

G+L GARTEN+ LANDSCHAFT

ENTWICKLUNG IN GÄNZE
- ZUM SYSTEMREBOOT
DER INNENSTADT



mit Ideen von
Bundesstiftung Baukultur &
Partner, Carla Lo, Guido
Hager & Isabel Zintl, JES,
urbanista und Urbane Liga

KOMMUNIKATIVE TREFFPUNKTE IM FREIEN: FLORIA – BEQUEM UND SICHER DRAUSSEN SITZEN



RUNGE

Tel. 05402 98448-0 | Fax 05402 98448-44 | info@mail-runge.de | www.Runge-Bank.de



16

Mehr als nur Shopping:
Die Innenstadt soll laut dem Büro urbanista gesellschaftliche Mitte sein und die Stadt repräsentieren, indem sie nutzungsgemischte Freiräume bietet.



32

Der Fritjof Nansens plass ist eines der Pilotprojekte von Oslos Mobilitätswende und seit 2017 schrittweise verkehrsbefreit.



44

Mit den Schwimmenden Gärten schufen Carla Lo Landschaftsarchitektur einen neuen Freiraum für Wiens Innenstadt – auf der Donau.



56

Der Mittelpunkt des neuen Spielplatzes in Budapests größtem Stadtpark ist eine Maßanfertigung: ein Kletter-Heißluftballon der Berliner Seilfabrik.



AKTUELLES

- 06 SNAPSHOTS
- 11 MOMENTAUFNAHME
Wellenbrecher

28

Die Urbane Liga ist ein Bündnis junger Stadtmacher*innen, die Visionen für die Stadt von morgen entwickeln und junge Menschen in die Stadtentwicklung einbeziehen.



INNENSTÄDTE

Entwicklung in Gänze – zum Systemreboot der Innenstadt

- 12 „WIR BRAUCHEN WENIGER BLECH, DAFÜR MEHR MENSCHEN IN UNSEREN INNENSTÄDTEN“
Interview mit Julia Erdmann, Mitbegründerin des co-kreativen Netzwerks JES
- 16 VON DER CITY ZUR MITTE
Sven Lohmeyer von urbanista erklärt, warum Innenstädte nicht nur auf Handel und Konsum setzen sollten
- 22 RETTET DIE INNENSTÄDTE!
Die Bundesstiftung Baukultur und Partner rufen die Politik mittels Positionspapier zum Handeln auf
- 24 FRAGMENT ALS CHARAKTERISTIKUM
Was dem Masterplan Innenstadt für Osnabrück fehlt
- 28 DIE RAUMPIONIER*INNEN
Porträt der Urbanen Liga
- 32 LICHTBLICK
Zu den Mobilitätswenden in Oslo und Brüssel
- 37 GUT MEINEN – BESSER MACHEN
Kommentar von Uwe Rada
- 38 MEHR IST MEHR
Isabel Zintl und Guido Hager fordern eine vertiefte Auseinandersetzung mit öffentlichen Grünflächen in der verdichteten Stadt
- 44 KLAR SCHIFF
Die Schwimmenden Gärten: ein neuer Freiraum für Wien auf der Donau
- 48 „URBANE SICHERHEIT IST EINE GEMEINSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNG“
Interview mit Diana Schubert, der Leiterin des Büros für Kommunale Prävention der Stadt Augsburg

STUDIO

- 52 LÖSUNGEN
Spielräume
- 56 REFERENZ
Városliget, Budapest:
Mehr als heiße Luft
- 58 REFERENZ
Ruy-Montceau, Frankreich:
Das große Krabbeln
- 60 BLICK INS BÜRO
Lynen & Dittmar

RUBRIKEN

- 62 Stellenmarkt
- 43 Impressum
- 62 Lieferquellen
- 64 DGGL
- 66 Sichtachse
- 66 Vorschau



Herausgeber:
Deutsche Gesellschaft
für Gartenkunst und
Landschaftskultur e.V.
(DGGL)
Warburgstraße 42
10823 Berlin
www.dggl.org



SNAPSHOTS

GESA LOSCHWITZ-HIMMEL ÜBER ...

DEN NEUEN DGGL-PRÄSIDENTEN

AUTORIN

Gesa Loschwitz-
Himmel ist
Landschafts-
architektin und
freiberufliche
Autorin.

Die DGGL hat einen neuen Präsidenten: Dr. Stefan Schweizer aus Düsseldorf. Alle sechs Jahre wählt der Verband seinen Vorsitzenden, und Anfang Oktober war es mal wieder so weit. Jens Spanjer, Vorstand der Stiftung Schloss Dyck, übergab das Amt an seinen Nachfolger Schweizer, den Wissenschaftlichen Vorstand der Stiftung Schloss und Park Benrath. Räumliche und berufliche Nähe sind wohl kein Zufall. Die beiden haben bereits ein erstes Projekt gemeinsam bearbeitet: den Digitalisierungsprozess der DGGL und ihre neue Internetpräsenz. Es gilt, den Weg, den Jens Spanjer eingeschlagen hat, fortzusetzen. Zahlreiche neue Kooperationen wurden während dessen Amtszeit geknüpft, die zum Ziel hatten, die DGGL noch besser zu vernetzen und aktuelle Themen aufzugreifen – den traditionsreichen Verband fit für die Zukunft zu machen. Es entstanden sowohl fachliche, aber auch eher touristisch orientierte Formate: Zum letzteren gehört das deutsch-französische Gartenfest „Rendezvous im Garten“, das sich aus der Integration des Gartennetzes Deutschland in die DGGL entwickelte. Hier nutzte die DGGL das Kulturerbejahr 2018 und beantragte Mittel für das grenzüberschreitende Projekt.

Aus dem fachlichen Engagement der DGGL für das Weißbuch Stadtgrün wiederum entstand die Idee für das Projekt „Netzwerk Garten & Mensch“, das für bürgerschaftliches Engagement in der Gartenkultur steht. Auch das „Initiativbündnis Historische Gärten im Klimawandel“, das die DGGL gemeinsam mit dem Verein „Schlösser und Gärten in Deutschland“ gründete, widmet sich einem aktuellen Thema. Und schließlich mündete die intensive Zusammenarbeit mit Verbänden der grünen Branche in die Kooperation mit der Stiftung „Die Grüne Stadt“, verbunden mit dem Umzug in eine neue gemeinsame Geschäftsstelle mitten in Berlin, am Pariser Platz am Brandenburger Tor. Mit dem Kunsthistoriker Stefan Schweizer übernimmt nun ebenfalls ein Fachmann das Amt, der die Themen Gärten und Netzwerke aus seiner Stiftungs-Tätigkeit gut kennt und die Grundlage, die Jens Spanjer für die DGGL gelegt hat, ausbauen kann. ■



Jens Spanjer (links) war von 2014 bis 2020 Präsident der DGGL. Oliver Schweizer (rechts) löst ihn ab.

Foto: DGGL/Philipp Sattler

FALK JAEGER ÜBER ...

LIVING IN THE CITY

AUTOR

Prof. Dr. Falk Jaeger
ist Architektur-
kritiker, Architektur-
historiker und Autor
zahlreicher Buch- und
Magazinbeiträge.

Deutschland hat derzeit die EU-Ratspräsidentschaft inne. In diesem Zusammenhang will die Bundesregierung, genauer gesagt das Bauministerium, den Fokus auf Stadtentwicklungspolitik richten. „Living in the City. Von Städten, Menschen und Geschichten“, heißt eine Ausstellung (bis 20. Dezember, Platz der Luftbrücke 5), für die man die Abflughalle des ehemaligen Berliner Flughafens Tempelhof gemietet hat. Ein Ort, den zu bespielen den Kurator*innen Lukas Feireiss, Tatjana Schneider und dem Team TheGreenEyl sichtlich Spaß gemacht hat. Das stellt man sich nicht einfach vor, mit Beispielen aus ganz Europa zu zeigen, wie Städte durch aktive Teilhabe der Bürger*innen gestaltet werden können beziehungsweise wurden. Die Ausstellung und der opulente Katalog (24 Euro) liefern denn auch keine Rezepte, sondern erzählen ein halbes Hundert „Geschichten“ und illustrieren dergestalt die „narrative Multiperspektivität von Stadt“. So umschiffen man das Dilemma, dass es in jeder einzelnen Stadt vielgestaltigste Situationen, Probleme und Lösungsansätze gibt, die kaum miteinander vergleichbar sind. Und wenn man dann den Blick über ganz Europa weitet, nach Kiruna zum Beispiel, das transloziert wird, weil es dem Bergbau im Weg steht, wird es gänzlich illusorisch, voneinander zu

lernen. Da steht neben dem hippen Flussbadetrend in der Schweiz der kalabrische Ort Riace, dessen Absterben dadurch verhindert wurde, dass Flüchtlingen aus nahöstlichen und afrikanischen Ländern vom Verein Città Futura eine neue Heimat gegeben wurde. Die sicherlich verdienstvollen Aktivitäten der Gruppe Rotor in Belgien, die die Wiederverwendung von Abrissmaterial propagiert und betreibt, haben ja nur am Rande mit dem Thema Stadtentwicklungspolitik zu tun, so wenig wie die „afrofuturistische Vision“ des nigerianisch-amerikanischen Künstlers Olalekan Jeyifous, der in Collagen Paris afrikanisch überwuchern lässt, gewissermaßen als reziproke Kolonialisierung. Die von Staatssekretärin Anne Katrin Bohle aufgeworfene Frage „Wie soll oder muss eine Stadt für alle aussehen?“ wird in der Ausstellung jedenfalls nicht beantwortet. Mir hat sich nur eine Erkenntnis aufgedrängt: Nieder mit dem Kapitalismus! Denn das eint fast alle erzählten „Geschichten“: Sie klinken sich aus dem System der privatwirtschaftlichen Vermarktung von Grund und Boden. Eine politische Ausstellung also. Langeweile befällt die Besucher*innen nicht, manches wird sie interessiert oder überzeugt haben. Aber ein wenig ratlos tauchen sie wieder ein in die real existierende Stadt vor der Haustür. ■

Die Abflughalle des
alten Berliner
Flughafens Tempelhof
diente als Ausstellungs-
raum: Eine Location,
die den Kurator*innen
sichtlich Freude
bereitete.



STEFAN TISCHER ÜBER ...

ETWAS ANDERE MAESTRI DEL PAESAGGIO 2020



**Garten der Erinnerung:
Statt der angekündigten
Gestaltung von Martin
Rein-Cano zierte eine
Installation zu Ehren des
Krankenhauses
Giovanni XXIII die
Piazza Vecchia in
Bergamo Alta.**

als eine landschaftsarchitektonische Vertiefungsrichtung von Hochbauarchitekten rechtlich zuzulassen, zeichnete sich das immer zum Ende der knapp 14-tägigen Veranstaltung (5. bis 20. September) stattfindende „International Meeting“ wieder durch Internationalität und hohe Fachkompetenz aus. Die Vorträge fanden professionell organisiert online statt und waren hervorragend besucht. Allerdings wurde der mit Spannung erwartete Höhepunkt, die jährliche Landschaftsinstallation auf der Piazza Vecchia in Bergamo Alta diesmal nicht realisiert. Deren angekündigte Gestaltung von Martin Rein-Cano (Topotek 1) wurde auf 2021 verschoben. Stattdessen wurde auf dem Platz mit einer Installation ein Garten der Erinnerung für das Krankenhaus Giovanni XXIII angeregt, das durch Corona zu traurigem Ruhm gelangte. Für die 23 Eichen auf der Piazza Vecchia, die später in den Erinnerungsgarten gepflanzt werden sollen, konnte man eine Patenschaft übernehmen. Daneben wurden vom italienischen Architekten und Designer Michele De Lucchi entworfene Tische als Symbole des sozialen Austauschs aufgetürmt, die am Ende versteigert wurden. Die so erworbenen Gelder werden dem Krankenhausgarten zugutekommen. Landschaftsarchitektur als kultureller, als sanitärer Beitrag und soziale Notwendigkeit, um zum Heilungsprozess beizutragen: eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber leider noch nicht überall im vollen Bewusstsein.

AUTOR

Stefan Tischer ist
Landschaftsarchitekt
und Professor für
Landschafts-
architektur und
Urban Design und
Research Fellow des
UNESCO-Chair für
Landschaft und
Umwelt CUPEUM.

Nachdem Bergamo mit drastischen Bildern und hohen Opferzahlen zum Symbol der Unerbittlichkeit der Corona-Pandemie geworden ist, zeugt es von hohem sozialen Engagement und Enthusiasmus für die Sache der Landschaftsarchitektur, die mittlerweile 10. „I Maestri del Paesaggio“ auch in diesem Jahr zu organisieren – wenn auch auf etwas andere Art, angepasst an die Situation. Während die italienische Architektenkammer aktuell versucht, den gerade erst eingeführten Berufsstand „Architetto Paesaggista“ oder „Architetto del Paesaggio“ wieder abzuschaffen und nur

THERESA RAMISCH STELLT ...

3 FRAGEN ZUR DAM-VORTRAGSREIHE

INTERVIEWPARTNER

Victor Kamphausen
ist Landschafts-
architekt und leitet
seit 20 Jahren das
Büro **KAMPHAUSEN**.
Er ist Vorstand des
bdla Hessen.

Victor Kamphausen, aktuell findet die Vortragsreihe „Internationale Landschaftsarchitektur – Klimawandel im Fokus“ im DAM in Frankfurt statt. Den Auftakt machte im September Peter Hausdorf von sinai mit seinem Input zu „Klimagerechten Stadtplätzen“. Was haben Sie von diesem Abend mitgenommen?

Der Vortrag hat an verschiedenen Beispielen den Umgang mit Ressourcen dargestellt und eindrucksvoll die Umsetzung in der Praxis gezeigt. Hierbei wurde das Klimasystem in städtischen Räumen thematisiert und an Einzelprojekten dargestellt. Das Thema Niederschlagswasser und die Verwendung spielt dabei genauso wie Hitze und damit verbundene Schattierungen durch Vegetation oder auch Bauteile eine Rolle. Die dargestellten Planungsstrategien beinhalten den Aspekt der Nachhaltigkeit und der Klimaberücksichtigung genauso wie den gestalterischen Anspruch an städtische Freiräume und sind somit zukunftsweisend. Die Einbindung und Anhörung von Personengruppen, Bewohner*innen von Stadtteilen etc. ist dabei genauso wichtig wie die Überzeugung von politischen Mandatsträger*innen und Investor*innen/Bauherr*innen. Denn ohne eine breite Unterstützung und Akzeptanz sind die Projekte sonst so nicht durchsetzbar.

Zum zweiten Mal veranstaltet der bdla Landesverband Hessen die Reihe gemeinsam mit dem Deutschen Architekturmuseum DAM. Welches Ziel verfolgen Sie?

Wir möchten aktuell dringende, unsere Profession und die Gesellschaft bewegende Themen, wie das beim Klimawandel der Fall ist, aufnehmen und in den öffentlichen Diskurs stellen. Es ist ein Anstoß, über die Probleme und Folgen des Klimawandels zu sprechen und Lösungsansätze aus der Praxis aufzuzeigen um diese für Zukunftsprojekte und deren Umsetzung vorzusehen.

Da das Thema des Klimawandels eben alle angeht, erhoffen wir uns zusammen mit dem DAM, ein breites Publikum anzusprechen und zu motivieren, im persönli-

chen Lebensumfeld und in verschiedensten Bereichen unterstützend mitzuwirken. Nur das aktive Vermitteln von Erfahrungen zu praxisbezogenen Themen und Projekten kann die Akzeptanz für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und Planungen in der Bevölkerung erreichen.

Im Zuge der Corona-Pandemie können Veranstaltungen nicht so stattfinden wie gewohnt. Wie reagieren Sie bei der Vortragsreihe darauf?

Die Corona-Pandemie hat auch uns bei diesem langfristig angelegten Projekt und der daraus resultierenden Vortragsreihe zu einem Umdenken und eben Handeln gefordert. Da wir es als einziger Berufsverband der Landschaftsarchitekt*innen in Deutschland als unsere Aufgabe auffassen, die Planungsarbeit unserer Mitglieder zu unterstützen und die breite Öffentlichkeit nicht nur in diesen Zeiten mit wichtigen Themen und Statements zu erreichen, haben wir uns sehr schnell mit der Durchführung digitaler Formate beschäftigt und für die Vortragsreihe zusammen mit dem DAM den „Plan B“ konzipiert. Wir stellen uns hier dauerhaft auf digitale Varianten für Veranstaltungsformate wie Fortbildungsseminare, Tagungen und Vorträge usw. ein und arbeiten hier an jeweils passenden Lösungen und Formaten.

Der erste Vortrag am 23. September und der damit verbundene Live-Stream waren mit aktuell fast 1 000 Aufrufen bei YouTube sehr erfolgreich, und wir hoffen, dass wir dies so für die drei folgenden Vorträge fortsetzen können. Bei der aktuellen Produktion arbeiten wir nun mit „Plan C“, nachdem auch innerdeutsche Risikogebiete ausgewiesen wurden. Die Anreise für den Referenten aus der Schweiz in den „Hotspot“ Frankfurt am Main ist aus unserer Sicht nicht zu verantworten. Daher übertragen wir die nächsten Veranstaltungen aus Zürich, Hamburg und dem DAM. All das ist natürlich nur mit der Unterstützung von Sponsoren möglich, da die professionelle digitale Umsetzung zusätzlich eine finanzielle Belastung darstellt. ■



+ Den Live-Stream finden Sie unter dam-online.de oder bdla.de/landesverbaende/hessen

SIGRID EHRMANN ÜBER ...

DEN CARLO SCARPA PREIS

AUTORIN

Sigrid Ehrmann ist
freiberufliche
Landschaftsarchitektin
und Fachübersetzerin.
Sie lebt und arbeitet
in Barcelona.

**Wenig beachtete
Landschaft: Die
Tuffsteinlandschaft
Kappadokiens im
Herzen der zentral-
anatolischen
Hochebene.**

Mit der Verleihung des diesjährigen Internationalen Carlo Scarpa Preises an die spektakulären Landschaften und die Höhlenarchitektur des Rosentales und der Roten Schlucht - Güllüdere und Kızılçukur auf Türkisch - wurde ein Ort ausgezeichnet, der die komplexe geologische und kulturelle Geschichte Kappadokiens widerspiegelt. Der zum 31. Mal von der Benetton-Stiftung vergebene Preis rückt gesellschaftlich und kulturhistorisch bedeutende, jedoch wenig beachtete Landschaften in den Fokus und fördert deren Erforschung und Erhalt. Die von Vulkangipfeln umgebene und von Wind und Wasser geprägte Tuffsteinlandschaft Kappadokiens liegt im Herzen der zentralanatolischen Hochebene. Nach Ankunft der ersten Christen im 3. Jahrhundert wurde die Region zu einer der führenden christlichen Gemeinden des ersten Jahrtausends. Mit der Verbreitung der byzantinischen Kultur entstanden unzählige Eremitenbehausungen, Klostersiedlungen und atemberaubende Sakralbauten. Ab dem 13. Jahrhundert wurden die Höhlen in Ställe, Wohnhäuser und Zisternen umgewandelt. Die Jury würdigt mit der Preisvergabe die Arbeit der Kunsthistorikerin Maria Andaloro und ihres wissenschaftlichen Teams der

Universität Tuscia in Italien, das mit der Restaurierung der Malereien in den Felsenkirchen dazu beiträgt, die kulturhistorische Bedeutung dieser Landschaft wieder lesbar zu machen. Durch die Auszeichnung wird die weitgreifende Bedeutung der imposanten Naturlandschaft veranschaulicht, in der die Spuren verschiedener, im Laufe der Jahrhunderte aufeinanderfolgenden Kulturen und Besiedlungsformen weiterhin erlebbar sind. Das Projekt reiht sich somit in die Tradition früherer Preisträger wie etwa der kasachischen Wildapfel-Wälder oder des Teegartens Dazhangshan in China ein, die den ursprünglichen Charakter und die Identität des Ortes bewahren, ohne hierbei unvermeidlichen Nutzungswandel, Aneignung oder landschaftliche Veränderungen zu verleugnen. Vielmehr wird eine Erneuerung angestrebt, die eine Landschaftspflege im weiteren Sinne - die Pflege der kulturellen, gesellschaftlichen, historischen und naturlandschaftlichen Werte - beinhaltet. Angesichts der ereignisreichen Geschichte der kappadokischen Täler und der fortschreitenden Ausbreitung touristischer Aktivitäten in der Region erhält diese harmonische Beziehung zwischen Konservierung und Wandel eine grundlegende Bedeutung. ■



Foto: Marco Zanin for Fondazione Benetton Studi Ricerche

MOMENTAUFNAHME



WELLENBRECHER

ROSA SCHABERL

Groß war die Freude am 3. Oktober in Venedig – das prognostizierte Hochwasser blieb aus, die Stadt war nur regennass statt unter Wasser. Grund dafür: die mobile Hochwasserschutzanlage MOSE (kurz für Modulo Sperimentale Elettromeccanico). In der Vergangenheit durch Bauverzögerung und Korruption in Verruf geraten, wurde sie dieses Jahr zum ersten Mal im Ernstfall getestet und hat mit Bravour bestanden. Leuchtend gelb erhoben sich die 78 einzelnen Schleusentore aus ihren Betongehäusen am Meeresgrund und stellten sich in einem 45-Grad-Winkel der Adria entgegen. In nicht einmal 30 Minuten verschließen diese 20 Meter breiten, bis zu 30 Meter langen und 250 Tonnen schweren Fluttore die drei Lagunenöffnungen Bocca di Lido, die Bocca di Malamocco und die Bocca di Chioggia und trennen Venedig damit zwar nur kurzfristig, aber gänzlich vom Meer ab. Fluten von bis zu drei Metern Höhe soll MOSE so künftig standhalten. Bleibt nur zu hoffen, dass der Meeresspiegel nicht darüber hinaussteigt oder aber der Klimawandel nicht schneller agiert als die italienische Bürokratie.

„WIR BRAUCHEN WENIGER BLECH, DAFÜR MEHR MENSCHEN IN UNSEREN INNENSTÄDTEN“

Unsere Innenstädte sind im Krisenmodus. Die Digitalisierung hat unser Einkaufsverhalten verändert; Kaufhäuser in den Zentren stehen vor dem Aus. Die Corona-Krise beschleunigt Veränderungen einmal mehr: Läden schließen, Bürogebäude drohen leer zu stehen. In vielen Innenstädten herrscht Dauerstau; Raum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist immer noch Mangelware. Und dann ist da noch das Problem der hohen Mieten in den Innenstädten. Wohnen in der eigenen Stadt wird zur Herausforderung. Was tun? Die Hamburger Architektin Julia Erdmann bietet einen Lösungsansatz, den sie Socialtecture nennt. Für sie liegt die Zukunft der Innenstädte in ihrer sozialen Dimension, darin, dass Planer*innen, Bauherr*innen und Entwickler*innen sich auf den Menschen und seine Bedürfnisse konzentrieren – das ist Innenstadtentwicklung, bei der der Mensch das Maß der Dinge ist.

INTERVIEW: ANJA KOLLER

Warum wirken neue Quartiere meist monoton und leblos? Warum ist Wohnen so teuer? Warum entstehen überall Kisten, aber keine Häuser? Frau Erdmann, diese drei Fragen findet man ganz präsent auf der Homepage Ihres Unternehmens und Netzwerks JES. Haben Sie eine Antwort darauf?

Meine Antwort ist Socialtecture. Die Verbindung von Social Life und Architecture. Bauen braucht auch die soziale Dimension. Wenn unsere Städte, unsere Innenstädte so konzipiert wären, dass das Leben und wir Menschen immer im Zentrum stünden, dann hätten wir keine Probleme mit Leerstand auf der einen und Wohnraumangel auf der anderen Seite. Es gäbe keinen Stau, keine Enge; Wohnraum – auch in der Innenstadt – wäre bezahlbar, es gäbe genug urbanes Grün.

Gibt es eine Stadt, die Ihrer Meinung nach hier eine Art Vorbildfunktion hat, in der der Mensch im Mittelpunkt steht?

Ja, Kopenhagen. Die Stadt hat wunderbare Platzgestaltungen, viel Grün, Freiräume, in denen sich Menschen treffen. Die Mobilität ist darauf ausgerichtet, dass Menschen in der Innenstadt zu Fuß gehen, dass sie Rad fahren, den ÖPNV nutzen. So stelle ich mir eine funktionierende Innenstadt vor. Die Königsdisziplin ist es, Architektur zu schaffen – und ich denke Architektur im urbanen Kontext und nicht nur auf die Gebäude bezogen –, die dem guten Leben dient.

Müsste es nicht selbstverständlich sein, Architekturen, Quartiere, Freiräume zu planen, die für den Menschen gemacht sind, in denen sich der Mensch wohl fühlt?

Ja, das müsste es – ist es aber nicht. Ich bin selbst Architektin und Stadtgestalterin –, wenn ich meinen Berufsstand und die Immobilienbranche beobachte, dann geht es



INTERVIEWPARTNERIN

Julia Erdmann ist Architektin und Stadtgestalterin. 2017 hat sie das co-kreative Netzwerk JES in Hamburg gegründet, in dem Architekt*innen, Stadt- und Landschaftsplaner*innen, Projektentwickler*innen, Zukunftsforscher*innen und Soziolog*innen sich mit Stadt-Architektur beschäftigen, die den Menschen und seine Bedürfnisse in den Fokus nimmt. Julia Erdmann und ihr Team wollen das Bauen um seine soziale Dimension erweitern. Ihr Ansatz ist Socialtexture. Sie hat an der Hochschule für bildende Künste in Hamburg Architektur und Stadtplanung studiert und Architektur an der Columbia University in New York.

meist nur um „das Objekt“. Der Mensch kommt in den Anfangsphasen der Planung oft gar nicht vor, nicht mal in der Sprache. Vielmehr ist die Rede von Mieteinheiten, Verkehrsaufkommen und Einzelhandelsbesatz. Im Studium lernt man viel über das Entwerfen und die Konstruktion, aber im Vergleich dazu fast nichts über Soziologie, Psychologie, Anthropologie. Die Frage, wie wir als soziale Wesen funktionieren, wird fast nie gestellt. Und das sieht man unseren Innenstädten auch an. Sie sind eine einzige Monokultur. Sie sind nicht von Nutzer*innen, von Menschen her gedacht.

Frau Erdmann, genau das, also Städte für Menschen zu konzipieren, ist das Credo Jan Gehls. Seinen „menschenzentrierten“ Ansatz hat er auf viele Städte weltweit angewendet; die Innenstadt seiner Heimat Kopenhagen – wir haben ja schon darüber gesprochen – hat er in eine nahezu autofreie Zone transformiert und damit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen Vorrang eingeräumt. Auch der Times Square in New York ist dank ihm autofrei geworden. Ihr Socialtexture-Ansatz ähnelt sehr dem Gehls. Sehen Sie sich in seiner Tradition? JES wird oft mit Gehl in Verbindung gebracht, und das freut mich natürlich. Jan Gehl hat mich schon früh inspiriert. So wie Gehl über Jahrzehnte seine Stadt zu einem „Kopenhagen für Menschen“ gestaltet hat, möchte auch ich gerne die nächsten Jahrzehnte für Hamburg wirken. Ich will meine Stadt auch zu einem „Hamburg für Menschen“ gestalten. Und Hamburg unter anderem auch helfen, zur Vorreiterin der Mobilitätswende zu werden.

Wo würden Sie denn ansetzen?

Beim Life between Buildings. In dieser Publikation hat Gehl schon vor 50 Jahren die Prinzipien menschlicher Stadtgestaltung beschrieben. Der Freiraum gehört ja im Prinzip uns allen, und insofern würde ich genau dort ansetzen, um allen Einwohner*innen eine lebenswertere Stadt zu bieten. Hamburgs Innenstadt etwa ist nicht sehr dicht bebaut, es ist im Vergleich mit anderen Städten relativ viel Freiraum vorhanden. Allerdings ist dieser fast gar nicht nutzbar. Ich spreche hier nicht von Parks und Grünräumen, sondern vom Straßenraum, der – wie sollte es auch anders sein – fast ausschließlich für Autos konzipiert ist. Auch jetzt ist es immer noch so, dass Fahrradwege zwar gebaut, aber doch meist irgendwie nur dazwischengequetscht werden. Natürlich ist der Handlungsdruck höher als noch vor Jahren, in ein gut ausgebauten Radwegenetz zu investieren. Hier und da wird eine

Fahrradspur baulich verändert und verbessert, aber seien wir doch einmal ehrlich: Bis jetzt wurde noch nichts grundlegend verändert. Hamburgs innerstädtischer Straßenraum besteht zumeist nur aus Blech. Das würde ich gerne ändern: weniger Blech – mehr Menschen.

Was denken Sie, woran es liegt, dass unsere Städte immer noch so autozentriert sind?

Das Auto ist uns tief in die DNA aller Städte eingeschrieben. Nach dem Krieg war das Auto Statussymbol, war das Synonym für Fortschritt und Freiheit. Unsere Straßenverkehrsordnung, unsere Bauungspläne, unsere Wirtschaft, unser Verhalten – alles ist seitdem auf das Auto ausgerichtet. Die Fokussierung auf das Auto durchdringt unser aller Leben so stark, dass es schwer ist, sich ein anderes Stadtleben überhaupt vorzustellen. Dass es anders geht, haben wir während der Corona-Krise gesehen, als viele Leute einfach aufs Fahrrad umgestiegen sind. Und während des G-20-Gipfels in Hamburg war auch die gesamte Stadt für Autos gesperrt. Das war ein komplett anderes Bild – man hat die Stadt völlig anders wahrgenommen. Das sind dann die Momente, in denen die Menschen plötzlich merken: Da ist ja enorm viel Platz in der Stadt. Den könnte man ja auch ganz anders nutzen. Dazu müssen wir aber Mobilität neu denken. Autos beanspruchen unverhältnismäßig viel Platz. Wir brauchen einfach Alternativen, wie wir uns in der Stadt bewegen können: platzsparender, schneller, günstiger, gesünder. Dann können wir den frei gewordenen Raum für mehr Begegnungen, für Erholung nutzen. Dann könnten unsere Innenstädte grüner, gesünder und menschlicher sein. Das ist Socialtexture.

Können Sie uns von einem Ihrer Projekte berichten, bei dem es um Innenstadtentwicklung ging?

Gerne. 2018 haben wir uns um die Bremer Innenstadt gekümmert. Diese prägt zum einen das UNESCO-Welterbe-Ensemble von Rathaus und Roland auf dem Marktplatz. Zum anderen aber auch das Areal um das Parkhaus Mitte mit angrenzender Kaufhausarchitektur aus den 70er-Jahren, unterbrochenen Wegebeziehungen und hohem Verkehrsaufkommen. Die Frage war: Wie gestalten wir Bremens Innenstadt und passen sie den veränderten Nutzungsbedürfnissen der Bewohner an? Denn: So wie wir heute leben, einkaufen, arbeiten, wohnen, uns in der Stadt von A nach B bewegen, ist es ein anderes als noch vor ein paar Jahren. Das haben Grundstücks-

eigentümer*innen und der Bremer Senat erkannt, ein Budget aufgestellt und JES damit beauftragt, gemeinsam mit relevanten Akteur*innen Antworten zu finden. So haben wir die Ideenmeisterschaft #Mitte-Bremen ins Leben gerufen. Wir haben einen Inspiration Summit mit Ortsbesichtigungen und Round-Table-Gesprächen organisiert. In einem IdeeAthlon haben wir mit 50 Expert*innen Strategien für Bremens Innenstadt erarbeitet. In Co-Kreation haben wir Identität, Handel, Nutzungsmix, Verkehr, Architektur und Stadtplanung zusammengebracht und aus diesem Rundumblick Zukunftsszenarien entwickelt und im Rahmen eines Ideenrats die Ergebnisse im Dialog mit Bremer Akteur*innen diskutiert.

Was ist aus dem Projekt geworden? Konnten Sie Veränderung anstoßen?

Wir haben fünf Strategien erarbeitet, die die Grundlage einer Innenstadtentwicklung werden könnten. Bremen ist eine Stadt, die reich ist an eigenen Themen und Besonderheiten. Die Strategien setzen genau da an: Bremen ist eine Bürger*innenstadt. Was wäre, wenn neue öffentliche Räume und Institutionen wie etwa Bibliothek, Universitäten oder Bürger*innenzentren die Innenstadt stärker prägen? Bremen ist eine Handels- und Hansestadt. Was wäre, wenn sich die Innenstadt als realer und digitaler Marktplatz neuer Handelslösungen im Sinne einer co-trading-Plattform begreift? Bremen ist eine familiäre Stadt. Was wäre, wenn die Mitte zur 5-Minuten-Innenstadt mit unterschiedlichen Wohntypen wird? Bremen ist eine Stadt mit Attraktionen. Was wäre, wenn die Stadtmitte auf Kultur, Zwischennutzungen und Improvisation setzt? Und Bremen ist eine Stadt der Lebensmittelveredelung. Historisch waren Kaffee, Tee, Schokolade die Insignien von Lebensqualität. Was wäre, wenn die Innenstadt für Lebensmittelveredelung im 21. Jahrhundert stünde, wenn die Mitte geprägt wäre von Produktionen, Manufakturen, Läden, Erlebnisräumen und Lernorten rund um Food, Health und Genuss? Diese vielschichtige DNA haben wir herausgearbeitet. Denn nur mit einem inhaltlichen Kern wird klar, warum man was wo wie neu bauen sollte.

Warum ist es Ihnen so wichtig, der Entwicklung unserer Innenstädte viel Aufmerksamkeit zu schenken?

Jede Innenstadt ist das Herz der Stadt. Hier zeigt sich das Typische, der Kern, die DNA. Hier treffen wir uns mit Familie und Freunden, hier spazieren wir, sitzen an Ufern und auf Plätzen und feiern Feste. Hier

kaufen wir ein, schauen auf Architektur und Kunst, besuchen Theater, Konzerte, Museen. Hier arbeiten wir zusammen, treffen Entscheidungen in Parlamenten und Rathäusern und lenken in Büros die Geschicke der Stadt. Hier fühlen wir uns mit unserer Stadt und ihren Bewohner*innen verbunden. Hier entdecken wir Neues und schätzen Altes, kurz: Hier zeigen wir, wer wir als Stadtgesellschaft und Gemeinwesen sind.

So viel die normative Vorstellung. Allerdings befinden sich unsere Innenstädte in der Krise. Durch die Digitalisierung hat sich unser Einkaufsverhalten geändert, großen Kaufhäusern in den Zentren droht das Aus. Die Corona-Krise beschleunigt diese Veränderungen einmal mehr: Läden schließen, Bürogebäude drohen leer zu stehen. Ganz zu schweigen vom Verkehrskollaps in vielen deutschen Innenstädten. Und dann ist da noch das Problem der Wohnungsnot. Was ist von der Innenstadt als Wohnort, als Ort des Gemeinwesens, der Stadtgesellschaft geblieben? Wo stehen wir heute?

Vor dem Krieg kaufte, wohnte, arbeitete man, amüsierte man sich wie selbstverständlich in der Innenstadt. Alle kulturellen, institutionellen Einrichtungen waren dort. Das Leitbild der Moderne hat dazu geführt, dass Wohnungen nicht mehr in der Innenstadt, sondern am Stadtrand gebaut wurden, wo dann auch große Einkaufszentren entstanden. Die Innenstädte haben damit nur noch drei Funktionen: Einzelhandel, Büros, Verwaltung. Die Globalisierung hat zusätzlich dazu beigetragen, dass immer dieselben Marken und Ketten das Bild der Innenstädte bestimmen. Das Individuelle, Stadtypische ging verloren. Jetzt zeigt sich deutlich, dass Innenstädte nicht mehr in einem gesunden Gleichgewicht sind und wohin es führt, wenn niemand mehr in den Innenstädten wohnt und Mieten unerschwinglich werden.

Wie konnte es so weit kommen, dass wir uns das Wohnen in der eigenen Stadt, geschweige denn in der Innenstadt nicht mehr leisten können?

In den letzten Jahrzehnten sind Immobilien und Grundstücke immer mehr zur Ware und zum Spekulationsobjekt geworden; Grundstückswerte werden durch die zahlreichen Transaktionen in die Höhe getrieben. Besonders tragisch ist, dass die meisten Städte ihre eigenen Grundstücke verkauft haben. Es gibt Städte, in denen kein einziges Grundstück im Innenstadtbereich mehr städtisch ist. Ihr Aktionsrahmen ist damit natürlich eingeschränkt. So weit hätte es nicht kommen dürfen. Die Innenstadt Londons etwa ist zu

fast einhundert Prozent privatisiert, sie gehört praktisch nicht mehr England, sondern dem globalen Finanzmarkt.

Was können Städte aktiv tun, um ihre Innenstädte vor dem Ausverkauf zu retten?
Rückgängig machen kann man das alles natürlich nicht, aber zumindest können Städte mit unterschiedlichen Instrumenten steuern. In Hamburg etwa sind viele Quartiere unter die „soziale Erhaltungsverordnung“ gestellt, um Verdrängungseffekten entgegenzuwirken. Überall, wo es derartige Regularien gibt, merkt man das den Stadtteilen an. Die Hamburger Neustadt etwa ist heterogen, erschwänglich, durchmischt. Hier können sich durchschnittliche Hamburger*innen das Wohnen leisten. Mitten in der Innenstadt. Vor acht Jahren konnte Hamburg immerhin die Bebauungspläne dahingehend ändern, dass Wohnen in der Innenstadt überhaupt wieder möglich ist. Davor waren die meisten innerstädtischen Bereiche nicht als Wohnräume ausgewiesen. Wir können auch viel von Wien lernen, weil die Politik dort schon immer darauf geachtet hat, dass Wohnungen, Grund und Boden nicht uferlos veräußert werden. Die Stadt hat aus sozialen Gesichtspunkten viele Wohnungen in ihrem Besitz belassen und Instrumente geschaffen, die die Mietpreise regeln. Damit hat Wien dafür gesorgt, dass Wohnen in der Innenstadt immer erschwinglich und möglich ist. Viele Städte gehen jetzt dazu über, ihre Grundstücke nicht mehr zu verkaufen, sondern sie Interessent*innen nur in Erbpacht zu überlassen. Das ist ein sehr starker Hebel. Dann haben wir natürlich noch das Instrument des Mietdeckels. Oder die Reeglung, dass, wenn irgendwo gebaut wird, mindestens ein Drittel geförderter Wohnungsbau dabei sein muss. Wo ein Wille ist, ist immer ein Weg.

Wie muss man heute ein innerstädtisches Quartier entwickeln? Es gibt immer wieder neue Wohngebiete, denen es an guten Platzgestaltungen, an Einkaufsmöglichkeiten, Cafés, Arztpraxen mangelt – warum plant man Urbanität nicht gleich mit?
Die funktionsgetrennte Stadt ist nicht mehr zeitgemäß; vielmehr plädiere ich, wie schon erwähnt, für die menschengerechte und funktionsgemischte Stadt. Auf einer geringen Fläche, im Quartier, müsste alles erreichbar sein. Ich habe eine Zeitlang in Barcelona gelebt, eine unglaublich dichte Stadt. In unserem Block gab es alles: Apotheke, Bars, Shops, Parks – ich hätte meinen Block theoretisch gar nicht verlassen müssen, weil einfach alles direkt vor der Haustür war. Die Bürgermeisterin

von Paris, Anne Hidalgo, geht sogar noch einen Schritt weiter und erklärt die gesamte Innenstadt zum Quartier. Sie hat Anfang des Jahres das Konzept der 15-Minuten-Stadt ausgerufen und will die Innenstadt so umgestalten, dass alles, also Schule, Supermarkt, Arzt, Arbeitsplatz, Behörden in 15 Minuten erreichbar ist. Die Innenstadt soll möglichst autofrei werden, man will Fußgängern und Radfahrern mehr Platz einräumen. Parkende Autos gehörten dann im Innenstadtbereich der Vergangenheit an – es gäbe mehr Raum für kreative Nutzungen, mehr Raum für Grün, was sich insgesamt auf die Luftqualität in der Stadt auswirken würde. Genau das ist ein sehr spannender Ansatz – und gleichzeitig auch der natürliche Ursprungszustand der Stadt. Die Stadt war schon immer ein komplexes Geflecht unterschiedlicher Nutzungen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg haben wir das auf den Kopf gestellt. Die Stadtbilder, die wir dann erzeugt haben, sind nicht die, die wir für ein gerechtes und gesundes Zusammenleben im 21. Jahrhundert brauchen.

Apropos mehr Raum für Grün: Wie kann man in wachsenden Städten Grün garantieren? Was empfehlen Sie Planern*innen, Entwickler*innen, Städten?

Es kommt immer auf den Willen an, Grün gleich von Anfang an mitzudenken. Ein sehr gutes Vorbild in diesem Zusammenhang ist Singapur. Der Blick dahin lohnt sich allemal. Die Stadt ist in ihrer Fläche sehr begrenzt, und die Bevölkerungszahl hat sich in den letzten Jahrzehnten nahezu verdreifacht. In der gleichen Zeit hat sich aber auch der urbane Grünraum verdreifacht. Und das nur durch die Art und Weise, wie gebaut wurde. Wenn ich parallel dazu an deutsche Innenstädte denke, dann bin ich der Meinung: Es gibt so viel Fläche in der Stadt, die frei ist, die noch nicht genutzt wird – hier steckt überall Potenzial für Grün.

Wir reden zumeist über die wachsende Stadt – was passiert mit Städten, die Leerstand zu beklagen haben, Städte, in denen die Innenstadt verweist, weil Läden schließen, Bewohner*innen wegziehen oder in Randgebieten wohnen. Wie kann hier Leben einziehen?
Ich empfehle, dass sich diese Städte intensiv um ihre DNA kümmern. Sie sollten sich fragen: Was ist eigentlich typisch für unsere Stadt? Was ist unser Wesenskern? Warum gibt es uns als Stadt? Und wie können wir unsere Identität so stärken, dass sie als Wohnort, als Ort des Konsums, der Kultur, der Bildung wieder interessant wird? ■



VON DER CITY ZUR MITTE

Die Vision: Offenbachs Innenstadt soll die Rolle der gesellschaftlichen Mitte einnehmen und die Stadt mit ihrer Einzigartigkeit repräsentieren.



Offenbach hat dieselben Probleme wie unzählige europäische Städte: Die Innenstadt befindet sich in einer Abwärtsspirale. Anders als die meisten Städte ergriff Offenbach jedoch die Flucht nach vorne und schrieb ein Zukunftskonzept aus, dessen Fokus nicht auf Handel und Konsum liegen sollte. Das Hamburger Büro urbanista überzeugte mit seinem Entwurf, der mittlerweile vom Rat der Stadt Offenbach beschlossene Sache ist. Projektleiter Sven Lohmeyer berichtet hier von der Notwendigkeit neuer Narrative für die Post-Shopping-City und neuen Instrumenten für unsere Stadtzentren.

SVEN LOHMEYER

AUTOR

Sven Lohmeyer ist seit 2012 Teil des Teams von urbanista. Er war Projektleiter des „Zukunftskonzept Innenstadt Offenbach“ und ist in dessen Rahmen auch weiterhin aktiv.

Auch Offenbachs Innenstadt befand sich bereits lange vor Corona im Krisenmodus. Leerstände und Frequenzrückgänge in den Fußgängerzonen, hoher Mietpreisdruck, eine immer stärkere Filialisierung, das Verschwinden inhabergeführter Ladengeschäfte und natürlich die Konkurrenz durch den Onlinehandel – diese Themen beschäftigten in den letzten Jahren nicht nur Politik und Planung, sondern eine breite mediale Öffentlichkeit. Was Offenbach jedoch von anderen Städten unterscheidet, ist die Klarheit, mit der die Stadt an diese Aufgabe herangegangen ist. Der Ausschreibung zum Zukunftskonzept lag eine These als Arbeitsgrundlage zugrunde: „Eine Innenstadt wird in Zukunft nicht mehr alleine durch den Handel funktionieren und geprägt sein.“ Was sich heute mit einer gewissen Selbstverständlichkeit liest, hätte vor einigen Jahren in so mancher Stadt noch hitzige Diskussionen hervorgerufen. Eine solche These als zentralen Ansatzpunkt eines Zukunftskonzepts zu definieren, bedeutet, die Wirklichkeit eines tiefen Strukturwandels und die Notwendigkeit einer umfassenden Transformation anzuerkennen. Doch das sagt sich so leicht. Konkret bedeutet Transformation, dass es an die Substanz geht, dass neue Denkmuster und Praktiken gefragt sind und dass wir mit bestehenden Werkzeugen und Strukturen nicht weiterkommen.

WANDEL BEGINNT MIT EINER NEUEN ERZÄHLUNG

Um den Blick produktiv in die Zukunft zu lenken und die Grundlage für ein überparteilich getragenes Konzept zu erarbeiten, musste zunächst ein Perspektivenwechsel hergestellt und die Innenstadt in eine größere Erzählung eingeordnet werden. Denn die Geschichte des leidenden Zentrums, die sich medial als plötzliche Krise darstellt, ist bei näherer Betrachtung die Folge einer jahrzehntelangen Entwicklung zur Monostruktur. Oder anders: die Konsequenz des Erfolgsmodells Shopping-City. Als Ausgangspunkt und roten Faden des Zukunftskonzepts hat urbanista daher das Modell des Innenstadtversprechens entwickelt – als bewusst einfach gehaltenes „Erklärmodell“ einer vitalen Innenstadt. Das Innenstadtversprechen fächert sich als Idealbild in fünf Säulen auf: Arbeit, Wohnen, Handel und Versorgung,

Teilhabe und Repräsentation sowie Kultur und Gemeinschaftlichkeit. Diese fünf Säulen leiten sich aus dem Konzept der sogenannten Daseins-Grundfunktionen ab – der Bedürfnisse, die Menschen ganz allgemein an ihre Lebensumgebung stellen. Sie alle sollten sich idealerweise in einer europäischen Innenstadt realisieren lassen und beschreiben so die Ansprüche, die Menschen an eine Innenstadt stellen. Nur leider ist dieses Versprechen heute kaum noch intakt. Seine Säulen haben sich verschoben. In fast allen Innenstädten bestimmen heute Handel und Büronutzungen das Bild. Wichtige Funktionen, die sich früher in den Stadtzentren fanden – wie etwa das Wohnen, das Handwerk, produzierende Betriebe, öffentliche Institutionen oder kleine Kultureinrichtungen – kamen ökonomisch unter die Räder, wurden sprichwörtlich verdrängt oder gezielt in andere Stadtbereiche verlegt. Genau diese Funktionen, die sich heute als tragende Säulen erweisen und Menschen anlocken könnten, fehlen in den meisten Innenstädten. Es wird immer offenkundiger, dass das jahrzehntelange Zusammenspiel aus Marktkräften (Stichwort: Citybildung) und die Ausrichtung unserer Stadtkerne als reine Shoppingbereiche in Offenbach und anderswo zu problematischen Monostrukturen geführt hat, die sehr krisenanfällig sind. Durch die aktuellen Entwicklungen im Einzelhandel sind auch die letzten tragenden Säulen des Innenstadtversprechens infrage gestellt – und damit das Funktionieren der Innenstadt insgesamt. Das einstige Erfolgsmodell der Shopping-City ist nicht mehr zukunftsfähig.

DIE ERNEUERUNG DES INNENSTADTVERSPRECHENS

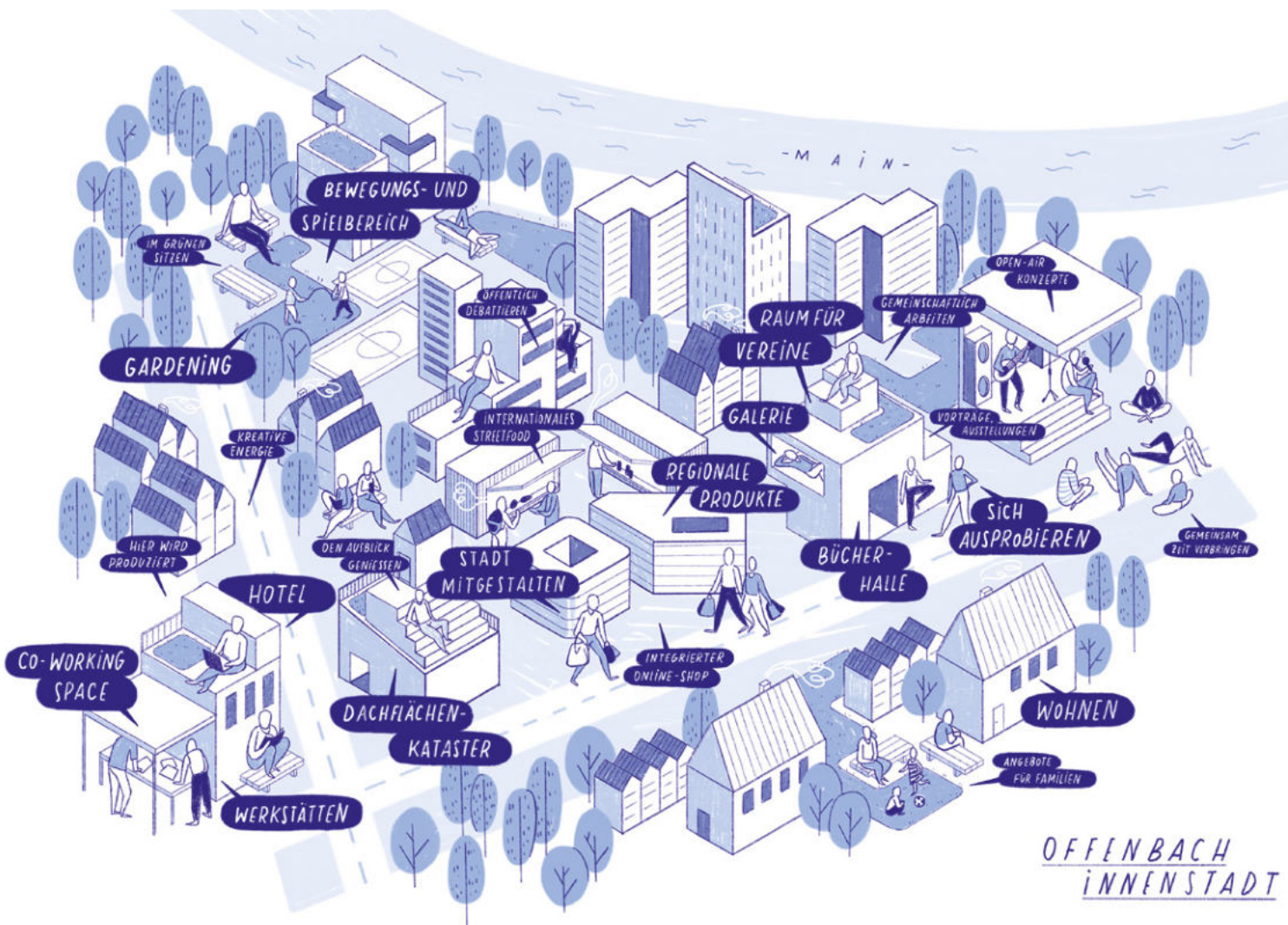
Die Vision für Offenbachs Innenstadt ist die einer vielfältigen Stadtmitte, die ihr Versprechen erneuert hat; die die Rolle der gesellschaftlichen Mitte einnimmt und Offenbach mit seiner Energie, seiner Internationalität und auch seiner Verschiedenartigkeit und Buntheit repräsentiert. Die gezielte Stärkung und ausgewogenere Mischung der fünf Säulen sollen die Erneuerung des Versprechens anstoßen. Zentraler Baustein des Zukunftskonzepts ist daher ein Katalog mit insgesamt 14 Projekten für nutzungsmischte Freiräume, Gebäude, Erlebnisorte und Treffpunkte: etwa eine Stadt-

bibliothek mit öffentlichem Wohnzimmer, ein Freiraumband mit Bewegungsflächen und Familienangeboten oder ein Design- und Ausstellungszentrum mit offenen Werkstätten und temporärem Wohnen. Diese hybriden Projekte sollen die verschiedenen Funktionen der Innenstadt stärken und mit Leben füllen. Alle Projekte folgen dem Credo, möglichst viele Nutzungen gleichzeitig zu bedienen und sie miteinander zu kombinieren. Gerade durch diese Überlagerung entstehen innovative und lebendige Orte, die immer wieder neue Anlässe für den Besuch bieten und so zu Keimzellen des Wandels werden können.

DER TRANSFORMATION EINEN RAHMEN GEBEN

Im Prozess rund um das Zukunftskonzept bestand schnell Einigkeit darüber, dass die Transformation einer Innenstadt mindestens zehn Jahre dauert und mit bestehenden Instrumenten und Organisationsstrukturen nicht zu erreichen ist. Um die Ziele und Projekte auch wirklich „auf die Straße“ zu bringen, enthält das Zukunftskonzept einen strategischen Rahmen zur Umsetzung, der den Wandel der Innenstadt in den nächsten zehn bis 15 Jahren ermöglichen und verstetigen soll – inspiriert von den

Insgesamt 14 Projekte sollen die verschiedenen Funktionen der Innenstadt stärken, indem sie möglichst viele Nutzungen bedienen und kombinieren.

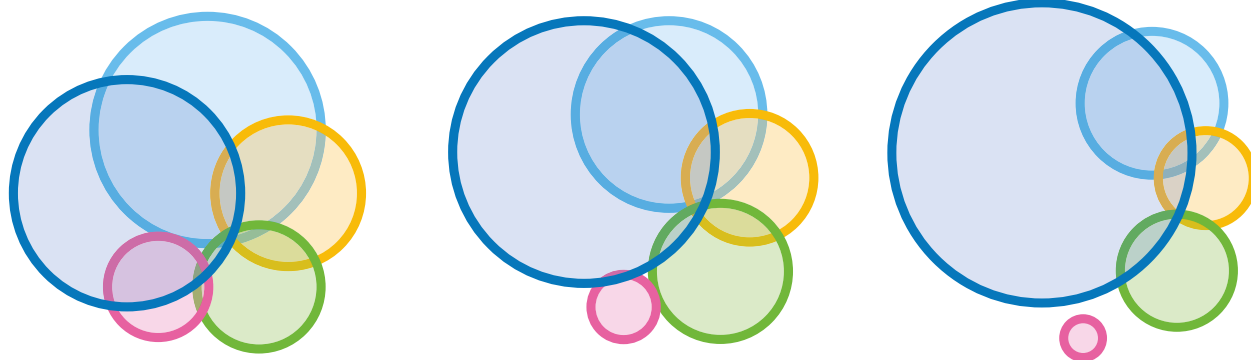


OFFENBACH
INNENSTADT

Beginn des 20. Jahrhunderts

1950er/60er-Jahre

1980er/90er-Jahre



- Handel und Versorgung
- Arbeit
- Teilhabe und Repräsentation
- Kultur und Gemeinschaftlichkeit
- Wohnen

Mechanismen einer IBA, jedoch ohne ihre internationale Ausrichtung. Der skizzierte Paradigmenwechsel bedeutet in seiner Konsequenz also einen Abschied vom Leitbild der City und damit auch eine Abkehr von tradierten Praktiken und Denkmustern, die im Wesentlichen immer noch Handel und Konsum in den Mittelpunkt stellen und sich auf Indikatoren wie etwa das Kaufkraftpotenzial oder die Einzelhandelszentralität stützen. Gefragt ist in Zukunft eine andere Herangehensweise der Innenstadtplanung und eine neue Form von Management jenseits des klassischen Citymarketings oder des Business Improvement Districts (BID). Das Innenstadtmanagement der Zukunft lässt sich vielleicht am besten als Balanceakt aus geplantem Kontrollverlust und kommunalem Gestaltungswillen beschreiben. Auf der einen Seite geht es darum, mit einer offenen Kommunikation und einer einladenden Haltung neue Energien und Akteur*innen in die

Innenstadt zu holen. Plattformen, Spielräume und Möglichkeiten für engagierte Stadtmacher*innen und Gruppen erlauben diesen, eigene Impulse zu setzen und einen Beitrag zur Belebung der Innenstadt zu leisten. Auf der anderen Seite geht es um Mut, Investitionen und die Notwendigkeit einer aktiven Bearbeitung der größten Problemlage: des horrenden Boden- und Mietpreinsniveaus, das viele kleinteilige und innovative Nutzungskonzepte und Geschäftsideen schlichtweg unmöglich macht. Der Deutsche Städtetag hat deshalb jüngst einen „Bodenfonds“ vorgeschlagen, damit Kommunen in die Lage versetzt werden, Schlüsselimmobilien in zentralen Innenstadtlagen erwerben zu können. Klar ist: Ohne aktive Eingriffe der Kommunen in den Markt und ein abgestimmtes strategisches Management der Erdgeschosse werden wir die Innenstädte nicht in den Griff bekommen. Ob und wie dies gelingt, wird für unsere Stadtmitten die große Frage der nächsten Jahre sein. ■

Urbanista entwickelte für das Zukunftskonzept ein simplifiziertes Erklärmodell: das Innenstadtversprechen. Dieses besteht aus den fünf Säulen Arbeit, Wohnen, Handel und Versorgung, Teilhabe und Repräsentation sowie Kultur und Gemeinschaftlichkeit. Die Grafik zeigt, wie sich die Bedeutung der Säulen im Laufe der Zeit verschoben haben.

LP Xperi



LP Capsule



Homann Park

Drei neue Mastleuchten für gutes Licht im Außenbereich:

LP Xperi - Design by Christian Flindt

LP Capsule - Design by Henning Larsen Architects

Homann Park - Design by Alfred Homann

**louis
poulsen**

Design to Shape Light

Informationen und Bemusterung
unter info@louis Poulsen.de

RETTET DIE INNENSTÄDTE!

Corona wirkt als Brandbeschleuniger der Probleme, mit denen der stationäre Handel ohnehin kämpft: die Abwanderung der Kunden zum Online-Handel und damit einhergehende Umsatzrückgänge und schlimmstenfalls Geschäftsschließungen. Die Bundesstiftung Baukultur, der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (DV), der Handelsverband Deutschland (HDE) und Urbanicom rufen deshalb in einem Positionspapier zur „Rettung der Innenstädte“ auf. Und machen gleichzeitig klar: Ohne politischen Willen und ein Rettungspaket des Bundes geht es nicht.

ANNE FISCHER

AUTORIN

Anne Fischer ist freie Journalistin und Texterin. Sie lebt und arbeitet in Dresden.

Die allgegenwärtigen Bilder verlassener Innenstädte rund um den Globus, von New York über Paris bis Hamburg und Berlin, ließen den Lockdown gespenstisch wirken. Wo sonst Menschenmassen flanieren: Leere. Stille. Und für die allermeisten Innenstadtakteur*innen: Angst vor der Zukunft. Doch mit beherztem, gemeinschaftlichem Handeln und politischen Maßnahmen lassen sich die Innenstädte, und mit ihnen urbane Lebensqualität, wirtschaftlicher Erfolg und soziales Miteinander, retten – anders als vorher, vielleicht aber sogar resilienter. Das hoffen zumindest die Bundesstiftung Baukultur, der DV, der HDE und Urbanicom. Sie haben dafür einen Sechs-Punkte-Plan zur Rettung der Zentren erarbeitet. So sollen Innenstädte zu „Wohlfühlorten mit Verweilqualität und attraktiven Anziehungspunkten“ werden, sagt Reiner Nagel, Vorsitzender des Vorstands der Bundesstiftung Baukultur. Denn das Konjunkturprogramm und die Mehrwertsteuersenkung des Bundes hätten in der Krise zwar geholfen, konnten viele Geschäftsaufgaben aber nicht verhindern. Die sechs Maßnahmen würden nicht nur dem Einzelhandel helfen: Gastronomie, Hotellerie und Tourismus, Kultur, Freizeit und Sport, Events, Messen und Kongresse seien ebenso betroffen, wenn Innenstädte zu Geisterorten verkommen. Denn Tourist*innen, Geschäftsreisende und Kulturbesucher*innen fehlen dem Handel und der Gastronomie. Und Menschen, die im Homeoffice arbeiten, gehen weder mittags essen noch auf dem Nachhauseweg shoppen. Die größten Verlierer*innen der

Krise sind nach aktuellen Umfragen Sortimente wie Bekleidung, Schuhe, Bücher, Sportartikel und Schmuck. Die Lösung, so die Bundesstiftung Baukultur, wäre, die Innenstädte konsequent umzugestalten – „vom reinen Versorgungsstandort zum attraktiven Wohlfühlstandort“. Dazu sind laut Positionspapier folgende sechs Maßnahmen nötig:

MULTIFUNKTIONALE UND KREATIVE KONZEPTE

Sie sollen über klassische Einzelhandels- und Zentrenkonzepte weit hinausgehen: Statt nur den stationären Handel zu stärken und zu modernisieren, müssen auch urbane Produktion und Handwerk, Gastronomie-, Freizeit- und Kulturangebote, neue Arbeitsformen wie Co-Working sowie soziale und Bildungsangebote einbezogen werden. Besondere Beachtung gilt kreativen Ideen und den kreativen und kulturwirtschaftlichen Akteur*innen.

LOKALE AKTIONSGRUPPEN

Gemeinsam ist es leichter, die Innenstädte zu stärken – zu solchen Gruppen gehören neben den Innenstadtakteur*innen idealerweise auch Immobilieneigentümer*innen, mit denen sich über eine der Geschäftssituation angepasste und auf eine attraktive Nutzungsmischung ausgerichtete Mietropolitik aushandeln ließe.

KONSEQUENTE PLANERISCHE STEUERUNG

Kommunen sollten das ihnen zur Verfügung stehende planungs- und bodenrechtliche



Online-Shopping macht dem Einzelhandel seit Jahren zu schaffen: Leerstand ist nur eines der Probleme unserer Stadtzentren.

Instrumentarium zur Ansiedlungs- und Nutzungssteuerung und zum Umgang mit Leerständen konsequent anwenden und „zentrenschädliche“ Einzelhandelsstandorte und Überkapazitäten vermeiden.

STÄDTEBAULICHE UND ARCHITEKTONISCHE AUFWERTUNG

Gestalterisch attraktive Architektur und hochwertige öffentliche Räume sind die bauliche Grundlage für Verweilqualität und eine Wohlfühlatmosphäre. Dazu gehören unbedingt auch eine leistungsfähige, umweltfreundliche Mobilität und hochwertige Durchgrünung.

CITY- UND STADTEILMARKETING

Angebote zur lokalen Beratung und Vernetzung von Unternehmer*innen, Gastronom*innen und Gewerbetreibenden mit dem Fokus auf Professionalisierung, Attraktivitätssteigerung und zukunftsfähiger Ausrichtung. Zur Überwindung des Bedeutungsverlusts der Innenstädte sollten vermehrt auch Kulturveranstaltungen gefördert werden.

LEISTUNGSFÄHIGE DIGITALISIERUNG

Es gilt, online und offline geschickt zu verbinden, etwa durch lokale und landesweite Online-Plattformen mit smarten kooperativen Angeboten, Click&Collect und lokaler Logistik und dabei die Wettbewerbsintensität durch Anbieter*innenvielfalt auch online zu gewährleisten.

VIER FORDERUNGEN AN DEN BUND

Weil die Kommunen durch die in der Corona-Krise wegbrechenden Steuerein-

nahmen und steigenden Sozialleistungen kaum über ausreichend Budget verfügen, sehen die Verfasser*innen des Positionspapiers den Bund in der Verantwortung: Er sollte Städten und Gemeinden helfen, ihre Zentren zukunftsfähig umzugestalten – besonders jenen, die schon vor der Pandemie strukturelle und demografische Schwierigkeiten hatten. Als Maßnahmen fordern Baukulturstiftung und Co. vor allem ein Sonderprogramm zur Innenstadtstabilisierung. Es sollte fünf Jahre lang jährlich mindestens 500 Millionen Euro betragen und innovative Konzepte, städtebauliche Aufwertungen und kleinteilige Maßnahmen sowie Beratungsangebote für innerstädtische Gewerbetreibende fördern. Daneben könne ein „Innenstadt-Innovationsprogramm“ des Bundes in ausgewählten Städten innovative Handlungsansätze als modellhafte Beispiele fördern und begleitenden Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer organisieren. Mit einem breit angelegten Kulturfonds könnten Kommunen flexibel und niedrigschwellig alle Arten von Kultur-, Kreativ- und Freizeitaktivitäten in den Innenstädten stärken. Und es brauche ein optimiertes planungsrechtliches Instrumentarium, damit Kommunen Abwanderung und Leerstand gegensteuern können. Innenstädte könnten dabei in der kommunalen Satzung als Sonderzonen für Handel und frequenzbringende Funktionen festgesetzt werden. Außerdem sollten Kommunen besser über Entwicklungs- und Stabilisierungsmaßnahmen wie Steuerbefreiungen, Sonderförderungen und Beschränkungen entscheiden können.



+ Hier finden Sie das gesamte Positionspapier:
garten-landschaft.de/position-innenstaedte

FRAGMENT ALS CHARAKTERISTIKUM

Die Stadt Osnabrück hat einen umfassenden Masterplan zur städtebaulichen Entwicklung der historischen Innenstadt erstellen lassen. Die politische Brisanz des Unterfangens lässt sich allerdings nur zwischen den Zeilen des Abschlussberichts herauslesen.

FABIAN PETERS

AUTOR

Fabian Peters leitet seit August 2020 die Redaktion des Architekturmagazins Baumeister. Er studierte Kunstgeschichte und Kommunikationswissenschaft in Münster und wurde zum Frühwerk von Peter Behrens promoviert.

Das Vorhaben verrät Ambitionen: Ein städtebaulicher Masterplan für die historische Osnabrücker Innenstadt, dokumentiert auf 120 Seiten, mit Detailbetrachtungen zu über einem Dutzend Teilräumen. Von der Stadtreparatur über die Infrastrukturentwicklung und die Stadtbegrünung bis hin zum neuem Stadtmobiliar werden in dem Plan Empfehlungen für den mittelalterlichen Kern der Stadt ausgesprochen. Der kann gestalterische Zuwendung durchaus gebrauchen. Anders als im benachbarten Münster ist der Wiederaufbau nach ähnlich weitgehender Zerstörung im Krieg deutlich schlechter gelungen. Dabei verläuft die Geschichte beider Orte über Jahrhunderte parallel: Beide werden als Bischofssitze und Stützpunkte der christlichen Karolingerherrschaft an der Wende vom 8. zum 9. Jahrhundert im Herzogtum Sachsen gegründet. Beide bleiben bis weit in die Neuzeit Acker-

bürgerstätte und die Zentren der gleichnamigen Fürstbistümer. In beiden Städten bilden der romanische Dom, die gotische Bürgerkirche und das mittelalterliche Rathaus bis heute den urbanen Mittelpunkt, der in Münster wie in Osnabrück weitestgehend originalgetreu wieder aufgebaut wurde. Allerdings besitzt in Osnabrück dieser historische Bereich viel stärker als in Münster Inselcharakter.

ZÄHES ERBE AUTOGERECHTE STADT

Das gilt auch für die Straßenzüge, in denen mit teils aus dem Umland herbeigeschafften Ständerwerken ein Teil der Fachwerkalstadt rekonstruiert wurde. Umgekehrt wurden auch noch Mitte der Siebzigerjahre ganze Areale mit historischer Bebauung abgerissen, um dem Auto mehr Platz zu verschaffen. Und hier liegt ein wesentlicher Unterschied zur Münsteraner Stadtentwicklung nach 1945:

DIE 10 TEILQUARTIERE



DIE KURATIERUNG DES STADTBILDES



ARBEITS- UND HANDLUNGSFELDER

DER WALLRING ALS BOULEVARD



DIE NERVATUR DER KRAFTLINIEN



DAS PLATZ- PROGRAMM



DER OSNABRÜCKER KANON



DIE INTEGRATION DER BESONDEREN STADTSTRUKTUREN



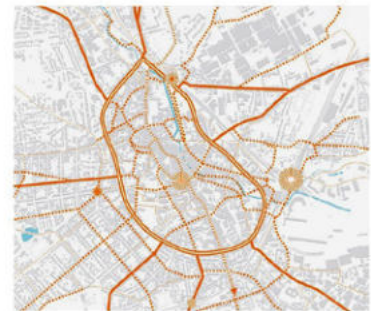
DER NEUE MIX DER FUNKTIONEN



DIE INITIATIVE STADTKLIMA



DIE KULTUR DER MOBILITÄT



In Osnabrück fiel die Idee der auto-gerechten Stadt auf wesentlich fruchtbareren Boden – ein Erbe, das in den Köpfen vieler Lokalpolitiker*innen bis heute weiterlebt. „Die Politik tut sich schwer, zum Thema Verkehr zukunftsweisende Wege zu gehen“, bedauert Stadtbaurat Frank Otte, der den Masterplan in Auftrag gegeben hat.

Wie mühselig Fortschritte auf dem Weg zu einer weniger Auto-fixierten Mobilitäts-politik sind, zeigt die seit Jahrzehnten andauernde Diskussion über die Zukunft den Neumarkts. Nach dem Krieg war an der Nahtstelle zwischen der im Frühmittelalter gegründeten Altstadt und der im Hochmittelalter entstandenen Neustadt eine breite Autoschneise geschlagen worden, die dem Neumarkt fast völlig seines Platzcharakters beraubte und die beiden Hälften des Stadtkerns voneinander isolierte. Endlich hatte sich die Politik vor einigen Jahren dazu durchgerungen, den

Neumarkt vom Autoverkehr zu befreien und die hochbelastete Verkehrsachse zu unterbrechen, als die Stadt 2018 vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg angewiesen wurde, vor der Schließung nachzuweisen, dass die Anwohner eventueller Ausweichrouten nicht über Gebühr belastet werden. Seitdem ruht die Planung, und Stadtbaurat Otte glaubt nicht, dass sich daran vor den Kommunalwahlen im kommenden Jahr etwas ändern wird. Damit aber muss der Masterplan mit gewaltigen Unwägbarkeiten umgehen. Ottes ursprünglicher Plan, das Neumarktprojekt und weitere in der Umsetzung befindliche städtebauliche Maßnahmen durch eine neue Gesamtplanung zu vernetzen, konnte nur sehr eingeschränkt umgesetzt werden.

KLEINE SCHRITTE STATT GROSSEM WURF

Der zweite große verkehrspolitische Mühlstein, der dem Masterplan erkennbar

Das Berliner Stadtplanungsbüro Machleidt identifiziert im Masterplan Innenstadt für Osnabrück zehn Arbeits- und Handlungsfelder.

um den Hals hängt, ist der Osnabrücker Wallring. Anders als in Münster, wo man das ehemalige Glacis vor der Stadtmauer in die begrünte und autofreie Promenade umgewandelt hat – dem wichtigsten Ausgangspunkt für die heute vorbildliche Fahrradinfrastruktur der Stadt –, wurde dieser Bereich in Osnabrück nach dem Krieg zu einer vier bis sechsspurigen Straße ausgebaut, die Alt- und Neustadt fest im Würgegriff hält. Jede Aufwertung der Osnabrücker Innenstadt müsste zwingend damit beginnen, diesen Stadtring zurückzubauen. Allein – „die Stadtplanung muss hier vor den politischen Realitäten der immer noch autogerechten Stadt die Waffen strecken“, gibt Stadtbaurat Otte zu. Eine spürbare Beschneidung der Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist ein Tabu, an dem derzeit nicht gerührt werden kann.

Diese Rahmenbedingung wurde auch den Urhebern des Masterplans, dem Berliner Stadtplanungsbüro Machleidt, die sich mit Sinai Landschaftsarchitekten, ebenfalls aus Berlin und dem Ingenieurbüro SHP aus Hannover zusammengeschlossen hatten, unmissverständlich klargemacht: „Wir haben bereits früh im Entwicklungsprozess signalisiert bekommen, dass sich die städtischen Verkehrsplaner*innen großartige Änderungen am Ring nur bedingt vorstellen können“, berichtet Benjamin Wille, Prokurist und Projektleiter bei Machleidt. So konnten die Planer*innen nichts weiter tun, als der Stadt ein Konzept anzudienen, das etwas gestrig anmutet – nämlich den MIV weitgehend auf den Ring zu verlagern, Parkmöglichkeiten hier zu konzentrieren und den MIV weitgehend aus dem Stadtkern auszuschließen. Doch selbst das wird auf absehbare Zeit Utopie bleiben, denn gleich mehrere Parkhäuser und Tiefgaragen erfordern die Einfahrt tief in den Bereich innerhalb der ehemaligen Stadtmauer. Ergänzend schlägt der Masterplan eine Verbesserung der Querbarkeit des Rings vor und einen Ausbau der Rad- und Fußgängerinfrastruktur.

NEUE QUARTIERE FÜR MEHR IDENTITÄT

Darüber hinaus schreiben sich Benjamin Wille und seine Mitstreiter*innen vor allen Dingen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im historischen Stadtkern auf die Fahnen. In einem ersten Schritt identifizierten sie zehn

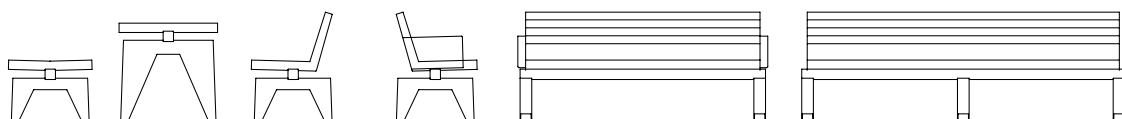
Areale, die jeweils andere Körnungen und Funktionen besitzen. Diese Quartiere, wie die Stadtplaner*innen sie nennen, sollen in ihrer jeweiligen Identität gestärkt werden, indem für jedes Einzelne ein Gestaltungshandbuch geschaffen wird. Diese kleinen, sehr unterschiedlichen Bereiche, so glaubt Wille, seien ein typisches Charakteristikum von Osnabrück. Es gelte zukünftig, diese Quartiere einerseits in ihrem spezifischen Charakter zu stärken, sie aber andererseits enger miteinander zu verzahnen. Deutlich weist der Masterplan auf das Problem hin, dass viele der großen Freiflächen in der Innenstadt wenig oder gar keine Aufenthaltsqualität besitzen. Hier unterbreiten die Planer*innen eine Reihe von Ideen, um diese Situation zu verbessern, müssen allerdings die Plätze ausklammern, die von diesem Problem am meisten betroffen sind, nämlich all jene, die an den Hauptverkehrsachsen liegen. Für die Erschließung des am dichtesten am Stadtkern gelegenen Bahnhofs, der sich direkt am Wallring befindet, schlagen die Stadtplaner*innen eine Tunnellösung für die Straße vor, die allerdings im Hinblick auf die Ablesbarkeit der historischen Stadtstruktur ein Debakel wäre. „Hier gab es schlicht keine ideale Lösung, die sämtliche Probleme überzeugend lösen könnte“, sagt Benjamin Wille. Allerdings hätte man sich dann von den Planer*innen gewünscht, Farbe zu bekennen, den Teilbereich unbearbeitet zu lassen und zu erklären, dass es unter diesen verkehrspolitischen Vorzeichen keine gute Planung geben kann. Man möchte weder Stadtbaurat Frank Otte noch den beteiligten Büros ihren guten Willen absprechen. Es werden im Masterplan eine ganze Reihe von Punkten angesprochen, deren Umsetzung gewiss eine Verbesserung der Gesamtsituation nach sich ziehen würden. So schlägt der Masterplan etwa eine umfangreiche Flächenentsiegelungs- und Begrünungsinitiative vor. Erste Fördergelder für Dachbegrünungen wurden bereits zur Verfügung gestellt und waren in Windeseile verteilt, wie Benjamin Wille berichtet. Doch es bleibt vielfach beim Klein-Klein, bei 120 Seiten Stadtreparatur in homöopathischen Dosen. Wenn Benjamin Wille davon spricht, dass die Fragmentierung das Charakteristikum der Osnabrücker Innenstadt ist, so gilt dies leider genauso für den neuen städtebaulichen Masterplan. ■

Lieblingsplätze gestalten.



NEUE PRODUKTSERIE 2020

LINESCA 1200





DIE RAUMPIONIER*INNEN

Dass junge Menschen bei der Entwicklung von Stadt mitreden, ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, war trotzdem aber lange nicht üblich. Heute berät ein Bündnis junger Stadtmacher*innen die höchste Instanz im Bund. Die Urbane Liga denkt, diskutiert und empfiehlt aus einer Perspektive, die ministeriellen und kommunalen Akteur*innen oft fehlt.

JULIANE VON HAGEN

AUTORIN

Dr. Juliane von Hagen ist Stadtplanerin und -forscherin. Sie setzt sich seit Jahren mit öffentlichen Räumen auseinander; zunächst an verschiedenen Hochschulen und mittlerweile im eigenen Büro stadtforschen.de.

Dass unsere Städte sich kontinuierlich verändern, sieht jeder aufmerksame Beobachter. Allein in diesem Frühjahr über- raschten leere Straßen und ein außer- gewöhnliches Treiben in öffentlichen Räumen, die lange dem Autoverkehr gehörten. Aber nicht nur die Pandemie hat Veränderungen generiert. Seit einigen Jahren schon wachsen in vielen Städten Gemeinschaftsgärten, Do-it-yourself-Werkstätten und andere, optisch oft ungewöhnlich anmutende Projekte. Sie alle zeugen vom Wandel der Stadt, von sich verändernden Bedürfnissen, Beteiligungs- und Akteur*innenstrukturen. Denn viele dieser Projekte werden von engagierten, jungen Bürger*innen initiiert und bespielt. Und dass diese andere Ideen und Ansätze von Gemein- schaft, von der Stadt und der Nutzung ihrer öffentlich zugänglichen Räume haben, versteht sich von selbst. Genau diese Aspekte will die Bundesregierung nicht mehr ignorieren und hat die Urbane Liga ins Leben gerufen. Die Urbane Liga ist ein Bündnis aufstrebender Stadtmacher*innen von morgen; eine Projektschmiede, ein Denklabor und eine Lernplattform für unkonventionelle Beteiligungsformate, heißt es auf der Webseite. So facettenreich diese Beschreibung ist, so vielfältig sind auch die Aktivitäten der Urbanen Liga. Alle zwei Jahre können sich engagierte, 17- bis 27-jährige Menschen um die Mitgliedschaft bewerben. Ende August 2020 endete die Ausschreibung für den neuen Jahrgang. Zuletzt bestand die Liga aus 26 jungen Erwachsenen, die zwei Jahre lang miteinander gearbeitet, diskutiert, Visionen entworfen, aber auch Empfehlungen an die Bundesregierung formuliert haben. Denn das aus dem Projekt „Jugendforum Stadtentwick- lung“ entstandene Format „Urbane Liga“ wird heute vom Bundesministerium des Inneren, Bau und Heimat unterstützt. Bereits 2010 war dem damaligen Bundesbauministerium daran gelegen, die Perspektive von jungen Menschen einzufangen und die Interessen von Jugend- lichen für die Stadtentwicklung zu erfassen. Mit dem gerade gestarteten dritten Jahrgang ist wieder eine Gruppe junger Stadtmacher*innen angetreten, um Visionen für die Stadt von morgen zu entwickeln, um Ansätze zu erarbeiten, wie junge Menschen in die Stadtentwicklung einbezogen werden können, um kooperative Entwicklungsmodelle und unkonventionelle Beteiligungsformate zu erproben. Denn es geht nicht nur um den theoretischen Diskurs. Die Mitglieder der Urbanen Liga sind selber aktiv in einer Stadt und haben sich bereits auf unterschiedliche Weise als Raumpionier*innen, Denker*innen oder Netzwerker*innen bewährt. Jeder

Jahrgang kommt zu Denklaboren in Berlin zusammen, in deren Rahmen er auch mit den Staatssekretären des Bundesinnenministeriums diskutiert. Die Urbane Liga geht aber auch auf Tour und präsentiert und diskutiert die Themen der Denklabore in ihren jeweiligen Heimatstädten.

MEHR BEDEUTUNG FÜR KREATIVE, TEMPORÄRE NUTZUNGEN

Die Mitglieder des Jahrgangs 2018/2019 haben schwerpunktmäßig an vier Themen gearbeitet: Sie sind der Frage nachgegangen, wie sie Menschen zum Mitwirken im eigenen Umfeld anregen und bürokratische Hürden überwinden können. Sie erörterten, wie Flächen für Projekte zugänglich und Nutzungen verstetigt werden können. Sie diskutierten auch, wie Baurecht am Gemein- wohl orientiert sein und temporäre Nut- zungen fördern kann. Schließlich thema- tisierten sie, wie die Kooperation zwischen Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft verbessert werden kann. Vor diesem Hinter- grund hat die Urbane Liga 2019 eine Frage in den Mittelpunkt ihres Denklabors 3.0 gestellt: „Wie schaffen wir es, Zugänge zu ungenutzten Flächen und Räumen zu ermöglichen, um diese zeitlich flexibel und auf kreative Art und Weise zu nutzen?“ Von zentraler Bedeutung ist dabei die Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft, Politik und Verwaltung. So sieht die Urbane Liga zum Beispiel in der wertschätzenden Haltung von Verwaltung, Eigentümer*innen und Politik eine wichtige Grundlage für kreative Freiraumnutzungen. Wenn Politik temporäre, kreative Nutzungen mehr Bedeutung zumisst, und Verwaltungen stärker als Partner*innen und Vermittler*innen agieren würden, wäre zivilgesellschaftlichen Initiativen geholfen. Oftmals müssen die Engagierten mühsam nach Eigentümer*innen von brachliegenden Flächen oder nach Ansprechpartner*innen in Verwaltungen suchen; sie bekommen unfaire Vertragsbedingungen oder nur so kurze Nutzungsperspektiven, dass kein Projekt Wurzeln schlagen kann. Die Problematik wurde auf dem Denksalon 3.0 exemplarisch und mit Expert*innen des Teams vom gemeinschaftlichen Gartenprojekt Himmel- beet in Berlin erörtert. Das Engagement der dortigen Gärtner*innen zeigt bereits erste Erfolge. So stellte die Berliner Politik 2018 die dauerhafte Sicherung von Grün-, Frei- und Naturflächen, die Einrichtung eine*r festen Ansprechpartner*in und die Entwicklung eines gesamtstädtischen Konzepts für urbane und interkulturelle Gärten in Aussicht.

Die Bundesregierung hat die Urbane Liga gegründet, um junge Menschen in die Stadtentwicklung einzubeziehen und Interesse für Stadt- planung zu wecken.



MODIFIKATION UND VERÄNDERUNG

Die Urbane Liga trägt die Ergebnisse ihres Diskurses nicht nur direkt ins Bundesministerium und über Veranstaltungen in die Öffentlichkeit. Die Mitglieder präsentieren auch die Erkenntnisse und Empfehlungen ihrer „Ko-Forschung“ in Diskussionspapieren wie: „BauRECHT auf STADTmachen“. Sie beziehen sich darin auf Strategien, die sie in ihren eigenen Projekten erprobt haben, und leiten daraus Vorschläge ab, wie das bestehende Baurecht erweitert oder geändert werden sollte. So folgern sie zum Beispiel aus den Erfahrungen des Wohn- und Kulturvereins Blaue Blume e.V. in Friedrichshafen, dass eine neue Kategorie im Flächennutzungsplan hilfreich wäre. Während es dem Verein durch viel Engagement gelang, eine befristete Befreiung vom Bebauungs-

plan zu erwirken, könnte die Kategorie „Experimentierfläche“ Bewilligungsverfahren vereinfachen. Im PLATZprojekt Hannover hat die kreative Auslegung des Bauordnungsrechts dem Container-Kollektiv zum Beispiel geholfen. Aus den dortigen Erfahrungen leitet die Urbane Liga nun die Empfehlung ab, dass Standgenehmigungen für „Fliegende Bauten“ von wenigen Monaten auf zwei Jahre verlängert werden sollen. Das würde temporären Bauten und deren Nutzung auf unkomplizierte Weise eine zweijährige Perspektive schaffen.

Was sich bescheiden anhört, sind auch oft nur kleine Modifikationen oder Veränderungen, die aber den engagierten Stadtmacher*innen den Aufbau und das Bespielen ihrer Projekte sehr erleichtern. Denn die kleinen Hürden vor Ort, das Ringen mit Verwaltung und kommunalen Strukturen bremst manche Initiative aus. Und das ist schade. Das Bauministerium tut also gut daran, den Austausch mit jungen, engagierten Raumpionier*innen, Denker*innen und Netzwerker*innen zu pflegen, deren Wissen und Erfahrung aufzunehmen und sie anzuregen, Lösungen zu entwickeln. Nun bleibt zu wünschen, dass die Anregungen auch ihren Weg vom Ministerium in die einzelnen Rathäuser finden. Denn Empfehlungen helfen nur, wenn sie vor Ort ankommen und dort den Engagierten helfen, mit ihren unkonventionellen Beiträgen die Auseinandersetzung um die Entwicklung unserer Städte zu bereichern. ■

In Denklaboren (unten) und auf Tour (oben) erarbeitet die Urbane Liga Empfehlungen, die sie in das Bundesministerium des Inneren, Bau und Heimat und an die Öffentlichkeit tragen sowie in Diskussionspapieren publizieren.

KOMBINIEREN UND SPAREN!

LESEN SIE JETZT
12 x GARTEN+LANDSCHAFT
und 4 x topos zum Vorteilspreis!

SIE SPAREN
24%
GEGENÜBER DEN
EINZELABOS

Kombi-Jahresabo: € 227 (anstatt € 299)*

Kombi-Studentenabo: € 114 (anstatt € 150)*



**TOPOS DIGITAL
IM KOMBIABO
INKLUSIVE!**



shop.georg-media.de

LESERSERVICE@GARTEN-LANDSCHAFT.DE

TEL.: 0049 (0) 6123 / 92 38 - 225

* Preise inkl. MwSt. Die Lieferung ist innerhalb Deutschlands versandkostenfrei. Im Ausland fallen Versandkosten, abhängig von der Länderzone, an. Wenn Sie bereits ein aktives Jahresabo der GARTEN+LANDSCHAFT haben, wird dieses selbstverständlich mit dem Kombiabo verrechnet.



Der Fridtjof Nansens plass ist eines der Pilotgebiete von Oslos Verkehrswende. Er veranschaulicht die beispielhafte Vorgehensweise der Stadt: Änderungen erst kommunizieren, dann erlebbar machen.

LICHT- BLICK

Kritiker*innen der autofrei(er)en Innenstadt malen schwarz: Weniger Autos bedeuteten den wirtschaftlichen Niedergang der Stadtzentren. Die Mobilitätswende in Oslo zeichnet ein anderes Bild: Seit 2015 hat sich der Verkehr um 20 Prozent reduziert, es sind mehr Fußgänger*innen unterwegs und die Umsätze der Geschäfte sind gleich geblieben. Wir werfen einen Blick auf die Osloer Strategie und beleuchtet, wie Corona die Verkehrswende in Brüssel beschleunigt.

ELISABETH RATHJEN

Wenn man sich in Oslos Innenstadt bewegt, hat man heute andere Möglichkeiten als noch vor ein paar Jahren. Vor allem als Fußgänger*in, Rad- oder Rollstuhlfahrer*in, denn der öffentliche Raum hat sich radikal gewandelt: Die Stadt entfernte rund 760 Parkplätze in der Innenstadt und ersetzte sie durch Radwege, Fahrradstellplätze und Bike-Sharing-Stationen. Ergänzt wird der freigewordene Platz durch Aufenthaltszonen mit Pflanzen, Trinkbrunnen, Sitz- und Spielmöglichkeiten und durch frei bespielbare Flächen für Kunstinstallationen und -performances. Dazu kommen neue Flanierzonen und Straßen, die man in Einbahnstraßen umwandelte und so zugunsten von





Oslo legte in einem „Area Zoning Plan“ Orte, die umgestaltet werden sollten, verbindlich fest.

Gehsteigen verengen konnte. Insgesamt 100 neue Bäume und insektenfreundliche Beete begrünen das Stadtbild zusätzlich. Bleiben durften Stellplätze für Anlieferung, und die Anzahl der Parkplätze für Menschen mit Behinderung stieg gar an.

Oslo ist eine der Städte, die mutig eine Verkehrswende angehen. Mut ist nötig, denn mehr „Stadtleben“ – das erklärte Ziel Oslos – heißt, die gewohnten Herrschaftsverhältnisse auf der Straße umzudrehen: Ganz oben in der Hierarchie stehen nun die Fußgänger*innen, dann kommen Fahrräder, darauf der öffentliche Verkehr. Das Auto, seit den 60er- und 70er-Jahren dominierender Akteur auf den Straßen, soll an die hinterste Stelle wandern. Mit gutem Grund. Luftverschmutzung, Geschwindigkeit und Lärm sind nicht nur eine große Belastung für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen. Hier würde E-Mobilität wenigstens zum Teil Abhilfe schaffen. Besonders der hohe Platzverbrauch des Pkw stellt die Gerechtigkeitsfrage: 60 Quadratmeter Fläche braucht ein Auto auf der Straße, ein Radfahrer im Vergleich dazu nur acht, ein Fußgänger zwei Quadratmeter. Ein Stellplatz belegt mit circa zehn Quadratmeter die Größe eines Kinderzimmers und kostet Steuerzahler*innen jährlich zwischen 5 000 und 7 000 Euro. Trotzdem erzeugen Maßnahmen, die die Privilegien des Automobils beschneiden, Proteste aus allen Lagern. Kritiker*innen prognostizieren vor allem den wirtschaftlichen Niedergang der Innenstädte.

„Am Anfang war es hart“, sagt Kristine Solgaard vom Osloer Department für Stadtentwicklung, das den Prozess koordiniert. „Doch es ist wie beim Rauchverbot. Erst sagten alle, die Kneipen würden pleite gehen, jetzt ist es anders kaum mehr vorstellbar.“

ERST KOMMUNIZIEREN, DANN HANDELN

In Oslo begann der Prozess der Verkehrswende 2014 mit einer Studie des dänischen Architekten Jan Gehl, in der er der Stadt massive Defizite im öffentlichen Raum, eine hohe Barrierewirkung des Verkehrs, wenig Leben nach Büroschluss und fehlende Sicherheit im Dunkeln diagnostizierte. Von 2015 bis 2019 folgten verschiedene Pläne und Konzepte, um die Probleme anzugehen. Das „Car Free Livability Programme“ bildet den Rahmen für die Koordination und Kommunikation, die bei der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung notwendig ist. In einem „Area Zoning Plan“ wurden Orte zur Umgestaltung rechtlich bindend festgelegt. Das anfangs zu ambitionierte „Car Free“-Ziel für die Innenstadt wurde in „Car Light“ umgewandelt. Doch in der Grundausrichtung lässt man sich nicht beirren. Erfolgreich zeigt sich die Politik der kleinen Schritte: „Es ist eins, die Änderungen zu kommunizieren“, sagt Kristine Solgaard. „Etwas anderes ist es, sie durch temporäre Maßnahmen erlebbar zu machen. Die

AUTORIN

Elisabeth Rathjen
studierte Landschafts-
architektur an der FH
Weihenstephan. Sie
arbeitet als
freiberufliche
Landschaftsarchitektin
und Autorin.

Menschen sehen, Ja ich habe keinen Parkplatz mehr, aber dafür kann ich hier sitzen, es gibt Pflanzen und kostenloses Trinkwasser.“

Der Umbau des City Hall Courtyard (Fridtjof Nansens plass), eines der Pilotgebiete von 2017, zeigt diese Vorgehensweise beispielhaft: Die Stadt schloss zuerst den öffentlichen Parkplatz. Tische, Stühle und einige Grün- und Designelemente genügten, um einen beliebten Aufenthaltsort entstehen zu lassen. Nach 2017 wurde der gesamte Platz für privaten Verkehr gesperrt und barrierefrei gepflastert, es kamen Sportelemente – eine Slackline und fest installierte Balancierbälle – dazu. 2019 folgten Bäume in Pflanzkübeln; Effektbeleuchtung und Stromboxen machen den neuen Platz für Events und Konzerte nutzbar.

**WENIGER VERKEHR, MEHR
FUSSGÄNGER*INNEN – GLEICHE
UMSÄTZE**

Das Design der verkehrsberuhigten Plätze oder neuen Fußgängerzonen entwickelt die Stadt zum großen Teil mit den lokalen Akteur*innen: Läden, NGOs und soziale Einrichtungen. Outdoor-Events koordiniert die Stadtverwaltung zusammen mit Initiativen. Das Car Free Livability Programme beruht auf dem Verständnis, dass ein gutes Stadtleben von vielen Faktoren abhängt. Konkret verlangt das nicht nur Partizipation der Bürger*innen,

sondern eine behörden- und sektorenübergreifende Arbeit. Auch das sei am Anfang schwierig gewesen, so Solgaard. „Aber im Laufe der Zeit lernten wir, uns zu verstehen und zusammenzuarbeiten.“ Seit Kurzem gibt es auch einen Fonds, damit Bürger*innen selbstständig Aktionen im öffentlichen Raum umsetzen können. Dabei wird alles, was ins Winterhalbjahr fällt, vorgezogen. Denn wenn es darum geht, Leben auf die Straßen zu bringen, sind besonders die sechs Wintermonate mit vereisten Wegen, Schnee und der dauernden Dunkelheit eine Herausforderung. So sorgen bald neben einer effektvollen Beleuchtung von Häusern und Bäumen, Weihnachtslesungen und Nachbarschaftstees für emotionale Wärme.

Der Erfolg gibt der Stadtverwaltung recht. Evaluierungen zeigen, dass sich der Verkehr in Oslos Innenstadt im Vergleich zu 2015 um 20 Prozent reduziert hat. Die Fußgänger*innenzahlen haben sich erhöht, und die Menschen halten sich länger in der Innenstadt auf. Das sollte für Geschäfte kein Nachteil sein.

„Trotzdem wird uns immer noch vorgeworfen, dass wir zu schnell waren. Geschäfte hätten keine Zeit gehabt, sich anzupassen“, sagt Kristina Solgaard. Tatsächlich sind die Umsätze in der Innenstadt weitgehend gleich geblieben. Läden haben sich auch dahingehend angepasst, dass sie nach Hause liefern. Die Fahrzeuge für die Auslieferung sind jetzt fast alle elektrisch. Vielfach werden Lastenräder genutzt, was Zeit und Emissionen spart.

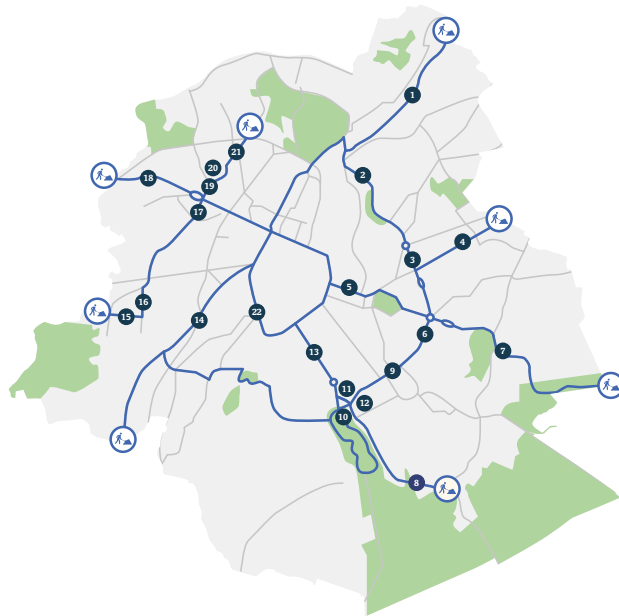


Ein Parkplatz belegt mit etwa zehn Quadratmetern die Größe eines Kinderzimmers. Gut gemachte Parklets wandeln diese Fläche in Lebensqualität um.

40 km extra bike lanes for Brussels

- 1 Vilvoordelaan
- 2 Lambermontlaan
- 3 Boulevard Auguste Reyers
- 4 Ego Parkway
- 5 Rue de la Loi
- 6 Boulevard Louis Schmidt
- 7 Avenue de Tervueren
- 8 Delleurlaan
- 9 Boulevard Général Jacques
- 10 Lloyd Georegelaan
- 11 Avenue Emile De Mot
- 12 Kongolaan
- 13 Avenue Louise
- 14 Veeweyde
- 15 Boulevard Sylvain Dupuis
- 16 Groeninckx-De Maylaan
- 17 Boulevard Louis Mettwie
- 18 Avenue Charles-Quint
- 19 Jacques Sermon Laan
- 20 Lallemselaan
- 21 De Smet de Naeyerlaan
- 22 Kruispunt Zuidlaan

Min Van den Brandt
Brussels Minister of Mobility, Safety and Public Works



Insgesamt 40 Extra-kilometer Fahrradwege machte sich die Stadt Brüssel zum Ziel – auf die Kosten von Autosparen.

BILDER IN DEN KÖPFEN VERANKERN

Auch die EU-Hauptstadt Brüssel wagt es seit diesem Jahr, dem Langsamen den Vorsprung zu geben. Wie ein Beschleuniger wirkt dabei die Corona-Krise: Anfang Mai rief Bürgermeister Philipp Close für die Innenstadt Tempo 20 aus; die gesamten Straßenbreiten wurden für Fußgänger geöffnet, um „Social Distancing“ zu ermöglichen. Zur gleichen Zeit begann die Stadt, Fahrräder zu bevorzugen, um die öffentlichen Verkehrsmittel zu entlasten. Als klar wurde, dass die Menschen ihre Urlaube stornieren und sämtliche Großveranstaltungen abgesagt werden mussten, rief die Brüsseler Regierung die Aktion „Brüssel in Ferien“ aus und machte die Stadt – mithilfe eines Fonds für kleine Veranstaltungen und bauliche Bottom-up-Aktionen im öffentlichen Raum – kurzfristig zum Urlaubsparadies. In über 50 Projekten wurden auf gesperrten Verkehrsflächen temporäre Möbel, Pflanz- und Gärtnerkisten aufgestellt, Strände aufgeschüttet, Open-air-Kinos und Konzerte veranstaltet. Dadurch lernten sich die Nachbar*innen kennen, darunter manche, gerade Alte, die sich vorher nie getraut hatten, auf die Straßen zu gehen. Kinder bemalten den Asphalt und spielten zusammen auf selbstgezimmernten Spielgeräten. „Wenn du die Menschen fragst, wie sie ihre Nachbarschaft nutzen wollen, haben sie eine Fülle von Ideen. Und wenn du ihnen die Chance gibst, sie auszuführen – manchmal reichen ein paar hundert Euro –, dann hat das riesige soziale Auswirkungen. Sind die Bilder, wie der öffentliche Raum anders genutzt werden kann, einmal in den Köpfen der Menschen, bleiben sie dort,“ sagt Elke van den Brandt, Mobilitätsministerin von Brüssel.

DIE 10-MINUTEN-STADT

Für den in den letzten drei Jahren entwickelten Mobilitätsplan „Good Move“ ein guter Start. Denn auch in Brüssel sind Änderungen des Verkehrsverhaltens dringend nötig, da die Straßen durch Zuzug, Pendlerverkehr und eine Steuerpolitik, die Dienstwagen begünstigt, immer mehr verstopfen. Es gibt viele Verkehrsoffer. Auch hier sind die öffentlichen Räume mit Infrastruktur für Passant*innen und Radfahrer*innen unterversorgt. Dieses Jahr, durch Corona angetrieben, begann die Stadt mit dem Bau von 40 Kilometern Radweg – natürlich auch hier auf Kosten von Autosparen. In Zusammenarbeit mit Anwohner*innen, Ökonomie und Stadtverwaltung soll eine „10-Minuten-Stadt“ entstehen. Innerhalb dieser zehn Minuten sollen alle wichtigen Versorgungseinrichtungen von der Schule bis zur Bar unmotorisiert erreichbar sein. In 15 identifizierten Nachbarschaften soll der Durchgangsverkehr ganz unterbunden werden. Innere Straßen werden zu schmalen Einbahnstraßen mit breiten Gehwegen: sogenannten „Slow Streets“, in denen Fuß- und Radverkehr Vorrang haben. Das bedeutet, dass mindestens die Hälfte der im Corona-Sommer gesperrten oder verkehrsberuhigten Straßen so bleiben werden. Ab Januar 2021 soll in der gesamten Region Brüssel – das sind die 19 Gemeinden, aus denen das Stadtgebiet besteht – Tempo 30 gelten. „Das ist eine Möglichkeit, um die Unfälle zu reduzieren. Außerdem ist es eine Geschwindigkeit, mit der auch nicht-motorisierte Bewegungsformen noch harmonieren“, erklärt Marie Thibaut de Maisières, Sprecherin von Elke van den Brandt. Immerhin hatte sich der Radverkehr zum September 2020 um 75 Prozent erhöht, darunter sieht man viele Kinder – ein Novum. Natürlich gibt es auch in Brüssel Protest, wobei er langsam leiser zu werden scheint. „Auch uns wurde gesagt, wir wären zu schnell“, sagt Elke van den Brandt. „Aber als Mutter von Kindern sage ich, wir haben keine Zeit mehr, um lange zu warten. Wir haben noch ein paar Jahre, um dem Klimawandel zu begegnen. Und ich will ein Brüssel, wo Menschen sich treffen können, wo es schön ist, Kinder zu haben, die sicher draußen spielen können. Wo du jung sein und alt werden kannst. Wo du nicht davon träumst, irgendwo anders zu leben. Und um das zu erreichen, muss sich der öffentliche Raum wirklich ändern. Und um mehr Platz für Menschen zu haben, muss man den Raum für das Auto ein bisschen reduzieren.“

KOMMENTAR

GUT MEINEN –
BESSER MACHEN

AUTOR

Uwe Rada lebt in
Berlin. Er ist
Buchautor und seit
1994 Redakteur
für Stadtent-
wicklung bei der
taz. Rada schreibt
regelmäßig für
Garten +
Landschaft.

Corona schafft Platz. Als sich die Stadt wieder füllte, war der städtische Raum schon umverteilt zugunsten von Radfahrer*innen. Das war und ist die Idee der Pop-up-Radwege, auch wenn diese in Berlin inzwischen vom Verwaltungsgericht kassiert wurden. Der Senat legte Rechtsmittel ein. Der Rechtsstreit dauert an. Corona schafft Platz. Ginge das nicht auch an anderer Stelle? Natürlich, sagten sich die Straßenämter in einigen Berliner Bezirken und erlaubten Cafés und Restaurants mehr Tische und Stühle als bislang genehmigt auf die Gehwege zu stellen. Selbst vor den Parkplätzen auf der Straße machte die „Corona-Landnahme“ nicht halt. Doch ganz so einfach ist die Umverteilung des öffentlichen Raums nicht. Nicht nur wegen der Gerichte (gegen die Pop-up-Radwege hatte ein AfD-Abgeordneter geklagt). Sondern auch wegen der Umverteilung des Verkehrs in diesem Corona-Jahr. Denn nicht nur Radfahrer*innen sind die Gewinner*innen des Lockdowns, sondern auch der private Autoverkehr. Busse und Bahnen haben dagegen massive Einbußen zu verzeichnen. Der Corona-Sommer hat die Stadt mit ihrer bisherigen urbanen Praxis vor eine harte Probe gestellt, weil ohne Nachtleben und Kultur das Leben auf dem Land plötzlich zu einer greifbaren Alternative wurde. Gleichzeitig entstanden aus den Städten eine Art Labore, in denen allerlei ausprobiert wurde. Sollte man dieses Momentum, diese Gunst der Stunde nicht nutzen, um weiterhin bislang kaum Denkbare denkbar zu machen?

GUTES BEISPIEL FRIEDRICHSSSTRASSE

Auf dem Weg von der Arbeit nach Hause bekomme ich bei Gedanken wie diesen freilich immer etwas Wehmut. Mein Fahrradweg führt über die Schönhauser Allee in Prenzlauer Berg, wo noch immer die traurigen Hinterlassenschaften eines Verkehrsversuchs stehen. Es sind heruntergekommene Parklets, in die der Wind den Müll von den Gehwegen

weht und die keiner nutzt, weil sie einerseits überdimensioniert sind und andererseits doch zu nah am Autoverkehr platziert. Manche hatten Bänke, andere nur Fahrradbügel. Wer sein Fahrrad dort anschließen wollte, musste den vielbefahrenen Radweg kreuzen. Gut gemeint – ganz, ganz schlecht gemacht. Und leider nur ein fauler Kompromiss. Laut einem Gutachten des Planungsbüros Gehl sollte eigentlich die eine Seite der durch die Hochbahntrasse geteilten Allee komplett für den Autoverkehr gesperrt werden. Die Autofahrer hätten sich je Richtung mit einer Fahrspur begnügen müssen, die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen hätten die gleiche Fläche auf der anderen, der Sonnenseite der Allee, für sich gehabt. Kaum war der Plan in der Welt, zuckte die grüne Verkehrssenatorin zusammen. Übrig blieb der Müll in den je 50 000 Euro teuren Parklets. Etwas mehr Mut hatte die Verkehrssenatorin in der Friedrichstraße. Dort ist ein zentraler, 600 Meter langer Abschnitt seit September für den Autoverkehr gesperrt. Bis zum Januar nächsten Jahres soll der „Verkehrsversuch“ dauern – und könnte tatsächlich zum Erfolg werden. Denn anders als in der Schönhauser Allee wurde in der krisengeschüttelten Einkaufsstraße Wert aufs Detail gelegt. Dezent verlagern Arrangements von Blumenkübeln den Gehweg hin auf die Straße, den Platz dazwischen nehmen Tische und Stühle von Cafés und Vitrinen der Einzelhändler ein. Die Passant*innen nehmen das Angebot an. Selten hat man die Friedrichstraße so lebendig gesehen wie im späten Corona-Sommer. Dass der Senat darüber nachdenkt, auch am Tauentzien und am Kurfürstendamm autofreie Zonen einzuführen, ist eine gute Nachricht. Auch könnte man Plätze wie den Boxhagener Platz in Friedrichshain peu à peu von parkenden Autos befreien. Pläne dafür hat das dortige Bezirksamt bereits in der Schublade. Aber eines sollte jede und jeder bei einer weiteren „Corona-Landnahme“ berücksichtigen. Gut gemeint muss auch gut gemacht sein. ■



MEHR IST MEHR

Für ein gutes Zusammenleben in der verdichteten Stadt sind Freiräume unabdingbar. Je dichter die Bebauung, desto wichtiger wird der Park als gesellschaftlicher Ort, an dem die Stadtbewohner*innen in all ihrer sozialen Vielfalt zusammenfinden können. Vielschichtige Nutzbarkeit, verbesserte Erreichbarkeit und gestalterische Prägnanz bieten Antworten – auch mit ungewöhnlichen Lösungen – auf die sich ständig wandelnden Bedingungen der zeitgenössischen Stadt.

ISABEL ZINTL UND GUIDO HAGER



Als Antithese zur dicht bebauten Umgebung schafft der Rudolf-Bednar-Park in Wien eine Atmosphäre der Großzügigkeit trotz begrenzter Fläche.

AUTORIN

Isabel Zintl ist Landschaftsarchitektin, Stadtplanerin und Architektin. Sie beschäftigt sich mit dem Schnittpunkt dieser Themen über Lehre, Forschung und Entwurf.

AUTOR

Guido Hager ist Landschaftsarchitekt mit Büros in Zürich und Berlin.

Die europäische Stadt ist über Jahrhunderte gewachsen und ein Abbild der schöpferischen Kräfte ihrer Bewohner*innen. Heute, in einer Zeit rasanten Umbruchs, schaffen es die gesellschaftlichen Institutionen jedoch teilweise nicht mehr, eine angemessene städtische Form für ein gutes Zusammenleben zu finden.

Gezwungen, zügig auf das städtische Wachstum zu reagieren, sind die aktuellen Planungen meist weder nachvollziehbar noch prägend. Das Phänomen Verdichtung scheint dabei zwei Seiten zu haben: Negativ betrachtet, ist alles möglich und daher oft beliebig. Positiv gesehen, gibt es eine Pluralität an Lösungen, die keinem übergeordneten Prinzip gehorchen. Gerade bei Freiräumen, die das urbane Leben maßgebend bestimmen, sind ganz unterschiedliche Tendenzen auszumachen. Idealerweise werden heute bewährte, traditionelle Qualitäten erhalten und für das

Neue ganz unterschiedliche Formen gefunden. Ein besonders schönes Beispiel für den Erhalt bestehender Qualitäten im Kontext hoher Dichte findet sich in New York: Im Zentrum Manhattans gibt es nur einen einzigen großen Park – den bereits 1876 fertiggestellten Central Park –, der mit 349 Hektar etwa 6 Prozent der Fläche des Stadtteils einnimmt. Die Voraussicht der damaligen Planer hat zu einem wohlthuenden Gegensatz zwischen hoher urbaner Dichte und einem entsprechend grandiosen, vielfältig nutzbaren Park geführt. Seine schiere Größe und seine einfache, nachvollziehbare städtebauliche Form sind prägnant und voller wunderbarer Qualitäten. Der stets hohe Besucherandrang beweist, dass der Central Park nichts von seiner Anziehungskraft verloren hat. Heutzutage hingegen muss in jedem neu zu entwickelnden Stadtteil um große und kleine Grünflächen gekämpft werden.

Vielerorts geraten Freiräume wegen der politisch forcierten baulichen Nachverdichtung unter Druck. Obwohl diese Flächen für die Zukunftsfähigkeit der Städte überaus wertvoll sind, sind sie meist ausschließlich zur Bebauung vorgesehen. Dabei sind Freiräume bekanntermaßen mit der räumlichen Offenheit für ein gelingendes Zusammenleben von essenziellem Wert. Je höher die bauliche Dichte, desto mehr Orte für Begegnungen und Austausch sind nötig. Ein gutes Beispiel dafür, dass auch auf begrenzter Fläche eine Atmosphäre der Großzügigkeit geschaffen werden kann, ist der Rudolf-Bednar-Park in Wien, der 100 (!) mal kleiner ist als der Central Park in New York. Dafür sorgen offene Rasenflächen, eingestreute Bäume, Baumgruppen und vielfältige Attraktionen wie die Schilfgärten, Blumengärten, Kinderspielflächen und der zentrale Pavillon.

VERDICHTUNG VERSUS OPULENZ

Außerdem ist mehr Mut für neue gestalterische und bauliche Antworten erforderlich. Der Ansatz, Freiräume vertikal zu denken, demonstriert dies eindrucksvoll. Es entstehen interessante Hybride zwischen Gebautem und Freiräumlichem. Über die Schichtung von Fläche wird ein Mehr an nutzbarem Freiraum geschaffen. So können sich die Bewohner im üppigen vertikalen Grün treffen und erholen – trotz einer immer enger werdenden Stadt. Bei all der baulichen Verdichtung bedarf es auch des wohltuenden Ausgleichs: Opulenz ist ein Antonym von Verdichtung. Dieses Spannungsverhältnis ist bereits im „Baustoff“ von Freiräumen angelegt: in der Natur – denn sie oszilliert per se zwischen effizienter Verdichtung und fast verschwenderischer Üppigkeit. Grüne Freiräume vermögen dem Zweckmäßigen und Kargen, das so häufig in Städten dominiert, etwas Substantielles entgegenzusetzen. Verdichtung sollte immer mit Opulenz verbunden werden – für ein wohltuendes Gleichgewicht zwischen effizienter Gleichförmigkeit und natürlicher Üppigkeit. In der dichten Stadt sollten Freiräume zukünftig vermehrt als Hybride entworfen werden. Denn die Spannweite der verfügbaren Typologien umfasst mehr als gewöhnli-

che Park- und Platzgestaltungen, sie sind in ihrer Nutzung teils sehr determiniert. Ziel muss es sein, eine Vielfalt von Freiräumen zu etablieren, die mannigfaltig nutzbar sind. Sie müssen ein Zusammenspiel individueller Lebensformen ermöglichen – auch der noch unbekannteren. Gute Freiräume wirken inklusiv und werden den Bedürfnissen möglichst vieler gesellschaftlichen Gruppen gerecht. Es sind Räume erforderlich, deren Nutzung nicht festgelegt oder gar kommerzialisiert ist – besonders gestaltete Räume, die spontan von Gruppen oder Einzelpersonen besetzt werden können. Ein Beispiel hierfür ist der Österreichische Platz in Stuttgart, eine bislang kaum genutzte Fläche unter einer Brücke. Der „Verein Stadtlücken“ kuratierte diesen Freiraum als Testfeld und öffnete ihn für die Aneignung durch die Bürger*innen. Für eine gute gemeinschaftliche Nutzung sind Regeln und räumliche Vorgaben erforderlich, um den unterschiedlichen, sich verändernden Bedürfnissen gerecht zu werden. Deshalb legte der Verein die Gestaltung dabei nicht von vornherein fest, sondern entwickelte sie prozesshaft und unter Beteiligung der Anwohner*innen.

KAMPF UM JEDEN BAUM

Um den Folgen des Klimawandels begegnen zu können, müssen die gängigen Konzepte und Herangehensweisen der Stadtgestaltung hinterfragt werden. In den letzten Jahrzehnten wurden viele Plätze und Straßen neu angelegt, im Hinblick auf eine flexible Nutzung jedoch oft baumlos. Die vorgesehenen Cafés, Gemüse- und Einzelhändler in der angrenzenden Bebauung blieben aus, denn das Vorbild „Piazza“ war von oben auferlegt und nicht im Quartiersleben verankert. Heute stellen diese Plätze und Straßen meist ein stadtklimatisches Problem dar. Obwohl in vielen Städten um eine „Nachverdichtung mit Bäumen“ politisch gerungen wird, verhindern dies oft die Tiefbauämter aufgrund von Leitungen in den Böden. Bei der Planung der gartendenkmalpflegerisch wertvollen Stadthausanlage – einem zentralen Platz in der Schweizer Stadt – wurde vom Büro Hager Partner AG für den Einsatz von Bäumen gekämpft. Die Verwendung eines Baumrasters mit zehn

**Vertikaler Freiraum:
Wenn man Fläche
schichtet, entsteht mehr
Platz für Grün.**





**Der Österreichische Platz
in Stuttgart – eine
bislang ungenutzte
Fläche unter einer
Brücke – wird vom
Verein Stadtlücken als
Testfeld kuratiert und für
die Aneignung durch die
Bürger geöffnet.**

unterschiedlichen Arten war für einen Marktplatz bis dahin sehr ungewöhnlich. Abgestimmt auf die unterschiedlichen Nutzungen der Schausteller*innen, erfreuen sich an sonnigen Tagen Händler*innen wie Besucher*innen am wohlthuenden Schatten. Erfahrungsgemäß muss bei jeder neuen Umsetzung um jeden Baum gekämpft werden. So auch bei der Rheinufersperrpromenade Basel oder beim Gleisbogen Zürich. Die entworfenen „Nachverdichtungen mit Bäumen“ ergaben mit dem erforderlichen Abstand zu den Leitungen einen lockeren Baumbestand. Das Pflanzen von Bäumen mit Wurzelschutz – seit Jahren propagiert und gefordert – stellt entlang von Leitungstrassen eine praktikable Lösung dar, die sich erst durch politischen Druck in der Schweiz durchsetzen konnte. Auch die vorhandene Bebauung einer Stadt lässt sich grün nachverdichten: Schreitet die Mobilitätswende voran, werden bestehende Parkhäuser obsolet. Warum diese nicht in grüne Orte der Begegnung umnutzen? Bereits jetzt bleiben die oberen Etagen vieler Parkhäuser oft leer. Oben auf dem Dach findet sich viel Licht und der Blick über die Stadt. So können neue Orte der Begegnung entstehen – mitten in der Stadt. Summa summarum lässt sich festhalten: Je

dichter wir zusammenleben, desto mehr abwechslungsreiche offene Freiräume und Rückzugsmöglichkeiten benötigen wir. Trotz oder gerade wegen der Dichte braucht es Flächen, die die größtmögliche Bespielungsvielfalt gewährleisten. Somit genau jene Art von Freiraum, die den jeweiligen Nutzer glücklich macht. Wäre das nicht das Paradies? Mit Sicherheit. All das in der planerischen Praxis mit den vielfältigen städtischen Belangen und Nöten umzusetzen, ist natürlich nicht einfach. Dennoch sollte dies der Ausgangspunkt, Grundlage einer jeden neuen Überlegung und Planung sein. Dazu braucht es Mut – auch für neue Lösungen und Typologien, um ein gutes Zusammenleben in der Stadt auch in Zukunft zu ermöglichen. Denn im Mittelpunkt müssen der Mensch und seine Bedürfnisse stehen.

Grundlage für diesen Text bot der gleichnamige Ausstellungsbeitrag mit einem Katalog von Guido Hager mit dem Büro Hager Partner AG und Isabel Zintl für die Ausstellung „urbainable – stadthaltig: Positionen zur europäischen Stadt für das 21. Jahrhundert“ zu sehen bis zum 20. November an der Akademie der Künste Berlin. Kuratiert von Tim Rieniets, Matthias Sauerbruch und Jörn Walter.

IMPRESSUM

GARTEN+LANDSCHAFT
MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG
Eine Marke von

GEORG

REDAKTION
Anschrift wie Verlag
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0, Fax +49 (0) 89 / 43 60 05 - 147
redaktion@garten-landschaft.de, www.garten-landschaft.de

HERAUSGEBER
Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. (DGGL)

REDAKTIONELLE GESAMTVERANTWORTLICHKEIT
im Sinne des § 55 des Rundfunkstaatsvertrages (RStV)
Dominik Baur-Callwey, Tel -159

REDAKTION
Anja Koller, Tel - 189; Theresa Ramisch, Tel - 127;
Vera Baeriswyl, Tel - 144; Jessica Mankel, Tel - 145

GESTALTUNG
María Juliana Bieler

ABONNEMENTSERVICE
Leserservice Garten+Landschaft, D-65341 Elville, Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225,
Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244, leserservice@garten-landschaft.de
KONTO FÜR ABONNEMENTZAHLUNGEN
Deutsche Bank Offenburg, IBAN DE04 6647 0035 0044 8670 00,
BIC DEUTDE6664

ERSCHEINUNGSWEISE: monatlich
Unverbindlich empfohlene Bezugspreise (alle Preise in Euro):
Die Inlandspreise enthalten 5% MwSt.

Vollabo:	156,00
Studentenabo:	78,00
Kombi-Abo:	227,00
Kombi (Stud.):	114,00
im Ausland zzgl. Versandkosten	
Einzelpreis:	14,00

Kombi-Abo in Verbindung mit Topos. Bestellung: Abonnements können direkt beim Verlag oder bei jeder Buchhandlung bestellt werden. Abonnementgebühren sind im Voraus zu begleichen. Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr und kann danach jederzeit gekündigt werden. Die Belieferung erfolgt auf Gefahr des Bestellers. Ersatzlieferungen sind nur möglich, wenn sofort nach Erscheinen reklamiert wird.

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246 a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: Leserservice
Garten+Landschaft, D-65341 Elville,
Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225, Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244,
leserservice@garten-landschaft.de

VERLAG
Georg GmbH & Co. KG,
Streitfeldstraße 35, D 81673 München, Postfach 80 04 09, D 81604 München
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0, Fax - 113,
www.georg-media.de

PERSÖNLICH HAFTENDE GESELLSCHAFTERIN

Georg Verwaltungs-GmbH

ALLEINIGER GESELLSCHAFTER

Dominik Baur-Callwey, Verleger in München

KOMMANDITISTEN

Dominik Baur-Callwey, Geschäftsführer in München

GESCHÄFTSFÜHRER

Dominik Baur-Callwey, Tel - 159

EDITORIAL DIRECTOR

Dominik Baur-Callwey, Tel - 159

ADVERTISING DIRECTOR

Andreas Schneider, Tel - 197 (verantwortlich für den Anzeigenteil)

AD MANAGEMENT

Anke Weithäuser-Wenzel, Tel - 122

Evelyn Stranegger, Tel - 123

DIRECTOR BUSINESS DEVELOPMENT

Christian Keck, Tel - 178

VERTRIEB

Marion Bucher, Tel - 125, Fax - 113

HERSTELLUNGSLEITER

Michael Gschrei, Tel - 167

(alle Adressen wie Verlag)

DRUCK, BINDUNG

OPTIMAL : MEDIA, Glienholzweg 7,
D - 17207 Röbel/Müritz

Sonderdrucke einzelner Beiträge dieser Ausgabe können beim Verlag angefragt werden. Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Mit der Einsendung von Manuskripten und Bildmaterial erklärt sich der/die Autor/in einverstanden, dass diese vollständig oder teilweise in der Zeitschrift Garten+Landschaft publiziert werden. Ebenso stimmt er/sie der Verwertung im Wege der digitalen Vervielfältigung und Verbreitung über Offline- oder Online-Produktionen zu (z.B. CD-ROM oder Datenfernübertragung). Falls eine Vergütung vereinbart wird, deckt diese die genannten Verwertungsformen ab.
Erfüllungsort und Gerichtsstand: München

GARTEN+LANDSCHAFT erscheint 2020 im 130. Jahrgang
ISSN 0016-4720 B 3134 E



GHL **GARTEN+** edition
LANDSCHAFT

Garten und Musik

Harmonien, Kontraste, Herausforderungen



DGGL

Garten und Musik

Harmonien, Kontraste, Herausforderungen

Garten und Musik – zwei Kunstrichtungen, die eng miteinander verbunden sind. Wie die Musik beruht die Gartenkunst auf Spannung durch Gegensätze, aber zugleich auch auf Harmonien und Zusammenspiel. Diese Symbiose zeigt sich auch im historischen Abriss: Im 18. und 19. Jahrhundert haben nicht nur die Malerei und die Literatur die Gestalter der Englischen Landschaftsgärten inspiriert, sondern auch die Musik. Spätestens seit dem Barock sind Freilufttheater aus den Gärten nicht mehr wegzudenken. Bis heute hat sich die Freude am Musizieren und Feiern im Grünen erhalten – und stellt die Städte vor große Herausforderungen. Sind Gärten und Parks doch zugleich Oasen der Ruhe und der Natur. Die Beiträge im Buch spannen einen weiten Bogen in diesem facettenreichen Themenfeld auf.

DGGL-Themenbuch 15 |

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL) e.V.

Garten und Musik

120 Seiten, kartoniert

€ 19,-

GLEICH BESTELLEN UNTER:

Tel.: +49 (0) 6123 / 92 38 - 225

E-Mail: leserservice@garten-landschaft.de

shop.georg-media.de



KLAR SCHIFF

Mit seinen 17 Kilometern Länge ist der Donaukanal in Wien ein lineares Orientierungselement für die Stadt, zentraler Frei- und Erholungsraum, aber auch Partymeile. Mit den schwimmenden Gärten von Carla Lo Landschaftsarchitektur hat der Donaukanal nun ein weiteres Angebot und das Wiener Zentrum einen neuen Freiraum erhalten. Die Bauteile hierfür kamen natürlich per Schiff.

ROSA SCHABERL

AUTORIN

Rosa Schaberl hat an der Universität für Bodenkultur Wien Landschaftsarchitektur und Landschaftsplanung studiert. Seit 2010 ist sie als freie Autorin tätig und als Chefredakteurin für die Magazinreihe „100 SPACES“ verantwortlich. Außerdem ist sie definitiv niemals unerlaubterweise auf die Schleuseninsel geklettert.

Hätte man vor wenigen Wochen noch die verrostete Tür mit den abwehrenden Spitzen überklettert, wäre man verbotenerweise über den schmalen Metallsteg des Wehrs gegangen. Schon nach wenigen Schritten hätte man wieder den festen Beton der rund 120 Meter langen Schleuseninsel unter sich gehabt. Und man wäre nicht der oder die Erste gewesen: Graffiti-Tags, Zigarettenstummel und leere Bierdosen zeugten auf den Überresten der Kaiserbadschleuse nicht nur von dem regen Nachtleben am Donaukanal, es waren auch Spuren einer Aneignung und Nutzung. Ob diese trotz Verbot und Gefahr stattgefunden hatte, oder gerade deswegen, bleibt an dieser Stelle offen. Denn schon jetzt – nur knapp drei Monate nach dem Baubeginn – finden sich an genau dieser Stelle schwimmende Gärten. Dass dieses Projekt wirklich noch realisiert wird, hat eigentlich niemand mehr so richtig geglaubt. Auch die verantwortliche Landschaftsarchitektin Carla Lo nicht. Bereits 2015 wurde sie um die Visualisierung für einen neuen Freiraum auf dem Schleusenkörper gebeten. Grundlage und

Inspiration sollten die schwimmenden Gärten in Paris sein. Doch nach dem ersten Entwurf wurde erstmal gestoppt – über Jahre hinweg ist das Projekt auf dem Schreibtisch der Landschaftsarchitektin immer mal wieder auf- und abgetaucht, durchgeisterte die Medien und beschäftigte die Stadt. Grund für die lange Pause zwischen Visualisierung und Realisierung: Das Grundstück gehört dem Bund Österreich und nicht der Stadt Wien, und außerdem – noch weitaus hemmender – lag ein bestehender, externer Pachtvertrag vor. Umso größer war die Freude als Anfang des Jahres doch der Startschuss fiel, – Gemeinsam mit ihren Kollegen Arno Wachtler und Samuel Bucher hat Lo den Lockdown durchgearbeitet und die Einreichungen erstellt. Gleich drei wurden diesmal benötigt: eine baurechtliche, eine wasserrechtliche und eine denkmalpflegerische.

DIE GESCHICHTE ALS GESTALTERISCHE GRUNDLAGE

Die Kaiserbadschleuse steht gemeinsam mit dem – von Otto Wagner gestalteten –

Oben: Mit den schwimmenden Gärten entstand ein Sonnenplatz auf der Schattenseite der Donau.

Unten: Die topografisch modellierten Holzlandschaften bieten Raum für Mensch und Natur.

Schützenhaus am gegenüberliegenden Ufer unter Denkmalschutz. Beide wurden im Zuge der Donaukanalregulierung ab 1904 gebaut und sollten (mit drei weiteren Schleusen) einen Handelshafen am Donaukanal, und damit mitten in der Stadt, ermöglichen. Doch dazu kam es nie. Bereits nach dem Ersten Weltkrieg verlor die Donau als Handelsroute nach und nach an Bedeutung. Am Hauptstrom war außerdem mehr Platz vorhanden und derartige Pläne einfacher zu realisieren. Die Kaiserbadschleuse wurde überhaupt nur zur Funktionsprobe – und zu Vorführzwecken – in Betrieb genommen. Doch während der Denkmalschutz für so manche Gestaltung Grenzen aufzeigt, bestärkte er hier viel mehr das Konzept. Denn schon die erste Visualisierung vor fünf Jahren erzählte von der Geschichte des Ortes und verband diese mit dem umgebenden Wasser und der Natur. So wurde die Sichtbeziehung zum Schützenhaus verstärkt, die axialen Symmetrien von Otto Wagner übernommen und historische Elemente wie die Treppen freigehalten. Sogar die verrostete

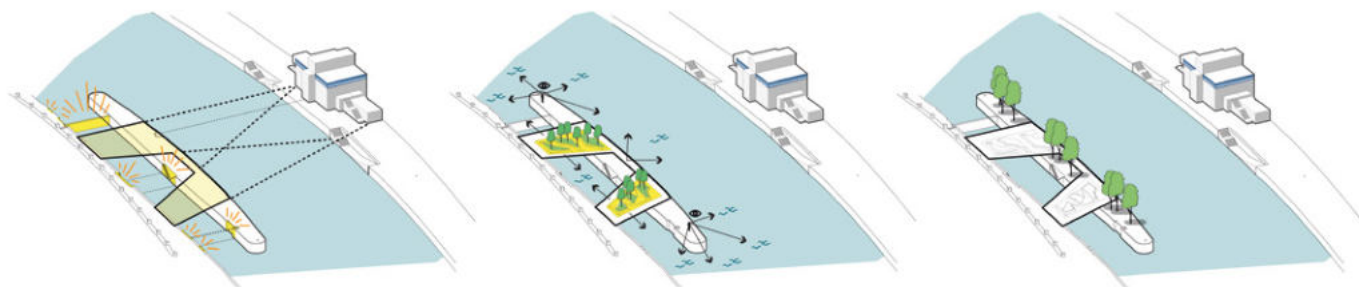
Tür und das Wehr mit dem schmalen Metallsteg blieben bestehen. Künftig erreicht man die Insel aber über zwei großzügige Überplattungen. Gemeinsam mit den Statiker*innen von gmeiner haferl & partner wurden diese als eigenständige Elemente gedacht und legen sich als solche auf die historische Substanz. Topografisch modellierte Holzlandschaften bieten sich zum Sitzen an. Die darin integrierten Pflanzinseln – mit Gräser-Stauden-Mischungen, Zieräpfeln, Felsenbirnen und japanischen Blütenkirschen bepflanzt – vermitteln einen farbenfrohen, lieblichen Gartencharakter. Die Gestaltung auf der Schleuseninsel selbst übt sich hingegen in Zurückhaltung – Kleinsteinpflaster, Gräserbeete und Ulmen drängen ein urbanes Bild auf. Mit diesem Kniff vereinfachte Carla Lo nicht nur die Arbeit mit der historischen Substanz, sie schafft vor allem zwei sehr spannende, starke Charaktere auf sehr wenig Raum.

ANGEBOT UND NACHFRAGE

Dennoch machten die Baumgruben mit den Ulmen anfangs ein wenig Probleme. Weniger die Bäume an sich – denn gerade in dieser besonders exponierten Lage bestätigt sich die Wahl durch die Resistenz der Ulmen. Die Herausforderung stellte mehr die Insel selbst dar, denn niemand wusste so recht, wie diese 1904 befüllt wurde. Man hoffte auf Schüttmaterial und fand soliden Beton. Die Arbeiten an den Baumgruben waren somit aufwendiger als gedacht: Um Aufschwemmungen zu verhindern, musste die historische Substanz für die Entwässerung zusätzlich angebohrt werden. Gleichzeitig kämpften die Landschaftsarchitekt*innen mit einem Wassermangel für die Bepflanzung. Dies wurde durch einen Kompromiss gelöst. Man teilt sich die Wasserleitung nun mit dem nahe liegenden Nachtclub „FLEX“. Das „FLEX“ ist vielleicht eines der

Oben: Das Konzept der schwimmenden Gärten verbindet die Geschichte des Ortes mit dem Wasser und der Natur.

Unten: Carla Lo Landschaftsarchitektur verstärkte die Sichtbeziehungen zum Schützenhaus und übernahm axiale Symmetrien von Otto Wagner.





bekanntesten Wiener Szenelokale. Gerade am Donaukanal ist es aber nur eines von vielen unterschiedlichen Konsumationsangeboten. Vor allem am gegenüberliegenden Ufer reiht sich Bude an Bude, Gastgarten an Gastgarten – wer nichts konsumieren will oder etwas Eigenes mitgebracht hat, setzt sich an der Kai-mauer auf den Boden, und trotzdem findet man an so manchen Tagen selbst hier nur noch schwerlich einen Platz. Denn während die Uferseite des Projektgebietes die meiste Zeit des Tages im Schatten liegt, scheint die Sonne hierher fast bis zum Untergang. Mit dem Schritt hinaus auf die Schleuseninsel schaffen die schwimmenden Gärten nun aber einen Sonnenplatz auf der Schattenseite und einen Freiraum ohne Konsumationszwang. Auch am vorgelagerten Kai sind keine zusätzlichen Buden oder Angebote geplant. Man kommuniziert klar: Jeder ist hier willkommen, jeder kann sich hier aufhalten und die Sonne genießen. Aber nicht nur die Sonne, sondern auch Wind und Wasser.

Denn durch die exponierte Lage wird die Windschneise, die der Kanal sowieso darstellt, intensiver wahrgenommen und erlebbar gemacht. Künftig sicher eine

willkommene Abkühlung in den heißen Sommermonaten. Statt am Wasser sitzt man hier außerdem eher im Wasser. Umspült vom Donaukanal, den Blick flussauf- oder -abwärts gerichtet, nehmen die Besucher*innen eine neue Perspektive auf einen altbekannten Ort ein. Vielleicht leisten die schwimmenden Gärten nur einen kleinen Beitrag zum besseren Stadtklima, aber sie machen diesen Beitrag auch zum Erlebnis. Carla Lo Landschaftsarchitektur hat gemeinsam mit ihrem Team nicht nur einen Freiraum mit Aufenthaltsqualität geplant, sie hat sich von den klassischen Typologien der Landschaftsarchitektur entfernt und aufgezeigt, wie man dadurch selbst im dichten Stadtzentrum Wiens noch neuen Freiraum schaffen kann. Denn die schwimmenden Gärten sind weder Platz, Park, noch wirklich Garten – sie sind die Schleuseninsel, die nach über 100 Jahren zum ersten Mal der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Und für all das hat sich das Warten auch mehr als gelohnt. ■

Die Kaiserbadschleuse wurde bisher nur zu Funktionsproben und zu Vorführzwecken in Betrieb genommen, weil die Donau nach dem Ersten Weltkrieg als Handelsroute an Bedeutung verlor.

WIEN, SCHWIMMENDE GÄRTEN

LANDSCHAFTSARCHITEKT*INNEN

Carla Lo Landschaftsarchitektur
AUFTRAGGEBER Wiener Gewässer
Management STATIK gmeiner haferl
& partner PROJEKTZEITRAUM
2016–2020

„URBANE SICHERHEIT IST EINE GEMEINSCHAFTLICHE HERAUSFORDERUNG“

Wer Innenstädte beleuchtet, darf Sicherheitskonzepte nicht auslassen. Wir haben mit Diana Schubert, der Leiterin des Büros für Kommunale Prävention der Stadt Augsburg, gesprochen und gelernt, dass subjektive Sicherheit genauso wichtig ist wie objektive, dass „Zupollern“ keinesfalls die einzige Präventionsmaßnahme bleiben darf und wie die Stadt Augsburg sich bemüht, die planenden Disziplinen ins Boot zu holen.

INTERVIEW: TANJA GALLENMÜLLER

INTERVIEWPARTNERIN

Diana Schubert, ist
Diplom-Verwaltungswirtin und seit 2007
Geschäftsführerin des
Kommunalen
Präventionsrates
Augsburg sowie seit
2016 Leiterin des
Büros für Kommunale
Prävention der Stadt
Augsburg.

Mit den Anschlägen auf den Weihnachtsmarkt auf dem Berliner Breitscheidplatz und auf das Olympia-Einkaufszentrum 2016 kochte die Frage nach der Sicherheit unserer Innenstädte in den Medien und der Gesellschaft hoch. Spätestens mit Corona wurde es wieder still um das Thema. Bißt die Sicherheit auf der To-do-Liste unserer Städte tatsächlich an Relevanz ein oder täuscht das?

Der Lockdown brachte die Defizite unseres Sozialstaates sehr deutlich ans Tageslicht: Häusliche Gewalt in Familien nahm zu, Kindern fehlten durch die Einschränkungen Unterstützungsmöglichkeiten, die erzwungene

Digitalisierung wirkte sich negativ auf benachteiligte Schüler*innen aus, die Schule fiel als „Schutzort“ weg, Verschwörungstheoretiker*innen gefährden unsere Demokratie, Extremist*innen unterschiedlichster Couleur mischen sich in unseren Städten unter Demonstrant*innen, der öffentliche Raum war plötzlich der einzige Treffpunkt für junge Menschen ... Nein, ich würde sagen, das Thema Sicherheit und damit einhergehend Prävention ist präsenter denn je.

Was hat sich denn in Deutschlands Innenstädten in Sachen Sicherheit seit 2016 getan?



Insbesondere nach Anschlägen verläuft die Debatte auf Bundesebene um geeignete Maßnahmen immer gleich: Es werden personelle Aufstockungen der Polizei und der Sicherheitskräfte gefordert. Mit den Anschlägen am Breitscheidplatz in Berlin hat die Diskussion einen neuen Verlauf genommen: Poller als DAS Mittel, um „Sicherheit“ im öffentlichen Raum zu gewährleisten. Beide Forderungen sind sicher wichtig und richtig. Doch können sie nur Mosaiksteine einer ganzheitlichen Sicherheitspolitik sein.

Die Mitgliedsstädte des Deutsch-Europäischen Forums für Urbane Sicherheit (DEFUS), zu welchem auch Augsburg als Gründungsmitglied gehört, haben 2018 daher Leitgedanken zur Sicherheit im öffentlichen Raum formuliert. Darin wird beispielsweise vereinbart, dass Städte offene Orte bleiben sollen, die für jedermann jederzeit zugänglich sind und sich Präventionsmaßnahmen nicht im Zupollern erschöpfen. Städte brauchen dynamische Sicherheitsstrategien, die nicht nur auf Ereignisse reagieren, sondern Szenarien vordenken und ganzheitliche Präventionsmaßnahmen entwickeln.

Was genau bedeutet Sicherheit im urbanen Kontext überhaupt?

Insbesondere in unseren Städten treffen unterschiedlichste Menschen mit verschiedensten Lebensentwürfen, vielfältige Kulturen und Strukturen auf engstem Raum aufeinander. Die Schere zwischen arm und reich wird zunehmend größer, die soziale Ungleichheit wächst. Die Gesellschaft polarisiert sich spürbar. Das birgt Konfliktpotenzial. Gerade Städte sind daher herausgefordert, durch geeignete Maßnahmen ein friedliches Zusammenleben aller zu ermöglichen.

Was sind aktuell die größten Gefahrenpotenziale unserer Innenstädte?

Deutschland ist eines der sichersten Länder weltweit. Unsere Städte generell und unsere Innenstädte insbesondere bieten hohe Lebensqualität – auch gerade deshalb, weil sie so sicher sind. Anders als in Vororten finden sich auf den öffentlichen Plätzen in den Innenstädten sehr heterogen zusammengesetzte Gruppierungen, was herausfordernd sein kann, im Falle von Konflikten Maßnahmen anzusetzen. Durch Strukturen einseitiger Nutzung sind Innenstädte weniger dicht

**Diana Schubert ist
Leiterin des Büros für
Kommunale Prävention
der Stadt Augsburg.**

bewohnt, was sich gerade abends und nachts auf die soziale Kontrolle und das subjektive Sicherheitsgefühl der Besucher*innen, aber auch Anwohner*innen auswirkt.

Welche Rolle spielt das subjektive Sicherheitsgefühl?

Darin liegt die Herausforderung: Kommunen und staatliche Behörden dürfen sich bei der Entwicklung von Sicherheitskonzepten nicht allein an der objektiven Kriminalitätslage orientieren. Auch die Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Bürger*innen muss bei strategischen Überlegungen miteinfließen. Viele Kommunen haben das bereits erkannt und wirken dem etwa durch Schaffung vielfältigerer Nutzungsmöglichkeiten, entsprechend gestalteter Möblierung und sozialer Durchmischung entgegen.

Absolute Sicherheit kann eine Stadt nicht garantieren, aber was kann eine Stadt tun, um ihren Bewohner*innen und Besucher*innen weitgehende – objektive – Sicherheit zu gewährleisten?

Urbane Sicherheit ist eine gemeinschaftliche Herausforderung. Neben staatlichen Behörden wie der Polizei, Justiz und den Kommunen müssen freie Träger, zivilgesellschaftliche Organisationen und auch die Bürger*innen an der Produktion von Sicherheit in ihrer Stadt arbeiten. Doch auch, wenn das perfekt gelingt, ist absolute Sicherheit nicht garantiert. Daher ist es umso wichtiger, eine Haltung in der Bevölkerung zu fördern, die zugleich von Sensibilität auf ungewöhnliche Veränderungen in ihrem Umfeld als auch von Widerstandskraft, sogenannter Resilienz, im Falle eines Anschlags geprägt ist. Diese Haltung sollte dem gesellschaftlichen Konsens zugrunde liegen. Nur so ist zu verhindern, dass das eigentliche Ziel von Anschlägen – das freie und offene gesellschaftliche Leben durch Angst einzuschränken – erreicht werden kann. Auch diese Überlegung ist Teil der Leitgedanken, die DEFUS mit seinen Mitgliedsstädten zur Sicherheit im öffentlichen Raum erarbeitete.

Sie leiten das Büro für Kommunale Prävention in Augsburg. Wie geht die Fuggerstadt die Kriminalprävention im innerstädtischen Raum konkret an?

Augsburg hat seit dem Jahr 2007 einen Kommunalen Präventionsrat (KPR)

installiert. Dieses Gremium setzt sich stadtweit und ressortübergreifend für Kriminalprävention in Augsburg ein. Das übergeordnete Ziel des KPR ist es, Kriminalität vorzubeugen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Bürger*innen zu verbessern. Hierzu vernetzt der KPR auf städtischer Ebene Präventionspraktiker*innen und erarbeitet gemeinsam mit ihnen Maßnahmen und Projekte, die die urbane Sicherheit verbessern und die lebenswerte und friedliche Stadt fördern. Auch der Bereich der städtebaulichen Kriminalprävention wird durch den KPR bearbeitet. Neben dieser stadtweiten Arbeit ist Kriminalprävention auch sozialräumlich auszurichten. Dem Büro für Kommunale Prävention ist der Fachbereich „Urbane Konfliktprävention“ (uK) zugeordnet, der darauf abzielt, das Leben im öffentlichen Raum durch Stadtteilarbeit und -netzwerke so zu gestalten, dass alle Mitglieder der Stadtgesellschaft den öffentlichen Raum friedlich miteinander und jede*r seinen Bedürfnissen entsprechend nutzen können. Diese Arbeit findet auch im Bereich der Augsburger Innenstadt statt, wo sich regelmäßig ein breit aufgestelltes Netzwerk trifft, Beobachtungen austauscht und Maßnahmen entwickelt, um negativen Tendenzen entgegenzutreten.

Welche Rolle spielt die Kriminalprävention bei der Planung öffentlicher städtischer Räume wie Parks und Plätzen oder Wohnquartieren in Deutschland und in Augsburg speziell?

Städtebauliche Kriminalprävention gewinnt zunehmend an Bedeutung. Durch die Arbeit des DEFUS, dessen Vertreter*innen der Mitgliedsstädte die Themen der Sicherheit in Ausschüsse des Deutschen Städtetages tragen, oder durch die Stiftung Deutsches Forum Kriminalprävention, dessen Kolleg*innen der Geschäftsstelle in verschiedenen Gremien, Netzwerken und Arbeitsgruppen auf unterschiedlichen Ebenen (Bund, Länder, Kommunen, Institutionen, Wissenschaft) mitarbeiten und Praktiker*innen sowie politische Entscheidungsträger*innen beraten, gerät die städtebauliche Kriminalprävention immer weiter in den Fokus. In der Stadt Augsburg wird das Büro für Kommunale Prävention bei allen Bauleitplanverfahren und städtebaulichen Fördermaßnahmen mit seiner Expertise zu Kriminalprävention beteiligt.

Welche Rolle spielen dabei die planenden Disziplinen wie Landschaftsarchitektur, Architektur und Stadtplanung, und wie funktioniert die Zusammenarbeit in Augsburg?

Kriminalprävention ist eine Querschnittsaufgabe. Kriminalpräventive Aspekte sollten von allen Akteur*innen bei der Planung von Räumen mitbedacht werden. Dynamiken der Gesellschaft, die insbesondere im öffentlichen Raum sichtbar werden, müssen – soweit dies möglich ist – in Planungen miteinfließen.

Die Zusammenarbeit mit planenden Disziplinen in Augsburg ist insbesondere auf sozialräumlicher Ebene sehr ausgeprägt. Wie bereits beschrieben, wird das Büro für Kommunale Prävention bei allen Bauleitplanungen beteiligt. Werden Konflikte im öffentlichen Raum sichtbar, können auch Umgestaltungsmaßnahmen mit Planer*innen zur Lösung der Situation beitragen.

Sie haben für Augsburg eine Checkliste erstellt, die für Behörden, Planer*innen und Bürger*innen bei städtebaulichen Planungen allgemein und speziell bei Bebauungsplanverfahren frühzeitig auf wesentliche Aspekte der Kriminalprävention aufmerksam macht. Das heißt, die Berücksichtigung präventiver Maßnahmen ist (noch) keine Pflicht, sondern nur Kür?

Dass kriminalpräventive Aspekte zu berücksichtigen sind, findet sich bislang in keiner Rechtsgrundlage. In Bauleitplanverfahren unterliegen sie – wie viele andere Aspekte auch – der Abwägung. Dass die Berücksichtigung der kriminalpräventiven Aspekte Sinn macht, zeigen die Erfolge der kriminalpräventiven Arbeit der Stadt Augsburg. So wurde beispielsweise eine Unterführung, die von vielen Bürger*innen als „Angst-röhre“ bezeichnet wurde, so umgestaltet, dass sie nunmehr durch Öffnung und die damit einhergehende, erhöhte soziale Kontrolle nicht mehr als Angstraum wahrgenommen wird. Auch im Stadtentwicklungskonzept der Stadt Augsburg, das Anfang dieses Jahres verabschiedet wurde, sind bei allen relevanten Punkten Aspekte der Kriminalprävention berücksichtigt. Die Arbeit der nationalen Institutionen und Netzwerke lässt hoffen, dass die Berücksichtigung von Kriminalprävention irgendwann nicht mehr vom Willen und Einsatz einzelner Akteur*innen abhängt.

Wie ist das Feedback auf die Checkliste?

Die Checkliste wurde 2010 veröffentlicht.

Das Feedback darauf war durchaus positiv – sie wurde von einem breiten Akteur*innenspektrum erarbeitet, das jeweils seine Zielgruppe bedient. Wir würden uns natürlich wünschen, dass städtebauliche Kriminalprävention fester Bestandteil der Ausbildung von (Landschafts-)Architekt*innen ist. Eine entsprechende Lehrveranstaltung mit der Hochschule Augsburg konnte auch organisiert werden. Doch reichen leider die personellen Ressourcen des Büros für Kommunale Prävention nicht aus, um eine solche Kooperation zu verstetigen, um so eine nachhaltige Sensibilisierung für diesen wichtigen Themenbereich zu erreichen.

Was sind die wesentlichen Inhalte der Checkliste und die wichtigsten Aspekte für eine sichere Innenstadt?

Die Checkliste ist in erster Linie auf Wohngebiete ausgerichtet. Doch finden sich gerade unter dem Aspekt „öffentlicher Raum“ wichtige Hinweise, wie Verkehrsräume, Plätze und Parks gestaltet werden sollten. Ganz konkret geht es um Wege- und Sichtverbindungen, Beleuchtung, Übersichtlichkeit und soziale Kontrolle.

Wie wird das Thema Sicherheit unsere Innenstädte verändern?

Terrorabwehrmaßnahmen, die momentan sehr weit oben auf der politischen Agenda stehen, werden eine sichtbar veränderte Möblierung der Innenstädte zur Folge haben. In immer dichter werdenden Räumen muss es weiterhin ausreichend Platz für Begegnung und Identitätsstiftung geben. Auch in Innenstädten gibt es „Nachbarschaft“. Diese gilt es zu fördern und Partizipationsmöglichkeiten durch neue, innovative Angebote zu schaffen.

Wird es einen Masterplan Kriminalprävention für Städte geben? Wäre das ein wünschenswertes Ziel aus Ihrer Sicht?

In jeder Kommune sollte die urbane Sicherheitspolitik strategisch entwickelt sein. Sicherheit muss hierzu als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden werden, die eine Beteiligung aller – auch marginalisierter Gruppen – ermöglicht. Sicherheit ist nicht allein als Repression zu verstehen, sondern präventiv und ganzheitlich auszurichten. Sie muss soziale Aspekte genauso wie räumliche Aspekte mitdenken. Auch virtuelle Räume gewinnen hier mehr und mehr an Bedeutung und müssen Teil der Strategie sein. ■

SPIELRÄUME

Im Freien ist das Risiko, sich mit dem Corona-Virus anzustecken, am geringsten, auch wenn sich viele Menschen an einem Ort aufhalten. Das ist gerade für Kinder wichtig, die Abstände noch nicht konsequent einhalten können. Noch ein Grund mehr, warum durchdachte Spielplätze Gold wert sind. Wir stellen Lösungen vor, die vorhandene und zukünftige Spielräume aufwerten.

HOCH HINAUS

Wie ein Spinnennetz sieht sie aus, diese Pyramide aus Herkulestau. Nach innen wird sie schmal und spitz, formt sich zu einem Türmchen, das gerade hoch genug ist, um eine etwas anspruchsvollere Kletterhürde für Spielkinder zu sein. Zugleich ist sie überschaubar genug, um sich nicht zu verletzen, sollte man doch mal den Halt verlieren und fallen. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber Sicherheit und Spaßfaktor sind bei den Seilnetz-Pyramiden von Huck gleichwertig, müssen es auch sein. Eingezogene Netzebenen sorgen für die nötige Schutzfläche, außerdem gibt es unterschiedliche Schwierigkeitsstufen, Abspannungen und Anreicherungen mit Strickleitern, Vogelneestkörben oder Netzkaminen. Die Pyramiden können auch mit Ankerplatten versehen werden. Das erleichtert die Montage und das Aufstellen – und bietet sich an für öffentliche Plätze, Schulpausenhöfe oder Erlebnisgärten.

huck-seiltechnik.de



AUSGEGRABEN

Sand ist eine knappe, natürliche Ressource – umso entscheidender, dass Städte und Kommunen ihre Plätze pflegen, die mit dem Rohstoff ausgelegt sind. Beachvolleyballanlagen zum Beispiel oder Spielplätze und Strandbars. Sand auszutauschen, bringt hohe Kosten mit sich und bedarf großer Transportfahrzeuge, die quer durch die Innenstädte und Wohngebiete fahren müssen, um die Plätze zu erreichen. Die Reinigungsmaschine der Firma Sandmaster soll Abhilfe schaffen. Und zwar, indem sie bis zu einer Tiefe von maximal 40 Zentimetern Sand durch einen Schaufelelevator aufnimmt und gegen ein Steilsieb wirft. Abfälle, Tierexkremete, Scherben und andere Gegenstände bis zu einer Partikelgröße von etwa fünf bis acht Millimetern werden vom Sand getrennt. Durch diese Tiefenbelüftung wird unter anderem das mikrobielle Gleichgewicht wiederhergestellt. Denn vor allem in den untersten Sandschichten finden sich jede Menge Kolibakterien, die sich dort ohne Sauerstoff vermehren. Auch Perlkies bis zu einer Körnung von 2/8 kann nach demselben Prinzip aufgearbeitet werden.

sandmaster.de



HÄNGEPARTIE

Ein Baumhaus an sich ist ja ohnehin schon toll, wenn aber noch eine Rutsche hinzukommt, durch die man sich elegant von oben nach unten gleiten lassen kann, ist das noch mal eine Nummer spezieller. Die Rutsche dieses hängenden Baumhauses von Richter Spielgeräte erinnert an einen Elefantenrüssel. Der sich nach oben hin verbreiternde Holzkörper schwebt, an vier Herkulesseilen befestigt, über dem Boden, einen Baum braucht es also nicht zwingend in der Nähe. Der Innenraum besteht aus zwei Ebenen, die durch eine Leiter miteinander verbunden sind und zum Verstecken und Rollenspiel auffordern. Wenn die Rutsche einen unversehrt nach unten bringt, wie gelangt man dann überhaupt ins Innere? Dafür braucht es einen Zugang über einen Netztunnel, eine Brücke oder einen Steg.

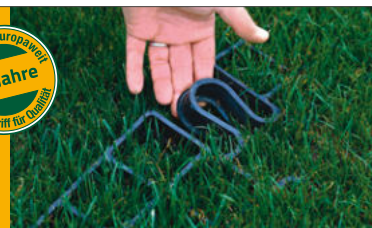
richter-spielgeraete.de



DAS RASENGITTER

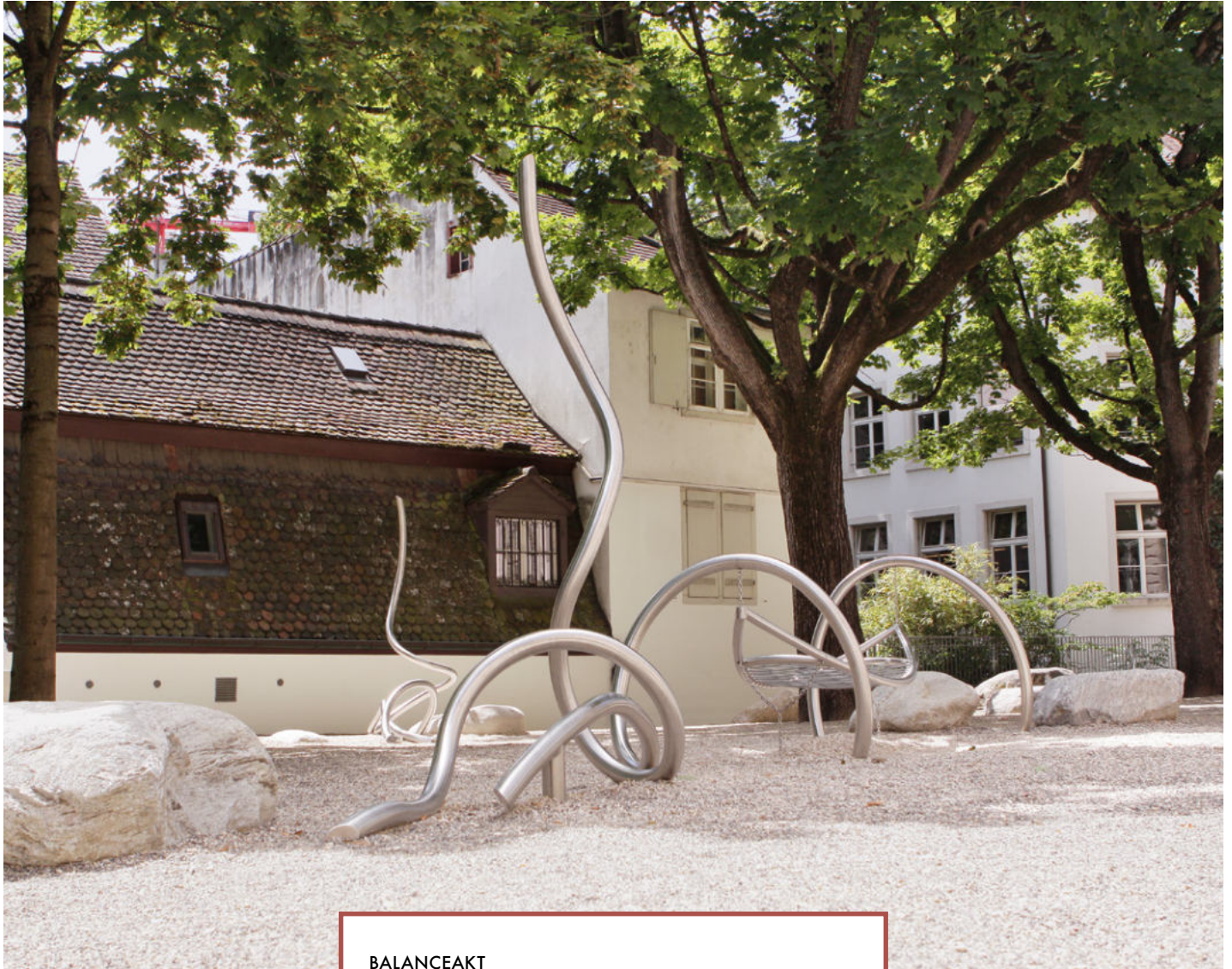
Schwabengitter®

- | integrierte Dehnfugen längs und quer
- | in vier verschiedenen Ausführungen
- | hochelastisches Recyclingmaterial
- | Lieferung innerhalb von 24 Stunden
- | extrem leicht und schnell zu verlegen
- | 10 Jahre Garantie auf Materialbruch



Schwab
ROLLRASEN

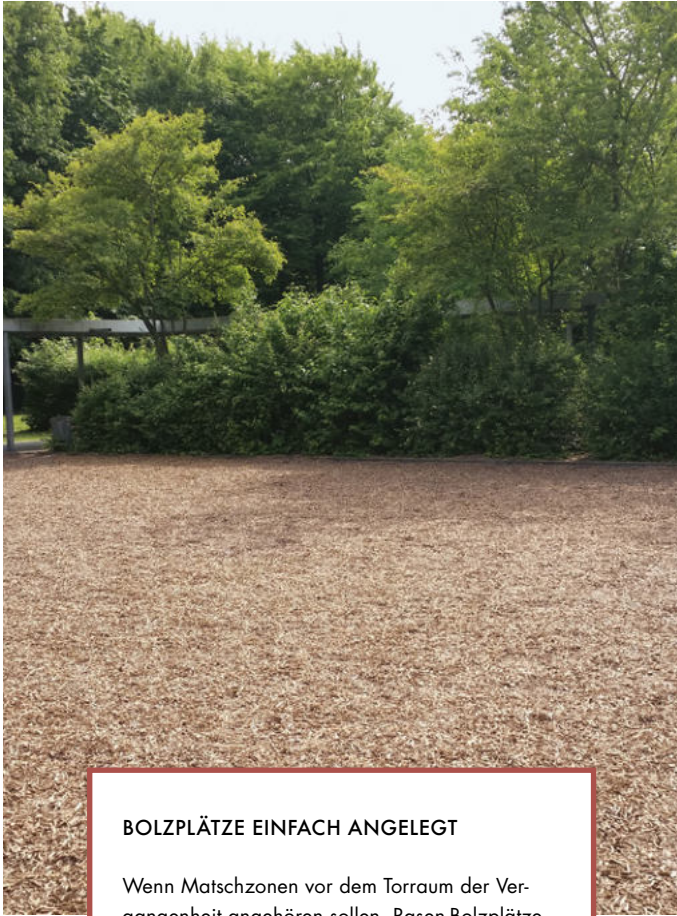
Schwab Rollrasen GmbH
Haid am Rain 3
86579 Waidhofen
Tel. +49 (0) 82 52/90 76-0
www.schwab-rollrasen.de



BALANCEAKT

Ist das eine Skulptur, ein Spielzeug oder ein Parkour? Tatsächlich alles zugleich. Der „Whoop Loop“ sieht so abstrakt aus, dass er ohne Probleme als Kunst im öffentlichen Raum betrachtet werden könnte. Seine Funktion ist ihm nicht ins Design geschrieben, die miteinander und ineinander verschlungenen Edelstahlstangen könnten alles sein und alles bedeuten und gleichzeitig nichts. Genau deswegen – platziert an einem entsprechenden Ort – fordert der „Whoop Loop“ zum Beispiel Kinder auf, sich mit ihm zu beschäftigen. Auf den gebogenen Stangen balancieren, über sie hinwegklettern, an ihnen entlanghängeln – je freier die Formen, desto experimentierfreudiger müssen die Spielenden sein. Aber nicht nur die: Genauso gut eignen sich die Skulpturen für Parkour-Athleten oder schlicht zum Verweilen.

zumkukuk.de



BOLZPLÄTZE EINFACH ANGELEGT

Wenn Matschzonen vor dem Torraum der Vergangenheit angehören sollen, Rasen-Bolzplätze ohnehin einen zu hohen Pflegeaufwand verursachen und Kunstrasenplätze zu kostenintensiv sind, dann könnte ein Holzschnitzelbelag die richtige Alternative für Flächen sein, auf denen kleine und große Freizeitkicker auf Torjagd gehen. Zugegeben: Der Lederball hat ein etwas anderes Rollverhalten auf diesem Material, dafür sind die Plätze einfach anzulegen, benötigen nur einen geringen Pflegeaufwand, sind bei jeder Witterung nutzbar und umweltfreundlich. Aus einem nachwachsenden Rohstoff mit einem besonderen Verfahren hergestellt, sind Öcocolor-Holzschnitzel langlebig und – sollte die Fläche einmal eine andere Verwendung finden – problemlos zu entsorgen.

oecocolor.de



Tel: 07022 9060-600

„Nur“ Stelzlager können viele, wir können auch „bis ins Detail“!

Ob Holz-, Keramik- oder Betonbeläge, mit dem Elefeet®-Schienensystem lösen Sie mit dem äußerst umfangreichen Zubehörprogramm alle Detailanforderungen.



www.zinco.de/p/elefeet



Leben auf dem Dach

STUDENTEN-SPECIAL

**12 Ausgaben für
NUR € 78,-**
(anstatt € 168,-)



**53%
PREISVORTEIL**

+ Geschenk

shop.georg-media.de



MEHR ALS HEISSE LUFT

Im größten öffentlichen Park Budapests in Ungarn hat die Berliner Seilfabrik einen Spielplatz auf 13 000 Quadratmetern errichtet. Einerseits ein Paradies für Kinder, bringt er andererseits gehörig Trubel in ein nicht ganz unumstrittenes Kulturentwicklungsprojekt.

CAROLIN WERTHMANN

In Budapests größtem Stadtpark hat letztes Jahr ein neuer Spielplatz eröffnet. Sein Herzstück ist der eigens angefertigte Kletter-Heißluftballon nach dem Vorbild eines Gemäldes des ungarischen Künstlers Pál Szinyei Merse.

Bei diesem Anblick möchte man gern noch mal Kind sein: Hunderte Quadratmeter erstreckt sich der Spielplatz im südöstlichen Teil des Budapester Stadtparks. 13 000 Quadratmeter sind es, um genau zu sein, und auf diesen offenbart sich ein Peter Pan'sches Nimmerland für kindlichen Eskapismus in vollendeter Form.

Der gigantische Spielplatz war Teil einer vollständigen Erneuerung des größten öffentlichen Parks in Ungarns Hauptstadt, Városliget genannt, oder auch Stadtwäldchen. Umgesetzt hat ihn die Berliner Seilfabrik GmbH. Das Ergebnis gehört zu einem Abschnitt des größten urbanen Kulturentwicklungsprojekts Europas mit dem Namen „Liget Budapest“. Neue Sport-, Freizeitmöglichkeiten und Freiflächen wurden geschaffen, Grünflächen wichen Museen und Kultureinrichtungen, einige davon sind noch im Werden – was nicht nur positive Resonanz der Budapester Bürger*innen und Architekt*innen nach sich zog. Auch ein Spielplatz dieser Dimension befriedigt nicht unbedingt die Sehnsucht nach

Erholung und Ruhe, für die man in einen Park kommen mag. Im Gegenteil, es war zu erwarten, dass das neue Freizeitangebot noch viel mehr Trubel bringt. Im Herbst 2019 wurde der Spielplatz eröffnet, wie gut besucht er seitdem täglich ist, lässt sich nur vage einordnen, ohne selbst dort gewesen zu sein. Laut Tamás Sándor von S-TÉR, Partner der Berliner Seilfabrik in Ungarn, kommen jeden Tag zwischen 5 000 und 6 000 Menschen auf den Spielplatz, zumindest an sonnigen Tagen – die Aussage gibt zumindest eine grobe Vorstellung davon, welche Kapazitäten dieser Spielraum besitzt.

BALLON NACH GEMALTEM VORBILD

Markant und einen Abstecher wert ist der Heißluftballon im Zentrum des Spielplatzes: von insgesamt 50 Spielgeräten wohl das außergewöhnlichste. Knapp zwölf Meter ist er hoch, fliegen kann er nicht – wäre ja auch zu schön, um wahr zu sein –, aber wenn man der Nimmerland-Metapher folgt, dann muss man auch nur fest daran glauben, um Dinge wahr

werden zu lassen. Bis er also fliegt, zumindest in Gedanken, hat er immerhin ein riesiges dreidimensionales Raumnetz in seinem Inneren zu bieten. Kletterseile und Strickleitern helfen beim Einstieg in den Korb. Vorbild für das Design war das Gemälde „The Balloon“ des ungarischen Künstlers Pál Szinyei Merse aus dem Jahr 1878. Gemalt aus einer leichten Untersicht, zeigt es einen Ballon mit roten und weißen Streifen, der vom Stadtwäldchen Városliget hinaufsteigt in den hellblauen Himmel über Budapest.

VON EXTRAVAGANTEN SPIELEREIEN BIS ZUM KLASSIKER

„Der gesamte Ballon ist um einen pendelnd gelagerten Mittelmast konstruiert, der mit insgesamt acht Seilen zum Boden hin abgespannt ist“, sagt Katharina Hilger, Ingenieurin des Creative Center der Berliner Seilfabrik. Sie ist die Hauptverantwortliche für die Entwicklung des Kletterballons. „Das Raumnetz wurde in einem Außengerüst aus Stahlrohren aufgespannt, welches an weiteren vier Stahlseilen von der Spitze des Mittelmastes abgehängt ist. Um die runde Form des Ballons zu erhalten, wurde die Ballonhaut über vertikal verlaufende Kunststoffstäbe ausgesteift.“ Herausfordernd sei gewesen, die Windlast zu verringern, welcher der Ballon aufgrund seiner Größe ausgesetzt ist. „Wir haben für die Ballonhaut ein luftdurchlässiges, PVC-beschichtetes Polyestergewebe eingesetzt. So konnten wir sicherstellen, dass der Ballon auch starken Winden standhält. Gleichzeitig sorgt die leicht transparente Textilstruktur dafür, dass genügend Licht ins Innere des Ballons gelangt“, so Hilger. Nennenswerte Spielereien sind abgesehen von dem Ballon die zwei elf Meter hohen

Klettertürme, die jeweils mit einer Röhren-Wendelrutsche und Röhren-Kurvenrutsche bestückt sind. Über ein engmaschiges Raumnetz gelangt man in den einen Turm, der andere ist mit schrägen Netztellern ausgestattet, über die bis ganz nach oben geklettert werden kann. Über ein dreidimensionales Kletternetz eines vierfach abgespannten Mittelmastgerätes können Kletterer in das Baumhaus Quii auf der Spitze des Mastes einsteigen. Von hier aus geht es über Netzstunnel und ein weiteres Baumhaus in einen Niedrigseilparkour. Zum Schluss wartet ein großer Schachbrett-Würfel aus Gummimembranmatten. Schaukeln durften natürlich auch nicht fehlen, was ist schon ein Spielplatz ohne eine Schaukel, dem Klassiker unter den Spielgeräten? Am Ende sind es dann doch die simplen Dinge, die den meisten Spaß bringen. ■

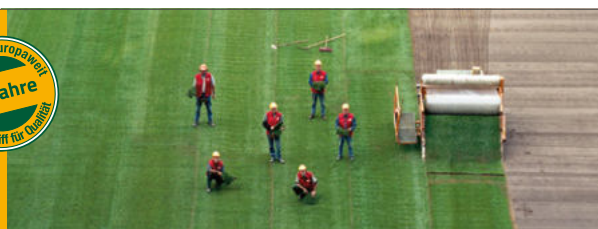
SPIELPLATZ, VÁROSLIGET, BUDA-PEST

ARCHITEKTEN Gartend Studio
AUSFÜHRUNG S-Team **FLÄCHE** circa 1,3 Hektar **HERSTELLER** Berliner Seilfabrik GmbH & Co. **PRODUKT-HIGHLIGHT** Spezialanfertigung Heißluftballon **ERÖFFNUNG** 2019

Kletterseile und Strickleitern ermöglichen den Einstieg in den Korb und in den Ballon, der um einen pendelnd gelagerten Mittelmast konstruiert ist.



- | perfekte Spitzenqualität aus Bayern
- | über 300 Rasenvariationen erhältlich
- | Lieferung innerhalb von 24 Stunden
- | auch mit flexiblem Verlegeservice
- | komplette Produktion in Deutschland
- | jetzt auch als Wildkräuterrasen



SCHWAB
ROLLRASEN

Schwab Rollrasen GmbH
Haid am Rain 3
86579 Waidhofen
Tel. +49 (0) 82 52/90 76-0
www.schwab-rollrasen.de



DAS GROSSE KRABBELN

In der französischen Gemeinde Ruy-Montceau in der Region Auvergne-Rhône-Alpes ist ein neuer Spielplatz für Kinder zwischen zwei und zwölf Jahren entstanden. Die abwechslungsreiche und kreative Spielplatzgestaltung wird von den Anwohner*innen begeistert angenommen. Eine Zutat des Erfolgsrezepts? Die Spielgeräte von Hersteller stilum.

SANDRA SEEWI

Die Spielgeräte, die stilum für Kleinkinder produziert, sind aus Sicherheitsgründen aus rutschhemmendem Gummigranulat und fest im Boden verankert.

Kinder lieben es, sich auszutoben. Um diesen natürlichen Bewegungsdrang zu fördern, bedarf es Platz und Raum. Denn die Bedeutung von ausreichender Bewegung für die kindliche Entwicklung ist heutzutage unbestritten. Neuen Raum dafür haben die Kinder in der französischen Gemeinde Ruy-Montceau kürzlich erhalten: Auf einem wunderschönen Gelände ist ein Spielplatz entstanden, der Kinderherzen höherschlagen lässt. Eine Rutsche mit Mehrwert, eine komplexe Kletteranlage, eine robuste Schaukel und eine Vierer-Wippe sowie Kleinkindelemente bieten so viel Abwechslung, dass ein einzelner Tag kaum ausreicht, alles zu bespielen. Die Firma stilum lieferte einen Großteil der Spielgeräte. Die einzelnen Geräte fügen sich aufgrund ihres formschönen Designs wunderbar in die natürliche Umgebung ein. Warmes Robinienholz in Kombination mit langlebigem Edelstahl ist ein attraktiver Materialmix, der den natürlichen Charakter des Spielareals unterstreicht. stilum verwendet ausschließlich hochwertige Materialien und verarbeitet sie zu Spielgeräten, die Kinder zu kreativem Spiel, Bewegung und Rollenspielen animieren. Sämtliche Produkte von stilum sind vollständig in Deutschland gefertigt. Die größeren Kinder toben sich an der eindrucksvollen Spielanlage „ascendo Robinie 2“ aus. Zwei Spieltürme sind hier durch ein Kletternetz verbunden, sodass Kinder ab sechs Jahren ganz spielerisch ihr Balancegefühl trainieren. Erobert werden die Türme über Leitern oder eine Kletterwand. Passend dazu steht in direkter Nachbarschaft die besonders kreativ gestaltete Rutsche „xena“. Über das Kletternetz erreicht man ein Spielhaus, das auch ein wunderbares Versteck bietet, bevor es auf der Rutsche wieder nach unten geht. Richtig

rund wird das Spielangebot mit der Wippe „tigna“, auf der bis zu vier Kinder gleichzeitig wippen können sowie der Schaukel „patis 2“ – beide aus robuster Robinie mit Edelstahlelementen gefertigt.

EINHEITLICHE FORMENSPRACHE

Die jüngsten Besucher*innen freuen sich über die bunten Kleinkindelemente in Tierformen, die sich als fröhliche Käfer oder Hasen locker verteilt auf der Wiese tummeln und zum Spielen einladen. Sicherheit steht bei den Kleinkind-Spielplatzgeräten aus dem Hause stilum dabei an erster Stelle, daher sind die Kleinkindelemente aus rutschhemmendem EPDM-Gummigranulat gefertigt und fest im Boden verankert. Dank der einheitlichen Formensprache der stilum-Geräte und dem konsequenten Fokus auf hochwertigen und widerstandsfähigen Materialien wie Robinie, Edelstahl und Gummigranulat lassen sich harmonische Spielareale gestalten. Der Fantasie von Planern und Gestaltern sind dabei keine Grenzen gesetzt, alle Spielgeräte fügen sich in jedes Areal ein und sind nach den aktuellen Normen zertifiziert. ■

SPIELPLATZ, RUY-MONTCEAU, FRANKREICH

AUFTRAGGEBER Gemeinde Ruy-Montceau
HERSTELLER UNTER ANDEREN stilum GmbH, Kleinmaischeid, stilum.com
FLÄCHE 350 Quadratmeter
REALISATION 2020

**Rutschen mit Mehrwert:
Die Türme müssen erst
klettern erobert
werden.**





Die beiden Partner von Lynen & Dittmar entstammen zwei verschiedenen Generationen von Planern und ergänzen sich gut.

LYNEN & DITTMAR

Mit Kurparks fing alles an. Als Rolf Lynen 1970 im Freisinger Landschaftsarchitekturbüro von Hans Bauer startete, plante das Büro den Kurpark in Bad Füssingen. Auch fünfzig Jahre später und mit einem neuen Büropartner widmet sich ihre Arbeit noch dem Thema Erholung. Allerdings nicht mehr Kurorten, sondern Freibädern.

ISA FAHRENHOLZ

AUTORIN

Isa Fahrenholz studierte Architektur an der Tu Berlin und absolvierte ihren Research Master in Amsterdam. Nach einem Volontariat bei Georg Media ist sie nun als Projektmanagerin bei New Monday tätig.

Die ersten Projekte, die Rolf Lynen – damals noch als Angestellter bei Hans Bauer – bearbeitete, waren vor allem Kurorte: Von Bad Griesbach hin zu Bad Gögging gestaltete das Büro allerlei Kurparks in Bayern. 1988 stieg Lynen dann als Partner ein, aus dem Büro wurde Bauer und Lynen. Von da an plante das Team der zwei Landschaftsarchitekten vor allem Projekte für die Stadt München, wie zum Beispiel die Außenanlagen der Messestadt Riem. 2007 stieß Klaus-Peter Dittmar dazu. Seit 2015 arbeiten Lynen und Dittmar zusammen in der Partnerschaftsgesellschaft Lynen & Dittmar Landschaftsarchitekten-

Stadtplaner. Die beiden Partner repräsentieren zwei unterschiedliche Planer-Generationen und bringen ihre unterschiedlichen Ansätze im Entwurf, aber auch der Unternehmensführung zusammen. Eine gute Ergänzung, wie sie finden. Dem Thema Erholung und Tourismus widmet sich das Büro immer noch. Zwar nicht mehr mit der Gestaltung von Kurparks, sondern indem sie für die Stadtwerke München die Bädersanierung übernehmen. Vom Prinzregentenstadion, über das Cosimabad hin zum Naturbad Maria-Einsiedel sind die größten Freibäder in München von Lynen Dittmar gestaltet. ■



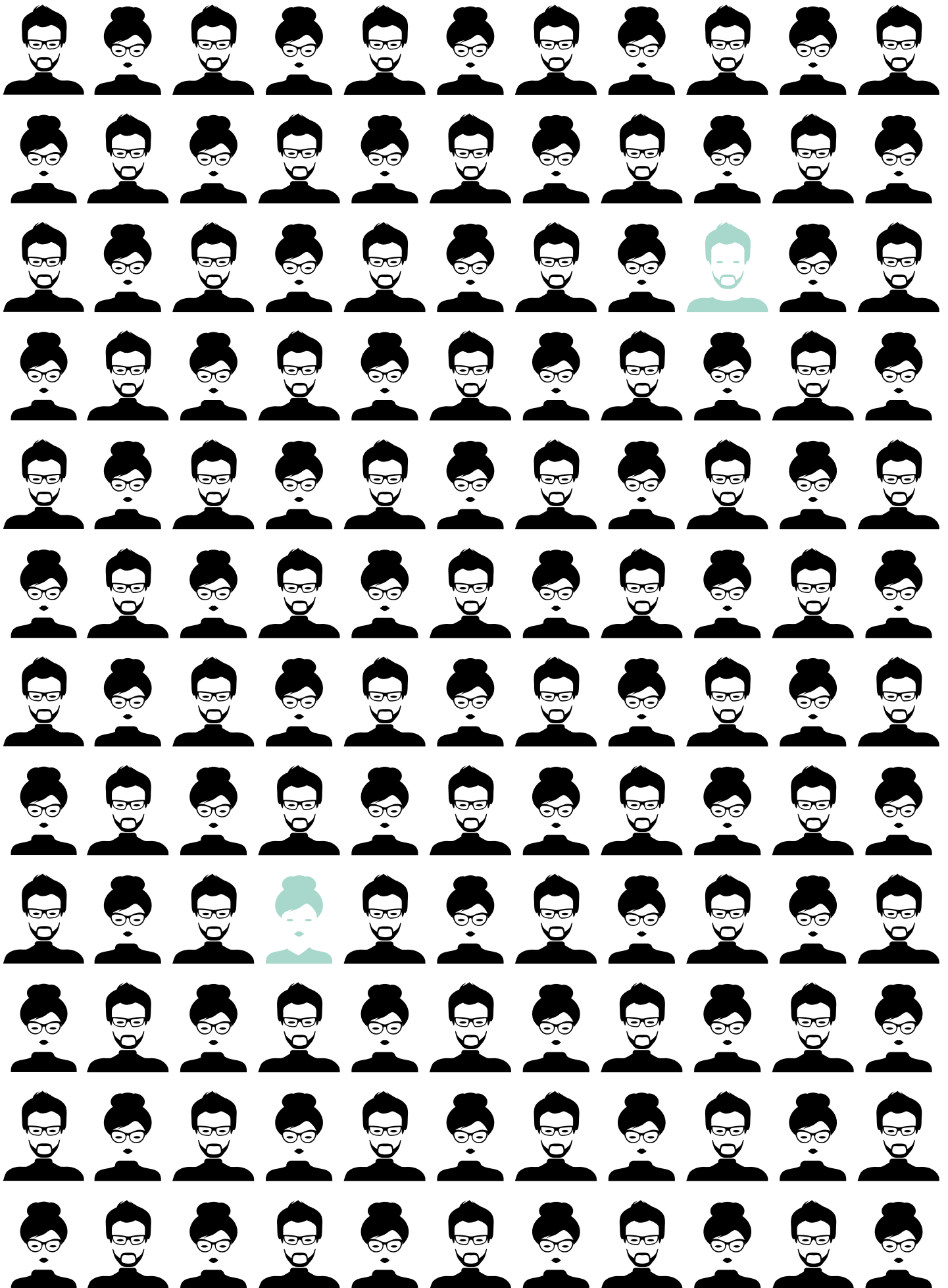
+ Mehr Einblicke in Planungsbüros finden Sie auf new-monday.de

ERHALTE JOBANGEBOTE.

new-monday.de/landschaftsarchitekten

NEW

MONDAY



LIEFERQUELLEN A-Z

Außenmobiliar

MÖBEL für den öffentlichen RAUM



NUSSER
STADTMÖBEL

Nusser Stadtmöbel GmbH & Co. KG
Tel. +49 (0) 7195/693-111 stadtmobel.de

Wir haben nicht das Rad erfunden.
Aber wir haben immer gute Ideen!



www.thieme-stadtmobiliar.com

Thieme
... steht für individuelle Lösungen

02501.6000

ZIEGLER
Mehr Wert für draußen.

E. ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH
Free Call 0800 100 49 01
E-Mail: info@ziegler-metall.de
Internet: www.ziegler-metall.de

Bänke

Nordbahn
Freiraummöbel-Programm

www.nordbahn-online.de
Tel. 033056 | 838-0



GaLa Bau

GEIGER
GRUPPE

NEUE WEGE GEHEN MIT NATURSTEIN

Bodenplatten | Gabionen | Findlinge
Sitzsteine | Blockstufen | Bänke
Natursteinverblander | Lärm- u. Sicht-
schutzwände | Mauer- u. Pflastersteine

H. Geiger GmbH Stein- und Schotterwerke
Am Schotterwerk 1
85125 Kinding/Pfraundorf

Tel.: 08467/15-0 Fax: 08467/15-980

www.galabau-geiger.de

Natursteine für den Gartenbau

GLÖCKEL Natursteinwerk

91799 Langenaltheim, Tel. 09145-428
Fax 6633, Mauersteine, Quader, Platten,
Pflaster, Gabionen - www.gloeckel.de

Schachtabdeckungen

OB RUND ODER ECKIG
AUSGEPFLASTERT ODER BEPFLANZT

Revo
SCHACHTDECKEL

Jetzt auch in Edelstahl!
VOLBERS-REDEMANN GmbH & Co. KG
Chemnitzer Str. 13 · 49078 Osnabrück
Tel. 054 05/941 33 · Fax 054 05/941 35
www.revo-deckel.de

Spielplatzgeräte

Hally-Gally

Spielplatzgeräte SPOGG GmbH
35614 Aßlar-Berghausen
Tel.: 06443 / 811262
www.hally-gally-spielplatzgeraete.de



Landeshauptstadt
Mainz



Wir suchen Verstärkung für unser
Grün- und Umweltamt:

Abteilungsleitung Freiraum- und Objektplanung (m/w/d)

Kennziffer 67/19

Ihre Aufgaben umfassen u. a. die Leitung
der Abteilung Freiraum- und Objektplanung,
die Vertretung des Amtes bei städtischen
Planungs- und Bauvorhaben, Gremienarbeit
sowie die Bearbeitung von Angelegenheiten
grundsätzlicher Bedeutung sowie besonderer
Schwierigkeit.



Nähere Angaben zum Stellenangebot finden
Sie unter www.mainz.de/stellenangebote.



Landeshauptstadt
Düsseldorf



Wir stellen ein
für das Garten-, Friedhofs- und Forstamt

Sachbearbeitung Objektplanung

(EG 11 TVöD)

Kennziffer 68/02/05/20/102

Sachgebietsleitung, Gebietsleitung Süd

(EG 13 TVöD)

Kennziffer 68/03/19/20/102

Die Einstellung erfolgt im Arbeitsverhältnis zu den
Bedingungen des Tarifvertrages für den öffentlichen
Dienst (TVöD).

Beschäftigungsdauer, Aufgaben, Anforderungsprofil,
Bewerbungsfrist und Ansprechpartnerin entnehmen
Sie bitte unserer Homepage
www.duesseldorf.de/stellen.

LANDESHAUPTSTADT

WIESBADEN

Das Grünflächenamt der Landeshauptstadt Wiesbaden sucht eine / einen

Landschaftsarchitektin / Landschaftsarchitekten (w/m/d)

Sie sind auf der Suche nach einem krisensicheren Arbeitsplatz mit abwechslungsreichen
Tätigkeiten? Dann interessiert Sie bestimmt unsere vollständige Ausschreibung mit
Informationen zu Aufgabengebiet und Anforderungsprofil unter www.wiesbaden.de/karriere
bis zum Ende der Bewerbungsfrist am **04.12.2020**.

Für weitere Informationen steht Ihnen Herr Loyal unter der Rufnummer (0611) 31-4344
gerne zur Verfügung.

www.wiesbaden.de

Unsere Online-Produkte finden Sie unter
www.new-monday.de/produkte



Stadt Ingolstadt

Zur Verstärkung für unser Gartenamt suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt – vorerst befristet bis 31.07.2022 – eine/n

Meister /-in (m/w/d) oder Techniker /-in (m/w/d) des Garten -und Landschaftsbaus

Weitere Informationen zur Stellenausschreibung finden Sie unter www.ingolstadt.de/stellen.

Wir freuen uns auf Ihre aussagekräftige Bewerbung mit den üblichen Unterlagen. Bitte senden Sie diese bis spätestens 20.11.2020 an die

Stadt Ingolstadt, Personalamt, Herrn Nieberle, 85047 Ingolstadt
bzw. per e-mail: bewerbung@ingolstadt.de
(als zusammenhängende Datei im pdf-Format)

Für Auskünfte stehen Ihnen Herr Meier unter Tel. (0841) 3 05- 19 42 und Herr Kohlhuber unter Tel. (0841) 3 05- 19 36 gerne zur Verfügung.




www.ingolstadt.de/stellen

53°8'N 8°13'O WWW.OLDENBURG.DE

Erfolg.

Die Universitätsstadt Oldenburg, Zentrum im Nordwesten mit mehr als 170.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt

eine Leiterin/einen Leiter (w/m/d) des Fachdienstes Stadtgrün – Planung und Neubau


Den ausführlichen Ausschreibungstext entnehmen Sie bitte dem Internet unter www.oldenburg.de/stellenangebote.

Haben Sie Fragen? Dann wenden Sie sich gern an Klaus Büscher, Leiter des Amtes für Umweltschutz und Bauordnung, Telefon 0441 235-2248. Ihre Bewerbung senden Sie bitte **bis zum 27. November 2020** an die

Stadt Oldenburg (Oldb) • Der Oberbürgermeister
Fachdienst Personal und Organisation • 26105 Oldenburg
oder per E-Mail an bewerbung@stadt-oldenburg.de




STADT OLDENBURG ¹⁰



Die Stadt Garbsen, innovativer Universitätsstandort in der Region Hannover, bietet folgende Stelle:

Dipl.-Ingenieur/-in oder Bachelor (m/w/d) der Fachrichtung Landschafts- und Freiraumplanung, Landespfl ege oder Landschaftsarchitektur
Entgeltgruppe E11 TVöD-VKA | Vollzeit

Weitere Informationen zum Anforderungsprofil erhalten Sie unter www.garbsen.de/rathaus-politik/aktuelles/stellenanzeigen

Stadt Garbsen
Rathausplatz 1 | 30823 Garbsen
www.garbsen.de

Büroleiter (m/w/d)

A24 Landschaft sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen engagierten und erfahrenen Büroleiter (m/w/d) mit mehrjähriger Berufserfahrung.

IHR PROFIL: abgeschlossenes Studium der Landschaftsarchitektur oder vergleichbar, mind. 5 Jahre Berufserfahrung in der Projekt-, Team- oder Büroleitung, Erfahrung im Projektmanagement und -controlling, exzellente Kenntnisse der HOAI, Rechnungs- und Vertragswesen, eigenständiges und strukturiertes Arbeiten, ausgeprägte Kommunikationsfähigkeiten und verhandlungssicher in deutscher Sprache.

IHR AUFGABENGEBIET: kaufmännische und wirtschaftliche Leitung des Büros, Qualitätsmanagement der Projekte, Controlling und Projektmanagement, VgV-Verfahren in der Akquis und Vertretung des Büros in Terminen.

UNSER ANGEBOT: langfristige berufliche Perspektive mit individuellen Entwicklungsmöglichkeiten, flexible Arbeitszeiten, Einbindung in interdisziplinäre Teams mit intensivem Wissensaustausch, interne und externe Weiterbildungsmöglichkeiten, sehr kollegiales und freundschaftliches Arbeitsklima in einem internationalen Team, attraktive Projekte mit hohem gestalterischem Anspruch und ein helles und modernes Büro in Berlin Kreuzberg.

Wir freuen uns über Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen mit Portfolio, CV, Angabe Ihres möglichen Eintrittstermins sowie Ihren Gehaltsvorstellungen als PDF-Datei an: bewerbung@a24-landschaft.de

BEILAGENHINWEIS
Dieser Ausgabe liegen Prospekte der Stilm GmbH, Kleinmaischeid und des Bund Deutscher Landschaftsarchitekten bdla, Berlin bei.

HAMBURG SUCHT!

LANDSCHAFTSPLANER (M/W/D)

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung sucht zum 01.03.2021 eine/einen

SACHBEARBEITERIN BZW. SACHBEARBEITER (M/W/D) LANDSCHAFTSPLANUNG IN DER PROJEKTGRUPPE HAFENCITY
Kennziffer B 1304, Vollzeit/Teilzeit (unbefristet)
EGr. 13 TV-L/BesGr. A13 HmbBesG

Die Projektgruppe HafenCity bearbeitet städtebauliche, freiraumplanerische und architektonische Planungen für die Gebiete HafenCity, Speicherstadt und Grasbrook.

Die HafenCity und der Grasbrook gehören zu den wichtigsten Stadtentwicklungsprojekten der Stadt. Hier beschreitet Hamburg neue Wege zu Fragen der Urbanität, Nutzungsmischung, dem nachhaltigem Bauen und der Mobilitätswende. Hier wollen wir Quartiere mit gut gestalteten, vielfältig nutzbaren Freiräumen schaffen, in denen das Grün nicht zu kurz kommt. Die Projektgruppe ist interdisziplinär aus den Fachrichtungen Städtebau/Stadtplanung, Architektur und Landschaftsplanung besetzt.

Alle weiteren Informationen erhalten Sie unter: www.hamburg.de/stellensuche.

Bitte wählen Sie bei „Behörde“ die „Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen“ aus.



Hamburg

VON EINFACHHEIT UND FANTASTIK

Die „Wassermusik“ von G. F. Händel und die „Vier Jahreszeiten“ von A. Vivaldi kennt jeder. Auch in der Romantik und Neuzeit befassten sich zahlreiche Komponisten mit Garten und Landschaft. Im DGGL-Jahr 2020 „Garten und Musik“ gilt es, auf zwei bedeutende Kompositionen des 20. Jahrhunderts hinzuweisen, die auf ganz unterschiedliche Weise den Garten thematisieren: John Cage, der sich von einem japanischen Garten inspirieren ließ, und Arnold Schönberg, dessen Inspiration eine fantastische war.

WOLFGANG H. NIEMEYER

Anfang des 20. Jahrhunderts schreibt Arnold Schönberg (1874–1951) seinen Liederzyklus op. 15 „Das Buch der hängenden Gärten“ für mittlere Stimme und Klavier, nach Gedichten von Stefan George (1868–1933).

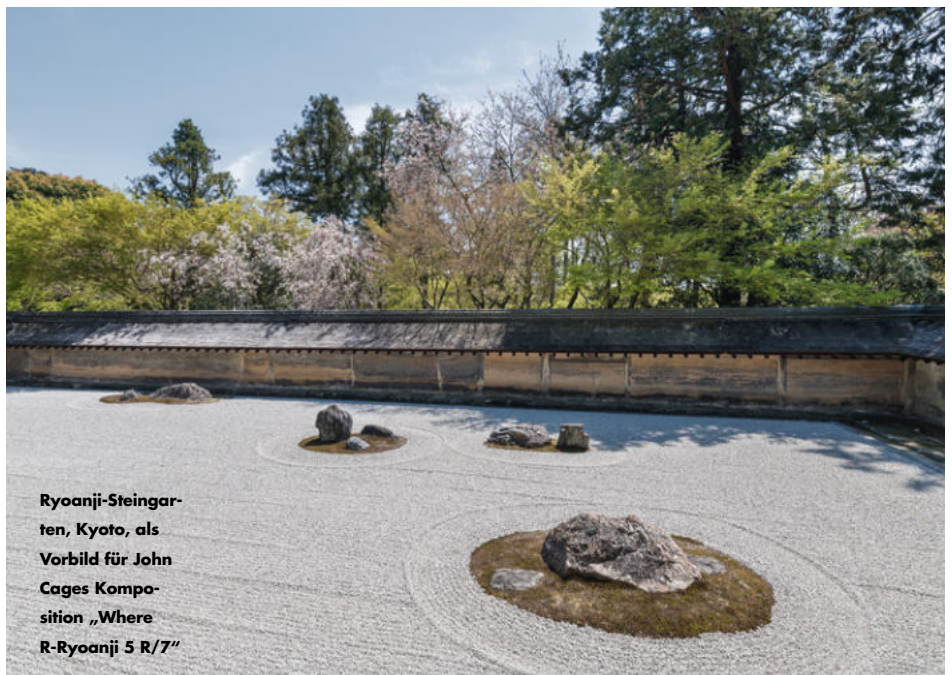
Man denkt sogleich an die „Hängenden Gärten der Semiramis“ – Gärten, die von Diodor und Strabo (beide 1. Jahrhundert vor Christi) in der Literatur ausführlich beschrieben, aber in natura nicht erhalten sind. Der Archäologe Robert Koldewey hat 1918 nach eigenen Ausgrabungen in der Burg von Babylon und basierend auf den überlieferten Textquellen eine Rekonstruktion der „Hängenden Gärten“ gezeichnet. Als „hängend“, „aufgehängt“, „schwebend“ – griechisch *kremastos*, lateinisch *pensilis* von *pendere* (wägen, an die Waage hängen) – wurden die aufwendig konstruierten, von Gewölben unterbauten und mit mächtigen Erdschichten bepflanzten Terrassenanlagen bezeichnet. Sie zählen zu den sieben antiken Weltwundern und sind über die Jahrhunderte stets geheimnisvolle Gärten vager Vorstellung – legendenhaft, abstrakt und zugleich märchenhaft – geblieben. So handeln die Gedichte Stefan Georges von einem Jugendlichen und seiner Geliebten, die im Garten und im „Blumenbett“ ihr Glück finden. Aber nachdem sie ihn verlässt, verwelkt auch der Garten.

VON DEN HÄNGENDEN GÄRTEN ZUR ATONALITÄT

Schönberg hat 15 oft sehr kurze Gedichte zur Vertonung ausgewählt und eine Liedfolge zunächst ganz traditionell ähnlich den Zyklen Franz Schuberts „Winterreise“ oder „Schöne Müllerin“ zusammengestellt,

die sich allerdings vom ersten Lied an bahnbrechend von sämtlichen tonalen Gepflogenheiten in der gängigen Kompositionsweise der Zeit löste und eine neue Ästhetik und Atonalität erfand. Gemäß seiner 1911 verfassten Harmonielehre und der Entstehung der 12-Ton-Musik gilt die Komposition „Das Buch der hängenden Gärten“ als frühes Meisterwerk atonaler Musik mit Tonclustern statt Dur/Moll-Tonalität, akkordischen und melodischen Motivvariationen und -umkehrungen sowie einer neuen Radikalität der Kürze (eines der Lieder umfasst nur 11 Takte). Schönberg sprach selbst von der „Emanzipation der Dissonanz“. Mit der Zwölftonmethode

waren für Komponist*innen nach Schönberg in der Musikgeschichte ganz neue Freiheiten gegeben. Interessant, dass die Neuerungen in der Musikgeschichte an „hängenden Gärten“ vollzogen wurden oder an Liedtexten wie „Unterm Schutz von dichten Blättergründen ...“, „Hain in diesen Paradiesen ...“, „Saget mir auf welchem Pfade ...“, „Das schöne Beet betracht' ich mir im Harren ...“, „Du lehntest wider eine Silberweide ...“, „Sprich nicht mehr von dem Laub ...“ oder „Wir bevölkerten die abend-düstern Lauben ...“. Ähnlich der Abstraktheit der „Hängenden Gärten“ als einer fantastisch beschriebenen, aber nicht real überlieferten Gartenkunst



Ryōanji-Steingarten, Kyoto, als Vorbild für John Cages Komposition „Where R-Ryōanji 5 R/7“

hat sich Arnold Schönberg vielleicht auch in seinen Liedkompositionen im Sinne des lateinischen pendere (wägen, an die Waage hängen) dem Gartenthema genähert und dabei zur Atonalität gefunden?

DIE MAGISCHE ZAHL 15

Schönbergs Kompositionsschüler John Cage (1912-1992) – bekannt als Komponist von Klangcollagen und Happenings, auf dem Zufall beruhenden Werken sowie Erfinder des präparierten Klaviers – verfährt gegen Ende des 20. Jahrhunderts mit seiner Komposition „Where R-Ryoanji 5 R/7“ ganz anders. Der Komponist, Maler, Zeichner und Akteur lässt sich von dem berühmten Ryoan-ji-Steingarten – 1450 von Hosokawa Katsumoto vollendet – bei Kyoto, Japan, inspirieren. Die Faszination des Zen-buddhistischen Gartens liegt in der Einfachheit begründet: 15 unterschiedlich große Steine ruhen in fünf Gruppen im feingeharkten weißen Kies in einer rechteckigen Gartengrundform. Einziges Grün ist das Moos, das die Steinformationen in Form von Inseln umgibt.

Solche Abstraktheit und zugleich Unheimlichkeit bewegten John Cage dazu, zunächst zwischen 1983 und 1992 170 Bleistiftzeichnungen zu fertigen – „Umkreisungen“ von auf dem Papier verteilten Steinen. „Oft sind seine Zeichnungen und grafischen Notate Vorformen späterer Musikstücke.“ (Christian Gampert, „Keine Verrücktheit war vor ihm sicher“, 2012). Die Zahl 15 scheint magisch zu sein: 15 Schönberg-George-Lieder, op. 15, 15 Steine im Zen-Garten, 15 Steine bei John Cages Zeichnungen und Musik.

MUSIKALISCHER SPAZIERGANG IM RYOANJI-GARTEN

„Das Papier ist ein leerer Raum, in dem die Linien schweben, genau wie der Kies als leerer Raum gelesen werden kann, in dem die Steine des tatsächlichen Gartens arrangiert sind. Die Form der Steine gibt die musikalische Komposition vor, indem die nachgezeichneten Ränder der Steine zur Notenschrift werden. Als Glissandi beschreiben sie in Kurven die Tonhöhen, die auf- und abrutschen. Percussion-Instrumente übertragen im Hintergrund den leeren Raum von Kies und Zeichenblatt ins Klangliche.“ – So heißt es im Katalog der Ausstellung „Garten der irdischen Freuden“ im Gropius Bau, Berlin 2019, zu deren Anlass die „Umkreisungen“ und Gedanken John Cages im Ausstellungsbeitrag „Garten als System/Denkstruktur“ vom Besucher

nachvollzogen und erlebt werden konnten. Die Komposition „Ryoanji“ von John Cage wurde anfänglich für Oboe konzipiert; danach folgten weitere Stücke für Gesang, Querflöte, Kontrabass und Posaune, jeweils mit obligatem Schlagzeug. „Und wie der Besucher im Ryoanji-Garten beim Umschreiten das statische Bild für sich in Bewegung setzt, erzeugt bei Cage die ‚Umkreisung‘ der Steine, deren Konturen der Solist nachzeichnet, immer neue Gestalten klanglicher Bewegung. Wie Klangereignisse in der Natur wünschte sie sich der Komponist. Sein Garten fasziniert nicht minder als das Vorbild in Kyoto.“ (Programm zu „Musik und Gärten“, Musikfestspiele Potsdam Sanssouci, Juni 2015). Schade, dass die beiden faszinierenden Kompositionen des frühen und späten 20. Jahrhunderts coronabedingt in dem besonderen Musikjahr der DGGL nicht aufgeführt werden konnten.

Die im Text besprochenen Musikstücke sind auf YouTube zu hören unter: „Das Buch der hängenden Gärten op. 15 – Arnold Schönberg“ und „John Cage Ryoanji“. ■

Die Hängenden Gärten der Semiramis in Babylon



AUTOR

Wolfgang H. Niemeyer
ist Landschaftsarchitekt und Komponist in München, seit 2009 2. Vorsitzender und seit 2015 1. Vorsitzender des DGGL-Landesverbandes Bayern-Süd.

HINWEISE/AKTUELLES

- 1.10. bis 18.12.2020 Ausstellung „München Ortstermin. Die Stadt nach dem Krieg und heute“, Seidl Villa, Nikolaiplatz 1b, München
- 7.11.2020, 17 Uhr Vortrag von Hans von Trotha „Die Zukunft der Gartenkultur von Hans von Trotha“, Klosterwall 23, Freie Akademie der Künste, Hamburg, eine Veranstaltung des DGGL-LV Hamburg/Schleswig-Holstein mit der Gesellschaft zur Förderung der Gartenkultur e.V.
- 12.11.2020, 19 Uhr Grüner Stammtisch „Stauden und Staudenverwendung in Zeiten des Klimawandels“, eine Veranstaltung des DGGL-LV Bayern-Nord
- 19.11.2020, 18 Uhr Vortrag Michael Hörrmann, Vorsitzender des Vereins Schlösser und Gärten Deutschland e.V. „Der Klimawandel in historischen Parks und Gärten“ im Anschluss der Mitgliederversammlung, Handwerkerstr. 7, Bielefeld/Neue Schmiede, eine Veranstaltung des DGGL-LV Westfalen
- 20.11.2020, 9 Uhr Werkbund Symposium „Freiräume. Grünflächen und Stadträume der Nachkriegsmoderne“, im Baukunstarchiv NRW, Ostwall 7, Dortmund, eine Veranstaltung des Deutschen Werkbunds Nordrhein-Westfalen e.V.

Aufgrund der Wechselhaftigkeit der Corona-Situation kann nicht gewährleistet werden, dass die angekündigten Veranstaltungen tatsächlich stattfinden.

FLÄCHEN ZUM ATMEN

MECHTHILD HARTING

Was für eine Outdoor-Saison 2020. Von April bis Ende September hat das Leben faktisch draußen stattgefunden. Wer keinen Garten sein Eigen nennen konnte, ist mit Kind und Kegel in die öffentlichen Parks und Grünanlagen umgezogen. Mancherorts hat man nicht einmal vor Naturschutzgebieten haltgemacht. Als es dann überall zu eng wurde, die Bars, Clubs und Restaurants, in denen man sich ansonsten getroffen hat, allzu sehr fehlten, gerieten die Plätze in den Städten in den Fokus. Nicht nur bei den Jungen. Diese Möglichkeit, nach draußen auszuweichen, hat alle in der bisherigen Corona-Zeit gerettet. Jetzt, im Herbst, ist es Zeit, darüber nachzudenken, was aus diesem Phänomen für diejenigen abzuleiten ist, die für die Qualität des Grüns in den Städten verantwortlich sind – aber auch für jene, die unsere Städte planen und damit auch die Quantitäten der grünen Oasen und attraktiven Plätze in der Hand haben. Die logische Schlussfolgerung aus den Erfahrungen der vergangenen Monate ist: Es kann nicht weitergehen wie zuvor.

MINDESTANSPRUCH AUF GRÜNFLÄCHEN

Mit Hinweis auf Klimawandel und Naturschutz ist in den vergangenen Jahren der sogenannten doppelten Innenentwicklung das Wort geredet worden: Um das stetige Wachsen der Kommunen in die Fläche zu verhindern, wurde die Nachverdichtung propagiert. Brachen und gering genutzte Flächen sollten genutzt werden, man empfahl in die Höhe zu bauen. Und um der schon längst eingetretenen Überhitzung der Städte zu begegnen, riet man gleichzeitig, die vorhandenen Freiflächen – von denen manche nur schlecht gepflegte Rasenflächen sind – zu qualitativollen Grünanlagen aufzuwerten. Doch das Leben in der Pandemie – noch dazu in einem weiteren heißen, trockenen Sommer – zeigt: Die Verdichtung hat ihre Grenzen. Das soziale Miteinander wird sonst unerträglich. Und es braucht nicht nur qualitativollere Grünflächen, sondern einfach mehr davon. Klimatolog*innen können längst mithilfe von Modellen errechnen, wie viel Grün in einem Quartier vorhanden sein muss, damit in den Sommermonaten sowohl tagsüber als auch nachts noch Temperaturen herrschen, die die Gesundheit der Anwohner*innen nicht gefährden und mit denen die Bäume überleben können. Dieses Wissen gehört endlich in die angewandte Stadtplanung. Es müssen Grenzwerte her, die man für Luftschadstoffe und Lärm seit Jahren kennt und die einen Mindestanspruch auf Grünflächen innerhalb eines Quartiers festschreiben. Die Forderung nach solchen Grün-Grenzwerten sollten nicht mehr nur Klimatolog*innen erheben, sondern es sollte diejenige Zunft dafür eintreten, die als Synonym für das Grün stehen muss: die der Landschaftsarchitekt*innen.



Mechthild Harting ist Redakteurin in der Rhein-Main-Zeitung der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Sie schreibt seit fast 20 Jahren über Umwelthemen und die Bedeutung des Grüns in der Stadt.

COCOONING HAT AUSGEDIENT

Die Pandemie hat gezeigt, dass Soziolog*innen und Psycholog*innen diese Forderung der Klimatolog*innen längst stützen: Wir alle brauchen das Miteinander, den sozialen Austausch. Dass es dafür geeignete Räume geben muss, ist evident. Was wäre dafür geeigneter, als attraktive, gut gepflegte Grünanlagen, die künftig auch noch stärker als bisher den vielfältigen Freizeitnutzungen gerecht werden: Da ist das eine Areal eher für Sport geeignet – Calisthenics lässt grüßen – das andere fürs Grillen, das dritte als Beat-Club, vielleicht an einer Autobahn gelegen. Aus den bisherigen Erfahrungen der Corona-Pandemie und denen des bereits eingetretenen Klimawandels gibt es doch nur eine Schlussfolgerung zu ziehen: Die Zeiten des Cocoonings, des sich Zurückziehens ins Private – möglichst noch hinter hohen Zäunen – sind offensichtlich vorbei. Zumindest in den Städten. Es ist die Outdoor-Ära, in der wir leben. Sie muss nur noch gestaltet werden – mit ganz viel und großzügig angelegtem Grün. Und da kommen die Stadtplaner*innen und Landschaftsarchitekt*innen ins Spiel. Denn sie sind diejenigen, die das können. ■

GARTEN + LANDSCHAFT IM DEZEMBER: STADTMOBILIAR

Wie können Planer*innen Außenräume mithilfe von Stadtmobiliar so gestalten, dass sich die Stadtbewohner*innen dort wie zu Hause führen? Welche Aufgaben müssen Stadtmöbel übernehmen? Wie schafft man mit ihnen diverse Räume, und wie können Planer*innen mit ihnen Nutzungskonflikte schlichten? Im Dezember gehen wir diesen und weiteren Fragen nach und stellen in einem umfassenden Branchenreport neuste Trends und Projekte vor.



Das Original.
Richter
Spielgeräte
GmbH

Dreieckspodest

Das Dreieckspodest ist ein attraktives Kombinationselement für Spielanlagen. Die ungewöhnliche Formgebung und der Neigungswinkel der Standpfosten tragen zu einem ganz besonderen Erscheinungsbild bei, und geben Impulse für vielfältige Bewegungs- und Gleichgewichtsspiele.



Du brauchst Inspiration? Kannst du haben.



NXT A. Das Netzwerk für alle, die
die Welt von morgen gestalten.
1 Monat kostenfrei testen.
Werde jetzt Mitglied!
nxt-a.de

NXT Das
junge
Architekten
Netzwerk **A**