

UN GRAN PROYECTO DE FUTURO

LA REESTRUCTURACION DE LA ZONA LAIM-PASING

Primera experiencia de la nueva configuración del centro de Munich

El planteamiento previsto para el centro de la ciudad pretende conseguir, como meta principal, una nueva ordenación en la zona de Laim-Pasing (que comprende el entorno de la principal estación de ferrocarril). Una importante intervención que permita introducir en ella grandes mejoras urbanísticas, socioculturales y ecológicas que se analizan documentadamente en este trabajo.

AUTOR: Erhard Thiel.
Ingeniero y arquitecto.

A causa del traslado de las estaciones de contenedores y de maniobras a los límites norte y oriental de Munich, dentro de la ciudad quedarán grandes zonas libres para planificación. Aunque para las nuevas funciones específicas de los ferrocarriles, como la llegada de los trenes europeos de alta velocidad, se necesitarán unas instalaciones concretas (para el mantenimiento, la limpieza y el servicio de pasajeros), puede decirse que las zonas que quedarán libres en la parte occidental de Munich, con un total de 150 hectáreas, además de las de los aeropuertos de Riem y Freiham, representan uno de los más grandes potenciales de reestructuración para el futuro.

Situación y condiciones de urbanización

Las funciones de esa zona, debido a su extensión desde Pasing pasando por Laim hasta el centro de la ciudad, van a ser muy distintas de las actuales. Se trata de desarrollar estas superficies, no mediante el aumento de nuevas áreas contiguas, sino con un cambio en los aprovechamientos de la zona, la cual deberá reestructurarse. Junto a las posibilidades de

mejora de las superficies limítrofes, también poseen una significación urbana y regional debido a su situación en los ferrocarriles metropolitanos. Todas las líneas urbanas pasan por Laim, llegan a la estación principal de Munich y atraviesan el centro de la ciudad, continuando hasta la parte oriental, donde se desdoblán.

Esta gran accesibilidad ofrece la posibilidad de desarrollar el tráfico de las líneas nacionales por líneas urbanas, consiguiendo así reducir la circulación por carretera. La gran carga o sobrecarga de las líneas nacionales en las horas punta hace necesario mejorar su capacidad y calidad. Además, su atractivo se ha de incrementar aumentando la frecuencia de paso y construyendo nuevos apeaderos si se desea que un mayor número de pasajeros empiecen a utilizar las citadas líneas. Por ello, para la Administración de la ciudad es una preocupación de primer orden llegar a acuerdos con los ferrocarriles nacionales. Se está hablando de inversiones de miles de millones de marcos para el reforzamiento del sistema de señalización de los túneles; la construcción de líneas de varios carriles en el campo; una mejor alimentación eléctrica, así



**Punto de situación
de la zona
Laim-Pasing y del
antiguo aeropuerto
de Riem**

como la adquisición de nuevo material móvil. El gobierno central y el regional de Baviera deberán correr con la parte principal de estos gastos.

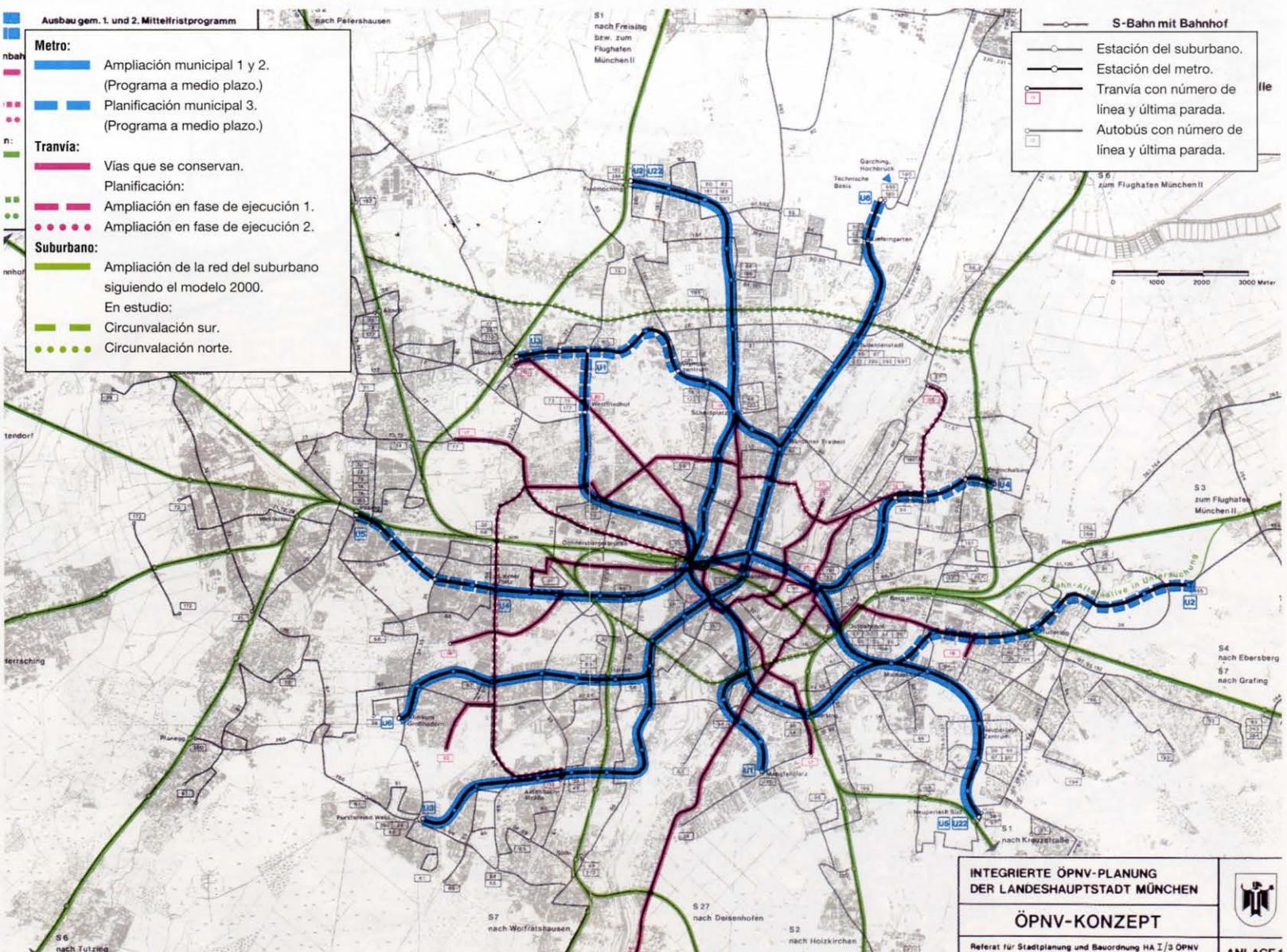
Nueva imagen

Cualquiera que vaya por tren desde Pasing en dirección a la estación principal, se dará cuenta que esta entrada no es la más brillante de Munich. A la zona se le ha dedicado demasiado poca atención. Suponiendo que se

coincida en las ideas con la administración de los ferrocarriles nacionales, existe la posibilidad de hacer una nueva ordenación de esta zona difusa de la ciudad y de proporcionar un aspecto mejor a su entrada. Sin duda alguna se trata de una oportunidad única en el siglo para reparar ese distrito dañado, ecológica y urbanísticamente, e introducir importantes mejoras.

La configuración de esta zona debe tener en cuenta el valor de utilización

LA REESTRUCTURACION DE LA ZONA LAIM-PASING



**Plano de situación
del eje Laim-
Pasing en relación
con el sistema de
transportes
colectivos**

para sus habitantes, y también proporcionarle nuevas formas en su contorno y perfil. En este contexto es importante decidir si los edificios elevados responden al carácter de la zona contigua a la estación metropolitana.

La política aplicada pretende dar a la ciudad un aspecto moderno y abierto al mundo y a la economía a través de nuevos edificios de altura. Pero los

valor de las parcelas individuales y la concesión de permisos de construcción pueden conducir a una desorganización (en la que quedarían aparcadas importantes exigencias estructurales y de aprovechamientos), las superficies heterogéneas se deben integrar globalmente orientándose por criterios ecológicos y sociales, y organizando su viabilidad económica en el marco de un concepto total urbano y paisajístico.

La reordenación del distrito debe tener muy en cuenta el valor de uso para sus habitantes, aportando nuevas formas en su contorno y perfil.

habitantes de las áreas circundantes temen las desventajas que se puedan derivar para sus zonas residenciales, o bien el aumento en los precios de alquiler debido a la presión de la demanda.

Para dar un sentido social y ecológico al desarrollo de este distrito es importante conjugar ambas tendencias contrapuestas. Ya que el aumento del

Dimensiones sociales y ecológicas

Debido a su situación y al hecho de que se verán implicadas numerosas partes de la ciudad, a esa zona de desarrollo se le van a exigir muchos usos. Los sectores económicos, los políticos de la ciudad, los estudiantes de arquitectura y la Asociación Ornitológica, ya han expresado sus deseos y formulado sus ideas al respecto.

Algunos desearían que el citado distrito se convirtiera en su totalidad en paraíso natural para los pájaros. Otros, debido a su proximidad al centro de

Munich y a las buenas posibilidades de conexión con los ferrocarriles metropolitanos, preferirían expandir la zona centro de forma compacta y densa y formar una brillante e imponente milla. Hay que tener en cuenta estas posiciones extremas, aunque siempre atendiendo a las necesidades de espacio para la población y la economía, y también a las consideraciones ecológicas.

El concepto global plantea la densificación urbanística en los alrededores de los apeaderos de los ferrocarriles metropolitanos. Una conexión verde, paralela a las vías del ferrocarril, será la espina dorsal de la futura evolución.

El desarrollo de la zona Laim-Pasing podrá verse como un proyecto piloto para un modelo de densificación de toda la ciudad. Modelo que prevé una gradualización de las densidades, dependiendo de los centros urbanísticos, así como de las calidades de la infraestructura de bienes y servicios.

La estrategia de planificación actual tiene previsto crear unas 3.000 viviendas y aproximadamente entre 6.000 y 8.000 puestos de trabajo. Como el entorno de las estaciones antiguas de contenedores y de maniobras estaba fuertemente industrializado – principalmente debido al mantenimiento de almacenes dependientes de los ferrocarriles, expediciones y similares –, las superficies se encontraban sometidas a una utilización excesiva. De ahí la dificultad de conseguir una armonización y equilibrio entre el número de

viviendas y de puestos de trabajo, como contempla el programa de desarrollo del suelo de Baviera a nivel regional y el nuevo plan de desarrollo de la ciudad para grandes zonas urbanas. Para cumplir dichos objetivos se deben realizar entre 6.000 y 8.000 viviendas. Este hecho significa que las superficies hasta ahora usadas industrialmente deben ser reestructuradas para utilizarlas como suelo de viviendas. Gracias a los nuevos conceptos de combinación de viviendas y trabajo, se realizarán diferenciaciones, y cuando haya que encontrar un entorno adecuado para las vivien-

**La estrategia de planificación actual ha previsto
crear unas 3.000 viviendas y entre
6.000 y 8.000 nuevos puestos de trabajo.**

das, como ocurre en el caso de las estaciones de contenedores y de maniobras, se llevarán a cabo aprovechamientos mixtos con mayor incidencia en las viviendas.

A lo largo de la calle Landsberger, con mucho tránsito hacia el centro de la ciudad de Munich y al centro industrial anexo, se van a realizar aprovechamientos mixtos, haciendo especial incidencia en el desarrollo de superficies de oficinas, industrias (que se puedan ordenar en altura) para producción y manufacturas, así como un centro para suministros al centro de la ciudad, y de



Imagen de la
estación principal
de ferrocarril de
Munich, Haupt
Bahnhof

LA REESTRUCTURACION DE LA ZONA LAIM-PASING



Area de Pasing

Area de Laim

Area de Container-BHF

Vista aérea del eje de ferrocarril

logística para el cambio de mercancías. Para realizar la armonización de viviendas y puestos de trabajo, se hará uso de densidades de edificación elevadas. Las zonas limítrofes de la ciudad también están densamente construidas. En estos asentamientos urbanos, la norma es la "ciudad de las cortas distancias". Allí se encuentran las instalaciones de suministro, tiendas y servicios privados (en el entorno directo de la ciudad), y se

cación urbana no se considera como un daño para la ciudad (cuyas superficies de desarrollo están limitadas), sino que significa el objetivo para formar las condiciones de vida después de que se haya abandonado el concepto de las ciudades divididas en funciones. En Munich, pese al elevado ritmo de edificación por año (entre 6.000 y 7.000 viviendas), el tema de la vivienda es un problema. Sobre todo falta una oferta para las capas de menos recursos económicos (profesionales sanitarios, policías, empleados de ferrocarriles, etc.). Además, la Administración de la ciudad ha demandado que, en las superficies pertenecientes al ferrocarril, el 40 por ciento de las viviendas sean sociales.

Lograr una óptima mezcla social y cultural, buscando la integración de diferentes formas de alojamientos, es un deseo a cumplir en esta zona.

puede llegar a ellas a pie gracias a la facilidad que proporciona la combinación de todas las funciones. Al mismo tiempo, los diversos aprovechamientos y servicios proporcionan la base para una vida urbana, aunque, eso sí, requieren altas cotas de tolerancia por parte de los vecinos.

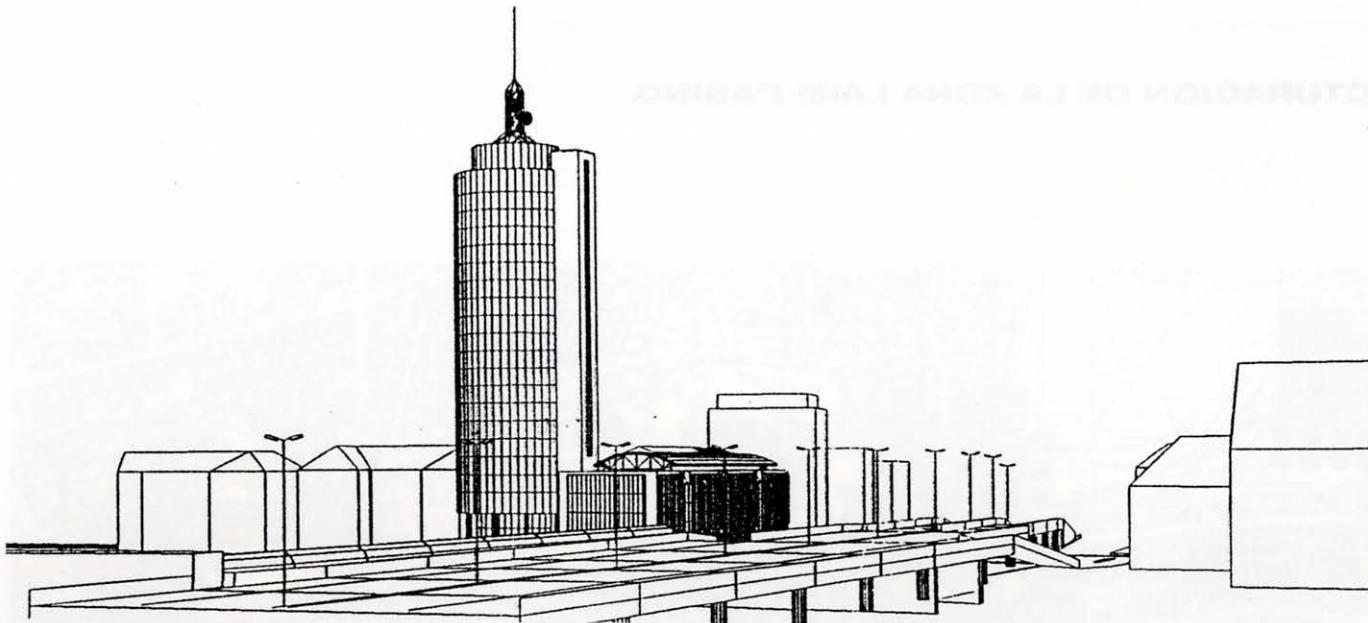
Esta forma de construcción urbana y densa es el hilo conductor para las zonas de reestructuración. La densifi-

Las áreas verdes, esenciales

También es un deseo expreso que en el desarrollo de esta zona concreta, además de la combinación de usos, se consiga una óptima mezcla social y cultural. Realizando una conformación socialmente correcta, se buscará la integración de diferentes formas de viviendas para los grupos que conforman la sociedad, así como

Imagen del eje del ferrocarril en dirección centro





Dibujo del primer premio del concurso de ideas urbanísticas y realización para un edificio de oficinas en el puente Donnersberg.
Arquitecto Musil

la calidad de los espacios libres.

Una adecuada dotación con infraestructura social y cultural no solamente debe dar servicios a las nuevas zonas, sino también compensar el déficit de otras y contribuir a la integración de todos los habitantes.

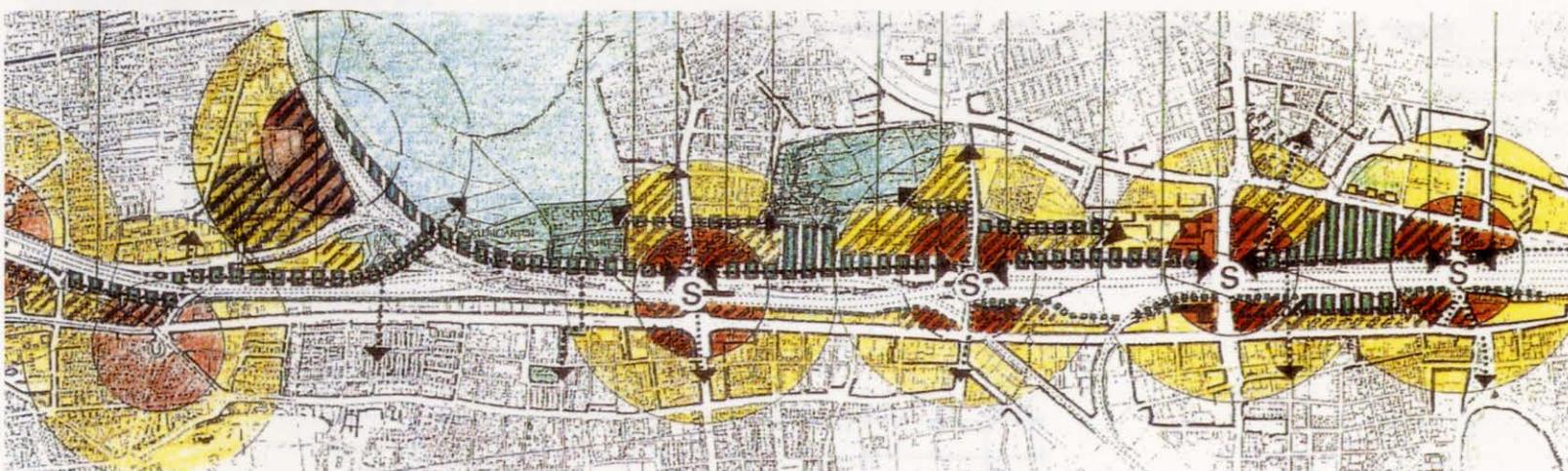
Para el desarrollo de la ciudad es un objetivo importante no edificar todas las superficies, dejando zonas verdes libres que se irán mejorando cualitativamente para proporcionar suficiente aire, sin tener que sufrir la contaminación de otras ciudades. Al mismo tiempo se busca crear un anillo verde alrededor de Munich: del norte al sur se extiende el Englischer Garten y las vegas del Isar. Tanto en la parte oriental como occidental, así como al este de la ciudad, se ofrece la oportunidad, en las zonas que dejen libres los ferrocarriles, de crear anillos verdes que las atraviesen, desde el borde de la ciudad hasta las proximidades de la zona centro.

En el área de la estación principal Laim-Pasing se van a crear unas 60 hectáreas de zonas verdes y libres. Ellas proporcionarán la oportunidad de mejorar la situación ecológica, cambiando las líneas del ferrocarril (siempre calientes en verano), por superficies verdes. También permitirán la unión con los parques existentes, como el del castillo Nymphen-

Un objetivo muy importante para la ciudad es no edificar todas las superficies y mejorar su situación ecológica aumentando los espacios libres.

burger y el Hirschgarten (jardín de los ciervos).

La creación de espacios verdes también se debe considerar como una compensación por las densificaciones debidas al desarrollo arquitectónico. En principio, éstas deberán



DESARROLLO / VIALIDAD

Estación del suburbano.

Estación de metro.

Recinto de entrada del suburbano.

Zona peatonal y carril de bicicletas en el recinto de entrada del suburbano.

AMBITO DE INTERVENCION

Altura máxima a 300 mts. del recinto de entrada.

Altura mínima a 600 mts. del recinto de entrada.

DESARROLLO DE SUPERFICIES LIBRES

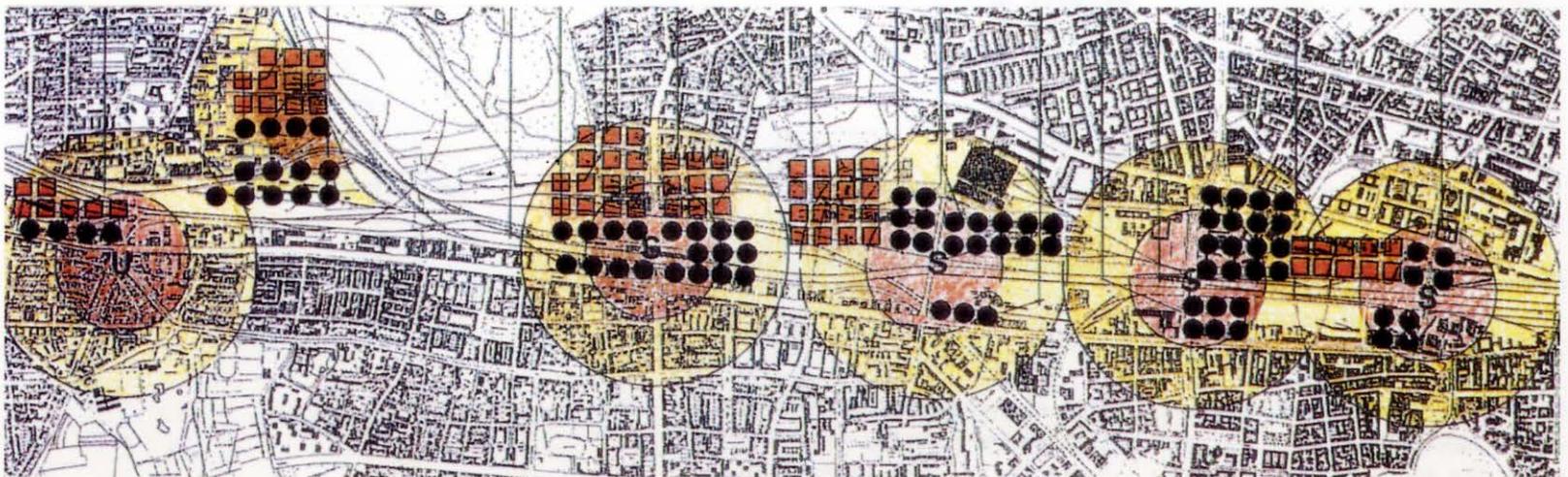
Parques y zonas verdes públicos.

Zonas verdes alrededor de la estación.

PROPIUESTA DE ORDENACION DEL ESPACIO Y DESARROLLO ESTRUCTURAL EN EL AREA.

ESTACION - LAIM - PASING

LA REESTRUCTURACION DE LA ZONA LAIM-PASING



**Plano de
localización de las
viviendas y los
puestos de
trabajo previstos**

■ 100 habitantes

● 100 puestos de trabajo

DESARROLLO FUTURO

contribuir a incrementar las posibilidades de distracción, y la calidad del tiempo libre de los residentes.

Los espacios libres deben atraer a los visitantes y proporcionar las condiciones para que los ciudadanos alemanes se encuentren con los extranjeros. El Hirschgarten, "jardín de la cerveza" muy apreciado por los muniqueses, muestra lo importantes que son esas superficies libres. Munich, con cierto orgullo, puede contemplar cómo la interrelación social y cultural y la integración de

si se pueden realizar todas las demandas anteriormente citadas.

Costear el proyecto

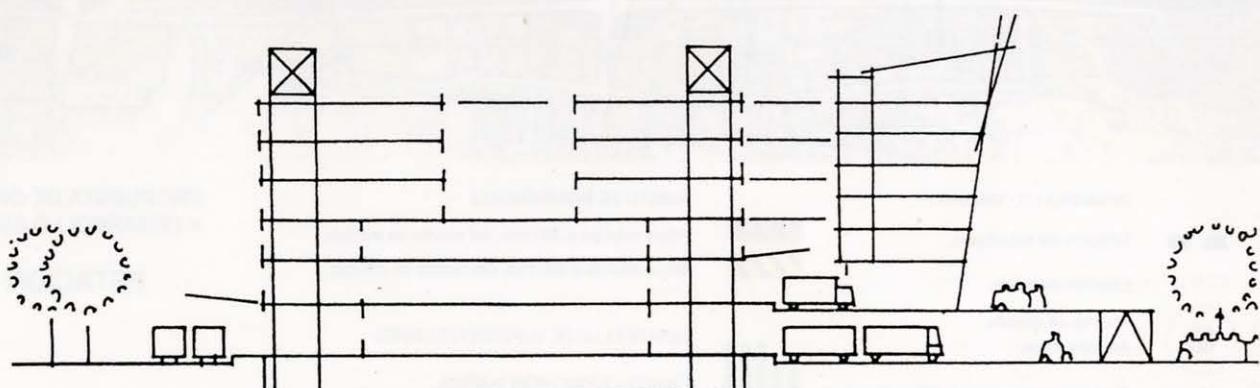
La reubicación de la feria en Riem, así como la ejecución de varios asentamientos de grandes proporciones como Freiham y Riem, coloca a la ciudad, a pesar de las grandes esperanzas de crecimiento y de las buenas perspectivas en el contexto de las regiones europeas, al límite de las posibilidades financieras, sobre todo considerando otros grandes proyectos. O bien la financiación se encuadra más en el marco de la inversión privada, pasando por tanto a ésta todas las responsabilidades, o por el contrario se tendrá que servir del nuevo instrumental provisto legalmente por la "Disposición de desarrollo urbanístico".

Esta última alternativa significa que la ganancia teórica, producto de la diferencia entre los valores de los terrenos actuales (al precio de la tierra agraria) y los futuros, cuando estén calificados como urbanizables, servirá para pagar los costes del proyecto. Además, la

**Si la financiación no se efectúa con inversión privada,
habrá que servirse del instrumental provisto
por la "Disposición de desarrollo urbanístico".**

los vecinos extranjeros se ha desarrollado también en el pasado, entre otras razones, por sus excelentes espacios verdes y la calidad que ofrece su tiempo libre.

En cualquier caso, las posibilidades de financiación del proyecto decidirán



**Esquema para un
centro logístico y
de mercancías en
el puente
Friedenheimer**



ciudad tiene la posibilidad de pasar la gestión a una compañía fiduciaria soportada por los bancos. Ella será la encargada de prefinanciar el desarrollo de esta zona, naturalmente mediante unos costes nada despreciables.

Para el área de la estación principal Laim-Pasing, la Administración de la ciudad deberá decidir en breve si los instrumentos de la "Disposición de desarrollo urbanístico" son aplicables al proyecto, o bien se debe realizar una reglamentación especial para que el desarrollo lo puedan llevar a cabo inversores privados. Ambos modelos tienen ventajas y desventajas.

Baviera construye los ferrocarriles metropolitanos

La solución más elegante sería el desarrollo por inversores privados. Con esta fórmula, la realización del proyecto, la financiación, así como la urbanización y construcción de zonas verdes y de infraestructura, se orientaría dentro de las regulaciones de la "Disposición para el desarrollo". Unas especificaciones realizadas en este marco permitirían encontrar las mejores soluciones.

Al mismo tiempo, las actividades que se financian con impuestos de la ciudad, ahora podrán encontrar los recursos económicos necesarios en el aumento del valor de la superficie del terreno, mientras que los correspondientes recursos impositivos podrán dedicarse a otras inversiones en infraestructura, como por ejemplo las nuevas construcciones de la feria.

Ahora bien, la factura la tiene que pagar alguien. La Compañía de Ferro-

carriles es consciente de que sin un adecuado espacio para rentabilizar los costes del desarrollo no es posible una realización del proyecto. La Federación de Estados, como propietaria de la superficie, desearía sacar provecho del desarrollo del proyecto. Sin embargo, queda la pregunta de cómo financiar la obra más importante: la construcción de los ferrocarriles metropolitanos por el propio cliente, el Estado de Baviera. Este destina anualmente entre 300 y 400 millones de marcos para la región de Munich, concedidos por la fede-

Imagen del rastro en la zona de contenedores, que se ha dejado libre, en el puente Kacker

La conversión del área en un gran proyecto de progreso requiere una eficaz cooperación entre la ciudad, el estado regional y el central.

ción de estados en el marco de la privatización de los ferrocarriles y la racionalización del tráfico de cercanías. Sin tales inversiones para los ferrocarriles urbanos, la Federación no podrá sacar los beneficios necesarios.

Que el desarrollo de la zona estación principal Laim-Pasing se convierta en un gran proyecto de progreso de la ciudad, depende en gran medida de la financiación del proceso entre la ciudad, el estado regional y el Estado central. Los tiempos de conseguir soluciones sencillas para tareas similares, al menos desde después de la reunificación, han pasado a la historia. Además permanece en pie una de las mayores cuestiones; realizar esa tarea de dirección de manera adecuada y aprovechar las circunstancias implicadas en ello.