



Isometrie

Ankommen

Dass wir so schnell günstige Flächen zum Musik machen in den alten Kasernengebäuden anmieten konnten und nun schon auf dem Weg in das gerade geöffnete Gebiet sind, hat uns alle überrascht. Die Spannung auf das ganze Gelände ist groß, endlich geht los.



Park Lane

Durch den Park hindurch, auf der ehemaligen „Straße der Luftwaffe“, entsteht seit der Öffnung des Gebiets die autofreie Park Lane. Sie hat sich sofort als offener Experimentiertraum für alle angefüht. Wir sind überrascht, wie viel Wirkung der bunt markierte Radweg auf dem Asphalt von Beginn an hatte. Mittlerweile hat sich die Park Lane mit der Tram zur zentralen Erschließung entwickelt. Die besonderen Formen der Haltestationen machen die Orientierung zu den Siedlungsinseln hin leicht.



218761

Wohnsterne

Das naturnahe Wohnen hier gefiel uns schon immer, aber etwas abgeschnitten fühlte es sich schon an. Durch die Sanierung, Aufstockung und die neuen Gebäude haben wir jetzt alles, was wir brauchen. Im EG der neuen Waldhäuser habe ich einen Ort, an dem ich meine Hobbies nachgehen kann. Der Blick unter den Bäumen hindurch dabei ist herrlich. Gleichzeitig können die Kinder auf den wilden Wiesen spielen und schauen ab und zu bei mir vorbei.



Am Schulhof

Im Campushof treffe ich oft die Oma meiner Schulfreundin. Sie geht regelmäßig mit einer Frau aus Syrien, die im Flüchtlingswohnheim auf dem Gelände wohnt, durch die Blühwiesen und Gärten spazieren. Wenn es den beiden zu heiß wird, suchen sie gerne Schutz unter den großen Bestandsbäumen. Kaum zu glauben, dass dies einmal ein Kasernenhof mit Paradeplatz war.



Slow Development



Identitäten



Denkmalschutz



Archipel im Meer der Kiefern

Mit der Zeit ist das Areal des Fliegerhorstes von Fürstenfeldbruck zu einem wundersamen Ort geworden. Durch die anthropogene Nutzung der letzten annähernd 100 Jahre sind die Bäume aus den unterschiedlichsten Zeiten zu einer Art künstlichem Wald zusammengewachsen. Dazwischen stehen in einzelnen Lichtungen Gebäude und merkwürdig geometrisch angelegte Asphalt- und Betonflächen als Spuren vergangener Nutzungen. Im Norden ändern sich die vorgefundenen naturräumlichen Aufenthaltsqualitäten und erinnern an einen Küstenwald. Langsam wird der Blick freigegeben in die offene Weite des Grasmeeres auf dem ehemaligen Flugfeld.

Das Konzept sieht vor, sehr behutsam mit dem Ort umzugehen und im Entwurf die einzigartigen Wertigkeiten möglichst klar als räumliche Qualitäten zum Zusammenleben herauszudestillieren. Die ehemalige „Straße der Luftwaffe“ wird nach der Öffnung des Areals Fliegerhorst zum zentralen Erschließungsraum für den Umweltverbund. Zusammen mit der später die S-Bahnhaltestellen Gernlinden (S3) und Fürstenfeldbruck (S4) verbindenden Tram in der Mitte des Areals wird die Park Lane zum Rückgrat der Mobilität und des daran anschließenden, öffentlichen urbanen Raums. So wird der gesamte Städtebau ausgehend von den Bestandsbauten von Innen, von der Park Lane aus, nach Außen entwickelt. Um den einzigartigen Charakter des Areals zu wahren, sind nur auf bereits vorhandenen

versiegelten Flächen Neubauten vorgesehen. Dies ermöglicht es, durch die Wiederverwendung - ReUse - der bereits genutzten Böden und der Bestandsbauten schon im Städtebau sehr ressourcenschonend zu sein und gleichzeitig die räumlichen Qualitäten der bestehenden Lichtungen mit ihren einzigartigen Charakteren bei der Entfaltung des Gebiets als Leitidee weiterzuentwickeln. Dabei entstehen Inseln, Gebäudegruppen auf den ehemaligen Lichtungen im Wald. Jede einzelne Insel aus dem jeweils charakteristischen Bestand heraus entwickelt, mit einer spezifischen Gebäude- und Freiraumtypologie. Ein Archipel im Meer der Kiefern.

Die Idee der Europäischen Stadt, den öffentlichen, für alle Bürger*innen zugänglichen Raum als das konstituierende Element zu definieren, gilt es, auch in dieser offenen Kulturlandschaft fortzuschreiben. Dabei geht es um robuste, zum lebendigen Stadtraum für eine Architektur des Alltags, in der die verschiedensten Nutzungen und Funktionen, Menschen und Tiere wie in einem Ökosystem ihren Platz finden. Ausgehend von der Park Lane und den Haltestellen der zukünftigen Straßenbahn aus entsteht wie bei einer „promenade architectural“ ein szenographischer Städtebau. Vom Eintreten in den neuartigen urbanen Landschaftsraum im Süden, dem Sichten der einzelnen Lichtungen mit den historischen Gebäuden unter Bäumen öffnet sich der neue Stadtteil. Im Zentrum bleibt es eine kontrollierte Parklandschaft, von den Haltestellen bis zu den einzelnen

Teilzentren, den öffentlichen Plätzen, dem Schulhof oder dem Anker. Ruhiger wird es in den Nachbarschaften, den einzelnen Wohnclustern mit dem Blick in die wildere Landschaft. Auf diese Weise entsteht eine Abstufung des öffentlichen Raums bis zu den privaten Freiflächen, gut lesbare und sozial kontrollierbare Freiräume, die mitten in einer teils wilden Kulturlandschaft eine ganz spezifische, neue Art des urbanen Zusammenlebens schaffen.

Uns allen ist bewusst, dass wir unsere jetzige Form des Wirtschaftens nicht weiter fortführen können. Statt, schneller, größer und höher muss es nun wie bei der Slow Food Bewegung eher lauten: langsamer, nachhaltiger und qualitativ. In diesem Sinn fügt sich der Entwurf in die bestehende Kulturlandschaft ein. Die herausfordernde Komplexität, die durch die Abwägung von Denkmalschutz, Naturschutz und den heutigen Anforderungen an eine zeitgemäße, finanzierbare Nutzung des Areals entstehen, sehen wir eher als einen Vorteil, um in aller Ruhe, abwägend und vernünftig jeden einzelnen der Teilräume seinen Erfordernissen entsprechend entwickeln zu können. Dabei werden alle Funktionen auf ihre Synergieeffekte im Sinne einer regionalen Kreislaufwirtschaft geprüft. Energie, Rohstoffe, Wasser, Luft und Boden sollen nicht verbraucht, sondern möglichst effizient genutzt und in eigenen lokalen Kreisläufen gebunden werden. Zu allererst geht es um die Vermeidung von CO₂.

Ausgehend vom Bestand wird das Areal baldmöglichst für Pioniere geöffnet. Anmietbare Gärten für eine Saison für erste lokale Versorger*innen, große Atelierräume und Werkstätten für Kreative und erste, kleine Unternehmen beleben die Situation, schaffen soziale Bindungen.

Der Masterplan ist kein klassischer Entwurf. Er gleicht eher einer Strategie mit einfachen Regeln, damit das Areal langfristig entwickelt werden kann. Denn die Lichtungen verändern sich mit der Zeit, manche werden lichter, andere werden durch einzelne Baumgruppen besetzt. Die Architektur muss reagieren und wird komplexer, vielschichtiger. Aus scheinbaren Widersprüchen erwächst im Zusammenspiel mit dem Bestand der spezifische Ausdruck. Die öffentlichen, urbanen Freiräume bilden dabei das Grundgerüst. In einzelnen, logischen Phasen können die Inseln Schritt für Schritt im sinnvollen Tempo entwickelt werden. Immer in Größen, die als Nachbarschaften für sich funktionierende Einheiten bilden. Der Entwurf kann sich im Zeitlauf flexibel anpassen und er eignet sich gut dazu, ihn in einem offenen Verfahren mit den Bürger*innen im Detail weiterzuentwickeln. Im Verlauf dieser Diskussion könnten auch die möglichen Erweiterungen für die Gemeinden Emmerring und Olching besprochen werden. Das Areal des Fliegerhorst Fürstenfeldbruck ist mit den Jahren zu einer einzigartigen Kulturlandschaft verwachsen. Die Gebäude sind zusammen mit ihrer jeweiligen

Landschaftsarchitektur ein Dokument ihrer Zeit. Der einstigen Nutzung beraubt, von den Spuren der Alterung gezeichnet und zum Teil von der Natur wieder rückerobert, ist eine entrückte Landschaft entstanden.

Die meisten der einzelnen Bauten selbst, angewiesen von Ernst Sogebiel, dem Architekten des Reichsfliegerhorstareals und des Flughafen Tempelhof, ausgeführt unter Robert Roskoth, sind nicht besonders ausdrucksstark. Städtebaulich auffällig ist - durch seine Länge - nur der Kilometerbau. Technisch gehören die Schwimmhalle und die Hangarbauten sicherlich zu den fortschrittlichsten Bauten ihrer Zeit. Trotzdem ist der Fliegerhorst als Ganzes einmalig. Das Besondere sind nicht die jeweiligen Einzelbauten, es ist eher der gewachsene Charakter der Kulturlandschaft mit den darin legenden (baulichen) Skulpturen, den jeweiligen Baumgruppen und Gartenanlagen ihrer Zeit. Dazu gehören auch die Eingriffe, Umbauten und Ergänzungen. Genau in dieses Bild passt auch das Blaue Palais aus den 1970er Jahren. Kurt Ackermann hat seinen Bau bewusst nicht in die Geometrie der NS-Bauten eingefügt. Scharf frei in der von Grzimek gestalteten Landschaft steht der filigrane Bau und wird so ungewollt doch Teil des wundersamen Gesamtensembles.

Unser Konzept sieht - unabhängig vom jeweiligen denkmalpflegerischen Schutzstatus - vor, alle wesentlichen Bauten zu erhalten. Einzelne Landschaftsräume werden zusammen mit den Denkmälern entsprechend ihrer früheren Bedeutung behutsam wiederhergestellt, damit die Geschichte aufs Neue lesbar und erlebbar ist. Dabei wird darauf geachtet, nicht zu sehr einzugreifen. Die Schichten der jeweiligen Zeit, auch die Veränderungen durch die Alterung und die Verwilderung sollen in Abwägung mit dem Bestandserhalt erkennbar bleiben. Das Ensemble soll nicht zu einem musealisierten Raum werden, es bleibt ein Denkmal in Dynamik. Die neuen Nutzungen bekommen dadurch ausreichend Spielräume, um sich als neue Zeitschicht im Ensemble zu etablieren. Aus dem Kasernenhof wird ein Schulhof, aus dem Kilometerbau wird ein Wohnhaus mit ergänzenden Nutzungsbauweisen. Uns ist bewusst, dass das städtebauliche Konzept in der Umsetzung eine Herausforderung darstellt, auf der einen Seite die Vergangenheit und ihre Bedeutung zu erhalten und auf der anderen Seite den neuen Nutzungen genügend Gestaltungsspielraum zu geben. Dabei geht es nicht um einen Eingriff in die Bausubstanz, sondern um Möglichkeiten der Umkodierung der Bedeutungen. Nur so gibt es für die neuen Nutzungen eine Chance, dass sie im Alltag sichtbar werden und sich behaupten können.

1. Öffnen

Direkt nach Auszug der letzten Kasernenutzungen werden die Grenzen vollständig geöffnet. Zuvor wurden passende Zwischennutzungen für die Bestandsgebäude, die erhalten bleiben sollen, gesucht, damit das Gelände nahtlos weitergenutzt und vor Leerstand und Verfall geschützt werden kann.



2. Einziehen

Sehr schnell mit den ersten Nutzer*innen wird die alte „Straße der Luftwaffe“ dem Umweltverbund vorbehalten und zum bunten Experimentierraum. Die gute Erreichbarkeit der Zwischennutzungen wird durch den Busvorlaufbetrieb als Vorbereitung auf die Tramlinie und ein gutes Radwegenetz gesichert.



Am Anger

Gestern war ich mit meiner Tochter am Anger inline skaten, wo wir mal wieder Tom getroffen haben. Nachdem er die Kinder in der Kita abgeholt hat, spielen unsere Kleinen oft noch am Brunnen und wir trinken schnell einen Kaffee. Danach sind wir weiter zum ehemaligen Flugfeld gefahren, ein schöner Kontrast zum gefassten Angerraum.



Am Flugfeld

Ich habe schon auf anderen Campus-Geländen gearbeitet, bin jedoch heilfroh, dass hier im BioTech-Campus die Wege nun kurz sind und alles über den grünen Raum, in dem sich die gemeinschaftlichen Nutzungen in den Bestandshallen befinden, so angenehm miteinander verbunden ist. Hinzu kommt, dass alles sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist - und das von Beginn an.



3. Verankern

Es festigen sich Nutzungsschwerpunkte. Mit dem Kern des BioTech-Campus und dem neuen Schulzentrum werden im Gleichschritt die Tramlinie und die nördliche MVV-Erschließung realisiert. Es entstehen erste Einheiten von Wohngebäuden, die als Nachbarschaften funktionierende Einheiten bilden.



4. Einleben

Ensembles aus denkmalgeschützten Gebäuden und Neubauten, innerhalb eines Städtebaus der Möglichkeiten, entstehen. Die Architektur muss reagieren und komplexer. Aus scheinbaren Widersprüchen erwächst im Zusammenspiel mit dem Bestand der spezifische Ausdruck des Archipels und seiner Inseln.



Blaues Palais

Vor zwei Monaten habe ich im Blauen Palais einen bezahlbaren Raum gefunden, in dem ich in Ruhe an meiner Doktorarbeit schreiben kann. Das Tolle dort ist, dass ich an schönen Tagen auch draußen in den grünen Höfen oder geschützt vor Sonne im Bereich der Arkaden arbeiten kann.



Erleben

Nach der Arbeit hole ich oft meine Frau im BioTech-Campus ab und wir gehen gemeinsam Richtung Flugfeld spazieren. Man darf das große FFH-Gelände weiter nördlich nicht betreten, über einen schön geschwungenen Weg auf einem Steg am neuen Tower entlang lässt sich die unglaubliche Weite dennoch erleben und es ist beeindruckend, wie alles summt und brummt.



Landschaft



Der Freiraum wird nach dem Motto „Landscape First“ entwickelt. Die Wohn- und Lebenssituation ist außergewöhnlich. Im Gegensatz zum etablierten geschlossenen Stadtraum, wird die Natur nicht ausgegrenzt. Die Landschaft wird zu einem fließenden Kontinuum, Bäume, Wiesen und mittendrin eingebettet in diesen Naturraum liegen die Siedlungsinseln. Zuerst etablieren sich die Inseln als Zentren im Archipel. Sie reihen sich entlang der Park Lane, nacheinander wie Perlen an einer Kette auf. Von den Haltestellen aus entwickelt sich der öffentliche Raum der jeweiligen Insel. Dabei sind, neben den bestehenden Baudenkmalern, die Blickbeziehungen in die umliegende Landschaft wichtig, um kraftvolle identitätsstiftende öffentliche Freiräume zu schaffen. Die Ränder zum Landschaftsraum werden klar definiert, um den bestehenden Naturraum zu schützen. Die bestehenden Biotope werden geschützt und weiterentwickelt. Schutzräume und Rückzugsräume werden für die Wildtiere etabliert und gesichert. Die Siedlungsflächen und die Erschließung basieren größtenteils auf bestehenden, bereits befestigten Flächen, um ressourcenschonend zu agieren. Große zusammenhängende Beton- und Asphaltflächen werden in Teilen aufgebrochen/perforiert, um der Natur Raum zu geben.

Bei der Gestaltung der Freiräume steht der Naturkontakt im Vordergrund. Unaufdringlich wird so die Umweltbildung unterstützt. Der Vegetationsbestand (Wald, Baumpakete, Wiesen) wird in seiner freien, naturnahen Form erhalten. In urbanen Bereichen wird die Vegetation durch klar ablesbare Baumreihen, Alleen und Heine ergänzt. In den Wohnhöfen ist die Gestaltung organisch, in den neuen Quartiersteilen gerastert. Es werden, der Umgebung angepasst, den neuen und alten Funktions-Bereichen Vegetations- und Raumtypen zugeordnet. Ankommen Park Lane Wohnsterne Am Schulhof Am Anger Blaues Palais Am Flugfeld Erleben Das Erblicken erster Lichtungen nach dem Eintauchen in den Wald Durch die freie Baumstellung gleitet die Trambahn Waldwohnen mitten unter Bäumen Gartenlandschaft aus unterschiedlichsten Gärten, Blühwiesen Der Dorfanger öffnet sich mit dem Blick zum Alten Tower Auf den Spuren Günther Grzmeks wird seine Planungsidee wieder herausgearbeitet Baumreihen entlang des Rollfelds, 12 Bäume, für die Opfer des Olympia-Terroranschlags am Alten Tower Eine Steglandschaft durch das Gräsermeer an am Flugfeld

Nutzungen



Keine der Inseln soll monofunktional entwickelt werden. Die im Entwurf eingetragenen Nutzungen sind erste Vorschläge und orientieren sich an den Gebäudetypologien des Bestandes. Entlang der Park Lane, den Haltestellen der Tramlinie liegen alle Nutzungen mit einem höheren Nutzer*innenaufkommen. Am öffentlichen Raum, den Zentren der Inseln sind - neben den Mobility Hubs - Werkstätten, Ateliers, kleinere soziale, gemeinschaftliche Treffpunkte und Gastronomie vorgesehen. Die reinen Wohnbereiche liegen in geschützten ruhigen Nachbarschaften im Übergang zum Wald. Am Schulhof entsteht mit dem Bürgersaal, der VHS zusammen mit den unterschiedlichen Schulen und den besonderen Wohnformen für alte und junge Menschen ein öffentliches Stadtteilzentrum. Das gewerblich geprägte Areal am Flugfeld und der Bereich des Blauen Palais soll hauptsächlich für wissensintensive Dienstleistungen genutzt werden. Durch die in Zukunft gute ÖV-Anbindung und die hervorragende Lage im Naturraum sind diese Bereiche prädestiniert für diese Form hochwertiger Arbeitsplätze (siehe z.B. TUM und Max-Planck-Institut Garching, Helmholtz Institut München). Die Gebäudeformen im innovativen Campus am Flugfeld sind momentane Vorschläge. Diese können zukünftig individuell den Nutzungen, Büro, Labor, Werkstatt angepasst werden. Wichtig ist, dass auch in diesem Bereich Wohnungen, Gastronomie und eine Tagesklinik vorgesehen werden, damit der öffentliche Raum an den Haltestellen jeder der Inseln jederzeit belebt ist.

Mobilität



Mit der Öffnung des Fliegerhorst Areals bietet sich die einmalige Chance einer verkehrspolitanerischen Neuausrichtung. Die zentrale Erschließungsachse „Straße der Luftwaffe“ wird von Anfang an für den regulären Kfz-Verkehr gesperrt und bleibt dem Umweltverbund vorbehalten. Als Platzhalter für eine zukünftige ÖV-Gleisstrasse, dient sie zunächst als Vorrangspur für eine Tangentialverbindung der S-Bahnhalte Gemeinden (S3) und Fürstenfeldbruck (S4) im Busvorlaufbetrieb. Nach erfolgter Aufschließung mit ausreichendem Nachfragerpotential wird der Linienbusbetrieb durch eine Tramhalbinsel mit grünem Gleisbett ersetzt. Die 1,5km lange, verkehrsberuhigte Straße für Fußgänger, Fahrradfahrer, Inline Skater und Skateboarder wird somit zum Experimentierraum für ein multi-modales Miteinander, eine Teststrecke für verkehrstechnische Innovationen und eine Projektions- und Anlegungsfläche für ein zeitgemäßes Erscheinungsbild des Fliegerhorst Areals, der Menschen aus Fürstenfeldbruck und den umliegenden Gemeinden ansieht. Die verkehrsberuhigte Straße, die Park Lane, wird durch die am nördlichen Rand des Gebiets verlaufende Erschließungsstraße für Kfz-Verkehr sowie durch den Radschnellweg im Süden ergänzt. Somit kann das Fliegerhorst-Areal leistungsfähig und konfliktfrei erschlossen werden, da Kfz-, Tram- und Radverkehr getrennt geführt werden. Im Zuge der schrittweisen Umnutzung und Verdichtung der Bausubstanz werden verkehrsberuhigte „Siedlungsinseln“ eingerichtet. Die bisher ungerichteten

Gebäude-Cluster mit ihren kleinteiligen, verzweigten Netzen aus Straßen-, Rangier- und Parkflächen bekommen eine klare Erschließungsstruktur und Orientierung. Mittels einfacher „urbaner Interventionen“ werden auto- und stellplatzfreie Zonen ausgewiesen, sowie öffentliche und halböffentliche Bereiche, die den zukünftigen Nutzer*innen vorbehalten sein werden. Jede „Siedlungsinsel“ wird durch eine Zufahrtsstraße erschlossen, Parkplätze sind in den Randbereichen vorzusehen. In zentralen Bereichen gibt es lediglich Kurzpark- und Lieferzonen. Auf einvernehmliche Selbstregulierungskräfte der zukünftigen Nutzer*innen bauend, wird zunächst von einer restriktiven Parkraumbewirtschaftung mit Pollern und Schranken abgesehen. Analog zur Park Lane können die „Siedlungsinseln“ zu Bereichen für experimentellen „Tactical Urbanism“ werden. Supergraphics und temporäre Installationen können in einem kuratierten Ensemble der vorhandenen Bausubstanz einen neuen, identitätsstiftenden Kontext verleihen, der sich kontinuierlich verändert, weiterentwickelt und zum Bindeglied zu den Neubauten wird. Im Zuge der Verdichtung der „Siedlungsinseln“ werden an den Zufahrtsstraßen, je nach Bedarf, Quartiersgaragen errichtet, die von einer übergeordneten Mobilitätsgesellschaft gemanagt werden. Für Neubauten sind dort Stellplatzkontingente verpflichtend abzunehmen. Durch einen zu definierenden, verbindlichen Verlagerungsmechanismus wird Oberflächengarten sukzessive durch flächensparendes Parken in den Quartiersgaragen ersetzt. In den Quartiersgaragen

wird öffentliche E-Ladeinfrastruktur gebündelt, dort haben die zukünftigen Nutzer*innen Zugriff auf quartiersseigene Carsharing-Fahrzeuge unterschiedlichen Typs, vom Nutzer*innenfahrzeug bis zum Ferienmobil. Ziel ist es, auf dem Fliegerhorst-Areal wohnen, arbeiten und mobil sein zu können, ohne ein eigenes Auto zu besitzen. In einem Abstand von etwa 200m werden Mikromobilitätsbus an Haltestellen, zentralen Kreuzungspunkten und Parkflächen über das gesamte Areal verteilt. An den Mikromobilitätsbus sind standortspezifisch sinnvolle Angebote zu finden. Leihräder für die erste/ letzte Meile zum ÖV, E-Scooter für die Besorgung in der Stadt, Paketstationen, Ladepunkte für E-Bikes, Trinkbrunnen für Aktive, Fahrradwerkstätten, etc. Die Angebote werden von der Mobilitätsgesellschaft bewirtschaftet. Hierfür muss ein tragfähiges Finanzierungskonzept im weiteren Verlauf entwickelt werden. Dargestellt könnte ein neuer Typ urbaner, geteilter Infrastruktur entstehen, der über die Grenzen des Fliegerhorst-Areals hinauswachsen und sich im gesamten Stadtgebiet Fürstenfeldbrucks verteilen kann.

