

Außer Sichtweite.

Städtebauliche und freiraumplanerische Auseinandersetzung mit der zukünftigen Funktion des Luise-Kiesselbach-Platzes

Masterthesis Landschaftsarchitektur
Wintersemester 2011/12

Verfasser:
David Weidmann

Lehrstuhl für Landschaftsarchitektur und industrielle Landschaft
Fakultät für Architektur der Technischen Universität München
Prof. Dr. sc. ETH Zürich Udo Weilacher

sekr[at]lai.ar.tum.de
www.lai.ar.tum.de
Tel.: +49.8161.71.3248
Fax: +49.8161.71.4158
Emil-Ramann-Straße 6
85350 Freising Weihenstephan

Zusammenfassung

In der Entwicklung heutiger Großstädte nimmt das Leben in einem lärmbelasteten Umfeld einen immer höheren Stellenwert ein. Analog zum Ausbau des städtischen Wohnraumangebots nimmt der Bedarf an zusätzlicher Verkehrsinfrastruktur, wie auch an Freizeit- und Erholungsräumen zu. An den Grenzen zwischen Wohnumfeld und Infrastrukturf lächen entstehen immer häufiger Reibungspunkte die nach Konzepten verlangen, die sich mit der zukünftigen Nutzbarmachung dieser Übergangsräume befassen. Die vom Straßenverkehr ausgehenden Emissionen sind hier die problematischsten Faktoren, die einen bedenkenlosen Umgang mit diesen Flächen erschweren.

Bauliche Maßnahmen wie die Installation von Schallschutzwänden oder die Verlegung des Verkehrs in den Untergrund sind heute Standards, mit denen man versucht, das Lärmproblem zu entschärfen. Allerdings bietet der konstruktive Lärmschutz in Bezug auf die Gestaltung innerstädtischer Plätze, in der Regel ästhetisch wie finanziell, keine optimale Lösung. Erforschung und Entwicklung von geräuschärmeren Fahrzeugen und Fahrbahnoberflächen versprechen zwar eine Perspektive, die den Lärmpegel des Verkehrs langfristig senken wird. Da aber eine lärmfreie Zukunft der Stadt noch in weiter Ferne liegt, müssen gestalterische Konzepte entwickelt werden, die eine Einbindung von Freizeit- und Erholungsräumen in ein lärmbelastetes Umfeld auch ohne klassische Lärmschutzmaßnahmen ermöglichen.

Diese Arbeit befasst sich am Beispiel des Luise-Kiesselbach-Platzes mit Entwurfsansätzen die Räume dieser Art auf eine Zukunft in einem ruhigeren Umfeld vorbereiten. Die Ansprüche an die Platzfläche als wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Süden Münchens erweitern sich durch seine Untertunnelung und dem damit verbundenen Flächengewinn an der Oberfläche, auf die Funktion eines potentiellen Repräsentativ- und Erholungsraumes. Wo zur Zeit noch 120.000 Autos pro Tag verkehren soll nach Abschluss der Bauarbeiten eine großzügige Freifläche entstehen.

Über die Darstellung der örtlichen Gegebenheiten in einer klassischen Analyse, sowie der Abwägung zwischen einschlägigen Konzepten für einen lärmbelasteten Raum, wird in der Arbeit der planerische Gedankengang bis zur Entwurfsfindung verdeutlicht. Durch Vergleiche mit anderen funktionierenden Freiraumkonzepten in einem ähnlichen Kontext werden Gemeinsamkeiten in Gestaltungsansatz und Nutzerausrichtung festgehalten. Erreichbarkeit und Vernetzung, Lärm- und Sichtschutz, sowie Bebauung oder Offenlassung sind wichtige Beurteilungskriterien, die für die erfolgreiche Integration eines Aufenthaltsraumes beachtet werden müssen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wann Umgebungslärm als notwendiges Übel hinzunehmen, oder wie groß die Toleranz gegenüber einer Beeinträchtigung durch Lärm in Bezug auf die Nutzung von Freiräumen in einem urbanen Umfeld ist. Bei der Um- oder Neugestaltung eines Raumes geht es in erster Linie um die Rettung bzw. Aufwertung des örtlichen Milieus und die Schaffung von Atmosphären und Aufenthaltsqualität. An Punkten des öffentlichen Lebens treffen oftmals viele Faktoren aufeinander und fügen sich systematisch zu einem dem Ort entsprechenden Umgebungscharakter zusammen. Der Mensch nimmt durch sein Verhalten in einem urbanen Raum maßgeblichen Einfluss und steht bei Beeinträchtigungen meist als Verursacher wie als Betroffener an vorderster Stelle.¹ Das Verständnis des Systems, in dem eine Person wohnt und sich bewegt, hat häufig gerade in Grenzbereichen eine

¹ vgl. Kloepfer, Michael et al.: Leben mit Lärm? Risikobeurteilung und Regulation des Umgebungslärms im Verkehrsbereich. Berlin/Heidelberg 2006

Toleranz des dortigen Zustandes zur Folge. Durch ihre fortwährende Existenz haben sich gewisse Raumkonstellationen im Laufe der Zeit etablieren können und werden auf diese Weise von ihrem Umfeld besser akzeptiert. Dies bezieht sich in hohem Maße auf die in vielen Stadtteilen vorherrschende Rolle des Stadtverkehrs.

Die psychologische Herangehensweise bei der Planung von Freiräumen bezieht sich nur wenig auf Technik, sondern auf Phänomene der menschlichen Wahrnehmung, wie die Lärmeindämmung durch optische Barrieren.² Auch die Erfolge bei dem Einsatz von Gegengeräuschen, mit denen der Mensch positive Erfahrungen assoziiert, wie zum Beispiel Wasserrauschen zeigen Alternativen auf. Dieses Phänomen bringt keinen Fortschritt bei der Lösung des Lärmproblems, ermöglicht jedoch einen Ansatz zum Umgang mit Freiräume, um sie besser in ihr Umfeld zu integrieren, ohne auf aufwendige technische Maßnahmen zurückgreifen zu müssen.³ Beispielsweise lassen sich durch den Verzicht auf technische Einbauten gerade in innerstädtischen Bereichen visuelle Störfaktoren vermeiden, die sich negativ von ihrem Umfeld abheben und die auch bei zukünftiger Verkehrsentwicklung nicht überflüssig werden.

Die Fragestellung nach einer aktuellen und vor allem universellen Alternative zum konstruktiven Lärmschutz bleibt am Ende allerdings offen, da sie in Bezug auf jedes Projekt nur individuell zu beantworten ist. Alle verglichenen Projekte weisen zwar Gemeinsamkeiten in den eingesetzten Gestaltungselementen und dem Erfolg ihrer Integration in das tägliche Leben auf, es wurde aber auch klar, dass die Ausgestaltung eines Raumes dieser Art immer nur bis zu einem bestimmten Maß an Detaillierung und Angebot reichen kann. Die Schaffung von norm- oder richtlinienabhängigen Einrichtungen wie Kinderspielflächen findet hier nur schwer Umsetzung. Die in diesem Kontext entstandenen Platzformen folgen einer einfachen und klaren Linie um sich in ihrem Umfeld als eigenständiges Element zu behaupten. Sie bieten Raum mit einer offenen Nutzerausrichtung.

Die reine Abhandlung der angesprochenen Lärmproblematik an Hand von technischen Lösungsansätzen aus einer Art Baukastensystem, hätte in der Vergangenheit durch die Abhängigkeit von Lärmschutzrichtlinien nur selten zu diesen aussagekräftigen Ergebnissen geführt. Lärm bleibt in zu hohen Dosen gesundheitsschädlich, es sollte jedoch ein Ansatz existieren der vermittelt, dass auch neue Freiräume an Orten entstehen müssen, die sich jetzt schon an einer Zukunft orientieren, in der sie ihrem Charakter als Erholungsraum vollständig gerecht werden können.

2 vgl. Umweltbundesamt (Hg.)/Bonacke, Margit/ Heinrich, Eckhart/ Schwedle, Hanns-Uve: „Handbuch Silent City: Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung“; Berlin 2008; S. 20

3 vgl. Walper, Karl Heinz/ Deutsche Gesellschaft für Freizeit/ Deutsche Straßenliga, Bonn: Freizeit und Straße: Aktive Freizeitgestaltung und Verkehr; Broschürenreihe der Deutschen Straßenliga e.V., Ausgabe 2. Köln 1980