

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 35 (1994)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Deutsche Stadtplanung im Umbruch? : Die Bebauung des Freiburger Rieselfeldes als Ausdruck einer neuen Planungsphilosophie  
**Autor:** Krüger, Fred  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088570>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Deutsche Stadtplanung im Umbruch?

## Die Bebauung des Freiburger Rieselfeldes als Ausdruck einer neuen Planungsphilosophie

Fred Krüger

### *Zusammenfassung*

*Der Gemeinderat von Freiburg i.Br. entschied 1991, einen neuen Stadtteil für 8 000 bis 10 000 Einwohner im Rieselfeld neu zu erstellen. Dabei handelt es sich bei diesem Stadtentwicklungsprojekt um eines der bedeutendsten in Deutschland innerhalb der letzten 15 Jahre. Dieses aussergewöhnliche Projekt wird vorgestellt und gleichzeitig in den Kontext der deutschen Planungsphilosophie der 90er Jahre gestellt. Gleichzeitig werden die Grundzüge der Stadtplanung und -entwicklung seit dem 2. Weltkrieg dargestellt.*

## 1 Die Ausgangslage in den 90er Jahren

In der Bundesrepublik Deutschland wird seit Jahren ein hoher Fehlbestand an Wohnungen konstatiert. Die Notwendigkeit, neuen und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen, ergibt sich hierbei allerdings weniger aus dem absoluten Bevölkerungswachstum, das in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren nur rund 0,5 % p.a. betrug (*Statistisches Bundesamt* 1993). Neben dem rein quantitativen Fehlbestand hat vielmehr eine Bedarfsveränderung des Wohnungsgefüges, also der Anteile von Ein-, Zwei- und Mehrzimmernwohnungen am Gesamtangebot, zu einer Verknappung von adäquatem Wohnraum geführt. Hierfür ausschlaggebend sind vor allem:

---

Adresse des Autors: Dr. Fred Krüger, Institut für Kulturgeographie, Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Werderring 4, D-79085 Freiburg i.Br.

- die Verringerung der Haushaltsgrößen (so hat sich der Anteil der 1-Personen-Haushalte von 21,6 % im Jahr 1968 auf 33,6 % im Jahr 1991 erhöht; *Stat. Bundesamt* 1993) mit der Folge, dass vermehrt Kleinwohnungen benötigt werden,
- gleichzeitig aber auch der gestiegene Bedarf an preiswerten, familiengerechten Grosswohnungen, da die geburtenstarken Jahrgänge die Phase der Familiengründung erreicht haben,
- sowie die gestiegenen Flächen- und Komfortansprüche (auf eine einzelne Person entfielen 1968 durchschnittlich noch knapp 25 m<sup>2</sup> Wohnfläche, 1990 aber bereits über 36 m<sup>2</sup>; *Stat. Bundesamt* 1993) bei gleichzeitigem Sinken der Belegungsdichte pro Wohnung.

Hinzu kommt, dass einzelne Regionen in Deutschland als bevorzugtes Wanderungsziel unter einem durch Zuzugsüberschüsse bedingten Bevölkerungsdruck stehen. Neben den drei oben genannten Faktoren stellt in diesen Regionen der wanderungsbedingte Bevölkerungszuwachs zusätzliche Anforderungen an den Wohnungsmarkt. Insbesondere die südlichen Bundesländer und hier die Randzonen der Verdichtungsräume (München, Stuttgart, Mannheim–Heidelberg) sowie landschaftlich reizvolle Gebiete mit hohem Freizeitwert (Oberbayern, südlicher Oberrheingraben) sind davon betroffen.

In einem dieser bevorzugten Zuzugsräume liegt Freiburg im Breisgau. Es zählt zu den wenigen deutschen Grossstädten, die jährlich noch deutliche Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen haben (*Stat. Bundesamt* 1993). Um der zunehmenden Wohnraumverknappung Herr werden zu können, entschied man sich in Freiburg zur Ausweisung eines neuen Wohnquartiers für 8 000 bis 10 000 Einwohner am westlichen Stadtrand. Es handelt sich nicht nur um das seit fast zwanzig Jahren bedeutendste Stadtentwicklungsprojekt in Freiburg, sondern auch um eines der grössten zusammenhängenden Wohnungsbauvorhaben in Deutschland seit Beginn der 80er Jahre. Das aufgrund seiner Grösse, aber auch wegen seiner Konzeption aussergewöhnliche Projekt soll im folgenden – im Kontext deutscher Planungsphilosophie der 90er Jahre – näher erläutert werden.

## 2 Grundzüge der Stadtplanung und -entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg

Stadtplanung und Stadtentwicklung lassen sich nach dem 2. Weltkrieg verschiedenen Phasen unterordnen, denen jeweils bestimmte städteplanerische Leitgedanken – quasi eine “Planungsphilosophie” – zugrunde liegen. Sie überlagern sich zum Teil und sind daher zeitlich nur grob zu fixieren. Vereinfacht können fünf einzelne Phasen ausgegliedert werden.

### 2.1 Nachkriegsphase und “autogerechte” Stadt

Wichtigste Aufgabe in der ersten Phase war der Wiederaufbau der kriegszerstörten Städte. Im Osten des geteilten Deutschlands hatte sich die Stadtplanung schon bald den ideologischen Vorstellungen des sozialistischen Städtebaus zu unterwerfen, auf die hier jedoch nicht näher eingegangen werden soll. In den westdeutschen Städten ist der Wiederaufbau zum Teil sehr unterschiedlich verlaufen: Entweder versuchte man, die

historischen Stadtgrundrisse mit ihrer kleinen, teilweise noch mittelalterlichen Parzellenstruktur und der hohen Nutzungsdurchmischung zu erhalten (z. B. Lübeck, Freiburg i.Br.), oder aber man wagt eine komplette Neuordnung des innerstädtischen Gefüges mit der Schaffung grossflächiger Blockstrukturen und breiter Durchgangsstrassen (z. B. Hannover).

Die Anlage derartiger Verkehrsachsen diene dem angestrebten Ziel der "autogerechten" Stadt und war eines der Leitmotive der zweiten städtebaulichen Entwicklungsphase, die etwa 1960 begann. Daneben war man aufgrund steigender Wohnungsnot gezwungen, rasch neuen Wohnraum zu schaffen. Die notwendigen Stadterweiterungen wurden häufig in Form von Trabantenstädten mit massivem, hohen Geschosswohnungsbau verwirklicht. Den neuen Siedlungsteilen sollte mit ihrer grossen Bebauungsdichte und der gewünschten starken sozialen Differenzierung ihrer Bewohner bewusst ein städtisches Gepräge gegeben werden.

## 2.2 Neuordnung der Innenstädte und massvolle Stadterweiterungen

Zu Beginn der 70er Jahre setzte allmählich eine Abkehr von der Idee der autogerechten Stadt und der Grosswohnanlagen ein. Während die Randgemeinden der Grossstädte weiterhin von einem starken Suburbanisierungsprozess betroffen waren und es hier noch zu grossflächigen Siedlungserweiterungen kam, wandte man sich in den Kernstädten langsam den Innenbereichen zu. Kennzeichen dieser dritten Phase waren eine Verkehrsneuordnung, vor allem durch Schaffung erster Fussgängerzonen, und die Stärkung innerstädtischen Wohnens. Einige Jahre später wurden die zentrumsnahen Wohnquartiere in die Stadterneuerung einbezogen; der Leitgedanke der "Wohnumfeldverbesserung" rückte in den Mittelpunkt der städteplanerischen Vorstellungen. Die innerstädtische Wohnqualität sollte gesteigert werden, ohne jedoch gewachsene Strukturen der Wohnquartiere zu zerstören und die bestehenden Sozialgefüge ihrer Bewohner aufzulösen. Die Umsetzung dieser Zielvorstellungen erforderte ein sehr viel behutsameres Vorgehen als bei der Erschliessung neuer, auf dem Reissbrett geplanter Vorstadtsiedlungen. Merkmal der zum Teil bis heute fortgeführten Programme zur Wohnumfeldverbesserung ist ein ganzes Bündel eng miteinander verzahnter Einzelmassnahmen. Hierzu zählen u.a. Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sowie die Sicherung des Gebäudebestandes durch schonende Renovierungen von Altbauten, bei zu hoher baulicher Verdichtung gleichzeitig aber auch Entkernung von Blockinnenbereichen. Eingriffe in die Nutzungsstruktur erfolgen meist nur dann, wenn es darum geht, lärm- und schadstoffemittierende Kleingewerbe-("Hinterhof")betriebe auszulagern. Einen hohen Stellenwert besitzt die Grüngestaltung, denn sie dient der Verringerung der Bodenversiegelung, der Verbesserung der Luftqualität und schliesslich der Erhöhung des Freizeit- und Erholungswertes der Wohnquartiere. In jüngerer Zeit werden verstärkt die Interessen der von den Umgestaltungsmassnahmen betroffenen Anwohner in den Planungsprozess der Umfeldprogramme einbezogen (vgl. Krüger 1990). Es ist somit festzustellen, dass bei der Wohnumfeldverbesserung neben die *baulichen* Massnahmen (Verkehrslenkung und Gebäudesanierung, wobei hier Bestandsschutz vor Neubau geht) eine *gesellschaftlich-soziale* Komponente tritt, die in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Vermehrt werden von den Planungsinstitutionen bestimmte Bevölkerungsgruppen in den betreffenden Wohnquartieren identifiziert, deren spezifische Wahrnehmungs- und Verhaltensmuster dann bei der Konzeption der Umgestaltung Berücksichtigung finden.

Geprägt durch die Erfahrungen aus den Wohnumfeldprogrammen begab man sich ab Mitte der 80er Jahre an massvolle Stadterweiterungsvorhaben. Die Erschliessung kleinerer randstädtischer Wohngebiete, meist für den Eigenheimbau, und der weitere Ausbau des innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrsnetzes sind Kennzeichen dieser vierten, ebenfalls noch nicht abgeschlossenen Phase der Stadtentwicklung. Die verhaltene Wohnungsbautätigkeit spiegelt sich in der Zahl der jährlich fertiggestellten Wohneinheiten wider: sie nahm kontinuierlich ab und sank bundesweit von 1980 fast 400 000 auf nur noch ca. 230 000 Wohneinheiten im Jahr 1990 (alte Länder; *Stat. Bundesamt* 1987; 1993).

### 2.3 “Urbanität” als neuer städteplanerischer Leitbegriff

Die zunehmende Wohnungsverknappung und vor allem ein immer deutlicherer Fehlbestand an verfügbarem Bauland veranlassten die städtischen Kommunen seit Ende der 80er Jahre, wieder nach Möglichkeiten zum grossflächigen Geschosswohnungsbau zu suchen. Der Zwang zur Beachtung ökologischer Aspekte (Landschaftsschutz, Flächenschonung) und der hohe Wohnungsbedarf erfordern in dieser jüngsten Phase der Stadtentwicklung wieder eine deutlich höhere Bebauungsdichte. Gleichzeitig zeigen die Erkenntnisse aus den Wohnumfeldprogrammen, dass nicht nur rein bauliche Belange, sondern auch sozio-ökonomische und sozio-kulturelle Aspekte in die Gestaltung der neuen Wohnquartiere einzubeziehen sind. Bereits bei der ersten planerischen Konzeption werden unter dem Stichwort “Lebensqualität” die sich u.a. in Konsumverhalten und Lebensführung äussernden Ansprüche und Interessen der (zukünftigen) Bewohner mit den bau- und verkehrstechnischen Erfordernissen verknüpft.

Entsprechend sind die Aufgaben, die sich die Planungsinstitutionen heute stellen, insgesamt sehr viel umfassender als während der Stadterweiterungsphase der 60er Jahre, in der zuletzt die grossen Diskussionen zum Städtebau geführt worden waren. Die neuen Stadtquartiere werden nicht nur als Spiegel der Gesellschaft betrachtet, sondern bewusst so gestaltet, dass sich in ihnen ein vielschichtiges gesellschaftliches Leben entfalten kann. Soziale und kulturelle Verhaltensweisen und Wertvorstellungen werden somit zu normativen Elementen bei der städtebaulichen Gestaltung. Aus dieser Verknüpfung von

- unterschiedlichen Lebensstilen,
- städtischen gesellschaftlichen Organisationsmustern und
- städtischen baulichen Strukturen

ist in den letzten Jahren der Begriff der “Neuen Urbanität” hervorgegangen und hat sich zur neuen Zielkategorie der Stadtplanung entwickelt (*Tessin* 1993, *Steinbach* 1994).

Die Auseinandersetzung über das theoretische Konstrukt dieser “Urbanität” und Möglichkeiten ihrer städtebaulichen Umsetzung hält nach wie vor an. *Steinbach* folgend integriert das Urbanitätskonzept spezifische Erlebnisinhalte und Aktivitätsmuster von Stadtbewohnern mit bestimmten Raumstrukturen (Milieus). Es verbindet somit in einem überaus komplexen System verhaltenstheoretische Aspekte der Stadtbewohner und -nutzer mit städtebaulichen Komponenten (*Steinbach* 1994, 16). Urbanität kann sich dann entwickeln, wenn die städtischen Milieus spezielle Kennzeichen aufweisen:

- Vielfalt und Dichte städtischer *Funktionen* (hier vor allem privater Dienstleistungen),
- Vielfalt und Design der physischen *Umwelt* (Grund- und Aufriss des Stadtquartiers und der Strassenräume, architektonische Gestaltung der Baukörper usw. sowie deren ästhetische Wirkung),

- demographische, soziale und kulturelle Vielfalt der *Bewohner und Nutzer*,
- Vorhandensein sozialer und politischer *Normen*, die *Öffentlichkeit* als wesentliche Rahmenbedingung für Urbanität schaffen.

Aus dieser Definition des Urbanitätsbegriffs ergeben sich Zielsetzungen für die Stadtplanung, die letztlich in der Aufforderung enden, neue Stadtquartiere so zu gestalten, dass sich die Mannigfaltigkeit kultureller Einflüsse und ein gesellschaftlicher Pluralismus voll entfalten können. Die Ausprägung einer “städtischen Öffentlichkeit” und die Integration aller Bewohner und Nutzer sollen gefördert werden. Es ist aber anzumerken, dass in der Diskussion bislang noch nicht der Nachweis erbracht werden konnte, dass *Segregation* die Ausbildung von Urbanität hemmt. Insofern hat sich auch dieser neue normative Ansatz künftiger Kritik zu stellen.

### 3 Die Bebauung des Freiburger Rieselfeldes

Wie spiegeln sich nun diese jüngsten städteplanerischen Leitgedanken in der Planungspraxis wider? Als Beispiel soll das Stadtbauprojekt “Rieselfeld” in Freiburg i.Br. herangezogen werden.

#### 3.1 Zielvorstellungen der Stadt und städtebaulicher Entwurf

Bei dem Rieselfeld handelt sich um eine insgesamt etwa 320 ha grosse Fläche am westlichen Stadtrand (Abb. 1). Sie diente seit Ende des 19. Jahrhunderts der Abwasserverrieselung. Die Schmutz- und Abwässer der Stadt wurden über ein weit verzweigtes Netz von Kanälen in über 300 Rieselparzellen geleitet, versickerten dort und wurden, weitgehend gereinigt, in Abzugsgräben der Dreisam zugeführt. Erst der Anschluss Freiburgs an die Verbandskläranlage Forchheim löste die Verrieselung ab; sie wurde 1986 eingestellt.

Nach jahrelangen Diskussionen um die weitere Nutzung dieser vollständig im Eigentum der Stadt befindlichen Fläche entschied sich der Freiburger Gemeinderat 1991, einen Teil des Rieselfeldes zur Erschliessung eines neuen Stadtteils zur Verfügung zu stellen. Auf ca. 78 ha ist die Erstellung von fast 4500 Wohneinheiten für etwa 10 000 Menschen geplant (*Stadt Freiburg* 1994). Gedacht ist an eine ausgewogene Mischung aus freifinanziertem und öffentlich gefördertem Wohnungsbau. Gewerbeflächen für etwa 1000 Arbeitsplätze, eine angemessene Zahl öffentlicher Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Kirchen usw.) und Flächen für private Dienstleistungsbetriebe sollen verhindern, dass der neue Stadtteil zur Schlafstadt wird. Über eine Strassenbahnverbindung soll die Anknüpfung an benachbarte Stadtteile und die Innenstadt erfolgen. Mit vorbereitenden Erschliessungsmassnahmen wurde bereits begonnen, die in vier Bauabschnitte gegliederte Realisierung des Vorhabens soll im Jahr 2004 abgeschlossen sein. Abbildung 1 zeigt alle Flächen, auf denen die Stadt Freiburg bis ins Jahr 2010 eine neue Wohnbebauung grundsätzlich für möglich hält – die grösstmässig herausragende Bedeutung des Rieselfeldes wird hier sichtbar.

Die Stadt lobte einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb aus, aus dem u.a. die gestalterische Konzeption des neuen Stadtteils und seine Anbindung an umliegende Siedlungs- und Freiflächen hervorgehen sollten. Ferner sollte das Ergebnis Entwurfsgrundlage für die Aktualisierung des Flächennutzungsplans und die

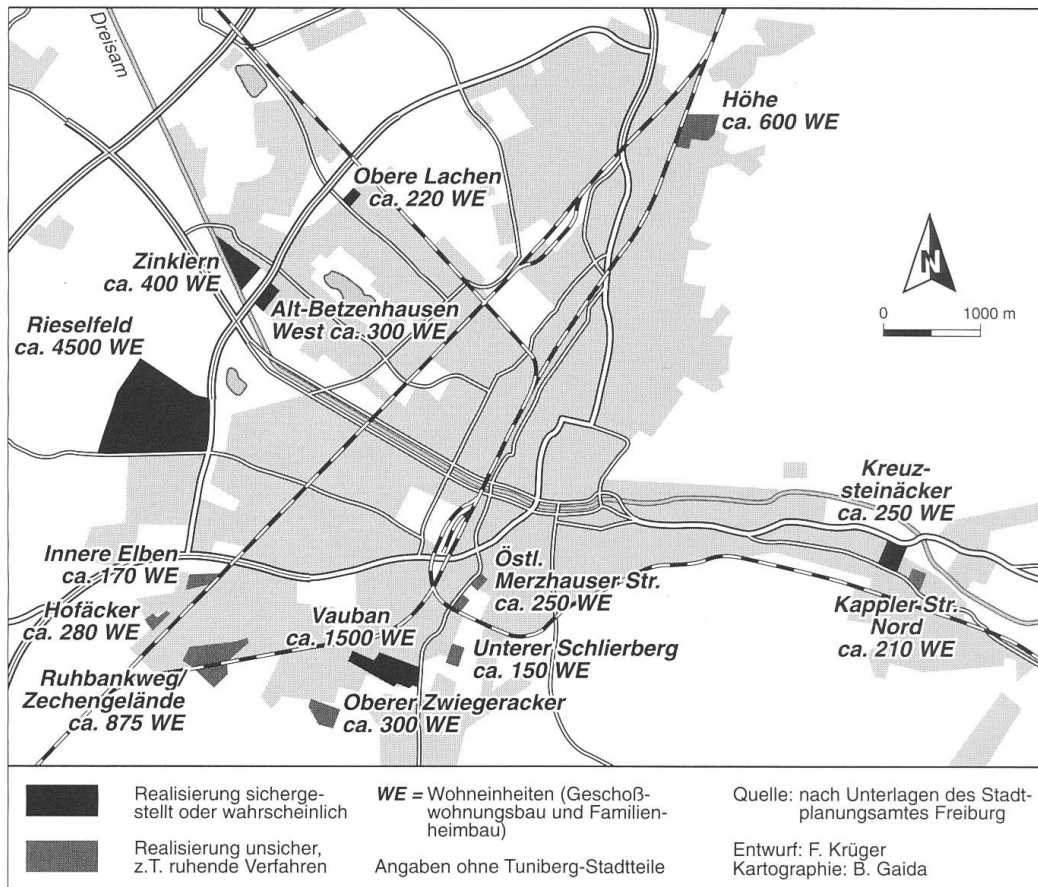


Abb. 1 Geplanter Wohnungsbau in Freiburg i.Br. bis 2010, Flächen ab 100 Wohneinheiten.

Aufstellung der Bebauungspläne sein (Stadt Freiburg 1991). Wichtige Hinweise für die städtebaulichen Vorstellungen der Stadt gibt der Auslobungstext. Hier ist formuliert:

*“Es ist Ziel, einen Stadtteil zu entwickeln, der in seiner Nutzungsmischung, Ausstattung mit Infrastrukturen und Arbeitsplätzen den Ansprüchen einer pluralistischen, multikulturellen Gesellschaft gerecht werden kann. Er soll 'Spielräume' für seine langfristige Entwicklung besitzen, um zukünftigen heute noch nicht vorhersehbaren Ansprüchen entsprechen zu können.”*

(Stadt Freiburg, 78).

Mit diesen Forderungen greifen die Freiburger Planungsinstitutionen Gedanken auf, die den oben beschriebenen Zielvorstellungen von “Neuer Urbanität” sehr nahe kommen. Bezugnehmend auf eine wünschenswerte kleinräumige Nutzungsmischung heisst es im Auslobungstext weiter:

*“Hierdurch soll jener Grad an Vielfalt und differenzierter Nutzungsstruktur erreicht werden, der den urbanen Reiz vieler älterer Stadtteile ausmacht.”*

(Stadt Freiburg, 102).

Urbanität soll aus dem Kernbereich der Stadt an die Peripherie “exportiert” werden – ein Versuch, der seit der Erschliessung des Stadtteils Landwasser Mitte der 60er Jahre in Freiburg nicht mehr unternommen worden ist. Gleichwohl weisen einige Passagen des Auslobungstextes auch auf die grossen Unsicherheiten hin, die der Umgang mit den neuen Zielvorstellungen offensichtlich bereitet. So soll die bauliche Konzeption des Stadtteils zwar verschiedensten Bevölkerungsgruppen Wohnmöglichkeiten bieten,



Abb. 2 Städtebaulicher Entwurf Rieselfeld.

gleichzeitig soll "... die unterschiedliche Bewohnerklientel ... jedoch städtebaulich nicht ablesbar sein." (Stadt Freiburg, 94).

An dem Wettbewerb beteiligten sich insgesamt 24 Arbeitsgemeinschaften aus Architekten, Stadt- und Landschaftsplanern. Die Stadt verlieh fünf Preise (daneben vier Energie-Sonderpreise) und kaufte zusätzlich vier Arbeiten auf. Im Juli 1992 entschied sich der Freiburger Gemeinderat zur Realisierung des Entwurfs einer Freiburger Architektengruppe, die den Wettbewerb gewonnen hatte. Der städtebauliche Entwurf wurde inzwischen weiterentwickelt; die Erschliessungsarbeiten am 1. Bauabschnitt haben begonnen.

Augenfälliges Merkmal des neuen Stadtteils ist im Zentralbereich eine Blockseitenverbauung, die an die regelmässigen Grundrisse gründerzeitlicher Wohnquartiere erinnert (Abb. 2). Mit vier Geschossen plus Attikageschoss wird im Innenbereich eine hohe Bebauungsdichte erzielt (Abb. 3). Zu den Rändern hin öffnet sich die Bebauung allmählich. Die hier vorgesehenen Punkt-, Zeilen- oder Reihenhäuser weisen mit drei bzw. vier Stockwerken aber ebenfalls noch eine hohe Geschossflächenzahl auf. Das räumliche Grundgerüst wird durch eine nur leicht geknickte, zentrale Achse mit



Abb. 3 Freiburg-Rieselfeld: Der erste Bauabschnitt.

Strassenbahn und durch einen von Norden tief in das Quartier greifenden Grünkeil bestimmt. Entlang der Strassenbahnachse sollen im Erdgeschoss Ladenzeilen und andere Dienstleistungsbetriebe entstehen. Weitere, vor allem öffentliche Einrichtungen sind am Rande des Grünkeils konzentriert. Die Verkehrskonzeption sieht einen konsequenten Vorrang für Strassenbahn, Radfahrer und Fussgänger vor. Der Autoverkehr wird im wesentlichen über parallel zur Strassenbahnachse verlaufende Strassen (Tempo 30) geführt; im Südwesten des neuen Stadtteils ist eine autofreie Reihenhaussiedlung

geplant. Die Strassenbahn dient als zentrales Erschliessungsmittel für den neuen Stadtteil (*Stadt Freiburg 1993*). Ihre Trasse führt, vom benachbarten Stadtteil Weingarten kommend und von kombinierten Rad- und Fusswegen flankiert, direkt in den zentralen Bereich des Rieselfeldes. Für den Autoverkehr erfolgt die Anbindung an umliegende Stadtquartiere und die Innenstadt über drei Anschlüsse im Nordosten bzw. Süden. Die von vornherein geplante Minimierung des Autoverkehrs ist Teil einer Reihe von Massnahmen zur Reduzierung möglicher Umweltbelastungen. Ausserdem ist u.a. vorgesehen, alle Häuser in Niedrigenergiebauweise erstellen zu lassen und Regenwasser getrennt abzuführen und dem westlich angrenzenden Landschaftsschutzgebiet zuzuleiten.

### 3.2 Die Umsetzung des Urbanitätsgedankens

Im städtebaulichen Entwurf des Rieselfeldes kommen zunächst zwei Komponenten der geforderten Urbanität zum Ausdruck:

1. Der neue Stadtteil ist weitgehend autark. Versorgungseinrichtungen, Schulen usw. sowie Arbeitsplätze bietende gewerbliche Flächen sind in das Konzept integriert. Eine hohe funktionale Durchmischung ist gegeben.
2. Das räumliche Grundgerüst mit Blockseitenverbauung und hoher Bebauungsdichte trägt unverkennbar – zumindest im Innenbereich des neuen Stadtteils – kernstädtische Züge.

Die als Merkmal von Urbanität geforderten baulichen und räumlichen Strukturen sind vorhanden. Weitere Grundbedingungen von Urbanität, nämlich die durch spezifische Lebensstile und städtische Organisationsmuster gekennzeichneten *Milieus*, lässt der Entwurf nicht auf Anhieb erkennen. Sie haben sich nach den Vorstellungen der Freiburger Planungsinstitutionen durch zwei weitere von der Stadtplanung vorgegebene Rahmenbedingungen zu ergeben, und zwar “fast von selbst” (*Stadt Freiburg 1994*):

1. Durch Verkehrsberuhigung und -minimierung sollen urbane öffentliche Räume entstehen, die Fussgängern als Kommunikations- und Aufenthaltsbereiche dienen können. Mindestens im Zentrum des neuen Stadtteils soll so in Kombination mit den dort vorhandenen Läden, Cafés usw. ein attraktiver Ort urbanen Lebens für die Bewohner entstehen. Private Räume – etwa Gärten in den Blockinnenbereichen – sind von den öffentlichen Räumen klar abgegrenzt. Diese Polarität zwischen privater Sphäre und Öffentlichkeit soll zur Entwicklung von Urbanität beitragen.
2. Der neue Stadtteil wird in Kleinparzellen gegliedert, die jeweils einzeln an möglichst viele Investoren und Bauherren verkauft werden. Hierdurch erhoffen sich die Planer eine grösstmögliche Vielfalt der architektonischen Gestaltung und funktionalen Durchmischung sowie eine breite soziale Differenzierung der künftigen Bewohner. Nach den Vorstellungen der Stadt ermöglicht die Parzellierung im Unterschied zu baulichen Grossformen und Monostrukturen eine Identifikation der Eigentümer und Bewohner mit “ihren” Häusern, was dazu führt, dass sich “Nachbarschaften, Konkurrenzen und Wechsel in der Belegung und den Funktionen und Nutzungen” ergeben (*Stadt Freiburg 1993, 44*). Zusammenfassend wird ausgeführt: “Die pluralistische Gesellschaft findet ihren gestalterischen Ausdruck in unterschiedlichen Architekturen und in einem abwechslungsreichen und lebendigen Stadtbild.” (*Stadt Freiburg, 44*).

## 4 Das Rieselfeld als Beispiel neuer Planungsphilosophie

Ob die im letzten Abschnitt genannten Rahmenbedingungen allerdings ausreichend sind, um ein urbanes Leben im Sinne des beschriebenen, neuen städtebaulichen Leitgedankens zu ermöglichen, wird sich wohl erst nach der vollständigen Realisierung des neuen Stadtteils zeigen. Das Rieselfeld nimmt jedoch allein schon wegen des konsequenten Versuchs, Urbanität planerisch umzusetzen, eine Sonderstellung ein. Der Verknüpfung mit Massnahmen zur Minderung von Umweltbelastungen kommt dabei besondere Bedeutung zu. Insofern muss der Entwurf als ein wichtiges, richtungsweisendes Beispiel jüngster städtebaulicher Zielvorstellungen gelten und kann somit auch als ein Beleg für einen gewissen Wertewandel in der deutschen Planungsphilosophie verstanden werden. Zum behutsamen Stadtumbau gesellt sich allmählich ein neues, junges Planungsdenken: einer sich aus Schlagworten wie "Pluralismus" oder "Multikulturalität" ableitenden Revitalisierung urbaner Lebensweisen sollen die modernen, grossflächigen Stadterweiterungen Möglichkeiten zur Entfaltung bieten.

### Literatur

- Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) 1993. *Zukunft Stadt 2000 – Abschlussbericht*. Bonn.
- Krüger F. 1990. Wirkung und Akzeptanz von Wohnumfeldprogrammen am Beispiel der Offenburger Oststadt. *Raumforschung und Raumordnung*, 48(6), 301–308.
- Meyer Th. 1994. Verdichtung und Wahrheit – Aspekte des verdichteten Bauens. *Regio Basiliensis*, 35(1), 21–30.
- Mönninger M. 1994. Die Metropole der Mieter. *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, 22.1.94, Beilage "Bilder und Zeiten".
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1991. *Städtebaulicher und Landschaftsplanerischer (Naturräumlicher) Ideenwettbewerb Rieselfeld – Auslobungstext*. Freiburg.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1992. *Stadtnachrichten Rieselfeld*. Freiburg.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1993. *Städtebaulicher Entwurf Rieselfeld – Erläuterungsbericht (vorläufige Fassung 31.1.93)*. Freiburg.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) 1994. *Der neue Stadtteil Rieselfeld*. Freiburg.
- Stadt Freiburg i.Br. (Hrsg.) o.J.. *Städtebaulicher und Landschaftsplanerischer (Naturräumlicher) Ideenwettbewerb Rieselfeld – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse*. Freiburg.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 1987. *Datenreport 1987*. Bonn.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 1993. *Statistisches Jahrbuch 1993*. Wiesbaden.
- Steinbach J. 1994. Urbanität – Beiträge zu einem verhaltenstheoretischen und planungsbezogenen Konzept. *Raumforschung und Raumordnung*, 52(3), 212–221.
- Tessin W. 1993. Stadtentwicklung und sozialer Wandel. *Wüstenrot Stiftung Deutscher Eigenheim e.V.* (Hrsg.), *Zukunft Stadt 2000 – Stand und Perspektive der Stadtentwicklung*. Stuttgart, 161–209.