

Neues Wohnen in Jena-Zwätzen



Klimawandelgerechter Pilotstadtteil Am Oelste



Neues Wohnen in Jena-Zwätzen

Klimawandelgerechter Pilotstadtteil Am Oelste

	Seite
Grußwort	4
Zum Geleit	5
1. Das qualitätsvolle Stadtquartier – Garant städtischer Lebensqualität	6
2. Zusammenhang von städtebaulicher Struktur von Wohngebieten, Straßenquerschnitt und Erschließungskosten	14
3. Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers Am Oelste	24
4. Masterplan Neues Wohnen in Jena-Zwätzen	28
5. Vom Masterplan zum Baurecht – Der Bebauungsplan	40
6. Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan	44
7. Die Erschließungsplanung - Symbiose aus technisch-infrastruktureller Funktion und gut nutzbarer Gestaltung	48
Autoren, Bildnachweis, Impressum	



Grußwort

Wohnen ist ein Grundbedürfnis des Menschen und elementare Voraussetzung, Heimat, Geborgenheit und Integration in einer Nachbarschaft erleben zu können. Stadtluft macht nicht nur frei, wie der Volksmund weiß, Städte bieten heute und künftig ein attraktives Angebot für Bildung, Arbeit, Versorgung, Kultur, Erholung, Betreuung und Geselligkeit. Jena ist da keine Ausnahme. Mit ihren vergleichsweise hohen Geburtenraten weist unsere Stadt gute demografische Voraussetzungen auf und erfreut sich als Leuchtturm der Wissensgesellschaft eines regen Zuzugs.

So verwundert es nicht, dass das Thema der Bereitstellung von Flächen für den Wohnungsbau seit vielen Jahren ein Schwerpunkt der politischen Beschlüsse des Stadtrates und, dies umsetzend, auch der Arbeit der Stadtverwaltung und Eigenbetriebe ist. Der Jenaer Norden mit seinen günstigen Voraussetzungen für eine verträgliche und nachhaltige Mobilität, mit seiner vielfältigen Infrastruktur – eingebettet in die reizvolle Flusslandschaft der Saale – steht im Mittelpunkt der Suche nach zusammenhängenden Wohnbauflächen. Dabei geht es nicht alleine darum, ganz elementar Wohnraum bereitzustellen, sondern diesen zur Schaffung urbaner Qualitäten für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Stadt zu nutzen: Wohnungsbau kann so im besten Sinne als Städtebau verstanden werden.

In der Broschüre wird dieser Planungsprozess zusammengefasst und das integrierte städtebauliche Konzept vorgestellt mit Klimaschutz und -anpassung, zukunftsfähigen modularen Verkehrskonzepten und einem vielfältigen, zwischen öffentlich, halböffentlich und privat strukturiertem Wohnumfeld, bereichert durch Versorgungs-, Bildungs- und Erholungsangebote.

Damit diese Pläne Wirklichkeit werden können, bedarf es starker Anstrengungen der politischen Verantwortungsträger, einer rege mitwirkenden Bürgerschaft, vorbereitender und durchführender Arbeiten der städtischen Eigenbetriebe, von Institutionen und der Privatwirtschaft sowie beständiger Pflege und Weiterentwicklung des Vorhandenen und neu Hinzugekommenen. Der Jenaer Norden weist dafür ein reiches Potential auf, das erschlossen und genutzt werden muss.

Dazu bedurfte es vieler Voraussetzungen, die in den zurückliegenden fünf Jahren geschaffen werden konnten. Grundsatzbeschlüsse wurden gefasst zum Stadtteilentwicklungskonzept Nord, zur Umwandlung einer Aufschüttung von einer Gewerbefläche in Wohnbauland, zur Verlängerung der Straßenbahn in der Naumberger Straße, zu den verschiedenen Stufen der Rahmen-, Bauleit- und Erschließungsplanung, zur Zuführung stadttechnischer Leitungen, hinsichtlich einer guten Anbindung an die benachbarten Wohngebiete Zwätzen-Nord, Saalepark und Himmelreich und zur Weiterentwicklung des angrenzenden Natur- und Erholungsraumes. Sie bilden nun die Grundlage für die Planung und Realisierung eines eigenen, charaktervollen Stadtteils mit pilothaft guter Wohnqualität, nach der von der Stadtentwicklung | Stadtplanung erarbeiteten städtebaulich-räumlichen Konzeption entwickelt, vermarktet durch den Eigenbetrieb Kommunale Immobilien Jena (KIJ). Der Kommunalservice Jena (KSJ) wird die neuen öffentlichen Straßen, Wohnwege, die Spiel- und Aufenthaltsbereiche für die Älteren und auch für die kleinsten Mitbewohner sowie den Stadtplatz dauerhaft pflegen und erhalten.

Mit der nun vorgelegten Broschüre werden die Intentionen des neuartigen Ansatzes einer Wohnquartiersentwicklung, die den Anspruch hat, ein nachhaltiges, zukunftsfähiges Konzept für einen ganz neuen Stadtteil zu sein, den potentiellen Bauwilligen, seien es Einzelpersonen, Bauträger, Projektentwickler oder kleinere oder größere Wohnungsgenossenschaften oder -baugesellschaften, an die Hand gegeben. Ich wünsche dem Projekt einen großen Anklang, damit es rasch umgesetzt werden kann. Mögen über die heutige Aufschüttungsfläche schon bald frohes Kinderlachen, Vogelgezwitscher, Brunnenplätschern und alle anderen mit unbeschwertem Wohnen verbundenen Klänge schallen.

Dr. Albrecht Schröter
Oberbürgermeister



Zum Geleit

Was ist die Ursache dafür, dass sich einige Wohngebiete einer besonders guten Nachfrage und hohen Stabilität erfreuen, es in anderen aber immer wieder zu Fluktuation, Beschwerden und Abwanderung kommt? Diese Frage beschäftigte und beschäftigt die Verantwortlichen in Stadtrat, Stadtverwaltung, Eigenbetrieben und Stadtgesellschaft insgesamt, seit im Mai 2013 der Grundsatzbeschluss gefasst wurde, am nördlichen Stadtrand Jena zwischen Zwätzen-Nord, Saalepark und Himmelreich einen komplett neuen Stadtteil für bis zu 1.000 BewohnerInnen zu erbauen.

Zu Beginn des eigentlichen Planungsprozesses standen Bürgerwerkstätten, in denen gemeinsam erste planerische Anforderungen herausgearbeitet und in konzeptionelle Ansätze überführt wurden. Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur und Ulrich Boock, Landschaftsarchitektur, verdichteten die Ideen zu einem städtebaulichen Masterplan. Aktuelle spannende Quartiersentwicklungen wurden in einer von Stadtarchitekt Matthias Lerm geleiteten Fachexkursion in den neuen Stadtteil Amsterdam-Ijburg gewürdigt, um über die für Jena vorbildlichen Siedlungen und Baustrukturen etwa des Damenviertels, des Westviertels, Teilen von Wenigenjena und der Heimstättensiedlung hinaus auch heutige Ansätze der Stadtteilentwicklung durch vielfältige Akteure in den Blick zu nehmen. Ralf Kästler, Team Städtebau/Planungsrecht, verglich die Kennzahlen unterschiedlicher Jenaer Beispielgebiete, um Sicherheit zu erlangen zur Frage des Anteils der Erschließungsflächen im Verhältnis zur Wohnungsanzahl. Dies floss gemeinsam mit der Herleitung von Wohnmilieus durch Tobias Jacobs, Timourou, direkt in die Baukonzeption ein. Durch die Kommunalentwicklung Mitteldeutschland (KEM) in Zusammenarbeit mit der Stadtentwicklung | Stadtplanung, Thomas Rüter und Kerstin Rietz, konnte das Bauleitplanverfahren abgeschlossen und durch das Planungs- und Ingenieurbüro HOFFMANN.SEIFERT.PARTNER, betreut von Martin Fischer, KIJ, die Erschließungsplanung erstellt werden.

Im Kern wird sich das neue Wohngebiet durch einen identitätsprägenden Stadtplatz auszeichnen, der durch einige Läden und Dienstleistungsangebote in den angrenzenden Erdgeschossen besonders belebt wird. Hier sind kleinere Läden, Gaststätten und Dienstleister vorgesehen. Eine Kindertagesstätte ist am Platz oder an anderem Ort im Stadtteil möglich. Die einzelnen Stadtquartiere mit ihren großen grü-

nen Gartenhöfen werden durch geräumige Straßen, begleitet durch Alleebäume, umschlossen und durch Wohnwege mit kleinen Aufweigungen als Spiel- und Erlebnisangebote gequert. Vielfältige Baustrukturen, teils mit geschlossener Blockrandbebauung, zur Landschaft hin in freistehende Stadthäuser aufgelöst, umschließen die Gartenhöfe. Baumbestandene Straßen – modellhaft entwickelt aus dem Konzept Stadt und Straßenbäume im Klimawandel – mit der Möglichkeit des Straßenparkens und Vorgärten werden die angenehme Wohnatmosphäre unterstützen. Weitere Stellplätze entstehen entlang der Schallschutzwand der Saalbahn und sind in Tiefgaragen möglich. Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten werden in den Höfen, auf dem Stadtplatz und im Übergang zur Landschaft geschaffen. Fuß- und Radwege erschließen die reizvolle Umgebung. Jung und Alt sollen sich auf diese Weise ungezwungen im Stadtteil begegnen können, der mit diesen Angeboten auch auf seine Umgebung ausstrahlen wird.

Ich wünsche den Leserinnen und Lesern der Broschüre, dass sie die Planungsprämissen und -schritte gut nachvollziehbar aufbereitet vorfinden mögen. Bauwillige, Akteure der Bau- und Immobilienwirtschaft, alte und neue Nachbarn und künftige BewohnerInnen der etwa 490 Wohnungen sollen mit dem ambitionierten Ziel für das künftige Stadtviertel bekanntgemacht werden, ein „Neues Wohnen“ mit einem hohen Anspruch an die baulich-räumliche Gestaltung und an ein behagliches städtisches Wohnen im Grünen zu ermöglichen. Nicht zuletzt wendet sich die Publikation an die Interessenten an der Bildung von Wohneigentum und an Mieter kleinerer und größerer Wohnungsgesellschaften und -genossenschaften, für die nun vielfältige Möglichkeiten des Wohnens in einem beispielhaften Stadtteil in angenehmer Umgebung, gut an das künftig zu erwartende Klima angepasst, entstehen.

Denis Peisker
Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

1

Das qualitätsvolle Stadtquartier – Garant städtischer Lebensqualität

Von der Parzelle zum Stadtquartier

Eine Betrachtung zum Stadtquartier als Stadtbaustein¹ bedarf heute der Herleitung seiner Bildungsprinzipien, da nach mehreren Dekaden der Bevorzugung offener Baustrukturen und der Verherrlichung solitärer, individuell oder seriell erstellter Baukompositionen die tatsächlich stadt- und stadtraumbildenden Faktoren erklärungsbedürftig geworden zu sein scheinen.

Die Parzelle entstand aus Landaneignung und -nutzung. Erst deren Einfriedung, die der Landnahme Dauer verlieh, ermöglichte dem nun sesshaft gewordenen Menschen, feste Gebäude auf sicherem Grund zu errichten und war damit die bauliche Gründungsurkunde jeder Ansiedlung. Und damit erwirkten die heute so geschmähten Mauern und Zäune einen Städtebau im Wortsinne – ich werde darauf zurückkommen.

Das archaische Haus besteht aus vier Wänden und Dach und steht frei – es ist so noch kein städtischer Baustein, da ihm die Anbaubarkeit fehlt. Dies ist jedoch der entscheidende Unterschied zwischen Siedeln und einem Städtebau, wie er hier verstanden werden soll: Beim suburbanen Prinzip steht der Baukörper frei auf der Parzelle, im urbanen Zusammenhang umschließt ein Baukörper, wie etwa beim antiken Atriumhaus, den Hof oder Garten. Im größeren Maßstab fügen sich aneinandergebaute Häuser zum Baublock, zum Quartier zusammen (Abb. 1). Steht das Haus straßenbündig auf der Grundstücksgrenze und ermöglichen seitliche Brandwände – wieder eine der durch die Stadtkritik geschmähten Terminologien –, Mauern oder ganze Häuser anzubauen, bildet es einen idealen Baustein für die Bildung von

¹ Der Beitrag beruht auf einem Vortrag des Autors, veröffentlicht in: Kulke, Torsten (Hg.): Wie bauen wir Stadt? Die Rekonstruktion des Dresdner Neumarkts und der Streit um Tradition und Moderne im Städtebau. 2. Dresdner Stadtbausymposium, Petersberg 2015, S. 154 - 175

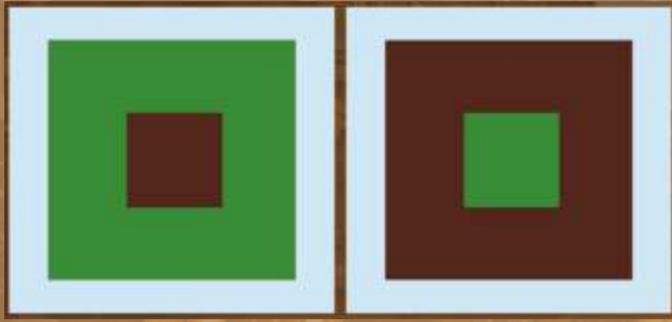


Abb. 1 Suburbanes – urbanes Prinzip

Dörfern und Städten, die über den reinen Zweck der Behausung hinaus auch den Raum der Gemeinschaft bilden. Einem ähnlichen, zeitlos guten Haustyp begegnete ich auf den Kykladen: Hier ist dem Haupthaus ein Hof, ein Patio vorgelagert, der den Übergang zum öffentlichen Raum bildet (Abb. 2). Das Haus ist seitlich anbaubar. Der jährlich in Sachsen-Anhalt veranstaltete Wettbewerb „Mut zur Lücke“² liefert zuverlässig immer wieder zeitgenössische Entwürfe zum angebauten Haus mit zugeordnetem „grünen Wohnzimmer“ – dem unverändert aktuellen uralten Bauprinzip. Diese Haustypen ermöglichen es, den öffentlichen Raum „hart“, also ohne ungenutzte Verschnittflächen, zu bilden. Das erhält vor dem Hintergrund des nötigen bodenschonenden Bauens eine ganz neue Bedeutung. Betrachtet man Dörfer etwa in der Toskana, werden die Möglichkeiten dieses an sich simplen Prinzips zur Erzielung komplexer, reichhaltiger Stadtbilder deutlich: Die Häuser, nach und nach auch mehrgeschossige, umschließen der Topografie folgend den Stadt- und Verkehrsraum – die Hauptstraße des Ortes. An die gartenzugewandte, „weiche“ Seite der Häuser jedoch grenzt unmittelbar die bewirtschaftete Kulturlandschaft der Gärten, Weinberge und Obstwiesen. So lässt sich bei einem Minimum an Versiegelung ein Maximum an städtischen Verkehrs- und Begegnungsräumen, an Häusern und Wirtschaftsräumen bei größtmöglicher nutzbarer Bodenfläche als Voraussetzung für Versorgung, Wohlstand, Nachhaltigkeit und Schönheit schaffen. In Granadas Stadtteil Albaicin, maurisch inspiriert und Weltkulturerbe, verdichten sich diese simplen Bildungsprinzipien zu einem komplexen städtischen Gebilde aus engen Treppengassen, platzartigen Aufweitungen, Häusern und Palästen mit Höfen und Terrassengärten – eine bis heute gesuchte und genutzte Wohnlage allerhöchster Qualität, Identität und sinnlicher Ansprache.

Rekonstruktionszeichnungen der früheren Hausgrundrisse zwischen Rampischer und Salzgasse in Dresden (Abb. 3) zeigen, wie



Abb. 2 Haus auf den Kykladen mit Vorhof

sich den barocken Haupthäusern Höfe, Seitenflügel und Hinterhausteile anschlossen, die ein ähnlich dichtes Gewebe erzeugten – wenngleich hier die immer weitergehenden Überbauungen kaum noch Raum für Grün gelassen hatten. Wer heute einen anschaulichen Eindruck der Überbauungsgrade dieser Städte erlangen möchte, kann diesen etwa im mediterranen Kulturkreis gewinnen. Die bald unter dem Eindruck der Zerstörungen entstandenen idealisierenden Zeichnungen Karl Erwin Grubers von mittelalterlichen Städten in Deutschland – wie etwa Lübeck oder Rottweil – zeigen die vereinheitlichende Wirkung der immer wieder in Details variierten Grundform der aneinanderggebauten städtischen Häuser, wobei es für das ästhetisch wirksame Ergebnis eigentlich nebensächlich ist, ob sie trauf- oder giebelständig stehen. Die Bildungsprinzipien solcher „gewachsener“ städtebaulicher Anlagen folgen auch der Fraktaltheorie, nach der sich in der Natur die im kleinen Maßstab geltenden Formungen auch im größeren wiederholen. Zerspringen etwa Kalksteinplatten unter Frosteinwirkung, ordnen sich Zellen und Adern auf dem Blatt an oder zerplatzen spröde Lackierungen im Temperaturwechsel, bilden sich gerne gebogene Einzelbruchlinien. Stoßen diese aber aneinander, kommt es zum Ausgleich der Spannungen im (nahezu) rechten Winkel. Genau diese Bildungsprinzipien ermöglichen im Städtebau, bewegtem Gelände – etwa beim Beispiel Perugia – oder der vorgefundenen Kontur der Brenta in Venedig zu folgen. An den Canal Grande, also den prachtvoll mit Palästen ausgeschmückten ehemaligen Flusslauf, schließen sich diese meist mit rechtwinkligen Räumen an. Dadurch entsteht dank der „Reibung“ am Nachbarn eine reizvolle städtische Konfiguration. In meinen Arbeiten zu den Bebauungsplänen für den Dresdner Neumarkt und den sich anschließenden Entwürfen für die neuen Pflasterungen habe ich mich an diesen Bildungsprinzipien

² Architektenkammer Sachsen-Anhalt (Hg.): Mut zur Lücke. Wettbewerbe 2008, 2009. Magdeburg 2010



Abb. 3 Rampische Straße, Dresden, mit fast vollständiger Überbauung auf schmalen Parzellen

orientiert. So ist es dank der Leitbauidee einerseits gelungen, dass auch die inneren Baustrukturen in den Quartieren den früheren Parzellenverläufen (weitgehend) folgen, andererseits die Pflasterrichtung (Abb. 4) den früheren Bewegungsverlauf hin zur Elbbrücke unterstützt. Immer aber wurde und wird angestrebt, zu den Straßen und Plätzen hin gut nutzbare, nahezu rechtwinklige Räume zu erhalten, während das „Eindrehen“ der Binnenparzellengrenzen dann erst nach der einfachen Haustiefe beginnt.

Vor allem in den ehemaligen Hansestädten lässt sich die Entstehung gut nutzbarer, rechteckiger Quartierstrukturen nachvollziehen: Etwa 60 m breit und 120 m lang konnten so an den Schmalseiten fünf bis acht Gebäude Platz finden, während die sich anschließenden Wohnstraßen jeweils durch 15 bis 20 Häuser gebildet wurden. Vergleicht man diese Anordnung mit den quadratischen Quartierzuschnitten so mancher Planstadt, etwa mit denen des im Silbererzbergbauboom gegründeten Marienberg im Erzgebirge, wird deutlich, dass die Innenbereiche der quadratischen Blöcke nur schwer nutzbar waren und sind. Bei den rechteckigen Blöcken hingegen wird jedem Haus ein ebenfalls rechteckiger, oft weit in die Tiefe führender Garten angefügt. Das Eckgebäude hat jeweils kein weiteres Grundstück – ein gewisser Nachteil. Diesen vermeiden die „Tenements“ in Edinburgh. Hier wurden alle Gartengrundstücksgrenzen zu einer imaginären Quartiersmitte hin verzogen, so dass auch das Eckhaus ein keilförmiges Gartenland erhält. Ideen des Reformstädtebaus der 20er und 30er Jahre etwa aus Hamburg oder Amsterdam wurden hier fast 200 Jahre früher vorweggenommen.

Die Stadt, die angetreten war, die „wirtschaftlichste“ der Welt zu werden – New York – hat sich diese Ideen zu eigen gemacht und folgerichtig einen auf rechteckigen Quartieren beruhenden Stadtplan entwickelt – das Raster der „Commissioners“ von 1811,

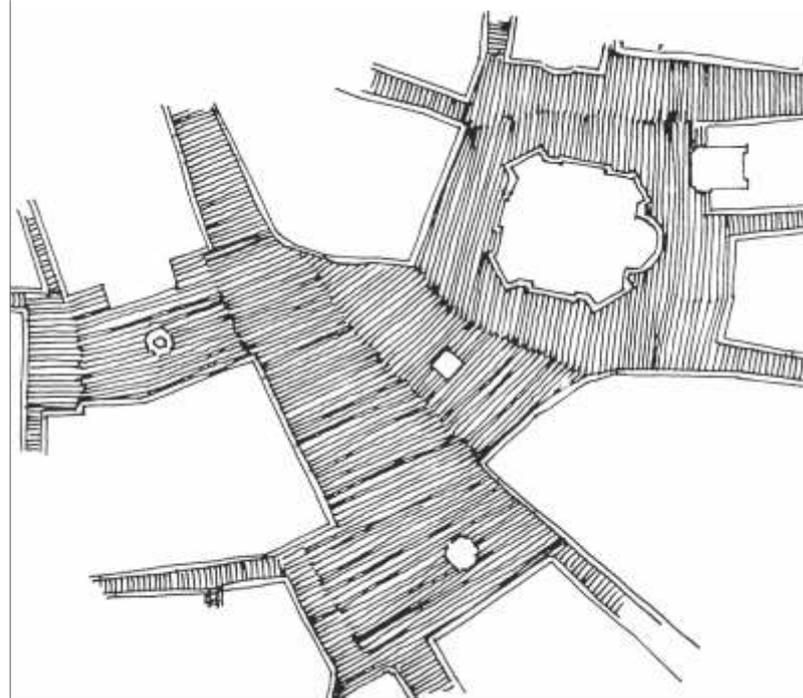


Abb. 4 Entwurfsskizze zur Ausrichtung der Pflasterung an den Gebäuden am Dresdner Neumarkt

überarbeitet 1853. Auch hier begleiten Wohnstraßen die Längsseiten der Quartiere, während die Schmalseiten die breiten „Avenues“, meist Geschäftsstraßen, säumen. Die Bebauung entstand abschnittsweise (Abb. 5). Schon das im Amsterdamer Reichsmuseum gezeigte „Gezicht op de Gouden Bocht in der Herengracht vanuit het oosten“ von Gerrit Adriaensz Berckheyde, 1671-72, zeigt, dass die noch heute erhaltenen und durch UNESCO-Status geschützten geschlossenen reichgeschmückten Baufronten sich in deren ersten Dekaden als lückig darstellten: Städtebauer dürfen also getrost Geduld üben – Qualität ist keine Frage der Eile, sondern des guten und soliden Grundgerüsts.

Keinesfalls produziert also ein regelmäßiges Raster Monotonie. Ansichten von New York etwa (Abb. 6) zeigen vielmehr, dass die sich seit fast zweihundert Jahren vollziehende Bebauung des Broadway eine lebendige Vielfalt hervorgebracht hat, die allgemein bewundert wird.

Geradezu einem Lehrbuch entnommen zu sein scheint die Stadtplanung für das Umfeld des Nürnberger und Münchner Platzes in Dresden, um 1900 entstanden: geschlossene Bebauung an den Plätzen und Promenaden, dann eine jeweils raumbildende Abstufung über halboffen bis hin zur offenen Villenbebauung (Abb. 7). Rudimente davon sind trotz Zerstörung und teilweise Nachkriegswiederaufbau in Zeilenbauweise noch immer vorhanden und künden von der Bedeutung des „Alten Dresden“ nicht nur hinsichtlich der Schönheit seiner Solitäre, sondern auch bezüglich einer herausragenden städtebaulichen Qualität der Stadterweiterungen der Gründer- und Vorkriegszeit. Tatsächlich einzigartig und mittlerweile in Städtebauerkreisen auch überregional vielbeachtet und publiziert sind dann aber die Gründerzeitquartiere in Dresdens Stadtteil Striesen und – nicht ganz so ausgedehnt – auch in Löbtau, die geradezu als Ehrenrettung der offenen Bauweise taugen. Hier stehen Stadt-



Abb. 5 Wohnstraße in New York, Upper West Side, im Aufbau 1877

Häuser in vergleichsweise großen Quartieren in einer Dichte beieinander, die der der mehrgeschossigen Blockrandbebauung entspricht, lassen aber, wo dies nicht heute durch Stellplätze verhindert wird, auch noch Raum für große Bäume zwischen den Häusern. Charakteristisch ist auch, dass die Eckgebäude den Straßenverläufen folgen, also keine „Zeilen“ oder „Solitäre“ sind: auch sie sind raumbildend gemeint und geformt. Wo Nachkriegszeilen in die alten Straßenzüge eingebracht wurden, bleibt die städtebauliche Qualität weit hinter der ursprünglichen Bebauung zurück.

Alte und neue Gefahren für das Quartier

Die moderne Großstadtkritik äußerte sich schon, als die „Produktion“ der kompakten Stadt noch auf Hochtouren lief. So besteht das Zentrum der neuen Gartenstadt bei Ebenezer Howard in einem grünen Platz, dem „Garten“³. Ähnlich entwarf Bruno Taut idyllische Illustrationen seiner Idee, aufgelockerte Siedlungen durch Stadtschnellstraßen verbunden zu sehen.⁴ Die große Bandbreite stadtkritischer Ansichten verdeutlichen zwei gegensätzliche Herangehensweisen aus dem gleichen Jahr 1935: Während im „Slum Clearing Housing Proposal“ von Broun und Muschenheim für die Lower East Side von Manhattan die als verkommen angesehene, kleinparzellerte und individuell bebaute Quartierlandschaft straffen, seriellen und monofunktionalen vielgeschossigen Wohnzeilen wich, was sich später wegen der fehlenden Erwerbsmöglichkeiten und nachfolgender Verslumung als verhängnisvoll erweisen sollte, nimmt das deutsche Beispiel der Regensburger Schottenheimsiedlung⁵ nicht weniger verhängnisvoll Abschied von jeglicher Urbanität, indem die neuen „Herrenmenschen“ zu Selbsterwerbskleinlandwirten mit völkischen Gemeinschaftsbauten abgesiedelt wurden: welch krasser Gegensatz, welch Rückschritt in beiden Ansichten! Ähnlich antiurban, wenngleich auf ganz anderem geistigen Funda-



Abb. 6 Blick auf den Broadway mit geschlossener sieben- bis fünfzehngeschossiger Bebauung

ment stehend, vollzog sich dann in der Nachkriegszeit der „amerikanische Weg“: Autos und Bungalows wurden fröhlich im „Grid“ positioniert, das Land damit hemmungslos und autoorientiert zersiedelt (Abb. 8).

Begleitet wurde diese hier nur andeutbare Entwicklung im 20. Jahrhundert vom Zerfall der Teildisziplinen des Fachgebietes Städtebau: Die Verkehrsplanung etwa überließ der Bebauung und Begrünung bei Anwendung aller Vorschriften und Regelwerke zum Bau und Betrieb von Stadtstraßen nur die von Schleppkurven, Lichtzeichenanlagen, Verkehrsinseln und -bereichen nicht benötigten Restflächen: der Diener Verkehr war zum Herrscher geworden, der Zweck von Stadt – Behausung und Austausch zu ermöglichen – hatte sich ins Gegenteil verkehrt. In den Neuen Bundesländern lockte dann nach 1990 wie in der übrigen westlichen Welt die in einer Karikatur aus den ersten Nachwendejahren von Barbara Henninger zutreffend abgebildete „Bausparhexe“ Hänsel und Gretel in das mit den Logos sämtlicher Kredit- und Bausparinstitute bedeckte Pfefferkuchenhaus. Folge war die Etablierung eines suburbanen Lebensstils, dessen funktionale Defizite seither mit exzessiver autoorientierter Mobilität ausgeglichen werden müssen (Abb. 9).

Die Sprache ist auch hier verräterischer Spiegel der Entwicklung – und der Interessen. Positiv wirkenden Begrifflichkeiten wie dem „Eigenheim“ – praktisch nicht zu überbieten, man spreche es einmal laut und dabei langsam kauend vor sich hin! – oder das „Einfamilienhaus“ auf der Seite des Kleinhausbaus stehen sperrige Worte wie „Geschosswohnungsbau“ oder gar „Wohnblock“ auf der Seite des städtischen Bauens gegenüber (Abb. 10).

³ „Garden Cities of Tomorrow“, London 1902

⁴ Die Auflösung der Städte, Hagen 1920

⁵ Durth/Nerdinger: Architektur und Städtebau der 30er/40er Jahre, S. 66

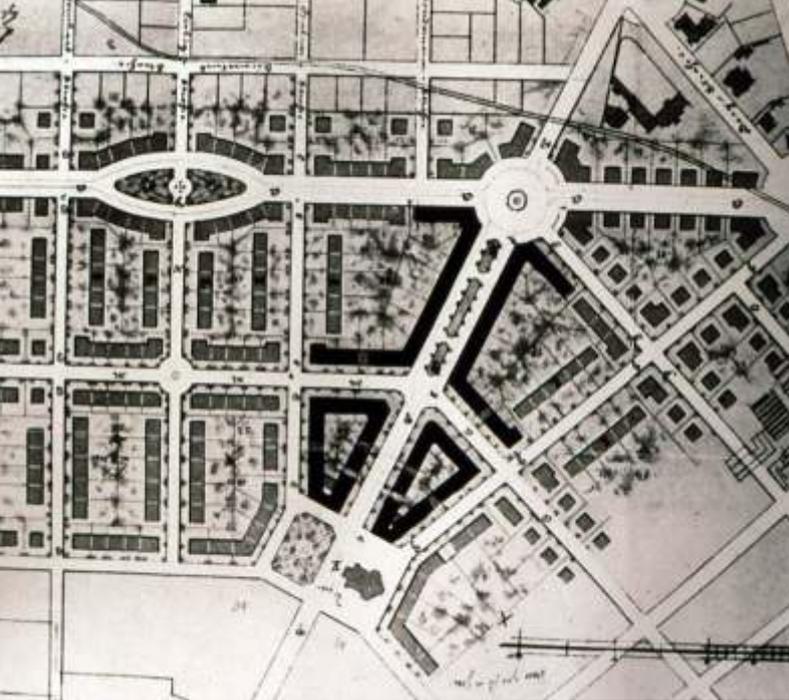


Abb. 7 Vorbildliche geschlossene, halboffene und offene Baustrukturen in der Dresdner Südvorstadt

Nehme man ein Grundstück von 300 Quadratmetern – darauf finden entweder ein freistehendes Eigenheim für 4 Personen oder sechs gereichte Häuser für insgesamt 24 BewohnerInnen Platz. Mit einer solchen Argumentation würde man immerhin den Intentionen des Baugesetzbuches zum flächensparenden, kompakten Bauen genügen.

Noch komplizierter – und komplexer – wird es jedoch, wenn man sich etwa die Dimensionen heutigen Planens vergegenwärtigt. Jörn Birkmann, United Nations University, etwa benennt dafür die „Skalen-Dimension (räumlich, zeitlich, fiktional-funktional), die Normative Dimension (Leitbilder/ Ziele, Grenzwerte versus Szenarien, Bau- versus Handlungsnormen), die Macht-Dimension (Beteiligungsverfahren, Zugang zu Informationen und Ressourcen) und schließlich die Wissens-Dimension (ausreichende oder unzureichende Informationsgrundlagen, Berücksichtigung unterschiedlicher Wissensarten wie Insiderwissen, Expertenwissen...)“.

Ansätze für Stadtquartiere des 21. Jahrhunderts

Studiert man auf der Suche nach den im ersten Kapitel aufgeführten Qualitäten gute Beispiele, stößt man unweigerlich auf die ungebrochene Tradition der Errichtung gereichter individueller oder serieller städtischer Häuser in den Niederlanden, etwa in Amsterdam, Antwerpen oder neuerdings auch wieder in Rotterdam. Auch in Deutschland – in Tübingens Südstadt oder dem Hamburger Jenfeld – oder bei der Entwicklung des neuen Stadtteils Wien-Aspern finden sich bemerkenswerte Ansätze, die auszuführen hier der Raum nicht erlaubt. Johannes Fiedler benennt etwa 2008 zu Aspern als wertvolle Aspekte der Blockrandbebauung, dass deren „wesentlicher Wert darin“ bestünde, „öffentlichen städtischen Raum zu schaffen“, beklagt die Abwendung der Wohnungen vom öffentlichen Raum, fordert, das



Abb. 8 Städtebau 1955 als Positionierung von Kleinhäusern und Fahrzeugen auf Parzellen, Ausstellung in San Francisco 1995

Wohnen in den Erdgeschosszonen weitestgehend auszuschließen und legt Wert auf eine kleinteilige, abwechslungsreiche Gestaltung der Adressen.

Für die Schaffung neuer, quartierbildender Stadtstrukturen spricht die Beruhigung der Quartierinnenbereiche oder auch die Möglichkeit, auf den inzwischen unvermeidbaren und sich beschleunigenden Klimawandel besser reagieren zu können. Wir können uns hier von den Landstrichen inspirieren lassen, die schon jahrhundertlang bauliche Anpassungen an das Klima entwickelt haben, das bei uns künftig zu erwarten ist – von den mediterranen Städten. Zwei prinzipielle Möglichkeiten bieten sich an – erstens eine konzentrierte, dichte Bebauung der Quartiere, die lediglich durch (schattige) Gassen von den baumüberstandenen breiten Boulevards voneinander getrennt sind oder zweitens der umgekehrte Weg, der auch auf harte, kompakte Straßenrandbebauung setzt, Grünbereiche jedoch im Quartierinneren einordnet.

Für das hier vorgestellte neue Wohngebiet in Jena mit bis zu 1.000 BewohnerInnen wurde in einem kooperativen Verfahren unter Beteiligung von Prof. Klaus Theo Brenner versucht, möglichst viele dieser zeitlos „guten“ Eigenschaften wiederzubringen. Kern wird ein Stadtplatz sein – ein klassisches Schmuck- und Nutzelement. Regenwasserrückhaltung und eine vitale Spiel Landschaft sind Teil des nachhaltigen Konzeptes. Nachbarschaftsstraßen sollen zur Begegnung einladen, durch ihren großzügigen Querschnitt gute Wohnverhältnisse ermöglichen, den ruhenden Verkehrs weitgehend aufnehmen, beidseitig Straßenbäume und Gehbahnen haben (Abb. 11). In den Vorgärten soll das Parken ausgeschlossen sein. Vielmehr bilden diese einen „Filter“ zu den Häusern hin und vielleicht gelingt es sogar, Außentreppen zu den Wohnungen im Hochparterre anzuordnen, um zu einem lebendigen, aktiven Straßenleben um und vor



Abb. 9 „Landlust“ in Radewege bei Brandenburg

den Häusern, vergleichbar dem in vielen alten amerikanischen Städten (Abb. 12), beizutragen. Hinter den Häusern schließen sich dann die Gärten an, durch Mauern und Zäune voneinander abgegrenzt, gemeinsam aber einen zusammenhängenden Grünraum bildend (Abb. 13). Die baulichen Begrenzungen – einfürend als konstitutiv für jeden Städtebau hervorgehoben – ermöglichen überhaupt, trotz relativ enger Benachbarung eine vergleichsweise hohe Privat- und Ungestörtheit ausleben zu können. Gartenwege dienen außer der Erreichbarkeit für Räder und Karren auch der Vermeidung allzu enger Nachbarschaften und dem Kinderspiel. Offene Gräben sollen ein Grünelement bilden und gleichzeitig das Regenwasser aufnehmen. Tausende neue vielfältigste moderne Häuser im dem Ijsselmeer abgerungenen Amsterdamer Stadtteil Ijburg machen Mut, auch in Deutschland verstärktes Engagement aufzubringen für die Nutzbarmachung der hier erläuterten jahrhundertlang bewährten städtebaulichen Prinzipien - der auf Parzellen beruhenden Bildung städtischer Quartiere.

Fazit

Stadtquartiere für das 21. Jahrhundert zu entwickeln heißt,

- sich auf die Qualitäten des quartierbildenden Städtebaus – auch in Hinblick auf Energiesparen und Klimaschutz – zu besinnen,
- durch „individuelle“ Architektur und sorgfältige Grüngestaltung zu Akzeptanz, Langlebigkeit, Wertbeständigkeit und Wohnwert beizutragen und
- in der Öffentlichkeit, gegenüber Bauherren, Erwerbern und Mietern den Diskurs zur Lust am Bauen, Wohnen und am gestalteten, lebendigen Stadtraum nicht abreißen zu lassen.

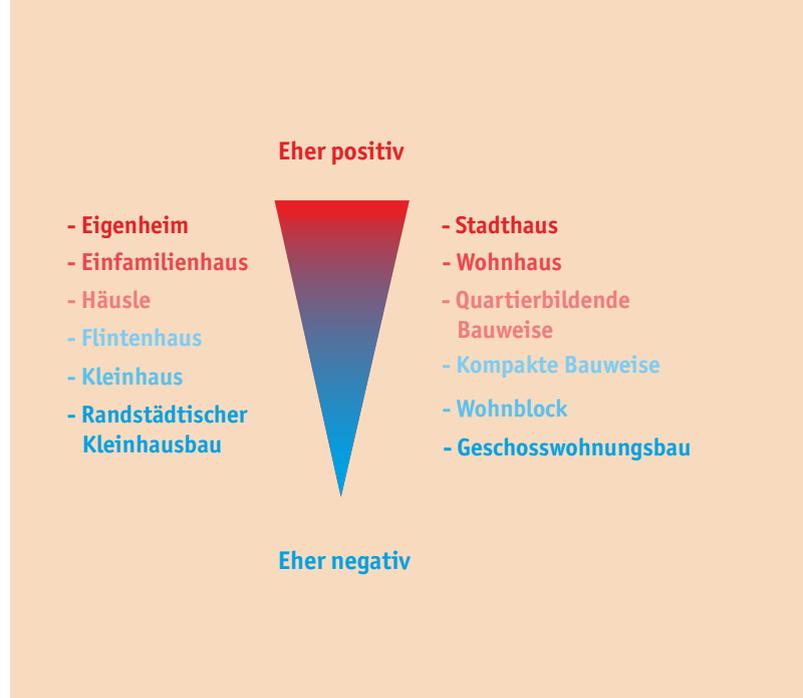


Abb. 10 Zur positiven oder abwertenden Wirkung von Terminologien zum Wohnungsbau

Vielfältige Ausprägungen von Stadtquartieren, seien sie wie in Abb. 14 gezeigt in Hannover, Athen, Lübeck oder Dresden, sollten auch den in heutigen Tagen Planenden, Bauenden und Nutzenden Inspiration für eine zeitlos gute städtebauliche Gestaltung geben.



Abb. 11 Amsterdam, reichhaltig gegliederte vorbildliche Wohnstraße im Plantagenviertel



Abb. 12 (2 Fotos) Brooklyn, New York, Sidney Pl.: den Häusern vorgelagerte Außentreppen stärken den Charakter der Straße als Begegnungsraum

Literaturhinweise

Architektenkammer Sachsen-Anhalt (Hg.): Mut zur Lücke. Wettbewerbe 2008, 2009. Magdeburg 2010

Ballou, Hillary: The Greatest Grid. The Master Plan of Manhattan, 1811 – 2011. New York 2012

Braunfels, Wolfgang: Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt. Köln 1976, 6. Aufl. 1991

Brenner, Klaus Theo/Geisert, Helmut: Das städtische Reihenhäuser. Geschichte und Typologie. Stuttgart/Zürich, 2004

Firley, Eric/Stahl, Caroline: Urban Housing Handbook. London 2009

Humpert, Klaus/Schenk, Martin: Entdeckung der mittelalterlichen Stadtplanung. Das Ende vom Mythos der `gewachsenen Stadt`. Stuttgart 2001

Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Berlin 1963

Lerm, Matthias: Abschied vom Alten Dresden. Verluste historischer Bausubstanz nach 1945. 2. Aufl. Rostock 2001

Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/Main 1965

Moewes, Günther: Weder Hütten noch Paläste. Architektur und Ökologie in der Arbeitsgesellschaft. Eine Streitschrift. Basel, Boston, Berlin 1995

Plunz, Richard, A History of Housing in New York, New York 1990

Rauda, Wolfgang: Lebendige städtebauliche Raumbildung. Berlin 1957

Rauda, Wolfgang: Raumprobleme im europäischen Städtebau. Das Herz der Stadt – Idee und Gestaltung. Callwey München 1956

Schenk, Leonhard/van Gool, Rob: Neuer Wohnungsbau in den Niederlanden. Konzepte, Typologien, Projekte. München 2010

Siedler, Wolf Jobst/Niggemeyer, Elisabeth/Angreß, Gina: Die gemordete Stadt. Abgesang auf Putte und Straße, Platz und Baum. 2. Aufl. Berlin 1964

Sitte, Camillo: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Reprint der 4. Auflage von 1905, Braunschweig/Wiesbaden 1983

Stimmann, Hans: Stadthäuser. Handbuch und Planungshilfe. Berlin 2011



Abb. 13 Brooklyn, New York: „Backyards“, also Hausgärten als grüne Wohnzimmer, sich zu einem zusammenhängenden Grünraum fügend



Abb. 14 Vielfalt von Stadtquartieren in Hannover, Athen, Lübeck und Dresden (v.l.o. n.r.u.)

2

Zusammenhang von städtebaulicher Struktur von Wohngebieten, Straßenquerschnitt und Erschließungskosten

Mit der im Masterplan für das neue Baugebiet entwickelten Idee wurde sehr schnell klar, dass eine derartige Konzeption eine Abkehr von den vergleichsweise schmalen Straßenerschließungssystemen der 90er Jahre bilden würde. Es galt nun zu untersuchen, ob derartig umfangreiche öffentliche Erschließungssysteme trotzdem in Herstellung und Unterhalt wirtschaftlich sein können. Vorliegende ältere Studien hatten gemahnt, dass „eine Baulandausweisung [...] dabei umso unrentierlicher [sei, d.A.] [...], je größer der Aufwand für innere und äußere Erschließung ist, je mehr nicht umlagefähige Erschließungskosten entstehen, je stärker die vorhandene Infrastruktur durch Baumaßnahmen ergänzt werden muss“.¹

Die Prüfung wurde durch die hier interessierende Fragestellung eingeleitet, ob denn derart über die eigentliche Erschließungsfunktion hinaus dimensionierte Straßen, die auch noch den ruhenden Verkehr, Grün- und Fußgängerbewegungsräume aufnehmen, angesichts der Kosten für Herstellung und Unterhaltung zu breit und unwirtschaftlich seien. Vergleicht man etwa die nach 1990 entstandenen neuen Kleinhauswohngebiete mit ihren auf das Notwendigste beschränkten Mischverkehrsflächen ohne eigenständigen Gehweg mit den großzügig dimensionierten Straßen gründerzeitlich mehrgeschossig bebauter Gebiete mit breiten Fahrbahnen, beidseitiges Parken ermöglichend und mit zwei Gehwegen, dann liegt letzteres Modell beim Anteil der Straßenfläche an der Wohngebietsfläche und daraus resultierend auch den Kosten für Bau und Unterhalt absolut weit über denen eines Kleinhausgebietes. Jedoch könnte sich die Frage vielleicht ganz anders beantworten lassen, wenn man die Kosten auf die möglichen Wohnungen bezieht und damit „relative“ Kosten erhält.

¹ Reidenbach, Michael; Henckel, Dietrich u.a.: Neue Baugebiete: Gewinn oder Verlust für die Gemeindekasse? Fiskalische Wirkungsanalyse von Wohn- und Gewerbegebieten. Edition Difü – Stadt Forschung Praxis Bd. 3, Berlin 2007, S. 210

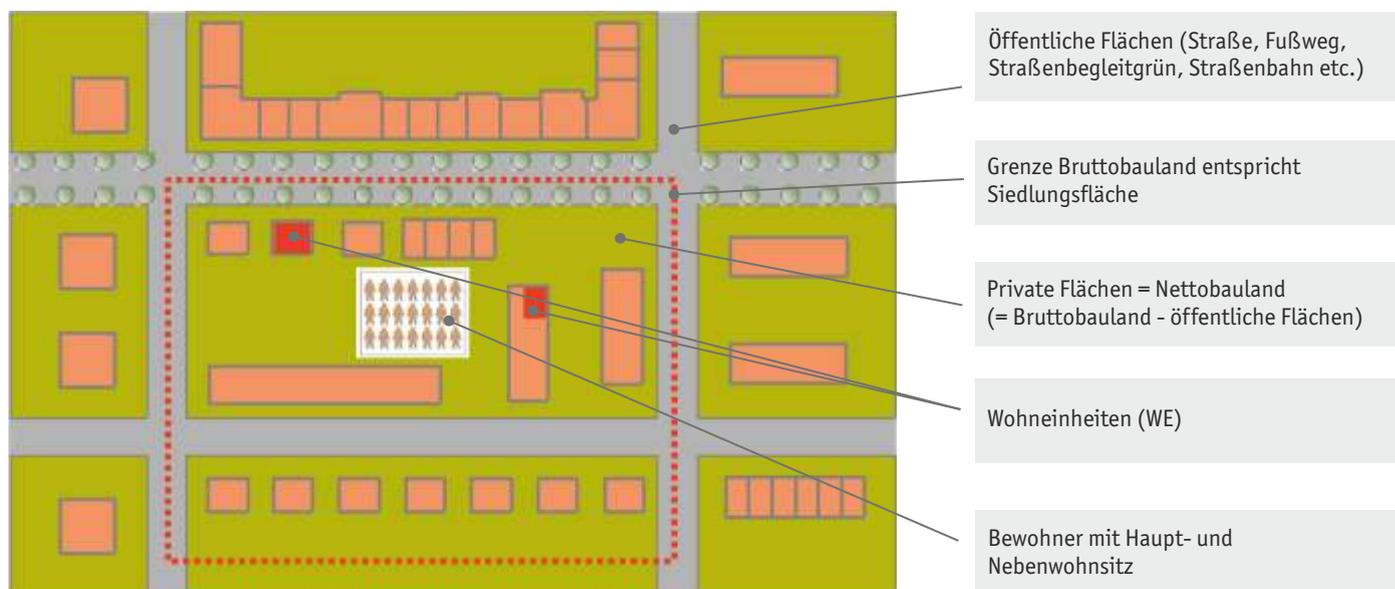


Abb. 15 Schema zu den Begrifflichkeiten

Eine Untersuchung² von 2008 hat klar nachgewiesen, dass die Herstellungskosten für die innere Erschließung bei einer sehr geringen Bebauungsdichte von zwischen 20 und 40 Wohnungen pro Hektar acht- bis zehnmal höher sind als bei Dichten zwischen 100 und 160 Wohnungen pro Hektar.

Anhand einer vergleichenden Berechnung konnte die Anwendbarkeit dieser Ergebnisse auch für die Jenaer Situation mit Hanglagen und nur wenig Baumöglichkeiten in der Aue belegt werden. Die zentrale Fragestellung lautete dabei, welcher Querschnitt der öffentlichen Verkehrsfläche der angestrebten hohen Qualität des neuen Wohngebiets für bis zu eintausend Einwohner optimal entspräche und auch wirtschaftlich darstellbar sei.

Um dichteabhängige Kosten ermitteln zu können, wurden 16 Jenaer Vergleichsgebiete ausgewählt. Sie weisen unterschiedliche städtebauliche Strukturen auf. Ihre Abgrenzung konnte aus der Grundlagenarbeit der Jenaer Baustrukturtypen übernommen werden, wie sie seit 2013 im „formatio jenkinsis – Gestaltungsstandard für den öffentlichen Raum“³ vorliegen. Zur Auswertung mit dem GIS-System wurden jeweils vergleichbare Gebiete abgegrenzt, wobei vereinfachend die Siedlungsfläche mit Bruttobauland gleichgesetzt wurde. Zur Bemessung der öffentlichen Flächen konnte man sich auf das GIS des KommunalService Jena (KSJ) beziehen, was außer den Straßen auch die Fußwege, das Straßenbegleitgrün, die Straßenbahn und weitere Infrastrukturen umfasst. Die Privatflächen als Nettobauland wurden ermittelt, indem vom Bruttobauland nun die öffentlichen Flächen abgezogen wurden. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden

² Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Planer-societät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation (Hrsg.): Kosten und Nutzen der Siedlungsentwicklung, September 2008, ILS gGmbH; Abb. 7 (dort): Zusammenhang zwischen Bebauungsdichte und Erschließungskosten

öffentliche und gewerbliche Einrichtungen sowie größere Grünanlagen weitestgehend ausgeklammert. Die Zahl der Wohneinheiten trug die Statistikstelle der Stadt durch GIS-Auswertung bei, ebenso wie die Anzahl der Bewohner nach Haupt- und Nebenwohnsitz (Abb. 15).

Die auf den Grunddaten beruhende Darstellung im Säulendiagramm (Abb. 17) zeigt dann eine breite Spannweite zwischen dem am dünnsten besiedelten Gebiet, der Ringwiese aus den 30er Jahren des 20. Jahrhunderts, und dem Damenviertel, einer gründerzeitlichen Blockrandstruktur mit breiten Straßen – die Dichte der Wohneinheiten pro Hektar Bruttobauland im Damenviertel ist achtmal größer als die in der Siedlung Ringwiese.

Abb. 16 benennt die dazugehörigen städtebaulichen Typologien und ordnet sie nach aufsteigender Dichte.

In einer nächsten Stufe wurden nun die Verkehrsflächenanteile im Diagramm verglichen (Abb. 18) und ins Verhältnis zur Bevölkerungsdichte gesetzt. Ein in etwa exponentiell ansteigender Graph spiegelt die gegenseitigen Abhängigkeiten am besten wider. Während die Dichten im Verhältnis von 1:8 zwischen der geringsten und der höchsten auseinanderliegen, steigt der Verkehrsflächenanteil nur im Verhältnis von 1:2.

Bei näherer Betrachtung der Kosten einer Verkehrsfläche wird schnell deutlich, dass Kostenersparnisse bei einer minimalen Verkehrsfläche, wie sie in den Siedlungen typisch ist, auf einen Verzicht auf Fußweg, öffentliches Straßengrün und eine minimierte i.d.R. nur einseitige Beleuchtung zurückgehen, wobei jedoch

³ Stadt Jena (Hrsg.): formatio jenkinsis. Gestaltungsstandard für den öffentlichen Raum. DANE Landschaftsarchitektur Weimar (Auftragnehmer), 180 S., 1 CD, Schriften zur Stadtentwicklung, Nr. 2, Jena 2013

Gebietsname	Bevölkerungsdichte Brutto EW/ha	Wohneinheiten-Dichte je ha Bruttobauland	Durchschnittliche EW pro WE
Ringwiese	30	14	2,1
Kunitz, Kochs Graben	42	14	2,9
Fuchslöcher 2.BA	48	15	3,2
Landgrafenviertel	51	22	2,3
Schlegelsberg	51	26	2,0
Cospeda, Im Wasserlaufe	55	29	1,9
Siedlung Kieshügel	56	26	2,1
Himmelreich 3.BA	59	18	3,2
Fuchslöcher 1. BA	102	54	1,9
Heimstättensiedlung	105	52	2,0
Nord I	152	93	1,6
Lutherstraßenviertel	184	85	2,2
Wenigenjena (Kernbereich)	185	100	1,9
Südviertel	232	123	1,9
Lobeda West	233	124	1,9
Damenviertel	266	117	2,3
Durchschnitt	116	51	2,2
Neues Wohnen Zwätzen	172	78	2,2

Abkürzung	Bezeichnung
EW	Einwohner
WE	Wohneinheiten

Abb. 16 Vergleich der Wohn- und Bevölkerungsdichten der beispielhaften Jenaer Baugebiete

höhere Kosten durch die auf engstem Raum zu verteilenden, tlw. übereinander zu verlegenden Medien entstehen. Bei breiten Verkehrsflächen entstehen Mehrkosten durch ggf. doppelseitige Straßenentwässerungsleitung und Beleuchtung, Pflanzung und Erhalt des Straßengrüns sowie doppelte Stromanschlussleitun-

gen. Einspareffekte können erzielt werden durch die Verteilung der Medienkosten auf den breiten Querschnitt, gegenüber dem Straßenaufbau geringere Kosten des Grüns und der Gehwege und dadurch, dass Beleuchtung und Entwässerung fast die selben Flächen nutzen können.

EFH-Gebiete (Ringwiese, Fuchslöcher 2. BA, Kunitz "Kochs Graben", Himmelreich 3.BA)	40 EW/ha
EFH+DH+Stadtviellen (Schlegelsberg, Landgrafenviertel)	55 EW/ha
Kompakte Siedlung (Heimstättensiedlung, Cospeda "Im Wasserlaufe", Kieshügel, Fuchslöcher 1. BA)	100 EW/ha
Offene Zeilen 4 bis 5 VG (Nord I)	150 EW/ha
Gründerzeit 2 bis 4 VG (Jena-Ost Kernbereich, Lutherstraßenviertel)	185 EW/ha
Zeilenbau 6 bis 10 (Lobeda West)	230 EW/ha
Gründerzeit 3 bis 6 VG (Südviertel, Damenviertel)	285 EW/ha

Abb. 17 Zuordnung der Baugebiete zu Siedlungstypen

16 Jenaer Siedlungsbereiche in 7 Typen zusammengefasst

Verkehrsflächen pro 1000 m² Nettobauland

(Bedarf an Investkosten für Erschließung unabhängig von aktuellen Baupreisen)

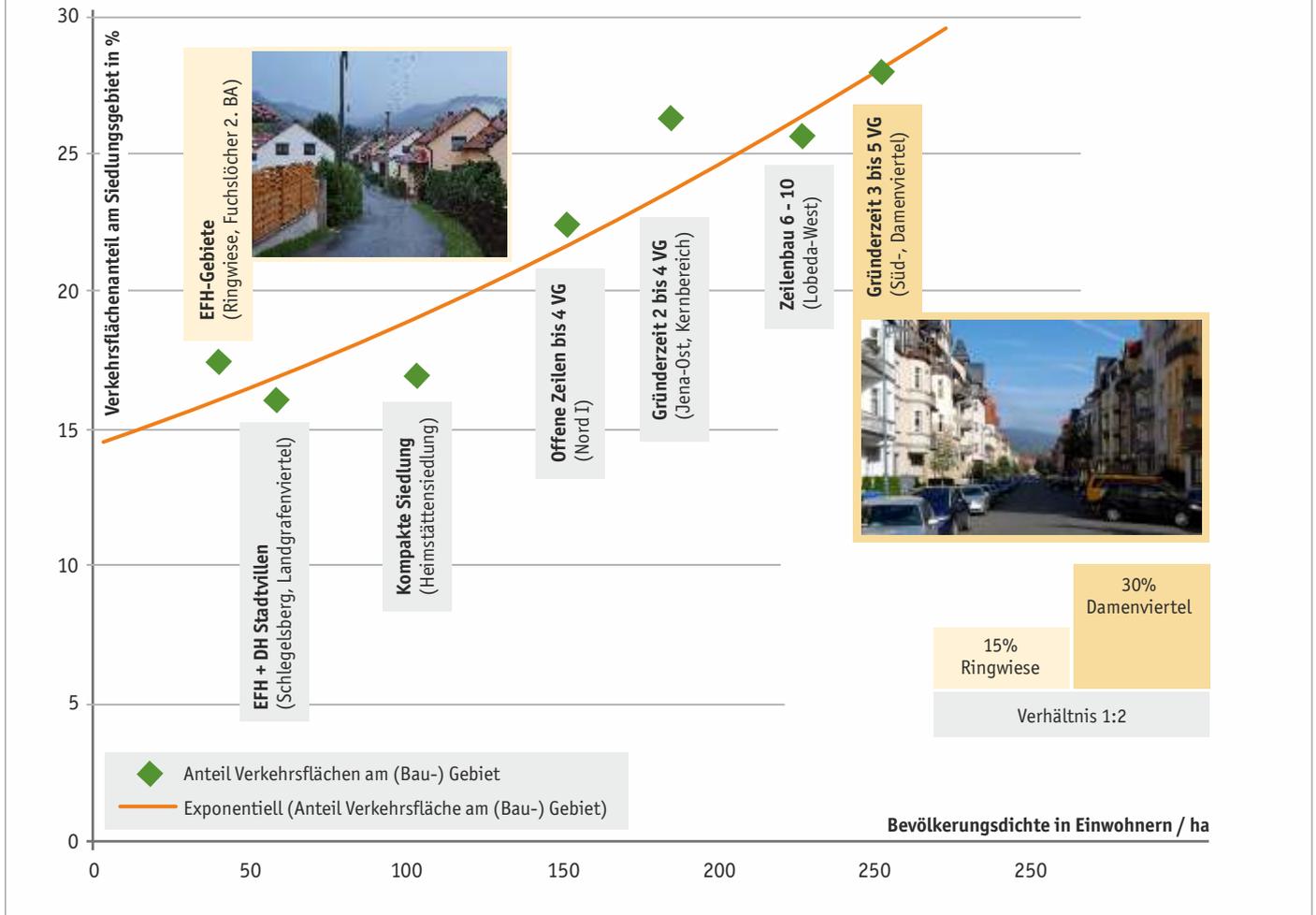


Abb. 18 Verkehrsflächenanteil der in Typen zusammengefassten Beispielbaugebiete

Die Überlagerung dieser be- und entlastenden Effekte führt dazu, dass die durchschnittlichen Kosten pro Quadratmeter Verkehrsfläche für breite und auch für schmale Verkehrsanlagen in grober Näherung identisch sind. Somit kann der Verbrauch an Verkehrsflächen aller untersuchten Baugebiete miteinander ins Verhältnis gesetzt werden. Für eine Vergleichbarkeit wird hilfsweise davon ausgegangen, dass alle Gebiete zur gleichen Zeit mit gleichen Investitionskosten pro m² Verkehrsfläche erschlossen wurden, ohne topographische Besonderheiten u.ä. zu berücksichtigen.

Die Höhe der notwendigen Aufwendungen für die Erschließung kann mit Hilfe des Bedarfs an Verkehrsfläche pro m² Wohnbauland unabhängig von tatsächlichen, schwankenden Baukosten dargestellt werden. Beim reinen Verkehrsflächenverbrauch pro m² Netto-Bauland unterscheiden sich das Gebiet der geringsten Dichte, der Ringwiese, und das sehr kompakte Damenviertel in einem Verhältnis von 1:2,5 (Abb. 19).

Setzt man dies nun ins Verhältnis zu den Bewohnern in den zu sieben städtebaulichen Strukturtypen zusammengefassten 16 Jenaer Siedlungsbereichen, liegt der Verkehrsflächenbedarf pro Bewohner in der Ringwiese mit 39 m²/EW 3,5 mal über dem Bedarf in gründerzeitlichen Vierteln (11 m²/EW) (Abb. 20). Zwar ist der reine Verkehrsflächenanteil am Siedlungsgebiet in den dichter bebauten Stadtteilen größer, dies wird jedoch mehr als kompensiert durch die kräftige Abnahme der Erschließungskosten pro Wohneinheit bei steigender Dichte (Abb. 21). Ein Wohngebiet der Nachwendezeit mit einer Erschließung durch Mischverkehrsfläche ohne Gehweg unterscheidet sich von einem gründerzeitlichen Viertel mit breiter Fahrbahn mit Schräg- oder sogar Senkrechtparkern hinsichtlich der Straßenfläche im Verhältnis von 1 : 2, hinsichtlich der Kosten absolut sogar im Verhältnis von 1 : 2,5, liegt jedoch hinsichtlich der relativen Kosten (pro Wohneinheit) viel niedriger im Verhältnis von 4 : 1. Das heißt also, dass die vermeintlich so sparsam erschlossenen Kleinsiedlungsgebiete pro Wohnung einen vierfach größeren Er-

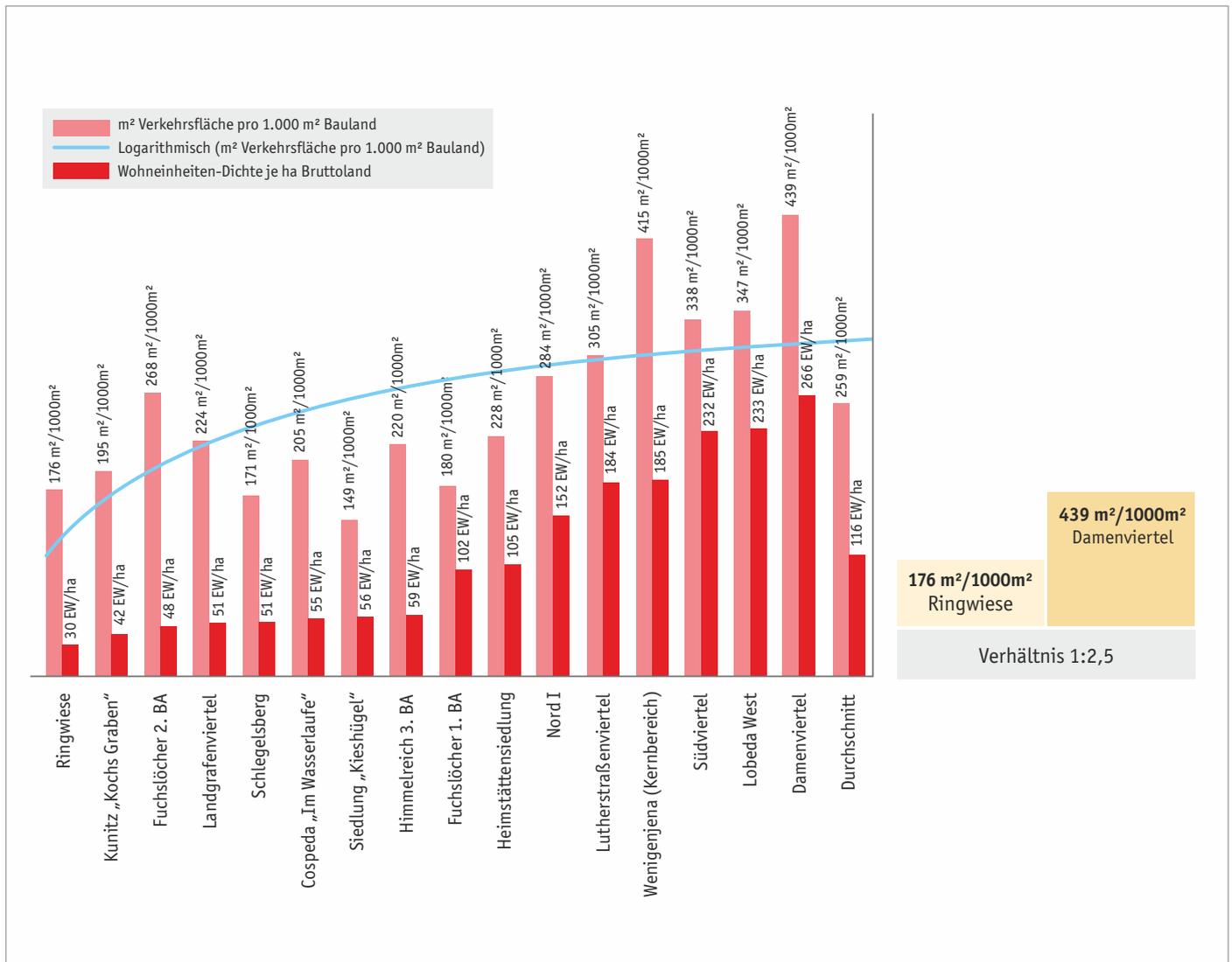


Abb. 19 Vergleich des Bedarfs an Erschließungsflächen der Baugebiete und deren Dichte (Wohnheiten je ha)

schließungskostenanteil pro Wohnung erzeugt haben als das in der dichten, kompakten und dennoch großzügigen gründerzeitlichen Stadterweiterung in geschlossener Bauweise der Fall war.

Die im Masterplanprozess weiterentwickelten Ideen für das Gebiet „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ übertragen die gründerzeitliche Raumproduktion auf ein neues Wohngebiet des 21. Jahrhunderts. Die sich längst in der Wohnnachfrage nach gründerzeitlichen Quartieren dokumentierende Beliebtheit dieser städtebaulichen Grundmuster sollen dem neuen Stadtteil zugutekommen durch eine baumumstandene Platzanlage, vergleichsweise breite Straßen mit Stellplätzen und Bäumen, breite Gehbahnen und Vorgärten (siehe Kap. 4). Hier läge der Erschließungsflächenanteil inklusive dem öffentlichen Platz und der zur Bahn hin notwendigen Schallschutzwand bei etwa 0,5 m² pro m² Nettobauland, was unter allen betrachteten Bautypologien einen Spitzenwert darstellt. Ganz anders und positiver stellt sich

die Situation hinsichtlich der Verkehrsflächen pro Einwohner als Gradmesser für die Investitions- und Instandhaltungskosten dar: Hier liegt das „Neue Wohnen in Jena-Zwätzen“ selbst inklusiv des Quartiersplatzes und weiterer öffentlicher Nebenflächen bei ca. 20 m² Erschließungsfläche pro Einwohner noch unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (ohne dieses Wohngebiet) von ca. 24 m² pro Einwohner (Abb. 22). Bei Reduzierung um die oben benannten, besonderen öffentlichen Flächen, welche in den Vergleichsgebieten möglichst ausgeklammert wurden, wird der Flächenbedarf für die Erschließung mit 13 m² pro Einwohner noch deutlich besser.

Den Gesamtüberblick über die Kennzahlen gibt Abb. 23. Nach alledem weist das vergleichsweise kompakte, mit großzügig bemessenen und stark begrünten Erschließungsanlagen ausgestattete neue Siedlungsmodell, das die Qualitäten der Stadterweiterungen von vor 100 Jahren auf das 21. Jahrhundert überträgt, günstige wirtschaftlichen Kennwerte auf. Auch hin-

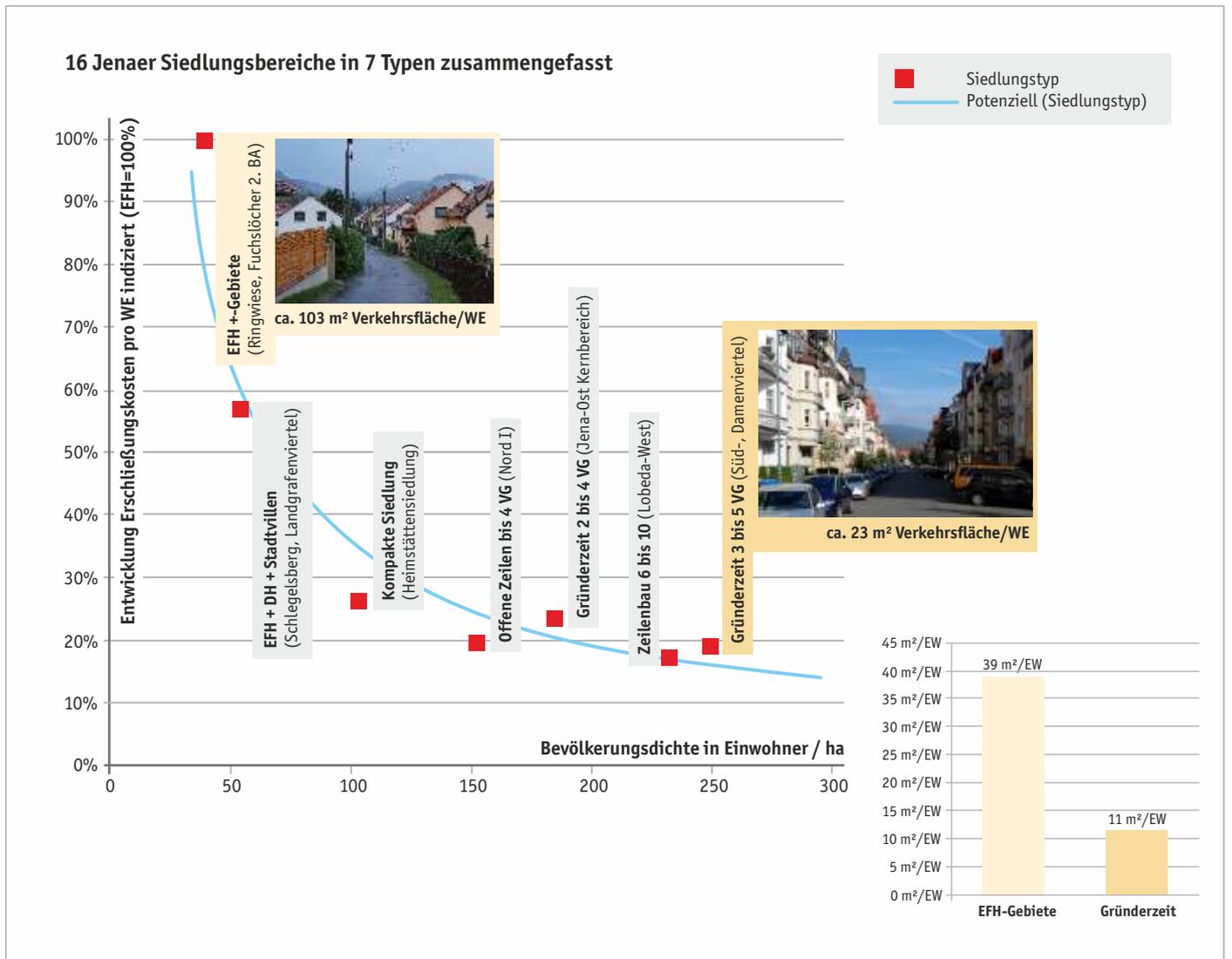


Abb. 20 Kostenentwicklung nach Dichte für die Beispielgebiete

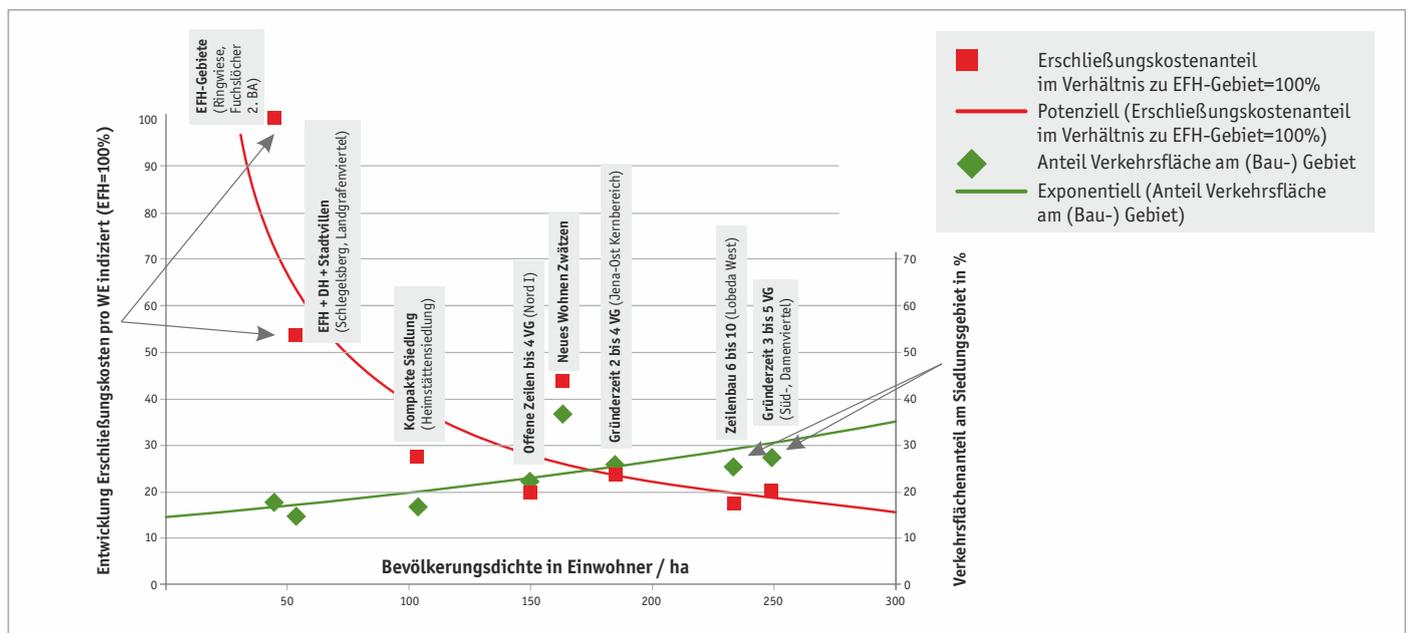


Abb. 21 Vergleich der relativen Kosten mit dem Verkehrsflächenanteil der Baugebietsbeispiele in Abhängigkeit von ihrer Bevölkerungsdichte

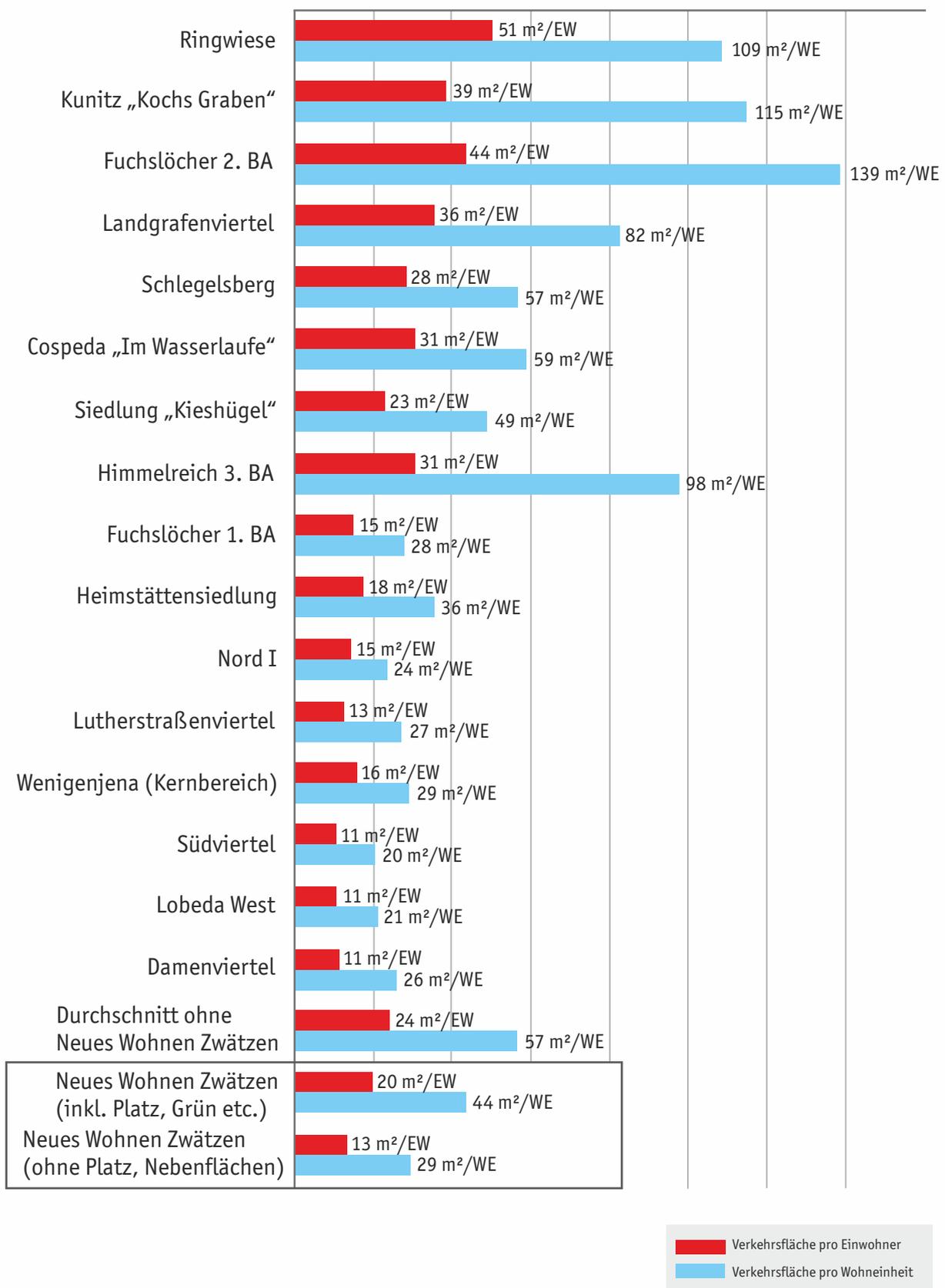


Abb. 22 Vergleich des Bedarfs an Verkehrsflächen der Baugebiete

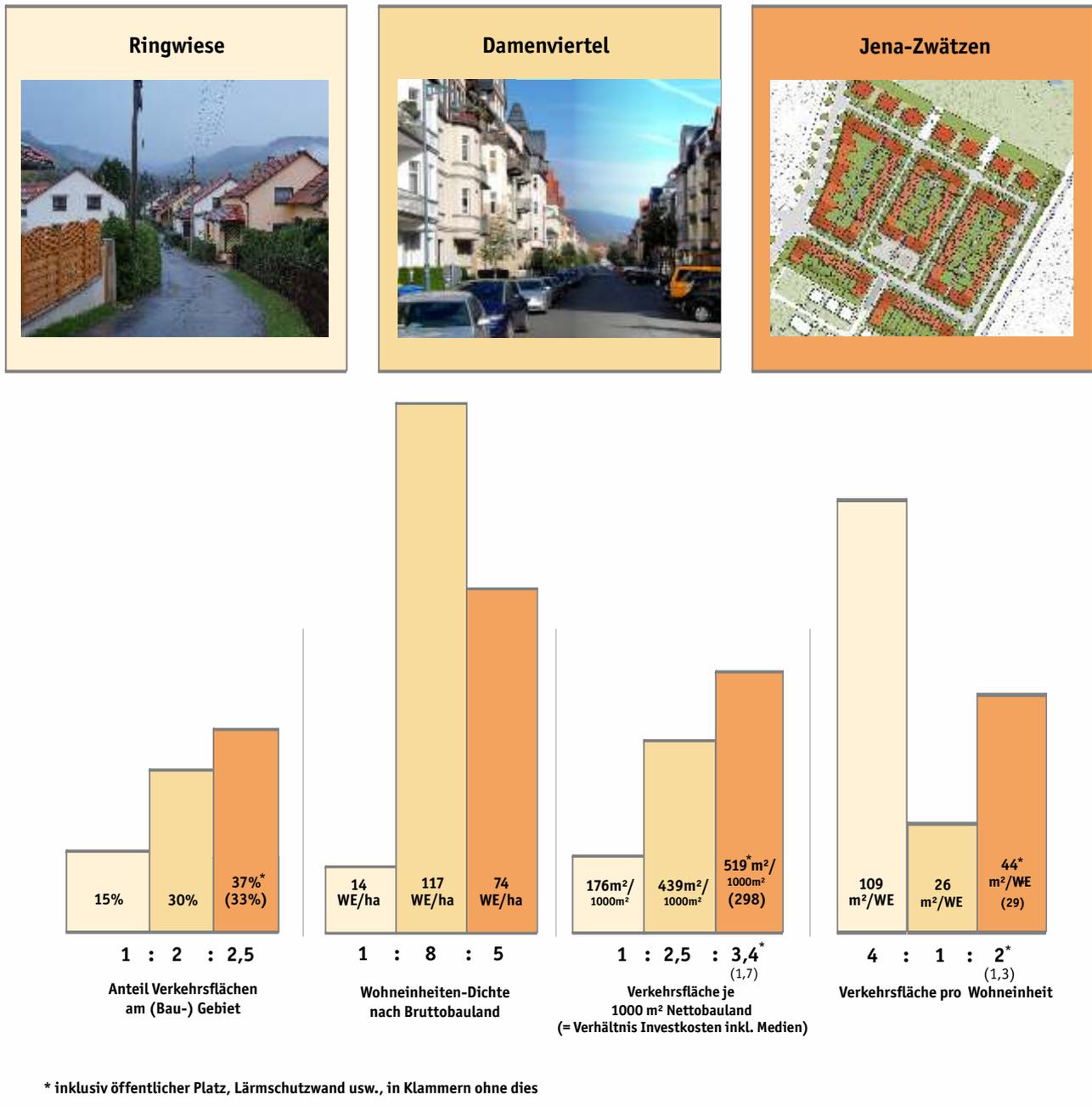


Abb. 23 Vergleich von Kennzahlen von zwei der beispielhaften Jenaer Baugebiete mit dem Neuen Wohnen in Jena-Zwätzen

sichtlich klimatisch wirksamer und ökologischer Aspekte vermag es zu überzeugen, wie Abb. 24 veranschaulicht: Der geringe Siedlungsflächenverbrauch pro Wohnung ähnelt dem des gründerzeitlichen Damenviertels und spielt damit in einer ganz anderen Liga als die verschwenderisch mit Raum und Kosten umgehenden offenen Stadterweiterungsgebiete mit kleinteiligem Wohnungsbau.

Fazit

In der umfangreichen Untersuchung anhand von mehreren Siedlungstypologien – u.a. Kleinsiedlungsgebiet, Gründerzeit, Sied-

lungen in offener Bauweise, Großsiedlung – wurde der Nachweis erbracht, dass "großzügige" Straßenräume, kombiniert mit eher kompakten Bauformen, einen günstigen Einfluss auf die Erschließungs- und Unterhaltungskosten der Infrastruktur haben.

Damit konnte die Akzeptanz für das städtebauliche Konzept auch bei allen für die Infrastrukturkosten verantwortlichen Bereichen der Stadtverwaltung gestärkt werden.

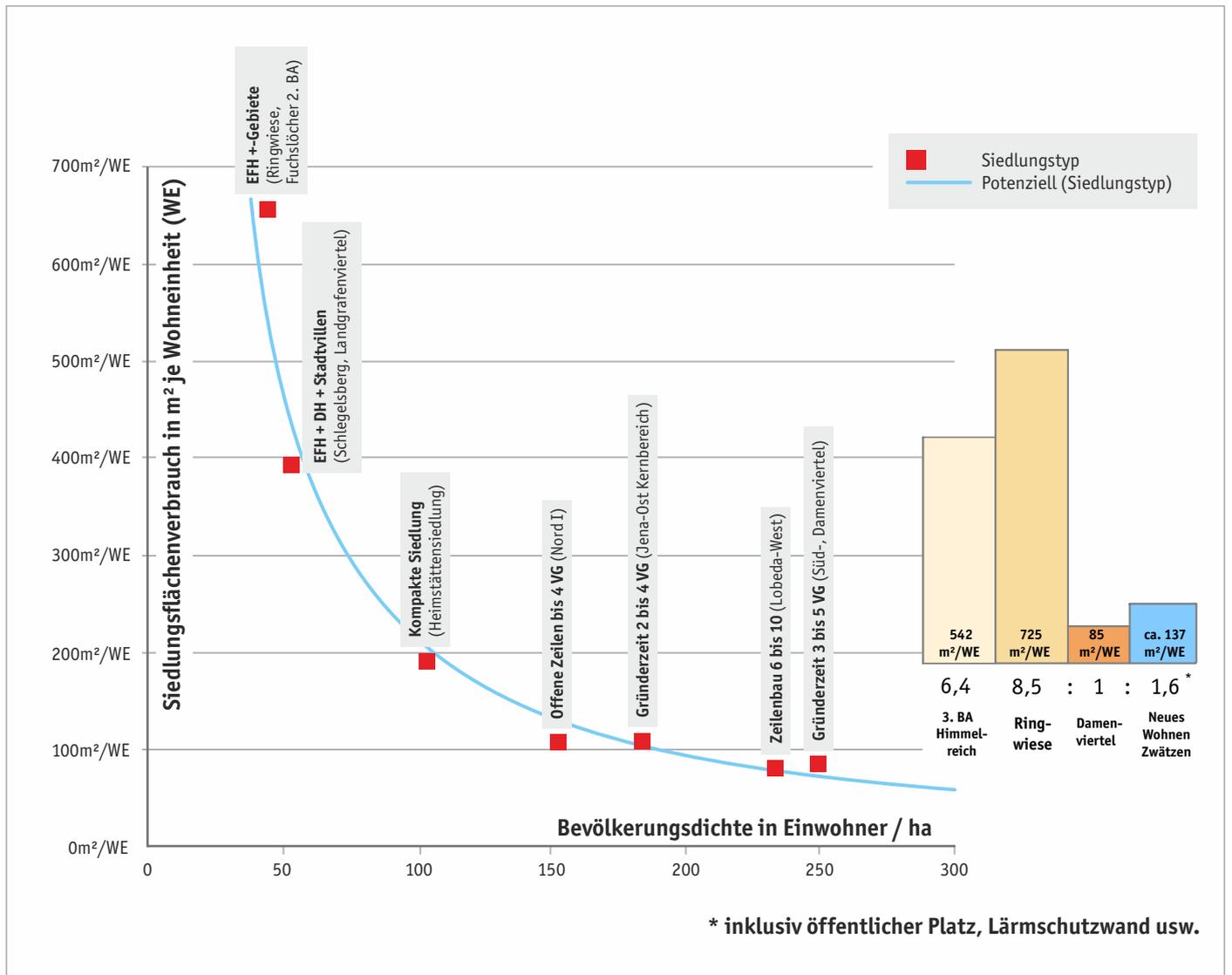


Abb. 24 Siedlungsflächenverbrauch Jenaer Baugebiete in Abhängigkeit von ihrer Bevölkerungsdichte



Abb. 25 Perspektive einer Stadtstraße im Wohngebiet „Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“



Abb. 26 Reich gegliederter Straßenraum in Amsterdam-Ijburg



Abb. 27 Begrünte Vorgartenzone mit Eingangstreppe in Manhattan



Abb. 28 Einfriedung mit Maueranteil, Zaun und Hecke



Abb. 29 Verkleidung der Mülltonnenstandplätze



Abb. 30 Abgesetzte Eingangszone in Frankfurt-Riedberg



Abb. 31 Gegliederte Fassade



Abb. 32 Abstellbox im Hausgarten

3

Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers Am Oelste

Bereits zu Beginn der Planungen zur Entwicklung für ein neues Stadtquartier im Jenaer Norden wurden im November 2013 zwei Ideenwerkstätten durchgeführt, um möglichst viele Bürger, den Ortsteilrat Zwätzen sowie sonstige Akteure frühzeitig in die Entwicklung einzubeziehen. Beide Veranstaltungen waren mit jeweils mehr als 50 TeilnehmerInnen aus Stadtgesellschaft, Stadtpolitik, Wirtschaft und Wissenschaft sehr gut besucht und signalisierten deutlich das öffentliche Interesse an der zukünftigen Stadtentwicklung.

Die 1. Ideenwerkstatt am 12.11.2013 sollte vorrangig dazu dienen, erste Ideen zu erläutern und gemeinsam ins Gespräch zu kommen. Der Abend wurde mit zwei Vorträgen zu den Themen „Wohntrends“ (Abb. 33) und „Wohnen in der Stadt“ sowie der Präsentation der Konzeptskizze für das neue Wohngebiet eröffnet. In der sich anschließenden Diskussionsrunde wurden vor allem Fragen zur möglichen Bauhöhe, zum Hochwasserschutz, dem geplanten Preissegment der Wohnungen, zur Parkplatzsituation und den weiteren planerischen Schritten beantwortet.

Die zweite Ideenkonferenz am 26.11.2013 hatte einen stärkeren Werkstattcharakter. Nach thematischen Kurzstatements zu innovativen Ansätzen für die Vermarktung, Ideen für eine tragfähige Verkehrskonzeption und Verkehrsraumgestaltung sowie zukunftsfähigen Konzepten für die technische Ver- und Entsorgung wurde mit der Bildung von Arbeitsgruppen begonnen. Entsprechend den Wünschen der TeilnehmerInnen ergaben sich insgesamt fünf Gruppen zu den Themen „Wohnformen / Soziale Infrastruktur“, „Verkehrstechnische Infrastruktur / Parken“, „Architektur / Städtebau“, „Grün / Hochwasser“ sowie „Technische Infrastruktur / Energiekonzepte“ (Abb. 34). In den Arbeitsgruppen wurde ergebnisoffen gearbeitet, d.h. über die Art der Ergebnisse konnte frei entschieden werden. So wurden nicht nur Thesen formuliert und Aspekte aufgelistet, die Beach-



Abb. 33 Vortrag zu aktuellen Wohntrends

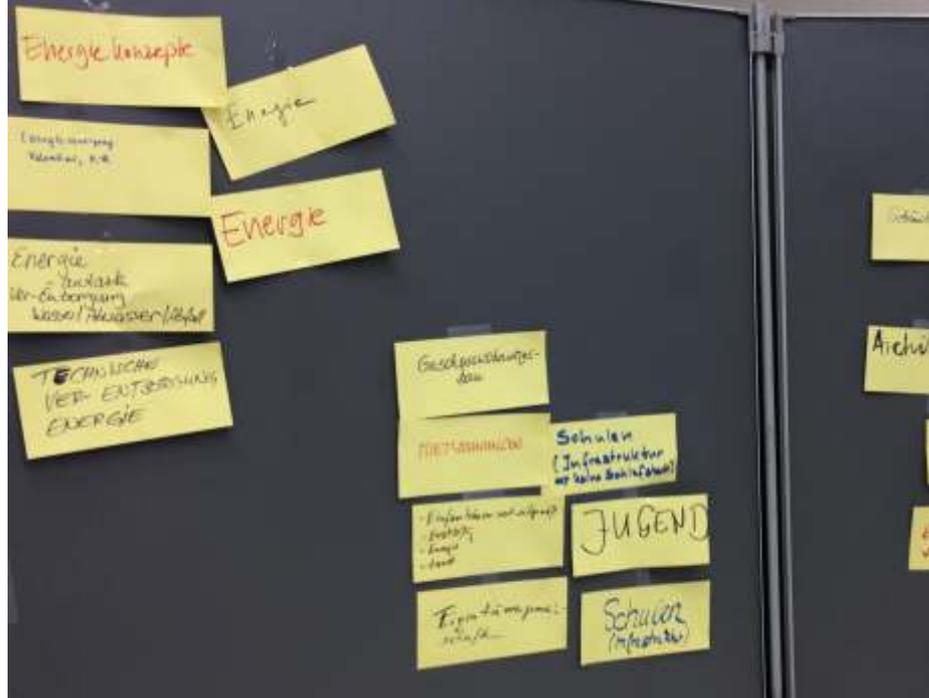


Abb. 34 Themen mit hoher Relevanz zur Quartiersentwicklung

tion in der weiteren Planung finden sollten, sondern auch Aufgaben für das zu beauftragende Planungsbüro und die Verwaltung formuliert (Abb. 35). Die gemeinsame Arbeit war von einer sehr angenehmen, offenen, aber gleichzeitig auch zielorientierten Diskussionskultur geprägt. Bei Nachbereitung der Veranstaltung ergaben sich zahlreiche hilfreiche Hinweise für die Formulierung der Aufgabenstellung zur Erarbeitung des städtebaulichen Konzeptes und der Freiraumgestaltung.

Nach der Beauftragung der Büros (Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur aus Berlin und Book Landschaftsarchitektur aus Jena) fand am 10.09.2014 eine weitere Bürgerinformationsveranstaltung statt, in der zwei Vorentwürfe für das städtebauliche Konzept sowie erste Ideen zur Freiraumgestaltung präsentiert wurden. Der Zwischenstand zur Prüfung der Hochwassersituation wurde durch die JENA-GEOS Ingenieurbüro GmbH aus Jena vorgestellt.

Nach den drei Vorträgen wurde eine Fragerunde eröffnet (Abb. 36). Der Großteil der Rückfragen bezog sich auf die Analyse zur Hochwassersituation, den angesetzten Stellplatzschlüssel und die verkehrlichen Auswirkungen auf die bereits bestehenden Wohngebiete.

Im Anschluss daran wurden vier Arbeitsgruppen gebildet, um die Vor- und Nachteile der beiden Vorentwürfe zum städtebaulichen Konzept zu diskutieren. In den Arbeitsgruppen ergab sich eine deutliche Präferenz für die vorgestellte Variante I (Abb. 37). Darüber hinaus gab es zu den Themenkomplexen „Wohnformen / Soziale Infrastruktur“, „Architektur / Städtebau“, „Verkehrstechnische Infrastruktur / Parken“ sowie „Grünplanung / Regenwasser / Hochwasser“ (Abb. 38) zahlreiche Hinweise und Anmerkungen, die entsprechend fachlicher Würdigung in die Ausarbeitung der finalen Entwürfe durch die beauftragten Büros eingeflossen sind.

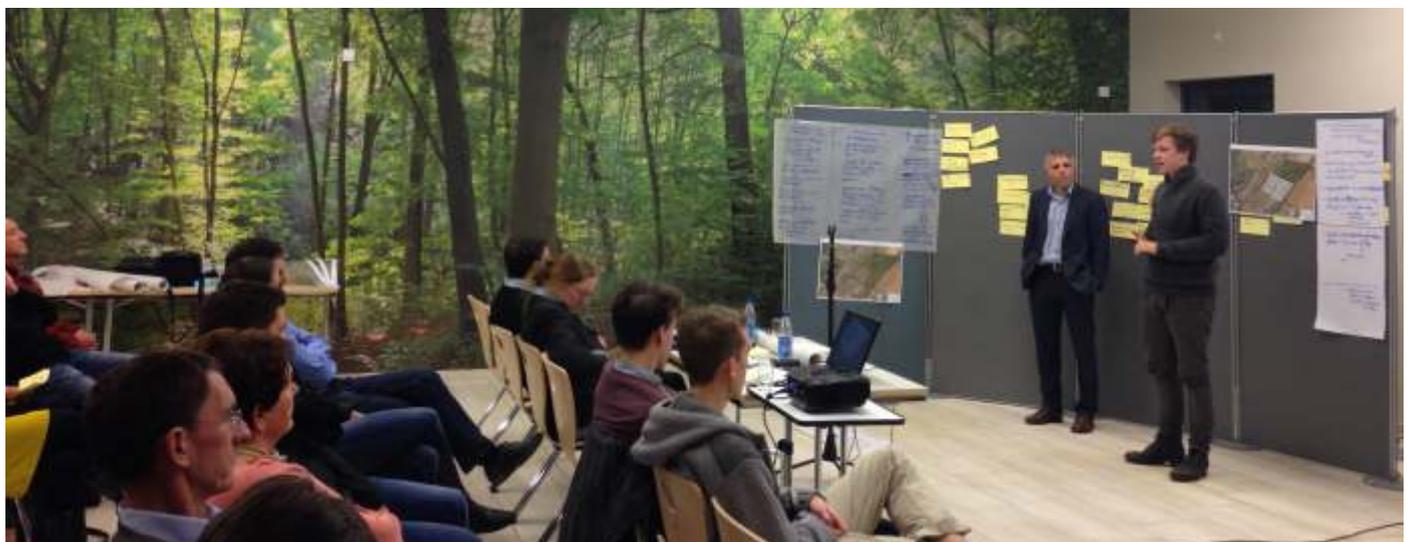


Abb. 35 Auswertung der Arbeit in den Arbeitskreisen im Plenum



Abb. 36 Fachplaner, Experten und Bürgerschaft im Diskurs

Auf Grund des großen Interesses fand am 11.03.2015 für alle Interessierten eine gesonderte Veranstaltung zum Thema Hochwasser statt. Durch die JENA-GEOS Ingenieurbüro GmbH wurden die aktuellen Erkenntnisse sowohl in Bezug auf das neue Stadtquartier als auch auf die angrenzenden, bereits bestehenden Wohngebiete präsentiert.

Den Abschluss des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens bildete eine zweite Bürgerinformationsveranstaltung am 23.03.2015, an der wie zuvor mehr als 50 Personen aus Stadtgesellschaft, Stadtpolitik, Wirtschaft und Wissenschaft teilnahmen. Durch die beauftragten Büros wurden zum einen das finale städtebauliche Konzept mit Quartiersplatz (Variante I) und zum anderen die Freiraumgestaltung mit Vorgärten, Hausgärten und Aufenthaltsbereichen vorgestellt. Die Rückfragen bezogen sich u.a. auf die geplanten Grundstücksgrößen, die verkehrstechnische Anbindung für Fußgänger und Radfahrer sowie den ÖPNV, Spielräume für Kinder, den Artenschutz, den Schallschutz und die weitere Zeitschiene für die Planungen. Auch aus dieser Veranstaltung wurden Anregungen für die Ausarbeitung des Masterplans (Abb. 39) aufgenommen, der schließlich die Grundlage für den Entwurf des Bebauungsplans bildete. Im Bebauungsplanverfahren „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ wurde in den jeweiligen Verfahrensschritten die Öffentlichkeit medial, in den Ortsteilratssitzungen und durch die öffentlichen Auslegungen aller Planbestandteile informiert.

Das Beteiligungsverfahren wurde im Internet dokumentiert: www.ideenwerkstatt.de. Neben den Protokollen zu den einzelnen Veranstaltungen ist auch ein Großteil der hier benannten Vorträge online abrufbar.



Abb. 37 Entwicklung der Vorzugsvariante



Abb. 38 Hochwasserschutz

Abb. 39 (rechts) Masterplan als Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens und der abgestimmten Entwurfsarbeit von Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur, Berlin, und vom Landschaftsarchitekten Ulrich Book, Jena



4

Masterplan Neues Wohnen in Jena-Zwätzen



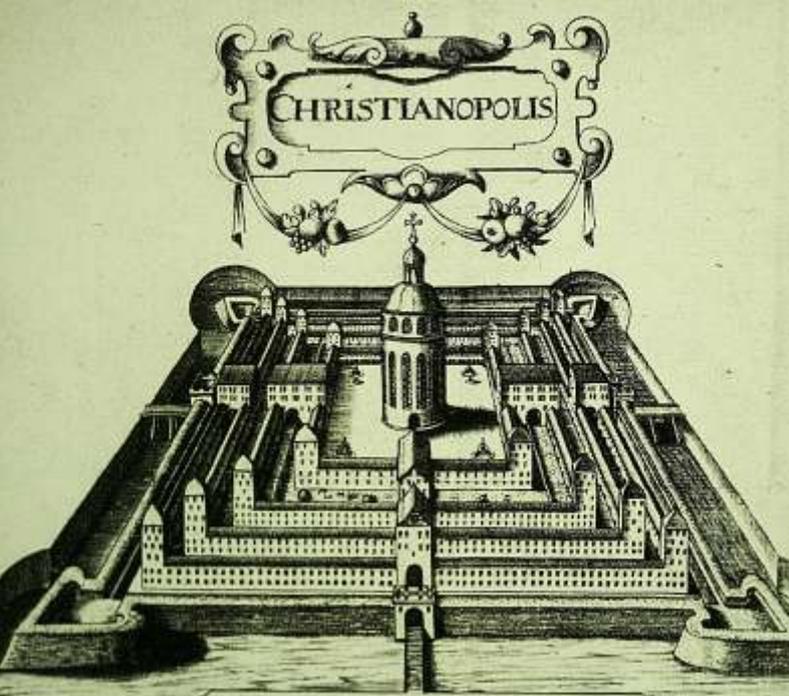


Abb. 40 Christianopolis, Grafik von Johann V. Andreae



Abb. 41 Paradies, Grafik von Athanasius Kircher

Das Konzept der „Guten Stadt“

Vor dem Hintergrund eines erkennbaren Bedarfs an erschwinglichem und dennoch anspruchsvollem Wohnraum entwickelt sich hier (Abb. 43) die Idee eines Stadtquartiers mit hohem Identifikationswert im Sinne von besonderer Lage, besonderer Struktur und einer besonderen baulichen Gestaltung. Die Lage zwischen Saalebahn und Naumburger Straße, dem markanten Sporn des Gleisbergs mit der Ruine der Kunitzburg zugewandt, ist exponiert und an der nordöstlichen Seite von einem starken Bezug zur Landschaft geprägt, wobei der neue Stadtteil sich klar gegenüber der Landschaft abgrenzt. Der südwestliche Bereich ist geprägt durch die Haupteerschließungsstraße und die relativ offene Nachbarbebauung.

Die besondere Struktur und Erscheinungsform des neuen Stadtquartiers soll in moderater Form städtisch erscheinen, also ein klar begrenztes Stadtareal (Abb. 40) bilden mit allen Qualitätsmerkmalen einer schönen Stadt mit Straße, Platz, Quartier, Haus und Garten (Abb. 42) im Unterschied zu der Unverbindlichkeit offener Siedlungsbaustrukturen. Die besondere bauliche Identität des Wohnquartiers muss unmittelbar erkennbar sein - sowohl im Verhältnis zur Nachbarbebauung als auch zur umgebenden Natur. Beim „Neuen Wohnen in Jena-Zwätzen“ geht es um ein kompaktes bauliches Erscheinungsbild, welches sich deutlich abhebt von der gewöhnlichen Umgebung und eine klare Abgrenzung zur umgebenden Naturlandschaft mit ihrem ganz besonderen Charakter aufweist (Abb. 41). Die Bausteine dieser neuen Stadtstruktur sind die einzelnen Häuser – unterschieden nach Dimension, Lage und Wohnqualität in Beziehung zu den wohnungsnahen Freiflächen. Neben dieser klaren Abgrenzung weist das neue Quartier auch eine bewegte Silhouette mit unterschiedlichen Gebäudehöhen an den jeweils passenden Stellen auf.

All das zusammen soll der Idee von städtischem Wohnen entsprechen, die den Gedanken umfassender Nachhaltigkeit (vor allem Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels) mit dem architektonischen Anspruch und dem Bedarf an qualifiziertem, städtischem Wohnraum für anspruchsvolle Stadtbewohner mit unterschiedlichen Wohnbedürfnissen verbindet.



Abb. 42 Johannisplatz mit Johannistor als Übergang von der Vorstadt in die Altstadt Jenas



Abb. 43 Lage des neuen Stadtteils „Am Oelste“ (rot hervorgehoben) im Jenaer Norden



Abb. 44 Geschlossener Straßenzug in Hof i. B.



Abb. 45 Augsburg

Architektur und Städtebau

Die Häuser bilden die Bausteine der städtebaulichen Struktur. Ihre Baugrundlage ist die Parzellierung der Bauflächen, der Blockareale zwischen den öffentlichen Räumen. Dabei ist immer eine gewisse Vielfalt anzustreben, ein Nebeneinander unterschiedlicher Haustypen und -größen, den verschiedenen Lagebedingungen im Quartier angemessen (Abb. 44, 45).

Den Kern des inneren Stadtquartiers bilden drei längliche Baublöcke; der südliche Rand wird durch zwei offene (U-förmige) Blöcke, der nördliche Rand durch eine offene Reihe von freistehenden Stadthäusern am Übergang zum Naturraum gefasst. Unterschiedliche Haustypen bilden in Übereinstimmung mit der differenzierten Stadtlage die Blockränder (Abb. 66, S. 39).

Neben einem angemessenen Angebot an Gewerbeflächen (Quartiersplatz), Spielflächen und ggf. benötigten öffentlichen Einrichtungen (Kitas u.ä.) sowie einer anspruchsvollen Gestaltung der Freiflächen macht die Vielfalt des Wohnungsangebots die besondere Qualität jedes Stadtquartiers aus.

Mietwohnungen, Eigentumswohnungen, kleinere gereichte Stadthäuser für Einzeleigentümer in unterschiedlichen Lagen im Quartier bilden ein breites Spektrum beim „Neuen Wohnen in Jena-Zwätzen“ und machen dieses Quartier somit für viele Bevölkerungsschichten interessant (Abb. 46). Gemäß der Lage im Quartier und innerhalb des Häuserblocks werden unterschiedliche Haustypen mit einer klar definierten Eingangssituation entlang der Straße und einem deutlich erkennbaren Dachelement angeboten. Alle Haustypen profitieren mit ihren Eingängen an der Straße von dem anspruchsvollen begrüneten Straßenmilieu mit Laden- und Gastronomieflächen, schwerpunktmäßig um den Quartiersplatz.

Das Typenangebot umfasst:

- Dominante Eckhäuser mit fünf Geschossen und Dachgeschoss um den Quartiersplatz herum,
- viergeschossige Eckhäuser mit Dachgeschoss an den Straßenkreuzungen,
- viergeschossige Wohnhäuser als Zweispänner mit mehreren Wohnungen,
- zwei- und dreigeschossige lebendig gereichte, vielfältige Einfamilienhäuser mit Vorgarten und
- dreigeschossige, freistehende Stadthäuser mit Staffelgeschoss entlang der nördlichen, naturnahen Freifläche.

Diese Angebotsbreite und lebendige, mannigfaltige Wohnformen in Verbindung mit den städtebaulichen Qualitäten und der Vielfalt an Hausformen sind von hervorragender Bedeutung für den neuen Stadtteil, der einen unmittelbaren Landschaftsbezug aufweist.



Abb. 46 St. Leonhardsgarten Braunschweig



Abb. 47 Mailand

Ein besonderes Anliegen war weiterhin, eine starke Beziehung zwischen den Häusern als klare Raumkante und Bildfolge entlang des öffentlichen Raums und den dahinter liegenden geschützten privaten Grünflächen zu schaffen – zum großen Teil noch zusätzlich über einen besonders gestalteten Gartenweg mit offener Wasserrinne erschlossen.

Das Stadtbild – Quelle von Heimatgefühl und Identität der Bewohner

Neben dem Rhythmus, der Größe und der Gestalt der Häuser spielen Farbe und Materialität (neben den Elementen des Stadtgrüns wie Bäumen usw.) eine große Rolle für die atmosphärische Wirkung des Wohnquartier (Abb. 47, 48).

Vor diesem Hintergrund gibt es beim „Neuen Wohnen in Jena-Zwätzen“ nicht nur ein differenziertes Hauskonzept und ein durchgestaltetes Freiflächenkonzept, sondern auch ein Materialkonzept mit Putz und Ziegel. Dem städtischen Raum und den unterschiedlichen Raumsituationen angemessen ist die Betonung des Quartiersplatzes, der Blockecken sowie des Gebäudesockels und die Hervorhebung der Solitärwirkung der Stadtvillen am Naturraum durch einen Mauerwerksanteil in der Fassade vorgesehen. Der Rest ist geputzt.

Neben diesem Mauerwerks-Putz-Konzept steht ein diesen Materialien angemessener Farbkatalog, welcher weiter auszuarbeiten ist und dazu dient, Wohnbereiche innerhalb des Stadtteils in Atmosphäre und Erscheinungsbild leicht voneinander zu unterscheiden, wobei es im Wesentlichen darum gehen wird, für die Putzflächen ein helles Farbspektrum in Beige- und Gelb-Tönen zu entwickeln. Alle Gebäudesockel könnten in rotem Backstein ausgeführt werden, ebenso die Fassaden aller Eckhäuser (der rote bzw. gelbe Backstein spielt dort eine wichtige gestalterische Rolle).



Abb. 48 Mailand

Die einzelnen Haustypen sind schematisch vorgezeichnet und werden hinsichtlich ihrer gestalterischen Material- und Farbgebungen ggf. in einer Gestaltsatzung beschrieben bzw. im Bebauungsplan verbindlich für alle Bauherren detailliert geregelt. Dasselbe gilt für die Gestaltung der Vorgärten mit Eingangstrepfen, eingehausten Müllbehältern und Fahrradständern (Abb. 27 - 30, 32, S. 23).

Öffentlicher Raum und Grünplanung

Der öffentliche Raum prägt das Quartier Prägend für jedes Stadtquartier mit einem deutlichen Bezug zur Geschichte der europäischen Stadt sind die Qualität und die Dimension der öffentlichen Räume: Straßen, Plätze, Grünflächen. Die Struktur der Straßen (und Erschließungsräume) muss in ihrer Ordnung einfach und übersichtlich sein, nach ihrer Nutzung und Nutzungsintensität richtig und differenziert bemessen und mit Grünflächen (Vorgärten) und Bäumen bezogen auf eine bestimmte Wohnatmosphäre hin ausgestaltet sein. Der Quartiersplatz bildet den sozialen Mittel- und Orientierungspunkt für alle Bewohner und Besucher.



Abb. 49 Haarlem



Abb. 50 Braunschweig, St. Leonhardsgarten

Leitthema Stadtgrün

Die bauliche Ordnung jedes städtischen Quartiers mit seinen Straßen, Plätzen und Häusern wird ergänzt durch das Stadtgrün als belebendes Element jeder städtebaulichen Struktur (Abb. 50). Es ist ein wesentliches Element der Stadtbaukultur und ein gesondertes Entwurfsthema mit großer Bedeutung für die Lebensqualität in einem Stadtquartier. Beim „Neuen Wohnen in Jena-Zwätzen“ stehen die Elemente des Stadtgrüns in einem komplexen Verhältnis zur umgebenden freien Landschaft.

Die Ausgestaltung des Quartiersplatzes (Abb. 51) und aller öffentlichen Grün- und Aufenthaltsflächen des neuen Wohnquartiers „Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“ ist von besonderer Bedeutung und bedarf einer der Nutzung angemessenen Freiflächengestaltung.

Alle öffentlichen Räume sind sowohl quartiersbestimmend als auch angemessen dimensioniert und gestaltet. Sie basieren auf der Vorstellung einer auf die Bewohner und die Fußgänger orientierten wohnlichen Atmosphäre aller Vorstadträume.

Von den Straßen aus gesehen liegen im Blockinneren – hinter den Häusern mit ihren Vorgärten – die privaten Hausgärten bzw. Grünflächen („grünes Wohnzimmer“), die durch innere Längswege mit den angestrebten integrierten Wasserläufen zur Regenwasserableitung sekundär erschlossen werden (Abb. 53).

Darüber hinaus werden im nördlichen Bereich des Quartiers zwei weitere Grünflächen bzw. Aufenthaltsbereiche zwischen den freigestellten Stadthäusern geschaffen, welche als Fenster zum angrenzenden Landschaftsraum fungieren (Abb. 52). Ziel ist es, innerhalb dieser Bereiche multifunktionale, kleinere Räume mit



Abb. 51 Der Quartiersplatz



Abb. 52 Aufenthaltsbereich im Norden



Abb. 53 Gartenweg in Jena, Heimstättenviertel



Abb. 54 Diplomatenviertel Berlin

verschiedenen Aufenthaltsfunktionen zu schaffen. Weiterhin sollen die öffentlichen Grünräume entlang der Straßen sowie der Quartiersplatz und die Wegesysteme in den Blockinnenbereichen den Bewohnern des neuen und der angrenzenden Stadtquartiere auch als Bewegungsräume dienen. Diese Elemente bieten ein breites Spektrum an qualifizierten, städtischen Grünflächen im Quartier. Insgesamt werden für die Begrünung entlang der Planstraßen rund 170 Bäume für den öffentlichen Raum vorgeschlagen (Abb. 54). Für alle weiteren Grün- und Platz- bzw. Aufenthaltsflächen sind weitere 48 Bäume geplant. Hinzu kommen die privaten Baumpflanzungen in den rückwärtigen individuellen Gartenbereichen.

Ein besonderes Qualitätsmerkmal dieses neuen Stadtteils ist neben den öffentlichen grünen Straßenräumen und Plätzen die Ruhe und Abgeschlossenheit, welche durch die privaten Grünflächen geschaffen wird (Abb. 55).

Verkehrstechnische Infrastruktur und Parksituation

Wichtig ist zunächst die optimale Erschließung des neuen Wohnquartiers. Dies gilt sowohl für die öffentlichen Verkehrsmittel als auch für den privaten Kfz-Verkehr. Beides trifft für das „Neue Wohnen in Jena-Zwätzen“ in besonderem Maße zu.

Mit der neu geplanten Straßenbahnlinie in der Naumberger Straße (westlich des geplanten Wohnquartiers) wird eine direkte Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs an die Jenaer Innenstadt und angrenzende Stadtgebiete geschaffen. Die Fertigstellung der Stadtbahntrasse wird für das Jahr 2020 prognostiziert. Der Masterplan berücksichtigt die entsprechende Vorplanung.

Der Eisenbahnhaltepunkt Jena-Zwätzen für den Regionalverkehr befindet sich innerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs des neu-

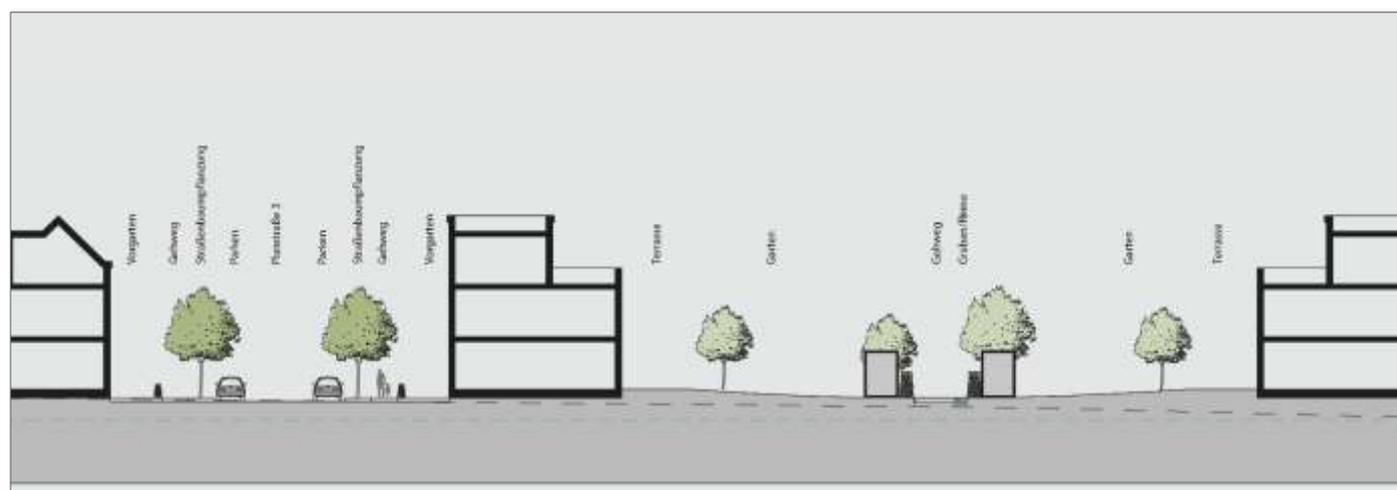


Abb. 55 Auszug aus dem Schnitt West-Ost

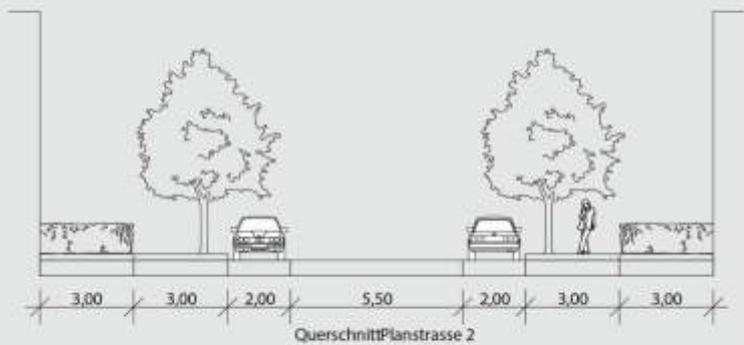


Abb. 56 Querschnitt der geplanten Straße 2

en Stadtteils. Von diesem ist das Stadtzentrum in 3 Minuten und die Gewerbegebiete im Süden der Stadt in 10 Minuten zu erreichen. Der Bahnanschluss ermöglicht auch vielfältige Ausflüge in die reizvolle Umgebung des Saaletals.

Der Kfz-Verkehr ist so dosiert und angelegt, dass die Erschließung optimal gewährleistet ist. Das übersichtliche Straßennetz des neuen Stadtquartiers ist an drei Punkten an das Erschließungsnetz der Umgebung angebunden und wird im Westen von der Naumburger Straße und im Osten von den Bahngleisen begrenzt. Zwischen der Planstraße 5 und den Bahngleisen erstreckt sich längs eine Stellplatzanlage in Verbindung mit einer für das Quartier bedeutenden Lärmschutzanlage.

Das Straßennetz besteht aus zwei Haupteerschließungsstraßen (Planstraße 1 und 2) in Ost-West-Richtung und zwei inneren Verbindungsstraßen als Erschließungsstraßen (Planstraße 3 und 4) mit einem eher intimen Wohncharakter sowie der östlichen Planstraße 5 als Abgrenzung zu den Bahngleisen.

Die Straßenquerschnitte mit Fahrbahnen, Stellplätzen, Bäumen und Vorgärten vor den Häusern sind entsprechend den Erschließungsnotwendigkeiten so angelegt, dass die Straße nicht nur als „Fahrraum“, sondern auch als „Lebensraum“ wahrgenommen werden kann, bezogen auf die alltäglichen Bedürfnisse der Bewohner. Die Straßenbreiten entsprechen den vorgegebenen Richtlinien und können das zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen (Abb. 56, 57). Da dieses eher gering ist, können auch andere Aktivitäten auf den Straßen stattfinden (Aufenthalt, Begegnung, Spielen und Parken).

Zentrale Flächen in diesem sehr überschaubaren Straßennetz sind drei platzartige Raumerweiterungen mit besonderer Aufenthaltsqualität: der Quartiersplatz an der Planstraße 2 im Sü-

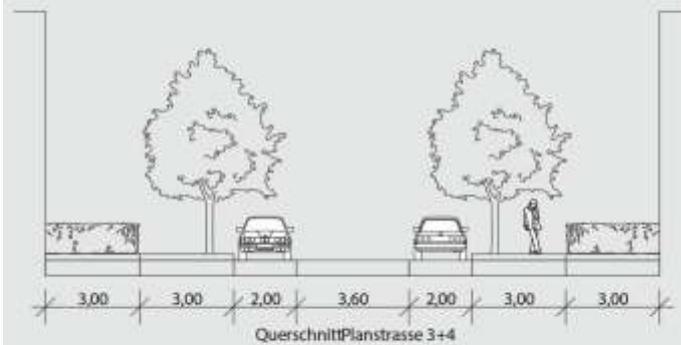


Abb. 57 Straßenquerschnitt der Straßen 3 und 4

den mit baulicher Betonung durch erhöhte Eckhäuser (Abb. 58) und die beiden eher offen angelegten Spiel- und Aufenthaltsflächen am nördlichen Übergang zur offenen Landschaft.

Durch die Stellplätze entlang der Quartiersstraßen wird die städtebauliche Qualität im Quartier erhöht, da der Straßenraum klar gegliedert und gestaltet ist (Straße, Parkstreifen, Gehweg mit Bäumen, Vorgärten). Insgesamt können je nach Parkstands-länge zwischen 217 und 240 Stellplätze im Straßenraum eingeordnet werden (gemäß RAS 06 bei straßenbegleitendem Parken ist eine Länge von minimum 5,20 m pro Stellplatz ausreichend).

Für das Baugebiet besteht mit dem Parkraumkonzept die Möglichkeit, eine höhere Dichte zu schaffen, da die Straßen breit und trotz der Bäume hell sind, was höhere Gebäude ermöglicht und es aufgrund des Stellplatzbedarfs kaum zu Grundrisseinschränkungen kommt. Der Versiegelungsgrad wird verringert, da es weniger Zufahrten oder Fahrgassen aufgrund der Doppel- bzw. Mitbenutzung der Straße gibt. Weiterhin bleiben den Bauherren teilweise teure Aufwendungen zur Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen für das eigene Haus erspart. Eine Doppelnutzung der Parkstreifen auch für die Gäste der Bewohner ist anders als bei privaten Stellplatzanlagen stets gewährleistet. Die Vorgärten können überwiegend gärtnerisch gestaltet werden und die Erdgeschosszonen werden nicht durch Garagentore geprägt. Somit kann eine Synthese aus städtebaulichen Qualitäten und einer zukunftsfähigen, gleichzeitig flexiblen Lösung der Stellplatzfrage im öffentlichen Raum erzielt werden.

Zur Deckung des Bedarfes sind neben dem straßenbegleitenden Parken und der Stellplatzanlage entlang der Planstraße 5 (42 Stellplätze) zusätzlich Tiefgaragen mit rund 450 bis 500 Stellplätzen geplant – abhängig von der Einordnung von Kellerräu-



Abb. 58 Raumstudie zum Platz von Südosten

men in EG oder UG. Diese sollen in eingeschossiger Bauweise unterhalb der Eckgebäude der Häuserblöcke entlang der Planstraße 1 sowie nördlich der Planstraße 2 verwirklicht werden. Bezüglich der Anordnungen von Stellplätzen in den Tiefgaragen besteht ein gewisser Spielraum. Entlang der Planstraße 2 und der Bahn sollen weiterhin Parkbereiche für Car-Sharing angeboten werden. Diese Stellplätze und Straßenstellplätze mit besonderer Ausstattung könnten auch für die Elektromobilität zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt könnten im Quartier ca. 719 bis 792 Stellplätze eingeordnet werden. Damit wäre es möglich, für Mehrfamilienhäuser bis zu 1,5 und für Einfamilienhäuser 2 Stellplätze pro Wohneinheit bereitzustellen.

Bei der Einmündung der Planstraße 1 wurde auf eine Aufweitung für Linksabbieger von Norden verzichtet. Aufgrund des wohl geringen Bedarfs wird davon ausgegangen, dass ein Abbiegen von Norden in die Planstraße 1 durch Verkehrszeichen und damit auch eine Störung von Straßenbahnfahrten verhindert wird. Die Details sind in der weiteren Planung mit dem Nahverkehr abzustimmen.

Eine weitere wichtige Anbindung soll für Radfahrer und Fußgänger geschaffen werden. Dies ist zwingend in einer so privilegierten Lage innerhalb des Stadtgebietes. Künftig könnten Zugänge entlang des Bahndammes geschaffen werden oder ein entsprechender Ausbau entlang der verlängerten Wiesenstraße stattfinden. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes ist jedoch der Aufwand für eine Unterquerung der Bahn für Rad- und Fußgängerverkehr nach Osten kaum vertretbar. Langfristig wird eine Nutzung der Bahnbrücke der neuen B88 angestrebt.

Soziale Infrastruktur

Bezüglich sozialer Infrastruktureinrichtungen wurden um den

Quartiersplatz an den Eckbereichen der Häuserblöcke Flächen für gewerbliche, soziale und kulturelle oder sogar kirchliche Einrichtungen eingeplant.

Der Masterplan sieht bisher keine Errichtung einer Schule und Kita vor, da die Schulentwicklungsplanung und Kindertagesstättenbedarfsplanung hier keinen Standort ausweist und die gesamtstädtischen Kapazitäten mittelfristig ausreichend sind. In der Umgebung bestehen die Kitas: „Kleine Forscher“ (Carl-Orff-Straße 8), „Fantasia“ (Leibnizstraße 25), „Kinderbude“ (Max-Gräfe-Gasse 7) sowie „Löbstedter Grashüpfer“ (Schreckenbachweg 1). Das Baugebiet stellt ausreichend flexible Bauflächen zur Verfügung, die bei Bedarf auch für die Einordnung einer Kita oder anderer kleinerer sozialer Einrichtungen genutzt werden könnten.

In der näheren Umgebung des neuen Stadtquartiers befinden sich die Grundschule „Schule am Rautal“ (Schreckenbachweg 3) und das Gymnasium „Carl Zeiss“ (Erich-Kuithan-Str. 7). Gemäß Schulnetzplan sind für die Planung bis 2025 gesamtstädtisch ausreichend Kapazitäten vorhanden bzw. in Planung. Als Spielflächen für die Kinder des neuen Quartiers und auch der angrenzenden Wohngebiete sind vor allem die zwei multifunktionalen Aufenthaltsbereiche im Norden sowie der Quartiersplatz und die Gartenwege in den Innenbereichen der Häuserblöcke bestens geeignet. Sie bieten gleichzeitig Raum zum Entspannen und Verweilen. Ebenso befindet sich im Grünzug Himmelreich der nächste Spielplatz, südlich an der Naumberger Straße ein weiterer kleiner Fußballplatz sowie in fußläufiger Entfernung der SV Jena-Zwätzen, der mit seinen Sportanlagen ein vielfältiges Freizeit- und Sportangebot für alle Altersklassen bietet.

Einrichtungen für Seniorenwohnen und Pflege befinden sich Am Kaiserberg und südlich des Ortskerns von Löbstedt.

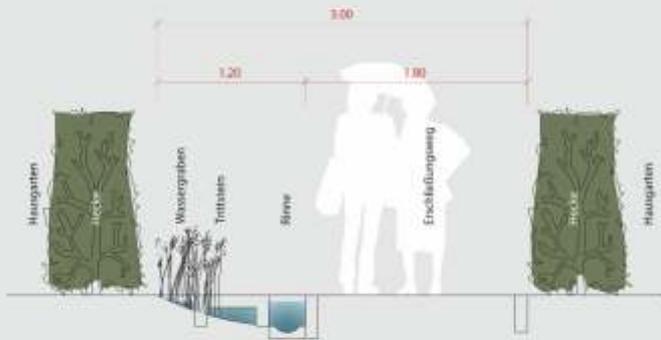


Abb. 59 Prinzip der Entwässerung mit Wassergraben



Abb. 60 Prinzip der Entwässerung mit Rinne

Technische Infrastruktur

Das Gebiet ist medientechnisch randschlossen. Die im Areal bestehenden Leitungen aus den Baugebieten Himmelreich und Saalepark müssen in die Planstraße 2 umverlegt werden (Abwasser, Strom, Gas, Wasser). Zur Regenwasserableitung und ggf. notwendigen Einordnung eines Regenwasserrückhaltebeckens folgen in der Detailplanung weitere Untersuchungen zu den bereits durchgeführten (Abb. 59, 60).

Um die Entsorgung im neuen Stadtteil „Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“ zu sichern, wird weiterhin ein Sammelstandort für Recyclingcontainer (Glas, Schrott und Textilien) im Abschluss der Planstraße 2 am Grünbereich vor der geplanten Lärmschutzanlage vorgesehen. Darüber hinaus sind im nordöstlichen und südwestlichen Bereich des Wohnquartiers Standorte für Trafostationen eingeplant worden.

Für die Wärmeversorgung des Gebietes ist aktuell die Anbindung des lokalen Nahwärmenetzes an das Fernwärmenetz Jena beabsichtigt. Durch den notwendigen Trassenneubau von der Brückenstraße könnten zusätzlich weitere angrenzende Bestandsgebäude angeschlossen werden.

Lärm und Naturschutz

Für die Reduzierung des Schienenlärms von der Saalebahn erstreckt sich entlang der Planstraße 5 ein Parkstreifen, welcher in Verbindung mit einer Lärmschutzwand errichtet werden soll. Bezüglich der Höhe und Länge ist diese Wand variabel planbar. Die genaue Höhe der Wand ist in Auswertung der notwendigen Gutachten festzulegen. Mindestens die Hausfassaden sind vom Schienenlärm entlang der Bahn und vom Verkehrslärm der Naumberger Straße nach derzeitigen Erkennt-

nissen mit passiven Lärmschutzmaßnahmen zu versehen (Lärmschutzfenster, Ausbildung der Grundrisse u.ä.). Weiterhin stellt die Maßnahme eine sinnvolle Fortführung der Lärmschutzanlage vom südlich gelegenen Wohngebiet Saalepark dar.

Die an der Nordgrenze des Plangebietes bestehende Kopfweidenreihe soll erhalten bleiben. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ist Grundlage der weiteren Planungen. Der Bedarf für Ausgleichsmaßnahmen für das gesamte Baugebiet ist im Bebauungsplanverfahren zu ermitteln und umzusetzen.

Für die nördlich angrenzende Ausgleichsfläche soll geprüft werden, ob sie Teilfunktionen des neuen Baugebietes aufnehmen kann (etwa Regenwasserentlastung und Rundweg am Rande zum Naturerleben). Die Fläche soll grundsätzlich als Pufferzone zum weiter nördlich gelegenen Geschützten Landschaftsbereichen (GLB) „Im Oelste“ dienen.

Hydrologie und Baugrund

Das Planungsgebiet liegt nicht im förmlich festgestellten Überschwemmungsgebiet der Saale.

Die im Internet durch die Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie veröffentlichte Darstellung des Bereiches als Risikogebiet für Hochwasser beruht teilweise auf ungenauen und veralteten Geländedaten. Unter anderem deshalb erfolgt derzeit im Auftrag des Landes Thüringen auf der Grundlage aktueller Vermessungsdaten eine detaillierte hydraulische Modellierung unterschiedlicher Hochwasserabflüsse an der Saale im Stadtgebiet Jena. Die Ergebnisse sind bei der weiteren Bauleitplanung zu berücksichtigen. Die Abführung des Oberflächenwassers wurde untersucht und die Planung ist weiter zu qualifizieren, auch um technische Vorkehrungen im Umgang mit anfallendem Regen-



Abb. 61 Präsentation der Vorentwürfe zum Masterplan am 10.9.2014

wasser treffen zu können. Die gesamte Geländeprofilierung sollte mittels konkreter Planungen und Geländemodelle im weiteren Planungsprozess festgelegt werden.

Nach Empfehlung des vorläufigen hydrogeologischen Gutachtens sollte zum Schutz vor Hochwasser das Gelände im gesamten Baugebiet auf ein Niveau von 139,5m über NN angehoben werden (100-jähriges Hochwasser bis zu ca. 138,2m über NN).

Das Planungsgelände ist dementsprechend so einzuordnen, dass ein leichtes Gefälle in nördliche Richtung entsteht und ein Oberflächenabfluss in Richtung der anschließenden Landschaft erfolgen kann. Die Planstraße 2 liegt damit im Vorschlag des Masterplans auf einem Niveau von 140,2m am Bahndamm bis zum Übergang Leibnizstraße und steigt dann auf die Anschlusshöhe der Naumberger Straße von 142m an.

Im nördlichen Teil könnte die Planstraße 1 am Bahndamm auf einer Höhe von 139,2m (Tiefpunkt) liegen und am Anschluss zur Naumberger Straße auf 139,5m ansteigen, so dass das Oberflächenwasser in diesem Gebiet in Richtung Norden abfließt.

Die geplanten Tiefgaragen müssen aufgrund des hohen Grundwasserstandes mindestens mit wasserundurchlässigen Beton ausgeführt werden („Weiße Wanne“). Trotz des Ausmaßes der möglichen Tiefgaragen ist nach Aussage der Gutachter nur mit einem geringfügigen Anstau der Grundwasserströme direkt an den Tiefgaragenwänden zu rechnen, welcher schon an der südlichen Grenze des Baugebietes nicht mehr messbar wäre. Ansonsten sind bei Tiefbauwerken gegebenenfalls hydraulische Maßnahmen zum Ausgleich der Einwirkungen auf die Grundwasserdynamik vorzunehmen, um vorsorglich Schädigungen auf die Nachbarbebauung auszuschließen.

Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Erarbeitung des Masterplans „Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ wurden von der Stadt Jena mehrere Ideenwerkstätten und Bürgerinformationsveranstaltungen für eine von Beginn an intensive Bürgerbeteiligung und -mitwirkung durchgeführt. Die Teilnehmer an diesen öffentlichen Veranstaltungen waren Bürger und Bürgerinnen, Vertreter aus Unternehmen der Wohnungswirtschaft und Bauträger sowie die Stadtwerke Jena, Vertreter der Ortsteilräte Zwätzen und Nord und viele weitere Interessierte. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an diesem Projekt ermöglichte den Bearbeitern von Beginn an, die Anregungen und Vorschläge der Teilnehmer in den Ideenwerkstätten einzuarbeiten und auf mögliche Kritikpunkte zu reagieren. Die erste Ideenwerkstatt fand am 12.11.2013 statt. Hierbei wurden grundlegende Informationen seitens der Stadtverwaltung Jena, KIJ und externen Fachleuten vorgestellt, um mit den Teilnehmern ins Gespräch zu kommen und erste Ansätze zu diskutieren.

Kurz darauf fand am 26.11.2013 die 2. Ideenwerkstatt statt, in welcher in 5 Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themenschwerpunkten umfassend diskutiert und die Anregungen sowie Hinweise für die Entwurfsarbeit zusammengetragen wurden. Die Ideenwerkstätten dienten der Vorbereitung des Entwurfs des Masterplans „Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ als Grundlage und viele Anregungen aus den Veranstaltungen wurden in die Planung integriert.

Am 10.9.2014 wurden die ersten Vorentwürfe zum Masterplan „Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ der Öffentlichkeit präsentiert (Abb. 61). Die dort in Arbeitsgruppen befürwortete Vorzugsvariante wurde weiterentwickelt. Auch hier konnten erneut Anregungen und Kritikpunkte aus Bevölkerung und Politik aufgenommen und in der weiteren Planung berücksichtigt werden.



Abb. 62 Vorentwurf Variante I - Quartiersplatz

Es wurden Flächen für Carsharing-Angebote geschaffen und soziale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Begegnungsräume am Quartiersplatz in der Planung berücksichtigt. Den Teilnehmern war es weiterhin wichtig, dass Räume für Kinder und Jugendliche geschaffen werden, welche nun an mehreren Bereichen im neuen Quartier zu finden sind (Aufenthaltsbereiche Nord, Quartiersplatz, Straßenraum, Gartenwege etc.). Am Bahndamm wurden Lärmschutzvorkehrungen in die Planung aufgenommen und hinsichtlich des angrenzenden Landschaftsraums Blickbeziehungen zum Quartier und der offenen Landschaft berücksichtigt.

Der Entwurf des Masterplans wurde der Öffentlichkeit in der Bürgerinformationsveranstaltung am 23.03.2015 präsentiert und erläutert, welche Anregungen und Anmerkungen aus den in der Vergangenheit durchgeführten Ideenwerkstätten und Informationsveranstaltungen aufgenommen wurden und wie sich diese im Entwurf widerspiegeln. In der Diskussion wurden keine neuen Anregungen vorgebracht. Es wurde jedoch deutlich, dass etwa den erfolgten Untersuchungen zur Ableitung des Oberflächenwassers in der weiteren Bearbeitung umfangreich Beachtung beigemessen werden muss.

Zusammenfassung der Entwurfsentwicklung

Erste Überlegungen des Fachbereiches Stadtentwicklung und Stadtplanung galten einem neuen Wohnquartier, das über Wohnungen und eine gesicherte Erschließung hinaus noch Aspekte einer Stadtteilidentität und einer kompakten, städtischen Entwicklung beinhalten sollte (Abb. 64, 65).

Bereits hier entstand die Idee eines Quartiersplatzes. Mit diesem ersten Konzept verbunden waren eine verhältnismäßig hohe Wohnungsanzahl auf der Fläche, klare stadträumliche Struktu-



Abb. 63 Vorentwurf Variante II - Straßen-Anger

ren und eine gute Wohnqualität in den Innenbereichen der Wohnhöfe. Die Ideenskizze wurde in den öffentlichen Ideenwerkstätten positiv diskutiert.

Der städtebauliche Masterplan wurde ausgehend von diesen Vorüberlegungen durch das Planungsbüro Klaus Theo Brenner - Stadtarchitektur erarbeitet. Im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung wurden zwei Vorentwurfsvarianten des Büros vorgestellt und anschließend diskutiert (Abb. 62, 63).

Innerhalb der moderierten Arbeitsgruppen der Ideenwerkstätten wurde der Variante I gemeinsam mit der Stadtverwaltung der Vorzug gegeben. Begründet wurde diese Auswahl anhand mehrerer Faktoren:

Einerseits bietet der Quartiersplatz als zusammenhängende öffentliche Fläche mehr Möglichkeiten für Begegnung, Kultur, Erleben, soziale Einrichtungen oder zum Spielen als die aufgeweiteten Straßenräume in Variante II und er kann darüber hinaus als Anlaufpunkt für angrenzende Wohngebiete dienen. Ein



Abb. 64



Abb. 65



Abb. 66 Städtebaulich-räumliches Konzept des Rahmenplans - Isometrie

weiterer Punkt, welcher im Vergleich zu Variante II geeigneter für die Vermarktung der Flächen erschien, bestand in der Schaffung größerer Grünflächen in den Blockinnenbereichen. Die Baugrundstücke werden somit attraktiver für die Erwerber (ausreichender Gartenanteil).

Mit der ausgewählten Variante ist es möglich, eine bessere Auslastung der Bauflächen bei gleichzeitig hohem Grünanteil zu erreichen sowie eine angemessene Zahl an Wohnungen zu schaffen. Durch die Bebauungsstruktur ist es möglich, größere zusammenhängende öffentliche Räume auszubilden und klare Strukturen in den Wohnstraßen zu schaffen. Durch eine klare Abgrenzung der Straßenräume besteht weiterhin eine bessere Möglichkeit, diese effektiv für verschiedene Aktivitäten zu nutzen.

Nachhaltiger, zukunftsfähiger Stadtteil

Die Synergien zwischen den einzelnen Entwurfselementen (Abb. 66) - Kompaktheit, Robustheit, Vielfalt der Architekturen, Straßen und Plätze zum Leben, Betonung des öffentlichen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, zukunftsfähiges Energie-, Wasser- und Abwassersystem, Grauwassernutzung in Gärten und Ableitung in den Landschafts- und Biotopraum, Alleen, Vorgärten, zusammenhängende Grün- und Freiflächenareale, geringe Versiegelung, Grün- und Kiesdächer sowie Handel und Dienstleistung in den Erdgeschossen entlang des Quartiersplatzes - lassen ein ganz besonderes, werthaltiges, urbanes und harmonisches grünes Wohnen mit Charakter erwarten.

5

Vom Masterplan zum Baurecht – Der Bebauungsplan

Der Bedarf an zusätzlichen Wohnbauflächen veranlasste die Stadtplanung bereits 2012, die Flächen nördlich des bestehenden Wohngebietes „Zwätzen-Nord“ näher auf ihre Eignung als Wohnbauland zu überprüfen. Die zuvor dort vorgesehene Ausweisung von Gewerbeflächen war nicht auf das erhoffte Interesse gestoßen.

Bereits in die ersten gemeinsamen Überlegungen des Stadtarchitekten und der hauseigenen Stadtplaner floss dabei die Idee der Schaffung kompakter städtischer Quartiere um einen vielfältig nutzbaren Platz ein. Um eine hohe städtebauliche Qualität des neuen Stadtteiles zu erreichen und dafür die entsprechenden Standards festzulegen, wurde ein Masterplan erarbeitet. Das Planungsbüro Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur, Berlin, entwickelte gemeinsam mit dem Landschaftsarchitekten Ulrich Boock, Jena, den städtebaulichen Masterplan „Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“. Dieser bildet das städtebauliche Grundgerüst für das Bebauungsplanverfahren und die zukünftige Vermarktung.

Parallel zum Masterplan wurde das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes eingeleitet. Der entsprechende Beschluss wurde am 10. Juli 2013 durch den Stadtrat mit folgenden Planungszielen gefasst:

- Nutzbarmachung potentieller Baulandreserven für den Wohnungsbau,
- Entwicklung eines eigenständigen Wohngebietes in kompakter Bauweise mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie zukunftssträchtiger verkehrlicher und stadttechnischer Erschließung und
- städtebauliche und verkehrliche Verknüpfung des Gebietes mit den benachbarten Wohngebieten sowie der freien Landschaft.



Abb. 67 Umsetzung des Masterplans (li.) in den Bebauungsplan (re.) - Quartiersplatz

Die städtebaulichen Ziele für die weitere Planung wurden in zwei Ideenwerkstätten mit interessierten Bürgern und Akteuren des Immobilienbereichs öffentlich diskutiert. Dabei wurden unter anderem auch Ansätze für die künftigen Zielgruppen – die Wohnmilieus – im Auftrag der Stadt durch Tobias Jacobs vom Büro Timourou Wohn- und Stadtraumkonzepte vorgestellt. Fragen der Verkehrserschließung, der Einbettung in die Landschaft, der Anbindung an den bestehenden Stadtteil Zwätzen-Nord, einer schalltechnisch günstigen Gebäudeanordnung, der Grüngestaltung und der baulichen Gestaltung wurden gemeinsam erörtert. Die Anregungen aus diesen Veranstaltungen fanden Eingang in den Entwurf des Masterplans „Neues Wohnen Jena-Zwätzen“.

Dieser wurde im Mai 2015 fertiggestellt und bildet mit seinem städtebaulich-gestalterischen Ordnungsrahmen die Grundlage für den Bebauungsplan. Zugleich ist er als Anlage auch Bestandteil der Bauleitplanung geworden.

Der Bebauungsplan ist ein verbindlicher Bauleitplan, der als Satzung in das Ortsrecht überführt wird. In ihm wird die Art und Weise geregelt, in der eine zukünftige Bebauung von Grundstücken möglich ist und wie die von einer Bebauung freizuhaltenen Flächen genutzt werden können.

Durch ein beschränktes Auswahlverfahren hat die Stadt ein erfahrenes Stadtplanungsbüro für die Erarbeitung des Bebauungsplanes „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ gebunden – die KEM Kommunalentwicklung Mitteldeutschland GmbH, Dresden, mit Sitz in Jena.

Aus dem Masterplan wurde ein Vorentwurf zum Bebauungsplan entwickelt (Abb. 67), mit welchem eine frühzeitige Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange und über eine einwöchige Auslegung der Planunterlagen der Öffentlichkeit stattfand. Als Ergebnis dieses Beteiligungsverfahrens wurde der Entwurf zum

Bebauungsplan erstellt, aufbauend auf mehreren durch die Stadt beauftragten Fachgutachten:

- Schalltechnische Untersuchung, Schallimmissionsprognose vom 18.8.2016, Schalltechnische Stellungnahme zum Neubau Straßenbahn vom 26.9.2016,
- Artenerfassung Vögel vom Oktober 2013,
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 26.3.2015,
- Artenerfassung zur nördlichen Verlängerung der Wiesenstraße vom November 2013,
- Faunistische Erhebungen und Biotopkartierung Erfassungsbericht vom 6.1.2016,
- Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vom 1.6.2016,
- Vertiefende Erkundung der hydrologischen und hydrogeologischen Standortsituation und des Baugrundes, Abschlussbericht vom 30.10.2015,
- Gutachten zu bodenschutzrechtlichen und abfallrechtlichen Untersuchungen der Altablagerung nördlich angrenzend an die ehemalige WGT-Kaserne vom 8.7.2011 / 22.2.2012 und
- Klimafunktionskarte Jena zum Projekt JenKAS vom März 2012.

Der Bebauungsplan besteht aus der Planzeichnung, welche im Maßstab 1:1000 erstellt wurde und auf einer amtlichen Flurkarte basiert, sowie den textlichen Festsetzungen.

Beides wird ergänzt durch eine umfangreiche Begründung, deren Bestandteil auch ein Umweltbericht ist. Ausführlich werden die Planungsziele und das Planungserfordernis, die Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan, dem Landschaftsplan der Stadt Jena und die Übereinstimmung mit den Zielen des Landesentwicklungsprogrammes Thüringen 2025 sowie des Regionalen Raumordnungsplanes Ostthüringen dargelegt. Es werden die



Abb. 68 Stadthäuser mit Pocketpark (rechts oben)

Ausgangssituation von Nutzung und Bestand innerhalb des Plangebietes beschrieben. Beachtlich waren auch die Belange der Siedlungsentwicklung, des Hochwasserschutzes, der Mobilität und der Landwirtschaft. Die Themen des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind im Umweltbericht und in den benannten Gutachten umfassend geprüft und erörtert worden.

Sehr ausführlich sind das städtebauliche Konzept des Masterplanes und die Grünordnung in der Begründung dargestellt. Die städtebauliche Gestaltungsidee einer kompakten Bebauung mit großzügigen begrünten Straßenräumen (Abb. 68) zielt neben einer nachhaltigen Stadtentwicklung mit einem möglichst geringen Flächenbedarf je Einwohner vor allem darauf ab, dem neuen Stadtquartier einen urbanen Charakter zu verleihen und den Anforderungen von Klimaschutz- und Klimaanpassung zu genügen. Die vorgesehene Bebauung ermöglicht vielfältige Wohnformen und individuelle Haustypen mit großzügigen Freiräumen. In den mittleren Quartieren sollen große lärmgeschützte Innenhöfe aus privaten Gartenbereichen entstehen (Abb. 69). Das grünordnerische Konzept sieht trotz der kompakten Bebauung eine intensive Begrünung vor. Die Erschließungsstraßen werden als Alleen gestaltet und mit mittel- bis großkronigen Bäumen ausgestattet. Neben dem Rhythmus aus Breite und Höhe der Gebäude sind die Gestaltung der Dachlandschaft, die Farbe und Materialität der Bebauung und die Gestaltung von Ausstattungselementen wesentliche Umsetzungskriterien (Abb. 70-72).

Alle notwendigen Festsetzungen wie z.B. Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, Verkehrs- und andere Flächen sind aufbauend auf dem Masterplan formuliert worden. Um eine Umsetzung dieses Konzeptes zu erreichen, waren teilweise sehr differenzierte Festsetzungen in Plan und Text notwendig. Da der



Abb. 69 Detail mit Wegen in den Gartenhöfen

Bebauungsplan lediglich die Grundlage der Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit von zukünftigen Bauvorhaben sein kann, ist beabsichtigt, zur Umsetzung der gestalterischen und architektonischen Aspekte Gestaltungshinweise zu entwickeln, die für Wohnungsbau-träger, Architekten und Bauherren durch Flyer und natürlich in Bauberatungsgesprächen vermittelt werden sollen.

Vor dem Hintergrund des sparsamen Umganges mit Grund und Boden ist es unvermeidbar, mit der neuen Wohnbaufläche dicht an die emissionsstarken Nutzungen der Bahnstrecke und der Bundesstraße heranzurücken. Dazu wurde eine schalltechnische Untersuchung mit dem Ziel erstellt, die Einhaltung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten und entsprechende Schutzmaßnahmen abzuleiten. Daraus folgen die getroffenen Festsetzungen zu aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen. Eine weitere Minderung der Immissionsbelastung soll durch eine Grundrissorientierung der nachts zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräume erreicht werden.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes werden Eingriffe in Natur und Landschaft ermöglicht. Die Kompensation durch Maßnahmen zum Ausgleich soll sowohl auf den Baugrundstücken als auch auf den Ausgleichsflächen im räumlichen Zusammenhang sowie externen Flächen erfolgen.

Das Plangebiet befindet sich nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet. Geringe Teilflächen sind allerdings durch die räumliche Nähe zur hinter dem Bahndamm gelegenen Saaleaue einer Hochwassergefährdung ausgesetzt. Der Bebauungsplan setzt in diesen Bereichen eine Geländeanhebung fest. Der dafür notwendige Ausgleich wurde mit der Ausweisung von Retentionsräumen erbracht.

Mit dem so beschriebenen umfangreichen Planwerk ist die



Abb. 70 Fassaden gereihter Häuser



Abb. 71 Begrünung von Mauern und Wänden

rechtliche Grundlage geschaffen worden, die Visionen des Masterplanes umzusetzen:

„Die besondere Struktur des neuen Stadtquartiers soll in moderater Form städtisch erscheinen, also ein klar begrenztes Stadtareal bilden mit allen Qualitätsmerkmalen einer ‚schönen Stadt‘ mit Straße, Platz, Quartier, Haus und Garten im Unterschied zu offenen Siedlungsbaustrukturen. Die Bausteine dieser neuen Stadtstruktur sind die einzelnen Häuser – unterschieden nach Dimension, Lage und Wohnqualität in Beziehung zu den wohnungsnahen Freiflächen. All das zusammen soll eine Idee von städtischem Wohnen darstellen, die den Gedanken umfassender Nachhaltigkeit (vor allem Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels) mit dem architektonischen Anspruch, dem Bedarf an qualifiziertem, städtischem Wohnraum für anspruchsvolle Stadtbewohner mit unterschiedlichen Wohnbedürfnissen gerecht zu werden.“¹



Abb. 72 Die Vielfalt der einzelnen Fassaden verbindet sich zu einer städtischen Struktur, Amsterdam-Ijburg

¹ Klaus Theo Brenner, Stadtarchitektur: Neues Wohnen in Jena-Zwätzen, 10.6.2015



Abb. 73 Stadthäuser grenzen an den Landschaftsraum, Frankfurt-Riedberg

6

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan

Stadtratsbeschluss Nr. 17/1233-BV vom 03.05.2017

001 Satzung über den Bebauungsplan B-Zw 06 „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ (Stadt Jena, Gemarkung Zwätzen)

Aufgrund der §§ 19 Abs. 1 und 22 Abs. 3 der Thüringer Gemeinde- und Landkreisordnung – Thüringer Kommunalordnung (ThürKO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 2003 (GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2016 (GVBl. S. 558), in Verbindung mit § 10 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) sowie § 83 Thüringer Bauordnung (ThürBO) vom 13. März 2014 (GVBl. S. 49), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 22. März 2016 (GVBl. S. 153), beschließt der Stadtrat der Stadt Jena in seiner Sitzung am 03.05.2017 folgende Satzung:

§ 1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Satzung ergibt sich aus der Planzeichnung (Lageplan) des Bebauungsplanes vom 07.04.2017. Er erstreckt sich im einzelnen auf folgende Flurstücke der Stadt Jena: Gemarkung Zwätzen, Flur 3: Flurstücke Nr. 1/1 (teilweise), 3 (teilweise), 8/54 (teilweise) und 13 (teilweise) sowie Gemarkung Zwätzen, Flur 4: Flurstücke Nr. 31/4 (teilweise), 37 (teilweise), 38 (teilweise), 39 (teilweise), 40/3 (teilweise), 41 (teilweise), 43 (teilweise), 44 (teilweise), 45 (teilweise), 46 (teilweise), 50/2, 50/3 (teilweise), 51 und 52 (teilweise).

§ 2 Bestandteile der Satzung

Die Satzung besteht aus dem Bebauungsplan B-Zw 06 „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ mit integriertem Grünordnungsplan vom 07.04.2017 in Gestalt der Planzeichnung mit textlichen Festsetzungen und Hinweisen.



Der Satzung beigefügt ist die Begründung in der Fassung vom 07.04.2017 mit den Anlagen Umweltbericht, Maßnahmenblätter für die grünordnerischen Maßnahmen und Städtebauliches Konzept.

§ 3 Inhalt der Satzung

Ein Vorhaben im räumlichen Geltungsbereich dieser Satzung ist in bauplanerischer Hinsicht zulässig, wenn es dem Bebauungsplan und dem integrierten Grünordnungsplan nicht widerspricht sowie die Erschließung gesichert ist.

§ 4 Inkrafttreten

Die Satzung über den Bebauungsplan B-Zw 06 „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ tritt mit ihrer Bekanntmachung in Kraft.

002

Die Begründung zum Bebauungsplan B-Zw 06 „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ in der Fassung vom 07.04.2017 wird gebilligt.

003

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Satzung entsprechend § 21 Abs. 3 Thüringer Kommunalordnung beim Thüringer Landesverwaltungsamt anzuzeigen. Nach Ablauf der Einspruchsfrist ist die Satzung ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist auch anzugeben, wo der Plan mit Begründung während der Dienstzeiten eingesehen und wo über den Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

Abstimmungsergebnis:

Gesetzliche Anzahl der Mitglieder des Stadtrates:	47
davon anwesend:	39
Ja-Stimmen:	28
Nein-Stimmen:	-
Stimmenthaltungen:	11

Bemerkung:

Aufgrund des § 38 ThürKO waren keine Stadtratsmitglieder von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen und waren weder bei der Beratung noch bei der Abstimmung anwesend.

Begründung:

Einleitung

Mit dem Aufstellungsbeschluss des Stadtrats vom 10.07.2013 wurde das Areal planerisch vom Bebauungsplanverfahren für das Wohngebiet „Zwätzen-Nord“ entkoppelt und die Einleitung des Verfahrens für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers im Gebiet „Am Oelste“ beschlossen.

Bürgerbeteiligung zu Planungsbeginn

Um vielen Bürgern, dem Ortsteilrat Zwätzen und sonstigen Akteuren frühzeitig die Mitwirkung bei der Entwicklung des Wohngebiets zu ermöglichen, wurden zwei Ideenwerkstätten am 12. und 26. November 2013 durchgeführt. In den sehr gut besuchten Veranstaltungen wurden zusammen mit Bürgern und Interessierten des Immobilienbereichs mögliche städtebauliche Zielstellungen debattiert.

Die Ergebnisse wurden protokolliert und in den weiteren Entwurfsprozess einbezogen. Begleitend dazu hat die Stadt die Internetseite www.ideenwerkstatt.jena.de eingerichtet. Hier sind sowohl die Ideenwerkstätten dokumentiert als auch das nachfolgende Planverfahren.

Städtebaulicher Rahmenplan, Vorentwurf zum Bebauungsplan

Anhand der erarbeiteten Ergebnisse entwickelte das Planungsbüro Klaus Theo Brenner, Stadtarchitektur, Berlin zusammen mit dem Landschaftsarchitekten Ulrich Boock, Jena den städtebaulichen Masterplan „Neues Wohnen Jena Zwätzen“, dessen Arbeitsstände in der Öffentlichkeit im September 2014 sowie März 2015 debattiert wurden. Der fertige Masterplan wurde am

11. Juni 2015 im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Dieser Rahmenplan bildet das städtebauliche Grundgerüst für das Bebauungsplanverfahren und die zukünftige Vermarktung. Parallel dazu wurden grünordnerische Ideen entwickelt, der Baugrund näher betrachtet, aufgrund des Grundwasserstands die hydrologischen Verhältnisse näher untersucht und zukunftsweisende Ansätze für das energetische Konzept und die Siedlungswasserwirtschaft entwickelt.

Aufbauend auf der Endfassung des städtebaulichen Rahmenplans vom Juni 2015 wurde der Vorentwurf zum Bebauungsplan erstellt. Für die benötigten naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgte die Einbeziehung eines großen Areals nördlich des geschützten Landschaftsbereiches „Im Oelste“ in die Planung.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange

In der Zeit vom 09.11.2015 bis einschließlich 20.11.2015 wurden der städtebauliche Masterplan, der Vorentwurf zum Bebauungsplan, ein Gutachten zur hydrologischen und hydrogeologischen Standortsituation des Baugrundes sowie der Vorentwurf für die 7. Änderung des Flächennutzungsplanes der Öffentlichkeit vorgestellt. Hinweise und Anregungen wurden hierzu nicht vorgebracht.

Parallel dazu wurde eine erste schriftliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgenommen. Diese ergab etliche Anregungen und Hinweise, die Eingang in das Planverfahren gefunden haben.

Entwurf für den Bebauungsplan, Erschließungsplanung

Parallel zur Einarbeitung der zur frühzeitigen Träger- und Behördenbeteiligung eingegangenen Anregungen wurde die

Planung der verkehrlichen und technischen Infrastruktur sowie der Ausgleichsmaßnahmen für das geplante Baugebiet vertieft.

Daraus resultierte die Notwendigkeit der direkten Verknüpfung von Bauflächen und Ausgleichsfläche, wodurch der jetzige Geltungsbereich unter Einbeziehung von Teilen der bereits hergestellten Ausgleichsflächen des Wohngebietes „Himmelreich“ entstand.

Dies führt zu einer teilweisen Überlagerung bestehender grünordnerischer Festsetzungen des Bebauungsplanes B-Zw 04 „Himmelreich, Teil I, 1. und 2. BA“ mit neuen Festsetzungen. Die sich daraus ergebenden Folgen sind in der Begründung zum Bebauungsplan sowie im zugehörigen Umweltbericht dargelegt.

Das städtebauliche Konzept entspricht auch weiterhin dem im Vorfeld erstellten Rahmenplan. Hier machten sich im Zuge der Vertiefung der Planung nur geringfügige Veränderungen erforderlich.

Die Erfordernisse der technischen Infrastruktur und ihrer Zugänglichkeit für Wartungsarbeiten beeinflussten die Bemessung der geplanten Verkehrsanlagen. Weiterhin wurde die Einordnung einer Fläche für ein Regenrückhaltebecken im Anschluss an das geplante Baugebiet erforderlich, nachdem sich die zunächst angestrebte naturnahe Rückhaltung des Niederschlagswassers als nicht realisierbar erwies.

In den frühen Planungsphasen wurden für Plangebiet und Bauvorhaben zwei vollkommen unterschiedliche Begriffe verwendet. Diese wurden in der neuen Bezeichnung B-Zw 06 „Am Oelste – Neues Wohnen Jena-Zwätzen“ zusammengeführt.

Parallelverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplanes

Um das neue Wohngebiet realisieren zu können, muss der

Flächennutzungsplan in seinen Darstellungen für das Bebauungsplangebiet geändert werden. Die Bauflächen innerhalb des Areals sollen künftig im Flächennutzungsplan mit der Darstellung „Wohnbaufläche“ erfasst werden.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß § 8 Abs. 3 BauGB in inhaltlicher und zeitlicher Abstimmung parallel zur Aufstellung des Bebauungsplanes.

Abgleich mit weiteren städtebaulichen bzw. verkehrlichen Planungen

Das Plangebiet grenzt im Süden direkt an das Gebiet des ebenfalls in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes „Zwätzen-Nord“. Beide Planverfahren erfolgen in enger inhaltlicher Abstimmung, ebenso das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Straßenbahn Zwätzen – Himmelreich. Die geplante Trassierung sowie der begleitende Ausbau der Naumburger Straße wurden nachrichtlich in den Bebauungsplanentwurf übernommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange

Der Planentwurf wurde am 28.10.2016 durch den Stadtrat gebilligt und in der Zeit vom 18.11. bis einschließlich 19.12.2016 öffentlich ausgelegt. Parallel dazu wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 07.12.2016 beteiligt. Am 12.12.2016 fand eine öffentliche Sitzung des Ortsteilrates Zwätzen statt, auf der die Planungsinhalte durch die Stadtverwaltung vorgestellt und anschließend in öffentlicher Diskussion erörtert wurden.

39 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme zum Planentwurf abgegeben. Von 18 weiteren, ebenfalls angeschriebenen Trägern öffentlicher Belange ist keine

Stellungnahme zum Planentwurf eingegangen. 5 davon hatten sich allerdings im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Vorentwurf des Planes geäußert.

Im Vorfeld der Planung bzw. in Begleitung des Planungsprozesses wurden verschiedene umweltbezogene Gutachten bzw. Untersuchungen erstellt, die ebenfalls Gegenstand der öffentlichen Auslegung waren.

Die Abwägung über die eingegangenen Anregungen und Hinweise ist mit Beschluss der Stadtrates vom 03.05.2017 erfolgt. Das Ergebnis der Abwägung wird unter Angabe der Gründe den Betroffenen mitgeteilt.

Satzung

Das Ergebnis der Abwägung wurde in den Bebauungsplan und dessen Begründung einschließlich deren Anlagen eingearbeitet.

7

Die Erschließungsplanung Symbiose aus technisch-infrastruktureller Funktion und anspruchsvoller, gut nutzbarer Gestaltung

Aufbauend auf dem Masterplan (Abb. 74) und der Bauleitplanung (Abb. 84) für das neue Wohngebiet im Norden Jenas beauftragte der Erschließungsträger und Projektentwickler Kommunale Immobilien Jena das Planungsbüro Hoffmann.Seifert.Partner. architekten ingenieure (HSP) mit Sitz in Suhl mit der Erstellung der Erschließungsplanung. Der Entwurf konnte am Ende des 1. Quartals 2017 bei breiter Mitwirkung der Versorgungsträger, der Eigenbetriebe, der Stadtverwaltung Jena und anderer Planungsbeteiligter abgeschlossen werden (Abb. 75). Die Erschließungsplanung schafft die Grundlage zur Herstellung aller Straßen, Wege, des Quartiersplatzes und der Parks im Übergangsbereich zur Landschaft, der Lärmschutzwand zur Eisenbahn sowie aller Anlagen der technischen Ver- und Entsorgung für das neue Wohngebiet. Auch entwickelt sie die Ideen aus der Masterplanung zur Ausgestaltung der Freiflächen in kongenialer Weise weiter und schafft so die Voraussetzung, dass das neue Wohngebiet eine besonders hohe Qualität der öffentlichen Räume aufweisen wird. Auch wenn in diesem Kurzbericht zur vorliegenden Erschließungsplanung die Gestaltung der öffentlichen Räume im Vordergrund steht, bedeutet dies keinesfalls, dass den Anlagen der technischen Ver- und Entsorgung des Gebietes mit weniger Sorgfalt begegnet worden wäre.

Außer den genannten planerischen Vorarbeiten lag dem Büro HSP ein hydrologisches und hydrogeologisches Gutachten des Ingenieurbüros JENA-GEOS GmbH vor. Die Lage des Baugebietes in einem aufgefüllten Teil der Saaleaue bringt es mit sich, dass die hydrologische Situation in Abhängigkeit vom Grundwasserstand, der wiederum vom wechselnden Stand der Saale beeinflusst wird, abhängt. Die Gründungen der Gebäude des Gebietes und die



Abb. 74 Masterplan

tiefbaulichen Anlagen berücksichtigen diesen Umstand. Genutzt werden konnten weiterhin vollständige Vermessungsunterlagen der Stadt Jena und eine schalltechnische Untersuchung mit Schallimmissionsprognose vom Ingenieurbüro goritzka akustik, Leipzig. Sie dienen insbesondere zur Bemessung der zu errichtenden Lärmschutzanlage entlang der Eisenbahnlinie.

Die Haupteerschließung wird über die Naumburger Straße in westlicher Richtung über zwei neu zu bauende Verkehrsknoten erfolgen. In die Planung beider Kreuzungen flossen die zeitgleich bearbeiteten Planunterlagen für den Straßenausbau der Naumburger Straße selbst und den Neubau der parallel verlaufenden Straßenbahnstrecke bis ins Wohngebiet „Himmelreich“ ein. Bevor weitere Arbeiten an den Erschließungsanlagen und später an den Gebäuden beginnen können, wird entsprechend der genannten Gutachten das Höhenniveau des gesamten Plangebietes zum Schutz gegen aufsteigendes Grundwasser auf eine Höhe von mindestens 139 m ü. NHN angehoben. Dabei trägt die Herstellung des Planums dem Umstand Rechnung, dass die Straßenbaukörper mit ihren jeweiligen Tragschichten auf das verdichtete Erdstoffmaterial aufgebracht werden. Die im Untergrund angetroffenen Aue-Sedimente erweisen sich für das Bauvorhaben als wenig förderlich. Erst die in wechselnder Ausprägung angetroffenen Kiesschichten im Untergrund sind als gut tragfähig einzustufen. Somit werden sich die Gründungsaufwendungen bei der Errichtung der Gebäude aus der Baugrund-

beschaffenheit ergeben. Der Straßenbau hingegen ist im Baugebiet mit mäßigem Aufwand möglich.

Die Verkehrserschließung des neuen Baugebietes führt über die zwei in West-Ost-Richtung geführten Planstraßen 1 und 2 an die Naumburger Straße. Die Planstraße 2 wird dabei von allen fünf Planstraßen - bedingt durch die größte Straßenbreite und ihre Nähe zu dem neu zu bauenden Quartiersplatz - die repräsentativste Straße werden, was sich in den eingesetzten hochwertigeren Oberflächenmaterialien widerspiegelt. Die Planstraßen 1 und 2 weisen die größeren Straßenbreiten für den Begegnungsfall Lkw/Pkw auf. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wohngebietsstraßen (Planstraßen 3, 4 und 5) werden dem gegenüber in einer geringeren Dimensionierung hergestellt, was diesen Straßen wegen der Einstufung als Einbahnstraßen nicht abträglich ist. Entlang aller Straßen im Baugebiet sind Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingeordnet. Die Verlängerung der Leibnizstraße bis zum Quartiersplatz wird als verkehrsberuhigter Bereich herausgebildet, um Schleich- und Abkürzungsverkehr zwischen dem Wohngebiet Himmelreich bzw. von der B 88 zur Brückenstraße zu vermeiden. Alle Schleppkurven im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen sind so bemessen, dass sie das dreiaxige Müllfahrzeug problemlos befahren kann. Sämtliche Straßen im Gebiet werden grundsätzlich in Asphalt befestigt, um einen sicheren, ruhigen und reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Parkstellflächen,



Abb. 75 Lageplan zum Erschließungskonzept (Ausschnitt)

die an Baumstandorte grenzen, werden aus bereits geborgenem Altpflaster in ungebundener Bauweise befestigt. Dadurch wird den Baumwurzeln zusätzliches Oberflächenwasser zugeführt. Großkronige Bäume begleiten beidseitig die breiten Straßen, den Quartiersplatz und beschatten die Stellplätze entlang der Lärmschutzwand. Die beiden untergeordneten Nord-Süd-orientierten Wohnstraßen 3 und 4 mit den kleineren Häusern werden von mittelgroßkronigen Bäumen gesäumt.

Je nach stärkerer oder schwächerer Frequentierung durch Fußgänger werden die Gehwege mit unterschiedlichen Materialien befestigt. Die Hauptzugänge und der Quartiersplatz werden bevorzugt mit hochwertigem Betonpflaster im Verlegemuster „Bischofsmütze“ gestaltet, während die Abstufung zur Planstraße 1 mit ihrem stark ausgeprägten Grüncharakter zu Betonsteinpflaster mit ebenfalls höher gestufter Materialqualität und teilweise wassergebundener Wegedecke zum Baumstreifen hin erfolgt. Der Straßenraum wird von den Fußgängerbereichen mit Hochborden aus Granit abgetrennt. An allen Kreuzungen und Einmündungen sind geradlinige und kurze Fußgängerüberwege möglich. Das umfangreiche Fußwegenetz des neuen Wohngebietes wird komplettiert durch Gartenwege und Querwege, die in einer Breite zwischen zwei und drei Metern auch in den Quartierinnenbereichen für die Erreichbarkeit der Gärten mit Fahrrädern sorgen. Die Wege werden ergänzt durch kleine, verknüpfende Aufweitungen, die, ausgestattet mit Baum und Bank, Treff-

punkte für den Aufenthalt und das Gespräch im Quartier sein können. Nord-Süd-orientierte Gartenwege erhalten eine offene geführte Rinne, über die während Regen zeitweise und am mittleren Weg von Frühjahr bis Herbst kontinuierlich Wasser aus der Brunnenanlage des Quartiersplatzes geleitet wird und zur Betrachtung sowie zum Spielen für Jung und Alt einlädt. In diese offene Rinne kann auch Wasser aus den Dachbegrünungen der anliegenden Häuser eingeleitet werden.

Zwischen dem Südwesten und dem Nordosten des Gebietes besteht ein Gefälle von bis zu zwei Metern. Es wird zur Straßenentwässerung und zur Ableitung des im Gebiet anfallenden Regenwassers genutzt. Dieses wird in einem Regenrückhaltebecken im Nordosten des Gebietes zwischengepuffert und dann kontrolliert in den angrenzenden Grün- und Feuchtbereich mit Vorflut zur Saale abgegeben.

Durch die zahlreichen Bäume, die Möglichkeit, Dach- und Fassadenbegrünungen auf- und anzubringen, Freianlagengestaltung und grüne Gartenhöfe sowie Vorgärten ist zu erwarten, dass im Gebiet eine hohe Verdunstungs- und Versickerungsleistung erbracht werden kann. So wird den klimatischen Herausforderungen der Zukunft durch die städtebauliche Struktur und die Realisierung der Erschließungsplanung mit all den klimagünstigen Aspekten zur Abpufferung der negativen Aspekte des Klimawandels Rechnung getragen.



Abb. 76 Straßenbäume im neuen Stadtteil (Auswahl): *Gleditsia triacanthos* 'Skyline'; *Robinia pseudoacacia* 'Semperflorens'; *Tilia tomentosa* 'Brabant' (v.l.)

Obwohl in einigen Quartieren des Wohngebietes die Errichtung von Tiefgaragen möglich ist, erfolgen ergänzende Markierungen für PKW-Stellplätze im Straßenraum, die zum einen dem Besucherverkehr dienen, zum anderen über Carsharing und Ladebereiche für Elektromobilität ein Angebot zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs darstellen sollen. Die Parkmöglichkeiten im Straßenraum helfen, Vorgärten und sämtliche Quartierinnenbereiche von einer Versiegelung für Stellplätze frei zu halten. So sind sie dauerhaft als Grünräume nutzbar. Bei einigen Stellplätzen, insbesondere in den Planstraßen 3 und 4, besteht die Möglichkeit des Erwerbs durch den späteren Grundstückseigentümer. Zusätzlicher ebenerdiger Parkraum besteht in Form von 48 Parkplätzen entlang der Lärmschutzwand zur Eisenbahnlinie.

Auch das Thema Elektromobilität wird in dem innovativen und hochwertigen neuen Wohngebiet Berücksichtigung finden. Alle Planstraßen sind zukunftsweisend mit einem separaten Niederspannungsnetz ausgestattet, um die derzeit vorgesehenen ca. 10 Ladestationen im öffentlichen Straßenraum jederzeit nachfragegerecht in Anzahl und Kapazität erweitern zu können. Dasselbe Netz bedient auch jene Grundstücke, für die eine Errichtung von Tiefgaragen vorgesehen ist, sodass auch in diesen eine umweltfreundliche Ladetechnik bereitgestellt werden kann. Die Beleuchtung des Gebietes soll in innovativer Art und Weise, dabei interessante Ansätze aus innerstädtischen Bereichen Jenas neu

interpretierend, darin bestehen, dass abgehängte Straßenlaterne jeweils in Straßenmitte eine angenehme Lichtstimmung und Beleuchtungsführung in den Straßen entfalten werden. Die Anordnung der Masten für die Abhängungen ist mit den Standorten der an den Straßenrändern stehenden Großbäume abgeglichen worden. Mit der mittigen Anordnung der Leuchten wird vermieden, dass in den angrenzenden Gebäuden eine Blendwirkung durch Straßenbeleuchtung auftritt, sondern dass das Licht dorthin gebracht wird, wo es am nötigsten gebraucht wird – auf den Straßen, Gehwegen und auf dem Quartiersplatz. Die Dimension des Quartiersplatzes macht es notwendig, das Areal mit einer Leuchte in der Platzmitte und einer Beleuchtung in der Mauer-scheibe zu ergänzen bzw. zu komplettieren. Um das Sicherheitsgefühl in den Gartenwegen in ausreichendem Maß zu stärken, werden Garten- und Verbindungswege mit einer Orientierungsbeleuchtung mit geringer Leuchtpunkthöhe versehen.

Die Baumartenauswahl der Straßen (Abb. 76) folgt dem Konzept „Stadt- und Straßenbäume im Klimawandel – Stadtbaumkonzept Jena“. Die Planstraße 1, die zwischen den Stirnseiten der Blockrandbebauung und den großzügigen Stadthäusern vermittelt, wird durch den Japanischen Schnurbaum - *Sophora japonica* - mit seinem besonders romantischen Erscheinungsbild geprägt. Dieser ursprünglich aus Ostasien stammende, aber schon seit langer Zeit in Mitteleuropa etablierte Straßen- und Parkbaum weist im Frühjahr einen reizvollen Blühaspekt auf, dem



Abb. 77 Quartiersplatz

im Herbst eine spektakuläre gelbe Laubfärbung folgt. Den Hauptzugang zum Quartier in der Planstraße 2 und den Quartiersplatz werden Scheinakazien (*Robinia pseudoacacia* 'Semperflorens') mit ihrem lockeren Kronenbild beleben. Diese Veredlungsform der Robinie zeichnet sich durch langanhaltendes, mehrfaches Blühen und ein kleingefiedertes Blattwerk aus. Alle Baumarten lassen das dem Wohnen besonders zuträgliche Entstehen von lichtem Schatten erwarten. Den Planstraßen 3 und 4 sind klein- bis mittelgroßkronigen Bäumen vorbehalten - in der Planstraße 3 der Blasenbaum (*Koelreuteria paniculata*), in der Planstraße 4 die Säulen-Gleditschie (*Gleditsia triacanthos* 'Skyline'). Auch diese weisen gefiederte Blätter auf und lassen einen reizvollen lichten Schatten entstehen. Planstraße 5 parallel zur Bahn wird von der Silber-Linde (*Tilia tomentosa* 'Brabant') bestimmt werden. Der Quartiersplatz wird zusätzlich belebt werden durch eine mehrstämmige Gruppe des Geweihbaums (*Gymnocladus dioicus*). Die die Aufweitungen der Gartenwege akzentuierenden Großbäume weisen jeweils eine Fruchtbildung auf, was ein spannendes saisonales Zusatzangebot darstellt. Im westlichen Innenhof wird ein Walnussbaum (*Juglans regia*) gepflanzt werden, im mittleren die Esskastanie (*Castanea sativa*), im östlichen die amerikanische Schwarznuss (*Juglans nigra*). Weitere Baumpflanzungen erfolgen entlang der Lärmschutzwand und bestehen aus Silber-Linden (*Tilia tomentosa* 'Brabant') sowie Zierapfel (*Malus* 'Evereste'). Um optimale Wuchsbedingungen für die Bäume zu schaffen, werden durchgehende,

zwei Meter breite Wurzelgräben angelegt. Da es in einigen Bereichen trotz aller planerischen Optimierung zur Unterschreitung von Abstandsflächen zur technischen Infrastruktur kommt, sind Wurzelschutzfolien in Teilen zur Verringerung der sonst notwendigen Abstände erforderlich.

Das Gebiet ist geeignet, zum sozialen Ausgleich beizutragen, in dem es in hohem Maße durch verschiedene Gruppen nutzbare öffentliche und halböffentliche Aufenthalts- und Spielbereiche anbietet. An erster Stelle ist dabei der Quartiersplatz (Abb. 77) zu nennen, dem die aufwändigste Gestaltung zuteilwerden wird. Den Auftakt bildet im Westen ein Hochbeet, eine ausgewogen bepflanzte Fläche mit einer Folge von Blühaspekten aufnehmend, kombiniert mit Bankelementen. Zum Verweilen und zur Kontemplation in angenehmem Schatten lädt die mehrstämmige Baumgruppe ein. Wassergebundene Wegedecken ermöglichen zwanglose Spiele wie Boccia. Den Mittelpunkt des Platzes wird ein Brunnen bilden, dessen Ablauf in das mittlere Quartier als offene Wasserrinne erfolgt. Die Ostseite bietet Raum für eine Aktionsfläche, die vielseitig nutzbar ist mit einer angedeuteten Bühne, mit einem Sonnentuchsegel überspannt, mit einer Wand, die zum Versteckspiel der Kinder einlädt, aber auch für kleinere Platzveranstaltungen genutzt werden kann. Diese aufwändige Platzgestaltung, komplettiert um Hecken und Bänke, soll Läden, Dienstleistungseinrichtungen und Gastronomie in den Erdgeschoss der platzbegrenzenden Bebauung attraktivieren und

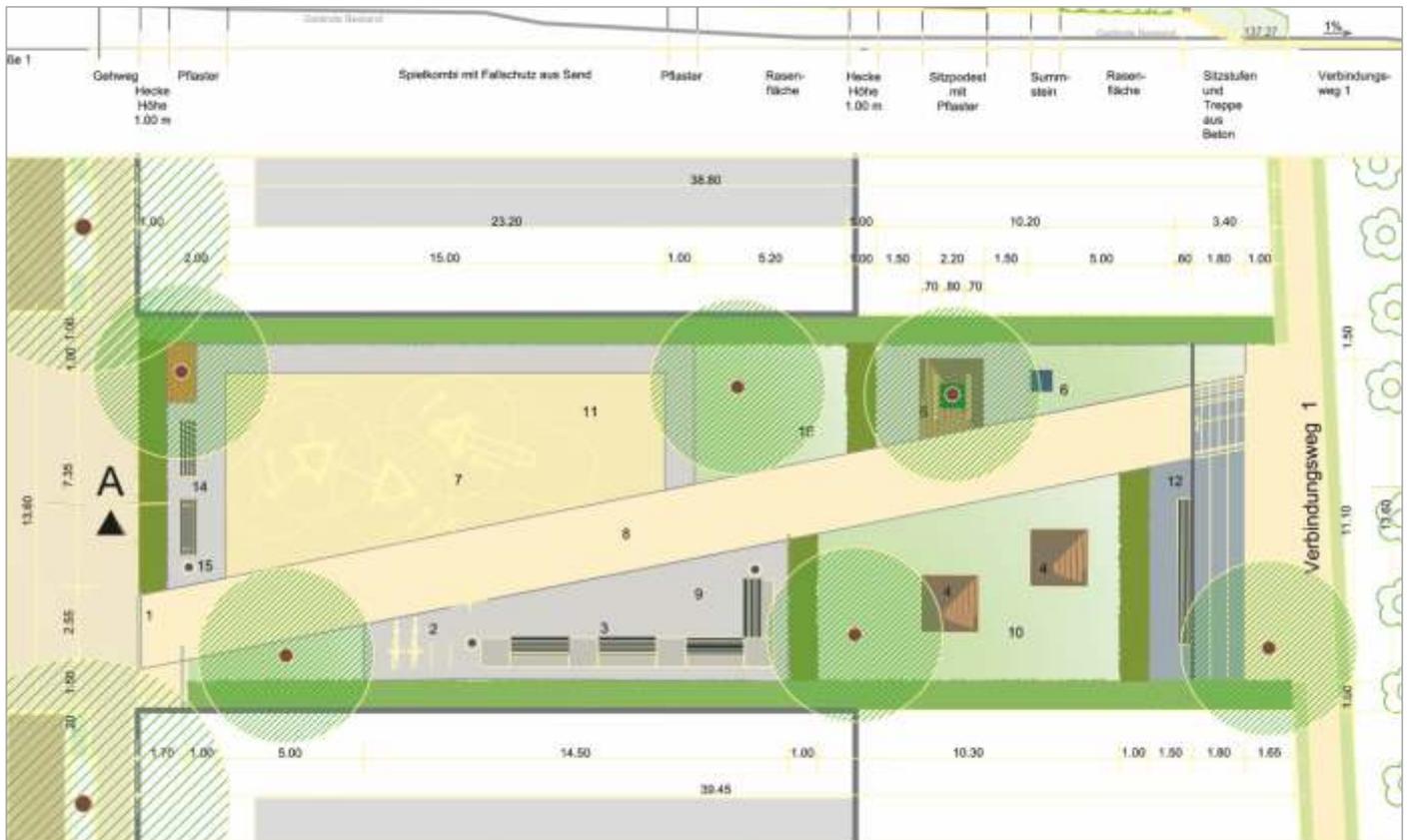


Abb. 78 Pocketpark 1

damit insgesamt einen Beitrag dazu leisten, dass die Idee vom Rahmen- und Bebauungsplan Wirklichkeit wird: Ausstrahlung des Quartiersplatzes auch bis in die Umgebung des neuen Stadtteils. Eine weitere Aufwertung soll der Platz wie auch das gesamte Wohngebiet durch die Einbindung von Smart-City-Elementen wie W-Lan-Spots, Notruftastern, Temperaturanzeigen, Bewegungsmeldern für Straßenbeleuchtung etc. erfahren. Der neue Stadtplatz ist als kommunikative und identitätsstiftende Mitte des neuen Siedlungsraums im Jenaer Norden gedacht und wird im Rahmen der Erschließungsplanung weiter ausgestaltet.

Die Pocketparks (Abb. 78) bilden im Norden den Übergang vom Wohngebiet in den angrenzenden Landschaftsraum und laden zum Kinderspiel für verschiedene Altersklassen ein. Dementsprechend wurde eine reizvolle Auswahl an Spielgeräten getroffen und zwischen niedrigen Heckenelementen angeordnet. Ergänzt und erweitert werden diese Pocketparks durch Baumpflanzungen und Sitzbänke. Nördlich schließt sich ein vielfältig nutzbarer, extensiv begrünter Landschaftsteil mit einigen Bäumen an, der die bestehende Reihe an Kopfweiden geschickt integriert. Ein Ringwegesystem ermöglicht kleinere Spaziergänge unmittelbar vom Wohngebiet ausgehend und leitet über zu Wegeverbindungen entlang der Naumberger Straße und, diese querend, ins benachbarte Wohngebiet „Himmelreich“ und in die sich nördlich anschließenden Frei- und Erholungsräume.

Der neue Erholungsbereich wird kleinere Wiesenflächen enthalten, auf denen man sich zwanglos bewegen und aufhalten kann. Um die angrenzenden, hochwertig gestalteten Ausgleichsflächen, künftig Teil des Geschützten Landschaftsbestandteiles „Im Oelste“, vor einer zu hohen Frequentierung zu schützen, wird dieser Bereich durch ein dichtes System aus Hecken eingefriedet. Nördlich an den Geschützten Landschaftsbestandteil „Im Oelste“ schließen sich Ausgleichsflächen an. Bei diesen wurden ursprünglich ackerbaulich genutzte Flächen in Wiesenflächen überführt, ergänzt durch einzelne Baumpflanzungen und neu-geschaffene Stillgewässer. Entsprechend der vorliegenden speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wurde auf die Besonderheiten des Artenschutzes, auch bei der Gestaltung der Grün- und Ausgleichsflächen, eingegangen.

Die weiteren Anlagen der technischen Ver- und Entsorgung des Gebietes für Schmutzwasser, Regenwasser, Trink- und Löschwasser, Lärmschutz, Stromversorgungsanlagen, Anlagen der Fernwärme und Informationstechnik sowie Leerrohre wurden anforderungsgerecht dimensioniert und werden im Rahmen der Erschließungsarbeiten realisiert.

Die Lärmschutzwand entlang der Eisenbahn wird aus Beton-elementen mit einem hellen Erscheinungsbild bestehen und intensiv beidseitig begrünt. Dadurch ist zu erwarten, dass das Wohngebiet durch diese Anlage von der Landschaft nicht pri-



Abb. 79 Abwechslungsreiche Grüngestaltung



Abb. 80 Hochwertige Oberflächen am Quartiersplatz



Abb. 81 Gartenwege in den Quartieren



Abb. 82 Moderne Sitzmöglichkeiten



Abb. 83 Mauern und Hecken als natürliche Abgrenzung

mär abgegrenzt, sondern durch die reichhaltige Vegetation eher mit dieser verbunden wird. Die Lärmschutzwand hat die wichtige Aufgabe zu übernehmen, am Tage und vor allem nachts für die notwendige Ruhe in dem Gebiet zum Wohnen und zum behaglichen Aufenthalt auch im Freien zu sorgen. Von den oberen Geschossen der Wohnhäuser wird man über die Lärmschutzwand hinweg auch weiterhin die reizvolle Aussicht über die Saaleaue und bis zur Ruine der Kunitzburg unverstellt genießen können. In der Achse der beiden nach Osten gerichteten Straßen ist vorgesehen, die Lärmschutzwand teilweise sichtdurchlässig zu gestalten. Im Süden schließt die Lärmschutzwand an den vorhandenen Lärmschutzwall aus dem Baugebiet Zwätzen-Nord an, im Norden läuft sie in Höhe des Regenrückhaltebeckens aus.

Der dringenden Aufgabe von Klimaschutz und Anpassung an die Folgen des Klimawandels wurde durch die kompakten, flächensparenden Baustrukturen und die gute Durchgrünung entsprochen. Auch die künftig zunehmenden Starkregenereignisse berücksichtigt die Erschließungsplanung dergestalt, dass die Straßen, Wege und offenen Wasserrinnen innerhalb der Höfe in natürlichem Gefälle als Entwässerung hin in die nördlich angrenzenden Grünräume dienen können. Im Planungsprozess wurden die Grünelemente als Beitrag zur Kühlung des Gebietes im Falle sommerlicher Hitzeperioden umfassend und zusammenhängend ausgebildet und in die umgebenden Grünberei-

che integriert. Dies erfolgte gleichberechtigt zur Ausbildung der leitungsgebundenen technischen Infrastruktur, so dass hier zu Recht von grüner Infrastruktur gesprochen werden kann. Mit all dem werden im Gebiet eine gute Wohnqualität und nachhaltige Wertigkeit der Immobiliensubstanz erreicht, die den Eigenschaften der hochwertigen Baugebiete, die vor 100 Jahren entstanden, ebenbürtig sind.

Abschließend kann eingeschätzt werden, dass die in hoher Qualität und sehr engagiert durch HSP und die zugeordnete Projektgruppe aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung und der Stadtwerke bearbeitete Erschließungsplanung eine hervorragende Grundlage dafür darstellt, dass das neue Wohngebiet entsprechend des hohen Qualitätsstandards in Rahmenplan und Bauleitplanung auch in die Realität umgesetzt werden kann. Damit wird die Erwartung verknüpft, dass die hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume und der Grünelemente (Abb. 79-83) als Vorleistung durch die künftigen Bauherren angesehen wird, sich auch bei der Gestaltung der individuellen Wohngebäude die hohen Qualitätsstandards zu eigen zu machen.



Abb. 84 Bebauungsplan „Am Oelste - Neues Wohnen in Jena-Zwätzen“, Ausschnitt aus dem zeichnerischem Teil

7

Quellenverzeichnis Impressum

Autoren

Kapitel 1

Matthias Lerm

Kapitel 2

Ralf Kästler, Matthias Lerm

Kapitel 3

Annette Schwarze-Engel

Kapitel 4

Klaus Theo Brenner,
Ulrich Boock,
Autorenteam Stadt Jena

Kapitel 5

Kerstin Rietz, Thomas Rüster

Kapitel 6

Autorenteam Stadt Jena

Kapitel 7

Martin Fischer, Jens Hoffmann, Matthias Lerm, Silvia Streibich

Bildnachweis

Blom, Microsoft 2015

Abb. 14 oben links, rechts

Ulrich Boock

Titel unten zweites von links, Abb. 51, 52, 55, 57, 59, 60, 69

Bruhns Pflanzen Export GmbH & Co.KG

Abb. 76 links, mitte

Archiv Klaus Theo Brenner

Abb. 40 – 42, 49

Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur

Abb. Titel oben links, unten links, rechts, 25, 39, S. 28, Abb. 43 – 46, 50, 54, 56, 58, 62, 63, 66, 67 (li), 68, 74

Anke Döhring

Abb. 67 (re.), 84

Baumschule Lorenz von Ehren

Abb. 76 rechts

Uwe Germar

Grafik Abb. 10 auf Basis einer Darstellung von Matthias Lerm
Abb. 15, 18 – 24 auf Basis von Darstellungen von Ralf Kästler

Hoffmann.Seifert.Partner. architekten ingenieure (HSP)

Abb. 75, 77, 78

Ralf Kästler

Abb. 26, 31, 33-35, 53, 65

Matthias Lerm

Abb. Titel oben drittes von links, rechts, unten drittes von links,
2, 6, 8, 9, 11 - 13, 27 - 30, 32, 70 - 73, 79 - 83, Zeichnungen
Abb. 1, 3, 4, 64

Werner Pampel, Dresdner Bauordnung 1905

(Dissertation TU Dresden 1964), Abb. 7

Richard Plunz

History of Housing in New York City, Columbia University Press
New York 1990, Figure 3.18, S. 67, Abb.5

Archiv Richter Spielgeräte GmbH

Titel oben zweites von links

Annette Schwarze – Engel

Abb. 36 – 38, 61

Simmons, Microsoft 2015

Abb. 14 unten links, rechts

Rene Wildgrube

Abb. 47, 48

Impressum

Herausgeber

Stadt Jena

Dezernat Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtentwicklung | Stadtplanung

Am Anger 26

07743 Jena

Redaktion

Dr.-Ing. habil. Matthias Lerm

Kerstin Rietz

Gestaltung

Uwe Germar,

m4medien Jena

Druck

Druckerei Richter, Stadtroda

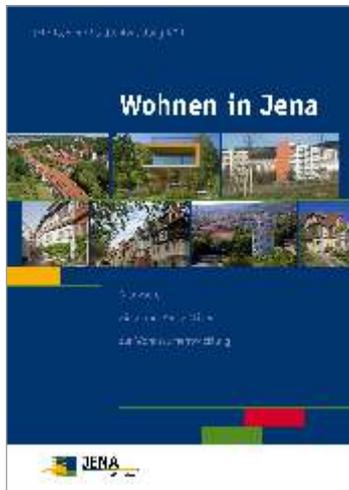
Gedruckt auf:

silk matt gestrichen hochweiß,

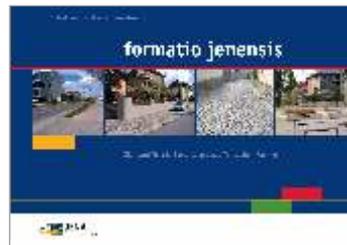
Bilderdruck aus 100% Altpapier,

FSC®-zertifiziert und EU-Eco-Label-ausgezeichnet

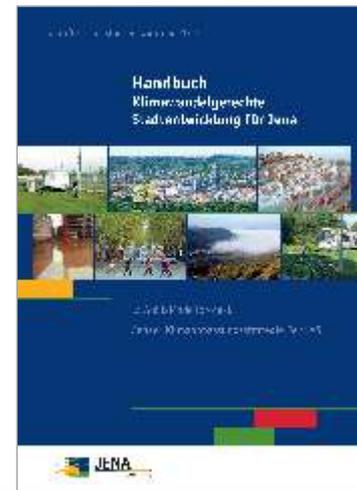
November 2017



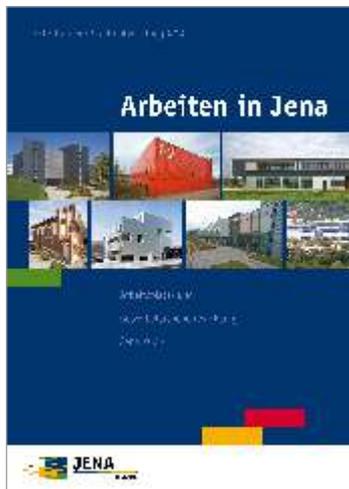
Heft 1: **Wohnen in Jena** 2012



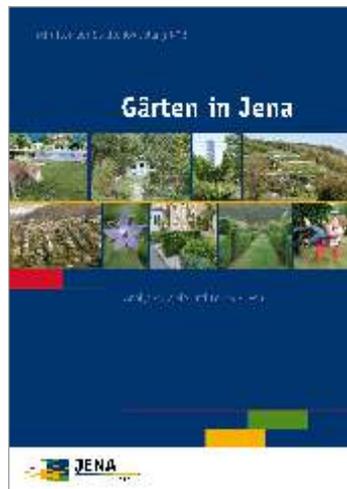
Heft 2: **formatio jenkinsis** 2013



Heft 3: **Handbuch Klimawandelgerechte Stadtentwicklung für Jena** 2012



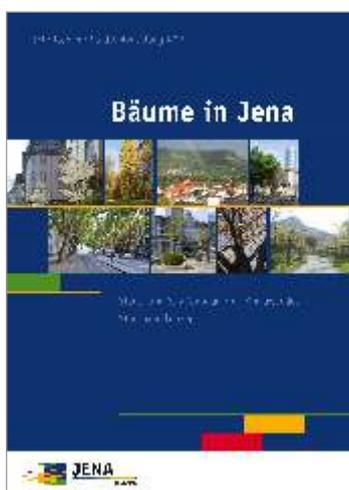
Heft 4: **Arbeiten in Jena** 2013



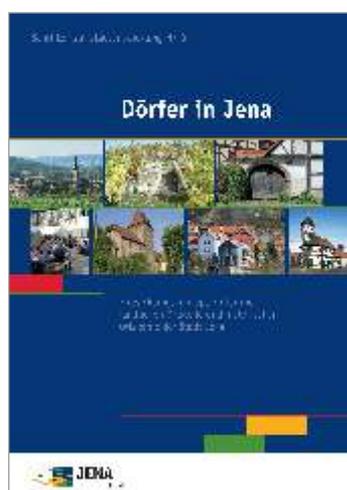
Heft 5: **Gärten in Jena** 2014



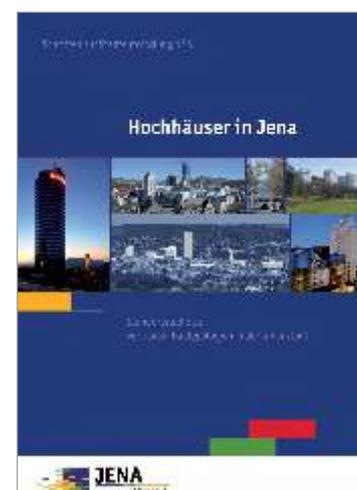
Heft 6: **Einkaufen in Jena** 2015



Heft 7: **Bäume in Jena** 2016



Heft 8: **Dörfer in Jena** 2016



Heft 9: **Hochhäuser in Jena** 2017



Heft 10: **Stadtmitte für Jena** 2017

