

Landschafts- architekten

Freiraum und Mobilität |

| 2 | 2023 |





© bbz landschaftsarchitekten

Von Timo Herrmann

editorial

Ein geändertes Nutzer:innenverhalten im Bereich der Mobilität, die Themen der Klimaanpassung und Klimaresilienz sowie der gestiegene Bedarf an Freiraum während der Pandemie haben gezeigt, dass zusätzliche Flächenansprüche an unsere öffentlichen Räume gestellt werden. Die bereits eingeläutete Verkehrs- und Mobilitätswende scheint unausweichlich und zwingend erforderlich, um diese zusätzlichen Flächenansprüche im urbanen Raum zu bedienen. Doch zeigt sich, dass die rein aus gesellschaftlichen Kräften getragene Mobilitätswende und die geänderten Verhaltensweisen nicht ausreichen, einen nachhaltigen und schnellen Transformationsprozess zu initiieren. So war in der Süddeutschen Zeitung unter dem Titel »Ende Verkehrswende?« im Wirtschaftsteil der Ausgabe vom 29.04.2023 folgendes zu lesen: »Über die Mobilität der Zukunft wurde schon so viel diskutiert: weniger Autos, mehr Platz für Fahrradfahrer, selbstfahrende Shuttles. So hat man sich das Ganze mal vorgestellt. Doch die Realität sieht anders aus. Nie gab es so viele Autos in Deutschland wie heute, selbst kürzeste Strecken legen viele mit dem Wagen zurück, ob in der Stadt oder auf dem Land«. Dies bedeutet natürlich auch eine starke Belegung des öffentlichen Raumes mit Pkw- Stellplätzen.

Wenn man bedenkt, dass in Berlin durch Pkw-Stellflächen rund 13 Prozent der Verkehrsfläche und in Fläche rund 17 Quadratkilometer der Stadt besetzt werden, im Gegenzug öffentliche Straßenfahrzeuge wie Carsharing, On-Demand-Services und Taxi nur 0,3 Quadratkilometer der City in Anspruch nehmen¹, dann scheint es unerlässlich, auf Politik und Gesellschaft stärker einzuwirken, sodass die Verkehrs- und Mobilitätswende zeitnah und mit größerem Nachdruck erfolgt. Einmalig (noch) und nicht unumstritten, startete im April 2023 in Berlin das Modellprojekt »Parkplatzfreier Gräfekiez«. In dem Stadtviertel in Friedrichshain-Kreuzberg mit seinen rund 20 000 Einwohner:innen werden in zwei kurzen Straßenabschnitten in einer sechs- bis zwölfmonatigen Pilotphase 400 Pkw-Stellplätze zurückgebaut. Der frei werdende Platz wird temporär genutzt: entsiegelt und zu Grünflächen umgenutzt, als nutzungs offene Zonen für Anwohner:innen umgewidmet oder in Ladezonen oder MobilityHubs umgewandelt. Ursprünglich war geplant, das ganze Quartier mit 2000 Stellplätzen autofrei zu gestalten. Jedoch hatte die Politik kurz vor der Umsetzung der Maßnahme Angst vor Klagen und bereits im Vorfeld den Modellversuch reduziert.

Im Zusammenhang mit dem klimaangepassten, freiräumlich qualifizierten und gesellschaftlich erforderlichen Umbau unserer Verkehrsräume entsteht ein riesiger Bedarf zur Umgestaltung dieser frei werdenden urbanen Räume. Wer, wenn nicht die Profession der Landschaftsarchitekt:innen mit ihrer querschnittsorientierten und integrierenden Planung über alle Fachsparten wie Verkehr, Soziales und Ökologie hinweg schafft es, die unterschiedlichen Nutzungs- und Flächenbedarfe zu überlagern und unter einen Hut zu bringen und diese dann auch noch nachhaltig und kreativ zu entwerfen. Lassen Sie uns mutig sein, auf Politik und Gesellschaft einzuwirken! Lassen Sie uns nachhaltige und klimaangepasste, den Nutzungsansprüchen der Menschen und der Gesellschaft gerecht werdende und nicht nur dem Verkehr vorbehaltene Verkehrsräume als urbane Räume einfordern. Lassen Sie uns unsere Kräfte nutzen, diese Räume nachhaltig, nutzungs offen und multicodiert zu gestalten. Reclaim the streets!

Timo Herrmann, Landschaftsarchitekt bdla, bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh, bdla-Vizepräsident.



deutscher
landschaftsarchitektur
preis 2023

Der Wettbewerb um den Deutschen Landschaftsarchitektur-Preis 2023 ist entschieden. Der Erste Preis geht an »Neue Ufer Überlingen«, Entwurfsverfasser:innen: relais Landschaftsarchitekten Heck Mommsen PartGmbH. So das Ergebnis der Preisgerichtssitzung vom 21. April 2023 in Berlin. Die Preisverleihung findet am 15. September 2023 in Berlin statt. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sind auf landschaftsarchitektur-heute.de und deutscher-landschaftsarchitektur-preis.de zusammengefasst.

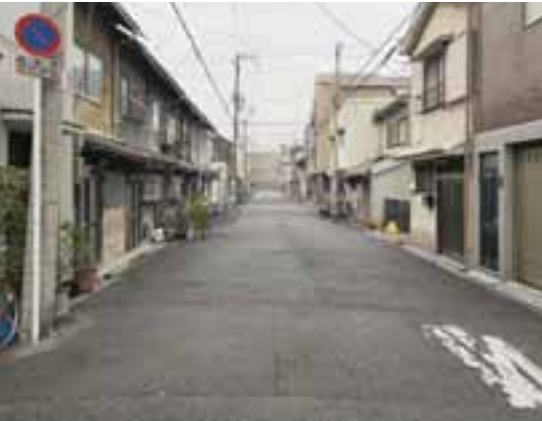
¹ Mobilitätsmonitor, Internationales Verkehrswesen 2/2019 des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB).

inhalt

Am 5. Mai 2023 kamen die Fachsprecher:innen Öffentlichkeitsarbeit der bdla-Landesgruppen zum Workshop III in Sachen Landesgruppenöffentlichkeitsarbeit zusammen. Ziel war es, die Inhalte für eine Kampagne zur Ansprache von Schüler:innen in der Phase der Berufsorientierung zu erarbeiten. Mehr aus den Arbeitskreisen des bdla auf den Seiten 28 bis 31.



© Petra Baum



© Franz Reschke

Franz Reschke, Landschaftsarchitekt, war zu Jahresbeginn 2023 im Land der aufgehenden Sonne. Was ihn am meisten in japanischen Großstädten und in der Provinz beeindruckt hat, war ein öffentlicher Raum frei von Autos und dafür frei für die alltägliche gemeinschaftliche Nutzung, frei für verschiedene Bewegungsformen und Aufenthalt. Seine Bilder auf den Seite 14 und 15.



© Vanessa Ewert

Der bdla heißt nicht nur Bund Deutscher Landschaftsarchitekt:innen, er »lebt« diese Umbenennung auch: Auf der Beiratssitzung am 31. März 2023 wurden Gudrun Rentsch zur Vizepräsidentin des bdla und Claudia Blaurock zur Fachsprecherin Pflanzenverwendung neu gewählt. Prof. Dr. Antja Backhaus und Martina Gaebler wurden im März 2023 neu in das Präsidium des bdla berufen. Ihre Haltungen und Ziele auf den Seiten 25 und 26.

editorial_1

Timo Herrmann, Anja Dreybrodt
Shared Space
2.0_6

Martin Rein-Cano
Skaten im
Wasserbecken_8

bauchplan).l
Mobilität als
Freiraum_10

Johannes Bühlbecker
Auf der Grünen
Achse_12

Franz Reschke
Stadtraum statt
Parkplätze_14

Philipp Oswalt, Lola Meyer
Die Mobilitätswende
sind wir_16

**Dr. Daniel Reißmann, Karl Eckert,
Dr. Susanne Schubert, Alice Schröder**
Dreifache
Innenentwicklung_18

Mario Kahl
Beirat 2023.
Ein Protokoll_22

Gudrun Rentsch
Profession
der Zukunft_25

Prof. Dr. Antja Backhaus
Klimaanpassung
voranbringen_25

Martina Gaebler
Zusammen
denken_26

Claudia Blaurock
Die Pflanze muss
es wuppen_26

Who is who im
bdla?_27

Ann-Kathrin Hartenbach
Natur wird
Kunst_32

Lea Nollen
Leistung
von Grün_33

gemeint_3
buchbar_20
leuteheute_21
inarbeit_28
inland_34
impresum_35

Titelbild_Quartierszentrum
Truderinger Straße, Trudering
Planung_bbz landschaftsarchitekten
berlin gmbh
Foto_Boris Storz

Dieser Ausgabe liegen Prospekte der folgenden Inserenten bei:
arboa e.K. tree safety, 70199 Stuttgart
DATAflor AG, 37079 Göttingen
GEFA Produkte Fabritz GmbH, 47800 Krefeld
Grijnsen GmbH, 29313 Hambühren
HÜBNER-LEE GmbH & Co. KG, 87752 Holzgünz
smb Seilspielgeräte GmbH, 15366 Hoppegarten
Weland GmbH, 23556 Lübeck
WEtell GmbH, 79106 Freiburg
Wir bitten unsere Leser um Beachtung!

gemeint

Freiraum durch Mobilität statt Autos

Von Carolin Ritter und Martin Tönnies



© Gesine Weiß

Öffentliche Räume müssen neu gedacht werden; im Bild Salzstraße.



© Kristof LANGE

Konzept öffentlicher Raum Bahnstadt Heidelberg. Fußgänger und Radfahrer finden höchste Mobilität durch Vernetzung von Stadtteilen, ÖPNV und Fernverkehrsanschluss. Planung: LATZ + PARTNERR LandschaftsArchitektur Stadtplanung.

Die Mobilitätswende rollt an und zeigt, dass wir über den begrenzten städtischen Raum neu verhandeln müssen. Der ökologische Verkehrsclub VCD stellt zwei Projekte vor, die den Rad- und Fußverkehr voranbringen wollen.

Unsere Städte wachsen und der öffentliche Raum muss vielen Herausforderungen gerecht werden. Damit die Städte der Klimakrise standhalten können, braucht es eine resiliente Stadtnatur und planerisch gesicherte blaue und grüne Infrastruktur, die in heißen Sommern für Abkühlung sorgt. Gleichzeitig wollen die Bewohner:innen uneingeschränkt mobil sein – aber nicht unter gesundheitsgefährdender Stickoxid- und Feinstaubbelastung oder Verkehrslärm leiden. Diese Bedarfe konkurrieren um begrenzten Raum. Im Sinne der Flächengerechtigkeit stellt sich der ökologische Verkehrsclub VCD diesem Problem und bietet mit den Projekten »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« und »Straßen für Menschen« Lösungen an.

Zukunftsfähige Planung denkt Mobilität und Wohnen zusammen

Im Prozess der Stadtplanung und Landschaftsarchitektur muss integriert und frühzeitig darüber nachgedacht werden, wie die Menschen vor Ort mobil sein können – und zwar ohne dass jede:r ein eigenes Auto braucht. Gerade in frühen Planungsphasen von Bauprojekten lassen sich Lösungen finden, nachhaltige Mobilität umzusetzen und Wohnquartiere klimaresilient und lebenswert zu gestalten. Der motorisierte Individualverkehr ist ein großer Flächenfresser, fahrend wie parkend: Autos stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag herum und beanspruchen dabei 12 m² Platz – Tendenz steigend. Das Wachstum der Mobilität auf vier Rädern – unabhängig vom Antrieb – kommt insbesondere in den Städten an seine Grenzen.

Seit der Reichsgaragenordnung von 1939 und deren Übernahme durch die Stellplatzherstellungspflicht in den Landesbauordnungen



Carolin Ritter.



Martin Tönnies.

© Jörg Ferys

© Jörg Ferys

gen ist jede neu gebaute Wohnung mit einem Kfz-Abstellplatz herzustellen. Auch der Erschließungsbegriff des Baugesetzbuches wird in der Stadtentwicklung und der Bauleitplanung als »autogerecht« interpretiert. Vergleichbare politische Ordnungsinstrumente für die öffentlichen Verkehrsmittel, für den Fahrradverkehr oder das Car-Sharing sind jahrzehntelang nicht geschaffen worden. Erst in den letzten Jahren ist mit der Einführung von kommunalen Stellplatzsätzen ein gewisses Problembewusstsein entstanden: Viele Kom-

E-Räder, eine gute Anbindung an Bus und Bahn, barrierefreie Gehwege und sichere Radwege.

Das Bundesweite Netzwerk Wohnen und Mobilität

In diesem Sinne berät der VCD mit dem Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« die Wohnungswirtschaft, Kommunen, die Mobilitätsbranche und Planer:innen. Zentrales Anliegen des Projektes ist es, am Wohnstandort klimafreundliche Mobilitätsangebote zu schaffen: Die Bewohner:innen sollen mindestens ebenso bequem auf Fahrrad, Bus oder Sharing-Angebote zugreifen können wie zuvor auf den privaten Pkw. Denn viel zu oft ist es ungünstige Infrastruktur, die davon abhält, weniger mit dem Auto unterwegs zu sein.

Die ökonomischen Vorteile für die Wohnungswirtschaft liegen auf der Hand: Der Bau von Kfz-Stellplätzen in Tiefgaragen ist besonders kostenintensiv und am Ende kann ein Großteil nicht vermietet werden, weil sich viele die Kosten für den Stellplatz nicht leisten können oder wollen. Das Ausweichen erhöht den Parkdruck im öffentlichen Raum. Die Akteure in dem Netzwerk Wohnen und Mobilität haben sich mit der Charta für Intelligente Mobilität auf ein gemeinsames Handlungsprogramm verständigt. Eine der zentralen Forderungen ist, die bisher am Auto orientierten Stellplatzsätzen zu am Klimaschutz orientierten Mobilitätssätzen umzuwandeln.



© Martin Randelhoff_Gimby

In einem klimafitten Wohnquartier gibt es u.a. sichere und gute Radabstellanlagen mit Lademöglichkeiten für E-Räder, wie hier im Bild die Mobilitätsstation Muhlbachareal Offenburg.

munen nutzen sie bei guter ÖPNV-Anbindung zur Reduzierung der Kfz-Stellplatzbedarfe oder zur Schaffung von Fahrradstellplätzen.

Prinzipien wie Barrierefreiheit und Stadt-der-kurzen-Wege sind Voraussetzungen für ein lebenswertes Wohnumfeld, in dem sich alle Bevölkerungsgruppen wohlfühlen. Das Ziel muss sein, die Vorteile des »autoreduzierten Wohnens« für die Lebensqualität durch eine attraktive Gestaltung des Wohnumfeldes hervorzuheben. Das bedeutet, dass sich Landschaftsarchitekt:innen künftig bei der Gestaltung von Außenanlagen und Wegen stärker mit dem Thema nachhaltige Mobilität und deren Anforderungen befassen sollten. Hierzu muss vieles nicht neu erfunden werden: Wenn es Parkraumbewirtschaftung oder Quartiersgaragen gibt, geteilte Autos genutzt werden können und Alternativen zum Auto gefördert werden, können öffentlicher Raum und private Freiflächen verstärkt für andere Bedarfe nutzbar gemacht werden. In einem klimafitten Wohnquartier gibt es sichere und gute Radabstellanlagen mit Lademöglichkeiten für

Straßen für Menschen

Viele Menschen sind daran gewöhnt, dass Autos im öffentlichen Raum enorm viel Platz beanspruchen. Das Projekt »Straßen für Menschen« will mit dieser vermeintlichen Selbstverständlichkeit aufräumen und dazu anregen, öffentliche Räume neu zu denken. Um zu erkennen, wie es anders gehen könnte – ganz ohne Autos im Mittelpunkt des Geschehens – braucht es einen Blick über den Tellerrand. Gute Beispiele dafür gibt es aber nicht nur in Amsterdam oder Kopenhagen, sondern auch hierzulande.

Ein Beispiel dafür ist Kempten. In der bayerischen Mittelstadt wurde ein Bürger:innendialog um eine wichtige Verkehrsader, die Salzstraße, gestartet. Mit Vernetzung, Beteiligung und Beratung konnte eine aussagekräftige Umfrage durchgeführt werden, an der 600 Menschen teilnahmen und explizite Forderungen nach einer fuß- und radverkehrsfriendlicheren Verkehrsplanung äußerten.

Durch die Unterstützung solcher Initiativen will das Projekt »Straßen für Menschen« das bürgerschaftliche Engagement für die Verkehrswende von unten stärken und auf das Thema Flächen-gerechtigkeit aufmerksam machen. Das Motto dabei: »Straße zurück-



Ein Parkplatz-Konzert im Rahmen von 12qmKULTUR.

erobern!«. Um noch mehr Menschen zu inspirieren, lädt das Projekt mit dem Aktionsformat 12qmKULTUR dazu ein, Straßen als Experimentierräume zu nutzen. Hier werden Parkplätze zeitweise zu Schauplätzen für Kunst und Kultur umgewidmet: von Mini-Festivals über Theaterstücke bis hin zu Abendessen mit der Nachbarschaft – es ist alles dabei. Denn viele Menschen wünschen sich mehr Platz für Begegnung und Austausch, zur Erholung, zum Sport machen oder Spielen und mehr Stadtgrün.

Verbesserungen sind kurzfristig machbar!

Die beiden VCD-Projekte beweisen, dass Verbesserungen schon kurz- und mittelfristig umsetzbar sind. Die Projekte geben Antworten auf die Nutzungskonkurrenz des öffentlichen Raumes und streben eine gerechte Umverteilung der Flächen an. Bezahlbares Wohnen mit einem lebenswerten Wohnumfeld sind aktuell die Kernaufgaben einer integrierten Stadt- und Freiraumplanung. Gemeinsam können wir den Status quo herausfordern und Menschen dazu bewegen, bekannt geglaubte Annahmen in Frage zu stellen. Wir alle müssen uns die Frage stellen, was uns wichtiger ist: das Auto vor der eigenen Haustür parken zu können oder, dass Kinder dort sicher auf der Straße spielen können?

Carolin Ritter, Bundesgeschäftsführerin, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) Bundesverband, Berlin.
Martin Tönnies, Mitglied im Vorstand, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) Bundesverband, Berlin.

Shared Space 2.0

Ortsmitten- und Stadtteilzentrengestaltungen von Krailling und Trudering in München

Timo Herrmann und Anja Dreybrodt

Shared Space ist eine Gestaltungsphilosophie für Verkehrsräume, die in den 1990er Jahren entwickelt wurde. Der Gedanke geht auf den niederländischen Verkehrsplaner Hans Modemann zurück. Es ist der Versuch, den verkehrsdominierten Raum in partizipativen Prozessen durch Abbau an Überregulierung und räumlicher Trennung mittels einer identitätsstiftenden Gestaltung in ein gestalterisches und funktionales Gleichgewicht zu bringen. Nachdem sich Shared Space in den Niederlanden, Belgien, England und der Schweiz in den 2010er Jahren in vielen Projekten umsetzen ließ und in der Schweiz mit dem Begriff der Begegnungszone einen wahren

ge und Busspuren das Problem, sondern vielmehr der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV), der die Flächen der Fußgänger:innen und Radfahrer:innen befährt und beparkt.

Im Schatten dieser Entwicklungen sind in Deutschland – initiiert von lokalen Stadtteil- und Bürgergemeinschaften, finanziert durch die Städtebauförderung und fußend auf der rechtlichen Einordnung nach StVO in den »verkehrsberuhigten Geschäftsbereich« – städtische und urbane Verkehrs- und Aufenthaltsräume entstanden. Dabei wurden neben den Verkehrsfunktionen, räumlich soziale Funktionen wie Verweilen und Kommunikation und verstärkt ökologisch klimatische Funktionen wie Beschattung und Regenwasserbewirtschaftung in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt.

Diese Räume erscheinen fast als Shared Space, sind jedoch rechtlich als »verkehrsberuhigter Geschäftsbereich« mit einer durch den Baulastträger definierten Höchstgeschwindigkeit zwischen 10 und 30 km/h klassifiziert. Bereiche, die neben funktionierenden verkehrlichen Lösungen extrem hohe Aufenthaltsqualitäten und Lösungen zur Klimaresilienz unserer urbanen Räume bieten.



© Boris Storz

Ortsmitte Krailling: Durch die gezielten Maßnahmen der verkehrlichen Transformation gelang das Experiment eines lang gestreckten Aufenthaltsraums.

Margaretenstraße und Ortsmitte Krailling

Die Margaretenstraße als Ortsmittelpunkt der Gemeinde Krailling war in ihrer Gestaltung und Funktionalität eine besondere Herausforderung. Im klassischen Trennprinzip mit Fahrbahn und Bürgersteigen, beides in Asphalt, und einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h galt es, die Margaretenstraße als Geschäfts- und Wohnstandort, aber auch als Aufenthalts- und Kommunikationsraum in der Ortsmitte zu stärken.

Durch die gezielten Maßnahmen des Up-Cyclings der bestehenden, historisch gewachsenen Situation gelang das Experiment eines lang gestreckten Aufenthaltsraums: Die Regenentwässerung wurde von der Mischwasserkanalisation abgekoppelt und wird nun über Sickerschächte dem Grundwasser zugefügt. Der alte Asphaltbelag wurde durch einen Granitpflasterbelag in offener, ungebundener Bauweise ersetzt. Eine stärkere Begrünung wurde mit Klimabäumen in hydrologisch optimierten und bepflanzen Baumscheiben erreicht.

Als wichtigste Neuerung wurde der Paulhan-Platz zu einer grün-urbanen und teilweise mit einem Baumdach versehenen Platzfläche umgestaltet – das neue Entree von Krailling.

Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h. Die Gemeinde behält sich vor, diese im weiteren Verlauf auf 10 km/h weiter zu reduzieren. Im Straßenraum wurde die Fahrspur mit offenen Rinnen niveaugleich und barrierefrei in einer minimalen Breite von 5,9 m markiert. Die Stellplät-

Boom erfuhr, konnte sich in Deutschland der Shared Space weder rechtlich – die StVO kennt den Shared Space nicht – noch in Form gebauter Projekte etablieren.

Stattdessen fand in den letzten Jahren eine gegenläufige Entwicklung statt. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens des Radverkehrs und ÖPNV, verbunden mit der Forderung nach mehr Sicherheit im Straßenverkehr, setzte sich die Separierung der Verkehrsräume mit räumlich und baulich abgegrenzten Busspuren, Radspuren, Radschnellwegen weiter fort. Die baulichen Auswüchse mit einer Überpolderung und Überbeschilderung sind landesweit zu sehen. Dabei sind nicht der gestiegene Flächenbedarf für die Radwe-



Den Anwohner:innen Truderings stehen heute fast 6600 m² qualitativ gestalteter Freiraum als Bewegungs- und Aufenthaltsraum in Form breiterer Bürgersteige zur Verfügung.

ze des ruhenden Verkehrs wurden zugunsten von begrünten und attraktiveren Aufenthaltsflächen reduziert.

Diese Maßnahmen förderten die Schaffung einer lebendigen Ortsmitte mit hoher Anziehungskraft und Aufenthaltsqualität, die die Identifikation der Krailling:innen mit ihrer Gemeinde stärkt und einen gesellschaftlichen Kommunikationsraum entstehen lässt.

Quartierszentrum Truderer Straße, Trudering

Als ein häufiger Kritikpunkt wird angeführt, dass Shared Space nur bei kleinen Gemeinden mit geringem Verkehrsaufkommen funktioniert. Das Quartierszentrum Trudering als Stadtteil Münchens hat 10-mal so viele Einwohner:innen wie die Gemeinde Krailling und auch hier war das Ziel die Schaffung eines lebendigen Stadtteilzentrums für alle, mit der gleichberechtigten Nutzung und Verteilung des Stadtraums für motorisierten Verkehr, Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen und einer Antwort auf die Klimaveränderung mit beschatteten Flächen und Retentionsräumen.

Hierzu wurde zunächst die vierspurige Durchgangsstraße in eine zweispurige Quartiersstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h transformiert. Das Verhältnis Verkehrsfläche zu Fußgängerraum hat sich so zugunsten der Aufenthaltsflächen umgekehrt: von rund 8000 m² Verkehrsfläche und 3000 m² Fußgängerraum stehen den Anwohner:innen Truderings heute fast 6600 m² qualitativ gestalteter Freiraum als Bewegungs- und Aufenthaltsraum in Form breiterer Bürgersteige zur Verfügung. Das Mischverkehrsprinzip mit reduzierter Geschwindigkeit schafft insgesamt ein großzügiges Quartierszentrum. Durch die Widmung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich lässt sich die Geschwindigkeit je nach Entwicklung noch weiter, auf 20 km/h oder 10 km/h reduzieren. Die weiche Separierung zwischen Straße und Gehbahnbereich erfolgt



Das Mischverkehrsprinzip mit reduzierter Geschwindigkeit schafft insgesamt ein großzügiges Quartierszentrum.

durch eine Homburger Kante, eine dreizeilige Granitpflasterreihe mit einem Abstich von 3 cm. Durch den taktilen und optischen Kontrast zum restlichen Belag dient die Kante als eindeutiges Orientierungsmerkmal zwischen Gehbahnbereich und Fahrbahn auch der barrierefreien Orientierung. Gleichzeitig wird eine einfache Querung der Fahrbahn überall möglich.

Die Bündelung der Medieninfrastruktur im Boden unter der Fahrbahn führte zur Schaffung eines grünen Straßenraumes mit offenen, Stauden bepflanzten Baumscheiben, zusätzlichen Grüninseln und Staudenflächen, die alle zusammen als Retentionsräume den Abfluss des Regenwassers minimieren.

Ein multicodiertes zukunftsweisendes Quartierszentrum ist entstanden, mit mehr Grünvolumen und einer verstärkten Beschattung. Auch hier sind zahlreiche Gesprächs- und Beteiligungsunden seit 2015 den Planungen vorausgegangen.

Am Anfang steht immer die Kommunikation über das Mehr, was wir gewinnen, die qualitätsvolle Gestaltung, über den gemeinsamen öffentlichen Raum, den wir nicht nur aufhübschen dürfen, sondern nachhaltig zukunftsfähig umbauen müssen, um so qualitätsvolle, den verkehrlichen, sozialen und ökologischen Belangen Rechnung tragende Gestaltung umsetzen zu können. Nichtsdestotrotz sollte endlich ein rechtlicher Rahmen in der StVO geschaffen werden, der die Anlage von Mischverkehrsflächen außerhalb reiner verkehrsberuhigter Bereiche regelt und rechtliche Möglichkeiten schafft, diese auch im Zusammenhang mit Funktionen des Aufenthalts und des Klimaschutzes einzuführen und der nicht an die Grauzonen der StVO gebunden ist.

Timo Herrmann, Landschaftsarchitekt bdla, bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh bdla.
Anja Dreybrodt, Dipl.-Ing. Landschaftsplanung, bbz landschaftsarchitekten berlin gmbh bdla.

Skaten im Wasserbecken

Klimaresiliente Quartiersentwicklung in Downtown Høje Taastrup

Von Martin Rein-Cano

Das Klima ist im Wandel und städtische Räume müssen sich den Veränderungen entsprechend anpassen, um Sicherheit und die Qualitäten des urbanen Lebens zu erhalten und zu stärken. Die Themenfelder um nachhaltige Planung fächern sich dabei breit. Zentrale Aspekte im ökologischen Kontext sind unter anderem das Wasser- und Raummanagement sowie innovative Verkehrskonzeptionen in städtischen Räumen.

Schutz vor extremen Wetterereignissen

Mit Downtown Høje Taastrup wurde 2011 ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben, um ein großes Gebiet der Gemeinde Høje Taastrup – ein durch verschiedene städtebauliche Maßnahmen zersplittert wirkendes Viertel nicht weit von Kopenhagen – neu zu entwickeln. Im Zuge der geplanten Transformation und Verdichtung sollte in dem Quartier neuer Wohnraum entstehen, um dem stark gestiegenen Bedarf in der Region der dänischen Hauptstadt gerecht zu werden. Darüber hinaus sollten geeignete räumliche Strukturen geschaffen werden, um die durch den Klimawandel künftig zu erwartenden starken Niederschlagsvorkommen zu bewältigen.

Ein plötzlicher und außergewöhnlich starker Wolkenbruch hatte Kopenhagen Mitte 2011 so erheblich belastet, dass es in vielen städtischen Bereichen zu Überflutungen gekommen war. Anschließend hydraulische Bewertungen der örtlichen Gegebenheiten zeigten, dass der Schutz vor extremen Wetterereignissen nicht ausreichte, um künftige Überschwemmung in Teilbereichen der Stadt zu verhindern. Über die Umsetzung des Schwammstadt-Konzepts hinaus wurden daraufhin mit einem Managementplan für Starkregenereignisse, der Copenhagen Strategic Flood Masterplan, Leitlinien für neue Projekte der Stadt festgelegt. In diesem Zuge wurde das Regenwasserspeichersystem mit einem Rohrleitungssystem verbunden, das überschüssiges Niederschlagswasser ins Meer leitet.

Räumliche Mehrfachkodierung

Mit einer beeindruckend langen Skateanlage als zentrales, räumlich prägendes Element eines neuen grünen Stadtparks etabliert das freiraumplanerische Konzept unseres Projekts vom lokalen Bahnhof aus über eine Strecke von einem Kilometer ein freiräumliches Rückgrat entlang des gesamten Quartiers. Die Skateanlage schafft ein breit gefächertes Angebot an Erholungs-, Bewegungs- und Aufenthaltsqualitäten für die Bewohner:innen des Viertels und stärkt als Herzstück des Parks die urbane Kultur und Lebendigkeit vor Ort. Als Nachhaltigkeitsansatz des Projekts steht das Prinzip der räumlichen Mehrfachkodierung im Fokus. Ausgehend von den örtlichen Gegebenheiten mit starkem Regenvorkommen und einem Boden, der nur

wenig Versickerung zulässt, wurde mit der langen Skateanlage eine topografische Struktur geschaffen, in deren Gräben und Becken gleichzeitig die mitunter großen Mengen an Regenwasser effektiv und zur sinnvollen Nutzung zurückgehalten und gesammelt werden können, statt lediglich ins Meer geleitet zu werden. Das in den Becken gestaute Regenwasser kann auf diese Weise zur Bewässerung der Grünflächen der umgebenden Parkanlage genutzt werden. Überschüssiges Wasser wird durch unterhalb des Geländes verlaufende Leitungen weiter in einen offenen Regenwasserteich im Park geleitet.

Der eindrucksvolle Freiraum der langen, mäandernden Skateanlage schafft eine Vielfalt an Aktivitätsmöglichkeiten, regelt das Wassermanagement und fungiert darüber hinaus auch als infrastrukturelle Erschließungsachse Høje Taastrups. Die topografische Landschaft der Regenwasserbecken kann bei trockenen Wetterverhältnissen auch zur Fortbewegung mit dem Fahrrad, mit Rollern, Inlineskates und Skateboards genutzt werden. Die Qualitäten der Stadt Kopenhagen als Fahrradstadt werden so ins angrenzende Umland ausgeweitet.

Das Radfahren stellt in Dänemark eine wichtige Form der Fortbewegung und einen prägenden, wenn nicht beherrschenden Teil des urbanen Lebens dar. Die klimaschonende Ausrichtung der Verkehrspolitik, die hierzulande aktuell mit Nachdruck vorangetrieben wird, ist in Dänemark mit seinen fahrradfreundlichen Infrastrukturen für den fließenden Fahrradverkehr längst etabliert und traditionell verankert. Die dänische Hauptstadt gilt mit ihrem weit ausgedehnten Netz an Radwegen seit langem als vorbildliches Beispiel einer Fahrradstadt.



Das in Høje Taastrup umgesetzte Planungskonzept findet eine zeitgemäße Antwort auf die drängenden und vielschichtigen Themen unserer Zeit. Vor dem Hintergrund steigenden Bedarfs und höherer Anforderungen an öffentliche Räume und der begrenzten Verfügbarkeit an Flächenressourcen in urbanen Zentren liegt es nahe, infrastrukturelles Raummanagement zukünftig eher integrativ statt additiv zu denken und zu planen. Am Beispiel Høje Taastrups wird deutlich, dass räumliche Mehrfachkodierungen einwandfrei funktionieren und urbane Freiräume durch eine jeweils ganz individuelle örtliche Charakteristik bereichern können. Der dynamische, klima- und wetterbeding-

te Wechsel, der die parallelen Nutzungen jeweils immer nur temporär verfügbar macht, lehrt die Nutzer:innen mit den klimatischen Gegebenheiten und den sich wandelnden Wetterverhältnissen zu leben. Durch ein ganzheitliches städtebauliches Planungsverständnis ist in Høje Taastrup ein Ort der Wechselwirkung zwischen Architektur, Landschaft, Stadtraum und Programmierung entstanden, geprägt durch qualitative Besonderheit und identitätsstiftende Einzigartigkeit.

Martin Rein-Canom, Landschaftsarchitekt bdlA, TOPOTEK 1, Landscape Architecture, Architecture & Urban Design, Berlin/Zürich.



Mobilität als Freiraum

Vom Up-Cycling Markt Erlbachs zu einem zukunftsfähigen Stadtraum

Von bauchplan.(

Uns Menschen ist von Kindesbeinen an der inhärente Drang gegeben, unseren Mobilitätsradius zu erweitern. Sobald wir mobil und unabhängig auf unseren Beinen stehen, nutzen wir sämtliche Gerätschaften, um unseren Aktionsraum zu vergrößern. Der Traum der ubiquitären Mobilität kulminierte bekannterweise in der autogerechten Stadt. Mobilität, je nachdem wie sie ausgelegt wird, hat so-

ren, obliegt demnach dem Geschick nachhaltiger Planung. Laut dem Stadtsoziologen Jan Gehl findet sozialer Austausch dort statt, wo sich Menschen auf Augenhöhe begegnen können, wo ihnen die Möglichkeit gegeben ist, sich frei zu bewegen. Soziale Orte der echten Inklusion lassen Selbstbestimmung und Selbstermächtigung zu und bieten allen Alters- und Personengruppen mit unterschiedlichsten



Für innerörtliche Mobilität geehrt.

mit unmittelbar mit Freiraum zu tun und mit persönlicher Freiheit im Sinne einer selbstbestimmten autarken Weise der Fortbewegung. Wie diese generationenübergreifend aussehen kann, wurde, basierend auf einem Shared-Space-Konzept, in der als Bewegungsraum umgesetzten Hauptstraße in Markt Erlbach erprobt. Die Marktstraße im Zentrum der Marktgemeinde, bei deren Konzeption die (Wieder-)Begegnung von Menschen im Mittelpunkt stand.

Markt Erlbach setzte sich zum Ziel, im Programm der Städtebauförderung die Hauptschlagader der Gemeinde und Durchzugsstraße für motorisierten Individualverkehr (MIV) zu einem echten Lebensraum umzugestalten und den Freiraum den Bewohner:innen der Gemeinde als historischen Markttraum zurückzugeben. Das bedurfte der Neuverhandlung sowie einer gerechteren Aufteilung des vorhandenen Freiraums für alle Nutzungsgruppen. Innerhalb eines denkmalgeschützten Raumes galt es daher, einem Anger, zu schmal gesteckt für echte Platzkonfigurationen, dennoch zu einer markanten Präsenz im öffentlichen Raum zu verhelfen.

Die kommunikative Stadt

Menschen sind soziale Wesen mit einem hohen Bedürfnis an Mobilität. Beiden Bedürfnissen gleichermaßen nachzukommen, ohne das Grundprinzip einer kommunikativen Stadt aus den Augen zu verlie-



Ergänzt durch neu eingestreutes Material wurde das historische Pflaster schmalfügig wiedereingebaut und steht fortan auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gleichermaßen »smart« zur Verfügung.

Mobilitätsgraden prinzipiell die gleichen Chancen.

Der lang gestreckte Marktplatz von Markt Erlbach war einst ein belebter Platz im Herzen der Stadt, der in seinen sozialen Funktionen dem immer massiver auftretenden motorisierten Verkehr weichen musste. Schritt für Schritt ging so, abgesehen von wenigen Festen und Veranstaltungen über das Kalenderjahr verteilt, das soziale Gefüge verloren.

Diesen Missstand zu beheben, war bereits im Wettbewerb zentrales Anliegen.

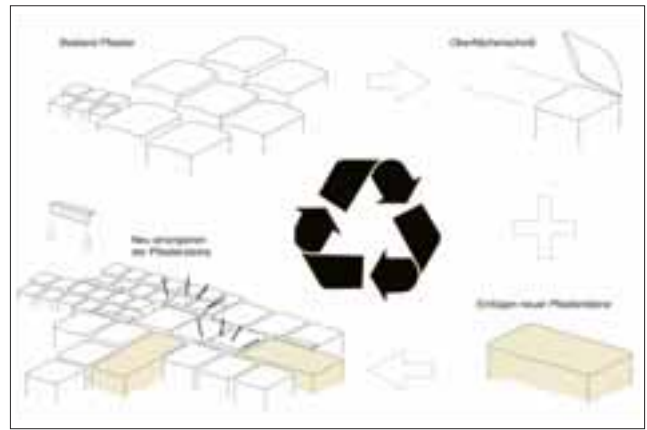
Mit neuem Stadtboden zu inklusiver Nutzung

Ein Grundgedanke des Wettbewerbs war ein Up-Cycling des Marktbodens durch Ausbau, Reinigung und Oberflächenbeschneid. Ergänzt durch neu eingestreutes Material wurde das historische Pflaster schmalfügig wiedereingebaut, um fortan auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gleichermaßen »smart« zur Verfügung zu stehen. Darüber hinaus erfolgte die Anhebung des Marktbodens, sodass im beengten Straßenprofil die Barrieren (zu) schmaler Gehwege und deren Bordsteinkanten entfallen konnten. Leicht querbare Entwässerungsrinnen in Form einer monolithischen Steierreihe mit hohem Kontrastverhältnis gewährleisteten frei durch den Straßenraum tanzend die nötige Orientierung für den MIV.



Durch die gezielten Maßnahmen des Up-Cyclings der bestehenden, historisch gewachsenen Situation gelang das Experiment eines lang gestreckten Aufenthaltsraums.

© bauchplan |. David Riek



© bauchplan |. J.

Upcycling Markt Erlbach - Wiederverwendung des historischen Plasters nach Ausbau, Reinigung und Schnitt für eine maximierte Barrierefreiheit.

Den dritten wesentlichen Baustein der neuen Erlbacher Mobilität bildet das Markt Möbel: als individuell adaptierbares Aufenthalts- und Informationselement hilft es, die entsprechend der mittelalterlichen Straßentypologie erhöhten Hauseingänge barrierearm an den Freiraum anzubinden. In einer umfangreichen Beteiligung wurde zunächst das individuelle Interesse aller Anwohner:innen an einer barrierearmen Erschließung abgeklärt. Bei positiver Rückmeldung wurde das serielle Möbel dann den Hauseingängen vorgelagert und rückseitig hinterfüllt, so dass der Stadtboden einerseits über eine Rampe, andererseits über zwei bis drei Stufen unscheinbar bis auf das Niveau der Eingänge angehoben werden konnte. Zugleich entsteht mit diesem spezifischen Markt Möbel ein Aufenthaltsangebot im öffentlichen Raum, gleich einer ländlichen Hausbank. In Abstimmung mit der Nachbarschaft sowie entsprechend der historischen Bedeutung des Hauses kann eine integrierte Informationstafel bzw. ein Grünelement das Markt Möbel spezifizieren. Die Abfolge der neuen Markt Möbel durchzieht das historische Ensemble als Perlenkette kommunikativer Elemente.

Neuer Raum für die Nachbarschaft

Der Marktschirm dient mit seinen sieben Metern Spannweite genauso wie der Multifunktionsstreifen als Symbol der Multicodierung des öffentlichen Raums: Der Marktschirm setzt ein weithin sichtbares Zeichen, ob der Raum gerade als Marktraum, Marktplatz mit Wasserspiel, Aufenthaltsraum, Veranstaltungsfläche oder Alltagsraum zu lesen ist. Der Multifunktionsstreifen zeigt durch Farbcodierung anhand verschiedener Granitsteinsorten je nach Bedarf Marktstandplätze statt Parkplätze an und verwandelt Freiraum in einen Ort der Teilhabe und der Mobilität im Sinne der Naherholung sowie der Nahversorgung.

Auch ein subjektives Sicherheitsgefühl generiert Mobilität. Die spezifisch entwickelte Beleuchtung erweitert das Nutzungsspektrum des Stadtraums in den Abend- und Nachtstunden und nimmt als Ausleger an den historischen Fassaden und den freistehenden Mastleuchten zudem Dekorationen für verschiedenste Veranstaltungen und Feste auf. Diese Wandelbarkeit des Stadtraums soll eine viel-

fältige und gleichberechtigte Bespielung so weit wie möglich im Sinne eines Smart Space begünstigen.

Die Bushaltestellen schieben sich als Schnittstelle zwischen Stadtraum und ÖPNV mit einer barrierefreien Einstiegs-kante als sanfte Topographie aus dem homogenen Stadtraum, wobei sie aufgrund der engen Platzverhältnisse das allgemeine Mobiliar für Wartende wie Ankommende nutzen.

Freiraum ist mobil

Die Markt Erlbacher:innen nennen die Hauptstraße heute stolz »Unsere Hauptstraße«, jene Hauptschlagader, die Dorfleben gleichermaßen wie Geschäftsleben und Hauptverkehrsverbindung »unter einen Hut« bringen muss. Durch die gezielten Maßnahmen des Up-Cyclings der bestehenden, historisch gewachsenen Situation gelang das Experiment eines lang gestreckten Aufenthaltsraums, der zum einen dem gesellschaftlichen Dorfleben neuen Raum bietet, das Geschäftsleben durch den attraktiven neugestalteten Freiraum anregt und Träger wichtiger Feste wie Kirmes und mobiles Stadtkino sein kann, zum anderen aber den motorisierten Verkehr nicht vollkommen verbannt, sondern neugeordnet integriert. Zu wünschen bleibt, dass es den Bewohner:innen dauerhaft gelingt, die wiederentdeckten individuellen Ansprüche an den Stadtraum durch Nutzung und Frequenz neben dem MIV zu etablieren.

Die vermeintliche Einschränkung des MIV in Orientierung und Vorrang durch die Widmung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich hat zumindest in den ersten Jahren seit der Inbetriebnahme 2019 zu einem Mobilitäts-, wie Aufenthaltsgewinn geführt, den aktuell vor Ort niemand mehr missen möchte.

Als beispielhafte »Landstadt« wurden die Bemühungen der Marktgemeinde um eine neue innerörtliche Mobilität im Wettbewerb »Wohlfühlplätze – FußgängerInnenfreundliche Dorf- und Stadtplätze« von der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e. V. und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V. sowie Fuss e. V. mit einem ersten Preis ausgezeichnet.

bauchplan |.(), landschaftsarchitekten und stadtplaner, München.

Auf der Grünen Achse

Ökologische Revitalisierung Westerwaldstraße, Köln

Von Johannes Bühlbecker

Die ökologische Revitalisierung der Grün- und Brachflächen entlang der Stadtquartiere der Westerwaldstraße in Köln ist ein gelungenes Beispiel für die Möglichkeiten der Landschaftsarchitektur bei der Bewältigung von Herausforderungen durch Klimawandel und Bodenbelastungen, und das in einem anspruchsvollen sozialen Kontext.

Das mehr als zwei km lange Projektgebiet verbindet die beiden Stadtteile Humboldt und Gremberg. Es bietet nun nicht nur attraktive Flächen für Spiel und Sport, sondern auch barrierefreie Naherholungsangebote, Wege und Plätze zur Förderung des gesellschaft-

Planungsansatz

Die Planer:innen von WES LandschaftsArchitektur haben das Gebiet entlang der Westerwaldstraße als zentraler, überwiegend von motorisiertem Verkehr freier Achse von Westen nach Osten in drei Bereiche unterteilt: das quartiersnahe Grün der Kannebäckersiedlung, die zentrale Grünfläche rund um die Festwiese und die neuen Sport- und Spielflächen an der Lenzwiese.

Die Revitalisierung der Westerwaldstraße schafft einen mehr als sechs Hektar großen, nahezu Kfz-freien und zusammenhängenden Grünraum mit mehr als drei km Wegstrecke.



Lageplan Westerwaldstraße.

lichen Miteinanders. Darüber hinaus verringert das Projekt die bestehenden klimatischen Belastungen wie Hitze oder Starkregen. Die verbesserten klimatischen Bedingungen sind in Teilen bereits direkt nach Fertigstellung spürbar und werden sich im Laufe der Entwicklung der Grünflächen weiter verstärken.

Geplant wurde das bereits prämierte Projekt von WES LandschaftsArchitektur aus Hamburg. Bauherrin war die Stadt Köln unter der Leitung des Amtes für Landschaftspflege und Grünflächen.

Die Maßnahme »Ökologische Revitalisierung der Westerwaldstraße« war Teil des Programms »Starke Veedel – Starkes Köln« und wurde durch umfangreiche Fördergelder aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unterstützt.

Mit dem Programm »Starke Veedel – Starkes Köln: Mitwirken, zusammenhalten, Zukunft gestalten« verbessert die Stadt Köln die Lebensbedingungen in elf Kölner Sozialräumen, in denen insgesamt mehr als 200 000 Menschen leben.

Bei der Analyse des Bestandes wurden die Quartiere in ihrer Komplexität, dem Zusammenwirken vorhandener Einrichtungen und Institutionen, den Blickbeziehungen und Landmarken, erkennbaren Störungen bis hin zu vorgefundenen Trampelpfaden analysiert.

Dabei haben sich die Planer:innen auch an den Trampelpfaden orientiert, auf denen die Menschen das Gebiet früher durchquert haben. Auch bestehende Strukturen wie Hügel und eine Anhöhe mit Blick auf den Dom blieben erhalten.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung durch Rundgänge, Straßefeste und Workshops sicherte das Vertrauen und die Mitwirkung der Öffentlichkeit an dieser kooperativen Planung. Nicht jede Idee konnte umgesetzt werden, wurde aber bewertet und diskutiert. Der Erfolg liegt in der hohen Akzeptanz der Planung.

Kannebäckersiedlung: Kommunikation und Erholung

In diesem wohnungsnahen, westlichen Bereich des Grünzuges soll



© Guido Erbring, Köln

Hauptachse Westwaldstraße bildet die neue Verbindung zwischen dem innerstädtischen, rechtsrheinischen Grünzug und dem äußeren Kölner Grüngürtel.



© Guido Erbring, Köln

Der Fußweg- und Radverkehrsraum der Westwaldstraße verbindet als grüne Achse die Straßen und Räume.

es ein wenig ruhiger zugehen. Hier gibt es viele Sitzmöglichkeiten, Langgraswiesen und Obstbäume. Die komplett barrierefreien Bereiche und der neue Quartiersplatz fördern den Austausch der Bewohner:innen untereinander – eine weitere ganz wesentliche Verbesserung gegenüber dem alten Zustand.

Neue Wegeverbindungen attraktivieren die autofreie Mobilität im Quartier. Wo früher der Weg auf einem Parkplatz endete, kann man jetzt barrierefrei durch Grünflächen bis ins Zentrum des Vee-

gelegten Sportplatz, einen wenig attraktiven Spielplatz und ebenfalls nicht nutzbare Brachflächen charakterisiert. WES schuf hier eine große, zusammenhängende Grünfläche mit dem Schwerpunkt Sport und Bewegung. Es entstanden ein Bewegungsparcours, eine 50-Meter-Sprintbahn, ein Hindernisparcours und ein neu angelegter Spielplatz auf einem Plateau. Besonders attraktiv ist, dass die einzelnen Anlagenteile ineinander übergehen – ein Fitness-Angebot auch für die Mitglieder des benachbarten Sportvereins.



© WES Landschaftsarchitektur

Kannebäckersiedlung.

dels spazieren. Hier rahmen die Wege und eine pflegeleichte Stauden- und Gräserpflanzung einen kleinen Platz mit Rasenflächen.

Ehemalige Festwiese und An der Lenzwiese

Die ehemalige Festwiese ist die zentrale Grünfläche des gesamten Projektbereichs – ein Stadtteilpark mit vielfältigen Angeboten für Sport, Spiel und Erholung, miteinander und ohne räumliche Trennung.

In der Vergangenheit war dieser Bereich allerdings bis zu einer Tiefe von acht Metern durch Altlasten aufgefüllt worden. Dieses Gefährdungspotenzial musste in Zusammenarbeit mit dem Amt für Umwelt und Verbraucherschutz bewertet und Maßnahmen für die geplante Nutzung als Kinderspiel-, Park- und Freizeitanlage mussten erarbeitet werden. Wo es erforderlich war, wurde Boden ausgetauscht, Grabeschutz eingebracht. Alle Flächen wurden mit unbelastetem Oberboden abgedeckt.

Nun verbinden neue Wege, mit wassergebundener Wegedecke befestigt, die Festwiese mit der umliegenden Bebauung.

Die triste Situation »An der Lenzwiese« wurde durch einen still-

Hauptachse Westerwaldstraße: Wege und Plätze

Die Hauptachse bildet die neue Verbindung zwischen dem innerstädtischen, rechtsrheinischen Grünzug und dem äußeren Kölner Grüngürtel. Auf einer Länge von fast zwei km kombiniert sie lineare Grünflächen mit platzartigen Aufweitungen und verbindet den Grünzug Kannebäckersiedlung, die Festwiese und die Lenzwiese miteinander.

Neben den funktionalen, gestalterischen Aspekten und dem Gewinn an Freizeitangeboten und Aufenthaltsqualität schaffen die Bepflanzungen, überwiegend »Zukunftsbäume«, eine deutlich spürbare ökologische Aufwertung und Verbesserung des Mikroklimas. Bei der Auswahl an Arten und Zusammensetzung von Sorten wurden insbesondere Bäume verwendet, die sich in Untersuchungen als besonders klimaresilient erwiesen haben.

Fazit: Vom Randgebiet zur städtischen Oase

Das Ergebnis der Maßnahme »Revitalisierung der Westerwaldstraße« ist ein durchgehendes und hochattraktives, 8 ha großes Grüngebiet mit vielseitigen Angeboten. Auch übergeordnete Ziele wie die Klimaanpassung, ökologische Aufwertungen, der Zuwachs und Ausbau von quartiersnahen, barrierefreien Grünflächen und die Vernetzung von Fuß- und Radwegen wurden erreicht.

Der Bund Deutscher Landschaftsarchitekten bdla hat das Projekt bereits mit dem »nrw.landschaftsarchitektur.preis 2022« ausgezeichnet. Die Jury lobte den grünen »Fußweg- und Radverkehrsraum, der als grüne Achse die Straßen und Räume verbindet. Außerdem verbessern sich die ökologischen Bedingungen des Stadtraums. Die Attraktivität des Quartiers steigt. Das Konzept bewältigt die Herausforderungen durch Klimawandel, Bodenbelastungen und soziale Segregation.«

Mit anderen Worten: Ein vorbildliches Projekt, das die Umweltbelastungen vermindert und die Lebensqualität erhöht – und beides deutlich.

Johannes Bühlbecker, More Sports Media, Bochum.



© Franz Reschke und Fredrik Springer

Stadtraum statt Parkplätze

Unterwegs in Japan. Zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Von Franz Reschke

Dreizehn Millionen Menschen, wenn das überhaupt reicht. Für jemanden, der sich sonst zwischen Detmold, Höxter und Minden (und Berlin) bewegt, könnte Tokio, könnte Japan, doch eine Nummer zu groß sein.

Drei Wochen waren wir in riesigen und weniger riesigen Städten. Genauso waren wir aber auch in kleinen, menschenleeren Dörfern am Rand der japanischen Alpen. Das Beeindruckendste, was neben Essen, Kultur, Geschichte am meisten in Erinnerung bleiben wird, sind die Eindrücke und Bilder des öffentlichen Raums ohne parkende Autos. Der unspektakuläre Stadtraum, frei für die all-

tägliche gemeinschaftliche Nutzung, frei für verschiedene Bewegungsformen und frei für den Aufenthalt. Ein Stadtbild, welches ich so nicht kannte, vielleicht von Fotos aus Kindertagen, allerdings zu Ostzeiten.

Jeder der sich in Japan ein Auto kaufen will, muss einen Parkplatz vorweisen, auf seinem privaten Grundstück oder in einem Parkhaus, ohne geht es nicht. Ob es wirklich weniger Autos pro Kopf sind – ist damit nicht gesagt, darum geht es mir nicht in erster Linie. Die Autos sind kleiner geworden, verschwinden auf den Grundstücken. Das Bild der Stadt ist wieder lesbar.



Ansonsten – verrückte Infrastrukturen, mehr als beeindruckende Dichte, zeitgleich in einer Fahrtrichtung einfahrenden Züge am gleichen Bahnsteig – rush-hour. Das Schweigen der Menschen in den übervollen Metros, gleichzeitig weisen fiepende, zwitschernde Geräusche und blinkende Displays den Weg. Drei Wochen, jeden Tag den Schrittrekord anvisiert und erhöht.

Ernährt haben wir uns in diversen und allgegenwärtigen Convenience Stores. Warme und kalte Getränke aus Automaten in den entlegensten Ecken und neben den schönsten Tempeln. Weniger Sightseeing, vielmehr Stadtwanderungen. Unzählige Eindrücke und

Beobachtungen – Hauseingänge mit winzigen, gestapelten Gärten, gleißende Leuchtwerbungen, endlose Industrie- und Hafendlandschaften, die Utopie und Zukunft in Kombination mit dem Charme des vielleicht dreißig Jahre Vergangenen.

Die hier gezeigten fünf von drei- bis viertausend Bildern geben nur einen kleinen Eindruck, »Tonnen« von Videos warten angeschaut zu werden...

Franz Reschke, Landschaftsarchitekt bdla, Franz Reschke Landschaftsarchitekten, Berlin.

Die Mobilitätswende sind wir

Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum

Von Philipp Oswalt und Lola Meyer

Fast die Hälfte der Bevölkerung lebt in Deutschland ländlich. Entsprechend wichtig ist, eine Mobilitätswende gerade auch auf dem Land umzusetzen. Was muss also passieren, dass hier ein Leben ohne eigenes Auto möglich wird?

Ein Forschungsprojekt der Universität Kassel hatte bereits 2021 für Nordhessen ein Zukunftsszenario der ländlichen Mobilitätswende entworfen. Projektpartner waren u. a. der nordhessische Verkehrsverbund und die Gemeinde Trendelburg.¹ Ergebnis war ein Modell, das darauf setzt, Verkehre zu bündeln. Ein leistungsfähiger Schienenverkehr bildet das Rückgrat. In der Fläche kommen On-Demand-Angebote zum Einsatz, die auf lange Sicht autonom verkehren, kombiniert mit anderen Modellen wie Car-Sharing oder digitalisierten Mitfahrerbanken. An den Umsteigepunkten fungieren Mobilitäts-Hubs als Verteiler und multifunktionale kleine Zentren.² Das Modell zeigt, wie Wandel möglich ist – und welche Lebensqualitäten sich erreichen lassen.

An Modellen fehlt es nicht – aber an Leitbildern und Werten

An Modellen fehlt es nicht, wie das Projekt deutlich macht. Auch technische Lösungen existieren schon. Aber die Frage, wie auf dem Land ein Leben ohne eigenes Auto möglich wird, lässt sich nicht allein praktisch lösen. Denn die Mobilitätswende wird weder wie Deus ex Machina dank eines bestimmten technischen Clous verwirklicht. Noch setzt ein zentraler Akteur sie ins Werk. Vielmehr ist sie ein Prozess, der im Jetzt und Heute mit allen Beteiligten beginnt. »Die Mobilitätswende sind wir«, könnte man sagen. Die Menschen sind es, die entscheiden, wie sie sich fortbewegen und für welche Mobilitätsmodelle der Zukunft sie sich einsetzen. Daher sind ihre Vorstellungen und Zukunftsbilder ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer neuen Mobilität.

Im Anschlussprojekt »Mobilwandel2035«³ trat die Uni Kassel daher in einen Dialog mit den Menschen vor Ort, unterstützt durch das Büro für partizipative Stadtplanung »Forward«. Ziel war, mit Bewohner:innen der Modellgemeinde Trendelburg und den wichtigsten regionalen Akteuren ein Zukunftsbild einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Welche Schritte führen dort hin? Wo verorten sich die Menschen im Prozess hin zu einer neuen Mobilität? Als Verantwortliche? Als Wünschende? Als Handelnde und Gestaltende?

Durch eine integrative Arbeitsweise, die kontinuierlich alle Akteure einbezog, Diskussionsergebnisse rückkoppelte und Zuständigkeiten sowie Betreibermodelle mitadressierte, ging der Blick über rein hoheitliche Aufgaben hinaus und umfasste auch private Angebote und bürgerschaftliche Initiativen.

Die rund 5 000 Seelen starke Gemeinde Trendelburg schrieb alle Bewohner:innen zwischen 16 und 90 Jahren an und lud sie ein, am Projekt teilzunehmen. Aus rund 150 Bewerbungen wurde eine Gruppe von 15 Personen gewählt, die eine weitest mögliche Spreizung des heutigen Mobilitätsverhaltens aufwies: von Menschen, die heute fast ausschließlich Auto fahren, bis hin zu solchen, die sich schon jetzt nahezu ohne privaten Pkw bewegen.

Grundsätzlich zeigten die Teilnehmenden durchweg eine positive Haltung zum Mobilitätswandel. Als wichtigste Parameter für ein alternatives Mobilitätskonzept nannten sie die Gleichwertigkeit mit dem Pkw hinsichtlich Zeit, Kosten und Flexibilität. Ein Bild davon, wie die Maßnahmen die Qualität von Orten und Straßen verändern könnten, konnten sich – interessanterweise – zu Beginn des Projekts noch die wenigsten der Interviewten machen.

Das Projekt erstreckte sich über ein Jahr und verlangte allen Beteiligten eine intensive Zusammenarbeit ab. Es umfasste schriftliche Befragungen und Tiefeninterviews, digitale Werkstätten und einen eintägigen Workshop vor Ort. Zum Einsatz kamen Mittel wie Mappings, die Auseinandersetzung mit »Mobilitätswandeltypen« und eine Reflexion der eigenen Mobilitätsperspektiven. In co-kreativen Prozessen entwickelten die Teilnehmenden gemeinsam ein Zielbild, das eine Vielzahl von raumbezogenen Ideen und Planungsaufträgen umfasste. Dieses Leitbild avisiert eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs auf der nordsüdlichen Hauptachse und einen schrittweisen Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen zu einer Hub-Struktur. In der Fläche sieht es einen Mix von Verkehrsmodellen vor, zu dem Schnell-Busse, On-Demand-Verkehre, digitalisierte Mitfahrerbanken, Car-Sharing und Leihstationen gehören. Ein besonderes Augenmerk richteten die Teilnehmenden auf Radinfrastruktur – wie Fahrradboxen an Bahnhöfen oder Shuttles, die auch Räder mitnehmen können. Auch die Qualifizierung von Rad- und Fußwegenetzen spielte eine große Rolle. Nicht zuletzt entstanden zahlreiche Ideen, sich persönlich zu engagieren. Ein Beispiel ist der Gedanke, durch freiwillige Einsätze Strauchschnittarbeiten an Radwegen zu unterstützen.⁴

¹ Das Forschungsprojekt der Fachgebiete Architekturtheorie, Städtebau und Stadt- und Regionalplanung der Universität Kassel »BauMobil – Bauen für die neue Mobilität im ländlichen Raum: Anpassung der baulichen Strukturen von Dörfern und Kleinstädten im Zuge der Digitalisierung des Verkehrs« wurde im Rahmen der Zukunft Bau-Initiative des BBSR gefördert.

² Endbericht: siehe: <http://landmobil.net>

³ gefördert wurde das Projekt durch das Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)

⁴ Siehe auch: Ergebnisbroschüre auf <http://landmobil.net>



© Claudia Köhler

Kirche Trendelburg.



© Dan Wegener

Fußwege zu schmal

Ausblick

Eine der zentralen Erkenntnisse aus dem Projekt ist, wie wichtig auf dem Weg zur Mobilitätswende die Verständigung über Leitbilder ist. Im Workshop wurde deutlich, wie eine begleitete Kommunikation schon nach kurzer Zeit die Haltung der Teilnehmenden änderte. Beispielsweise äußerte eine Mutter, die ihre drei Kinder jeden Morgen auf einem etwa 70 cm schmalen Gehweg entlang einer breiten Straße zur Kita bringt: Es ärgere sie, dass die Autos so viel Raum einnehmen, während sie und ihre Kinder förmlich an den Rand gedrängt würden. Vor dem Projekt sei ihr das nicht aufgefallen.

Nicht zuletzt vollzogen die Teilnehmenden im Prozess einen Perspektivwechsel. Noch zu Projektbeginn nahmen sie die Rolle von Konsumenten ein, die an Mobilität bestimmte Ansprüche formulierten. Im Projektverlauf begannen sie, sich als Gestaltende zu begreifen, die Teil einer gelebten Mobilitätswende sind. Offenbar wurde dies,

als zu Projektende gefragt wurde, ob ein Leben auf dem Land ohne eigenes Auto denkbar und möglich sei. Hatten zu Anfang diese Frage noch die meisten mit »Nein« beantwortet, gab es nun ein klares »Ja«. Zudem vernetzte sich die Gruppe aus eigenem Antrieb, um gemeinsam am Mobilitätsthema weiter zu wirken. Darüber hinaus entstand die Idee, eine Kommission zum Thema Mobilität zu bilden, die sich aus Bürger:innen und anderen zivilgesellschaftlichen, verwaltenden und wirtschaftlichen Akteur:innen zusammensetzt.

Geplant ist, das Projekt mit dem Fokus »Neue Straßenräume« fortzusetzen. Welche Räume lassen sich durch die Verkehrswende gewinnen, die dem Menschen dienen – und nicht dem Pkw?

Prof. Dr. Philipp Oswalt, Architekt, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Universität Kassel.

Dipl.-Ing. Lola Meyer, Landschaftsarchitektin, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Fachgebiet Architekturtheorie und Entwerfen, Universität Kassel.

Anzeige

Dreifache Innenentwicklung

Chance für einen neuen Umgang mit Flächen in der Stadt

Von Dr. Daniel Reißmann, Karl Eckert, Dr. Susanne Schubert und Alice Schröder

Eine multifunktionale und flächeneffiziente Siedlungs-, Verkehrs-, Frei- und Grünraumplanung ist ein zentraler Schlüssel für mehr Umwelt- und Lebensqualität in Städten. Das Leitbild der dreifachen Innenentwicklung bietet eine neue Perspektive auf die räumliche Auf- und Verteilung von Flächen für Bauen, Mobilität und Grün, die den Anforderungen an eine lebenswerte und resiliente Stadt gerecht wird.

Flächenkonkurrenzen als Herausforderung für die nachhaltige Stadtentwicklung

Vor allem der Verkehr erfordert erhebliche Flächenanteile in der Stadt. Die (Um-)Gestaltung von Verkehrsflächen ist daher für eine nachhaltige urbane Flächennutzung entscheidend. Dies bietet u. a. Chancen für mehr Erholungsflächen, die Förderung von Stadtnatur, die Verbesserung der Luftqualität sowie die Reduktion von Lärmbelastung und hat damit positive Effekte auf die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität. Dafür ist es wichtig, die private Pkw-Nutzung zu reduzieren, denn weniger Autos bedeuten weniger Parkplätze, was Platz für den Ausbau von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, mehr Stadtgrün sowie Wohnungsbau bietet. So kann die hohe Nutzungskonkurrenz um die Ressource Fläche teilweise aufgelockert werden.

Auch der Klimawandel erfordert ein Umdenken im Umgang mit der begrenzten Ressource Fläche. Wetterextreme treten heute bereits auf und sie sind in der Zukunft vermehrt zu erwarten, wie die Klimawirkungs- und Risikoanalyse des Bundes zeigt¹. Anpassung an den Klimawandel sowie die Berücksichtigung dieser raumwirksamen Aufgaben in der Planungsphase sind aus Sicht des Umwelt- und Bevölkerungsschutzes unausweichlich. Dabei sollten zugleich auch soziale Ziele der Grünraumversorgung und damit eine Verbesserung der Lebensqualität berücksichtigt werden.

Verschiedene politische Ziele, die meist weitgehend sektoral ausgerichtet sind, müssen bei der Flächennutzung in Städten zudem berücksichtigt werden. Dies betrifft u. a.:

l das im Koalitionsvertrag verankerte Ziel, 400 000 Wohneinheiten pro Jahr zu bauen, um der gestiegenen Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum in Städten gerecht zu werden,²

l zugleich die Reduzierung der Flächenneuinanspruchnahme auf weniger als 30 ha pro Tag bis 2030 gemäß der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie sicherzustellen und Möglichkeiten zur Innenentwicklung auszuschöpfen,

l die Klimaanpassung und den natürlichen Klimaschutz im urbanen Raum zu stärken, v. a. durch eine wassersensible Stadtentwicklung (vgl. Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz und Referentenentwurf eines Bundes-Klimaanpassungsgesetzes vom 04.04.23), und

l die Begrünung der Städte voranzutreiben, wie u. a. in der EU-Biodiversitätsstrategie vorgeschlagen.

Die dreifache Innenentwicklung als Antwort auf Flächenkonkurrenzen

Mit dem neuen Leitbild der dreifachen Innenentwicklung sollen die beschriebenen Flächenkonkurrenzen reduziert werden, indem insbesondere die Verkehrsflächen in Städten neu gedacht werden. Im Zentrum steht die Frage, wie Mobilität, Grün- und Freiflächen und das Bauen gemeinsam qualifiziert entwickelt werden können, um eine hohe Lebensqualität für alle Stadtbewohner:innen zu erreichen. Das Leitbild erweitert somit das bestehende Leitbild der doppelten Innenentwicklung um die räumliche Dimension der Mobilität. Eine multifunktionale Flächennutzung, welche verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen erfüllt, ist dabei essentieller Bestandteil. Dadurch soll möglichst ressourcen- und flächenschonend sowohl die nachhaltige Mobilität gefördert und nachhaltige Wohnraumschaffung ermöglicht werden, als auch ein Beitrag zur Klimaanpassung, Grünentwicklung und Biodiversität in Städten geleistet werden.

Zur Konkretisierung dieser komplexen Thematik hat das Umweltbundesamt (UBA) in den letzten Jahren verschiedene Veröffentlichungen vorgelegt:

2017 hat das UBA eine Vision für die »Die Stadt für Morgen« entwickelt, die lärmarm, grün, kompakt und durchmischt ist und in der die Menschen umweltschonend mobil sein können. Schlüsselthema für die Stadt für Morgen ist ein neuer Umgang mit Flächen: Aus städtebaulicher Sicht sollte die Reduzierung des Motorisierungsgrads auf 150 Pkw pro 1000 Einwohner:innen in deutschen Großstädten mit mehr als 100 000 Einwohner:innen ein langfristiges Ziel sein. Dadurch können Verkehrsflächen für andere Nutzungen wie Grün, Wohnen, Aufenthalt und Begegnung (zurück)gewonnen werden.

Ausgehend von der Vision für die Stadt für Morgen arbeitet das UBA derzeit an der wissenschaftlichen Untersetzung des planerischen Leitbilds der dreifachen Innenentwicklung: Aktuell erschienen ist ein Hintergrundpapier zur »Dreifachen Innenentwicklung«, das eine erste Definition sowie Aufgaben und Chancen umreißt und auf die Quartiersebene fokussiert (s. buchbar Seite 20).

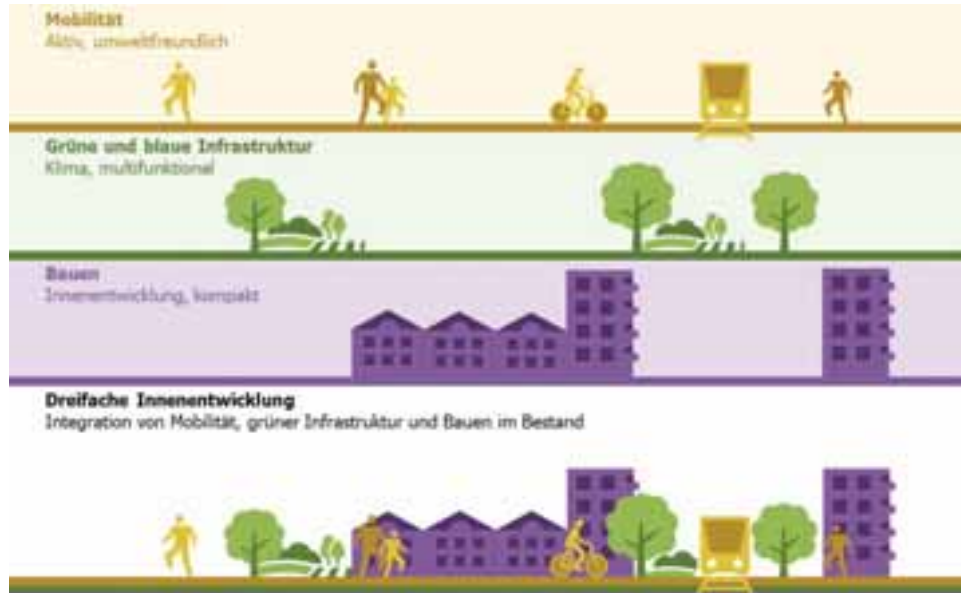
¹ Vgl. S. 117 Klimawirkungs- und Risikoanalyse für Deutschland 2021 (Kurzfassung), Umweltbundesamt.

² Wie dies umwelt- und klimaverträglich gelingen kann, hat das UBA kürzlich in einem Positionspapier mit der Kommission Nachhaltiges Bauen am UBA dargelegt (online zu finden unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umwelt-klima-schuetzen-wohnraum-schaffen>).



© Umweltbundesamt

**Hintergrundpapier
»Dreifache Innenentwicklung«.**



© eigene Darstellung Karl Eckert, UBA

Schematische Darstellung der dreifachen Innenentwicklung: Verzahnung der Mobilität, der Grün- und Freiräume sowie des Bauens im Innenbereich (Nachverdichtung) für die Schaffung einer guten Lebensqualität für alle.

Entstanden ist das Hintergrundpapier im Rahmen des Projekts »Neues Europäisches Bauhaus weiterdenken: Nachhaltige Mobilität und resiliente urbane Räume für mehr Lebensqualität (AdNEB)«. Dieses Eigenforschungsprojekt des UBA knüpft an die EU-Initiative zum Neuen Europäischen Bauhaus an, die auf eine ökologisch nachhaltige, sozial inklusive und attraktive Entwicklung urbaner Räume zielt. Eine weitere wissenschaftliche Untersetzung des Leitbilds erfolgt zudem aktuell in dem Ressortforschungsvorhaben »Kompakter, grüner, mobiler? Dreifache Innenentwicklung als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung«, welches vom UBA gefördert wird.

Darüber hinaus wurden mit der Publikation »UMLANDSTADT umweltschonend« auch die Räume außerhalb der Großstädte bzw. das Zusammenspiel zwischen Umland und Stadt stärker in den Blick genommen. Im Kontext nachhaltiger Stadt-Umland-Beziehungen hat das UBA Ziele und Maßnahmen für die Bedürfnisfelder Arbeiten, Wohnen, Erholung und Mobilität formuliert.

Rolle interdisziplinärer Zusammenarbeit

Eine wichtige Zukunftsaufgabe ist es, Landschafts-, Verkehrs- und Stadtplanung besser miteinander zu verknüpfen. Vor dem Hintergrund von Klimaanpassung, Wohnflächenentwicklungsdruck und der Mobilitätswende geht das Neuverhandeln der knappen Fläche im urbanen Raum alle planenden Disziplinen an. Eine enge Zusammenarbeit von Landschaftsarchitekt:innen mit Stadtplaner:innen, Architekt:innen, Mobilitätsbeauftragten, Ingenieur:innen und weiteren Akteur:innen gewinnt daher immer mehr an Bedeutung. Das Leitbild der dreifachen Innenentwicklung soll dazu beitragen, die Schnittstellen, gemeinsamen Lösungen und auch Zielkonflikte für die nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung disziplinübergreifend zu diskutieren und sie in die Umsetzung zu bringen. Zu diesem Austausch möchte das Umweltbundesamt beitragen, gemeinsam mit Partner:innen aus der Praxis und Wissenschaft und aus Umwelt- und Berufsverbänden wie dem bda.

Dr. Daniel Reißmann, wissenschaftlicher Mitarbeiter, Fachgebiet Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
Karl Eckert, wissenschaftlicher Mitarbeiter, Fachgebiet Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
Dr. Susanne Schubert, wissenschaftliche Mitarbeiterin, Fachgebiet Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.
Alice Schröder, Leiterin Fachgebiet Nachhaltige Raumentwicklung, Umweltprüfungen, Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau.

Anzeige

buchbar



I Dreifache Innenentwicklung

Nachhaltige Stadtentwicklung muss die vielen unterschiedlichen Ansprüche an den urbanen Raum auf begrenzter Fläche koordinieren. Eine multifunktionale und flächeneffiziente Siedlungs-, Verkehrs-, Frei- und Grünraumplanung ist ein zentraler Schlüssel für mehr Umwelt- und Lebensqualität in Städten. Das Leitbild der dreifachen Innenentwicklung bietet eine neue Perspektive auf räumliche Auf- und Verteilung von Flächen für Bauen, Mobilität und Grün, die den Anforderungen an eine lebenswerte und resiliente Stadt gerecht wird. Das Hintergrundpapier leistet einen Beitrag zum weiteren Verständnis des planerischen Leitbilds der dreifachen Innenentwicklung.

Susanne Schubert, Karl Eckert, Miriam Dross, Daniela Michalski, Thomas Preuß, Alice Schröder, Umweltbundesamt (UBA) (Hrsg.), 2022, 20 S., kostenfrei, download Umweltbundesamt, Publikationen.

I Manifest der freien Straße

Seit über 70 Jahren dominiert das private Auto den öffentlichen Raum deutscher Städte. Mit dem »Manifest der freien Straße« stellt eine kreativ-wissenschaftliche Allianz dieses Dogma grundsätzlich infrage und thematisiert vergessene und unerkannte Qualitäten und Möglichkeiten der Straßennutzung. Damit nimmt sie eine kommunale Raumresource in den Blick.



Mit Bildern, Comics, Grafiken und knackigen wissenschaftlichen Erkenntnissen weist das Manifest den Weg in eine chancenreiche Zukunft und zeigt: Straßen sollten mehr sein, als bloß ein Raum, um von A nach B zu kommen.

Allianz der freien Straße (Hrsg.), 2022, 160 S., 38 Euro, ISBN 978-3-86859-774-5, Jovis Verlag, Berlin.



I Bewegt euch. Selber!

Die Zeiten sind zweifelsohne bewegend. Aber werden wir bewegt oder bewegen wir uns selbst? Die Mobilitätswende ist keine Technologiewende durch Elektromobilität, Autonomes Fahren oder Flug-Drohnen. Sie ist eine Verhaltenswende – durch eine neue stadtplanerische, betriebliche und zivilgesellschaftliche Kultur der sozialen Innovation. Städte als Verursacherinnen vieler Probleme für Gesundheit und Klima sind zugleich auch die Lösungslabore: für neue Gesundheit, neues Arbeiten, neues Wohnen – mit einer neuen Mobilität.

Stephan Jansen, Martha Wanat, 2022, 368 S., 29,99 Euro, ISBN 978-3-446-46973-0, Carl Hanser Verlag, München.

I São Paulo Heterotopia

Öffentliches und Privates, Verkehr und Freiraum, Geplantes und Spontanes – unsere Stadtvorstellung ist geprägt durch Gegensätze. Dagegen zeigen die Beiträgen in dem zweisprachigen Band, dass sich diese Pole auch bewusst verknüpfen lassen. Die Stadtbausteine aus São Paulo präsentieren unerwartet eigenwillige Stadtszenen.



Viele der vorgestellten Projekte sind verknüpft mit den Ideen des brasilianischen Stadtplaners Francisco Prestes Maia. Schon in den 1930er Jahren entwickelte er Konzepte, die Verkehr, Freiraum und Architektur zusammendenken – ein überraschend aktueller Ansatz.

Ulrike Böhm, Katja Benfer, Cyrus Zahiri, 2022, 200 S., 34 Euro, ISBN 978-3-8376-6575-8, transcript Verlag, Stuttgart.