



Tonia Ludwig, BA

**Ex Macello -
Eine Quartierscollage**

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

Technischen Universität Graz

Betreuer

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Hans Gangoly

Institut für Gebäudelehre

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

Datum

Unterschrift

Ex Macello
eine Quartierscollage

Tonia Ludwig

Inhaltsverzeichnis

Prolog	10
Einführung - Überfluss und Leere	12
Der Ort gestern - Eine Geschichte	16
Der Ort heute - Ein Eindruck	24
Der Ort morgen - Analyse	42
Eine Idee	56
Danksagung	118
Literaturverzeichnis	120
Abbildungsverzeichnis	122

Prolog.

„Ein Entwurf berücksichtigt nicht die Risse, die in Zukunft entstehen könnten – er beschreibt einen Idealzustand, der nur annäherungsweise zu erreichen ist.“¹

¹ Koolhaas 2011, 11.

Einführung - Überfluss und Leere

Alltagssituation

„Eine gewöhnliche Straße an einem gewöhnlichen Tag: Fußgänger bevölkern die Gehsteige, Kinder spielen vor den Haustüren, Leute sitzen auf Bänken und Stufen, der Briefträger macht seine Runde, zwei Passanten grüßen sich beim Vorbeigehen, zwei Mechaniker reparieren ein Auto, Gruppen sind ins Gespräch vertieft [...]“²

Oder im Vergleich dazu eine weitere gewöhnliche Straße an einem gewöhnlichen Tag: Kaum ein Fußgänger:in auf den Gehwegen zu sehen, keine Kinderstimmen zu hören, die Haustüren verschlossen, Fenster und Vorhänge lassen kein Leben nach außen dringen und der Ausblick nach draußen hat auch nicht viel übrig. Das Tempo und der Lärm der Autos machen Begegnungen von Fußgänger:innen selten und Fahrradfahren unsicher. Eine Gegenüberstellung von Alltagssituationen, die sich beide täglich in unterschiedlichen öffentlichen Räumen abspielen. Städtische Räume die durch ihre zusammenspielende Variablen, Aktivitäten von Bewohner:innen und Besucher:innen beeinflussen. Einer dieser Variablen ist das gebaute Umfeld.³

Trotz dem Trend der immer höher wachsenden Einwohnerzahlen in Städten⁴, liegen enorme Flächen mitten in Städten brach. Verlassene Räume die Menschen nicht benutzen, da die Eigenschaften dieses Umfeldes keine Qualitäten aufweisen, um sich dort aufhalten zu wollen. Was braucht ein Raum, um von Bewohnern und Bewohnerinnen angenommen und genutzt zu werden? Eine Basis für einen belebten Raum kann die gebaute Umgebung schaffen.

Zurück in die Stadt

Über 50 Prozent der Menschen auf der ganzen Welt leben zur Zeit in Städten. Jedes Jahr sollen es mehr werden und bis 2050 sollen es sogar schon fast 70 Prozent sein.⁵ Menschen bevorzugen es wieder näher oder sogar direkt in der Stadt zu leben. Der Zuwachs an Bewohnern:innen hat sich in den letzten 20 Jahren stetig erhöht. Besonders Regionen die eine hohe Internationalisierung aufweisen und „wirtschaftliche Taktgeber“⁶ sind, erfahren einen starken Anstieg an neuen Bewohnern und Bewohnerinnen. Doch dieser Zuzug von Menschen bringt auch Probleme mit sich. Viele Städte haben mit Luftverschmutzung und Temperaturanstieg u. a. verursacht durch den Klimawandel zu kämpfen. Aus diesen Gründen muss ein Umdenken geschehen. Für die neuen Bewohner:innen muss einerseits mehr Platz geschaffen werden, andererseits dürfen die einhergehenden Folgeerscheinungen des Zuzuges der Menschen die Verschmutzung der Luft und die steigenden Temperaturen nicht größer werden lassen. Nachverdichtung, Umnutzungen und Verwendung von Brachflächen in der Stadt müssen genutzt werden um „multifunktionale grüne Freiräume“⁷ zu schaffen. Keine Grünräume die als Restflächen aus gebauten Resultaten entstehen. Sondern freie Flächen gezielt umnutzen, damit für die Umgebung und Umwelt ein positiver Beitrag geleistet werden kann.⁸

Mailand

„Verlassene Bahnhöfe, ehemalige Kasernen und Plätze, ehemalige Fabriken und verlassene Einkaufszentren, ehemalige Schulen, ehemalige Krankenhäuser und Lagerhäuser, Bauernhäuser und stillgelegte landwirtschaftliche Lagerhäuser, leere Gebäude und Wohnungen in der Stadt, Büros und Geschäfte leer [...] dazwischen Infrastrukturen [...] ... In der Stadt Mailand gibt es über 3.700.000 Quadratmeter leere oder nicht ausreichend genutzte Flächen.“⁹

⁵ Vgl. Zwei Drittel der Weltbevölkerung werden 2050 in Städten leben, https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2018-05/vereinte-nationen-weltbevölkerung-staedte-2050?utm_referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F, 09.04.21.

⁶ Bott/Grassl/Anders 2018, 35.

⁷ Bott/Grassl/Anders 2018, 88.

⁸ Vgl. Bott/Grassl/Anders 2018, 88.

⁹ Temporiuso X Milano, http://www.temporiuso.org/?page_id=2351, 09.04.21-

² Gehl 2020, 5.

³ Vgl. Gehl 2020, 5.

⁴ Vgl. Bott/Grassl/Anders 2018, 35.

Über 50 Prozent der Menschen auf der ganzen Welt leben zur Zeit in Städten. Jedes Jahr sollen es mehr werden und bis 2050 sollen es sogar schon fast 70 Prozent sein.⁵ Menschen bevorzugen es wieder näher oder sogar direkt in der Stadt zu leben. Der Zuwachs an Bewohner:innen hat sich in den letzten 20 Jahren stetig erhöht. Besonders Regionen die eine hohe Internationalisierung aufweisen und „wirtschaftliche Taktgeber“⁶ sind, erfahren einen starken Anstieg an neuen Bewohner:innen. Doch dieser Zuzug von Menschen bringt auch Probleme mit sich. Viele Städte haben mit Luftverschmutzung und Temperaturanstieg u. a. verursacht durch den Klimawandel zu kämpfen. Aus diesen Gründen muss ein Umdenken geschehen. Für die neuen Bewohner:innen muss einerseits mehr Platz geschaffen werden, andererseits dürfen die einhergehenden Folgeerscheinungen des Zuzuges der Menschen die Verschmutzung der Luft und die steigenden Temperaturen nicht größer werden lassen. Nachverdichtung, Umnutzungen und Verwendung von Brachflächen in der Stadt müssen genutzt werden um „multifunktionale grüne Freiräume“⁷ zu schaffen. Keine Räume die als Restflächen aus gebauten Resultaten entstehen. Sondern freie Flächen gezielt umnutzen, damit für die Umgebung und Umwelt ein positiver Beitrag geleistet werden kann.⁸



Mailand - Satellit



Mailand - Schwarzplan 1:150.000

¹⁰ Vgl. Reinventing Cities, Ex Macello, (o. J.), <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>, 12.09.20.

Der Ort gestern - Eine Geschichte

Beginn eines Umbruches

Es gab mehrere Gründe für einen neuen städtischen Schlachthof in Mailand. Die Stadt begann sich weiter auszubreiten, Funktionen die mehr Platz brauchten wurden aus dem Zentrum verdrängt und an den Rand der Stadt verlegt¹¹. Mit der Ausdehnung der Stadt hat sich der erste städtische Schlachthof (markierter Bereich in den Grafiken) als nicht mehr ausreichend erwiesen, es sollte eine neue fortschrittlichere und effizientere Alternative her. Ein System welches sich an die damals noch ansteigende Einwohnerzahl von zwei Millionen anpassen konnte. Deshalb beauftragte die Stadt Mailand 1906 ihr technisches Büro unter der Leitung des Ingenieurs Giovanni Maserà einen neuen Ort für solch eine Anlage zu finden. Das zukünftige Grundstück sollte verschiedensten Anforderungen gerecht werden. Es brauchte eine sehr große Fläche, die nicht nur den reinen Schlachthof sondern auch den Vertrieb von Vieh, Räumlichkeiten für Dienstleistungen und Unterkünfte für Arbeiter dienen konnte. Die Wahl des Gebietes hing nicht nur mit den Ansprüchen des zukünftigen Schlachthofkomplexes zusammen, auch die neue Umstrukturierung des Eisenbahnsystems in Mailand spielte eine Rolle. Man wollte eine gute Verbindung zu einem der Mailänder Bahnhöfe, um eine effiziente Verteilung der Produkte gewährleisten zu können. Deshalb fiel die Wahl nach langen Überlegungen auf ein Grundstück mit ca. 300.000 qm nahe zum Güterbahnhof Porta Vittoria.¹² Ein weiterer Punkt für das Grundstück war der bereits vorhandene Obst- und Gemüsemarkt. Zusammen sollte eine Art „Lebensmittelstadt“ innerhalb von Mailand geschaffen werden.¹³



Mailand - Satellit



Mailand - Schwarzplan 1:150.000

11 Vgl. Arsuffi, Roberto: Milano | Calvairate – L'ex Macello di viale Molise: una città in abbandono, 09.12.19, <https://blog.urbanfile.org/2019/12/09/milano-calvairate-lex-macello-di-viale-molise-una-citta-in-abbandono/>, 09.04.21.

12 Vgl. D`Amina 2015, 173f.

13 Vgl. Arsuffi, Roberto: Milano | Calvairate – L'ex Macello di viale Molise: una città in abbandono, 09.12.19, <https://blog.urbanfile.org/2019/12/09/milano-calvairate-lex-macello-di-viale-molise-una-citta-in-abbandono/>, 09.04.21.

Orientierung

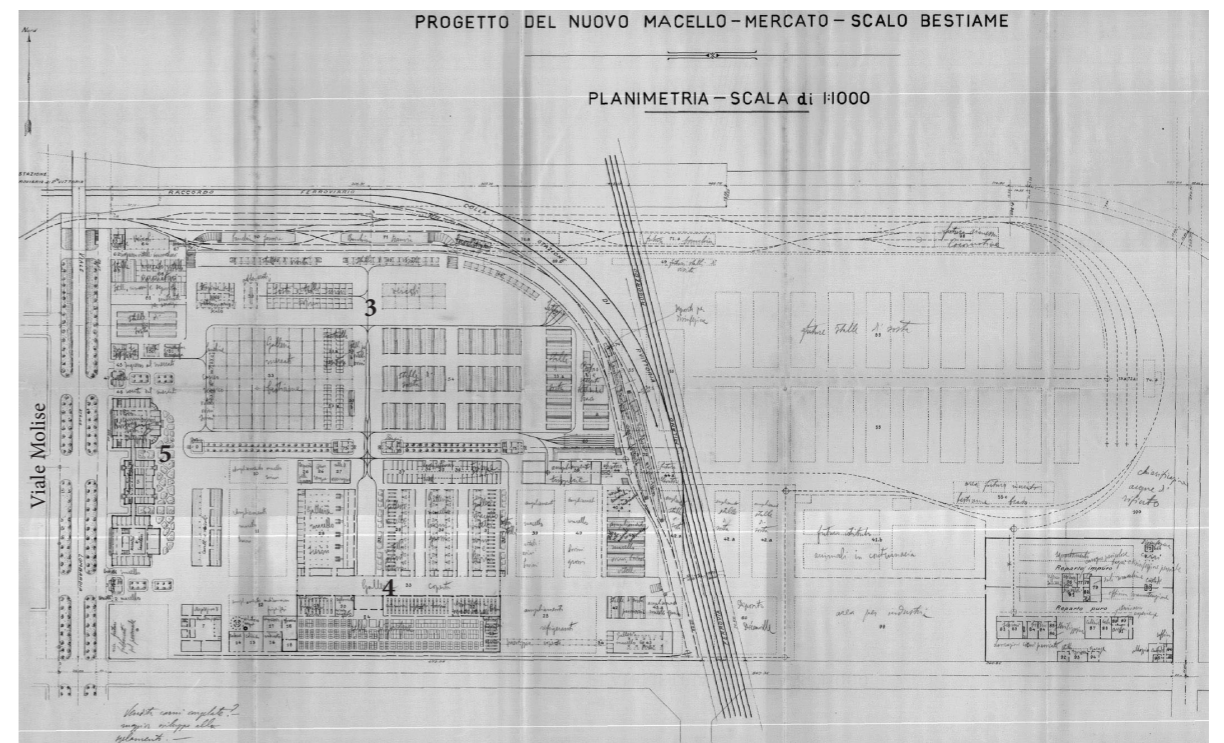
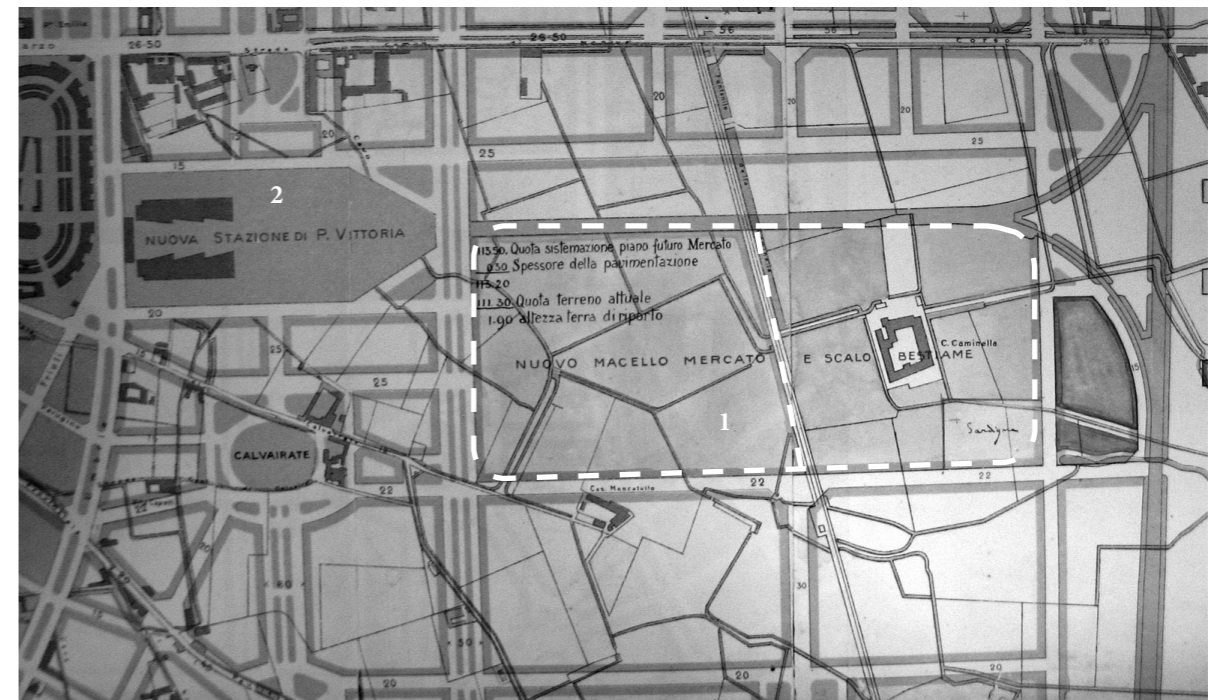
Man sah in diesem Ort einen Schlachthof als ein einheitliches Ganzes mit klar strukturierten Abteilungen. Einer Schlachtereier, einem Viehmarkt, einer großen Verwaltung und dem Potenzial mit die Möglichkeit für künftige Erweiterungen. Das betreffende Grundstück (1) sollte quer von Westen nach Osten in zwei Zonen aufgeteilt werden. Damals war der Bahnhof Port Vittoria (2) im Westen verortet, deshalb sah man den Marktbereich und Empfangsbereich (3) der Tiere im westlichen Teil des Grundstückes. Der Schlachtbereich (4) war im Norden vorgesehen. Die Verwaltung (5) war als repräsentative Zone entlang der Viale Molise geplant. Auf dieser Grundlage wurden zwei weitere Ingenieure Giovanni Filippini und Giannino Ferrini für die Ausarbeitung des Projektes beauftragt.¹⁴ Die Ingenieure probierten einen Schlachthof nach europäischem Vorbild zu entwerfen.¹⁵ Wichtig dabei war Ihnen die ständige Fortbewegung der Tiere in Einbahnstraßenrichtung vom Ankunftsort bis hin zum Zielort des Kühlschranks, ohne eine Dopp- lung jenes Weges.

Anordnung

Die Gebäude wurden auf dem Grundstück so organisiert, dass eine reibungslose Route der Tiere möglich wurde. Filippini und Ferrini planten Bahnanschluss sowie weitere Funktionen (Gleisanschluss, Entladerampen und Stallungen) am nördlichen Rand des Geländes(3). Direkt darunter befand sich der Viehmarkt, dort konnten die Tiere direkt aus- gestellt oder in für sie vorgesehene Stallungen gebracht werden. Auch hier legten die Inge- nieure Wert darauf, dass die bauliche Struktur der Viehmarkthalle stets erweiterbar war. Im südlichen Teil des Grundstückes befand sich die eigentliche Schlachtanlage (4). Diese war durch ein langes brückenartiges Gebäude mit der Markthalle verbunden. So konnte man die Tiere direkt weiterleiten.

¹⁴ Vgl. D`Amina 2015, 173f.

¹⁵ Vgl. o. A.: Schlachthaus - Schlacht- und Viehhöfe, <http://www.zeno.org/Meyers-1905/B/Schlachthaus>, 24.02.21.



Oben: Masterplan des zukünftigen Schlachthofes, 1914
Unten: Grundrissplanung des neuen Schlachthofes, 1914

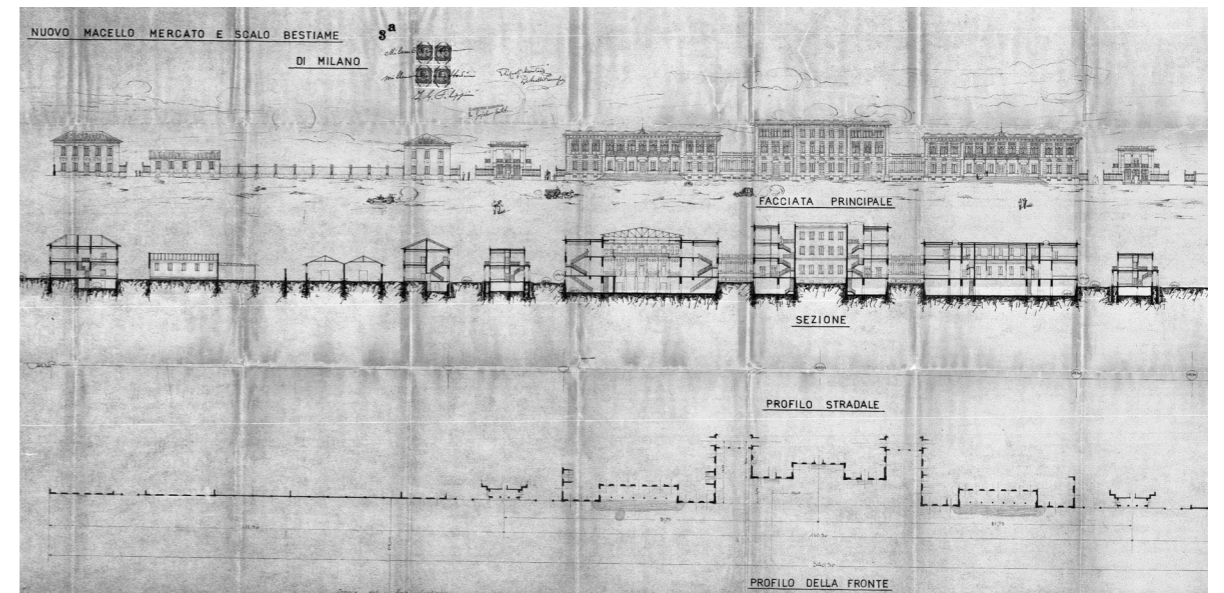
Die Schlachthanlage selber bestand aus mehreren Gebäuden, Schlachthanlagen für Schweine, Rinder, Schafe und Pferde, Bearbeitungsräume für Innereien, Düngerstätten und Kühlräume. Als diese Anlagen waren durch eine weitere Verbindungshalle verbunden, um trockenen Fußes in die verschiedenen Gebäude zu gelangen.

Bauabschnitte

Der Gebäudekomplex wurde in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Der erste Abschnitt startete 1914 und befasste sich mit den Verwaltungsgebäuden entlang der Straße Viale Molise. Die drei großen Hauptgebäude sollten den Schlachthof nach außen repräsentieren. Das mittig zurückgesetzte Gebäude war für reine Verwaltungszecke gedacht und wich durch die Fassade und Höhe von den zwei weiteren Hauptanlagen ab. Die zwei weiteren Hauptgebäude waren von außen einheitlich gehalten, hatten beide einen großen Portikus an der Haupteingangsseite und Elemente aus dem Jugendstil. Die Funktionen beider Gebäude unterschieden sich jedoch. Der Viehtausch im nördlichen Gebäude hat im Inneren einen großen überdachten Innenhof, welcher als allgemeiner Handelsraum genutzt wurde, das südliche Gebäude beherbergt weitere Büros für unterschiedliche Funktionen.¹⁶ Durch den Kriegseintritt Italiens im Jahre 1915¹⁷ wurden alle weiteren Gebäude an der Viale Molise schlichter gehalten. 1924 wurde der zweite Bauabschnitt begonnen. Die Vieh- und Markthallen wurden im nördlichen Teil des Grundstückes innerhalb von vier Jahren fertiggestellt. Beide Hallen waren aus Stahlbetonkonstruktionen gebaut und hatten wegen ihrer großen Raumtiefe jeweils ein großes Oberlicht. Ein Jahr nach dem Startschuss für den zweiten Bauabschnitt wurde 1925 mit dem letzten Bauabschnitt begonnen. In dem letzten Bauabschnitt wurde die südlich liegende Schlacht-

¹⁶ Vgl. D`Amina 2015, 174f.

¹⁷ Vgl. Martin Mutschlechner: <https://ww1.habsburger.net/de/kapitel/der-kriegseintritt-italiens>, 24.02.21.



Grundriss, Schnitt und Ansicht der Verwaltungsgebäude an der Viale Molise

anlage gebaut. Die Schlachthäuser waren wie ein Kamm an dem länglichen Verbindungshaus angeordnet. Eine Art überdachte Straße, um das Fleisch geschützt für die nächsten Bearbeitungsschritte weiterzugeben. Südlich zum Verbindungshaus waren noch Metzger:in, das Wärmekraftwerk und die Kühlhalle für das schon fertig oder noch zu bearbeitende Fleisch errichtet worden. Im östlichen Teil des Grundstückes gab es noch ein paar kleinere Gebäude, die zur Entsorgung von infizierten Fleisch und Verarbeitung von organischen Abfällen gebaut wurden.

Fertigstellung

1929 wurde der Schlachthof weitestgehend unter der neuen Leitung von Antonio Cecchi fertiggestellt. Cecchi löste Filippini noch im gleichen Jahr der Fertigstellung als Leitung ab. 1930 war die Einweihung des riesigen Schlachtkomplexes an der Viale Molise. Man erwartete eine effiziente und voll mechanisierte Arbeitsstätte, die durch eine tayloristische¹⁸ Arbeitsweise der Mitarbeiter:innen vollendet werden sollte. Der Schlachthof und der schon davor bestehende Obst- und Gemüsemarkt prägten die Umgebung, weitere Märkte wie Fisch und Geflügelmarkt kamen dazu. Die Idee einer Lebensmittelstadt wurde dadurch immer ausgeprägter.¹⁹ Doch schon dreißig Jahre nach der Einweihung des Schlachthofes gab es einen langsamen Rückgang an Tätigkeit, bis circa 2007 die Arbeit im Schlachthof komplett eingestellt wurde. Bis heute steht der Schlachthof am Porta Vittoria leer, obwohl es in den letzten Jahren schon einige Vorschläge für das Grundstück gab.²⁰

¹⁸ Prof. Dr. Günter W. Maier, Prof. Dr. Thomas Bartscher, Regina Nissen: Taylorismus, 14.02.2018, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/taylorismus-48480/version-271732>, 25.04.21.

¹⁹ Vgl. Arsuffi, Roberto: Milano | Calvairate – L'ex Macello di viale Molise: una città in abbandono, 09.12.19, <https://blog.urbanfile.org/2019/12/09/milano-calvairate-lex-macello-di-viale-molise-una-citta-in-abbandono/>, 09.04.21.

²⁰ Vgl. D'Amina 2015, 180.

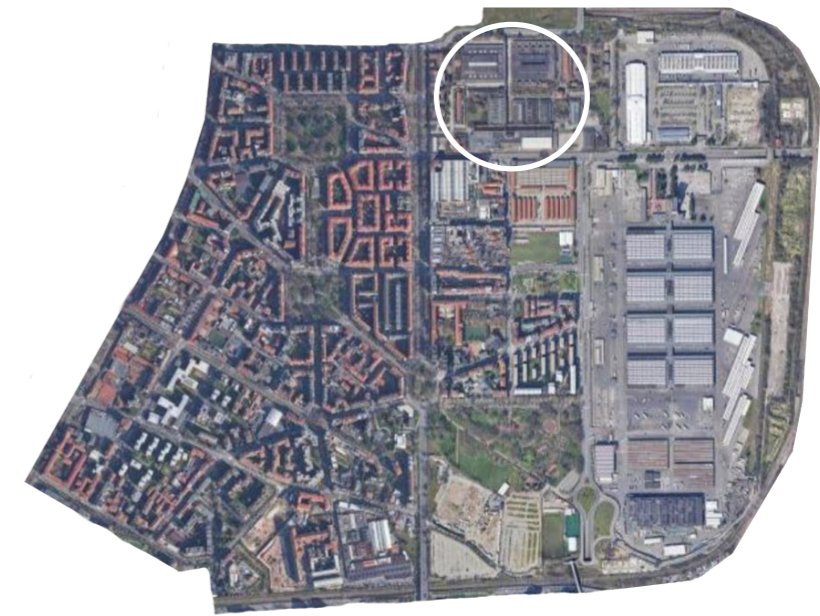


Oben: Haupteingang auf das Grundstück
Unten: Eingang zum Viehmarkt

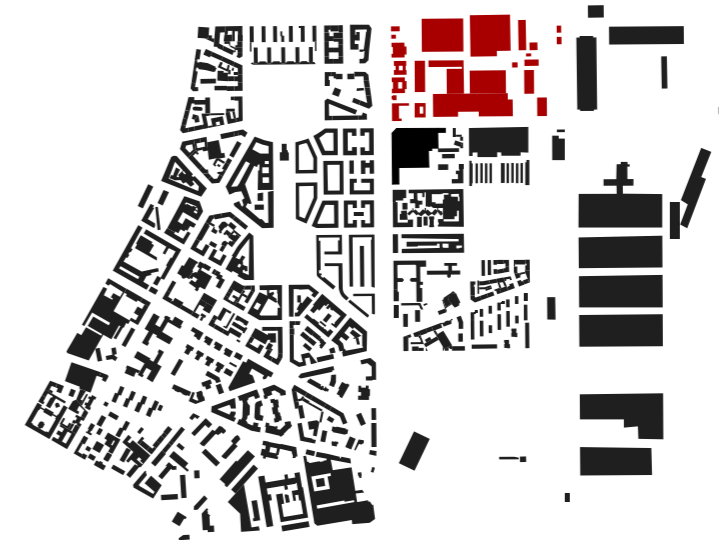
Der Ort heute - Ein Eindruck

Das Viertel Calvairate

Das Viertel Calvairate, welches die Märkte sowie den ehemaligen Schlachthof und Geflügelmarkt beherbergt, liegt im Südosten am Rande von Mailand. Ein wichtiger Bestandteil für die Verortung der Märkte an diesem Standort war damals schon die gute Anbindung durch den Bahnhof Porta Vittoria. Die heutige S-, und U-Bahn Haltestelle Porta Vittoria ist ein stark frequentierter Umsteigeplatz für Pendler:innen, welche sich von der Umgebung aus in der Stadt Mailand verteilen. Calvairate steckt in einem Umbruch der städtebaulichen Neugestaltung. Im großen Rahmen soll das Viertel durch „Umstrukturierungs- und Sanierungsprojekte“²¹ neu gedacht werden. Das unbewohnte Schlachthof-Areal kann als ein wichtiger Baustein für das Viertel angesehen werden.²²



Stadtviertel Calvairate - Satellit



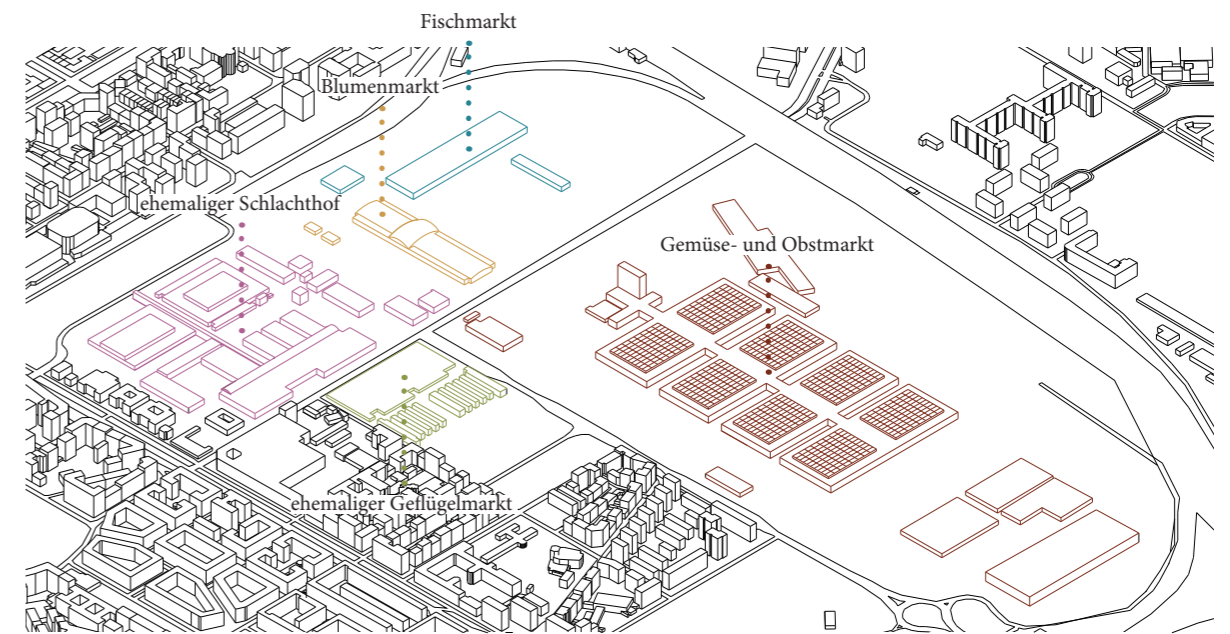
Stadtviertel Calvairate- Schwarzplan 1:150.000

21 Reinventing Cities (o. J.): Ex Macello, <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>, 12.09.20.

22 Vgl. Reinventing Cities (o. J.): Ex Macello, <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>, 12.09.20.

Das Grundstück und Umgebung

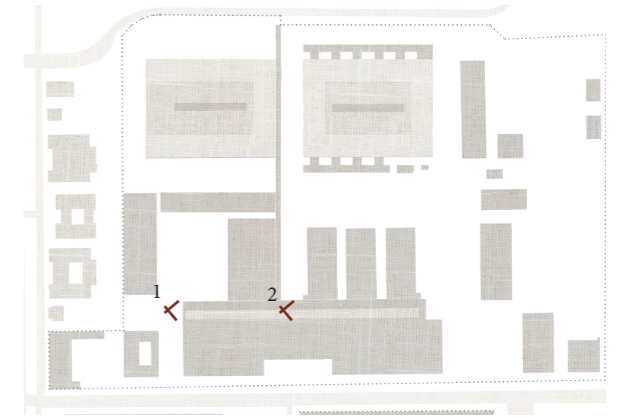
Heute stehen circa 150.000 qm von den damals angedachten 300.000 qm²³ für den Schlachthof leer. Die Gebäude sind größtenteils ungenutzt und leiden unter einer starken Vernachlässigung. Die im Jugendstil gehaltenen Verwaltungsgebäude an der Viale Molise werden teilweise für Veranstaltungen unter dem Künstlerkollektiv *Macao*, für temporäre Nutzungen durch den Kulturverein *tempurioso* und bis vor kurzem auch noch für regionale gesundheitliche Betreuung genutzt. Die baulichen Strukturen, hinter den Verwaltungsgebäuden an der Viale Molise, stehen verlassen auf dem Grundstück umgeben von einer belebten Nachbarschaft. Der ehemalige Geflügelmarkt soll im Zuge der Neunutzung des Schlachthofes, gleich mit bedacht werden. Weitere Märkte haben sich im Laufe der Zeit im Viertel Calvairate, um den verlassenen Schlachthofkomplex und Geflügelmarkt herum, angesiedelt. Der damals für Erweiterungen angedachte Bereich östlich vom Schlachthof wird heute von einem Blumen- und Fischmarkt genutzt. Direkt darunter im Süden gibt es einen großen Früchte- und Gemüsemarkt. Die Märkte wurden zu Beginn des 20. Jahrhunderts an den Rand von Mailand gelegt um der Stadt im Inneren mehr Platz zum Ausdehnen zu geben.²⁴ Doch heute sieht man, dass die Märkte weitestgehend von städtischen Wohnen umgeben sind.



Übersichtsplan zur aktuellen Marktsituation

²³ Vgl. D'Amico 2015, 180f.

²⁴ Vgl. Arsuffi, Roberto: Milano | Calvairate – L'ex Macello di viale Molise: una città in abbandono, 09.12.19, <https://blog.urbanfile.org/2019/12/09/milano-calvairate-lex-macello-di-viale-molise-una-citta-in-abbandono/>, 09.04.21.

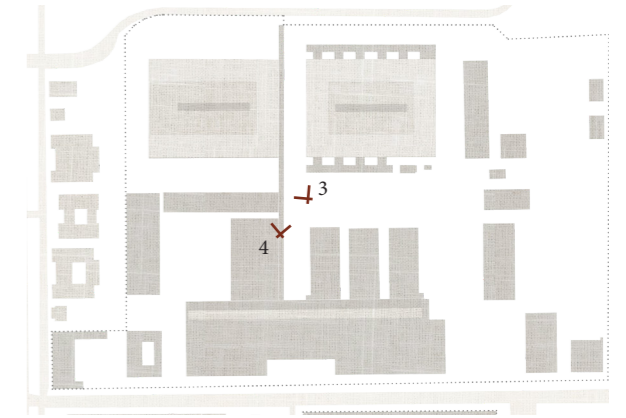


1 Blick auf die Verbindungshalle (Galleria Centrale) zwischen den Schlachthäusern

2 Blick entlang der Galleria Centrale und auf die freigelegten Polonceauträger



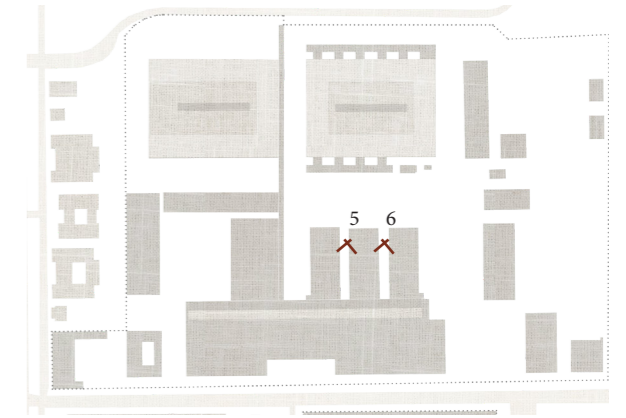
3 Blick auf den Verbindungssteg



4 Ausblick auf dem Verbindungssteg



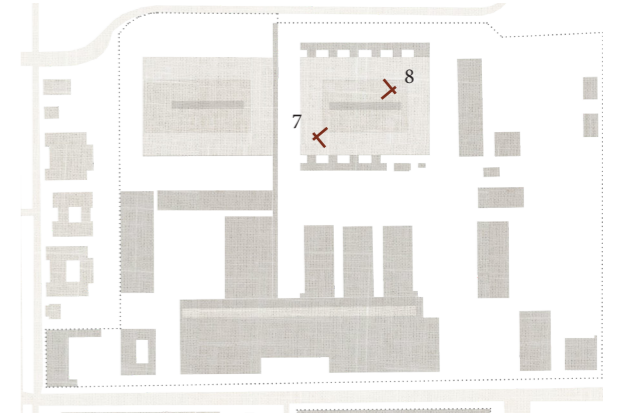
5 Zwischen den Schlachthäusern



6 Zwischen den Schlachthäusern mit Blick auf die Verbindungshalle



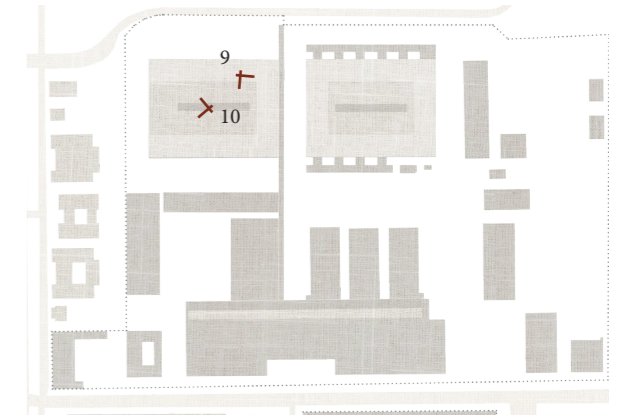
7 Hintere Vieh- und Markthalle



8 Hintere Vieh- und Markthalle- erhöhtes Dach



9 Vordere Vieh- und Markthalle



10 Vordere Vieh- und Markthalle - Oberlicht

Mailänder Modewoche

Wie schon am Anfang von diesem Kapitel erwähnt werden die verlassenene Gebäude des ehemaligen Schlachthofes teilweise permanent oder temporär genutzt. Jährlich findet in Mailand ein großes Modeevent statt, die Mailänder Modewoche. Die Modemarkte Moncler nutzte 2020 die ehemalige Verkaufshalle als Plattform für neue Ideen, Designs, Kooperationen und Konzepte. Die Bilder zeigen die Verkaufshalle einmal bespielt und unbespielt. In der Fotografie steht man mittig im Gebäude und schaut entlang des Oberlichts. Das Konzept des Veranstalters war es verschiedene Welten darzustellen. Durch die weitgespannten Decken war es möglich die Halle frei zu nutzen und eine Art überdimensionale „Boxen“ im Raum aufzustellen²⁵.



Oben: Vieh- und Markthalle während der mailänder Modewoche
Unten: Ursprünglicher Zustand

²⁵ Vgl. Boba Stanic: Moncler Genius 2020, One House, Different Voices, 06.03.20, <https://www.lofficialarabia.com/fashion/moncler-genius-2020-one-house-different-voices>, 11.02.21.

Macao

Gleich gegenüber der großen Verkaufshalle befindet sich Macao in der ursprünglich verlassenen „Borsa delle Carni“²⁶, dort wurden die Fleischpreise ausgehandelt. Eines der drei leerstehenden Verwaltungsgebäude an der Viale Molise. Macao ist ein unabhängiges Künstlerkollektiv bestehend aus Künstlern und Aktivisten. Sie beschäftigten sich mit Kunst, kulturellen und politischen Themen und betreiben Forschung hinsichtlich dieser Bereiche.²⁷ Ein wichtiges Ziel dieser Vereinigung ist die Rückgewinnung von verlassenenem Raum. Das Bauwerk wird zu einem plattformübergreifenden Programm für Kunstevents bis hin zu politischen Veranstaltungen genutzt.²⁸ Die Bilder zeigen Veranstaltungen und Aufführungen aus dem Jahr 2018, als der Allgemeinheit das Sanierungsprojekt des Verwaltungsgebäudes vorgestellt wurde.²⁹

Temporioso

Temporioso ist eine weitere Initiative die sich mit leerstehenden Räumen und Gebieten auseinandersetzt. 2012 wurde in Kooperation mit der Stadt Mailand und dem Mailänder Polytechnikum ein Projekt zur Wiederverwendung leerstehender Räume gestartet. Eines ihrer Vorhaben sind die zwei verlassenen Gebäude ganz südlich an der Viale Molise. Sie wurden zu einem Studentenwohnheim, Veranstaltungsort und Fahrradwerkstatt für die Nachbarschaft umgenutzt.³⁰

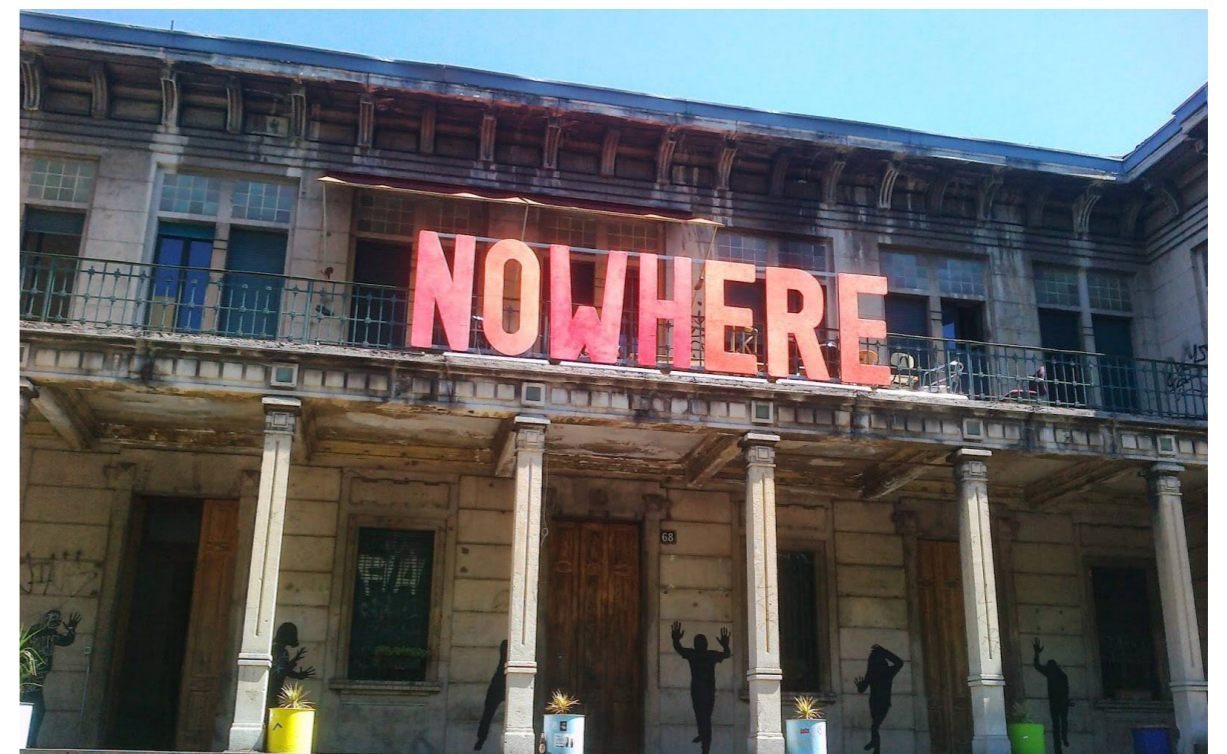
26 Vgl. Salvatore Peluso: Milan. What are the forms of new cultural institutions?, 18.01.18, <https://www.domusweb.it/en/news/2018/01/18/milan-what-are-the-forms-of-new-cultural-institutions.html>, 11.02.21.

27 Vgl. Macao Milano, Chi siamo, <https://www.macaomilano.org/spip.php?rubrique44>, 05.03.21.

28 Vgl. Macao Milano, Chi siamo, <https://www.macaomilano.org/spip.php?rubrique44>, 05.03.21.

29 Vgl. Salvatore Peluso: Milan. What are the forms of new cultural institutions?, 18.01.18, <https://www.domusweb.it/en/news/2018/01/18/milan-what-are-the-forms-of-new-cultural-institutions.html>, 09.03.21.

30 Vgl. temporioso: P7 Liberty Ospitalità e scambio, http://www.temporioso.org/?page_id=3245, 10.01.21.



Oben: Großer Innenraum der „Borsa delle Carni“
Unten: Ansicht der Verkaufsbörse

Der Ort morgen - Analyse

Eine städtebauliche Orientierung

Ausgangspunkt und Rahmenbedingungen für den Entwurf ist der Wettbewerb aus dem Jahr 2020. Dieser stellt die große Frage, was auf dem Grundstück passieren muss, um das Viertel Calvairate aufzuwerten. Nachdem das Grundstück und die Nachbarschaft ausführlich auf die Geschichte und die derzeitige Situation untersucht wurden, stellt sich nun die Frage was benötigt der Ort. Wie kann ein vielschichtiges Gefüge erschaffen werden, wo sich Menschen wohlfühlen und gerne aufhalten? Wie könnte solch eine weitergebaute Umgebung ausschauen? Europa hat sich bis heute Städte und Stadtteile aus verschiedensten Epochen bewahrt. Sie stammen aus dem Mittelalter, Renaissance, Barock, Romantik, sowie Städte geprägt von der Industrialisierung und Motorisierung. Nachfolgend wurden Stadtteile aus verschiedenen Epochen her genommen und auf Planungsgrundsätze und architektonische Entwicklungen untersucht.³¹

Das Mittelalter

Mittelalterliche Städte sind meist natürlich gewachsene Gefüge. Sie wurden nicht, wie in der Renaissance am Tisch geplant und umgesetzt, sondern sind vor Ort dort entstanden wo sie erforderlich waren. Die Städte waren durch ihre Bewohner:innen ständig in einem städtebaulichen Wandel. Modifizierungen und Korrekturen wurden vorgenommen, wenn sich die Nutzungen und Funktionen verändert hatten. Solch ein Prozess hat über Jahrhunderte gedauert. Man sah die Stadt selber nicht als ein Projekt, welches fertig gebaut werden müsse, sondern als ein Hilfsmittel um das Leben der Bewohner:innen zu vereinfachen. Nutzungen wurden dort gebaut oder verändert, wo sie gebraucht wurden. Diese wachsende



Centro Storico in Rom, Italien

³¹ Vgl. Gehl 2020, 35.

Erfahrung an Jahrhunderte langer Optimierung von Räumen durch gesammelte städtebauliche Kenntnisse, lies eine Vielzahl an unterschiedlichen Räumen und Qualitäten zu. Noch heute sind solche historischen Städte Anziehungspunkte für Touristen und Touristinnen und beliebte Wohngebiete für Menschen.³² Ein gutes Beispiel dafür ist das historische Stadtzentrum Centro Storico in Rom, Italien. Eine natürlich gewachsene Struktur mit vielen geschwungenen Gassen an die vereinzelte kleine Höfe angeschlossen sind. Die Straßen und Gassen wirken wie Wasser, die sich zwischen den Häusern einen Weg hindurch bahnen. Menschen haben das Bedürfnis diesem „Fluss“ zu folgen und die Gassen mit ihren unterschiedlichen Qualitäten zu entdecken. Auffallend in der städtebaulichen Struktur ist der große Piazza Navona mit seinen drei sorgsam ausgerichteten Brunnen. Diese besondere räumliche Struktur bildet neben den ganzen Gassen und Straßen einen weiteren öffentlichen Raum zum Treffen und Leben.

Die Renaissance

Im Gegensatz zum Mittelalter war es in der Renaissance üblich Städte zuerst auf dem Papier zu planen. Städte zu planen war vorher nicht die Regel, weshalb diese Entwicklungen eine große Veränderung für die damalige Zeit war. Die Stadt wurde nicht mehr als Werkzeug gesehen, welches dem Bewohner:in hilft Nutzungen und Funktionen im Stadtgefüge gut zu verorten. Die Stadt wurde zu einem Ausdruck etwas Größerem. Ein künstlerisches Werk bestehend aus imposanten Gebäuden geplant von bedeutsamen Architekten:innen und Künstlern:innen. Die Gebäude selber und ihr Aussehen waren nun wichtiger als das Leben dazwischen und die Funktionen die alles miteinander vernetzten. Die „sozialen und physischen Aspekte“³³ wurden von „optischen Aspekten“³⁴ abgelöst.

³² Vgl. Gehl 2020, 37.
³³ Gehl 2020, 35.



Palmanova, Italien

Der Funktionalismus

Palmanova in Italien ist ein gutes Beispiel für eine am Zeichenbrett geplante Renaissancestadt. Sie wurde 1593 von Vincenzo Scamozzi östlich von Venedig geplant³⁵. Direkt fällt die sternenförmige Anordnung der Gebäude auf. Die Straßen sind alle 14 Meter breit, unabhängig von der Funktion und Bedeutung. Die Dimensionen der Straßen verändern sich nicht mit den Nutzungen, sondern bleiben aus „formalen Erwägungen“³⁶ gleichberechtigt. In der Mitte der Stadt liegt die Piazza Grande. Aus geometrischen Gründen beträgt die Fläche 30.000 Quadratmeter. Zum Vergleich, der Piazza Navona in Rom ist nur halb so groß, obwohl die Stadt selber um einiges größer als Palmanova ist. Die Größe des Piazza Grande steht nicht im Verhältnis zu der Stadt Palmanova, sondern war ein Resultat aus der gewollt sternenförmigen Anordnung von Gebäuden und Straßen.³⁷

Der Funktionalismus war eine weitere bedeutende Veränderung im Planungsprozess der Architektur. Das Fundament für die damalig bestmögliche Planung befasste sich mit „medizinischen Aspekten“³⁸. Physische, soziale und visuelle Kriterien waren weiterhin beständig, wurden aber losgelöst von der Planung behandelt. Wichtig war es, den Bewohner:innen viel Licht, frische Luft und genug Sonne zu gewährleisten. Deshalb fing man an freistehende Häuser zu entwerfen die nach der Sonne ausgerichtet waren. Um die Häuser herum entstanden so viele leerstehende Flächen, die für die Bewohner:innen als Freiflächen für ihre Zeit außerhalb der Wohnung oder Häuser bereitgestellt wurden. Wohnen für ein gutes Wohlbefinden des Körpers und Geistes.³⁹

³⁴ Gehl 2020, 37.

³⁵ Vgl. Jerry Finzi: Palmanova, the Renaissance Fortress Town That Took 200 Years to Build, 18.03.2019, <https://orderisda.org/culture/travel/palmanova-the-renaissance-fortress-town-that-took-200-years-to-build/>, 23.03.21.

³⁶ Gehl 2020, 38.

³⁷ Vgl. Gehl 2020, 38.

³⁸ Gehl 2020, 38.

³⁹ Vgl. Gehl, 38.



Wege, Plätze und Distanzen werden immer größer, Menschen dagegen immer kleiner

„Wenn wir Wohnungen mit einem für alle gleich hohen hygienischen Standard fordern, dann wird das Bedürfnis nach direktem Zugang zu Sonnenlicht für alle Wohnungen den neuen Wohngegenden einen neuen Charakter geben. Deshalb wird ein Prinzip des offenen Bauens notwendig, mit parallelen Häusern, die entsprechend der Sonne positioniert sind: Ost-West-Ausrichtung im Fall von durchgehenden Wohnungen, ansonsten Nord-Süd-Ausrichtung. Die erstgenannte Variante hat jedoch den Vorteil, dass sie eine Querdurchlüftung ermöglicht und Wohnungen eine wirklich effektive Sonnen-
seite gibt.“⁴⁰

Durch das exakt gleiche Anordnen der Häuser gab es zwischen den Gebäuden keine unterschiedlichen und interessanten Räume mehr. Keine großen Plätze für Ansammlungen und keine kleinen Zwischenräume für ein flüchtiges Zusammentreffen. Alle Flächen um die Gebäude herum sind gleich, nichts zum Entdecken. Trotz der positiven Aspekte der Trennung von Funktionen, um Störfaktoren wie Industrie in Wohngebieten entgegenzuwirken unterstützt die Sortierung von Funktionen, die Ausdehnung und das gleichzeitige Weglassen von Häusern die Unterbindung des Entstehens von Kontakten. Autos begünstigten diese große Entfernungen sogar noch.⁴¹

Die Motorisierung

Der motorisierte Verkehr fand eine immer größer werdende Priorität in der Stadtplanung. Autos wurden in der Bevölkerung immer beliebter und vermehrten sich schlagartig. Stadtplaner:innen und Architekten:innen wollten dem Trend gerecht werden und planten autogerechte Städte. Das neue Fortbewegungsmittel muss Platz bekommen, um ungehindert überall hinzukommen.⁴² Die Möglichkeit schneller von A nach B zu gelangen veränderte die Größenordnung der Städte. Es konnten größere Distanzen in gleicher Zeit

40 Asplund 1931, o. S.

41 Vgl. Gehl 2020, 42f.

42 Vgl. Gehl 2015, 14.



Autos erobern die Freiräume der Stadt

zurückgelegt werden. Verschiedene Funktionen mussten nicht mehr nah beieinander liegen. Man konnte sich nun Platz nehmen für das Gebäude, es freistehend planen und unabhängig von der Umgebung gestalten. Durch diese neue Entwicklung blieb den Bewohnern:innen gar nichts anderes übrig als mit öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln lange Strecken zurückzulegen.⁴³ Durch die neue Wichtigkeit der Autos wurden Fahrradwege, Fußgängerwege, öffentliche Plätze und Aufenthaltsorte als weniger bedeutsam betrachtet. Die wenigen positiven Argumente des individuellen Personenverkehrs überwiegen lange Zeit. Die negativen Begleiterscheinungen waren von Anfang an da, aber die Erkenntnis und Folgen daraus kamen schleichend. Der Lärm, die Luftverschmutzung und das Unfallrisiko vermehrten sich unaufhaltsam. Die wahrnehmbarste Folge war der Rückgang an Fußgängern und Fußgängerinnen und Fahrradfahrenden im öffentlichen Raum. Doch das eigentliche Problem dessen Rückgangs waren die daraus entstehenden fehlenden sozialen Berührungspunkte im Leben außerhalb der eigenen Wohnung.⁴⁴

Ein Fazit

Die Planungskriterien im Funktionalismus erstickten das Leben und die zufälligen Kontakte außerhalb der vier Wände. Doch war dieses Resultat kein geplantes Ziel, sondern ein ungewollter Prozess, der schleichend eintrat. Die mittelalterliche Stadt hingegen ist ein absolutes Gegenteil, sie erschuf durch ihre natürlich gewachsenen Zwischenräume Leben, zufälliges Zusammentreffen, neue Kontakte und gemeinsame Erlebnisse.⁴⁵ Heute kommen, neben den von damals erschaffenen Entfernungen weitere dazu. Die Digitalisierung eröffnet den Menschen neue Wege der Kommunikation. Zwar überwindet diese große Distanzen durch ihre Reichweite, doch macht sie es den

⁴³ Vgl. Gehl 2015, 72.

⁴⁴ Vgl. Gehl 2015, 14.

⁴⁵ Vgl. Gehl 2020, 43.



Fahrend oder stehend, Autos brauchen Platz

Menschen in der Realität nicht leichter mit Bewohnern und Bewohnerinnen in Kontakt zu treten. Wenn man Freunde treffen möchte, steigt man ins Auto und fährt dort hin. Ein zufälliges aufeinander treffen auf der Straße wird selten, da die Entfernungen zwischen den Menschen und Funktionen zu groß sind und das Auto so zu einer weiteren Barriere wird. Der öffentliche Raum muss im sozialen Sinne zurückerobert werden. Gemeinschaftsfördernde Funktionen müssen entstehen. Für junge und alte Bewohner:innen, für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Das gilt für die Peripherie sowie für die Stadt selber.⁴⁶

Die allgemeine aktuelle Situation

Schon in den 60ern gab es Kritik am Funktionalismus und den „anonymen Großsiedlungen“.⁴⁷ Noch deutlicher wurde die Kritik, als man begann historische Stadtgefüge mit weiteren Großsiedlungen zu ersetzen. Auf dem geschichtlichen Weg der Stadtplanung ist über Jahrhunderte etwas verloren gegangen. Der richtige Maßstab. Städte werden für Menschen gebaut, weniger für Kraftfahrzeuge oder die Selbstdarstellung von Gebäuden. Deshalb sollte sich der Maßstab der Planung wieder mehr an den Bewohnern und Bewohnerinnen orientieren und weniger an ausgedachten Ideologien. Diese verschobene Entwicklung von Größenverhältnissen hat maßgeblich mit dem motorisierten Straßenverkehr sowie dem stillstehenden Automobil zu tun. Fahrend oder stehend, Platz braucht es immer. Besetzter Raum, der Menschen die Möglichkeit verwehrt sich dort gerne aufzuhalten.⁴⁸ Die Forderung nach besseren Grundvoraussetzungen für eine bessere Teilnahme am Straßenverkehr für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen steigt. Die Bedürfnisse nach mehr gemeinschaftlichen Raum mit verbindenden Funktionen genauso. Der öffentliche Raum kann als ein Ausbau der privaten Wohnung gesehen

⁴⁶ Vgl. Gehl 2020, 45.

⁴⁷ Vgl. Bott, Grassl, Anders 2018, 24.

⁴⁸ Vgl. Gehl 2015, 72f.



Die Selbstdarstellung von Gebäuden wirkt maßstabslos zum Menschen

werden.⁴⁹ Aber Autos alleine sind nicht das Problem, der Mensch selber befindet sich in einem stetigen Wandel und die Arbeitswelt wird durch die fortschreitende Technologie immer automatisierter, die Arbeitszeiten werden immer flexibler und Homeoffice wird auch beliebter. Durch die Flexibilität und die Digitalisierung ist man nicht mehr an einen Arbeitsplatz gebunden, man kann von überall aus arbeiten. Die Nachfrage zu anmietbaren Arbeitsräumen wird immer höher, am besten direkt in der Nähe der Wohnung, im selben Gebäude oder sogar an die Wohnung zuschaltbar. Das Verhältnis zur Wohnung hat neue Anforderungen bekommen. Die klassischen Familienmuster und Haushalte gibt es immer weniger. Üblicher sind Single- und Pärchenhaushalte, „[...] Alleinerziehende, (nicht) eheliche Lebensgemeinschaften[...]“⁵⁰, Familien und Zweitwohnsitze. Gründe für diesen Prozess gibt es viele „[...] Verlängerung der Ausbildungszeiten, dem Bedeutungsverlust der Ehe und erhöhten Scheidungsraten, dem allgemeinen Wertewandel und nicht zuletzt auch die steigende Lebenserwartung.“⁵¹ Doch überdeckt werden diese Entwicklungen alle durch die wachsende Individualisierung jedes einzelnen, weshalb die Lebensstile immer unterschiedlicher werden⁵² und das gebaute Umfeld darauf reagieren muss.

49 Vgl. Bott, Grassl, Anders 2018, 65.

50 Bott, Grassl, Anders 2018, 62.

51 Ebda., 62.

52 Vgl. Bott, Grassl, Anders 2018, 62.



Der öffentliche Raum muss im sozialen Sinne zurückerobert werden

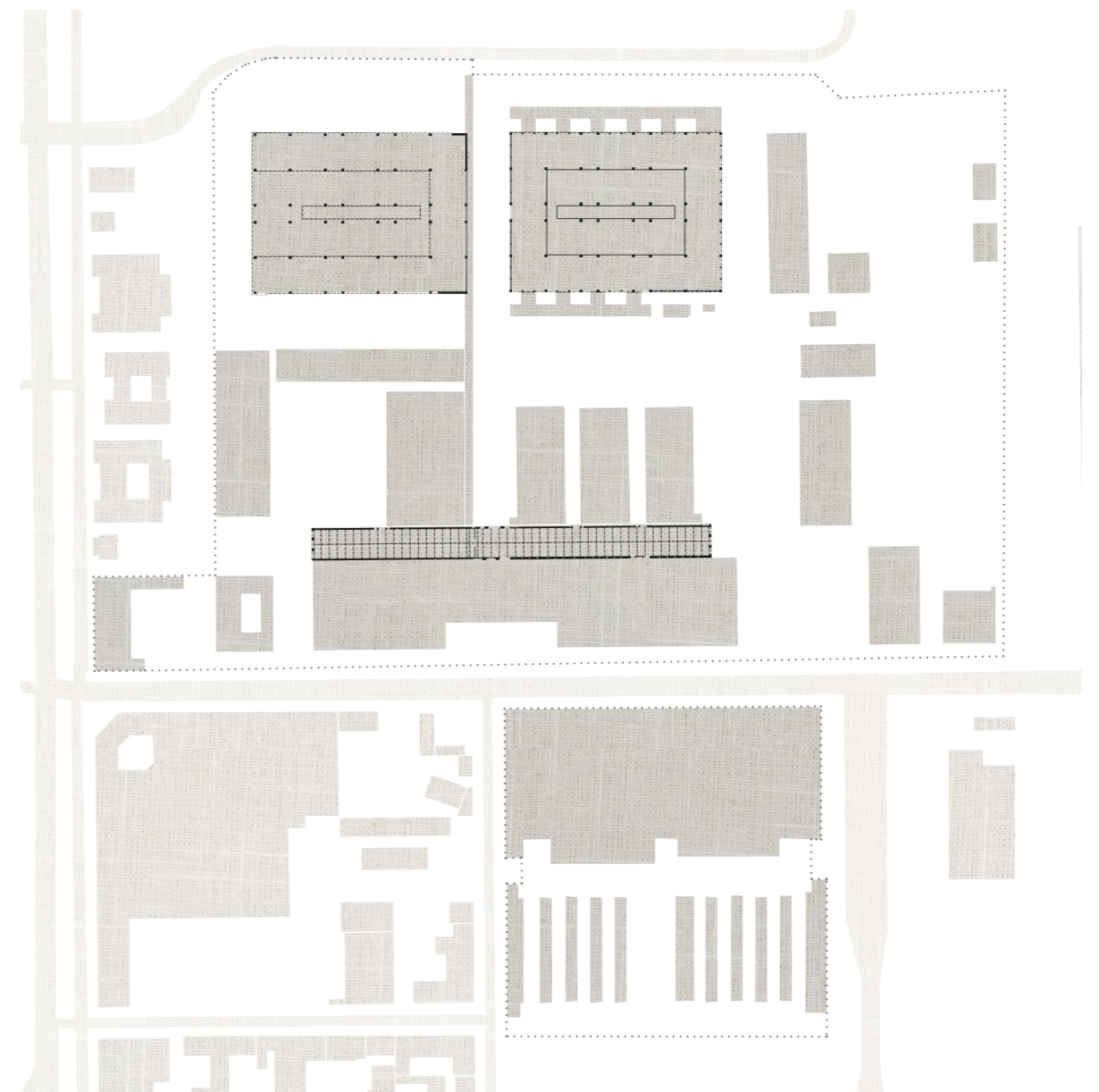
Der Ort morgen - Eine Idee

„Den Ort lesen. Die Geschichte wahrnehmen. Die Natur verstehen. Lebensräume schaffen.“⁵³

Der Entwurf orientiert sich, wie schon anfangs erwähnt, nach einem 2020 ausgeschriebenen Wettbewerb. Mit dem Wettbewerb soll das Viertel Calvairate ein neues Gesicht bekommen und neue Qualitäten dazu gewinnen. Von den 150.000 Quadratmetern soll eine Bruttogeschossfläche von ungefähr 120.000 Quadratmetern verbaut werden. Ein wichtiger Punkt in dem Wettbewerb ist eine Funktionsvermischung. 50% der BGF muss Wohnen sein, 20% Park und Grünfläche und die weiteren 30% teilen sich in Gastronomie, Dienstleistungen, Handwerk und Kultur auf.⁵⁴

Bestand

Der Bestand auf dem Grundstück soll teilweise erhalten bleiben. Die zwei großen Schauhallen im Norden und die lange Verbindungshalle (Galleria Centrale) für die früheren Schlachthäuser im Süden des oberen Grundstückes. Grund für die Erhaltung dieser Bauwerke sind die besonderen Tragwerksstrukturen und die gute Nutzung der Gebäude. Beide Schauhallen haben eine außergewöhnliche Kombination an Stahlbetonbauteilen. Die Hauptstruktur besteht aus gewaltigen Rahmen, wobei die Stützen einen Querschnitt von 0,95m auf 0,95m und die Zwillingsträger einen Querschnitt von 0,95m auf 1,90m betragen. Die Nebenstruktur wirkt dagegen zart, obwohl hier die Stützen auch einen Querschnitt von 0,40m auf 0,40m aufweisen und die Fachwerkträger aus Beton 0,40m auf 0,95m betragen. Die rechte Halle soll weiterhin als Veranstaltungs- und Ausstellungsraum für diverse Nutzer beibehalten werden. Durch den Entwurf wird die Halle mit Büros, Besprechungsräumen und Sanitäreinrichtungen ergänzt. Die rechte Halle ist in keinem so guten



Erhaltenswerter Bestand

53 Brückner & Brückner Architekten GmbH 2018, 172.

54 Vgl. Reinventing Cities, Ex Macello, (o. J.), <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>, 12.09.20.

Erhaltungszustand wie dessen Zwillingbruder und muss deshalb vor der Umnutzung saniert werden. Angedacht für die rechte Halle sind Gewerke, die große und freie Flächen für ihre Maschinen und Lagerungen ihrer Materialien brauchen.

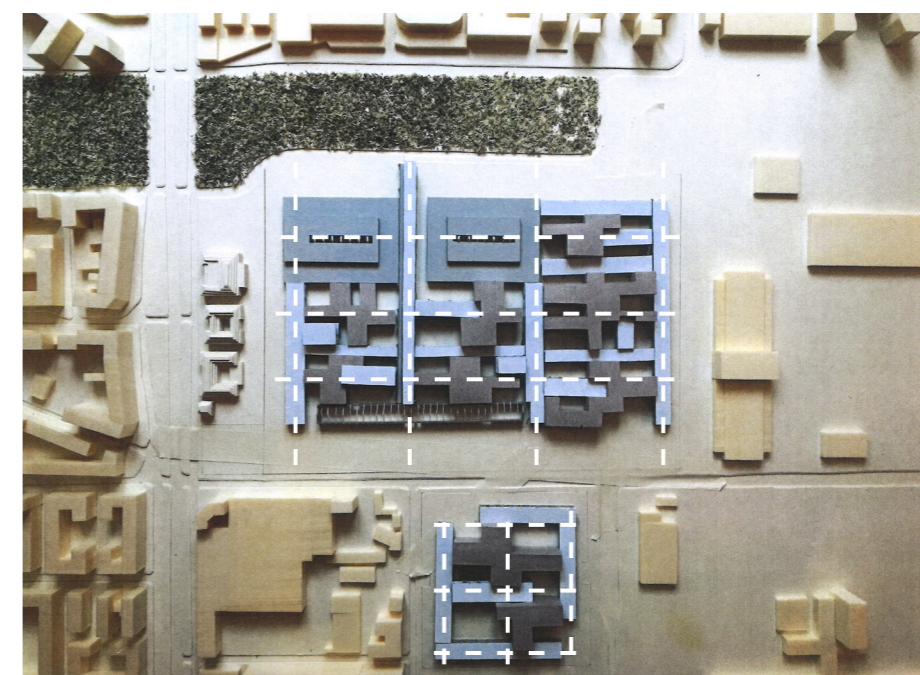
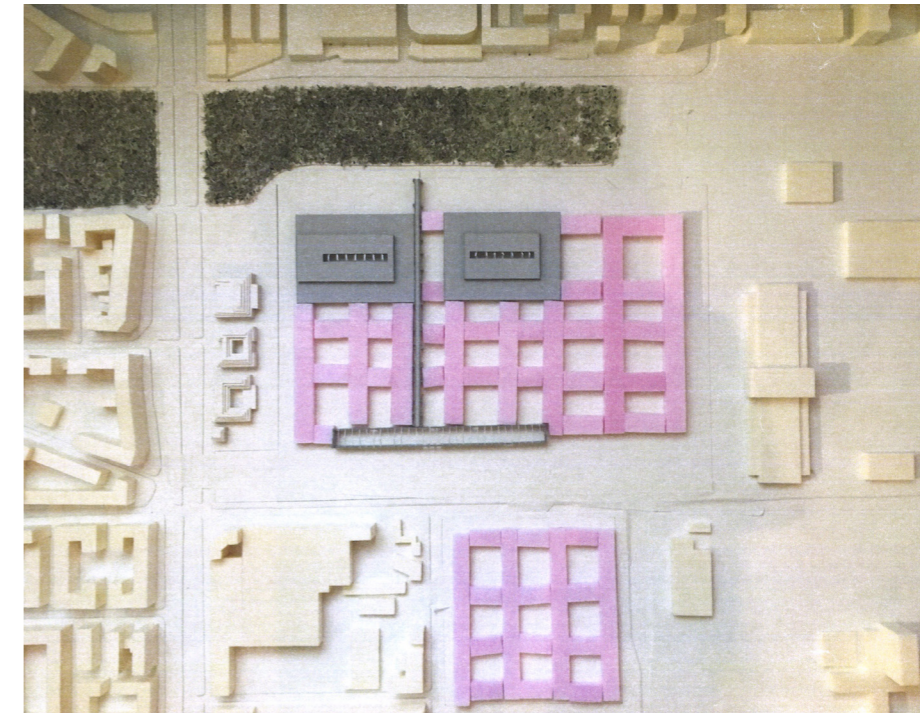
Die 193 Meter lange und 15 Meter breite Verbindungshalle im Süden ist ein weiteres besonderes Detail auf dem Grundstück. Sie hat Außenwände bestehend aus einem einfachen Mauerwerk und einer funktionalen Lochfassade, das Dach jedoch besticht durch die filigranen Polonceauträger aus Stahl. Derzeit sind diese nicht überdacht und Witterung ausgeliefert. Die Natur hat sich Teile der versiegelten Flächen zurückerobert und schafft durch das wilde Wachsen der Pflanzen eine dschungelartige Atmosphäre inmitten der Anlage. Diese Atmosphäre soll bestehen bleiben und wird durch einen Wintergarten in der Galleria Centrale weitergeführt.

Die Verwaltungsgebäude an der Viale Molise sind von dem Wettbewerb ausgeschlossen, werden im Entwurf mit betrachtet, aber nicht bearbeitet.

Strukturelle Gliederung

Der Entwurfsgedanke beginnt damit, was man aus der Vergangenheit wieder aufgreifen kann. Die Bauherren und Planer wollten damals einen Stadt-in-der-Stadt Charakter erschaffen. Einerseits nur auf den Schlachthof bezogen, der komplett autark arbeiten sollte und andererseits auf die Umgebung bezogen, die mit ihren unterschiedlichen Angeboten von Märkten zusammen eine Art Lebensmittelstadt kreierten. Der Stadt-in-der-Stadt Charakter blieb als wichtiges Merkmal für den Entwurf bestehen.

Zu Beginn des Entwurfes wurde das Grundstück mit einer rasterartigen Struktur (rosa) unterteilt, die dadurch viele kleine Höfe schafft. Das Problem an der Struktur ist, dass diese keine unterschiedlichen Räume zulässt. Zwar haben die „physischen Rahmenbedingungen“⁵⁵ keinen direkten Einfluss auf die „[...] Qualität, Inhalt und Intensität sozialer Kontakte[...]“⁵⁶, aber sie können Wegbereiter für diese darstellen. Deshalb wurde diese Struktur in einem weiteren Arbeitsmodell vertieft. Das zweite Arbeitsmodell zeigt weiterhin eine gerasterte Struktur, diese ist jedoch in zwei Bereiche unterteilt. Die weißen Baukörper führen das gerade und geordnete Raster fort, um eine gewisse Ordnung beizubehalten. Die braunen Körper können als Skulpturen gesehen werden, die sich in die freien Felder des Rasters setzen. Trotz der skulpturalen Form, führen auch diese Körper die Ordnung weiter und schaffen trotzdem unterschiedliche Höfe und Zwischenräume. Zum einen sollen durch die Anordnung der Baukörper interessante Räume entstehen, weiter gedacht schafft das Öffnen und Schließen der Räume ein unterschiedliches Ausmaß an „Begegnungssituationen“⁵⁷. Schmale Wege und Straßen lassen Objekte und Ereignisse auf Menschen privater und vertrauter wirken. Das liegt unter anderem an dem



Oben: erstes Strukturmodell

Unten: zweites Arbeitsmodell mit unterschiedlichen Zwischenräumen

55 Gehl 2020, 8.

56 Ebda., 8.

57 Gehl 2020, 65.

*Organisation in öffentlich,
halböffentlich und privat*

Bewegungstempo des Menschen. Sinnesorgane können Eindrücke in der natürlichen Bewegungsform des Menschen besser verarbeiten. Erhöht sich das Tempo sinkt die Verarbeitung von Eindrücken.⁵⁸

Diese Differenzierung der Baukörper schafft die erste Einteilung. Das im Arbeitsmodell weiß gehaltene Raster wird im nächsten Schritt zu öffentlichen Riegeln, die in Arkaden und Gebäude untergliedert sind. Sie sind ein Netz aus öffentlichen Funktionen, welches das Areal, alle Höfe und Skulpturen miteinander verbindet. Die ehemals braunen Skulpturen werden zu (roten) Baukörpern, die Raum für verschiedene privatere Funktionen schaffen. Die unterschiedlich großen Höfe werden zu einer Pufferzone zwischen öffentlich (Riegel) und privat (rote Baukörper). Die Arkaden fungieren als eine weitere Übergangszone. Sie stellen eine „physische Abgrenzung“⁵⁹ zwischen Riegel, Hof und Skulptur dar. Durch ihre Stützen zur Hofseite entsteht eine indirekte Grenze, die aber kein Hindernis für Begegnungssituationen darstellt.⁶⁰ Die Höfe sind teils privat und öffentlich zugänglich. Durch die wechselnde Anordnung der Arkaden in den öffentlichen Riegeln entstehen private und öffentliche Höfe: 1. Räume die komplett von Gebäuden umschlossen sind und nur für die dort wohnenden Bewohner:innen zugänglich sind. 2. Höfe die über die Arkaden der Riegel für Bewohner:innen und Besucher:innen frei zugänglich sind.

58 Vgl. Gehl 2020, 65.
59 Gehl 2020, 57.
60 Vgl. Gehl, 57



- 1 Arkade
- 2 Gebäude
- 3 rote Baukörper
- Öffentlich
- Privat

Im Entwurf wurde die Funktionsverteilung vertikal und horizontal betrachtet. Horizontal teilen sich die Funktionen und Nutzungen in zwei Bereiche auf. Es gibt die öffentlichen Riegel, die von Dienstleistungen über Gastronomie bis hin zu Gewerbe alles beinhalten. Die Skulpturen werden in diesem Schritt zu Wohnriegeln und Wohntürme. Vertikal betrachtet teilen sich die Wohnriegel und Türme zusätzlich in Wohnen und Gemeinschaftsbereiche auf. Das Erdgeschoss steht zur allgemeinen Verfügung für die Bewohner:innen bereit. Die Wohntürme beherbergen im Erdgeschoss weitere Bildungseinrichtungen wie zum Beispiel Musik- und Tanzschulen und die Wohnriegel stellen für die jeweiligen Bewohner:innen Bereiche wie Waschraum, Fitnessraum, Fahrradwerkstätten und vieles mehr bereit. Durch das unterschiedliche Angebot an Nutzungen und Funktionen sollen sich die verschiedenen Aktivitätsarten besser vermischen. Die Erdgeschosszonen sollen durch ihre unterschiedlichen Höfe und Funktionen die Menschen weiter zusammenbringen.

Autofreie Zone

Autos bringen eine schnelle und flexible Fortbewegung mit sich, doch werden sie im Stadtraum größtenteils überflüssig sobald sich alle benötigten Funktionen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen lassen. Deshalb kann das Auto in diesem Entwurf in einer Tiefgarage unterhalb des Quartiers abgestellt werden und ist von jedem Punkt des Grundstückes innerhalb von fünf Minuten erreichbar. Bewohner:innen können sich in der Tiefgarage Parkplätze mieten und haben eine stressfreie Parkplatzsuche. Denn oft sind die gefundenen Parkplätze in Großstädten nicht in unmittelbarer Nähe der Wohnung oder des Arbeitsplatzes und die Suche ist meist mit einem hohem Zeitaufwand verbunden. Durch das Weglassen der Straßen im Quartier werden weitere Flächen für Freiräume und Gebäude gewonnen. Räume können flexibler genutzt werden und für Events nach Bedarf abgesperrt werden. Ein weiterer positiver Nebeneffekt ist der geringere Verkehrslärm und Schadstoffbelastung, sowie eine höhere Sicherheit der Bewohner:innen.



Parkmöglichkeit unter dem Quartier

Themenhöfe

„Der Quartierscharakter entsteht auf mehreren Ebenen – städtebaulich-physisch, sozioökonomisch und symbolisch.“⁶⁵

Dabei ist die gebaute Umgebung die Grundlage einer positiven Entfaltung des Quartiers. Viele Städte werden durch ihre Größe nicht mehr als etwas Geschlossenes erkannt, sondern mehr wie eine Collage aus vielen kleinen Vierteln und Zentren in unterschiedlichen Epochen entstanden. Diese Unterschiedlichkeit der Stadtteile entsteht durch verschiedene Charakterelemente. Elemente wie Materialien, Farben, Raumabfolgen die den Bewohner:innen im besten Fall positive Bezüge herstellen lässt.⁶⁶ Dieses Prinzip der Wiedererkennung wurde auf die Höfe im Entwurf angewendet. Die Bewohner:innen sollen Bezüge zu dem Quartier und ihrem Hof herstellen. Die Höfe sollen eine Art zusammengesetzte Collage aus unterschiedlichen Atmosphären für die Bewohner:innen werden. Jeder Hof hat einen anderen Charakter, der durch neue bauliche Elemente und Freiraumgestaltung sichtbar wird.

Im Piktogramm sind die Höfe mit Farben und Motiven gefüllt um eine abstrakte Darstellung der Themen in den Höfen darzustellen. Im späteren Entwurf werden zwei der vielen Höfe genauer betrachtet und dargestellt.

65 Bott, Grassl, Anders 2018, 46.
66 Vgl. Bott, Grassl, Anders 2018, 46.

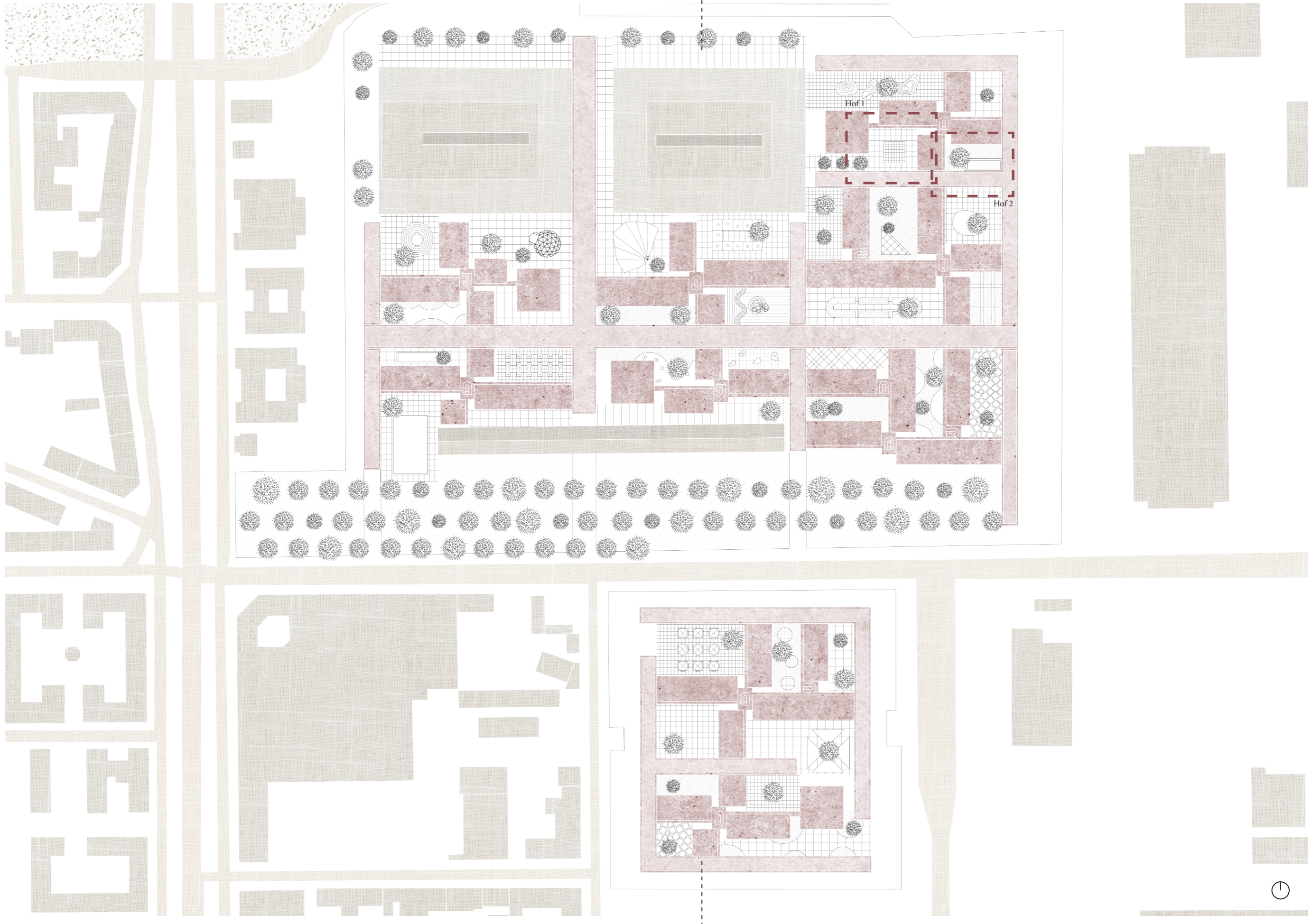


1 Hof

2 Hof

Abstrakte Darstellung der Themenhöfe

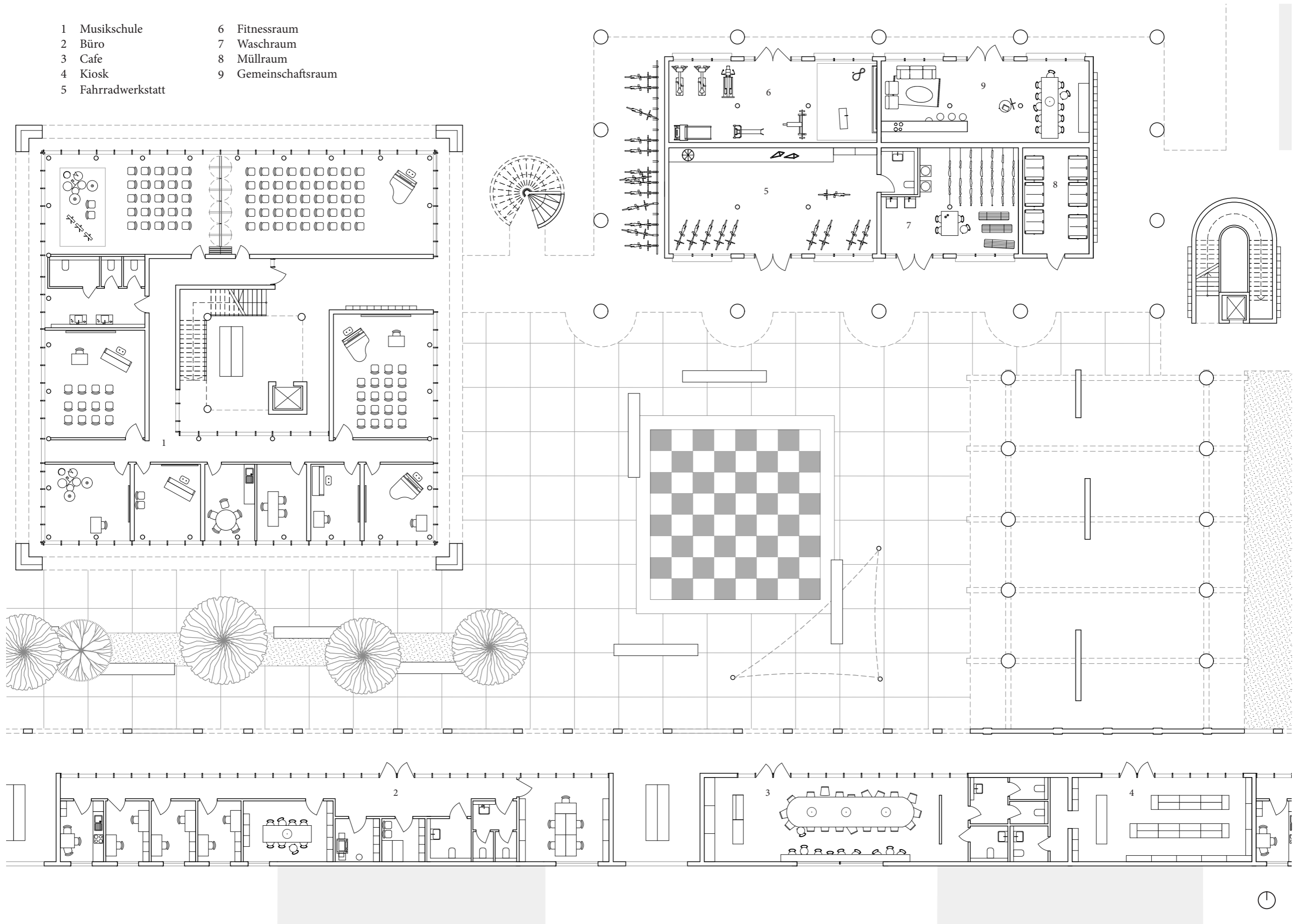
Geländeschnitt

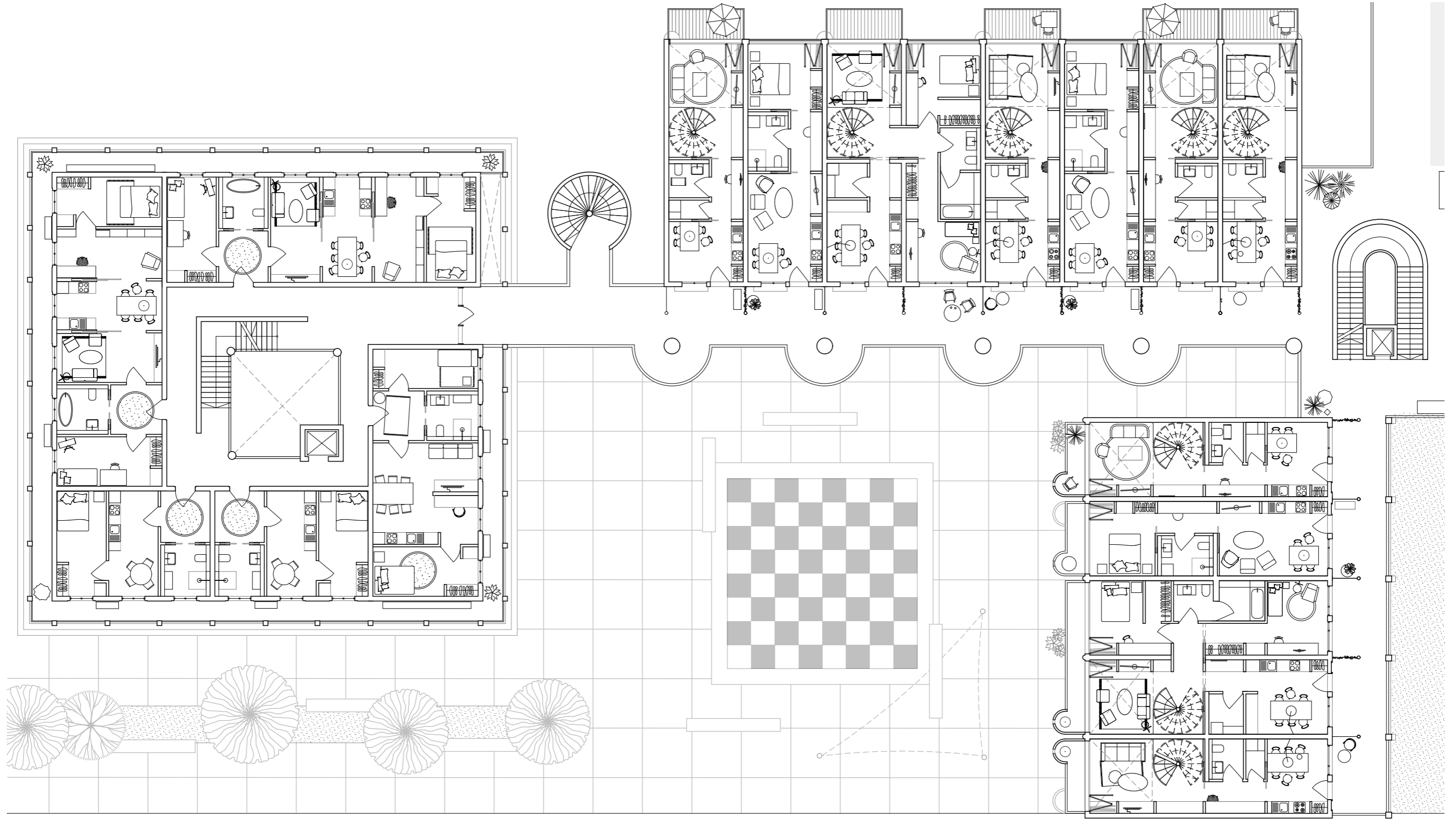


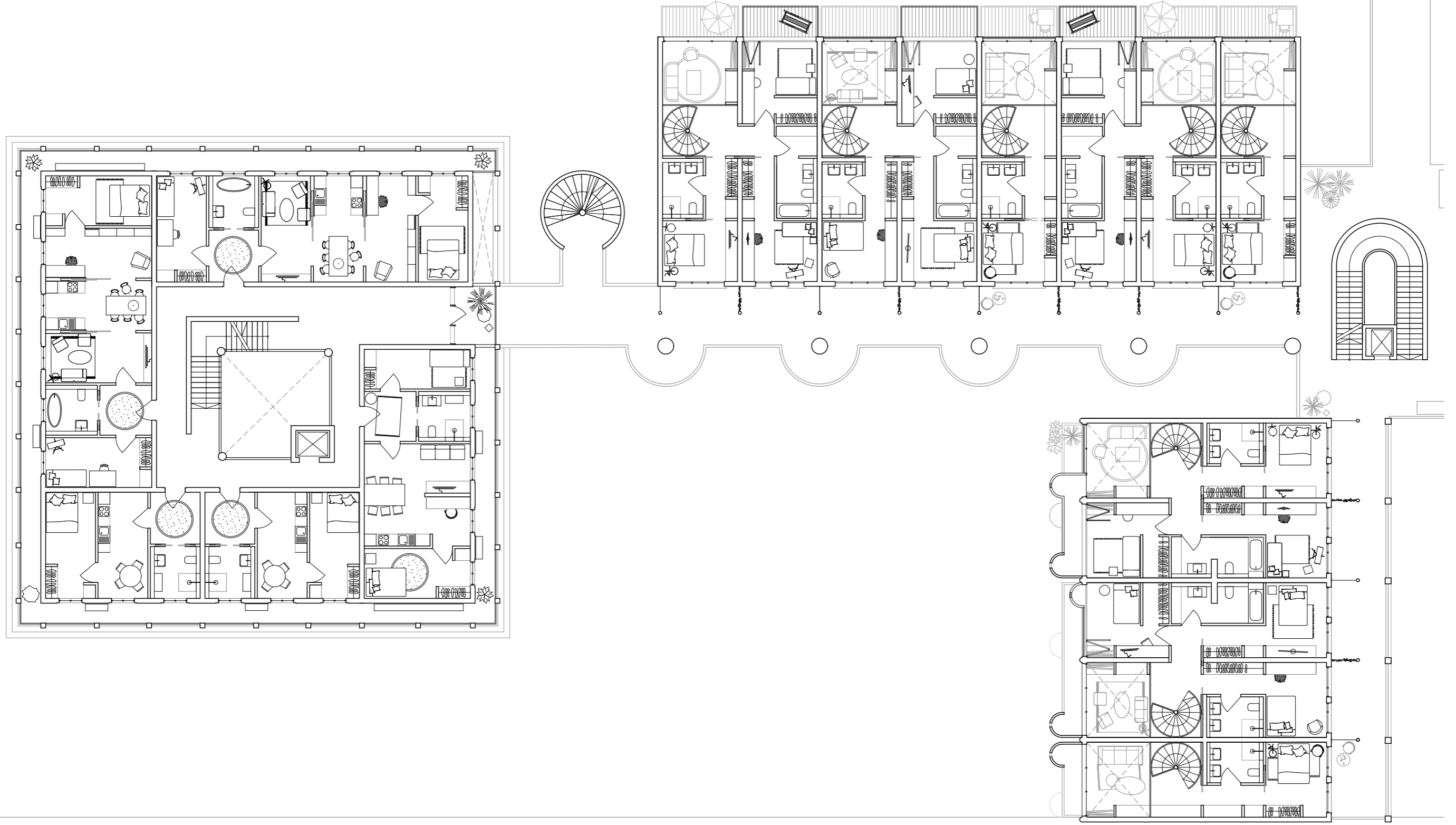


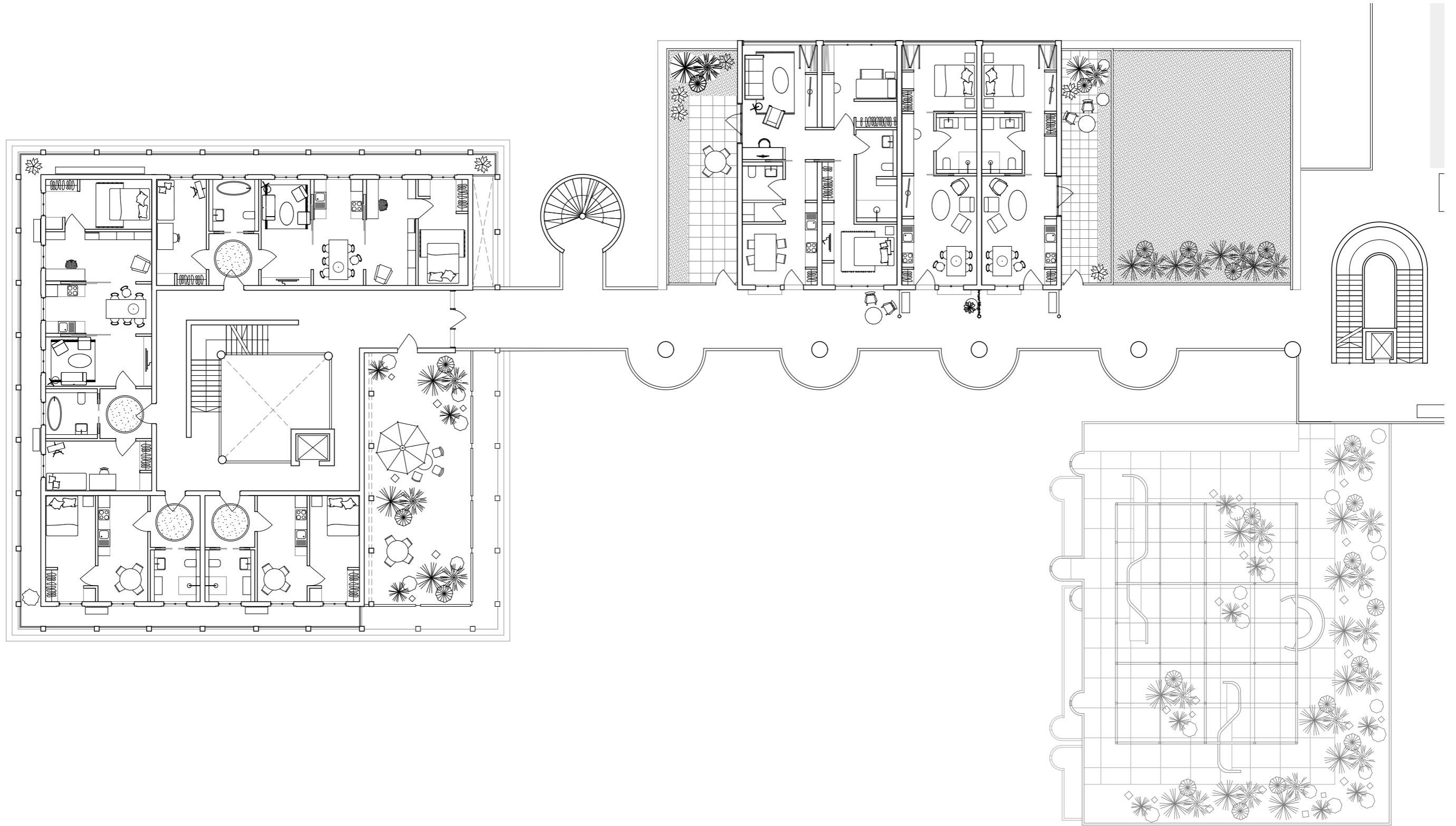
Erdgeschoss - Hof 1 1:200

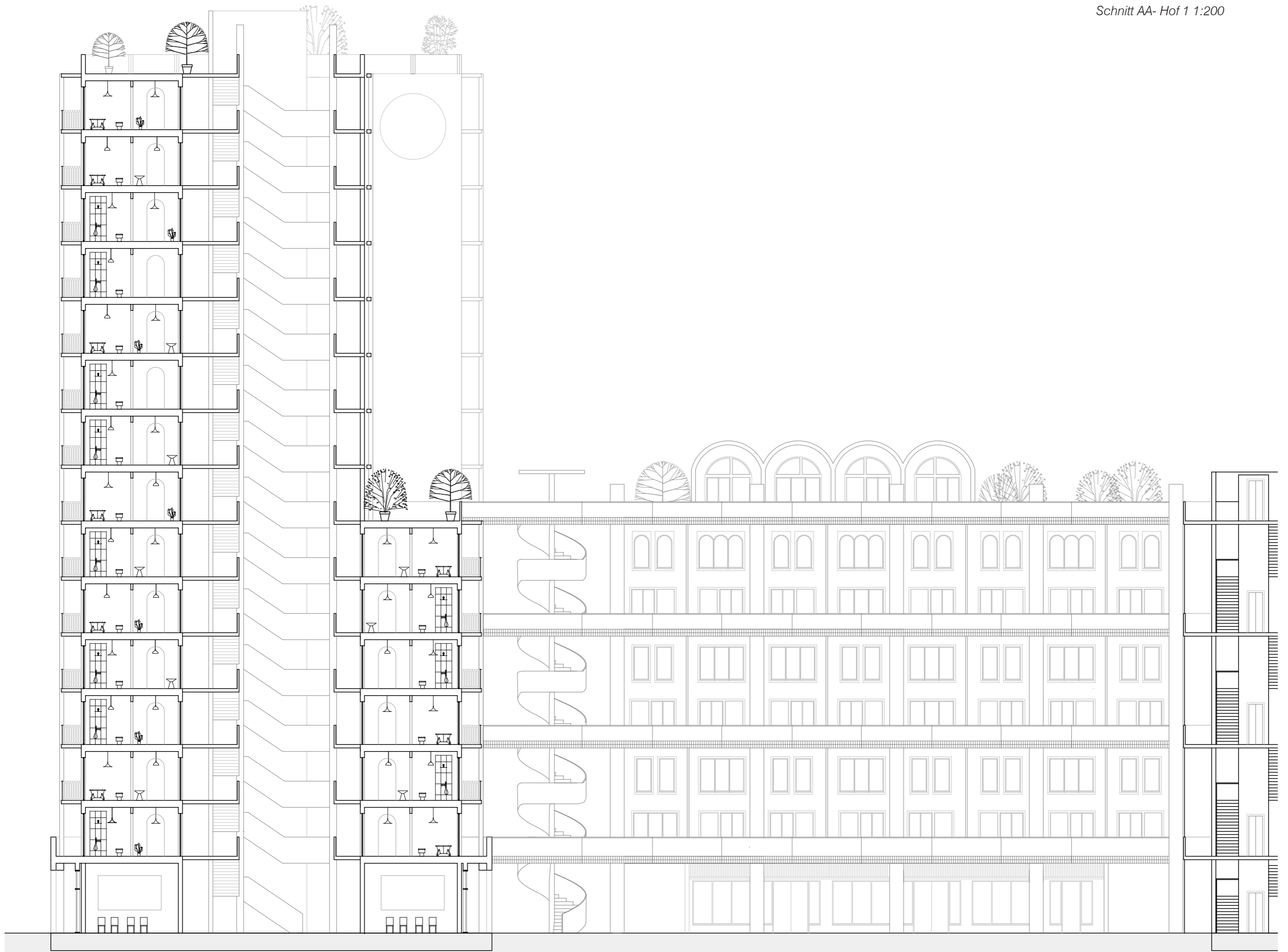
- 1 Musikschule
- 2 Büro
- 3 Cafe
- 4 Kiosk
- 5 Fahrradwerkstatt
- 6 Fitnessraum
- 7 Waschraum
- 8 Müllraum
- 9 Gemeinschaftsraum

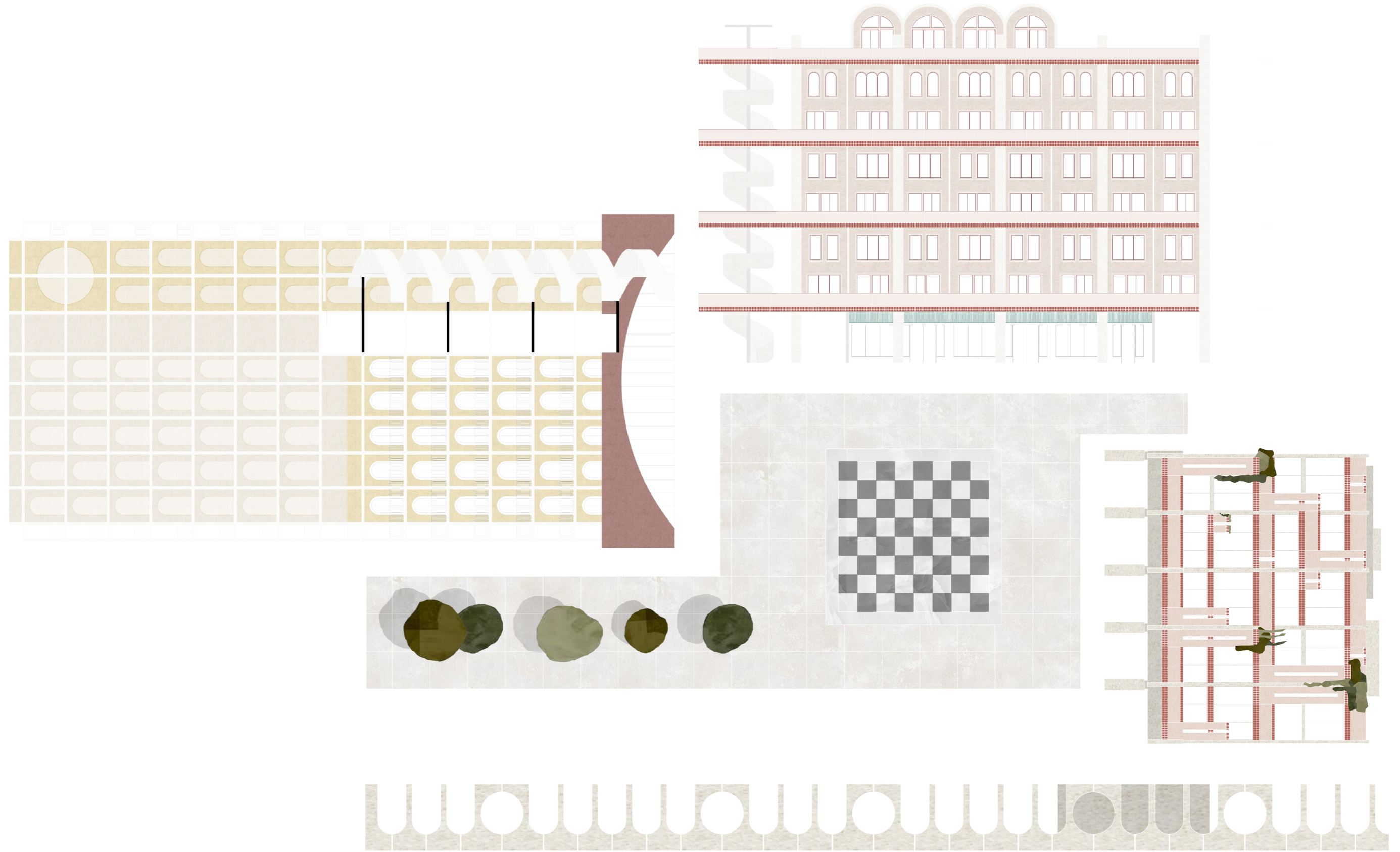












Nordfassade



Ostfassade

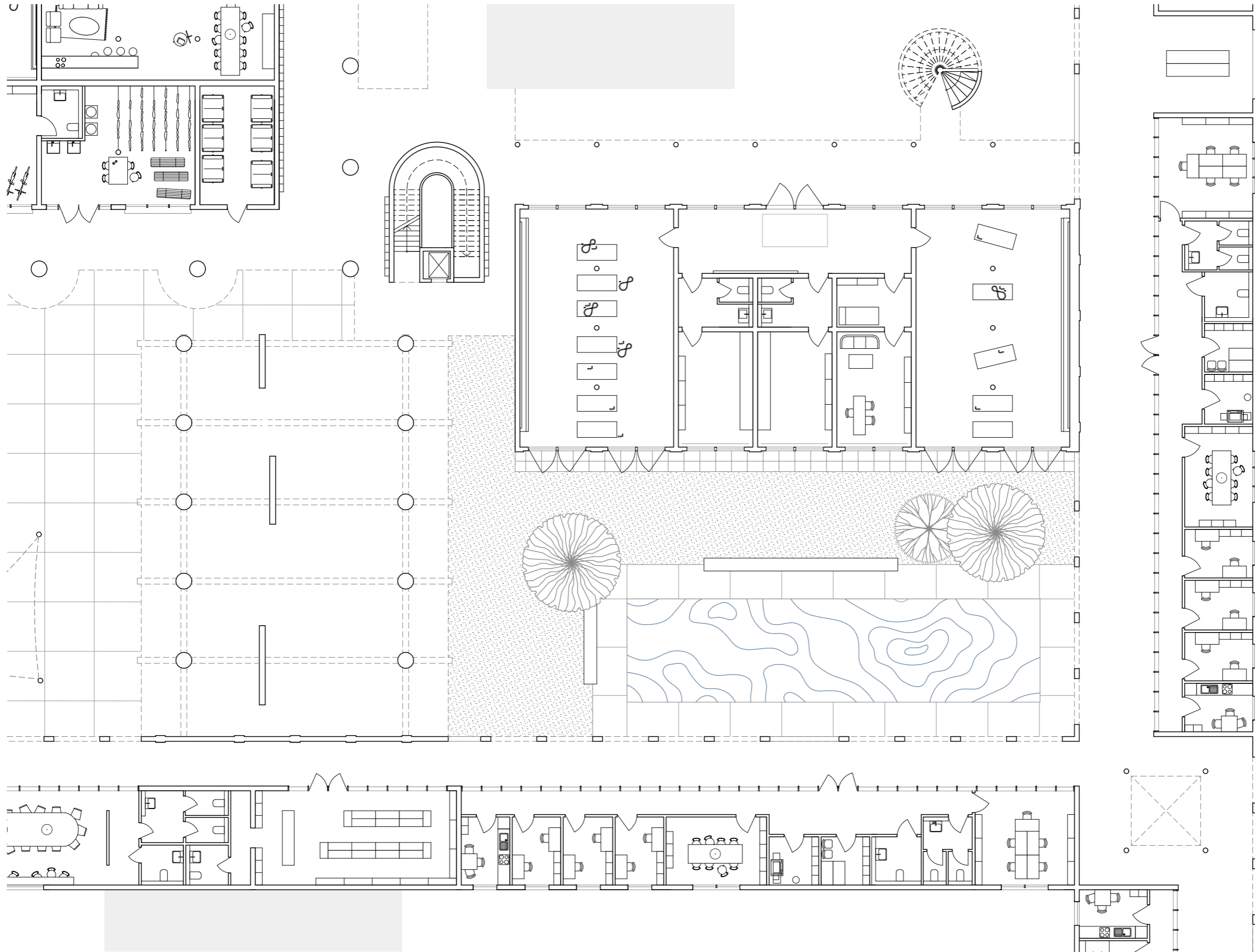


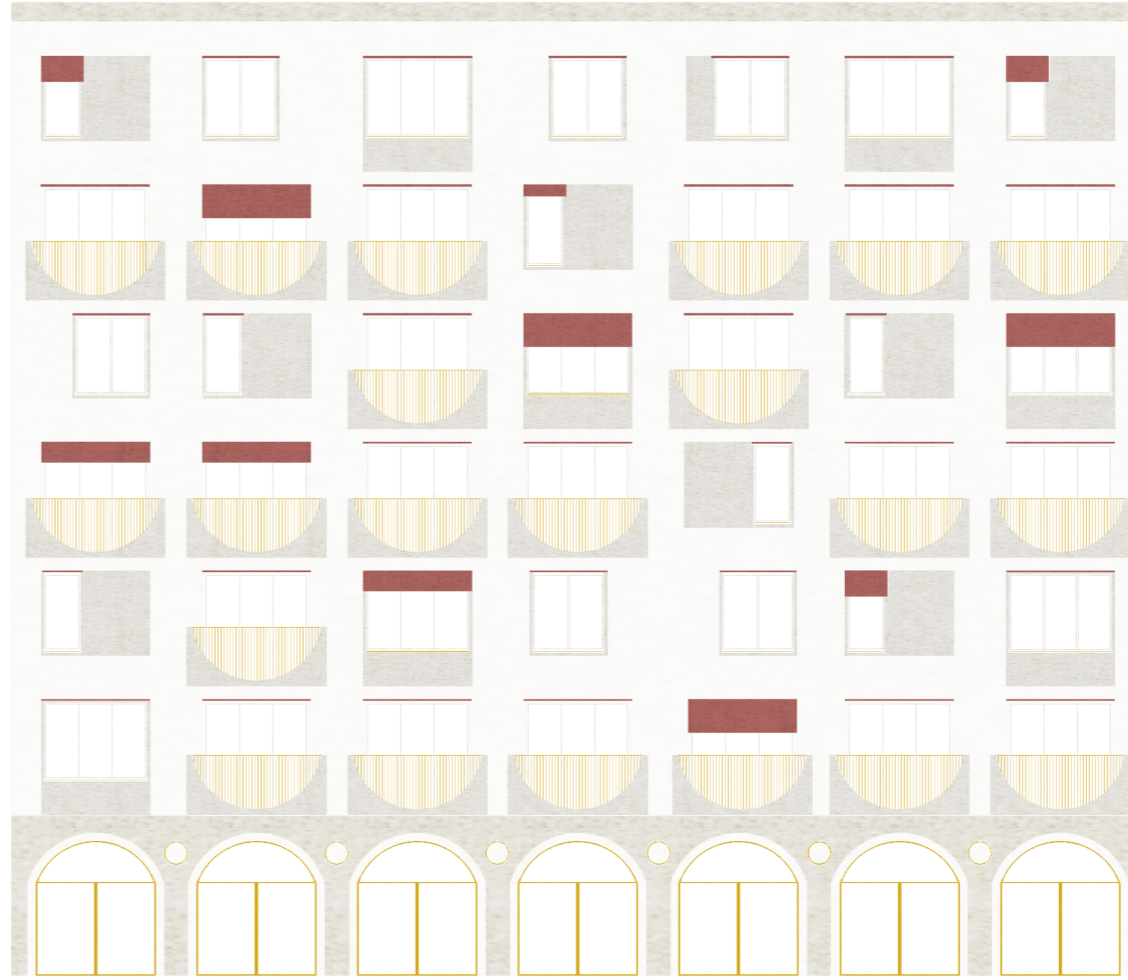
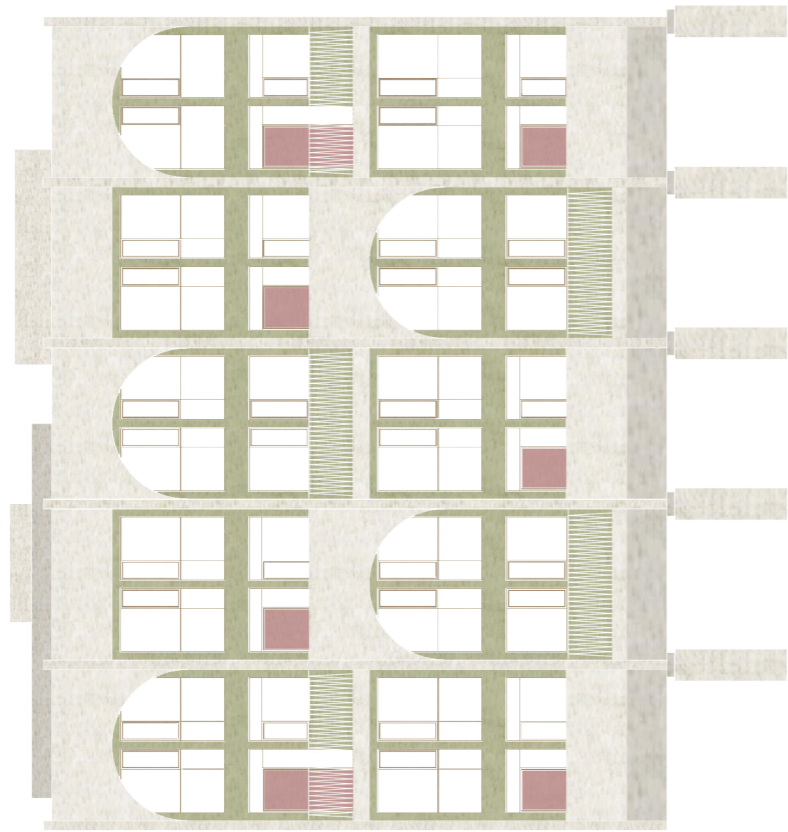
Südfassade



Westfassade







Ostfassade



Südfassade



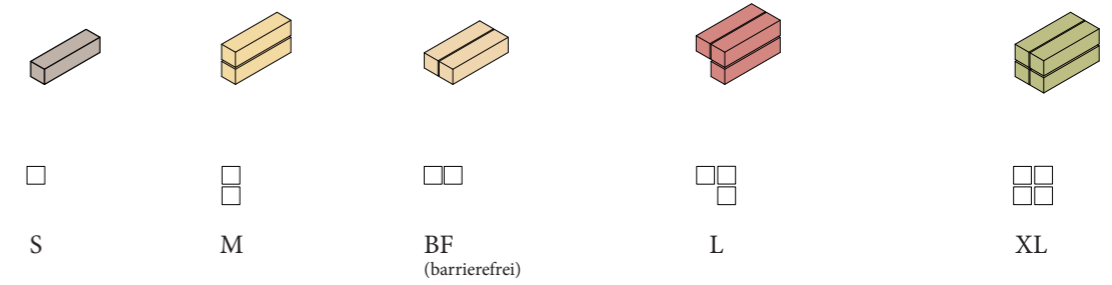
Die Wohnung

Die Wohnung soll der Rückzugsort für die Bewohner:innen im Quartier werden. Ein Rückzugsort der durch die verschiedenen Wohnungsgrößen ein breitgefächertes Angebot für jede Haushaltsgröße anbieten soll.

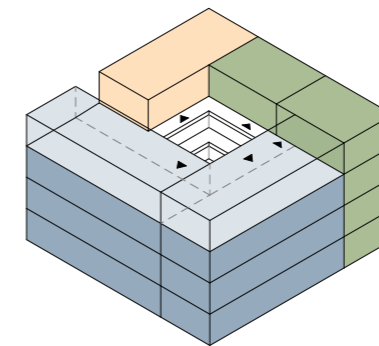
Der Wohnriegel wird über den Treppenturm und die daran angeschlossenen Laubengänge erschlossen. Durch die Anordnung der Wohnungen wird nur jedes zweite Geschoss (immer in der 1. Ebene der Wohnung) ein Laubengang benötigt. Die zweite Ebene ist so frei von vorbeilaufenden Bewohnern. Der Laubengang teilt sich weiterhin noch in zwei Bereiche auf, der Verkehrsweg und die Filterzone. Diese ist vor dem Eingang der Wohnung angegliedert. Die Filterzone dient als indirekte Abgrenzungen zwischen Laubengang und Wohnung gedacht.

Die Wohnungen in den Wohntürmen ordnen sich alle in verschiedenen Größen um einen Treppenturm herum an. Um die Baukörpersprache zwischen Wohnriegel und Wohnturm zu verdeutlichen wurden für den Turm andere Grundrisse entworfen. Die Wohnungen haben in diesem Fall nur eine Ebene und werden alle aus einem Zentrum heraus erschlossen. Die Räume der Wohnungen gliedern sich wie Spalten aneinander, jede Funktion wird als Spalte gesehen, die entweder weggelassen oder hinzugefügt werden kann.

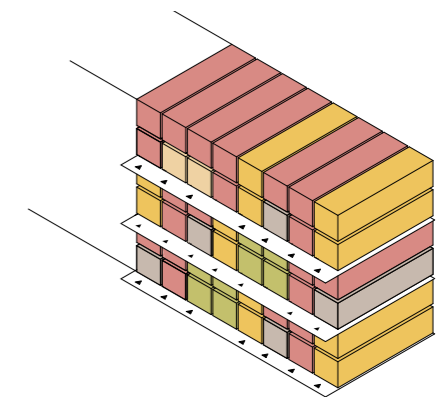
Die einzelnen Wohnungen werden auf den darauffolgenden Seiten ausführlich dargestellt und die verschiedenen Prinzipien noch besser zu verstehen.



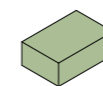
Wohnriegel: Die Wohnungen bestehen aus einem Schlauchmodul und können durch weitere Module erweitert werden.



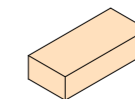
Wohnturm



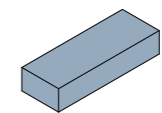
Wohnriegel



S



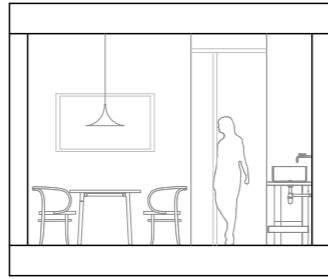
M



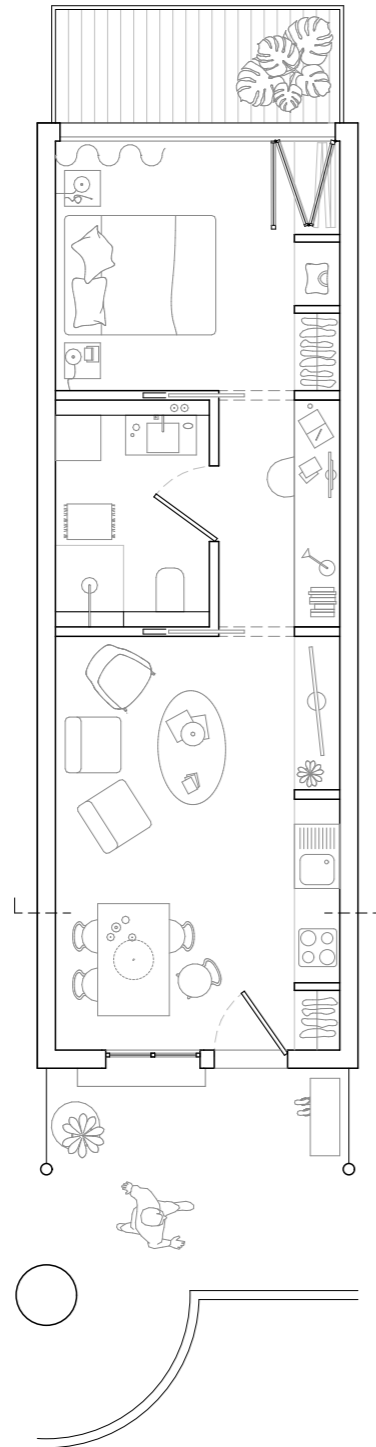
L

Wohnturm: Die Wohnräume gliedern sich spaltenartig aneinander

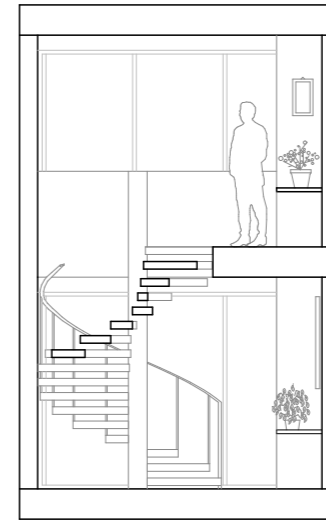
Grundmodul S
45 qm



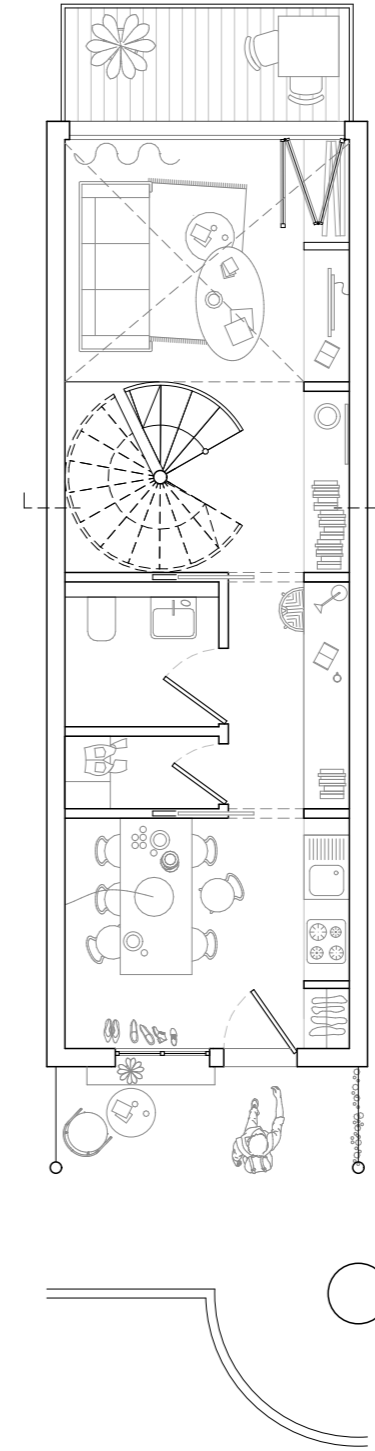
1. Ebene



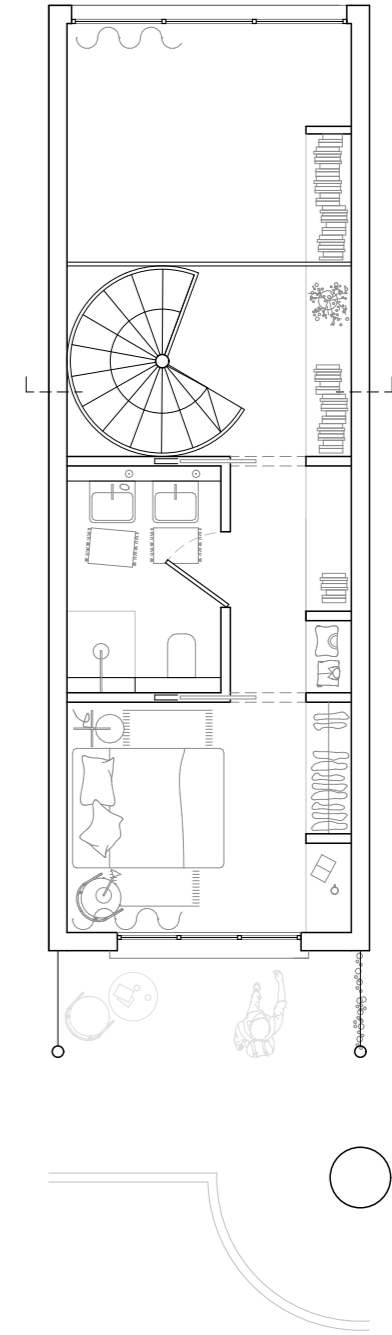
Grundmodul M
90 qm



1. Ebene



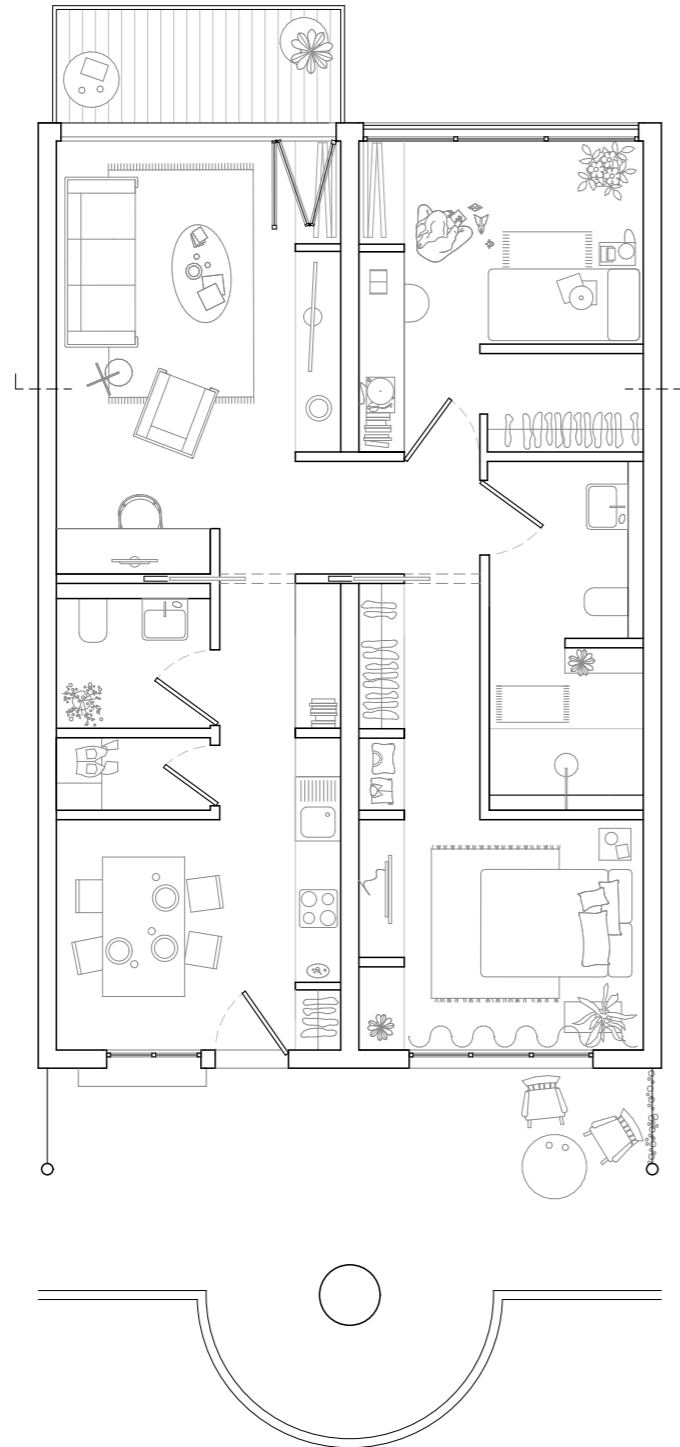
2. Ebene

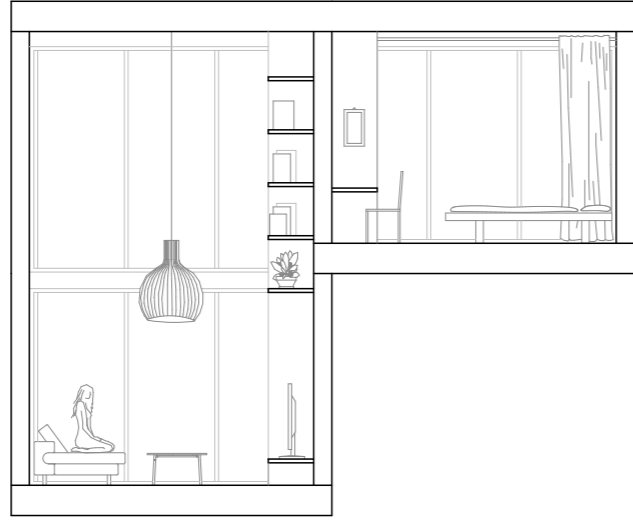


Grundmodul BF (barrierefrei)
90 qm



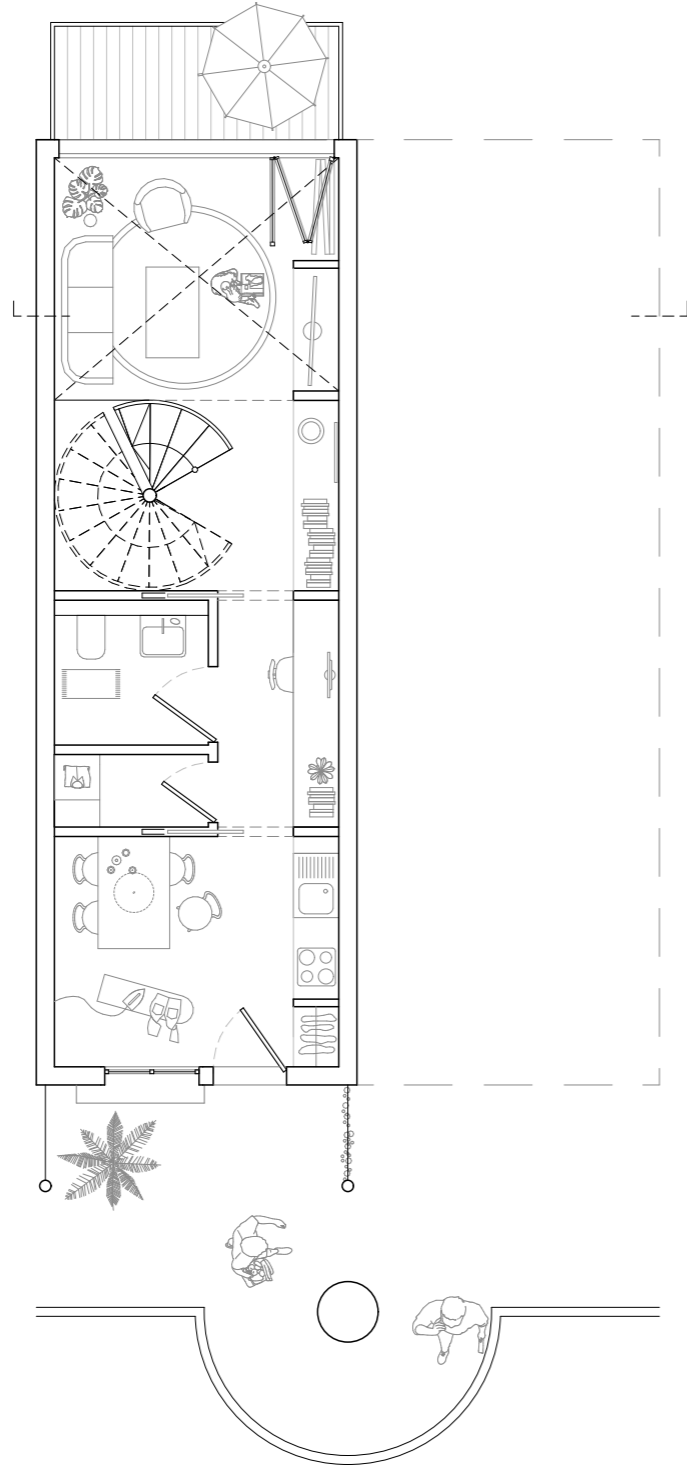
1. Ebene



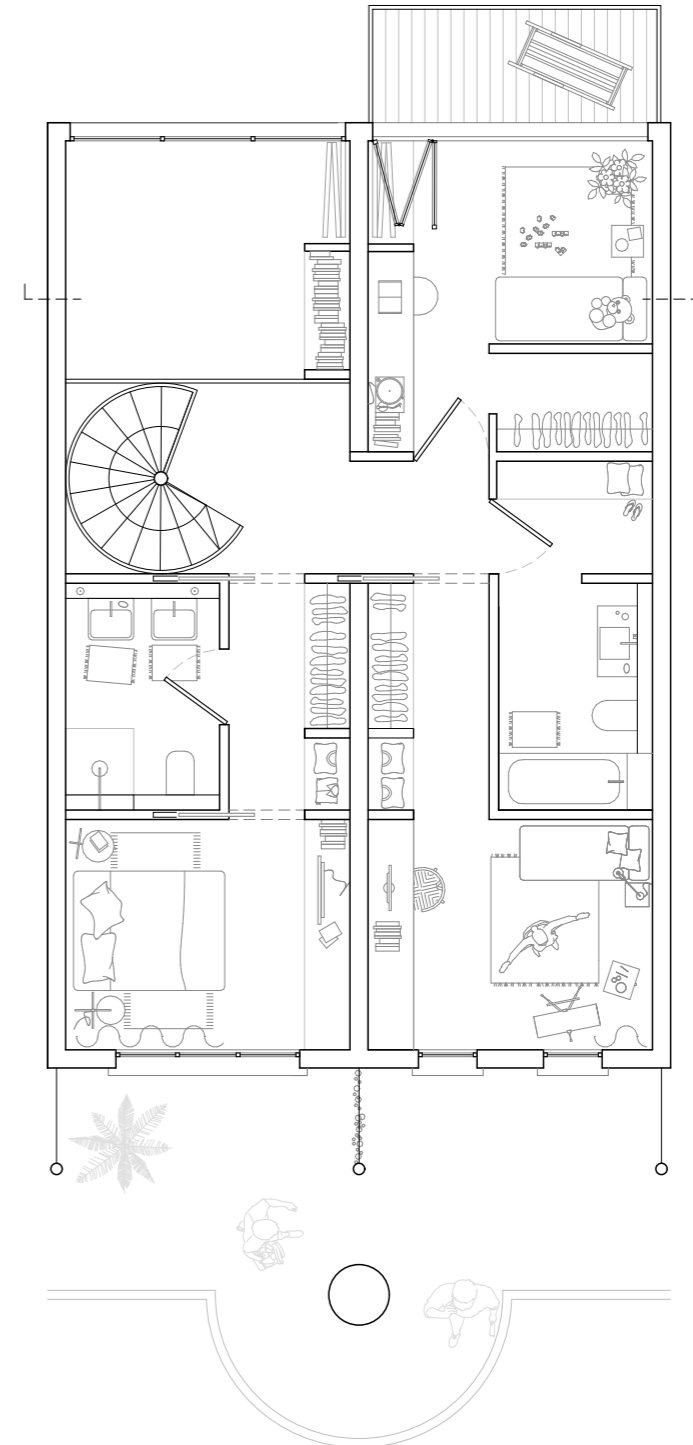


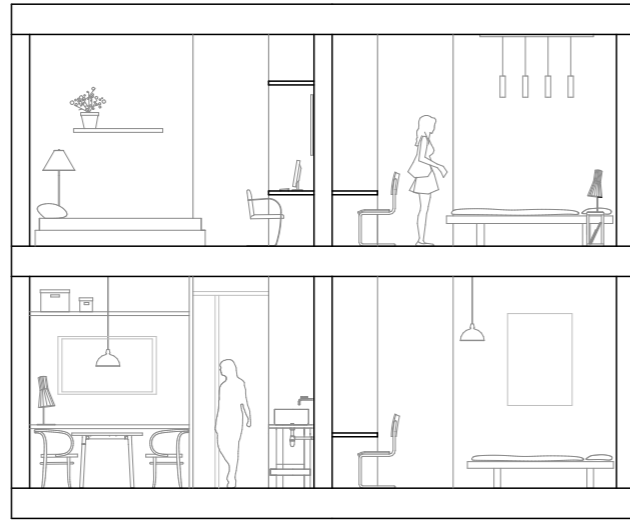
Grundmodul L
135 qm

1. Ebene



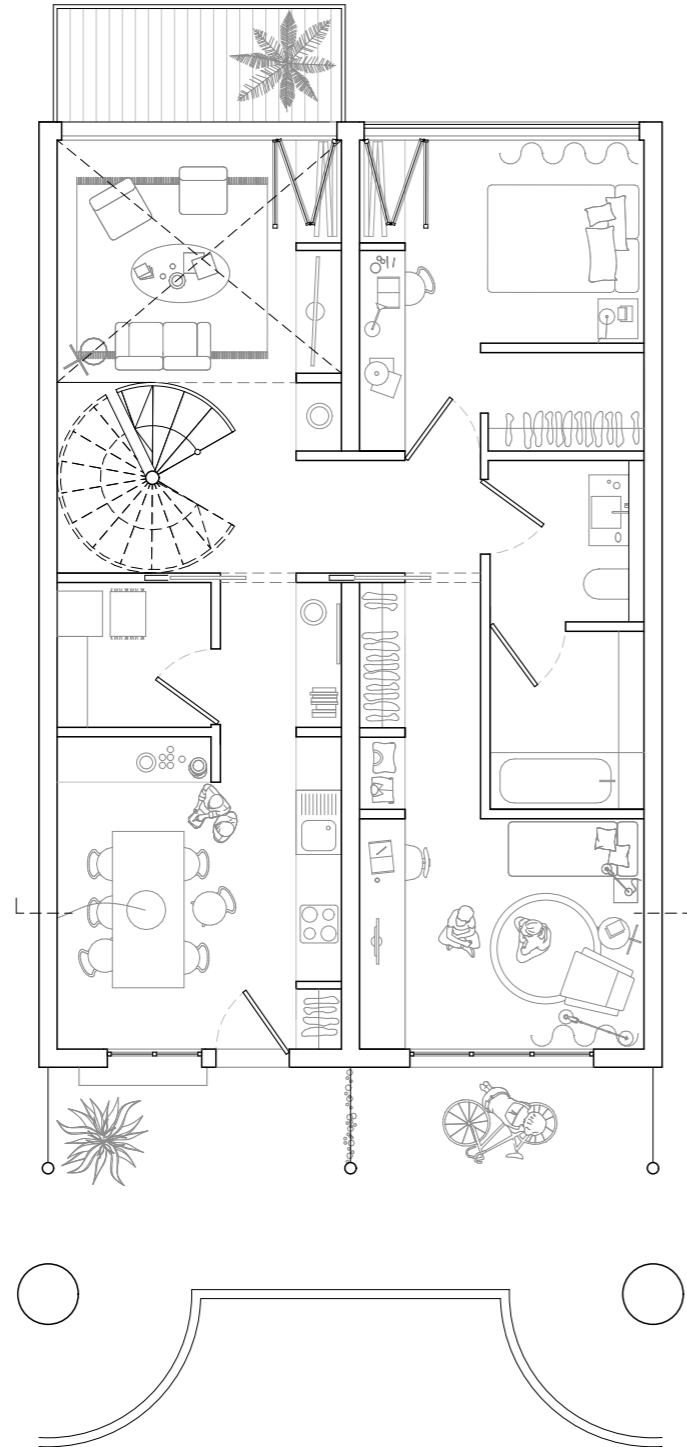
2. Ebene



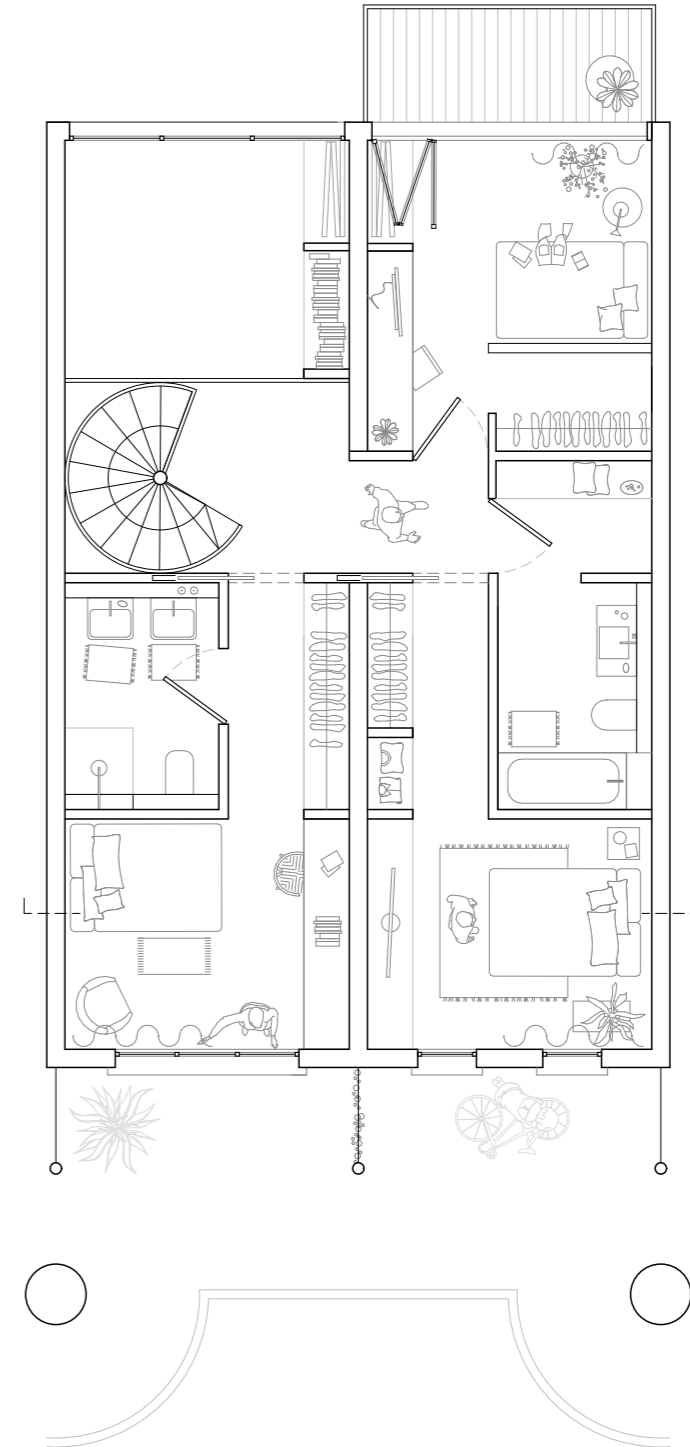


Grundmodul XL
180 qm

1. Ebene

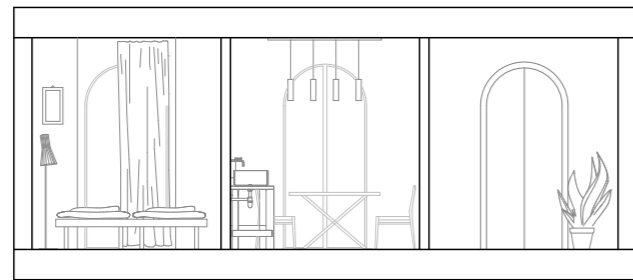
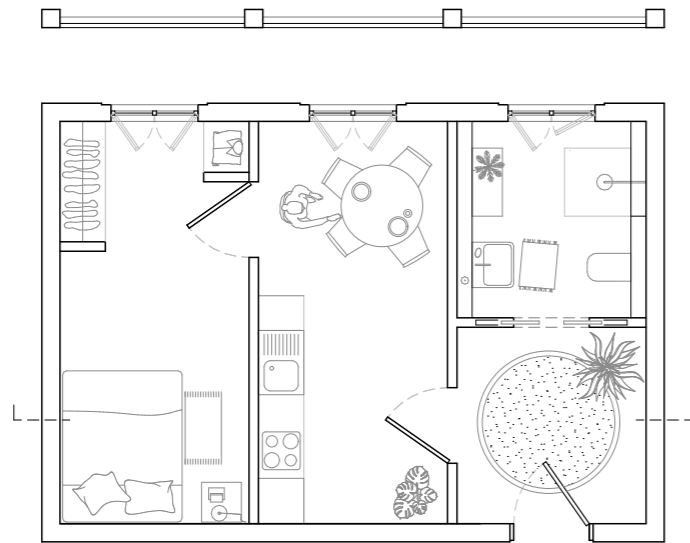


2. Ebene

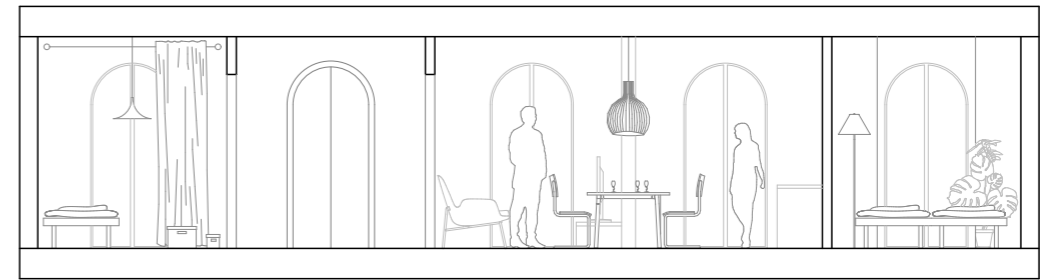
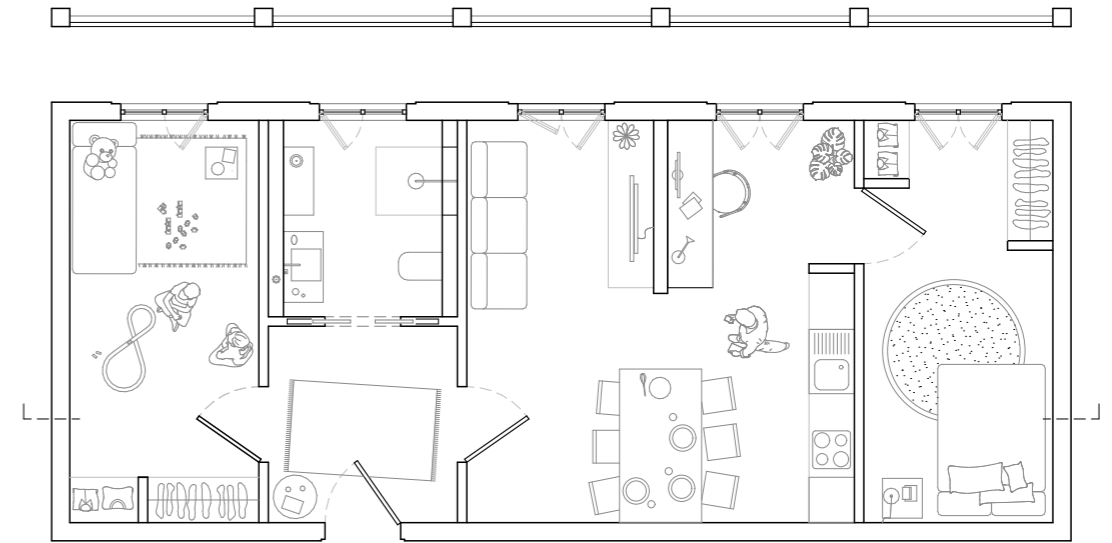


1:100 Wohnturm

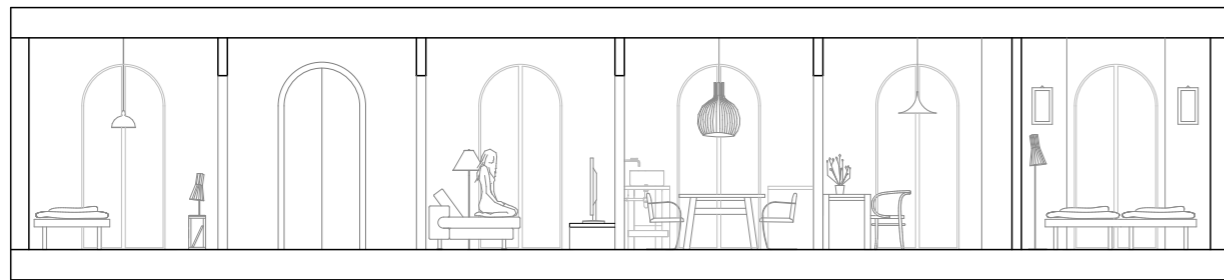
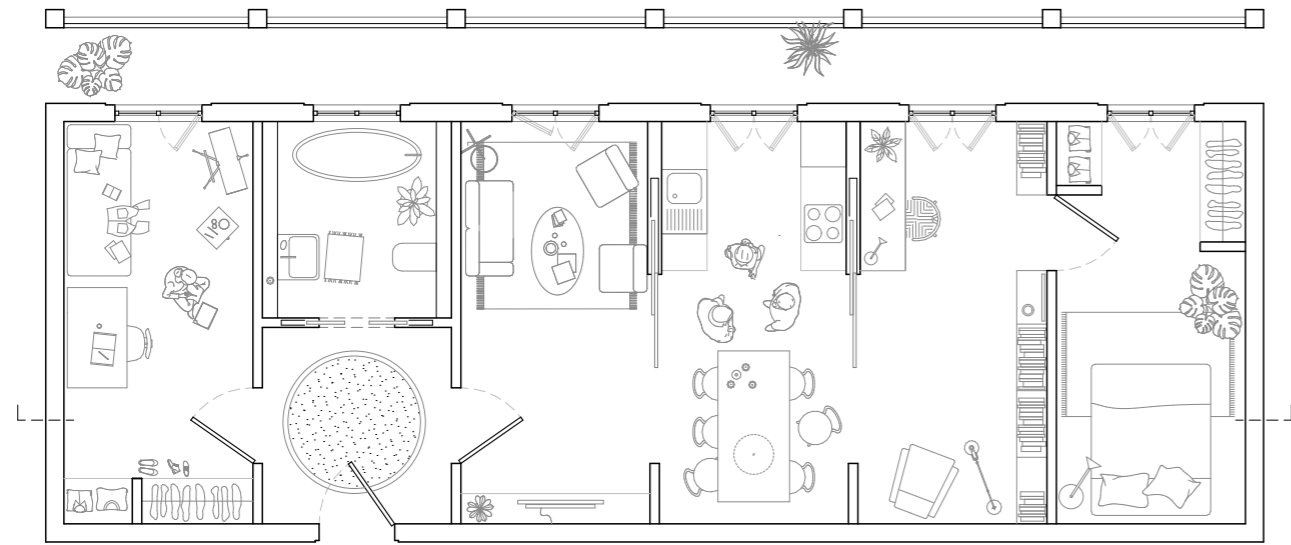
Grundmodul S
41 qm



Grundmodul M
69 qm



Grundmodul L
83 qm



Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei meiner Familie und Freunden bedanken, die mich bei meiner Masterarbeit unterstützt haben.

Ein herzliches Dankeschön geht an meinen Erstbetreuer Professor Hans Gangoly, der stets Verständnis für meine Fragestellungen zeigte und mich durch die richtigen Hilfestellungen zum Ziel dieser Masterarbeit führte.

Einen weiteren Beitrag zu dieser Masterarbeit leistete mein Zweitbetreuer Professor Stefan Peters, der sich mit seinem umfassenden Wissen immer auf neue Problemstellungen einließ.

Ein großes Dankeschön.

Danke.

Literaturverzeichnis

- . Asplund, Gunnar: *Acceptera*, Stockholm 1931
- . Bott, Grassl, Anders, Grassl, Gregor C, Anders, Stephan, and Institut Für Internationale Architektur-Dokumentation Verlag: *Nachhaltige Stadtplanung : Lebendige Quartiere – Smart Cities – Resilienz*, München 2018
- . Brückner & Brückner Architekten: *Wurzeln und Flügel*, Basel 2018
- . Gehl, Jan: *Städte Für Menschen*, Berlin 2015
- . Gehl, Jan: *Leben zwischen den Häusern*, Berlin 2020
- . Koolhaas, Rem. *Delirious New York : Ein Retroaktives Manifest Für Manhattan*, Aachen 2011
- .
- .
- .
- . Giovanna D`Amia, *Il Macello di Porta Vittoria: un`attrezzatura urbana nella Milano del primo Novecento*, in: *TERRITORY*, 74 (2015), 173-181
- .
- . Stanic, Boba (06.30.20): *Moncler Genius 2020: One House, Different Voices*, in: <https://www.lofficielarabia.com/fashion/moncler-genius-2020-one-house-different-voices>, [11.02.21]
- . Macao Milano (o. J.): *Chi Siamo*, <https://www.macaomilano.org/spip.php?rubrique44>, in: <https://www.macaomilano.org/> [05.03.21]
- . Prof. Dr. Günter W. Maier, Prof. Dr. Thomas Bartscher, Regina Nissen (14.02.2018): *Taylorismus*, <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/taylorismus-48480/version-271732>, in: <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/> [25.04.21]
- . Finzi, Jerry (18.03.2019): *Palmanova, the Renaissance Fortress Town That Took 200 Years to Build*, <https://orderisda.org/culture/travel/palmanova-the-renaissance-fortress-town-that-took-200-years-to-build/>, in: <https://orderisda.org/> [23.03.21]
- . Macao Milano (o. J.): *Macao Milano*, in: <https://www.macaomilano.org/> [05.03.21]
- . Mutschlechner, Martin (o. J.): *Der Kriegseintritt Italiens*, <https://ww1.habsburger.net/de/kapitel/der-kriegseintritt-italiens>, in: <https://ww1.habsburger.net/de> [24.02.21]
- . Arsuffi, Roberto (09.12.19): *Milano | Calvairate – L'ex Macello di viale Molise: una città in abbandono*, <https://blog.urbanfile.org/2019/12/09/milano-calvairate-lex-macello-di-viale-molise-una-citta-in-abbandono/>, in: <https://blog.urbanfile.org/> [09.04.21]
- . temporiuso (o. J.): *P7 Liberty Ospitalità e scambio*, http://www.temporiuso.org/?page_id=3245, in: <http://www.temporiuso.org/> [10.01.21]
- . temporiuso (o. J.): *Tempriuso X Milano*, http://www.temporiuso.org/?page_id=2351, in: <http://www.temporiuso.org/> [09.04.21]
- . *Reinventing Cities* (o. J.): *Ex Macello*, <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>, in: <https://www.c40reinventingcities.org/> [12.09.20]
- . o. A. (1909): *Schlachthaus - Schlacht- und Viehhöfe*, <http://www.zeno.org/Meyers-1905/B/Schlachthaus>, in: <http://www.zeno.org/> [24.02.21]
- . Peluso, Salvatore (18.01.18): *Milan. What are the forms of new cultural institutions?*, <https://www.domusweb.it/en/news/2018/01/18/milan-what-are-the-forms-of-new-cultural-institutions.html>, in: <https://www.domusweb.it/en.html> [11.02.21]
- . *Zeit ONLINE* (17.05.18): *Zwei Drittel der Weltbevölkerung werden 2050 in Städten leben*, https://www.zeit.de/gesellschaft/zeitgeschehen/2018-05/vereinte-nationen-weltbevoelkerung-staedte-2050?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F, in: <https://www.zeit.de/index> [09.04.21]

Abbildungsverzeichnis

- . Google Maps: (S. 17, 19, 27, 45, 47)
- . Cittadella degli Archivi, Milano: (S. 21, 23)
- . Civico Archivio Fotografico, Milano: (S. 25)
- . Moncler: (S. 41)
- . Jan Gehl und Gehl Architects: (S. 49, 51, 53, 57)
- . Kian Ang Ong: (S. 55)
- . C40 Reinventing Cities: <https://www.c40reinventingcities.org/en/professionals/sites-in-competition/ex-macello-1370.html>: (S. 30 - 41)
- . Macao Milano, <https://zero.eu/de/news/macao-o-non-macao/>: (S. 43)

