vorzusehen.



Auf dem ehemaligen Hafengelände von Kopenhagen werden am Ende 20.000 Wohnungen auf 360 Hektar stehen.



### Kantenzonen

Kantenzonen sind bis zu drei Meter breite Übergangsbereiche zwischen Gebäuden und dem öffentlichen Raum, die zu vielfältiger Nutzung animieren und den öffentlichen Raum beispielsweise mit Bänken oder Grünanlagen aufwerten sowie dichte Bebauung auflockern. In Kopenhagen sind Kantenzonen Bestandteil der Bebauungspläne.

### Perimeter zones

Perimeter zones are defined as up to three-metre-wide transitional areas between buildings and public spaces. These inspire a variety of different usage forms and increase the appeal of public spaces with, for example, benches or greenery, while also breaking up the great density of buildings. In Copenhagen, perimeter zones form part of the development plans.

# Lyon La Confluence – Smart City und Mobilität



Blick über die Saône auf die Uferpromenade von Lyon La Confluence

Das von Hafen und Industrie geprägte, 150 Hektar große Quartier hinter Lyons Hauptbahnhof galt lange Zeit als „Unort“. So beschreibt Benoît Bardet, von der Entwicklungsgesellschaft SPL Lyon Confluence, den Ausgangszustand des Entwicklungsprojekts. Vor 15 Jahren beschloss dann die Stadt, das Areal neu zu entwickeln und damit auch dessen Attraktivität zu erhöhen. Lyon ist zusammen mit München und Wien eine der Lighthouse-Citys des Smarter-Together-Programms.

## Bürgerbeteiligung

Die zu Planungsbeginn etwa 7.000 bereits im Viertel lebenden Menschen wurden frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen. Ein Bürgerbeteiligungsprozess, der bis heute erfolgreich anhält. Vorteil: Die Bewohnerinnen und Bewohner konnten trotz aller Aufwertungsmaßnahmen im Planungsgebiet weiterhin in ihren Wohnungen wohnen. Zudem ist so eine gute soziale Mischung entstanden, die sich aus der neuen und alten Bewohnerschaft zusammensetzt.

## Lyon La Confluence – smart city and mobility

Benoît Bardet (SPL Lyon Confluence) initially described the 150-hectare plot as a “wasteland”, so 15 years ago, the site was redeveloped to increase its appeal. Alongside Munich and Vienna, Lyon is one of the lighthouse cities in the “Smarter Together” programme.

## Public involvement

The approximately 7,000 people already living in the district were involved in the planning. This led to a good social mix of new and existing residents, who could remain living in their apartments during improvement works. (In total, around 5,000 new residential units will be created in La Confluence.)

Insgesamt werden in La Confluence zirka 5.000 neue Wohneinheiten entstehen.

## Soziale Mieten

Interessant ist der Schlüssel, mit dem Wohnungen in La Confluence realisiert werden: Etwa die Hälfte der Wohnungen wird zu Marktpreisen verkauft. 30 Prozent werden als Sozialwohnungen für vier bis sieben Euro pro Quadratmeter vermietet. Zehn Prozent der Wohnungen werden zu niedrigen Preisen an ausgewählte Bevölkerungsgruppen verkauft. Bei den restlichen zehn Prozent wird der Mietpreis mit der Baugesellschaft verhandelt. Das Ziel ist, Preise zu erzielen, die rund 20 Prozent unter dem Marktpreis liegen.

## Klimaneutrales Wohnen und Mobilität

Auch das Mobilitätskonzept wurde frühzeitig entwickelt und bereits teilweise umgesetzt. Eine Tram-Way durch La Confluence gehörte zu den ersten Baumaßnahmen. Um die Belastung durch PKW weiter zu reduzieren, entschloss man sich, einen Straßenboulevard im westlichen Teil der Halbinsel parkartig umzugestalten.

## Social rented housing

Only half of the La Confluence apartments are being sold at market rates. 30% are being designated as social rented housing (four to seven euros per m<sup>2</sup>), 10% are being sold to selected groups at low prices and the rental price for the remaining 10% will be negotiated directly with the construction company. The aim is to achieve rents around 20% lower than the market rate.

## Climate-neutral living and mobility

The mobility concept was developed early on and has already been partially implemented with a tramway through La Confluence and a redeveloped park-like boulevard that improves the value of new buildings and significantly reduces traffic.

Dadurch ließ sich zugleich der Wert der in der Nachbarschaft entstehenden Neubauten verbessern. Der Durchgangsverkehr wurde damit signifikant reduziert. Um das Image zu verbessern, wurde zudem die Planung und Umsetzung von Einzelbauten mit Sonderfunktion und hoher architektonischer Qualität angestrebt. Unter anderem ist ein Museum von Coop Himmelb(l)au an der südlichen Spitze der Halbinsel bereits frühzeitig errichtet worden. Dadurch erhielt das Quartier eine Attraktion, welche weit über das Quartier hinaus strahlt.

La Confluence wird als CO<sub>2</sub>-neutraler Stadtteil entwickelt. Die Bestandsgebäude werden energetisch saniert. Die Neubauten im Niedrigenergiehaus-Standard konzipiert. Zusammen mit München und Wien arbeitet Lyon im Rahmen des Smart-City-EU-Projekts „Smarter Together“ an der Umsetzung weiterer Komponenten für eine zukunftsfähige Mobilität. Die entwickelten Mobilitätslösungen sind daher weitgehend klimaneutral. So fährt auf einer gesondert ausgewiesenen Trasse bereits heute ein autonom fahrender Bus.

Buildings with specific purposes and high-quality architecture, like the museum by Coop Himmelbau, help to improve the site's image.

To develop La Confluence into a carbon-neutral district, existing buildings are being renovated and new builds designed according to the low-energy house standard. Lyon is also working to implement components of the “Smarter Together” project to provide sustainable mobility. Solutions like a self-driving bus with its own dedicated lane have already been developed.



**Katja Schechtner, Stadtplanerin und Mobilitätsexpertin**  
Technologien und Strategien zur Mobilitätsentwicklung sind Katja Schechtners Hauptbeschäftigung. Als Expertin berät und forscht sie sowohl am MIT Boston als auch für die OECD. In ihrer Keynote adressiert sie einerseits den Mobilitätsaspekt an sich, andererseits aber auch die damit verbundene Dynamik der jeweiligen Stadt sowie die Notwendigkeit, fortlaufend deren Räume im Sinne aktueller Mobilitätsentwicklung neu zu beschreiben.

### Technologien und Strategien zur Mobilitätsentwicklung

Urbane Mobilität hat sich innerhalb weniger Jahre von einer relativ einfachen zu einer hochkomplexen, vernetzten Aufgabe verändert. Überspitzt formuliert konnte sie bisher in vier verschiedene Modi aufgeteilt werden: Auto fahren, den ÖPNV benutzen, Rad fahren und zu Fuß gehen. In den letzten Jahren ist es jedoch durch verschiedene Technologien und Konzepte zu einer massiven Vermehrung der Modi gekommen. Zusammengefasst ist dies durch den Faktor Digitalisierung zu begründen. Durch neue digitale Anwendungen hat sich der urbane Verkehr bereits intensiv verändert.

### Maßgeschneiderte Mobilität

Den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern stehen heute viele weitere Möglichkeiten zur Verfügung, um von A nach B zu kommen. Welche der alten und der neu entwickelten Technologien und Modi sich im globalen Wettbewerb durchsetzen werden, wird sich in den

# Keynote: Mobilität von morgen für Freiham

kommenden Jahren entscheiden. Für die Nutzerinnen und Nutzer bedeutet dies vor allem, dass Mobilität im wachsenden Maße individualisiert gestaltet werden kann. Jeder kann sich einen für sich optimierten Mix parallel existierender Mobilitätstechnologien zusammenstellen. Für Stadtplanung und -entwicklung können dadurch bisher unbekannte Probleme entstehen.

Als prominentes Beispiel gelten die in verschiedenen US-amerikanischen Städten eingeführten Elektrokickboards. Da es keine Nutzungsvorschriften für sie gibt, konnten sie überall auf- und abgestellt werden. Auf ein geordnetes Stellplatzkonzept, wie beispielsweise bei einem Fahrradverleihsystem, wurde bewusst verzichtet. Aufgrund der schieren Menge mussten sie jedoch nach kurzer Zeit verboten werden, da es häufig zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern kam.

### Digitalisierung hilft bei der Lösungssuche

Digitalisierung verändert Mobilität auch durch das Sammeln und Auswerten von Wegedaten. Das erlaubt die Rekonstruktion von Mobilitätsmustern, die nach Bevölkerungsschichten und -gruppen sowie nach Ort und Nachbarschaft differenziert werden können. Derzeit laufen unterschiedliche Forschungsprojekte, die auf solcher Datengrundlage lokale Bedarfe und maßgeschneiderte Mobilitätslösungen entwickeln.

### Planen mit Augmented Reality

Auch in der städtebaulichen Mobilitätsplanung entstehen durch Digitalisierung innovative Ansätze (zum Beispiel mit Hilfe von Augmented Reality). Diese unterstützen die Simulation und Visualisierung von Lösungen. Durch Partizipation können so die Konsequenzen von Entscheidungen nachvollziehbarer werden.

### Shared Mobility: das Modell von morgen

Als dominierendes Verkehrsmodell von morgen sieht Katja Schechtner Shared Mobility. Durch sie wird die Anzahl privater PKW zukünftig abnehmen. Anders als vielfach behauptet, zeigen aktuelle Erprobungen, dass sich die allgemeine Erreichbarkeit durch Shared Mobility nicht verschlechtert. Eine Simulation hat gezeigt, dass 80 Prozent des Stadtgebiets von Lissabon (Ort zu Ort) innerhalb von 30 Minuten durch Shared Vehicles, Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß erreichbar sind. Hochrechnungen zufolge käme man mit lediglich drei Prozent des heutigen Autobestandes aus. Mit positiven Folgen für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß: Shared Mobility führt zu einer massiven CO<sub>2</sub>-Einsparung.

Zudem können bisher PKW-dominierte Straßenräume anders und vielfältiger genutzt werden. Die Städte werden leiser, die Luftqualität verbessert sich. Ein wesentlicher Schritt zur Shared Mobility besteht darin, den Autoverkehr kostengerecht zu besteuern.

Weiteres Kennzeichen des Autoverkehrs der Zukunft, so Katja Schechtner, ist das autonome Fahren verbunden mit alternativen Antriebsarten. Die Drohnennutzung wird zunehmen, auch wenn sie kritisch betrachtet werden muss.

### Offen für neue Ansätze

Ihr Appell für Freiham ist, als Stadt neuen Ansätzen gegenüber offen zu sein. Realistisch könnte ein autonom gesteuertes Rapid-Bus-Transportsystem ein guter Ausgangspunkt für den Einsatz innovativer Verkehrsangebote sein, welches sich mit verschiedenen Sharing-Angeboten kombinieren ließe.



## The mobility of tomorrow for Freiham

### Technologies and strategies for developing mobility

In recent years, urban mobility has gone from something relatively simple to a highly complex, networked task. It can be divided into four different modes: driving, public transport, cycling or walking. But over recent years, the development of various technologies and concepts has led to a massive proliferation in modes, ultimately due to digitalisation. Thanks to new digital applications, urban transport has already been intensively altered.

### Digitalisation helps find solutions

Digitalisation is also changing mobility through the collection and evaluation of travel data. This allows for the reconstruction of mobility patterns according to population strata and groups as well as location. Various research projects that use such data to establish local requirements and tailored mobility solutions are currently underway.

### Planning with augmented reality

Digitisation provides innovative approaches (using augmented reality, for example) in urban

or by shared vehicle, bike or public transport. By extrapolation, a mere 3% of the current number of cars would be sufficient. Shared mobility would reduce carbon emissions and put roads to different and more diverse uses. Cities become quieter and the air quality improves.

A major step towards shared mobility is to cost-effectively tax car users. Katja Schechtner claims self-driving cars featuring alternative propulsion systems will be another hallmark of future car use. The use of drones will also increase, but needs to be critically examined first.

### Open to new approaches

Katja Schechtner asks Freiham to be open to new approaches. Realistically, a self-driving rapid bus transport system would be a good starting point for deploying and combining innovative transport and sharing concepts.

# Future

# Digitalisation

### Individually tailored mobility

Today, there are many methods of getting from A to B. Which ones will assert themselves in the global competition will be decided in the coming years. A mix of simultaneously available mobility technologies can be chosen from and tailored to individual needs, but can create hitherto unknown problems in terms of urban planning and development.

One example being the electric scooters introduced in various states in the USA. Having no use regulations, they could be set up and dropped off anywhere. Planners purposefully avoided using official pick-up/drop-off stations like with hire bikes. But the high number of scooters led to frequent conflicts with other road users and they were banned.

mobility, helping simulate and visualise solutions. Through participation, it is easier to understand the consequences of decisions.

### Shared mobility – the model of tomorrow

Katja Schechtner sees shared mobility as the dominant transport model of tomorrow. This will reduce the number of privately owned cars, but studies show it will not worsen general accessibility, as is often claimed. A simulation has shown that 80% of the Lisbon metropolitan area can be reached within 30 minutes (location to location) on foot



# Mobility

*Dominik Bueckers, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich/München,  
Birgit Ferber, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Freie und Hansestadt Hamburg,  
Andreas Hofer, Baugenossenschaft mehr als wohnen, Zürich,  
Natalie Schaller, mitbauzentrale münchen, München*

## Funktionierende Nachbarschaften

Dass funktionierende Nachbarschaften für die Qualitäten einer Stadt stehen, ist allgemeiner Konsens. Urbanität speist sich auch aus guter Nachbarschaft. Wie gestaltet man nun dieses ideale Miteinander? Welche Rahmenbedingungen fördern Nachbarschaft und wer ist eigentlich dafür zuständig?

Unter der Moderation von Corinna Kennel (Urbanizers) waren die Gäste und das Publikum zum Gedankenaustausch über die Entwicklung urbaner Nachbarschaften im neu entstehenden Stadtteil Freiham eingeladen.

### Wie stellt man Nachbarschaft her?

Ein neu entwickelter Stadtteil braucht mehr als nur schöne Gebäude. Der Ort muss seine eigene Identität entfalten. Es braucht eine Idee, ein Narrativ, das jetzt schon Neugierde auf Freiham weckt. Hilfreich ist, mit kleinen Ansätzen zu beginnen und jetzt bereits schon den Raum zu bespielen. Möglich wären beispielsweise Bereiche für Trendsport oder urbanes Gärtnern, wie es bereits mit dem FreiluftsUPERMARKT in Freiham umgesetzt wurde. Die Menschen müssen Lust bekommen, nach Freiham zu kommen und dort leben zu wollen. Für Ideen von Seiten der Bürgerinnen und Bürger empfiehlt sich ein Kommunikationskanal zur Stadtverwaltung. Der Bedarf an sozialen Einrichtungen und die Aktivierung von interessantem Kleingewerbe werden in dieser Weise zeitnah sichergestellt. So findet sich beim Einzug bereits ein Quartier vor, das zur Beteiligung und Mitgestaltung anregt. Auch an Freiräume wie den

Landschaftspark ist zu denken. Dieser könnte Leuchtturm und Identitätsstifter für den gesamten Münchner Westen sein.

### Wer stellt Nachbarschaft her?

Eine zentrale Rolle spielen Baugruppen und Genossenschaften als Entwickler einzelner Baublöcke. Dort ist das notwendige Wissen, Selbstvertrauen und Interesse vorhanden, um gute Nachbarschaften entstehen zu lassen. Ihre Bilder und Vorstellungen von Miteinander, Freiraum und Architektur müssen bei der Entwicklung Freiham Gehör finden. Denn sie bilden die Grundlage für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner. Notwendig wäre aber zudem eine Anlaufstelle vor Ort mit Offenheit für Ideen von verschiedensten Seiten. Über diesen Sammelpunkt, wie ein Stadtteil- oder Quartiersmanagement, lassen sich dann Angebote bekanntmachen und die jeweiligen Akteurinnen und Akteure koordinieren.

Auch künftige Bewohnerinnen und Bewohner, die nicht über gemeinschaftliche Wohnprojekte nach Freiham kommen, können so frühzeitig angesprochen werden. Diverse und vielfältige Nachbarschaft entsteht, wenn die soziale Mischung stimmt. Der Blick vom Eigeninteresse sollte sich in Richtung Gemeininteresse wenden. Dazu sollten bereits heute die Weichen gestellt werden.

### Wo findet Nachbarschaft statt?

Nachbarschaft entsteht in Räumen der Begegnung – in Wohngebäuden zum Beispiel in gemeinschaftlich genutzten Räumen. Daneben gibt es Freiräume, deren unterschiedliche Gestaltung

zu Aktivitäten, wie Kultur, Sport oder informellen Treffen, einlädt. Wichtig ist auch die soziale Infrastruktur. Die Bündelung vieler Angebote und Kleingewerbetreibender in den Stadtteilmitteln bietet zentrale Anlaufstellen unterschiedlichster Akteurinnen und Akteure. Freiham wird auf Grund seiner Größe zu groß für eine Nachbarschaft. Es wird eher aus vielen Nachbarschaften bestehen.

## „Soziale Netze entstehen und funktionieren nicht in komplett durchreglementierten Quartieren.“

Andreas Hofer

So sollten auch die Begegnungsräume nach dem Zwiebschalenprinzip gestaltet werden. Gemeinschaftsräume einzelner Häuser, Nachbarschaftsräume auf Viertelebene, Begegnungsflächen für das Quartier und Angebote für den ganzen Stadtteil greifen hier ineinander. Solche flächenhaften Strukturen finden sich bereits im ersten als auch im zweiten Realisierungsabschnitt. Wichtiger als Quantität ist jedoch die Qualität solcher Frei- und Begegnungsräume. Diese müssen als Möglichkeitsräume funktionieren, die Bewohnerinnen und Bewohner sich aneignen und weiterentwickeln können.

### Freiham als Wilder Westen

Statt alles bis in kleinste Detail zu regeln, sollte man den Bewohnerinnen und Bewohnern im „Wilden Westen“ von München lieber Freiheiten lassen, ihre Nachbarschaft selbst mitzuent-



Natalie Schaller, mitbauzentrale münchen



Meinungsaustausch mit den Mitwirkenden des Workshops „Funktionierende Nachbarschaften“



wickeln. Mit einem gewissen Maß an Vertrauen ins Ungewisse und den Möglichkeiten, etwas aufzubauen und zu gestalten.

## Salon A – Functioning neighbourhoods

### How does one create a sense of community?

A newly developed district needs more than just pretty buildings. The place must develop its own identity. It needs an idea; a narrative that now already piques people's interest in Freiham. It is helpful to start with small approaches that begin to physically put things into place. Some possibilities include areas for participating in popular sports or urban gardening, as has already been implemented in Freiham with an open-air supermarket. People must be inspired to come to Freiham and want to live there. A communication channel to the city administration is a good way of gathering ideas from citizens. The need for social institutions and fostering small, interesting businesses is thereby met at an early stage. This results in a district that already encourages its new residents to participate and help

shape their new neighbourhood upon arrival. Open spaces such as a landscaped park must also be considered. This park could become a beacon and source of identity for all of West Munich.

### Who creates communities?

Construction groups and cooperatives play a central role here as developers of individual construction blocks. This is where the necessary knowledge, self-confidence and interest lies in order to create good neighbourhoods. Their vision and concept of community, open spaces and architecture must be taken into account in the development of Freiham, as these provide the foundations for what future residents will encounter here. What is also required, however, is a locally situated point of contact that is open to ideas from all sides.

A gathering point of this kind, such as a district or neighbourhood management office, could be used to publicise opportunities and coordinate the different stakeholders. This would also make it possible to engage with residents who aren't coming to Freiham as part of a communal housing project at an early stage. Diverse and varied neighbourhoods are created with the right social mix.

The focus should shift from self-interest to the interests of the community as a whole. The conditions to achieve this goal should already be put in place now.

### Where do communities develop?

Communities develop in communal spaces. In apartment buildings, for example, these might be common rooms. Then there are open spaces, whose design can encourage a variety of activities based around culture, sports, meet-ups, etc. The social infrastructure is also important. Combining many different opportunities and small businesses in the districts' centres provide central points of contact for a whole variety of stakeholders. Due to its size, Freiham is too big to be a single neighbourhood; instead, it will consist of many neighbourhoods. Communal spaces should therefore be designed in terms of layering. Common rooms in individual apartment buildings, facilities for neighbourhood gatherings in the respective quarters, communal spaces for the district and opportunities for this area of the city as a whole interlink here. Such spatial structures are already included in the first and second implementation phases. When it comes to such open and communal spaces, it is quality over quantity. They must function as spaces of opportunity that residents can make their own and develop further.

### Freiham as the Wild West

Instead of organising everything down to the last detail, one should give the residents of Munich's "Wild West" the freedom to develop their neighbourhoods themselves, with a little faith in the unknown and the opportunity to establish and shape something of their own.

# SALON B

## Urbanität durch Qualität

Moderiert von Marie Neumüllers (Urbanizers), waren die Podiumsgäste und das Publikum dazu eingeladen, sich mit der Frage nach den Faktoren für eine hohe Architekturqualität und ihrem Einfluss auf Urbanität auseinanderzusetzen. An welchen Faktoren lässt sich eine hohe Architekturqualität messen und welchen Einfluss hat sie auf die Urbanität?

### Architektur und Urbanität

Welchen Beitrag leistet Architektur zur Schaffung von Urbanität? Eine ästhetische, gehaltvolle Architektur unterstützt die Erzeugung von Identität im Quartier. Ist der Schwerpunkt auf ästhetischer Architektur in Freihaim nur Oberflächenästhetik, oder würde ohne sie Eintönigkeit herrschen? Das Urbane entsteht nicht nur durch einzelne gestalterisch anspruchsvolle Objekte, sondern durch das funktionierende Netzwerk dieser einzelnen Elemente. Wichtiger als das Aussehen ist jedoch, wie sich das Quartier für die Bewohnerinnen und Bewohner anfühlt. Eine große Rolle spielen dabei die Gestaltung der Erdgeschosszonen, die Mobilität, die Nachbarschaft und soziale Aspekte. Sollte man, statt den Schwerpunkt auf den subjektiven Begriff der Urbanität zu legen, besser fragen: Welche Art von Zusammenleben wollen wir in Freihaim?

### Dichte und Stadtrandlage

Ohne entsprechende Dichte wird ein Quartier nie zu einem urbanen Quartier. Wichtiger als Bebauungsdichte ist dabei allerdings die Nutzungsdichte. Ein funktionierendes, lebendiges Quartier muss von vielen Personen genutzt und bespielt werden – auch aus ökonomischer Betrachtung. In Frage steht aber, ob in Stadtrandlagen wie Freihaim die Dichte wirklich im Fokus stehen sollte oder besser andere Qualitäten einen Schwerpunkt bilden, wie zum Beispiel attraktive Freiräume und gute Einkaufsmöglichkeiten.

### Regularien

Die Kunst ist es, zwischen Konsens und Spielraum abzuwägen. Ein engerer Rahmen fördert die Kreativität von Architektinnen und Architekten oft stärker als zu viele Freiheiten. Städtebau sollte zudem robust sein. Vorgegebene Strukturen müssen sowohl die einzelnen Gebäude als auch ihre Funktion im Verbund unterstützen. Allerdings können auch aus unregulierten Bereichen – wie in der Erweiterung der niederländischen Stadt Almere zu sehen – spannende und langfristig stabile Strukturen entstehen.



Christian Dalsdorf, By & Havn, Kopenhagen

### Kantenzonen

Als Bereich zwischen öffentlichem und privatem Raum nehmen Kantenzonen eine besondere Stellung ein. Durch verpflichtende Kantenzonen verändert sich die Hierarchie im Straßenraum, da sie halböffentliche Zonen unterschiedlichster Größe schaffen. Andererseits haben Kantenzonen einen eher dörflichen Charakter, der einer urbanen Entwicklung entgegensteht. Dennoch: Kantenzonen stehen auch

**„Es ist wichtiger, wie sich das Quartier anfühlt, als wie es aussieht.“**

Claudia Nutz

für Akteurinnen und Akteure, die im Erdgeschoss wohnen und intensiv an der Stadt und deren Gestaltung teilhaben wollen. Ein Raum an einer Kante kann auch durch aufgestellte Caféhaustische entstehen.

Nicht immer müssen sie durch die Architektur vorgegeben werden. Kantenzonen, wie beispielsweise die Sockel der Münchner Residenz, sorgen für Begegnung unter Fremden. Auch das macht Urbanität aus.

## Salon B – Quality begets urbanism

### Architecture and urbanism

How does architecture help shape urbanism? Aesthetic and meaningful architecture helps generate the identity of a district. Is the focus on aesthetic architecture in Freiham merely a superficial aesthetic or would monotony dominate without it? Urbanism is not created solely through individual, sophisticatedly designed objects, but also through a functioning network of such individual elements. More important than appearance, however, is the feel of the district as perceived by its residents. Here, the design of ground-floor zones, mobility, community and social aspects play a key role. Instead of focusing on the subjective concept of urbanism, would it perhaps be better to ask, what sort of community do we want in Freiham?

### Density and location on the city's edge

Without the requisite density, a district will never become an urban district. More important than housing density, though, is population density. A functional, vibrant district must be used by and filled with many different people. This is also important from an economic standpoint. However, in districts such as Freiham that sit on the edge of the city, it is debatable whether the focus should be on density or if it is more beneficial to concentrate on other qualities – attractive public spaces and good shopping opportunities, for example.

### Regulatory frameworks

The art lies in striking a balance between consensus and creative freedom. A narrower framework often fosters architects' creativity

more than if they are given too much freedom. Urban development should also be robust. Predetermined structures must support the individual buildings as well as their function as a whole. However, unregulated areas can also result in exciting structures with long-term stability – as can be seen in the expansion of the Dutch town of Almere.

### Perimeter zones

As the area between public and private spaces, perimeter zones hold a special significance. Obligatory perimeter zones alter the hierarchy at street level, as they create semi-public zones of various sizes. On the other hand, perimeter zones have something of a village character that runs counter to an urban development. Nevertheless, perimeter zones also serve stakeholders who live at ground-floor level and wish to intensively participate in the city and its development. A space situated on a perimeter can also be created by setting up café tables. Such spaces do not always need to be predefined by the architecture. Perimeter zones, such as the pillars of the Munich Residenz, create encounters between strangers. This is also a defining part of urbanism.



Personen von links nach rechts: Christian Heuchel, Matthias Haber und Claudia Nutz  
Bild rechts: freundliche Konversation mit den Podiumsgästen zum Thema ästhetische Architektur in Freiham



# Smart planen, mobil sein

*Georg Dunkel, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München,  
Bernhard Klassen, Referat für Arbeit und Wirtschaft, München,  
Benoit Bardet, SPL Lyon Confluence und Katja Schechtner, OECD*

Moderiert von Dr. Gregor Langenbrinck (Urbanizers), diskutierten die Teilnehmenden, wie eine zukunftsfähige Mobilität innerhalb Freihams und die Anbindung des neuen Stadtteils in die bestehenden Stadtstrukturen aussehen kann.

Welche Vorbilder, Erfahrungen und Anregungen gibt es bei den Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmern aus den Referenzprojekten?

## Kombinierte Mobilität

Wichtig ist eine große Auswahl an unterschiedlichen Mobilitätsangeboten. Freiham als Partner des Smart-City-Projekts der EU „Smarter Together“ testet zwei Jahre lang verschiedene Alternativen zum KFZ-Verkehr. So können von festinstallierten Mobilitätsstationen aus unter anderem Pedelecs oder E-Dreiräder gemietet werden. Freiham strebt damit ein harmonisches Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an. Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und der (e-)motorisierte Verkehr existieren neben- und miteinander und sorgen für eine Mischung und Gestaltung flüssiger Übergänge. Die dafür notwendige Infrastruktur ist ein zentraler Planungsbestandteil. So werden beispielsweise intelligente Straßenlaternen gleichzeitig als Ladestationen für E-Mobilität im Quartier dienen.

## Sensibilisieren der Bewohnerinnen und Bewohner

Frühzeitiges Einbinden der Bürgerinnen und Bürger mit ihren Nutzungswünschen ermöglicht auch eine erhöhte Akzeptanz neuer Mobilitätsformen. Eventuelle Vorbehalte lassen sich so leichter abbauen. Auch Aspekte der sozialen Stadt sollten gerade im Hinblick auf Inklusion stärker bei der Planung des Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden. Ein autonom fahrender Bus, wie er zum Beispiel in La Confluence erfolgreich in Betrieb ist, leistet nebenbei einen großen Beitrag zur Imagesteigerung des Quartiers.

## Innovativ denken

Mobilität im Rahmen aktueller Planungsvorhaben innovativ zu gestalten, braucht Mut. Vorhaben können an gesetzlichen Vorgaben scheitern. Dennoch gibt es diverse Möglichkeiten, innerhalb des Rahmens innovative Mobilitätsformen zu entwickeln. So ist der autonome Busbetrieb in La Confluence gesetzlich zwar nicht eindeutig geregelt, das Fahren auf einer eigenen Trasse jedoch schon. Auch andere Städte testen trotz enger gesetzlicher Rahmenbedingungen Varianten autonomer Mobilität, wie etwa Wien, Los Angeles, Texas oder Dubai. Durch Experimente mit Drohnen, Schwebbahnen oder Jet-Taxis lassen sich

wichtige Erfahrungen sammeln. Hier gilt es zunächst, gewohnte Denkpfade zu verlassen, um alternative Konzepte zu entwickeln. Gerade Freiham bietet sich an, hier und da Spielräume für Ausnahmegenehmigungen zu nutzen.

## Nachhaltig planen

Auch die Einbindung Freihams in das bereits vorhandene Infrastrukturnetz will sorgfältig und innovativ gedacht sein. Die weiter fortschreitende Innovation im Bereich der Mobilitätslösungen muss berücksichtigt werden. Weiterhin steigende Zulassungszahlen für PKW in München, Ausbau der Fahrradstraßen und immer wieder der Blick auf die Inklusion gehören zur Planung. Denn nicht jeder der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner wird in der Lage sein, Fahrrad zu fahren.

Auch Wünsche und Sorgen der Nachbarkommunen sollten unter Berücksichtigung des wachsenden Erholungsbedarfs der Münchnerinnen und Münchner mit in die Planungen einbezogen werden. So ist die Parkplatzsituation in verschiedenen Nachbargemeinden – auch bedingt durch den Nahtourismus – heute bereits an der Kapazitätsgrenze.

## Salon C – Plan smart, be mobile

### Combined mobility

It is important to have a large range of different mobility on offer. As a partner of the EU's "Smarter Together" smart cities project, Freiam has been testing a variety of alternatives to conventional motorised vehicles for two years. For example, people will be able to borrow electric bikes and trikes (among other vehicles) from permanently installed mobility stations. Freiam is thereby aiming to create a harmonious community of transport users. Pedestrians, cyclists and (e-) motorised transport exist alongside one another, creating and shaping a range of fluid transitions. The infrastructure this necessitates is a key part of planning. Thus, for example, smart street lamps will simultaneously serve as charging-stations for e-mobility within the district.

### Creating awareness among residents

Including citizens and their desired forms of mobility usage at an early stage, facilitates a high level of acceptance towards new forms of mobility. This makes it easier to break down any potential reservations. Especially with regard to inclusion, aspects of the social city must also be given greater consideration in planning the mobility concept. A self-driving bus of the sort, already successfully in use at La Confluence, also plays a major role in boosting the district's image.

### Innovative thinking

It takes courage to create innovative mobility concepts within the context of current planning initiatives. Initiatives can fail in the face of legal requirements. Nevertheless, there are many opportunities to create innovative forms of mobility within the legal framework. For example, the self-driving bus service in La Confluence is not definitively legally regulated, but driving within a dedicated lane is. Even other cities such as Vienna, Los Angeles, Texas and Dubai are testing different kinds of autonomous mobility, despite such stringent legal framework conditions. Experiments with drones, hover trains and jet taxis provide valuable experience. One must first abandon familiar ways of thinking before developing alternative concepts. Freiam offers the ideal venue for finding the odd loophole through which to acquire special permits.



Georg Dunkel, Abteilungsleiter der Verkehrsplanung München

### Sustainable planning

Incorporating Freiam into the existing infrastructure network must also be carefully and innovatively planned. The ever-evolving innovations in mobility solutions must be taken into account. The planning process must consider the continuing increases in the number of cars permitted in Munich and the expansion of cycle lanes, and continuously ensure the provision of inclusion, because not every future resident of Freiam will be in the condition to ride a bike.

The wishes and concerns of neighbouring municipalities, together with the growing need for leisure opportunities among Munich's residents, must also be taken into consideration during planning. For example, the number of parking spaces in various neighbouring communities is now already at maximum capacity, a situation not least caused by local tourism.



Bernhard Klassen, Projektleiter Smarter Together München



Personen von links nach rechts: Katja Schechtner, Bernhard Klassen, Benoît Bardet und Georg Dunkel.

# Freiham nimmt mit

„In den Visualisierungen der Wettbewerbe kommt eine Vielfalt an Typologien zum Ausdruck, die zeigt, dass man in Freiham wieder Stadt und nicht mehr nur Siedlung bauen will.“

Prof. Sophie Wolfrum, TU München

Zum Kongressabschluss fassten die Kongressteilnehmenden mit ihren Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Architektur, Stadtplanung und Wissenschaft die Erkenntnisse des Kongresstages in einem Resümee zusammen. Es diskutierten die Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München, Prof. Dr.(l) Elisabeth Merk, Heide Rieke, Stadträtin, Sprecherin im Umweltausschuss und stellvertretende Sprecherin im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung (SPD), Sebastian Kriesel, Vorsitzender des BA 22 (CSU), Christian Heuchel, Ortner & Ortner Baukunst, Dr.-Ing. Ursula Baus, frei04 publizistik, Prof. Sophie Wolfrum, TU München.

Eckpunkte waren das nachbarschaftliche Miteinander, die Identität Freiham, innovative Mobilitätsmöglichkeiten und die urbane Ausprägung des Quartiers.

## Nachbarschaft gestalten

Ein wichtiger Aspekt, der sich in allen Referenzprojekten zeigte, ist die frühzeitige Einbindung der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner in die Planung. Damit lässt sich die Entwicklung lebendiger Nachbarschaften und hochwertiger Architektur fördern. Freiham ist hier mit seiner Bürgerbeteiligung seit Planungsbeginn auf einem guten Weg. Hier wurde noch vor Baubeginn ein wichtiger Baustein zu einer gesunden Nachbarschaftsbildung gelegt. Bürgerbeteiligung ist gerade für diejenigen, die sich für eine lebendige Nachbarschaft und gemeinschaftliches Wohnen engagieren, eine wichtige Unterstützung. Dabei hilft auch eine frühzeitige Einrichtung eines Stadtteilmanagements, wie aus den Referenzprojekten deutlich wurde.

## Geschichten, die Lust auf Freiham machen

Lebendig wird ein Stadtteil auch durch die Menschen, die ihn bewohnen. Mit ihren Prägungen und Vorstellungen gestalten sie ihre Umgebung mit. Auch Geschichten, die Lust auf das neue Zuhause Freiham machen, müssen gefunden werden. Darüber waren sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einig. Freiham als „Wilder Westen“, am westlichen Rand der Stadt, könnte so ein Narrativ sein, das widerspiegelt, dass nicht alles planbar ist. Durch eine solche Offenheit und die hieraus resultierenden Möglichkeitsräume würde eine Mitgestaltung aktiv gefördert.

## Stadt statt Siedlung

Eine größere städtebauliche Dichte, also eine intensivere Grundstücksausnutzung, bietet sich zur Unterstützung urbaner Strukturen an. Architektinnen und Architekten sowie den Planerinnen und Planern werden Gestaltungsleitfäden und Regelwerke an die Hand gegeben, um die städtebaulichen Leitideen hervorzuheben und ein Gebiet als ein harmonisches Ensemble entstehen zu lassen. Gleichzeitig jedoch sollte ihnen auch mehr Vertrauen entgegengebracht werden. Angeregt wurde die Entwicklung einer „lokalen Materialität“ für Freiham, wie sie beispielsweise in den Hamburger Backsteinfassaden zu finden ist. Deren Materialität und Farbigkeit prägen das Stadtbild entscheidend und tragen damit in besonderem Maße zu seiner Identität bei. Denn Urbanität entsteht auch wesentlich durch gestaltete Gebäude und deren Materialität. Diese könnte auch Freiham eine charakteristische Homogenität verleihen. Besonderes Augenmerk bei der

Gestaltung bedürfen die für die Entwicklung des sozialen Lebens im Quartier wichtigen Erdgeschosszonen. Dafür müssen Flächen vorgehalten werden, die gegebenenfalls auch erst später bespielt werden. Denn nicht die Häuser, sondern die Menschen darin machen die Stadt.

Auch mehr Mut bei der Planung und Gestaltung innovativer Mobilitätsmöglichkeiten wurde empfohlen. Spielräume von Rechtsrahmen dürfen ausgeschöpft werden, wenn es gilt, zukunftsweisende Mobilität zu planen. Einigkeit herrschte über die Notwendigkeit schneller und attraktiver Beförderungswege sowohl in die Innenstadt als auch ins Umland.

Strittig war die Frage, ob und bis zu welchem Grad frühzeitig mit der Feinerschließung des öffentlichen Nahverkehrs begonnen werden müsse. Die zeitige Einrichtung eines Stadtteilmanagements unterstützt auch hier frühzeitig Anregungen zur Quartiersentwicklung aufzunehmen.

## Ein Zugpferd für Freiham

Was bringt die Menschen vor Ort zusammen? Die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner als auch die Besucherinnen und Besucher Freiham? Zahlreiche Ideen, vom Museum über ein Konzerthaus bis hin zu einem Kulturzentrum, welches helfen kann, die eigene Urbanität zu unterstützen, wurden gesammelt. Auch die Idee einer Freilichtbühne wurde in den Raum gestellt. Möglich wäre auch die Implementierung besonderer, alternativer Mobilitätsformen, wie ein autonomes Quartier durchquerender Bus.





Personen von links nach rechts: Marie Neumüllers, Ursula Baus, Sophie Wolfrum, Elisabeth Merk, Heide Rieke, Sebastian Kriesel und Christian Heuchel bei der Abschlussdiskussion

Prof. Dr.(l) Elisabeth Merk nimmt viele Erkenntnisse für Freiham mit.



## Freiham inspires

### Creating community

The early involvement of future residents in the planning process is a key aspect reflected in every reference project. This fosters the development of vibrant communities and high-quality architecture. Freiham is on good course here, thanks to the involvement of the public in the planning process from the outset, which meant that the cornerstone of a healthy community was laid even before the beginning of construction. Public involvement is especially a key pillar for those working towards vibrant communities and neighbourly relations. It would also be beneficial to install a district management system at an early stage, as became very apparent from the reference projects.

### Stories about Freiham that inspire

A district comes to life through the people that live in it. They help to shape their environment with their personalities and ideas. The participants agreed that it is important to find stories about Freiham that get people excited for their new home. As the "Wild West" on the western edge of the city, Freiham could thus be imbued with a narrative that reflects on not being able to plan everything. Such openness and the

creative opportunities thus afforded would actively encourage people's participation in shaping the district.

### A city, not a settlement

Greater urban density, such as the intensive use of land, could help support urban structures. Architects and planners are given a set of design guidelines for highlighting the guiding principles of this urban development and creating an area that functions as a harmonious ensemble. However, one should also have more faith in the architects and planners. There were proposals for the development of a "local materiality" for Freiham, as found in Hamburg's redbrick façades, for example. Their materiality and colour largely define Hamburg's cityscape and thereby largely contribute to shaping its identity, because urbanism is also largely the result of designed buildings and their materiality. Such materiality could also provide Freiham with a defining homogeneity. During the designing stage, particular attention must be paid to the ground-floor zones, which are key to the development of social life in the district. To this end, some areas must be reserved and, where necessary, only developed at a later stage. Because a city is brought to life by its people, not its buildings.

**The participants also recommended** that more courage be shown in planning and designing innovative mobility opportunities. Loopholes in the legislation can be exploited when planning pioneering mobility. The participants all agreed on the necessity for speedy and attractive transport routes into the inner city as well as the surrounding countryside. There was disagreement over whether and to what extent it was necessary to begin detailed planning of local public transport connections at an early stage.

### A drawing card for Freiham

What brings people together locally? For future residents as well as visitors? A great number of ideas were collected, from a museum to a concert hall, from unusual sporting events through to a cultural centre for supporting local urbanism. The idea of an open-air stage was also proposed. Additionally, there is the possibility of implementing special, alternative forms of mobility such as a cable car or a self-driving bus that traverses the district.

# Das „weite Feld“ erkunden

Den nicht ortskundigen Besucherinnen und Besuchern bot sich vor dem Kongress Gelegenheit, bei einem Rundgang die Weite Freiham selbst zu erforschen. Ein Abschlusspicknick inmitten des entstehenden Quartiers rundete die informationsreichen Veranstaltungstage perfekt ab.

## Explore the “vast field”

Before the congress, visitors had the opportunity to see the vastness of Freiham for themselves on a guided tour. A farewell picnic in the middle of the emerging quarter was the perfect end to the informative event.



Erste Straßen laden zum Flanieren und Entdecken in Freiham ein.



Erste Orientierung für den Erkundungsspaziergang.



Ob Quartierszentrum oder Schulgebäude – das Interesse der Fachbesucher war groß.



Das Geothermieheizwerk versorgt Freiham mit erneuerbarer Energie.





Vom Ackergelände zum neuen Stadtteil in München.



Die S-Bahn-Station verbindet Freiham mit der City.



Perfekter Ausblick über Freiham vom wandernden Aussichtsturm.



Beim abendlichen Picknick lassen die Kongressbesucherinnen und -besucher die besondere Lage auf sich wirken.



Fachsimpeln mit Kolleginnen und Kollegen.



Spazieren über den Quartiersboulevard des neuen Stadtteils.



Bei einem Glas Wein die Kongresseindrücke sacken lassen.



Auch im privaten Rahmen des Abschlusspicknicks steht die Entwicklung Freihams im Mittelpunkt.

# Vom städtebaulichen Konzept zu guter Architektur



Benoit Bardet, Vertreter des Projektes Lyon La Confluence



Susanne Ritter, Leiterin der Stadtplanung München

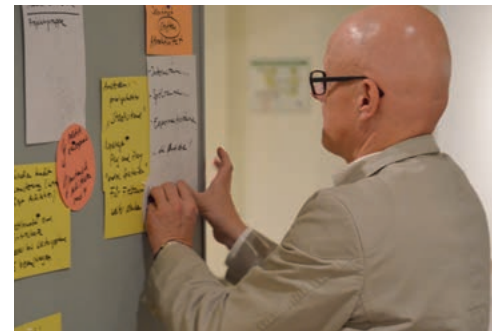
Was kann Freiham von ähnlich gelagerten Projekten in anderen Städten lernen? Wie kann man deren Erfahrungen in München integrieren? Welche dieser Ansätze lassen sich auf Freiham übertragen? Vertreterinnen und Vertreter aus Kopenhagen, Lyon, Freiburg, Frankfurt am Main und Hamburg trafen sich am Tag nach dem Fachkongress zum Austausch von Ideen und Erfahrungen mit den Projektbeteiligten Freiham aus den Referaten der städtischen Verwaltung.

Im Mittelpunkt stand die Frage, wie städtebauliche Qualität in Freiham gefördert und gesichert werden kann. Wie geht man mit den Herausforderungen um und welche Maßnahmen bewährten sich in den Referenzprojekten? In Freiham wurde bereits viel erreicht, in bestimmten Bereichen besteht jedoch weiterer „Lernbedarf“, um den zu Recht hohen Qualitätsansprüchen der Landeshauptstadt an die Stadterweiterung Freiham gerecht zu werden.

## Besonderheiten der Referenzprojekte

Rasch stellte sich heraus, dass sich die Erfahrungen der Referenzprojekte nicht eins zu eins auf Freiham übertragen lassen. So wird zum Beispiel Wohnqualität nicht überall gleich definiert. Beispiel Lyon: Dort gilt die Vorgabe, in jeder Wohneinheit täglich für mindestens zwei Stunden die Einstrahlung von Sonnenlicht zu sichern. Auch in der Umsetzung der Qualitätssicherung unterscheiden sich die Projekte. In Hamburg Mitte Altona setzt man dabei auf ein Kompetenzteam. Dieses prüft jedes gestalterische Detail in den Planungen und stellt sicher, dass es zum Gesamtkonzept passt. Von Beginn an ist dieses Kompetenzteam personell möglichst gleich besetzt.

Anders Hamburg-Oberbillwerder: Eine eigene Projektrealisierungsgesellschaft sorgt dort für die Qualität der Bauprojekte. Durch die gleichzeitige finanzielle Steuerung trägt diese Gesellschaft zwar viel Verantwortung, verfügt aber auch über einen größeren Entscheidungsspielraum. Richtschnur ist dabei immer der Bebauungsplan. Die gesammelte Kompetenz des Teams fördert eine Erschließung aus einem Guss.



Inspirationen und Ideen werden zusammengebracht.

### From urban development concept to good architecture

What can Freiham learn from similar projects in other cities? How can one integrate the experiences made there in Munich? Which of these approaches can be applied to Freiham? Representatives from Copenhagen, Lyon, Freiburg, Frankfurt am Main and Hamburg met to exchange ideas and experiences with Freiham's project stakeholders from the city's public administration offices.

The central issue was the ways in which the quality of urban development in Freiham could be fostered and ensured. How should one tackle the challenges and which measures proved their worth in the reference projects? A lot has already been achieved in Freiham; however, there is still a "knowledge deficit" to be made up for in certain areas in order to meet the justifiably high quality standards that the state capital has set for the Freiham city-expansion project.

### Special aspects of the reference projects

It quickly became apparent that the reference projects could not be applied directly to Freiham. For example, quality of living is not uniformly defined. In Lyon, for example, it is a legal requirement that every residential unit receives at least two hours of direct sunlight through its windows every day. The projects also differ in the ways they implement quality-assurance measures. In Hamburg Mitte Altona, quality assurance is entrusted to an expert team who examine every

design detail during planning and ensure that these fit the overall concept. This expert team was comprised of equally qualified staff from the outset. Whereas in Hamburg Oberbillwerder, a dedicated project management company ensure the quality of the building projects. Because this company simultaneously oversee the financial management, it bears a lot of responsibility but also has greater freedom in its decision-making and is always guided by the development plan. The team's collective expertise fosters a uniform development.



Wann passierte was – Meilensteine im Zeitstrahl.



# Gute Architektur und Soft Skills für eine lebendige Nachbarschaft

## Qualitätssicherung schon bei der Grundstücksvergabe

Vergibt man Baugrundstücke zum Festpreis, dann sollte die Qualität der Bebauung im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stehen. Der in der Landeshauptstadt verwendete, sehr detaillierte ausgearbeitete Kriterienkatalog lässt hier wenig Spielraum, ermöglicht aber vielen Bewerberinnen und Bewerbern das Erreichen der Maximalpunktzahl. Erreichen mehrere Teilnehmerinnen und Teilnehmer die höchste Punktzahl, entscheidet das Los. Ein Vorteil dieser Vergabe nach Kriterienkatalog ist die schnelle Umsetzung durch die präzisen Vorgaben. Mehr Freiheit wäre dennoch wünschenswert. Dann ließe sich auch die Architekturqualität mit in die Vergabeentscheidung einbeziehen.

In Kopenhagen Nordhavn verwendet man bei der Grundstücksvergabe das sogenannte Skizzenprojekt. Eine mögliche Investorin oder ein möglicher Investor muss dort einen ökonomischen Bericht sowie eine Projektskizze abgeben, welche auch die strengen Vorgaben des dänischen Bebauungsplans erfüllt. Für die Investorinnen und Investoren ist es ein relativ aufwendiger Prozess, der sich jedoch auszahlt. Die Entwicklungsgesellschaft bewertet die eingereichten Projekte anhand der Solidität des Bauherren, der Architektur und des vorgelegten Konzepts. Die jahrzehntelange Erfahrung der Entwicklungsgesellschaft sorgt zudem dafür, dass gute Qualität und innovative Ansätze entsprechend berücksichtigt werden.

In Mainz wurden beispielsweise Grundstücke in einem zweistufigen Verfahren, d. h. zuerst nur vorläufig, vergeben. Die Projekte der Investorinnen und Investoren müssen, um das endgültige Grundstück zu erhalten, bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Ansonsten kann das Grundstück wieder entzogen werden. Das bayerische Baurecht sieht solche Korrekturmöglichkeiten jedoch nicht vor.

## Plangerechte Umsetzung ohne Qualitätsverlust

Sowohl Hamburg Mitte Altona als auch Freiburg setzen auf kontinuierliche Beobachtung des Umsetzungsprozesses. Dabei ist – von der Planung bis zur Baugenehmigung – eine durchgängige Organisationsstruktur wichtig. Diese erfordert jedoch hohen Personalaufwand. In Frankfurt am Main wird Qualitätssicherung durch Kontrolle der Baustellen betrieben. Werden vereinbarte Qualitätsziele nicht eingehalten, kann ein Baustopp mit neuen Verhandlungen erfolgen. Auch Freiburg im Breisgau verfährt auf ähnliche Weise. Städtebauliche Verträge legen Qualitätskriterien verbindlich fest. Nichteinhaltung der Kriterien führt zu Baustopp und Neuverhandlungen. Auch eine stärkere Einbindung der Architektinnen und Architekten in die späteren Leistungsphasen wurde in den Diskussionen vorgeschlagen. Denn planen diejenigen, aus deren Vision der Entwurf entstanden ist, auch bei der Umsetzung mit, tragen sie weiter zur Qualitätssicherung bei. Zudem sollten Einwände von Beratungsgremien nicht nur empfehlend, sondern tatsächlich verbindlich sein.

## Freiham braucht eine Geschichte

Die Qualität und Attraktivität eines Stadtteils speist sich nicht nur aus der Architektur. Wichtig ist es, eine Identität zu finden, ein Sinn gebendes Narrativ. Was regt Menschen an, Freiham zu besuchen oder als Wohnort auszuwählen? Zwischennutzungen wie der Freiluftsupermarkt mit Gemüse zum Selbstanbau haben sich hier bereits als eine Möglichkeit bewährt.

Doch geeignete Akteurinnen und Akteure für ähnliche Projekte zu finden, ist nicht immer einfach. Das „riesige“ Feld schreckt einige ab. Dabei könnte dies nicht als Risiko, sondern als Chance gesehen werden. Bietet es doch großen Raum für Experimente und unkonventionelle Freiraumnutzungen.

Wo sonst in München ist so etwas noch möglich?

Zeitlich begrenzte Projekte, die den Übergang von der grünen Wiese zum neuen Stadtteil begleiten, könnten dort geschaffen werden. Solche Zwischennutzungen würden Freiham ein persönliches Gesicht geben und seine Bekanntheit steigern.



Sie böten Platz für vorübergehende Kulturlflächen oder Experimentierfelder für Trendsportarten. Unterstützt durch eine ämterübergreifende Zusammenarbeit mit dem Kulturreferat könnten so Räume für kulturelle Events, wie Lesungen, Tanzabende oder ein Freiluftkino, entstehen.

Beispiel Amsterdamer Stadtentwicklungsgebiet Blijburg: Zu Projektbeginn wurde dort ein Stadtstrand im Gebiet geschaffen. Dadurch bekam der Ort einen besonderen Charakter und ermöglichte gleichzeitig eine Reibungsfläche mit der Stadtgesellschaft.

Eine „Erste Adresse“, also ein erstes Gebäude wie beispielsweise im Freiburger Rieselfeld, böte sich als Anlaufstelle an. Gleichzeitig könnte dort der Grundstein des späteren Quartiersmanagements entstehen.

## Good architecture and soft skills for a vibrant community

### Quality assurance already at plot allocation

If building plots are allocated at a fixed price, the quality of the envisaged development should be the key focus. The highly detailed catalogue of criteria used in Munich leaves little creative freedom here, but does allow many applicants to achieve the maximum number of points. If several participants reach the highest number of points, the decision is made through the drawing of lots. According to a catalogue of criteria, an advantage of this system is speedy implementation thanks to precise regulations. More freedom is nevertheless desirable. Architectural quality could also be considered during the allocation process.

In Copenhagen Nordhavn, they use the so-called outline project when allocating plots. This requires a potential investor to submit an economic report and project outline that also meets the stringent regulations of the Danish development plan. This is a relatively costly process for the investors, but one that pays off. The development company evaluates the submitted projects based on the developer's reliability, the architecture and submitted concept. The development company's decades of experience additionally ensure that good quality and innovative approaches are taken into account. In Mainz, plots are initially allocated on a provisional basis using a two-stage procedure. In order to ultimately obtain the plot, the investors' project must meet certain quality criteria. Otherwise, the plot can be withdrawn. However, Bavarian construction law does not provide for such corrective measures.

### Proper implementation with no quality deficit

Both Hamburg Mitte Altona and Freiburg emphasise continuous monitoring of the implementation process. What is important here is a

consistent organisation structure from the planning stage through to planning approval. However, this results in high staffing requirements. In Frankfurt am Main, quality assurance is conducted by monitoring the construction sites. If the agreed quality objectives are not adhered to, this can lead to a halt in construction and fresh negotiations. Freiburg im Breisgau also works along similar lines. Urban development contracts are based on binding quality criteria. Failure to adhere to the criteria leads to a halt in construction and fresh negotiations. Greater involvement of the architects in the later work phases was also proposed during the discussions, because involving those whose vision the design is based on in the implementation, ensures quality. In addition, objections from advisory bodies should be binding as well as advisory.

### Freiham needs a story

A district's quality and appeal do not arise solely from its architecture. It is important to find an identity, a meaningful narrative. What makes people want to visit Freiham or make it their home? Forms of interim usage

making unconventional use of the outdoors. Where else in Munich is such a thing still possible? Temporary projects that accompany the transition from green fields to new district could be created there. Such forms of interim usage would give Freiham its own character and boost people's awareness of its existence. They would offer a venue for temporary cultural spaces or testing grounds for popular sports. Supported by an interdepartmental collaboration with the Department for Culture, venues for cultural events such as readings, dance evenings or an open-air cinema could be created. An example is Amsterdam's Blijburg district development: at the start of this project, an urban beach was created in the area. This gave the location unique character while simultaneously creating a venue for interacting with the rest of the city's inhabitants.

A "first port of call" – i.e. a first building such as in Freiburg's Rieselfeld – would make a good point of contact. This could also be where the cornerstone for the later district management system is laid.



Aufmerksam und interessiert werden Anregungen aufgenommen und diskutiert

such as the open-air supermarket with vegetables to cultivate at home have already proved their worth as a potential possibility. Yet it isn't always easy to find suitable stakeholders for similar projects. The "enormous" space puts some people off. Yet this could be seen as an opportunity rather than a risk, as it offers a large space for experimentation and



# Gute Produktqualität in den räumlichen Ebenen des Stadtteils

## Qualität der Innenhöfe

Freiham weist eine hohe Grundstücks-teilung auf. Durch verschiedene Wohnmodelle in jedem Block werden dadurch eine gute soziale Mischung und eine vielfältige Architektur gesichert. Wettbewerbe für den Gesamtblock, bei dem alle Bauträgerschaften gemeinsam die Blockentwicklung und Innenhöfe entwerfen, erleichtern die Gebäudegestaltung. Auch strikte Regeln für die Gestaltung der Innenhöfe vermindern Reibungen und führen schneller zu gemeinschaftlichen Lösungen.

## Qualität der Freiräume

Der öffentliche Raum ist ein Ort der Begegnung, an dem sich das tägliche Leben abspielt. Gut gestaltete Straßen- und Freiräume ermöglichen Bewegung, schaffen Zugang zu sozialen und gewerblichen Einrichtungen und schaffen die Möglichkeit einer individuellen lokalen Raumnutzung. Um das zu erreichen, ist eine gute Abstimmung aller beteiligten Referate, wie zum Beispiel mit dem Bau- und dem Kulturreferat, wichtig. Je eher die Gestaltung der öffentlichen Räume

beginnt, desto besser. Die ersten Bewohnerinnen und Bewohner treffen dann bereits auf einen qualitativ hochwertigen Straßenraum. Die Barrierefreiheit muss dabei in einem inklusiven Stadtteil wie Freiham besonders berücksichtigt werden.

## Mobilität in vielen Variationen

Das existierende Verkehrskonzept für Freiham beinhaltet verschiedene attraktive Möglichkeiten. Bis zur endgültigen Umsetzung ist es jedoch noch ein weiter Weg. Herzstück und zentrale Aufgabe muss die Verbindung unterschiedlichster Mobilitätsformen sein. Vom Auto abhängig, um mobil zu bleiben, sollte in Freiham niemand sein. Doch wie lässt sich dann eine zukunftsfähige Mobilität im neuen Stadtteil gestalten? Ein geplanter, etwa 12 Kilometer langer Fahrradschnellweg von Freiham bis in die Innenstadt motiviert und erleichtert den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad. Auch die Anbindung des Bildungscampus an die Quartiere wird über bequeme Radwege ermöglicht. Von Beginn an muss der öffentliche Nahverkehr eine attraktive Fortbewegungsmöglichkeit im Stadtteil sein.

Zwei S-Bahn-Haltestellen im Norden und Süden Freihams existieren bereits. Sinnvoll wären außerdem provisorische (Express-)Buslinien, bis Freiham auch an das Münchner U-Bahn-Netz angeschlossen ist. Die leichte Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen auch unter inklusiven Gesichtspunkten ist ein weiterer wichtiger Baustein, um die Attraktivität zu erhöhen. So ist in Lyon La Confluence kein Punkt im Quartier weiter als fünf Minuten von einer ÖPNV-Haltestelle entfernt. Das ließe sich auch in Freiham umsetzen.

Mobilitätsstationen, welche als zentrale Sammelpunkte für Shared Services wie Elektroräder oder Lastenräder dienen, erweitern den Bewegungsradius im Stadtteil. Mit Fortbewegungsmitteln, deren Anschaffung sich für den Einzelnen oft nicht lohnt, bieten diese Stationen eine wertvolle Unterstützung der alltäglichen Mobilität. Freiham könnte zudem mit bislang ungewöhnlichen Angeboten, wie dem „autonomen Bus“, oder einer derzeit heiß diskutierten Seilbahn, eine Lanze für eine zukunftsweisende Mobilität brechen und seine Attraktivität weiter steigern.







Vielfältige Ideen für die Umsetzung in Freiham



### Good product quality in the district's spatial levels

#### Quality of the inner courtyards

Freiham's plots are largely sub-divided. Different accommodation models in each block ensure a good social mix and varied architecture. Competitions for the entire block, in which all the developers collaboratively design the block's development and inner courtyard, facilitate building design. Stringent regulations governing the design of the inner courtyards reduce conflicts and lead to quicker communal solutions.

#### Quality of open spaces

Public spaces are communal areas in which daily life takes place. Well-designed streets and open spaces enable movement, create access to social and commercial institutions and provide the opportunity to make individual use of local spaces. Close coordination between all departments involved, such as the Planning Department and the Department for Culture, is required to achieve this. The sooner the public spaces are designed, the

better, as the first residents will then already find high-quality streetscapes in place. Therefore, in an inclusive district such as Freiham, particular attention must be paid to barrier-free access.

#### Many forms of mobility

The existing transport concept for Freiham includes various attractive possibilities. However, there is still a long way to go before the final implementation is complete. The key task and central focus must be to link a whole variety of different forms of mobility. Nobody in Freiham should be reliant on a car in order to stay mobile. Yet how does one then design a sustainable mobility concept in the new district? An approximately 12-kilometre-long cycle expressway from Freiham to the inner city is being planned to stimulate and facilitate the transition from driving to cycling. The connection between the educational campus and the different neighbourhoods will also be made possible using convenient cycle routes. Public transport must represent an appealing mobility option in the district from the

outset. There are already two S-Bahn stops in the north and south of Freiham. In addition, it would make sense to set up provisional (express) bus routes until Freiham becomes connected to Munich's U-Bahn network. Making the public transport stops easy to reach, while factoring in the importance of inclusion, is another key component in increasing the appeal of public transport. For example, one can reach a public transport stop in five minutes from any location within Lyon-Confluence.

Mobility stations that serve as central collection points for shared services such as electric bikes and cargo bikes expand the mobility radius within the district. These stations mean that, products that are often not worth purchasing for individual use, can offer daily and valuable mobility support. Freiham could also champion pioneering mobility and further increase its appeal with hitherto unusual ideas, such as a "self-driving bus" or the cable car, currently a hot topic.

## Impressum / Imprint

Herausgeberin:

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstraße 28b  
80331 München  
www.muenchen.de/freiham

---

Projektleitung:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Hauptabteilung Stadtplanung  
Tel.: +49 (0)89 233 22 466  
E-Mail: plan.ha2-4@muenchen.de

---

Konzept und Koordination:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Stefanie Nau

---

Redaktion und Design:

Peter und der Wolf Communications GmbH  
www.peterundderwolf.de

---

Texte: Peter Teschke

---

Übersetzung: ad editum

---

Druck: BluePrint AG

---

Das Werk ist in allen seinen Teilen urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Landeshauptstadt München (LHM) unzulässig.

---

Das Magazin wurde gedruckt auf Papier aus zertifiziertem Holz, aus kontrollierten Quellen und aus Recyclingmaterial.

---

1. Auflage

München, Februar 2019

---

Alle Bilder © Milena Schloesser,  
mit Ausnahme von Seite

Cover

Peter und der Wolf Communications  
GmbH

2

LHM mit OSA Architekten, Valentien  
+ Valentien, Ortner & Ortner, Topotek  
1, BSM Berlin, West 8, 03 Architekten,  
Keller Damm Roser Landschaftsarchitek-  
ten, Lützwow 7, Hild und K Architekten,  
Sergison Bates, von Ballmoos Krucker  
Architekten, Studio Vulkan Landschafts-  
architektur, Isarnauten

4

Michael Nagy, LHM

6

(unten rechts) Peter und der Wolf  
Communications GmbH

8

(links oben) Marcus Schlaf, SWM;  
(rechts unten) Marc Sigl, LHM

9

Peter und der Wolf Communications  
GmbH

10

(oben links) Hild und K Architekten BDA,  
Sergison Bates architects LLP, von  
Ballmoos Krucker Architekten AG, Studio  
Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH;  
(unten links) Michael Nagy, LHM

13

André Poitiers Architekt Stadtplaner RIBA

14

By & Havn, Peter Sørensen

15

Lyon La Confluence, Aurélie Pétrell  
Jakob+MacFarlane architects,  
Studio Odile DECQ architectes urbanistes

17

Dagmar Schwelle, LHM

29–33

Urbanizers Neumüllers Langenbrinck GbR,

LHM

---



