

Infrastruktur für den Siedlungsbau im Wandel

Der Versuch einer Allokationstypologie im Siedlungsneubau der 2020er Jahre

Arvid Krüger

Anlass und Vorgehensweise

Neue Wohngebiete beinhalten auch Nichtwohnen. Infrastrukturen sind aus städtebaulicher Perspektive ein zentrales Element dieses Nichtwohnens, welches städtische Wohnquartiere hinsichtlich ihres urbanen Charakters definiert, denn wenn man von einer urbanen Mischung spricht, dann schwingt oft die Vorstellung mit, wo die Kinder des Quartiers zur Schule oder zum Kindergarten gehen, wo man bestimmte Dienstleistungen, Gesundheitsangebote (Ärzte, Pflege) und soziokulturelle Angebote (z.B. Bibliotheken, Weiterbildung, Musikschule, kommunale Galerie) findet, wie man Zugang zu welchen Verkehrsmitteln in die Innenstadt (oder anderswohin) findet, ob es soziale Angebote gibt – und ob man dort, wo das stattfindet, auch noch einen netten Kaffee trinken kann. Kurz, es geht um die materiellen Gegenstände der Planung, welche das urbane Leben im Quartier ausmachen. Zu ergründen, wie dies im heutigen zeitgenössischen Städtebau an den Rändern deutscher Großstädte stattfindet, wo großmaßstäblich neue Wohnquartiere entstehen, ist Anlass dieses Artikels.

Nicht nur das quantitative Vorhandensein infrastruktureller Einrichtungen, sondern auch die Allokationsmechanismen sind von Relevanz. Auch wenn eine umfassende Empirie erst dann zur Verfügung stehen wird, wenn die Quartiere erstmal in den verschiedenen deutschen Großstädten gebaut sind – vermutlich am Ende der 2020er-Jahre – so sind doch aus ersten gebauten Beispielen und aus Masterplänen bereits Systematisierungsabsichten erkennbar, die darauf hindeuten, dass die neuen Quartiere in ihrem Charakter von dem ihrer Vorgänger aus dem 20. Jahrhundert (bis einschließlich 2000er-Jahre) abweichen. So ist die Urbanität (hier als gemischte Nutzung verstanden) nicht mehr nur durch eine hohe Nutzungs- und Baudichte im Zentrum wie in den 1960/70er-Jahren herzustellen, es wird auch mehr auf flexibilisierbare Gebäudestrukturen gesetzt als in der Logik der unterschiedlichen Typenbauten des komplexen Wohnungsbaus der 1970/80er-

Jahre, wo am Gebäudetyp der Inhalt erkennbar war (Schule, Kindergarten, Jugendclub, Schwimmhalle usw.). Es werden auch nicht mehr Erdgeschosszonen dem Immobilienmarkt überlassen wie in den 1990er-Jahren, wo sich dann trotz Planung Zentrumsfunktionen eher anderswo ansiedelten (vgl. beispielhaft Altröck/Krüger 2019), sprichwörtlich ist der Supermarkt am Quartiersrand, der in den kleinteilig zonierte Erdgeschossen keinen für den Betreiber adäquaten Platz fand. Nichtsdestoweniger sind zu den unterschiedlichen Epochen bis zurück in die 1920er-Jahre Bezüge erkennbar (der Beitrag wird sich aber auf die 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts fokussieren), und die Vorgängerepochen spielen auch positiv eine Rolle: Wie in den (westdeutschen) 1960/70er-Jahren wird der Anspruch gestellt, die neuen Quartiere mit Urbanität zu planen, wie in den (ostdeutschen) 1970/80er-Jahren stellt man sich den komplexen Anforderungen einer integrierten Infrastrukturplanung durch die öffentliche Hand und nutzt die eigenen Spielräume, um im Quartiersneubau mehr als nur Daseinsvorsorge zu betreiben, sondern von vornherein Infrastrukturansiedlungen gesellschaftlich zu kontextualisieren. Dieser Kontext umfasst heute gesellschaftliche Debatten um Bildung, Gesundheit und Mobilität (zum damaligen Kontext der 1970/80er-Jahre vgl. Grunze 2017: 40ff.) Wie in den 1990/2000er-Jahren setzt man auf Erdgeschosszonen statt in sich abgeschotteter Infrastrukturbauten, um das Straßenleben (Gehl 2016) anzuregen.

Dieser Artikel möchte sich also aus der Perspektive der Infrastruktur dem zeitgenössischen Städtebau und den neuen Quartieren an den Rändern deutscher Großstädte annähern. Denn so sehr das Wohnen im Vordergrund steht; es sollen eben keine Schlafstädte entstehen, sondern urbane Stadtquartiere. Es stellt sich die Frage, ob und wie Infrastrukturplanung in den städtebaulichen Plänen und Masterplänen stattfindet und ob sich typologische Muster finden lassen. Zugleich stellt sich die Frage, ob sich Infrastrukturplanung im Sinne der Schaffung von Wohnfolgeeinrichtungen lediglich als Folgeplanung begreifen lässt oder ob sie ein integrierter Bestandteil umfassender Pläne für neue Stadtteile ist. »Trotz ihrer funktionellen Zentralitäten sind Infrastrukturen in der Staats- und Gesellschaftstheorie bislang nur randständig geblieben«; so zitieren Schneider und Tenbücken (2004) Renate Mayntz (ähnlich Latham und Layton 2019). Diese Randständigkeit ist – auf andere Art und Weise – auch in der städtebaulichen Praxis auf den ersten Blick zu beobachten. Wenn neue Quartiere gebaut werden, steht zumeist das Wohnen im Mittelpunkt: Wer wohnt wie in welchen Formen in welcher Architektursprache mit welchen Grundrissen wo im Quartier? Auch stadtentwicklungspolitisch steht das Wohnen im Vordergrund: die Schaffung von Wohnraum auf einem angespannten städtischen Wohnungsmarkt; auch das deutsche Baurecht spricht von Infrastrukturen als Wohnfolgeeinrichtungen.

Dennoch, es gibt Allokationsentscheidungen über Infrastruktur – und diese sind auf den ersten Blick vielfältig. Mal kommt eine bestimmte Infrastruktur (Schule, Bahnhof etc.) ins Quartierszentrum, mal an einen dezentralen Quartiersplatz,

mal an den Quartiersgrünzug oder den umgebenden grünen Freiraum. Das sind bewusste Entscheidungen, um die Raumkonfiguration des jeweiligen Quartiers eben so zu gestalten, dass ein ermöglichender Rahmen für die Aneignung des Quartiers durch dessen Bewohner*innenschaft geschaffen wird. Zu diesen Entscheidungsmechanismen gehört auch die Frage, ob Infrastruktureinrichtungen allein stehen, in Kombination mit anderen angeordnet oder bewusst als infrastruktureller Cluster gesetzt werden. Der Beitrag stellt eine vorläufige Systematisierung bereit.

Er diskutiert zuerst auf Basis einer Literaturanalyse den Stellenwert von Infrastrukturplanung im Siedlungs- bzw. Quartiersneubau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts (Nachkriegszeit). In einzelnen Aspekten wird dabei nicht nur der Neubau, sondern auch die inzwischen erfolgte Erneuerung einer solchen Stadtrandsiedlung diskutiert. Im zweiten und dritten Teil werden empirische Erkenntnisse aus Ortsanalysen und Masterplänen von aktuellen Neubauvorhaben mit Bezug zu den zuvor geführten Diskussionen systematisiert. Die Ortsanalysen fanden im Rahmen des Forschungsverbunds Neue Suburbanität in Hamburgs Osten (26. April 2019), Berlins Nordosten (1. Juli 2019), Frankfurts Nordwesten (20. Februar 2019) und zusätzlich der Heidelberger Bahnstadt (3. August 2021) statt (der Autor dankt den Kolleg*innen für die gemeinsamen Diskussionen vor, während und nach solchen Ortsanalysen, siehe hierzu auch Ausführungen zu Hamburg-Oberbillwerder bzw. Hamburg-Allermöhe in den Beiträgen von Bertram sowie Bellin-Harder und Lorberg in diesem Band). Dabei systematisiert der zweite Teil hinsichtlich der Dimensionierung der Infrastrukturelemente Gebäude, Gebäudekomplexe bzw. deren Verortung innerhalb baulicher Strukturen (Teil einer Erdgeschosszone, Clusterung an einer Platzsituation). Der dritte Teil systematisiert hinsichtlich der Lage; hier mit Blick auf eine Zentrierung bzw. Dezentrierung der Infrastrukturen. Diese werden als Stadtbausteine begriffen, die wiederum aus Gründen so oder so angeordnet werden. Die Gründe können und sollen in diesem Artikel nicht erläutert werden; zum einen fokussiert er sich darauf, überhaupt erstmal eine Systematisierung von Stadtbausteinen herzustellen und hier zur Diskussion zu stellen, zum anderen besitzen die Masterpläne für die neuen Stadtquartiere der 2020er-Jahre noch nicht den Detaillierungsgrad, um einzelne Angebote (z.B. des Jugend- und Bildungssektors) präzise zu spezifizieren, geschweige denn, ihre letztendliche Ansiedlung zu verorten.

Vom fordistischen Versorgungsprinzip zur flexiblen Gesellschaft (und deren flexiblen Anforderungen an Siedlungsinfrastruktur im Neubau)

Die Nachkriegsjahrzehnte zeichneten sich in beiden deutschen Staaten durch eine umfangreiche und stetige Neubautätigkeit an den Stadträndern aus. Höhe- und

jeweiliger Endpunkt dieser Epoche der Wohnungsbaumoderne des 20. Jahrhunderts waren die westdeutsche *Urbanität durch Dichte* der 1960/70er-Jahre und der ostdeutsche *Komplexe Wohnungsbau* der 1970/80er-Jahre (zu den Leitbildbegriffen: Kompetenzzentrum Großsiedlungen 2015). Sie sollen daher als Referenzeпоche in den Fokus genommen werden – sowohl für die Moderne als Vorläufer heutigen randständischen Städtebaus als auch als eine die deutschen Städte quantitativ noch heute prägende Bauzeit. Der Blick geht aber über die drei »letzten« Jahrzehnte der Moderne hinaus. Die damals entstehenden Wohnsiedlungen an den Stadträndern und Neubaustädte waren nie nur als reine Wohngebiete geplant. Erst recht waren die Neustädte der Wiederaufbauzeit (1950/60er-Jahre) – Eisenhüttenstadt, Hoyerswerda, Wulfen oder (Nachkriegs-)Wolfsburg – nicht nur auf das Wohnen als Nutzungsart beschränkt. Infrastruktur gehörte von vornherein dazu. Die beiden dominierenden städtebaulichen Leitbilder der späten Moderne besitzen umfassende infrastrukturelle Planungen. Eine erste Gemeinsamkeit beider Leitbildkonzepte ist die idealtypische Anbindung der Siedlung an den Schienenverkehr, nach Möglichkeit mit eigenen, die neue Mitte des Orts erschließenden Bahnhöfen. Die *Urbanität durch Dichte* wollte idealtypisch ein neues Stadtzentrum als Ortsmitte schaffen (Protze 2009). Dazu gehörten wie in München-Neuperlach und in der Frankfurter Nordweststadt ein großes Einkaufszentrum am neuen namensgebenden U-Bahnhof (ähnlich auch am neuen S-Bahnhof Köln-Chorweiler); hinzu kamen im Münchner und Frankfurter Beispiel große Bürokomplexe. Demgegenüber stand im Komplexen Wohnungsbau eine idealtypische Hierarchisierung der Quartierszentren im Vordergrund: Am Hauptzentrum entstanden Schwimmhalle, Bibliothek und Ladenstraße (linear oder platzförmig); Nebenzentren besaßen Schule, Kindergarten und Nahversorgungszentren nebst einer Speisegaststätte und oft eines sogenannten Dienstleistungswürfels (ein würfelförmiges einzeln stehendes Gebäude) zumeist mit Wäscherei, Post und ein bis zwei kleineren Läden/Handwerksbetrieben und oft einer Jugendeinrichtung (Grunze 2007, 21f.). Diese detailreiche siedlungsbezogene Zentralörtlichkeit mit maximal zumutbaren Fußwegen als ursprünglichem Richtwert (Kress/Rietdorf 1973, gefunden in: ebenda) ist derweil in der Regel überformt.

Hinsichtlich der Ausstattung greift die späte Moderne auf Systematiken und Richtwertlogiken zurück, die als Handbücher des Städtebaus aus den 1920er-1970er-Jahren eine regelrechte Berühmtheit erlangten, exemplarisch seien *Der Neufert* (Neufert 1944) und *Der Borchard* (Borchard 1974) genannt. Die elfte Auflage 1944 des *Neufert* berichtet mitten im II. Weltkrieg voller Stolz im Vorwort, dass »[s]olch eine [Auflagen]ahl ... bisher von keinem Baufachbuch dieser Größe im In- und Auslande je erreicht [wurde]« (Neufert 1944, 5). In der Gebäudekunde des V. Kapitels finden sich dann auch vielfältige Wohnfolgeeinrichtungen als Entwurfstypologien, von Schulen (S. 146ff.), Läden (S. 184ff.) und Büchereien (S. 162ff.) bis hin zu Kleintierställen (S. 130ff.), Tankstellen (S. 206ff.) und Kegelbahnen (S. 241).

Nicht nur finden sich Aussagen zur Lage im Quartier und Größenordnung solcher Einrichtungen, im Grunde genommen wurde alles für eine potenzielle Serialität einer großen Anzahl von Neubau(vor)orten durchgeplant. Der aus der Nachkriegszeit stammende *Borchard* (das hier zitierte Exemplar von 1974 ist die 2. Auflage) ist dagegen deutlich zahlenlastiger angelegt (der Einfachheit halber beziehen sich die folgenden Zeilen auf Westdeutschland). Das Spektrum an Wohnfolgeeinrichtungen ist nur unwesentlich kleiner, nichtsdestoweniger fokussiert auf Gemeinbedarfseinrichtungen für Erziehung und Bildung (S. 100ff.), Jugendpflege (S. 128ff.), Sozial- und Gesundheitsfürsorge (S. 141ff.), Seelsorge (S. 159ff.), öffentliche Verwaltung und Sicherheit (S. 165ff.), Kultur (S. 176ff.) und Grünflächen bzw. Spielplätze (S. 184ff.). Gerade für letztgenanntes entwickelte sich seinerzeit der sogenannte *Goldene Plan*, »entwickelt von der *Deutschen Olympischen Gesellschaft* sowie den vier kommunalen Spitzenverbänden ... Durch ihn sollen Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen in den Gemeinden gefördert werden. Er ist ein Rahmenprogramm für die Lösung aller Aufgaben, die die ausreichende Versorgung der Bevölkerung ... betreffen« (Müller 1979: 508). Zur Erinnerung: München und Garmisch-Partenkirchen richteten 1972 die olympischen Spiele aus. Unübersehbar ist jedoch der Duktus, mit einem Handbuch, Richtwerten und Kostenschätzungen (die Müller weitestgehend aus *Dem Borchard* übernimmt) ein letztgültiges Werk zu besitzen, mit dem »alle[] Aufgaben« (ebenda) gelöst werden. Ob nur aus einer heutigen Sicht auffällig, oder gerade am *Goldenen Plan* ablesbar, standen diese Richtwerte unverbunden nebeneinander. Für ein Stadtquartier der Größe A benötigte es also eine Anzahl an X Schulen, Y Gaststätten und Z Spielplätzen usw. Wie die aussahen und wo die hingebaut wurden, war nicht mehr primäre Angelegenheit dieser Handbücher, dafür gab es eine detailverliebte Binnendifferenzierung z.B. sechs anhand Ausstattungsmerkmalen (Sandkasten, Rollerbahn etc.) unterschiedliche Spielplatzvarianten (Müller 1979: 511). Infrastrukturen bestanden aus Quadratmetern pro Einwohner*innen oder Nutzer*innen pro Quartier in Prozent (z.B. 6–10 Plätze auf 100 Einwohner*innen Kirchenbänke bei 20–30 % Kirchgänger*innen bei 3 Gottesdiensten am Sonntag, gefunden in: Müller 1979: 147). Allenfalls mittels maximalen Einzugsradien (Kindergarten: »der Einzugsbereich [muss] auf einen Anmarschweg von etwa 15 Minuten beschränkt werden«, vgl. Müller 1979: 146) lassen sich Hinweise auf Allokationsmechanismen jener Zeit finden. Der erst später und nur in Ostdeutschland dominierende *Komplexe Wohnungsbau* der 1970/80er-Jahre nutzt deutlich dringlicher die unterschiedlichen Einzugsbereiche und definiert hierarchische Einzugsbereiche für unterschiedliche Infrastrukturarten und sorgt damit für eine gewisse Dezentralisierung (Grunze 2007: 21f.) innerhalb der Quartiere.

In Westdeutschland nehmen die Handbücher auf eine ähnliche Art und Weise diese Gedanken der Wege der Nutzer*innen auf, um Infrastrukturen zu planen; dies häufig im Kontext der Frage, welche Rolle die Straße (als bis dato tradiert Ort des Kinderspiels) bekommen soll: »*Wohnen beginnt auf der Straße* ist der programmati-

sche Titel eines 1977 erschienenen Buches [...]. Das Umfeld der Wohnung ist für das Wohlbefinden der Bewohner ebenso wichtig wie der Innenbereich der Wohnung« (Heinz 1983: 107), so leitet *Der Heinz* das Kapitel zu den Anforderungen an das Wohnumfeld ein. Aus »Anmarschwegen« (Müller 1979, siehe oben) werden Straßen zum Wohlbefinden der Bewohner*innen, insbesondere Kinder, Jugendliche, Hausfrauen und alte Menschen (Heinz 1983: 107). Auch geraten bei der Allokation der Einrichtungen stadtklimatische Auswirkungen und Verkehrsberuhigung als übergreifende Themen der Infrastrukturplanung in den Blick (Heinz 1983, 108). Es werden auch die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Standorten von Infrastrukturen in den Blick genommen:

»Die Standortplanung und Flächenreservierung, teilweise auch die Gestaltung dieser Einrichtungen und Anlagen [...] ist neben der Verteilung der städtischen Funktionen auf entsprechende einander günstig zugeordnete Flächen [...] eine wesentliche Aufgabe der Bauleitplanung.« (Heinz 1983: 131)

Die Richtwerte bleiben, es wird aber der Planung anempfohlen, sich zwischen einer Einwohner*innenmethode (Mindesteinzugsbereiche), einer Flächendeckungsmethode (maximale zumutbare Entfernungen) und einer stadträumlichen Logik »von Zäsuren und städtebaulichen Einheiten (Environments)« (Heinz 1983: 132) zu entscheiden. Letztere Methode erinnert an den Komplexen Wohnungsbau. Die Infrastrukturplanung bleibt den formalen Planungsmethoden (z.B. Bauleitplanung) unterworfen, das Städtebauressort schafft für die anderen Fachressorts eben jene räumlichen Voraussetzungen, welche die Fachressorts wie selbstverständlich anhand der Richtwerte »füllen«. Die unterschiedlichen Nutzungen besitzen zwar räumliche Bezüge untereinander, die sich zumeist aus Entfernungen ergeben, bleiben aber weiter unverbunden. Das ändert sich im Laufe der 1980er-Jahre, *Der Prinz* (hier die 5. Auflage: Prinz 1993) unterscheidet nun explizit zwischen »räumliche[r] Streuung« versus »funktionaler Verknüpfung«, »kein[em] Austausch der Einrichtungen untereinander« versus »enge[n] funktionale[n] Wechselbeziehungen« sowie »Insellagen« versus »direkte[r] Zugänglichkeit der Bereiche untereinander« (Prinz 1993: 146). An anderer Stelle werden unterschiedliche Systematiken von Zentren mit multifunktionaler Nutzungsstruktur als Skizzen und textliche Erläuterung anempfohlen (Prinz 1993: 164f.). Ob die Richtwerte noch eine Rolle spielen, darüber verliert *Der Prinz* eher wenig Worte, sie sind im Vergleich zu den oben genannten vorhergehenden Handbüchern an den Rand gerückt.

Diese hier nur cursorisch dargestellten Planungssystematiken zeigen zum einen auf, dass es tatsächlich darum ging, mehr anzusiedeln als nur Kitas und Schulen, die – damals wie heute – zum Ausstattungsstandard gehörten. Für Westdeutschland ist das zu betonen, denn eine entsprechende Ausstattung mit Kindergärten gab es oft zuerst (oder manchmal: nur) in den Neubausiedlungen; in

Ostdeutschland gehörte eine adäquate Kinderbetreuung zum Standard, und entsprechende Typenbauten sind für den *Komplexen Wohnungsbau* entwickelt worden. Ihre Allokation oft in teiloffenen Hofsituationen beruhte auf der Planungsprämisse, möglichst autofreie Wege von und zur Kita (heutiger Begriff) zu ermöglichen. Beide deutschen Staaten betten sich diesbezüglich in internationale Vorbilder ein (worauf hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden kann). Schulen – in Ost und West – bildeten oft grünbetonte eigene Campusanlagen. Der Komplexe Wohnungsbau kombinierte oft mehrere Schulen an einem Standort; die Urbanität durch Dichte ist jene Epoche, in welcher auch eine Reihe von Großstandorten – damals neue Gesamtschulkonzepte – an den Rändern der Städte »im Grünen« entstand. Zum anderen zeigt sich bereits zum Ende der Moderne hin eine Abkehr von den diese Dekaden des 20. Jahrhunderts so prägenden Richtwerten. Eine adäquate Infrastrukturausstattung für ein Quartier war nicht mehr nur quantitativ messbar, sondern es entstand bis zur Jahrtausendwende der Anspruch, auch Allokationsmechanismen im städtebaulichen Entwurf zu nutzen und nicht einfach nur eine quantitative Versorgung mit Wohnfolgeeinrichtungen zu erreichen, sondern durch die Anordnung der Infrastrukturen »lebendige« und »urbane« Quartiere zu ermöglichen.

Infrastrukturausstattung war im Siedlungsbau ein integraler Bestandteil. Mit den zum Teil detailreichen Planungskonzepten konnte man sich in einem Quartier gewiss sein, dass dieser Zweck hier, jener Zweck dort zu erfüllen war; dieser Bedarf hier, jener dort befriedigt werden konnte. Käthe Protze hat das eine »Verhinderung von Anpassungsfähigkeit und Alterung durch Spezialisierung« genannt (Protze 2009: 72):

»Diese Siedlungen sind damit starr in ihrer Organisation und ihren Nutzungsvorgaben. Sie können kaum veränderte Ansprüche aufnehmen oder an neue Anforderungen angepasst werden. Sie werden im Grunde von Tausenden bewohnt, die alle keine Spuren hinterlassen. Auch wenn solche Siedlungen alt werden, und die Städte an ihnen vorbei wachsen, bleiben sie isoliert.« (Protze 2009: 73).

Die Wege – gerade die der (teilzeit-)berufstätigen Mutter – im Quartier waren vorgezeichnet und möglichst fordistisch-effizient organisiert. Das war im Osten kaum anders als im Westen. Doch im Osten, also im *Komplexen Wohnungsbau*, musste man sich nach der Vereinigung mit größerer Dringlichkeit der Inflexibilität der infrastrukturellen Gebäude annehmen. Der demographische Wandel der Nachwendezeit bedeutete für den Stadtbau Ost ab 2002 nicht nur Abriss von Wohnungsgebäuden, sondern auch Umgang mit überflüssig gewordenen Schulen und Kitas. Wie man diesen »fordistischen« Gebäuden mittels Verfahren und Instrumenten der Stadterneuerung neue Flexibilität zuteilwerden lassen konnte und wie man aus ihnen Nachbarschaftshäuser, Begegnungszentren und andere heute als Cluster sozia-

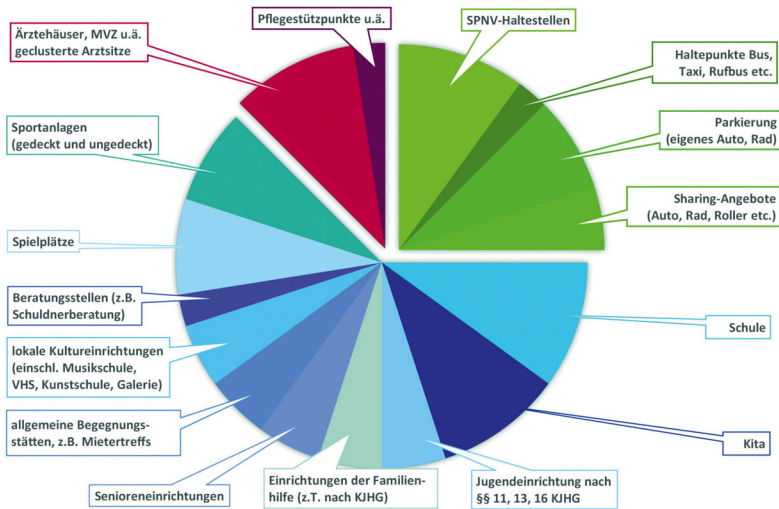
ler Infrastrukturangebote zu bezeichnende Orte machen konnte, wird weiter unten angesprochen.

Denn der ›moderne‹ Ansatz blieb auch nach 1989 an relevanten Stellen der Quartiersneubauplanung persistent. Schulen entstanden beispielsweise auch noch in den Neubauquartieren der 1990/2000er-Jahre weiterhin als eigene campusartige Objekte. Hier blieb im Wesentlichen ein ›fordistischer‹ Ansatz bestehen – zudem ist die Bauzeit dieser Quartiere noch vor dem Pisa-Schock zu datieren. In Berlin-Karow-Nord markiert die neue Schule einen dezentralen Stadtplatz. Im Frankfurter Riedberg ist das Gymnasium am zentralen breiten Grünzug zwischen zwei Teilquartieren verortet. Dafür ist eine Grundschule ganz an den Rand gebaut worden, »dahinter« kommen nur noch Grünfläche und Autobahn A5. In Hamburg-Allermöhe sind die Schulen die wenigen baulichen Kubaturen, welche entlang der überdimensionalen *Grünen Mitte* Orientierung geben. Erst seit PISA hat sich die Institution Schule im Grunde auch im Inneren flexibilisiert. Es ist auffällig, dass ein gemeinsames Denken von Quartier und Bildung sich erst nach dem PISA-Schock eingesetzt hat, entsprechendes Wissen seitens der Städtebau-Akteure auch erst danach aufgebaut wurde (Mack et al. 2003). Nichtsdestoweniger ist es heute vorhanden und man spricht nicht ohne Grund von einem »Stadtbaustein Bildung« (Coelen et al. 2015). Diese Begrifflichkeit des Stadtbausteins soll auch über dieses Ressort hinaus Pate stehen, wenn es darum geht, Allokationsmechanismen der Infrastrukturausstattung im zeitgenössischen Siedlungsbau zu systematisieren.

Um nun im Folgenden eine Systematisierung dieser *Stadtbausteine* in Bezug auf den heutigen Städtebau zu ermöglichen, soll eine Allokationstypologie entwickelt werden, die erfasst, wo und wie Infrastrukturen in Neubauquartieren gebaut werden. Hierfür wird ein mögliches Set an infrastrukturellen Einrichtungen zusammengestellt (Abbildung 1), dessen Darstellung als Tortendiagramm keine quantitativ messbaren neuen Richtwerte insinuieren soll, sondern ein mögliches Set an empirisch zu untersuchenden Gegenständen umfasst. Dabei wird auf drei Sektoren Wert gelegt – Mobilität (Grüntöne in Abbildung 1), Gesundheit (rot in Abbildung 1) und Bildung/Jugend/Soziales/Sport (blau in Abbildung 1). Die Sektoren sind einem Standardwerk für Infrastruktur und Stadtentwicklung des *Deutschen Instituts für Urbanistik* entlehnt, dort sind es Schule, Gesundheit, ÖPNV, Energie und Wasser (Libbe et al. 2010), wobei die beiden letztgenannten als lineare Infrastrukturen hier nicht betrachtet werden. Denn es geht hier darum, Allokationsmechanismen punktförmig vorkommender Infrastrukturen in den Blick zu nehmen, die – wie eingangs erläutert – im weiten Sinne als *social infrastructure* Wirkung erzielen. Dieses Set ist als vorläufig zu verstehen und soll eine vergleichende Analyse der Quartiere an den Stadträndern in den deutschen Metropolen ermöglichen – viele dieser Einrichtungen werden erst im Laufe der stetig zunehmenden Verbindlichkeit der Planungen endgültigen Standortentscheidungen unterliegen. Die unterschiedlichen Tortenstückgrößen symbolisieren auch lediglich relationale Gewichtungen

zwischen den Infrastrukturelementen, es sollen keine »neuen« quantitativen Werte suggeriert werden. Eine erste Unterscheidung findet dabei nach Lage statt, eine weitere nach der Gebäudetypologie. Mit letztgenannter soll begonnen werden (erstgenanntes findet dann im Folgeabschnitt statt).

Abb. 1: Mögliche punktuelle Infrastrukturen im Quartier



Eigene Darstellung

Gebäudeteile, Gebäude und Gebäudekomplexe

Gebäude

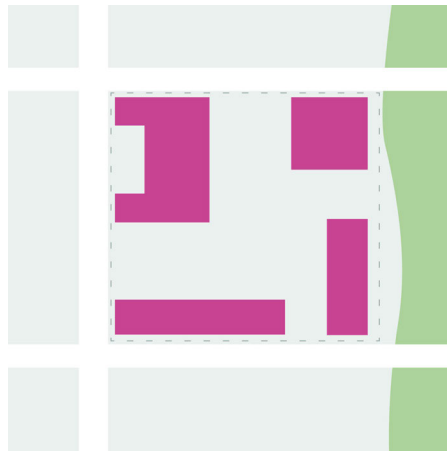
Hier steht ein einzelnes, freistehendes Gebäude für das jeweilige infrastrukturelle Angebot zur Verfügung und ist auch als solches für diesen Zweck erkennbar. Das Gebäude wird (nahezu) ausschließlich durch diese Infrastruktur genutzt und ist zu diesem Zweck errichtet worden. Oftmals ist das Gebäude auch von einem eigenen Freiraum umgeben, der entsprechend mitgenutzt wird, regelmäßig eingezäunt ist und hin und wieder auch als Zugang zum Gebäude dient. In diesem Fall dient der gebäudezugeordnete Freiraum als Pufferzone zwischen dem allgemeinen öffentlichen Raum und der infrastrukturellen Einrichtung. Folgende Infrastrukturen sind dieser Kategorie zuzuordnen:

- Kindergärten mit eigenem Garten
- Kleinere Schulgebäude (die nur aus einem Baukörper bestehen)
- Ärztehäuser
- Sog. Gedeckte Sportanlagen, sofern nicht einem Gebäudekomplex zugehörig: Schwimmhalle, Sporthalle, Multifunktionshalle
- Klassische Kultur- und Nachbarschaftshäuser (einschließlich Bibliotheken), Kirchen (oft mit Nebengebäude als »eigentlichem« sozialen Begegnungsort) und vergleichbar religiöse Stätten
- Klassische oberirdische Empfangsgebäude von Bahnhöfen des Eisenbahnwesens (noch ohne die Mehrfachnutzung als Einkaufscenter oder ähnliches, im Einzelfall auch oberirdische Empfangsgebäude für U-Bahnen oder andere Schienenverkehre nach BOSTrab)

Als freiraumbezogene Infrastrukturen quasi ohne Gebäude, aber mit abgegrenztem infrastrukturenspezifischem Freiraum lassen sich Spielplätze und kleinere ungedeckte Sportanlagen (also kleinere Sportplätze ohne Funktionsgebäude) ebenfalls dieser Kategorie zuordnen.

Gebäudekomplex

Abb. 2: Möglicher infrastruktureller Gebäudekomplex



Eigene Darstellung

Vielfach sind seit der Nachkriegszeit Infrastrukturen größer und umfangreicher geworden, sodass das Einzelgebäude nicht ausreicht. Beispiel hierfür sind größere Schulstandorte gerade im Sekundarbereich, die oft aus mehreren Gebäuden mit Klassenräumen, Sportanlagen (gedeckt und ungedeckt) und ggf. weiteren Gebäuden wie Aula, Mensa o.ä. auf einem Grundstück bestehen. Gebäude und Freiraum bilden einen infrastrukturellen Sinnzusammenhang und wurden im Rahmen eines gemeinsamen Entwurfs (Architektur, Städtebau, Freiraum) errichtet. Durch die unterschiedlichen Spezifikationen der Gebäude ergeben sich Potenziale der Mehrfachnutzung oft noch weitreichender als bei Einzelgebäuden. Gerade an Schulstandorten lässt sich dies ablesen, wenn die Sportanlagen durch Vereine genutzt werden, der Spielbereich des Schulhofs allen Kindern des Quartiers offensteht (nicht nur den Schüler*innen während der Schulzeit) oder wenn große Räume (z.B. Aula, Mensa) für soziokulturelle Veranstaltungen im Quartier genutzt werden. Im Bildungssektor spricht man hier von einer außerschulischen Nutzung, die aber oftmals eher eine integrierte Standortnutzung aus der Perspektive der Quartiersentwicklung meint.

Frühere Kulturhäuser des 20. Jahrhunderts, Nachbarschaftshäuser (seit den 1970er-Jahren) und vergleichbare Standorte sind oftmals auch Gebäudekomplexe; sei es, weil sie von vornherein so errichtet wurden (so wie das Freizeitforum Marzahn mit Schwimmhallen-Annex in den 1980er-Jahren am Berliner Stadtrand) oder weil sie entsprechend durch Stadterneuerung so umgebaut wurden, dass sie von vornherein Mehrfachnutzungen am Standort ermöglichen, weil unterschiedliche Gebäude oder Teile davon entsprechend spezifisch in ihrer Nutzung sind. Der Hauptgrund für die Errichtung eines Gebäudekomplexes statt eines Gebäudes besteht im Wesentlichen in der Größenordnung: Die zu errichtende Infrastruktur benötigt so viel Raum, dass ein Einzelgebäude monolithisch wäre oder sich aus anderen entwurflichen Gründen verbietet, so dass eine Raumfigur aus mehreren Gebäuden an einem Standort errichtet wird. Und die Größenordnung resultiert dann zumeist aus einer von vornherein geplanten Mehrfachnutzung heraus. Das gilt insbesondere für die Errichtung von multifunktionalen Bildungsstandorten, also dem Leitmotiv der Bildungslandschaft verpflichteten Neubauprojekten. Daher ist in dieser Kategorie auch weitestgehend der Bildungs- und Kultursektor vertreten:

- Große Schulstandorte mit Mehrfachnutzungen
- Große soziokulturelle Standorte mit mehreren Teilgebäuden und -nutzungen
- Kultureinrichtungen als »Nebennutzung« von Bildungsstandorten (z.B. Bibliotheksstandort an einem Schulstandort oder öffentlicher Kultursaal als Mehrfachzweck einer Schulaula)
- (Hochschulen als Campus)
- (Krankenhäuser)

Die in Klammern genannten Infrastrukturen sind ebenfalls als Gebäudekomplexe verstehbar, entstehen aber in der Regel nicht im Rahmen des Neubaus von Stadtquartieren, sondern als eigenständige, oft großprojektförmige Bauvorhaben. Im Unterschied zu Einzelgebäuden wird hier die Nutzung des zugehörigen – oft umzäunten – Freiraums einer separaten Planung unterliegen müssen, wenn unterschiedliche Nutzungen zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Milieus adressieren. Denn dies muss dann pragmatisch in Form von Zugänglichkeiten, Schließzeiten, unterschiedlichen Gebäudezugängen o.ä. reguliert werden. Planerische Clusterbildungen können mit Alltagstauglichkeiten der Benutzung konfligieren.

Teil einer Erdgeschosszone bzw. Ladenzeile

Eine ganz andere Form des städtebaulichen Umgangs mit infrastrukturellen Einrichtungen als das Einzelgebäude bzw. der Gebäudekomplex ist die Anordnung in der Erdgeschosszone eines Wohngebäudes. Infrastrukturelle Versorgung orientiert sich an dem Leitbild des *Tante-Emma-Ladens*, also der Idee, dass es – wie aus der vorindustriellen Innenstadt und der industriellen Gründerzeit bekannt – mitten im Quartier den Laden gibt, in dem das, was man als Bewohner*innenschaft braucht, zu bekommen ist. Aus der Stadterneuerung seit den 1970er-Jahren ist das Phänomen bekannt, dass sich meist wohlfährtlich getragene soziokulturelle Einrichtungen in Gründerzeitquartieren eben in jenen früheren *Tante-Emma-Läden* ansiedeln und somit eine dezentrale Verteilung infrastruktureller Angebote im Quartier geschieht (Krüger 2008: 47ff.). Das ist freilich nicht ohne weiteres in Neubauquartieren reproduzierbar.

In jüngerer Zeit sind auch immer wieder soziokulturelle Nutzungen von Läden in Einkaufszentren vorgekommen (z.B. Bibliotheken in Hamburg-Steilshoop oder Berlin-Hohenschönhausen), die dann aber nicht im Erdgeschoss, sondern zumeist in Obergeschossen vorkommen. Dies gilt auch sehr häufig für Arztpraxen. Der Gedanke dahinter ist aber derselbe und taucht auch im genossenschaftlichen oder gemeinschaftlichen Wohnungsbau auf: Angefangen bei teilausgebauten Dachböden, die nicht mehr nur als Wäschetrocknungsraum dienen, sondern für mietergemeinschaftliche Nutzungen gestaltet wurden, bis hin zu jenen im Siedlungsbau der 1920–1960er-Jahren vorkommenden einzelnen Ladenlokalen, in denen nicht mehr *Tante Emma* etwas verkauft, sondern ein genossenschaftlicher Mieter*innentreff o.ä. als soziokulturelle Nutzung stattfindet.

Daher wird der eigentlich inkrementalistisch entstandene und auf den Knappheiten und Überzähligkeiten von Angeboten am Gewerbemarkt beruhende Ansatz aus der Stadterneuerung von Gründerzeitquartieren aufgegriffen, insbesondere kleinteilige soziokulturelle Infrastrukturen in diesen Ladenzeilen anzusiedeln, um so auch zu einer Belebung der Erdgeschosszone beizutragen. Es sollen bewusst eine

Anzahl an Ladenlokalen in einer Erdgeschosszone von vornherein sozioinfrastrukturellen Nutzungen im Neubauquartier zur Verfügung gestellt werden, statt diese auf die nicht mehr am Immobilienmarkt gut platzierbaren B- und C-Lagen marktgesteuert auszurichten, wie das in gründerzeitlichen Quartieren der behutsamen Stadterneuerung typisch ist (Krüger 2008: 47ff.). In Wien-Aspern gibt es hierfür ein Quartiersmanagement (ebenfalls der Stadterneuerung als Instrument entlehnt). In Deutschland setzt man vielfach auf die Bereitschaft weitestgehend genossenschaftlicher und öffentlicher Wohnungsunternehmen, entsprechende Ladenlokale zu einem geringeren Preis als für Einzelhandel oder Gastronomie anzubieten oder auch selbst als Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, wie beispielsweise bei einem genossenschaftlichen Treff für die Mieter-/Genoss*innenschaft (siehe dazu: den Beitrag »Vorstellungen von Dichte und Mischung« von Krüger in diesem Band).

Inzwischen wird noch einen Schritt weitergedacht. Die infrastrukturellen Nutzungen im Erdgeschoss und vereinzelt auch auf dem Dach bzw. im Dachgeschoss sollen nun nicht mehr nur zur urbanen Belebung von Wohnhäusern beitragen, sondern auch von Quartiersgaragen. Prominentes Beispiel ist Hamburg-Oberbillwerder, wo schon allein aufgrund der geplanten Größenordnung (11 Quartiersgaragen) eine Skalierbarkeit entsteht, die über den Einzelfall hinausgeht (Hamburg 2019). Ein prominenter Einzelfall mit Vorbildcharakter ist die Quartiersgarage in Kopenhagen-Nyhavn. Doch auch in Berlin (in den Buckower Feldern), Freiburg-Dietenbach und Frankfurt-Günthersburghöfe entstehen Einzelfälle, so dass hier von einem *emerging pattern* gesprochen werden kann (Buckower Felder 2022; Freiburg 2020; Frankfurt 2022). Zudem bietet es sich im Kontext eines Mobilitätskonzepts für das Quartier an (was hier nicht weiter thematisiert werden soll) entsprechende Mobilitätsinfrastrukturangebote eher hier als in einer x-beliebigen Ladenzeile anzusiedeln. Im Wesentlichen sind dies Verleihsysteme für (nicht-)elektrische Fahrräder, Roller, Autos etc. Geparkt wird in Quartiersgaragen ohnehin.

Ein hier interessierender Aspekt ist aber der Ansatz, die Garagengebäude gemischt nutzen zu wollen, also mindestens die Erdgeschosse, in ambitionierteren Fällen auch einzelne Obergeschosse und das Dach anderen Zwecken zugänglich zu machen. Aus einer Architekturlogik heraus geht es darum, sich von den reinen Garagenbauten vergangener Jahrzehnte zu unterscheiden, denn jene besitzen oft das Image von Unorten. Aus einer städtebaulichen Logik ergeben sich hier jedoch weitere Ansätze – erst recht, wenn die Gebäude an eine Art Quartiersplatz angrenzen und weitere Erdgeschossnutzungen nebenan oder gegenüber sind. Denn oft sind diese Nicht-Parken-Nutzungen soziokultureller Art. Gerade im Jugend- und Sportbereich lassen sich an diesen dezentralen Orten im Quartier in den bestehenden Masterplänen (beispielhaft: Buckower Felder, Oberbillwerder) solche Clusterbildungen finden. Doch was könnte das auslösen, wenn das eine Kind am Quartiersplatz mit Hochgarage in die Kita geht und das andere Kind dort zum Sportverein?

Die sprichwörtlich gewordenen Wege des *Taxi Mama* ändern sich möglicherweise. Zudem steht das Gefährt dazu am selben Ort wie Kita und Sportverein – für den Fall, dass *Papa* das Kind morgens zu Fuß zur Kita bringt und von dort zur Arbeit pendelt; die Begriffe *Taxi Mama* und *Papa* sind nicht geschlechtsspezifisch gemeint, sondern als illustrative Begrifflichkeiten zu genderspezifischen Mobilitätsmustern des reproduktiven Alltags in Suburbia (siehe dazu den Beitrag »Gendersensible Planung in aktuellen Stadterweiterungsprojekten« von Bertram in diesem Band). Freilich ist das eine bis auf weiteres in Pläne hinein projizierbare Idealvorstellung. Aber vielleicht ist es eine von sicherlich vielen Voraussetzungen, um Alltagsleben und damit auch alltägliches Mobilitätsverhalten am Stadtrand habituell zu ändern.

Sozioinfrastruktureller Cluster

Eine weitere besondere Möglichkeit der planvollen Kombination von Infrastruktureinrichtungen soll ebenfalls mit Rückgriff auf die Stadterneuerung von Großsiedlungen (Krüger 2019: 242ff.; Grunze 2017: 123, 131ff., 234, 250) beschrieben werden: Der soziokulturelle Cluster. Hier wird sich über die Masterpläne zeigen, ob eine Bündelung kleinteiliger Infrastruktur planvoll geschehen wird, um Zentrumsbereiche und Erdgeschosszonen mit Nutzungen zu füllen oder/und ob separate Gebäude/Standorte als Cluster sozialer Infrastruktur entwickelt werden. Die Rede ist von den bereits genannten Nachbarschaftshäusern, die in sehr unterschiedlichen Bezeichnungen in Deutschland auftauchen. Sie entstanden zumeist nicht – wie ihre Vorgänger aus dem früheren 20. Jahrhundert, die Kulturhäuser und Volkshäuser – als damalige Neuplanung, sondern durch Umbau bestimmter Immobilien zu flexiblen Infrastrukturstandorten, zu soziokulturellen Clustern. In manchen Neubauquartieren, so z. B. Hamburg-Allermöhe aus den 1990/2000er-Jahren oder ganz aktuell der Bahnstadt Heidelberg, ist auffällig, dass solche Cluster als eigenständige Nachbarschaftszentren in Verbindung mit einer Platzbildung im öffentlichen Raum geplant oder gebaut werden.

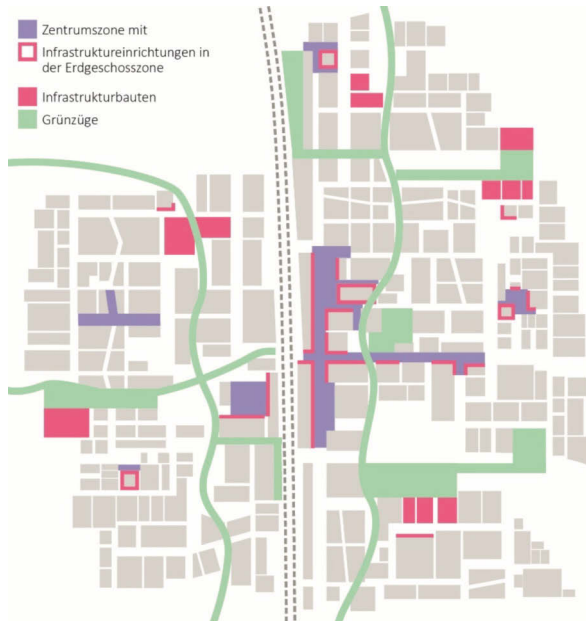
Kursorisch soll eine von mehreren möglichen – bewussten oder unbewussten – Inspirationen aus der Stadterneuerung erläutert werden. So sind in vielen Siedlungen des Komplexen Wohnungsbaus aus den 1970/80-er Jahren in den letzten 20 Jahren eine unzählige Menge der einst standardisierten »Kinderkombinationen« umgebaut worden. Es handelt sich um einen eigenen Gebäudetyp mit Kinderkrippe und Kindergarten mit jeweils separaten Eingängen, die – wenn sie heutzutage als Kita betrieben werden – etwa 120–160 Kindern Platz bieten (je nach Raumkonzept des Betreibers). Durch die Programmatik des Bundesförderprogramms Stadtumbau Ost (2002–2017) sind in den entsprechenden Gebieten jedoch viele Umnutzungen zu Begegnungszentren oder Nachbarschaftshäusern zu finden. Gerade in diesem Umbautyp zeigen sich exemplarisch Vorteile der Clusterung für die direkt oder mittelbar (per Unterstützung freier Träger) betriebsfinanzierende öffentliche Hand,

wie Grunze (2017: 235) und Krüger (2019: 242f.) an zwei großen Berliner Siedlungen aufzeigten. Anderswo und auch außerhalb von Großsiedlungen gab es Ersatzneubauten soziokultureller Zentren (Berlin – Frankfurter Allee, Hamburg – Steilshoop) oder den Umbau früherer Kirchengemeindegebäude (Kassel – Wesertor). In der Stadterneuerung konnte gezeigt werden, wie einst »fordistische« Gebäudekomplexe zu flexiblen soziokulturellen Clustern umgebaut werden können. Es ist ein Praxiswissen vorhanden, wie nun im Neubau von vornherein flexible Gebäudekomplexe für diesen Zweck geplant und errichtet werden können. Für den Neubau stellt sich somit die Frage, ob es sich um eine Anzahl inkrementalistischer Einzelfälle (wie aktuell in Heidelberg – Bahnstadt oder aus den 1990/2000er-Jahren in Hamburg – Allermöhe) handelt oder ob es sich aus einer Systematisierbarkeit eine leitbildgetriebene Planung und Errichtung solcher Cluster in den 2020er-Jahren nachweisen lässt. Nun ist dies hier kein Plädoyer für einen bestimmten Gebäudetyp (den sozioinfrastrukturellen Cluster), sondern für das Systematisieren des empirischen Materials (soziale Infrastrukturversorgung im Neubau) nicht nur nach Funktion und Menge, sondern auch nach städtebaulicher Einbettung.

Im Zentrum, Am Grünzug oder dazwischen

Dass die Lagequalität eine Relevanz für die Standortwahl von kommerziellen Immobilien hat, ist eine Binsenweisheit. Doch auch die Allokation der Infrastrukturen im Neubauquartier kann unterschiedlich erfolgen. Es sind planerische Entscheidungen, ob Einrichtungen wie eine Schule oder ein Ärztehaus eher ins Zentrum der Siedlung oder an den Rand, also »ins Grüne«, gebracht werden. Mittelalterliche Städte zeichnen sich oft durch die Kirche im Zentrum aus. Als ein Schinkel-Schüler beim Wiederaufbau Neuruppins die Schule in die Mitte setzte, galt das als revolutionär-aufklärerischer Städtebau. In Freiburg–Dietenbach entstand die Schule in der Quartiersmitte (samt Straßenbahnanschluss) noch vor den Wohnbauten. Beim Betrachten der Lage dürfen zudem die Rolle des Siedlungszentrums und die Rolle des Freiraums nicht außer Acht gelassen werden, denn der Bezug dazu gilt für die jeweilige Allokationsentscheidung als Standortvorteil. Manche Infrastrukturen sollen ins Zentrum, manche an den Grünzug oder den anderweitig planerisch hergestellten oder gesicherten Freiraum (z.B. am Siedlungsrand).

Abb. 3: Allokationstypologie von Infrastrukturen



Eigene Darstellung

Ansiedlung im Zentrum

Typisch für das 20. Jahrhundert war die Anordnung von Infrastruktur zunächst im Zentrum der neuen Stadtrandsiedlung. Idealtypisch lagert sich dieses um einen Bahnhof (meist S- oder U-Bahn) an, und es entsteht idealtypisch ein lebendiger öffentlicher Raum rund um diesen (siehe den Beitrag von Benke in diesem Band). Baukulturelle europäische Ikonen wie Stockholm-Vällingby (wo der schwedische Begriff ABC-Stadt sich mit C auf das Centrum unmittelbar bezieht) oder die Westberliner Gropiusstadt mit ihren Quartierszentren markierenden U-Bahnhof-Pavillons (Pfeiffer-Kloss 2019) stehen dafür. Die westdeutsche »Urbanität durch Dichte« (wofür die Gropiusstadt exemplarisch steht) ist aber recht früh und recht umfassend dafür kritisiert worden, dass ein schlichtes Clustern von Funktionen im Zentrum eben nicht reicht, um daraufhin schon einen belebten öffentlichen Raum zu erzeugen (vgl. auch Protze 2009). Städtebauliche Aufgabe zeitgenössischen Siedlungsbaus bleibt mit Blick auf diese damaligen Planungen und ihrer Kritiken daran, nicht nur eine Entscheidung darüber zu treffen, wie das Zentrum gestaltet wird (die meisten Neubauquartiere beabsichtigen eine Zentrumsbildung, siehe den Beitrag von Altrock in diesem Band), sondern auch, welche sozialen Infrastruktureinrich-

tungen in das Zentrum gehen und welche nicht. Das kann dann zu einer Situation wie in der Heidelberger Bahnstadt führen, wo nicht der überregional bedeutsame Heidelberger Hauptbahnhof (bzw. dessen Vorbereich an der früheren Bahnhofsrückseite) als lokales Quartierszentrum entwickelt wird, sondern mehrere Zentren entstehen: eins mit Schwerpunkt Einzelhandel, Supermarkt und Gastronomie rund um eine dementsprechend integrierte Straßenbahnhaltestelle; eine durch Schule, Nachbarschaftstreff und wenig Einzelhandel geprägte Quartiersmitte, die eher als Kreuzungspunkt fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers gedacht ist (zur Vervollständigung: direkt am Hauptbahnhof entstehen primär Arbeitsstätten).

Demgegenüber richtet sich Hamburg-Oberbillwerder ebenso wie seine benachbarten Vorgängerquartiere (Allermöhe-West aus den 1990er-, -Ost aus den 1980er- und Bergedorf-West aus den 1960er-Jahren an den beiden S-Bahnhöfen Allermöhe und Nettelnburg aus. Jeweils ein Quartierszentrum ist nördlich und südlich der beiden S-Bahnhöfe zu finden; das Zentrum des ältesten der vier Quartiere am Nordeingang des Bahnhofs Nettelnburg wird mittels Stadterneuerung auch komplett überformt und an heutige Gegebenheiten angepasst. Auslöser ist explizit die Planung von Oberbillwerder. In Oberbillwerder wird am Bahnhof Allermöhe (Nordeingang) eine zentrale Achse beginnen (am Bahnhof findet sich dann z.B. eine Markthalle) und – einen Grünzug querend, wo ein erster Platz entsteht und u.a. eine Schwimmhalle und ein kleiner Supermarkt sein werden – auf einen weiteren Platz münden, der aber nicht durch großflächigen Einzelhandel geprägt sein wird (denn auf des Bahnhofs Südseite – Allermöhe-West – gibt es den schon), sondern von der Hochschulsiedlung und anderen sozialen Infrastrukturen in Erdgeschossbereichen. Die Stichworte Schwimmhalle und Hochschule weisen darauf hin, dass hier gezielt Infrastrukturen mit mindestens regionaler Bedeutung angesiedelt werden und die eher quartiersbezogenen Infrastrukturen dezentriert werden sollen.

Es ist also sichtbar, dass das Zentrum nicht mehr einzig für die Urbanität des Quartiers »zuständig« sein wird, sondern spezifische Lösungen – oft als Teil stadtweiter oder stadtreptionaler Ansiedlungsentscheidungen – gefunden werden, welche insbesondere darauf setzen, dass diejenigen Menschen einen Bezug zum Quartier entwickeln, die nicht dort wohnen, sondern anderen Aktivitäten nachgehen: am Heidelberger Hauptbahnhof in der Bahnstadt arbeiten, in Oberbillwerder schwimmen oder dort zur Hochschule gehören. Sowohl in Oberbillwerder, in Berlin-Oberhavel (Oberhavel 2022) als auch in Freiburg-Dietenbach (Freiburg 2020) betonen die Planer*innen mehr oder weniger explizit, dass eher kleinere Zentrumsplätze angelegt werden, die mit einer überschaubaren Menge an aktiven Erdgeschosszonen auch langfristig sicherbar sind (siehe dazu den Beitrag »Vorstellungen von Dichte und Mischung« von Krüger in diesem Band). Großflächige Nutzungen beschränken sich auf Supermärkte oder eben raumgreifende Infrastrukturen (wie z.B. die Schwimmhalle).

Dezentrale Ansiedlung

Denn neben der Zentrumsbildung dient die notwendige infrastrukturelle Ausstattung auch dazu, Nichtwohnnutzungen »in der Fläche« des Quartiers zu verteilen. Dies beruht auch auf der Erfahrung, dass nicht jeder entwurflich sorgsam angelegte Quartiersplatz belebt ist, weil die dezentrale kommerzielle Nahversorgung – z.B. Bäcker, Fleischer, Kiosk, Café, kleines Restaurant – oft nicht in jener Dezentralität trägt, in der sie einst planerisch gedacht war. Freilich entstehen an den dezentralen Quartiersplätzen oft aktive Erdgeschosslagen – sei es als Zone, sei es als Eckladen, doch mehr und mehr geht es darum, diese Läden durch die Vielfalt insbesondere kleinteiliger soziokultureller Angebote zu füllen (siehe oben). Hier wird auch auf das Potenzial zurückgegriffen, das gemeinschaftlicher und genossenschaftlicher Wohnungsbau bieten, denn hier entstanden schon immer und entstehen wieder soziokulturelle Räume. Der Gemeinschaftsraum ist aber nicht mehr im Dachboden oder im Keller (wie manchmal in den 1920er- oder 1950er-Jahren oder durch Umbau entstanden), sondern ist eben ein Laden mit Front zum Platz. In der Heidelberger Bahnstadt ist im Übrigen erkennbar, dass in einer Phase, kurz nach dem Bau, diese Läden durch Kitas bespielt werden. Hier ist vorstellbar, dass im übernächsten Jahrzehnt so ein Kita-Laden (der selbstverständlich gedanklich an die aus den westdeutschen 1970er-Jahren stammenden Kinderläden anknüpft) dann zu anderen soziokulturellen Zwecken leicht umgenutzt werden kann, so dass hier eine städtebauliche Logik flexibler Infrastrukturnutzungen im Zeitverlauf entsteht.

Eine weitere städtebauliche Auffälligkeit ist die Platzierung der Schulen nicht nur in der Bahnstadt an diesen dezentralen Quartiersplätzen. Schulen als typische Vertreter eines infrastrukturellen Gebäudekomplexes dienen also mehr und mehr der Platzbildung. Das gilt insbesondere dann, wenn sie als Gebäudekomplex nicht nur dem reinen Schulbetrieb, sondern als Teil einer Bildungslandschaft oder als Kombination mit Nachbarschaftseinrichtungen auch im Tageszeitverlauf eine ausgedehntere Nutzungszeit aufweisen, und zwar nicht 24/7, aber doch auch aufgrund von Ganztagsbetrieb und Abendveranstaltungen intensiver und so auch mit mehr Publikumsverkehr als Kreuzungspunkt fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers dienen.

Dieser Ansatz der Alltagsmobilität wird in Oberbillwerder sogar noch einen Schritt weitergedacht. Hier werden die Quartiersgaragen an die Quartiersplätze gelegt und als Gebäude mit aktiven Erdgeschosszonen unterlegt. Infrastrukturen sind dort die Hauptnutzer von mindestens der Hälfte der geplanten Gebäude – zumeist im Erdgeschoss, hin und wieder auch in Obergeschossen bzw. auf dem Dach. Diese Logik der Mehrfachnutzung und Strategie der Belebung eines Quartiersplatzes findet sich auch in den Buckower Feldern in Berlin (Buckower Felder 2022) und in Ansätzen im Masterplan für Freiburg–Dietenbach (Freiburg 2020). Für den jetzigen Zeitpunkt muss offenbleiben, welchen Einfluss das nachher tatsächlich auf

die fußläufigen Alltagswege innerhalb des Quartiers zusätzlich nimmt, wenn auch die Zugangspunkte individueller Mobilität dort sind (siehe oben die Ausführungen zur Quartiersgarage). Doch es zeigt sich, dass die dezentralen Quartiersplätze sehr stark in der Planung durch die Ansiedlung der Infrastruktur als Anlassgeber fußläufiger Alltagswege innerhalb des Quartiers strukturiert werden und es nicht mehr ›nur‹ um die städtebauliche bzw. freiräumliche Aufenthaltsqualität geht. Diese bleibt freilich notwendige Bedingung dafür, dass die Belebung des öffentlichen Raums im Neubauquartier gelingt.

Ansiedlung am (grünen) Freiraum

Nichtsdestoweniger bleibt eine dritte Kategorie des Ansiedelns, die bereits aus allen Vorgängerepochen seit der Nachkriegszeit bekannt ist, ebenfalls vorhanden: die Ansiedlung insbesondere von Schulen und Kitas ›im Grünen‹. Nicht nur weil diese Art der Infrastruktur – als eigenes Gebäude oder Gebäudekomplex mit umzäuntem Garten (es findet sich schon sprachlich im Wort Kindergarten) – ebenso durch ihren Freiraum geprägt ist wie durch ihre Architektur, sondern weil der verkehrsarme Grünraum oder Grünzug oft den sicheren Gegenort zum autoorientierten Verkehrsraum darstellt – Stichwort Schulwegsicherheit. Schließlich galt in der Nachkriegszeit das Leitbild der autogerechten Stadt, welches im Siedlungsbau dann oft zu einem Gegenüber von autogerechter Erschließung versus Wegenetzen für den Fußverkehr im Grünraum führte (die Frankfurter Nordweststadt kann hier als herausragendes Beispiel der Epoche der 1960er-1980er-Jahre dienen, vgl. Harnack 2018: 174ff., aber auch die Prinzipien der Ansiedlung von Kindergärten in den Prinzipien des ostdeutschen komplexen Wohnungsbaus, vgl. Grunze 2017).

Auch in Hamburg–Oberbillwerder sind alle Schulstandorte, Kindergärten und Sportanlagen durch den sogenannten Grünen Loop verbunden, hier macht man sich auch den Umstand zunutze, dass Schulgrundstücke so groß sind, dass sie sowohl an den Grünen Loop als auch an einen Quartiersplatz angrenzen können (Hamburg 2019). Es wird interessant sein, wie mit dieser Logik zweier Zugangsmöglichkeiten auf das Schulgrundstück dann konkret umgegangen werden wird. In der Heidelberger Bahnstadt reihen sich an der Kante zur Landschaft entlang eines regionalen Rad- und Fußwegs Kindergärten und Spielplätze auf, ganz wie bei historischen Vorbildern – egal ob in Hamburg (Westen) in Steilshoop oder in Berlin (Osten) in Hohenschönhausen. In Steilshoop wurde der Zugang zum Naturraum Bramfelder See durch den Ersatzneubau des zentralen Schulcampus des Quartiers noch stärker betont als beim Vorgänger-Gebäudekomplex der 1970er-Jahre. In Hohenschönhausen ergänzten (bzw. ergänzen) Schulneubauten der 1990er- (und neu 2020er-)Jahre und die Stadterneuerung der 2000er/2010er-Jahre mit ihrem Umbau soziokultureller Orte ein bereits rudimentär aus der Bauzeit (1980er-Jahre) vorhandenes Band

an Bildungs- und Jugendeinrichtungen entlang des Naturschutzgebiets Krugwiesen (Krüger 2019).

Beide Beispiele, die sich eben nicht nur in Quartieren der Urbanität durch Dichte bzw. des Komplexen Wohnungsbaus in dessen Bauzeit, sondern auch auf dessen Stadterneuerung der vergangenen zwei Jahrzehnte beziehen, zeigen auffällige Ähnlichkeiten zu den Allokationsentscheidungen in heutigen Masterplänen. Die Rolle des Freiraums in den Siedlungen in Bezug auf die Ansiedlung von Infrastruktur bleibt bedeutsam, angereichert durch die Erfahrungen der Stadterneuerung von Stadtrandsiedlungen der Vorgängerepochen.

Ausblick

Infrastrukturen zeichnen sich dadurch aus, dass ihr Funktionieren in der Stadt äußerst unauffällig stattfindet. Sie sind Teil des Alltags und werden eigentlich nur zum Thema, wenn es ein Problem gibt: ein Ausstattungsdefizit (z.B. zu wenig Kitaplätze in der Neubausiedlung) oder hin und wieder einen Ausstattungsüberhang (wie im Stadtumbau Ost 2002–2017), Austeritätsbedingungen (verfallende Einrichtungen, vgl. Peck 2015) oder Bauskandale. Doch wenn Infrastrukturen funktionieren, dann zeigen sie Folgendes:

»Im Ergebnis sind gebaute Umwelten entstanden, in denen sich Menschen routiniert, fast instinktiv und wie in einer ›zweiten Natur‹ bewegen, auf die sie aber auch in hohem Maße angewiesen sind. Infrastrukturen sind ein materielles Ergebnis von gewollten Veränderungen, widerstreitenden Interessenlagen und sich wandelnden Leitbildern der Gesellschaft. Sie sind also nichts weniger als ›gebaute Geschichte‹.« (van Laak 2017)

Dieser gebauten Geschichte wird in den 2020er-Jahren in Deutschland ein neues Kapitel hinzugefügt: Infrastrukturbauten auf Quartiersebene in Stadtrandsiedlungen, wobei die Rolle der Infrastrukturbauten nicht nur die Sicherung einer lokalen Daseinsvorsorge (im quantitativen Sinne) ist, sondern zum urbanen Charakter einer Nachbarschaft am Stadtrand beitragen soll. So findet es sich zumindest in den Masterplänen der jeweiligen Städte bzw. Quartiere (exemplarisch: Oberhavel 2022; Buckower Felder 2022; Hamburg 2019; Freiburg 2020). Es lohnt also für die Stadtforschung, sich vergleichend mit diesen Planungen zu beschäftigen.

Literatur

- Altrock, Uwe/Krüger, Arvid (2019): »Wiederbelebung des Leitbilds der Europäischen Stadt? Neue Suburbanität in Zeiten angespannter Wohnungsmärkte«, in: Raumplanung (204–6), S. 16–24.
- Borchard, Klaus (1974): Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, München: ISW und DASL.
- Buckower Felder 2022: Internetpräsentation des städtischen Wohnungsunternehmens Stadt & Land zum Neubauquartier, <https://www.stadtundland.de/buckowerfelder>
- Coelen, Thomas/Heinrich, Anna Juliane/Million, Angela (Hg.) (2015): Stadtbaustein Bildung, Wiesbaden: Springer VS, <http://gbv.ebibli.com/patron/FullRecord.aspx?p=2094097>, <https://doi.org/10.1007/978-3-658-07314-5>.
- Frankfurt 2022: Internetpräsentation der Stadt Frankfurt a.M. zur Planung der Günthersburghöfe mit mehreren verlinkten grafischen Darstellungen als PDF, https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/g_nthersburgh_fe_17130.html
- Freiburg 2020: Dietschbach – Sozial, ökologisch, lebenswert, Städtebaulicher Rahmenplan und Erläuterungsbericht, als Anlage 2 zur Drucksache G-20/094., Freiburg.
- Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen, 1. Auflage, Berlin: JOVIS, <https://doi.org/10.1515/9783868598223>.
- Grunze, Nico (2007): Rückbau sozialer Infrastruktureinrichtungen in der Großwohnsiedlung Marzahn. Ursachen, Probleme und Möglichkeiten, Diplomarbeit.
- Grunze, Nico (2017): Ostdeutsche Großwohnsiedlungen, Dissertation, 1. Auflage 2017, Wiesbaden (Quartiersforschung), <https://doi.org/10.1007/978-3-658-18540-4>
- Hamburg 2019: The Connected City Oberbillwerder (Auftraggeberinnen: Freie und Hansestadt Hamburg und Bezirksamt Bergedorf, herausgegeben durch IBA Hamburg GmbH), Hamburg.
- Harnack, Maren (2018): »In die Zange genommen. Kritik am Wohnungsbau um 1968«, in: sub(urban). Zeitschrift für kritische stadtforschung, 6/2-3 2018, S. 173–180, <https://doi.org/10.36900/suburban.v6i2/3.438>.
- Heinz, Harald (1983): Entwerfen im Städtebau, Daten, Richtwerte, Rechtsgrundlagen, Planungsablauf, Wiesbaden: Bauverlag.
- Kompetenzzentrum Großsiedlungen (Hg.) (2015): Perspektiven grosser Wohnsiedlungen. Kompetenzzentrum Großsiedlungen, Berlin (Jahrbuch ... Kompetenzzentrum Großsiedlungen e.V, 2015).
- Krüger, Arvid (2008): Erneuerung der Erneuerung? Eine neue Rolle der Stadterneuerung im Kontext von Benachteiligungsphänomenen, Berlin: Univ.-Verl. der TU, Univ.-Bibliothek (Graue Reihe des Instituts für Stadt- und Regionalplanung, H.

- 10), http://opus.kobv.de/tuberlin/volltexte/2008/1768/pdf/Graue_Reihe_Heft_1_o_Erneuerung_der_Erneuerung.pdf
- Krüger, Arvid (2019): Neue Steuerungsmodelle der Stadterneuerung – ... und daraus folgende Anforderungen an die Städtebauförderung, die Kommunen und die gemeinnützige Wohnungswirtschaft, Weimar: Bauhaus-Universität Weimar.
- Latham, Alan/Layton, Jack (2019): »Social infrastructure and the public life of cities: Studying urban sociality and public spaces«, in: *Geography Compass* 13 (7), <http://doi.org/10.1111/gec3.12444>.
- Libbe, Jens/Köhler, Hadia/Beckmann, Klaus J. (2010): Infrastruktur und Stadtentwicklung. Technische und soziale Infrastrukturen – Herausforderungen und Handlungsoptionen für Infrastruktur- und Stadtplanung, Forschungsprojekt des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) im Auftrag der Wüstenrot-Stiftung, Berlin: Dt. Inst. für Urbanistik (Edition Difu – Stadt, Forschung, Praxis, 10), <https://doi.org/10.1007/s13147-011-0110-6>.
- Mack, Wolfgang/Raab, Erich/Rademacker, Hermann (2003): Schule, Stadtteil, Lebenswelt. Eine empirische Untersuchung, Opladen: Leske und Budrich (DJI-Reihe, Bd. 18: Jugend), <https://doi.org/10.1007/978-3-322-80915-5>.
- Müller, Wolfgang (1979): Städtebau, Technische Grundlagen. Stuttgart: Teubner.
- Neufert, Ernst (1944): Bauentwurfslehre – Grundlagen, Normen, Vorschriften über Anlage, Bau, Gestaltung, Raumbedarf, Raumbeziehungen, Maße für Gebäude, Räume, Einrichtungen, Geräte mit dem Menschen als Maß und Ziel, Berlin: Bauwelt-Verlag, <https://doi.org/10.1007/978-3-663-07646-9>.
- Oberhavel 2022: Internetpräsentation der städtischen Wohnungsunternehmen WBM und Degewo zum Neubauquartier, <https://waterkant-berlin.de>
- Peck, Jamie (2015): Urbane Austerität. Die neoliberale Krise der amerikanischen Städte, New York: Rosa-Luxemburg-Stiftung.
- Pfeiffer-Kloss, Verena (2019): Der Himmel unter West-Berlin, Dissertation. [1. Auflage], Berlin: Urbanophil.
- Prinz, Dieter (1993): Städtebau, 2. Band (Städtebauliches Gestalten), Stuttgart: Kohlhammer.
- Protze, Käthe (2009): Hausen statt Wohnen, Dissertation, 1. Aufl. Kassel: AG Freiraum und Vegetation (Notizbuch ... der Kasseler Schule, 74).
- Schneider, Volker/Tenbücken, Marc (Hg.) (2004): Der Staat auf dem Rückzug. Die Privatisierung öffentlicher Infrastrukturen, Frankfurt a.M.: Campus-Verlag.
- van Laak, Dirk (2017): »Eine kurze (Alltags-)geschichte der Infrastruktur«, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* (16–17), S. 4–11.

Abbildungen

Abbildung 1: Arvid Krüger (2022): Mögliche punktuelle Infrastrukturen im Quartier

Abbildung 2: Arvid Krüger (2022): Möglicher infrastruktureller Gebäudekomplex

Abbildung 3: Arvid Krüger (2022): Allokationstypologie von Infrastrukturen

