



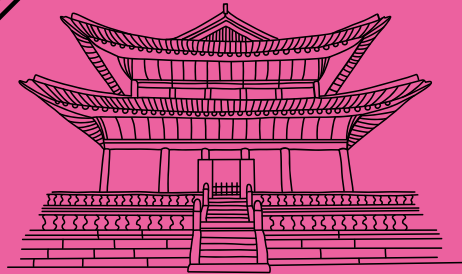
**STÄDTE FÜR  
MORGEN**

# G+L GARTEN + LANDSCHAFT

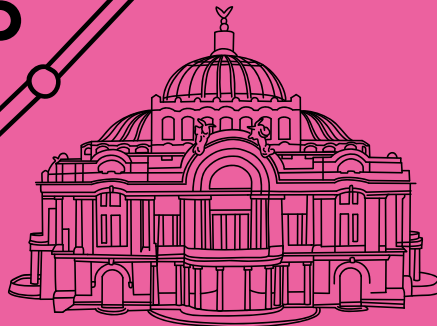


**NEW YORK**

**SEOUL**



**MEXICO  
CITY**



**SINGAPUR**

**ENDSTATION!  
- WAS KOSTET DIE WELT?**

# DA STECKEN 114 JAHRE ERFAHRUNG DRIN. CALMA. DEINE BANK.

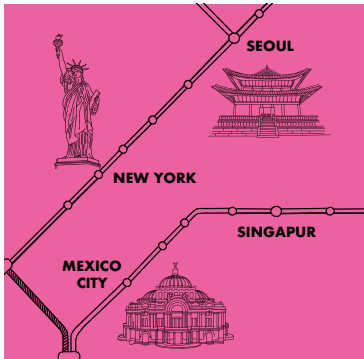
- + langlebiges rissarmes Holz
- + schöne Rückansicht durch unsichtbare Verschraubung
- + Armlehnen als Aufstehhilfen
- + Skater-Schutz integriert
- + naturbelassen lasiert oder decklackiert
- + optional mit Zwischenarmlehnen
- + individuelle Längen: Stuhl bis unendlich
- + Füße beschichtet nach RAL/DB/NCS
- + stabiler und dauerhafter Aluguss
- + wartungsfreundlich durch einheitliches Leistenmaß
- + sitzbequem überwölbt
- + Bänke in Reihe endlos kettbar
- + Seniorenbank optional mit erhöhtem Sitz
- + unsichtbare Unterflur-Befestigung
- + große Familie: Hockerbank, Tisch, Liege, Lounge-Bank, Seniorenbank, Fahrradständer, Abfallbehälter, ...

## RUNGE

Tel. 05402 98448-0 | Fax 05402 98448-44 | [info@mail-runge.de](mailto:info@mail-runge.de) | [www.Runge-Bank.de](http://www.Runge-Bank.de)



# EDITORIAL



**Endstation! – Was kostet die Welt? In unserer letzten Ausgabe des Stadt Speziels 2022 blicken wir auf die außereuropäischen Städte: Singapur, Mexico City, New York City und Seoul.**

**Warum Seoul eines der besten U-Bahn-Systeme der Welt besitzt, lesen Sie ab S. 42.**

Anfang April erschien der „Electromobility Report 2022“. Das Center of Automotive Management bewertete hierfür im Zeitraum 2012 bis 2021 internationale Autobauer\*innen. Das Ergebnis: Laut dem Electromobility Report 2022 ist mit 175,8 Indexpunkten die US-amerikanische Firma „Tesla“ das weltweit innovativste Unternehmen der Elektromobilitäts-Branche. Auf Platz 2 folgt der deutsche Volkswagen-Konzern mit 137,2 Indexpunkten und auf Platz 3 Hyundai mit 76,9 Indexpunkten.

Der Unterschied zwischen Tesla und dem Rest? Tesla-Gründer Elon Musk denkt Mobilität ohne Grenzen. Eines seiner berühmtesten Zitate lautet: „Our existence cannot just be about solving one miserable problem after another. There need to be reasons to live.“ Und gemäß diesem Zitat agiert Musk auch – Kritiker\*innen würden sagen in fast wahnsinniger Manier. Der südafrikanische Unternehmer verzichtet bei Tesla nahezu komplett auf Marketingmaßnahmen, baut das Unternehmen aber im rasanten Tempo aus – unter anderem durch das neue Werk im brandenburgischen Grünheide. Gleichzeitig schickt Musk mit weiteren Unternehmen wie SpaceX Raketen ins All, forciert derzeit die Übernahme der internationalen Social-Media-Plattform Twitter und arbeitet parallel an der Idee des Hyperloops – einem 1220 km/h schnellen Hochgeschwindigkeitsverkehrssystem. Elon Musk denkt Mobilität in Synergien – und sein Erfolg gibt ihm recht dabei.

Denn wie auch schon Karla Wiegmann von Fridays for Future, aber auch Lawrence Leuschner, CEO der E-Scooterfirma TIER, in unseren bisherigen ersten zwei Stadt-Spezial-Ausgaben zum Thema Urbane Mobilität im Interview sagten: E-Mobilität ist gut, wichtig und ein essenzieller Baustein einer nachhaltigen und intelligenten Stadtmobilität. Sie darf aber nicht als die alleinige Lösung gesehen werden. Auch wenn, oder insbesondere dann, wenn große deutsche Mobilitätsfirmen wie VW, BMW, die Deutsche Bahn, die deutsche Politik oder auch internationale Fachmessen wie die IAA in Digitalisierung und E-Mobilität öffentlich Allheilmittel bekunden.

Umso mehr freuen wir uns, mit dem vorliegenden Heft und damit der dritten und finalen Ausgabe des Stadt Speziels 2022 die Perspektive auf nachhaltige Mobilitätslösungen nochmal zu weiten. Dieses Mal mit Fokus auf die internationalen Städte New York City, Mexico City, Seoul und Singapur. Die Artikel unseres internationalen Autor\*innennetzwerkes zeigen: Zukunftsgerichtete Mobilität ist so viel mehr als Pop-up-Radwege, E-Ladestationen und kostenloser ÖPNV. Nachhaltige Mobilität definiert sich durch das Schaffen von Synergien – zum Teil von Kräften, die noch entwickelt werden müssen.

THERESA RAMISCH  
CHEFREDAKTION  
[t.ramisch@georg-media.de](mailto:t.ramisch@georg-media.de)

**Warum man die Mobilitätswende nicht isoliert betrachten sollte, erklären uns unter anderem ab S. 48 Artgineering, RMPSL, CITY DECKS und West 8.**



# STATT AUF DEN TREND, SETZEN WIR AUF ZEITLOSES DESIGN.

Intelligentes Stadtmobiliar: innovativ, kommunikativ, inspirierend



Seebrücke Grömitz mit Drehliege Timmendorfer Strand und Drehstuhl Erfurt



Papierkorb Bremerhaven



Hollywoodbank klein

Bei der Gestaltung öffentlicher Räume und Parkanlagen setzen Sie mit ELANCIA immer auf den richtigen Partner. Denn mit uns an Ihrer Seite können Sie sich auf größtes Know-how von der Planung bis hin zur Realisierung verlassen. Schnell, präzise und aus einer Hand!



Parkbank Hückelhoven

**ELANCIA**  
DAS MASS AN FERTIGUNG

[www.michow.com](http://www.michow.com) | [lm@michow.com](mailto:lm@michow.com) | Tel. +49 (0)40 · 68 94 29 · 0



# AKTUELLES

- 06 **SNAPSHOTS**
- 11 **MOMENTAUFNAHME**  
Asphalt Jungle
- 12 **SPEZIAL**  
„Warum sollte man sich für etwas, was man liebt,  
nicht engagieren?“

## STADTMOBILITÄT III

### Endstation! – Was kostet die Welt?

- 16 **MOBILITÄT INTERNATIONAL**  
Fakten zur Mobilität auf der ganzen Welt
- 18 **SINGAPUR IST AUF SCHIENE**  
DREISEITLconsulting über die Mobilität in Singapur: von der Pferdekutsche bis zum Mass Rapid Transport
- 24 **ALTE UND NEUE MOBILITÄT – DAS IST DIE LÖSUNG**  
Ein Statement von Reinhard Fitz, Projektentwickler der Doppelmayr Seilbahnen
- 26 **MEXICO CITYS LICHTBLICK?**  
Was Mexico City gegen Stau und Abgase unternimmt
- 30 **DER VIELLEICHT RESILIENTESTE FLUGHAFEN DER WELT**  
James A. Lord, Gründer des Landschaftsarchitekturbüros Surfacedesign, über die Neugestaltung des Auckland International Airport
- 34 **STAU AM MEER**  
Über New York City – eine Stadt nicht nur für Autos
- 40 **WIE GERECHT SIND VERKEHRSEXPERIMENTE?**  
Warum autofreie Straßen räumliche Ungleichheiten widerspiegeln
- 42 **DIE FUSSGÄNGERFREUNDLICHE MEGACITY**  
Über fußgängerfreundliche Blöcke und U-Bahnen in Seoul – die Megacity in Südkorea
- 48 **ENTSCULDIGEN SIE BITTE, WARUM BRAUCHT DIE MOBILITÄTSWENDE PLANER\*INNEN?**  
Wir haben bei West 8, Artgineering, RMPSL und CITY DECKS nachgefragt
- 51 **VERKÜRZTE WEGE – DIREKTER ÖPNV-ZUGANG**  
Über die urbane Seilbahnlinie in Mexico City

## STUDIO

- 52 **REFERENZ**  
Michaelsberg blüht auf
- 54 **BRANCHENFEATURE**  
Bodengestaltung – mehr als nur Verkehrsteppich
- 56 **LÖSUNGEN**  
Bodenbeläge im Außenbereich

### RUBRIKEN

- 61 Impressum
- 61 Lieferquellen
- 63 Stellenmarkt
- 64 DGGL
- 66 Sichtachse
- 66 Vorschau



Herausgeber:  
Deutsche Gesellschaft  
für Gartenkunst und  
Landschaftskultur e.V.  
(DGGU)  
Pariser Platz 6  
Allianz Forum  
10117 Berlin-Mitte  
www.dggl.org

# SNAPSHOTS

JULIA TREICHEL ÜBER DAS BUCH ...

# AM ENDE DER GLOBALISIERUNG

MARTINA LÖW, VOLKAN SAYMAN,  
JONA SCHWERER, HANNAH WOLF (HG.)

## AM ENDE DER GLOBALISIERUNG

ÜBER DIE REFIGURATION  
VON RÄUMEN

Die Globalisierung ist zur allgegenwärtigen Gewissheit geworden. Doch wie zutreffend ist das Konzept »Globalisierung«, wenn zeitgleich nationale Grenzen gestärkt und transnationale Freihandelszonen ausgeweitet werden, wenn auf unterschiedlichen scales Territorien überwunden und zugleich territoriale Abgrenzungen neu gesetzt werden? Aktuelle Veränderungen als Refiguration von Räumen zu verstehen, ermöglicht die Analyse und Diskussion widersprüchlicher, spannungsreicher und konflikthafter räumlicher Prozesse und ihrer alltäglichen Erfahrung. Die interdisziplinären Beiträge des Bandes präsentieren theoretische und empirische Ergebnisse des Berliner Sonderforschungsbereichs 1265 »Re-Figuration von Räumen«.

RE-FIGURATION VON RÄUMEN [transcript]

**Am Ende der Globalisierung.  
Über die Refiguration von  
Räumen; 2021, 484 Seiten;  
Verlag: transcript;  
ISBN: 978-3-8394-5402-2**

### AUTORIN

**Julia Treichel**  
absolvierte an der  
**TU München den**  
**Bachelor und**  
**Master in**  
**Landschafts-**  
**architektur. Sie ist**  
seitdem bei  
**Valentien+Valentien**  
**tätig und engagiert**  
**sich nebenbei in**  
**Theorie und Praxis**  
**zu sozialen und**  
**gestalterischen**  
**Fragen der Umwelt.**

### Worum es geht:

Gesellschaftliche Strukturen, raumbezogene Imaginationen und alltägliches Handeln im Raum veränderten sich in den letzten Jahren stetig. Die globalisierte Welt bringt Gleichzeitigkeiten, Polarisierungen, Spannungen und Widersprüche hervor, die das Buch mit dem Konzept der Refiguration zu fassen versucht. 20 Jahre nach dem Spatial Turn bündeln die Autor\*innen in dem Band dazu erste Forschungsergebnisse und konzeptuelle Überlegungen. Als Themenschwerpunkte dienen die Felder Politik, Digitalisierung und Raumwissen in globalen und lokalen Kontexten. Dazu führt die interdisziplinär agierende Autor\*innenschaft ein breites Spektrum an Berichten an und beschreibt räumlich-soziologische Entwicklungen aus diversen Perspektiven. Gleichzeitig wird in den Arbeiten nach einem Transfer zu Wirtschaft und Gesellschaft gesucht.

### Was den Autor, die Autorin auszeichnet:

Das Buch ist eine Veröffentlichung des Sonderforschungsbereichs SFB 1256 »Re-figuration von Räumen«. Das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Format vereint ein interdisziplinäres Team an Soziolog\*innen, Architekt\*innen und Planer\*innen. In der Kollaboration finden sich namhafte Teilhabende wie Prof. Dr. Martina Löw, Prof. Dr. Stefanie Bürkle, Prof. Dr. Hubert Knobloch, Prof. Jörg Stollmann und viele mehr.

### Das ist die beste Aussage:

„Im Kontext einer ‚transformativen Wissenschaft‘ bedarf es weiterer stetiger Überlegungen zur Veränderung unseres disziplinären Verständnisses von Wissenschaftlichkeit und unserer Rolle als WissensproduzentInnen. Die Zusammen-

arbeit zwischen Gestaltung und Wissenschaft, weil sie so herausfordernd ist, bildet einen starken Motor, um die Grundlagen unseres Tuns zu reflektieren.“ Seite 437

**Das ist eine Aussage, die zum Nachdenken anregt:**

„Wenn wir alle in Konvivialität leben und alle dazugehören können, wäre die Welt ein inklusiver, freier und rosiger, von Nachbarschaftsinitiativen und AktivistInnen konstruierter Zufluchtsort, abseits von rassistischem Diskurs, Kapitalismus und anderem hegemonialem Bösen. Städte und Nachbarschaften sind jedoch keine multikulturellen ‚community gardens‘ und beinhalten Konflikt und Dynamik in ihrer Definition.“ Seite 381

**Der Klappentext wird erfüllt (ja, nein, weil):**

Der Klappentext – der sich ungewöhnlicherweise auf dem Cover findet – wird erfüllt. Er führt Debatteninhalte zum Konzept der Globalisierung an und verweist auf die innenliegenden Beiträge des SFB „Re-Figuration von Räumen“.

**Mit diesem Wissen aus dem Buch kann man angeben:**

Zum Beispiel damit, dass selbst eine Banane durch Polykontextualität geprägt ist. Eingebettet in diverse Kontexte – Anbauort, Güterlogistik, Handelsreglementierungen oder Konsument\*innenwünsche –, muss sie Erwartungen erfüllen und bestimmt diese mit. Als Massenprodukt ist sie in Form und Farbe homogenisiert. Gleichzeitig wird sie im Supermarkt mit individuellen, symbolischen Werten aufgeladen. Moderne Logistikmethoden treffen auf die vermeintlich transparente, dabei aber oft pauschali-

sierende Inszenierung des Herkunftsorts. Die Banane steht im komplexen Kontext globaler, räumlicher Prozesse.

**Mehr Klassiker als Trend, weil:**

... das Konzept der Refiguration und die Ergebnisse des SFB hier erstmals in gebündelter Form der Öffentlichkeit präsentiert und viele grundlegende Erkenntnisse und Begriffe eingeführt werden. Diese können als Basis für zukünftige Debatten dienen.

**Haptik:** Das 480 Seiten starke Buch mit Softcover liegt hochwertig in der Hand.

**Design:** Das textlastige Werk überzeugt durch übersichtlichen Kapitelaufbau und klare Typografie.

**Lesefluss:** Die durchaus komplexen – auch theoretischen – Inhalte sind durch Beispiele begleitet und so formuliert, dass sie ein spannendes Lesevergnügen bieten.

**Bildsprache:** Neben einer Bildserie der Künstlerin Stefanie Bürkle finden sich nur vereinzelt ergänzende Graphen und Bilder zum Text.

**Information:** Neben dem theoretisch-konzeptuellen Überbau des Gesamtwerks bietet jedes Kapitel eine andere Vertiefung, wodurch ein breites Wissensangebot vermittelt wird.

**Was sonst noch wichtig wäre:** Das Buch spricht viele spannende Aspekte im Kleinen an. Gleichzeitig formuliert es relevante grundlegende Gedanken im interdisziplinären Feld von Planung und Soziologie und bietet gute Ansätze zu aktuellen Debatten in Politik und Gesellschaft. ■



**Das Buch ist als PDF kostenlos erhältlich. Über den QR-Code gelangen Sie zum Download.**



DIE REDAKTION ZUM TOD VON ...

# KARL GANSER

Karl Ganser verstarb am 21. April 2022 im Alter von 84 Jahren in Nattenhausen, wo er seinen Ruhestand in der alten Dorfschmiede seines Großvaters, in seinem Heimatort Breienthal verbrachte. Karl Ganser gilt als einer der bedeutendsten Geografen und Stadtplaner in Deutschland. Für sein Schaffen erhielt er zahlreiche Würdigungen und Auszeichnungen, wie zum Beispiel den „Nationalen Preis für integrierte Stadtentwicklung und Baukultur“ des Bundesverkehrsministeriums oder den Bayerischen Naturschutzpreis. Sein Engagement galt Themen der Stadtentwicklung und des Denkmalschutzes sowie des Natur- und Umweltschutzes. Bekanntheit erlangte er als Geschäftsführer der IBA Emscher Park. Im Zeitraum von 1989 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1999 verantwortete Karl Ganser das größte Strukturprogramm in Deutschland. Unter ihm entstand mitunter der Landschaftspark Duisburg-Nord, der Nordsternpark in Gelsenkirchen und die Zeche Zollverein in Essen. Er setzte sich für den Erhalt baulicher Zeugen des Industriezeitalters im Ruhrgebiet ein. Bauten wie den Gasometer in Oberhausen oder das Stahlwerk in Duisburg-Meiderich rettete er vor dem Abriss. Heute sind sie Publikumsmagnete in der Region.

Dass sich die Stahl- und Kohleregion zu einem Wissens- und Kreativstandort entwickelte, ist letztendlich auch der Fantasie und den über 100 Projekten von Karl Ganser zu verdanken. Mit großem Engagement trieb er seine Ideen voran und begeisterte andere Menschen davon. „Er hat die dicksten Bretter gebohrt, aber mit Charme“, beschreibt ihn Roland Günther, Kunsthistoriker und Biograf von Karl Ganser, in einem Gespräch mit dem WDR. „Er war vielleicht der genialste Typ, der durch unglaubliche Bürokratien, durch ein ständiges ‚geht nicht, geht nicht, geht nicht‘ immer einen Weg gefunden hat, wie es dann doch geht. Er hat das Unmögliche möglich gemacht“, so Roland Günther. Für diesen Einsatz ernannte ihn das Land Nordrhein-Westfalen zum „Architekten des neuen Ruhrgebiets“.

Karl Gansers Karriere begann mit einem Studium der Chemie, Biologie und Geografie an der Technischen Hochschule München. In seiner Dissertation aus dem Jahr 1964 beschäftigte er sich mit der sozialgeografischen Gliederung der Stadt München nach Wahlergebnissen. Nach seiner Promotion am Geografischen Institut wurde Karl Ganser Projektleiter im Stadtentwicklungsreferat der Landeshauptstadt München. Er wirkte unter anderem an den Planungen der Olympischen Spiele mit. 1970 habilitierte er sich und übernahm 1971 die Leitung des Instituts für Landeskunde in Bonn (heute Teil des Bundesamts für

Bauwesen und Raumordnung). Diese Position hatte er bis 1980 inne. Danach wechselte Ganser ins Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen und leitete dort die Abteilung Städtebau unter der Führung von Christoph Zöpel. Die IBA 1987 in Berlin veranlasste Ganser, dem Ministerium eine IBA im Ruhrgebiet als Strukturprogramm vorzuschlagen. Von 1989 bis 1999 leitete er dann als Geschäftsführer die Gescheite der IBA Emscher Park. Ab 1999 war Karl Ganser im Ruhestand. In dieser Zeit war er weiterhin als Publizist, Gutachter und Mediator tätig. ■

**Karl Ganser rettete die Zeche Zollverein Essen vor dem Abriss.**



Foto: Jonas Tebbe via Unsplash



FRANK MAIER-SOLGK ÜBER DIE ...

# AUSSTELLUNG ISAMU NOGUCHI

**Kinder auf der Play  
Sculpture, 1965/2021  
von Isamu Noguchi**

## AUTOR

**Frank Maier-Solgk**  
ist seit vielen  
Jahren Autor und  
Herausgeber  
zahlreicher  
Buchpublikationen  
und Fachbeiträge.  
Er schreibt über  
Architektur,  
Städtebau,  
Gartenkunst,  
Kulturgeschichte  
und Kulturpolitik.

Bildhauer, Designer, Gartenkünstler. Isamu Noguchi, als Sohn eines japanischen Dichters und einer amerikanischen Schriftstellerin 1904 in den USA geboren, war von jedem etwas und zugleich alles in einem. In Europa war er bisher in erster Linie als Designer bekannt; populär wurden seine verschiedenen gerundeten schwerelos wirkenden Akari-Lampenschirme (Akari, jap. Licht) aus Bambus und japanischem Washi-Papier, die dank eines schwedischen Möbelhauses früher in jedem zweiten Jugendzimmer von der Decke hingen. Dass Noguchi tatsächlich als Bildhauer einer avantgardistischen Moderne gelten kann und darüber hinaus auch ein wichtiger Gartengestalter war, dessen gärtnerische Spuren auf drei Kontinenten zu entdecken sind, davon kann man sich derzeit im Kölner Ludwig Museum überzeugen. Das Haus widmet dieser zwischen den Kulturen und Professionen wechselnden Künstlerfigur erstmals seit Langem eine umfassende Retrospektive; rund 150 Arbeiten aus allen Schaffensphasen werden gezeigt, wobei die Ausstellung zwar die bildhauerische Seite betont (Kuratorin: Rita Kersting), dennoch aber auch die Schnittstellen zwischen den Professionen sichtbar werden lässt. Das Vermeiden von gängigen kunsthistorischen Zuordnungen, der Versuch, Kunst in die soziale Lebenswelt zu integrieren, und die fast selbstverständlich wirkenden Verbindungen von angewandter und autonomer Kunst, all dies sind Konstanten im Werk von Noguchi. Man begegnet ihnen in der Kölner Ausstellung in unterschiedlichen Varianten: Schon zu Beginn im ersten Saal stößt man auf eine „Tsukubai“, eine fünfeckige Granitskulptur,

die in ihrer Mitte eine mit Wasser gefüllte Vertiefung enthält. Die Arbeit, die erkennbar maschinell hergestellt ist, versteht sich als moderne Variation des in Japan zur Waschung vorgesehenen Beckens, das oft am Eingang heiliger Orte bereitgestellt wurde. Ganz am Ende der Ausstellung hat man im Ludwig Museum eine seiner berühmtesten Spiel-skulpturen aufgestellt, die 1965 entstandene „Play Sculpture“, ausgeführt aus glänzend rotem Stahl, die den jüngeren Besucher\*innen in Köln zum Probesitzen oder Probeklettern zur Verfügung steht.

Am intensivsten in der Ausstellung wirkt jedoch jener Saal, in dem auf die Wand der Entwurf für eine von Noguchi geplante, aber nie realisierte Land-Art-Arbeit mit dem Titel „Sculpture to be seen from Mars“ oder „Memorial to man“ aufgetragen wurde. (Das einzige existierende Dokument ist eine Fotografie.) 1947 entstand der Entwurf, nachdem Noguchi zuvor die zerstörten Städte Hiroshima und Nagasaki besucht hatte. Es handelte sich um den Plan eines mehrere Kilometer großen menschlichen Gesichts in der Wüste (allein die Nase sollte einen Kilometer lang sein), gedacht als künstlerisches Mahnmal in Erinnerung an eine Menschheit, die mit ihren ersten Atombombeneinsätzen damals ihrem Ende zuzuarbeiten schien. Heute sind es wiederum Kriege und nicht zuletzt eine Klimakrise, die den Gedanken an ähnliche Endzeitvisionen nahelegen können. Nicht nur an solchen Entwürfen sieht man Noguchis überaus weitgespannte kreative Fantasie, die an Aktualität kaum verloren hat.

*Die Ausstellung Isamu Noguchi dauert noch bis zum 31. Juli 2022. Museum Ludwig, Köln.* ■



**Mehr über die  
Ausstellung und die  
Arbeiten Noguchis  
als Gartenkünstler  
erfahren Sie auf  
garten-landschaft.  
de/isamu-noguchi-  
ausstellung**



# RAUS AUS DEM NEWS-LABYRINTH!

Leiden Sie auch regelmäßig unter akuter Informationsüberflutung? Wir auch. Deswegen finden Sie alle Planungsnews gut sortiert auf [garten-landschaft.de](http://garten-landschaft.de). Bei uns im Netz werden Sie bestens über sämtliche aktuellen Diskussionen, News, Projekte und Brancheninfos informiert.



„Zwischen den Zeilen / Daily Maze“ ist eine Installation von Hannes Gröblacher, österreichischer Landschaftsarchitekt und Künstler, aus dem Jahr 2018. Aus Gratis- und Tageszeitungen gestaltete er einen Irrgarten mit bis zu zwei Meter hohen Mauern. Insgesamt besteht der Garten aus 9 000 Zeitungsziegeln, die drei Monate lang in Tulln hergestellt wurden. Heute dürften die Ziegel teils verrottet und zu einem Substrat für Flechten, Moose und Pilze geworden sein.

## DAS BÜRO A24 GEWINNT WETTBEWERB FÜR LANDESGARTENSCHAU 2028 IN ROTTWEIL

Das Berliner Landschaftsarchitekturbüro A24 konnte sich unter den 25 eingereichten Entwürfen durchsetzen. In der Jurybegründung hieß es, das Büro habe die Potenziale des Neckartales in Rottweil vortrefflich herausgearbeitet. Der Entwurf mache Lust auf die Landesgartenschau 2028.



Mehr News auf [garten-landschaft.de/news-0622](http://garten-landschaft.de/news-0622)

## VOGT LANDSCHAFTSARCHITEKTEN KURATIEREN AUSSTELLUNG IN BERLIN

In der Architektur Galerie Berlin findet vom 6. Mai bis 11. Juni 2022 die Ausstellung „The Invisible Street“ statt. Die große Frage: Was ist eigentlich eine Straße? Präsentiert werden Ergebnisse explorativer Erkundungen in Paris, Berlin, London und Zürich.

+++ Preisverleihung Deutscher Landschaftsarchitektur-Preis 2021 +++ Dachbegrünung des Max-Planck-Instituts als BUGG-Gründach des Jahres 2021 gekürt +++ Die Floriade Expo 2022 +++



[garten-landschaft.de/newsletter](http://garten-landschaft.de/newsletter)



@gartenlandschaft



[linkedin.com/groups/9031428](https://www.linkedin.com/groups/9031428)



[52thesen.garten-landschaft.de](http://52thesen.garten-landschaft.de)





# ASPHALT JUNGLE

MAGDALENA SCHMIDKUNZ

In den kommenden Jahren werden Hitzewellen zunehmen, von denen besonders Städte betroffen sein werden. Asphalt und Beton erhitzen sich stärker als Rasen und Pflanzungen. WAGON LANDSCAPING, Pariser Landschaftsarchitekt\*innen, die sowohl im Entwurf als auch in der Ausführung arbeiten, entwickelten ein Projekt mit dem Namen „Asphalt Jungle“. Das Ziel: in-situ-Recycling von Asphalt. Die Landschaftsarchitekt\*innen brachen 18 Quadratmeter Asphalt auf, reicherten ihn mit organischem Material an und bepflanzen die Fläche mit Zierstauden und Ruderalpflanzen; ohne dass ein Material die Baustelle verließ. Aus dem undurchlässigen Asphalt entstand ein neuer Boden – auch Technosol genannt – aus organischem und sandigem Material sowie Asphaltschollen.

Das Projekt „Asphalt Jungle“ realisierten WAGON LANDSCAPING im Juni 2021 in einem Innenhof der sozialen Wohnungsgesellschaft Elogie-Siemp mitten in Paris. Unterstützt wurde das Projekt von FAIRE, ein Programm, das Innovationen im urbanen Raum fördert und das der Pavillon de l’Arsenal und die Stadt Paris mit Unterstützung der Caisse des Dépôts MINI und der EDF ins Leben rief.

# „WARUM SOLLTE MAN SICH FÜR ETWAS, WAS MAN LIEBT, NICHT ENGAGIEREN?“

Am 1. April wählte der Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla) ein neues Präsidium. Stephan Lenzen tritt als neu gewählter bdla-Präsident die Nachfolge von Till Rehwaldt an. Wir haben uns mit Stephan Lenzen über den bdla und seine Herausforderungen unterhalten und gefragt, wie man junge Menschen für die Landschaftsarchitektur und die Verbandsarbeit begeistern kann.

INTERVIEW: MAGDALENA SCHMIDKUNZ

## AUTORIN

**Magdalena Schmidkunz** studierte Landschaftsarchitektur und Urbanistik. Sie ist Redakteurin der G+L.





**Stephan Lenzen ist seit 2004 Inhaber des Büros RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten und Honorarprofessor an der FH Dortmund im Fachbereich Architektur / Städtebau. Von 2014 bis 2022 war er Vizepräsident des bdla. Am 1. April 2022 wurde er zum bdla-Präsidenten gewählt.**

**Stephan Lenzen, herzlichen Glückwunsch zum Amt des bdla-Präsidenten. Sie beziehungsweise Ihr Präsidium werden zukünftig den Verband nach innen wie nach außen präsentieren. Vor welchen Aufgaben steht der Verband? Was werden Sie als Erstes anpacken?**

Vielen lieben Dank für Ihre Glückwünsche. Auch wenn ich die Nachfolge von Till Rehwaldt angetreten habe und Timo Herrmann mein Amt des Vizepräsidenten übernommen hat, ist die gesamtgesellschaftliche Besetzung des Präsidiums doch durch Kontinuität geprägt. Aus diesem Grund wird es erst einmal eine Fortführung der Themen der Verbandsarbeit der letzten Jahre geben. Die Aufgabenschwerpunkte haben sich ja auch nicht kurzfristig verändert. Die Themen der Wahrnehmbarkeit des Berufsstandes, der sehr große Fachkräfte- und Nachwuchsmangel bei uns Landschaftsarchitekt\*innen und die Aufgaben der Klimaanpassung und des -schutzes in Stadt und Land bedürfen weiterhin einer intensiven berufspolitischen Bearbeitung. Aber es geht auch um wirtschaftliche Rahmenbedingungen für unseren Beruf, und da stehen gerade im Rahmen der möglicherweise angestrebten Novellierung der HOAI interessante Zeiten bevor.

Darüber hinaus ist es mir persönlich eine Herzensangelegenheit, dass der Berufsstand der Landschaftsarchitekt\*innen sich einer stärkeren und konsequenteren Positionierung bei dem Thema der klimagerechten Landschaftsarchitektur in Stadt und Land verpflichtet. Der Wunsch nach ewigem Wachstum ist ad absurdum geführt, da wir jährlich mehr verbrauchen, als unsere Erde uns geben kann. Der neue Minimalismus, die Reduktion ist keine modische Attitüde, sondern eine Notwendigkeit des Überlebens. Aber auch diese reduzierte Transformation als ökologische Umwandlung braucht unsere Kreativität, unsere Fantasie, unseren Entwurf.

Wie wollen wir in Zukunft leben? Was wollen wir hinterlassen?

Es gibt nur diese eine Erde. Wir denken als Landschaftsarchitekt\*innen, dass wir per Definition ökologisch, nachhaltig und weltbewusst sind, aber ist das wirklich so?

Für den Erhalt dieses Planeten tun auch wir Landschaftsarchitekt\*innen oft zu wenig und sind selten klimaneutral. Es ist jedoch auch eine große Chance für unser Berufsbild, und ich denke da an eine gemeinschaftliche Positionierung unter einer möglichen Thematik „Der Garten der Erde“, analog zum „Haus der Erde“ bei den Architekt\*innen.

**Warum sollte man sich für den bdla engagieren?**

Weil der bdla unsere beruflichen Interessen der Landschaftsarchitekt\*innen auf Landes- und Bundesebene und, soweit möglich, in Europa vertritt. Ich kenne fast nur Landschaftsarchitekt\*innen, die ihren Beruf lieben und mit Leidenschaft ausüben, und warum sollte man sich für etwas, was man liebt, nicht engagieren? Wir sind eine kleine, aber „feine“ Berufsgruppe, und wir können uns nur Gehör verschaffen, wenn möglichst viele Landschaftsarchitekt\*innen sich im Gesamtinteresse des Berufs engagieren. Und wenn ich etwas verändern oder verbessern will, dann muss ich mich engagieren und mich im Dialog und Konsens mit Berufskolleg\*innen fachlich auseinandersetzen. Und diese dann gefundenen berufspolitischen Ziele in Politik, Kammern und gegenüber unseren anderen benachbarten Planungsberufsv Verbänden vertreten.

Deswegen ist eine Mitgliedschaft im bdla unumgänglich und ein Engagement aus meiner Sicht sehr sinnvoll. Außerdem ist der persönliche, menschliche und fachliche Mehrwert durch den kollegialen Austausch unbezahlbar.

**In Ihrer Antrittsrede auf Schloss Dyck betonten Sie die Rolle der Landschaftsarchitektur für die Gesellschaft und ihre Herausforderungen. In der Tat beschäftigt sich die Profession mit den wichtigen Themen unserer Zeit, allen voran dem Klimawandel und seinen Folgen. Trotzdem finden Landschaftsarchitekt\*innen in der öffentlichen Diskussion, in den großen Medien kaum statt. Woran liegt das? Und welche Konsequenzen hat das für die zukünftige Arbeit des bdla?**

Müssten Sie als ein Teil der Medien nicht uns eine Antwort auf diese Frage geben können? Ich fühle es neben der geringen Größe unserer Profession auch auf eine eher introvertiertere Berufsausübung der Landschaftsarchitekt\*innen zurück. Wir sind einfach fachlich zurückhaltender, wenn man uns mit anderen Professionen vergleicht. Wir müssen grundsätzlich als Berufsstand und jeder für sich im direkten beruflichen und gesellschaftlichen Umfeld, klimapolitisch werden und uns aktiver einbringen.

Wobei ich schon einen Bedeutungswandel und Wahrnehmungszuwachs aufgrund der Bedeutung unserer Planungen im Hinblick auf natürliche Klimaanpassungsmaßnahmen bemerke. Aber wie gesagt, das Thema Klimaanpassung ist ein Schwerpunktthema, auf das wir unsere



begrenzten Ressourcen des Verbandes bündeln werden. Eine weitere Strategie, um besser wahrgenommen und eher Gehör zu finden, ist das Agieren in Netzwerken. Deshalb sollten wir das gemeinsame Agieren der vier großen Grünen Verbände, BGL, BDB, ZVG und bdla, konsequent weiterführen, die Gemeinsamkeiten zu den Architekt\*innen und Stadtplaner\*innen suchen und uns aber auch mit den Berufsverbänden der Landschaftsarchitekt\*innen unserer europäischen Nachbarn stärker vernetzen, damit der Berufsstand kooperativ seine Ziele gemeinsam erreicht.

**Der Nachwuchs ist eines der wichtigsten Themen beim bdla. Von 2000 bis 2020 ist die Anzahl der Landschaftsarchitektur-Studierenden an deutschen Hochschulen um 32 Prozent von 7 756 auf 5 282 Studierenden gesunken<sup>1</sup>, obwohl die Anzahl der Studierenden insgesamt in Deutschland deutlich zunahm. Wie erklären Sie sich das? Und wie kann man junge Menschen für die Landschaftsarchitektur begeistern?**

Diese Entwicklung, die ja leider diametral zum Bedarf an jungen Landschaftsarchitekt\*innen in den Büros, Behörden und Unternehmen steht, beobachten wir auch mit Besorgnis. Wobei die Zahl der jährlichen Absolvent\*innen in dem Zeitraum, den Sie betrachten, so ziemlich konstant ist und auch mehr Absolvent\*innen den Beruf ausüben – dies ist ja am Ende das Entscheidende. Es springen zum Glück weniger Studierende ab und aufgrund der guten Auftragslage der Büros finden auch alle eine Anstellung.

Aber – das ist die Problemstellung im Moment – der Berufsstand benötigt mehr gut ausgebildete Landschaftsarchitekt\*innen, als die Hochschulen ausbilden und aus dem Ausland zu uns kommen. Neben dem eben schon erörterten gesellschaftlichen Wahrnehmungs- und Bekanntheitsdefizit unseres Berufsbildes erkenne ich zurzeit zwei Aspekte, die diese Abnahme der Studierenden erklären könnten:

Erstens ist es der der Landschaftsarchitektur immer noch anhaftende negative Ruf der schlechten Vergütung bei gleichzeitig hohem zeitlichen Arbeitspensum – beide Aspekte, die einen hohen Stellenwert in der jungen Generation haben. Es sei aber ausdrücklich erwähnt, dass die vorherrschende angespannte Arbeitsmarktsituation und gute Auftragslage dies stark zu Gunsten der Arbeitnehmer\*innen verändert hat.

Der andere Aspekt ist in der Berufswelt ein sensibles Thema und wird auch oft kontrovers diskutiert. Viele unserer Hochschulen sind in ländlichen Regionen, in eher kleineren Städten verortet, leisten dort sehr gute fachliche Arbeit in der Lehre, aber die Attraktivität des Studienortes im Hinblick auf Freizeit- und Kulturangebote hat bei der heutigen Generation der Abiturient\*innen einen sehr hohen Stellenwert, sodass deutsche und europäische Großstädte den ländlichen Standorten vorgezogen werden.

Deshalb wären ergänzende Hochschulangebote in den nicht besetzten Ballungsräumen und Metropolregionen ein möglicher Lösungsansatz, bei gleichzeitiger Attraktivierung und Stärkung des vorhandenen Angebotes. Ich finde auch für den gesellschaftlichen Diskurs und die konkrete Anwendung der Klimaanpassungsstrategien ist es unerlässlich, dass es eine universitäre Landschaftsarchitekturausbildung in den urbanen Räumen in Deutschland wie Hamburg, Köln, Metropolregion Ruhr, Metropolregion Rhein-Main und Stuttgart geben sollte.

Der Qualität der Freiräume in Stadt und Land im Hinblick auf Nachhaltigkeit, Werthaltigkeit, Ressourcenschonung und

Biodiversität kommt im Kontext mit dem Bauen eine besondere Bedeutung zu. Neben den ökologischen Folgen werden die sozialen Auswirkungen des Klimawandels immer deutlicher, eine Klimagerechtigkeit wird auch eine zwingende Aufgabe in unseren gemäßigten Breiten.

Wir Landschaftsarchitekt\*innen arbeiten im Sinne eines klimagerechten und klimaangepassten Erschaffens und Bewahrens von resilienten Lebensräumen – aus meiner Sicht inhaltlich ganz im Wertekanon der meisten jungen Menschen – und sollten von daher eine positiv besetzte Berufswahl sein. Aber sie kennen uns nicht! Wie gelangt man in eine Kommunikation mit jungen Menschen, die Interesse an den Themen Klimawandel und eine entsprechende Gestaltung von ökologischen, resilienten, werthaltigen und ästhetischen Stadt- und Landschaftsräumen haben? Zu diesen Fragen lassen wir uns gerade, insbesondere auch im Hinblick auf Social Media, beraten.

**Lange Sitzungen und veraltete Strukturen – das Image von Verbänden oder Vereinen ist nicht immer das Beste. Gleichzeitig möchten sich vor allem junge Menschen organisieren, etwas bewegen. Was macht der bdla, um junge Landschaftsarchitekt\*innen anzusprechen? Wie können sie konkret die Verbandsarbeit mitgestalten?**

Sie sprechen eine große Herausforderung an. Der haben wir uns aber schon gestellt und können auf einige Erfolge beim Bohren dieser dicken Bretter verweisen. Junge Kolleg\*innen haben sich, frei von jeglicher Vereinsmeierei, im bdla in einer AG organisiert und bearbeiten ihre Fragen. Helfen sich gegenseitig. Alle, Mitglied oder nicht, sind herzlich eingeladen, hier mitzumachen. Und unsere Werkstatt „Junge Landschaftsarchitektur“ bietet kostenlose High-End-Fortbildung für und mit dieser Gruppe. Mit der Ausstellung „Frischgrün 21“ haben wir die Sichtbarkeit junger Büros unterstützt. Wir betreiben ein für alle offenes Online-Gründerforum.

Mir kommen die Präsidiumssitzungen immer zu kurz vor, da ergeht es mir in der Verbandsarbeit wie im Berufsalltag. Wir diskutieren und besprechen uns über Landschaftsarchitektur – also über das, was wir gerne tun, was wir lieben. Da vergeht die Zeit wie im Flug. Wir sind ein kleiner Berufsverband, mit schlanken und kollegialen Strukturen. Da scheinen Sie ein falsches Bild vom momentanen bdla zu haben.

**Letzte Frage: Wir befinden uns im Jahr 2025, und Sie blicken auf Ihre Wahlperiode zurück. Welche Schwerpunkte werden Sie gesetzt und welche Entwicklungen angestoßen haben?**

Diese Frage klingt, als wenn Sie einen Politiker befragen würden und sich jetzt Raum für Wahlversprechen bieten würde. Ich bin da eher zurückhaltender mit Versprechen.

Die Themen sind, denke ich, im Laufe des Interviews deutlich geworden: Wir wollen über die konzentrierte Deutungshoheit der Landschaftsarchitektur bei den natürlichen Klimaanpassungsstrategien in Stadt und Land die politische und gesellschaftliche Wahrnehmung unserer Profession erhöhen und insbesondere unser Bekanntheitsdefizit bei der jüngeren Generation damit reduzieren.

Das schafft ein ehrenamtliches Präsidium aber nur gemeinsam mit allen Akteur\*innen im bdla und nur gemeinsam mit allen Landschaftsarchitekt\*innen. ■



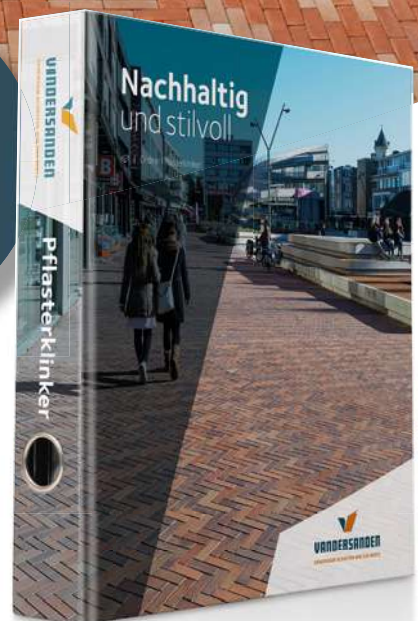
# Wo beginnen Ihre Ideen? Vandersanden weist Ihnen kreative Wege

> **Gratis-  
Ordner gleich  
anfordern!**

Öffentliche Räume wirkungsvoll und nachhaltig gestalten: Mit unseren Pflasterklinkern findet sich für jeden Ort die perfekte Lösung. Immer griffbereit, erleichtert Ihnen der neue Planungsordner von Vandersanden mit vielen Tipps und Ideen in jeder Hinsicht die Arbeit. Gemeinsam schaffen wir Orte, die Freude bereiten. Für uns wie auch für nachfolgende Generationen.

#### **Fordern Sie jetzt unseren Pflasterklinker-Planungsordner an:**

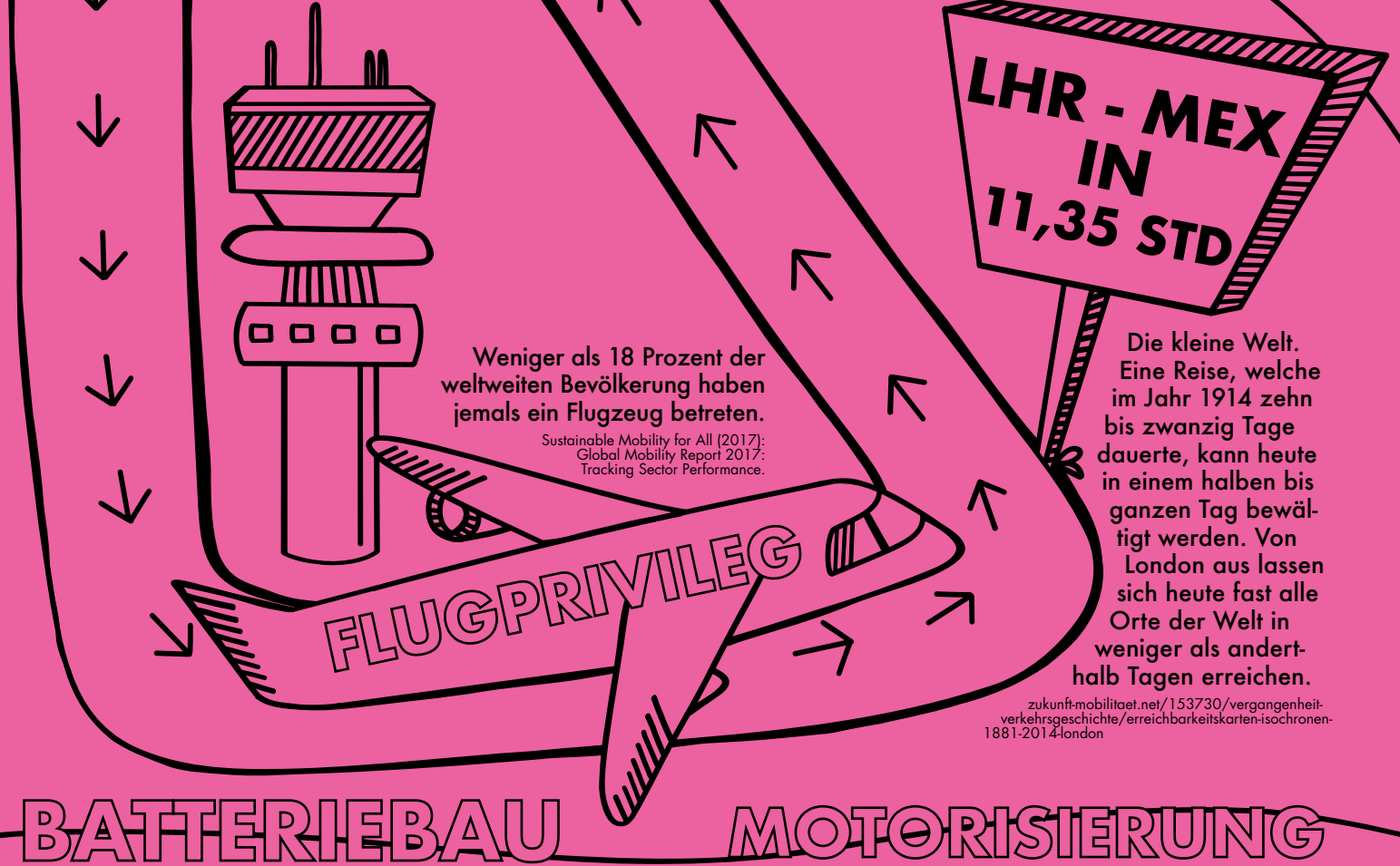
- Jede Menge Inspiration: Referenzprojekte, Erfahrungsberichte und Impulse
- Umfassend: Farben, Formate und Produktinformationen
- Immer präsent: gedruckt und digital erhältlich



**Pflasterklinker-Planungsordner  
jetzt kostenlos anfordern!**  
Einfach den QR-Code scannen.

  
**VANDERSANDEN**  
GEMEINSAM SCHAFFEN WIR DAS BESTE





Weniger als 18 Prozent der weltweiten Bevölkerung haben jemals ein Flugzeug betreten.

Sustainable Mobility for All (2017): Global Mobility Report 2017: Tracking Sector Performance.

LHR - MEX  
IN  
11,35 STD

Die kleine Welt. Eine Reise, welche im Jahr 1914 zehn bis zwanzig Tage dauerte, kann heute in einem halben bis ganzen Tag bewältigt werden. Von London aus lassen sich heute fast alle Orte der Welt in weniger als anderthalb Tagen erreichen.

[zukunft-mobilitaet.net/153730/vergangenheit-verkehrsgeschichte/erreichbarkeitskarten-isochronen-1881-2014-london](http://zukunft-mobilitaet.net/153730/vergangenheit-verkehrsgeschichte/erreichbarkeitskarten-isochronen-1881-2014-london)

## BATTERIEBAU

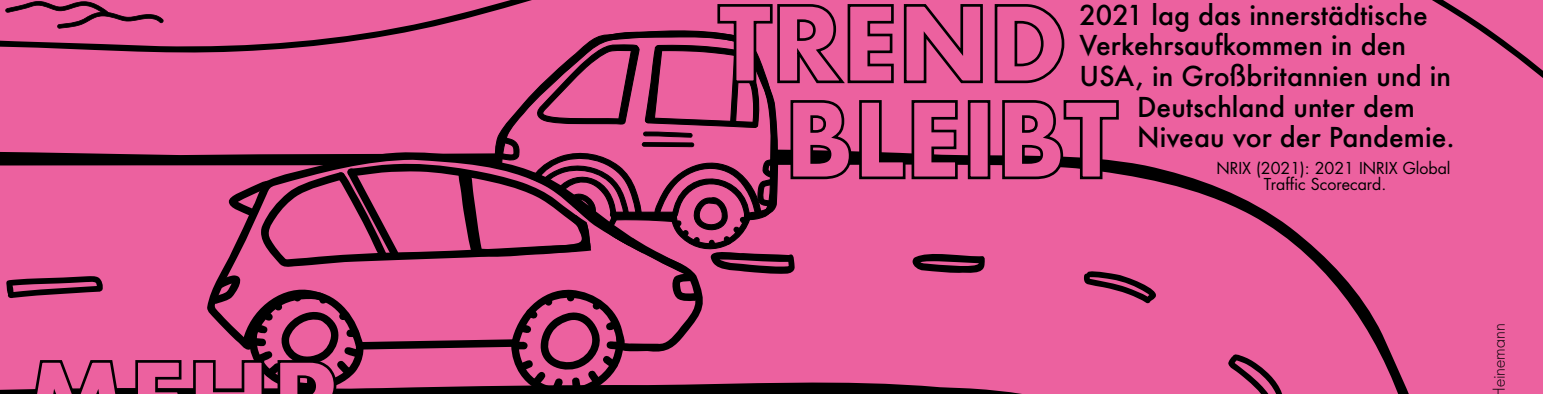
## MOTORISIERUNG

Lithium und Kobalt sind Schlüsselemente zur Herstellung von Elektrofahrzeug-Batterien. Die größten, nachgewiesenen Reserven an Lithium befinden sich in Chile (8 Millionen Tonnen, Stand 2018); an Kobalt in der Demokratischen Republik Kongo (3,4 Millionen Tonnen, Stand 2018).

[reut.rs/2lMdQDc](http://reut.rs/2lMdQDc)

Der weltweite Autobestand wuchs von 1978 bis 2021 um das 4,5-Fache, von 275,64 Millionen auf 1245,21 Millionen.

[umweltbundesamt.de/bild/weltweiter-autobestand](http://umweltbundesamt.de/bild/weltweiter-autobestand)



## TREND BLEIBT

2021 lag das innerstädtische Verkehrsaufkommen in den USA, in Großbritannien und in Deutschland unter dem Niveau vor der Pandemie.

NRIX (2021): 2021 INRIX Global Traffic Scorecard.

## MEHR SUVs

Weltweit steigt die Zahl der Neuzulassungen von SUVs. 2021 wurden insgesamt 35,6 Millionen SUVs zugelassen. Das entspricht einem Marktanteil von rund 46 Prozent.

[de.statista.com/infografik/26556/zahl-der-neuzulassungen-von-suv-weltweit](http://de.statista.com/infografik/26556/zahl-der-neuzulassungen-von-suv-weltweit)

# MOBILITÄT INTERNATIONAL

Hätten Sie es gewusst? – Spannende Fakten zur Mobilität auf der ganzen Welt.

Illustration: Laura Céline Heinemann



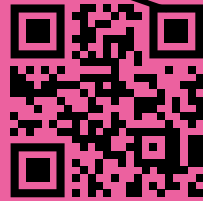
# MIT TELEFÉRICO

Das größte städtische Seilbahnnetz der Welt befindet sich seit 2014 in Boliviens Hauptstadt La Paz.

Willst du mit mir gehen?  
In den USA wurden 69 Städte untersucht. Das Ergebnis: In fußgängerfreundlichen Städten (mehr Gehwege und Parks oder Restaurants, Supermärkte in direkter Nähe) legen die Einwohner\*innen mehr Schritte zurück und leiden weniger an Adipositas.

[spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/schrittzaeahler-studie-wo-viel-gegangen-wird-gibt-s-weniger-dicke-a-1157066.html](https://spiegel.de/gesundheit/ernaehrung/schrittzaeahler-studie-wo-viel-gegangen-wird-gibt-s-weniger-dicke-a-1157066.html)

Über geht ins Wasser!  
In Kroatien, Istanbul, London, auf dem Bodensee etc. können Über-Boote per App bestellt werden – wie an Land nur anders.



# AB HIER ZU FUß

10 Prozent der Landbevölkerung in Europa sind schlecht zu erreichen. An ihren Wohnorten befindet sich im Umkreis von zwei Kilometern keine ganzjährig befahrbare Straße. In Afrika liegt dieser Anteil bei ungefähr 50 Prozent. Mehr Informationen über den sogenannten Rural Access Index (RAI) erfahren Sie über den QR-Code.

[rai.azavea.com](https://rai.azavea.com)

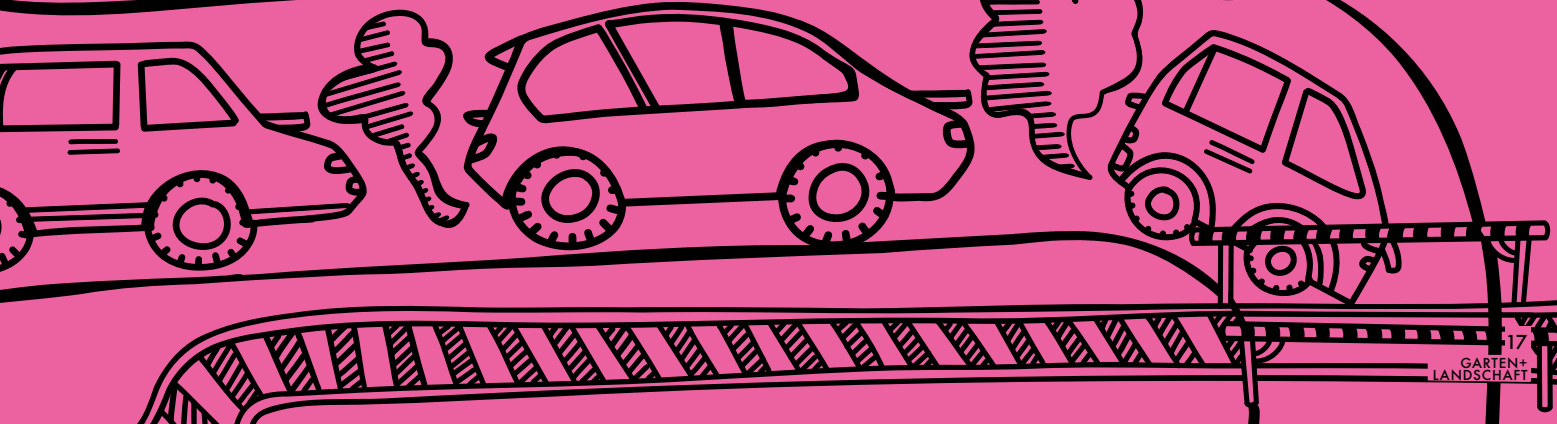
Stau als Lebensgefühl.  
Die Angelenos stehen durchschnittlich 81 Stunden pro Jahr im Stau. Trotzdem gilt das Auto als Symbol für Unabhängigkeit und Individualität.

[sueddeutsche.de/auto/sz-serie-nahverkehr-weltweit-in-los-angeles-geht-der-stau-zum-lebensgefuehl-1.3818378](https://sueddeutsche.de/auto/sz-serie-nahverkehr-weltweit-in-los-angeles-geht-der-stau-zum-lebensgefuehl-1.3818378)

London, Paris, Brüssel, Moskau und New York waren 2021 die staureichsten Städte der Welt.

[inrix.com/scorecard/#city-rankings](https://inrix.com/scorecard/#city-rankings)

# STAU







MRT-Linie im  
Stadtteil Jurong:  
Der Mass Rapid  
Transport ist das  
Rückgrat des  
öffentlichen  
Verkehrs in  
Singapur.



# SINGAPUR IST AUF SCHIENE

Von der Pferdekutsche, dem Ochsenkarren und der Rikscha zum Automobil, zum Mass Rapid Transport und zu Radwegen. Singapur verfügt heute über ein gut ausgebautes Verkehrsnetz, das stetig ausgebaut wird. Eines der neusten Projekte: die Round Island Route, ein 150 Kilometer langer Radweg durch Grünräume und Stadtlandschaften. Pendeln und Erholung sind hier kein Widerspruch – im Gegenteil.

RAYMOND YONG KENG-WHYE UND HERBERT DREISEITL

## AUTOR

**Raymond Yong Keng-Whye** ist Landschaftsarchitekt bei DREISEITL consulting. Er interessiert sich für strategische Landschaftsplanung und naturbasierte Lösungen.

## CO-AUTOR

**Herbert Dreiseitl** ist Landschaftsarchitekt und Stadtplaner. Er gründete das Büro Dreiseitl in Überlingen, leitet das Liveable Cities Lab der Ramboll Group und ist Geschäftsführer von DREISEITL consulting.

In den 1950er-Jahren befand sich der Verkehr in Singapur in einem äußerst schlechten Zustand. Das lag daran, dass die Stadt die Verkehrsplanung stark vernachlässigte, da man sie als nicht wichtig erachtete. Die Regierung ergriff Maßnahmen ohne die Durchführung offizieller Verkehrsstudien oder -pläne und zugunsten des Autoverkehrs. Man baute Parkplätze und sanktionierte Verkehrsdelikte. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger\*innen blieben jedoch zu Teilen unberücksichtigt. Der Schwerpunkt in der Stadtplanung lag nicht auf dem Verkehr, sondern auf dem öffentlichen Wohnungsbau und der industriellen Entwicklung. Schließlich mangelte es in Singapur sowohl an geeigneten Wohnungen als auch an Arbeitsplätzen. Ein Paradigmenwechsel fand in den 1960er-Jahren statt, als die Bevölkerung Singapurs wuchs und wuchs. Der Ruf nach einem zuverlässigen und effizienten öffentlichen Verkehr wurde lauter. Als Singapur 1965 seine Unabhängigkeit erlangte, begann eine Zeit der wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen. Die Regierung musste schnell und entschlossen handeln. Sie baute Infrastrukturen aus und sicherte die wirtschaftliche Entwicklung sowie die soziale Stabilität der damals jungen Nation.

Vor allem Anfang des 21. Jahrhunderts veränderten sich die Einstellung und das Denken. Jetzt arbeiten immer mehr Städte daran, gute Bedingungen für das öffentliche Leben und die Mobilität zu schaffen. Die wachsende Bevölkerung Singapurs, die derzeit 5,9 Millionen beträgt, wird bis 2030 auf 6,9 Millionen anwachsen. Ein Gleichgewicht zwischen dem Straßenverkehr und anderen Funktionen des Landes herzustellen ist wichtiger denn je für die aufstrebende „Smart Nation“.

## „WIR HABEN KEINE ANDERE WAHL“

Mit einer begrenzten Fläche von nur 730 Quadratkilometern sieht Singapur Land als endliche Ressource und unternimmt Anstrengungen, die Produktivität jedes Quadratmeters zu maximieren. Fast 12 Prozent der Fläche Singapurs sind von Straßen bedeckt, was mit der Fläche für Wohnraum konkurriert. „In Singapur haben wir keine andere Wahl (als die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zu fördern). Denn zwölf Prozent unseres Landes – und das ist fast so viel Land, wie wir für den Wohnungsbau nutzen – wird für Straßen verwendet. Wir können es uns einfach nicht leisten, unsere Straßen immer weiter zu verbreitern“, so Khoo Teng Chye,



ehemaliger Exekutivdirektor des CLC, in einem Artikel mit dem Titel „Creating Healthy Places through Active Mobility“. Mehr als zwei Drittel der Menschen in Singapur pendeln täglich mit Bussen und Bahnen. Das öffentliche Verkehrssystem ist ein Teil des Alltags vor Ort. Wie bei vielen geht es darum, bequem, vernetzt und schnell unterwegs zu sein. Es gibt immer mehr Möglichkeiten, zu Fuß zu gehen, mit dem Fahrrad zu fahren oder mit dem Auto. Kurze Strecken können deswegen mit Fuß, Rad oder privatem Verkehr zurückgelegt werden. Für längere Strecken kann man auf öffentliche Verkehrsmittel wie Busse und Züge (Mass Rapid Transit oder Light Rail Transit) oder auf gemeinsam genutzte Verkehrsmittel wie Taxis, Privatvermietungen und sogar Carsharing umsteigen. Singapur ist ein kleines und dicht besiedeltes Land. Wie die großen Städte Asiens ist es mit Bevölkerungswachstum, Landknappheit und einer raschen Urbanisierung konfrontiert. Singapur ist auf der Suche nach nachhaltigen Mobilitätslösungen. Wie können wir Staus vermeiden? Wie können sich Menschen auf der Insel effizienter von A nach B bewegen, und wie kann man sie ermutigen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen anstatt des privaten Autos? Singapurs Antwort auf die Fragen lässt sich in drei Punkte unterteilen: 1. das Mass Rapid Transport (MRT), 2. Rad- und Grünverbindungen, 3. innovative Mobilitätslösungen für Pendler\*innen.

### 1. DER MASS RAPID TRANSPORT (MRT)

Der MRT ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Singapur. Diese Züge fahren auf dicht befahrenen Korridoren und verbinden die Stadtzentren mit der Stadt. Heute überspannen mehr als 130 Stationen auf sechs MRT-Linien die Insel. Das 200 Kilometer lange System wird täglich von über drei Millionen Fahrgästen genutzt. Das Mobilitätsnetz und die Infrastruktur werden weiter ausgebaut und verbessert. Die Land Transport Authority (LTA) möchte bis 2030 ein zuverlässiges, auf den Menschen ausgerichtetes Verkehrssystem realisieren und führt hierfür zahlreiche Projekte durch, um Menschen und Orte besser zu verbinden. Die Erweiterung des bestehenden Schienennetzes, die Verbesserung der Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs und der Bau einer besser zugänglichen Pendlerinfrastruktur sollen wachsende Stadtteile unterstützen und die Konnektivität erhöhen, um ein autofreies Land zu fördern.



**Das Radwegenetz soll in Singapur bis 2030 auf 1 300 Kilometer ausgebaut werden. Sie sollen vor allem durch klimatisch angenehme Grünräume führen.**

Eines der wichtigsten, laufenden Bauprojekte besteht darin, das Schienennetz bis 2030 auf etwa 360 Kilometer zu erweitern. Das bedeutet, dass acht von zehn Haushalten in der Nähe von zehn Minuten einen Bahnhof besitzen. Die Menschen könnten mühelos zu den Bahnhöfen gelangen und in die Stadt zur Arbeit oder an Freizeitorte fahren. Es wird erwartet, dass bis 2030 75 Prozent aller Fahrten in der Hauptverkehrszeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden; heute sind es 63 Prozent.

Darüber hinaus rief das Land Singapur ein Walk2Ride-Programm ins Leben, mit dem das geschützte Wegenetz erweitert wurde, um öffentliche Einrichtungen und Annehmlichkeiten zu verbinden. Im Jahr 2018 wurden mehr als 200 Kilometer geschützte Fußwegeverbindungen gebaut, mehr als das Vierfache der 46 Kilometer von 2014. Mit 360 Kilometern Schienennetz wird Singapur über ein Netz verfügen, das länger ist als das von Großstädten wie Tokio oder Hongkong und das mit der Netzlänge von London und New York City vergleichbar ist.

## 2. RAD- UND GRÜNVERBINDUNGEN

In Singapur herrscht heißes und feuchtes Wetter, das immer wieder von plötzlichen Gewittern unterbrochen wird. Das Auto bleibt daher die attraktivere Option, es sei denn, es gibt ausreichend überdachte Gehwege sowie unter- und oberirdische Verbindungen. Eine andere Möglichkeit, das Problem der ersten und letzten Meile zu lösen, besteht darin, die Nutzung von Fahrrädern oder Rollern zu fördern. Die Regierung in Singapur arbeitet eng mit Unternehmen zusammen, um ein System zu schaffen, in dem das private Auto überflüssig wird.

Um den rauen klimatischen Bedingungen, insbesondere dem städtischen Hitzeinsel-Effekt, entgegenzuwirken, muss die Qualität der Straßen verbessert und das Gehen und Radfahren angenehmer gemacht werden. Die Begrünung der Stadt mit Bäumen, Vegetation und Gewässern ist eine Möglichkeit, die Luft zu kühlen, indem sie Schatten spendet beziehungsweise Oberflächenwasser verdunstet. Singapur hat dies in vielen Parks wie dem Bishan-Ang Mo Kio Park und dem Sungei Buloh Nature Reserve erfolgreich umgesetzt. Sie ermöglichen Menschen, ein umfassendes Radwegenetz zu nutzen. Derzeit gibt es auf nationaler Ebene 460 Kilometer Radwege, und das Radwegenetz wird bis 2023 auf 800 Kilometer erweitert und bis 2030 auf mehr

als 1300 Kilometer verdreifacht. Diese Radwege werden Pendler\*innen von ihrem Wohnort aus mit Bahnhöfen, Busbahnhöfen, wichtigen Arbeitsplätzen und wichtigen Einrichtungen wie Einkaufszentren, Krankenhäusern und Schulen verbinden. Bis dahin werden acht von zehn Bewohner\*innen nur wenige Minuten von einem Radweg entfernt sein, sodass ein Radweg auf der Insel nahtlos angelegt werden kann.

Kürzlich wurde in Singapur die erste Phase der Round Island Route (RIR) abgeschlossen. Mit einer Länge von 75 Kilometern deckt sie die östliche Hälfte Singapurs ab und ist die längste Erholungsverbindung der Insel, die Singapur im Osten umrundet. Nach ihrer Fertigstellung im Jahr 2035 wird die 150 Kilometer lange Round Island Route die längste Erholungsverbindung sein, die die Insel umrundet. Die Route startet in Changi, dem östlichen Teil, und endet in Jurong, dem westlichen Teil von Singapur. Entlang der Strecke gibt es ein breites Spektrum an unterschiedlichen Landschaften, von der Meeresküste über Stadtlandschaften, Parks und Gärten bis hin zu kleinen Grünflächen.

Seit der Pandemie müsste es einen Aufwärtstrend beim Radfahren gegeben haben. Immer mehr Singapurere entscheiden sich für gesündere und umweltfreundlichere Verkehrsmittel. Jede\*r Einwohner\*in Singapurs kann heute innerhalb von drei bis fünf Minuten zu Fuß einen Park oder Garten erreichen. Ein öffentlicher Park ist eine Therapie für den Menschen. Viele Studien zu diesem Thema zeigen, dass Menschen, die mehr mit der Natur verbunden sind, weniger an Depressionen oder Burn-out leiden. Sie haben auch bessere soziale Bindungen und sind körperlich und geistig gesünder.

## 3. INNOVATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR PENDLER\*INNEN

Wir alle wissen, dass das Auto seit vielen Jahrzehnten die Welt regiert. Singapur überdenkt seine Treue zum Auto aufgrund von Umweltverschmutzung, Klimawandel und Landnutzungsproblemen. Es werden autonome Fahrzeuge entwickelt, die über genügend Intelligenz verfügen, um die Menschen sicher durch die Gegend zu fahren. Die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen in Singapur begann 2014. Derzeit finden Versuche zu autonomem Fahren in kleinem Maßstab in Testgebieten wie One-North, Jurong Island, NUS und Sentosa statt. Singapur plant seit Anfang der 2020er-Jahre autonome Fahrzeuge in



drei Städten einzusetzen, nämlich im Jurong Innovation District, in Punggol und in Tengah.

Singapur strebt eine autofreie Stadt an, unterstützt durch ein umfassendes öffentliches Verkehrsnetz, das das sauberste und energieeffizienteste Verkehrsmittel ist. Diejenigen, die mit dem Auto fahren wollen, müssen ihre Fahrzeuge sauberer machen. Daher plant Singapur, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bis 2040 schrittweise abzuschaffen. Bei Personenkraftwagen sind Elektrofahrzeuge die vielversprechendste Option für saubere Energie, und die Regierung hat erhebliche Anreize für die Einführung von Elektrofahrzeugen geschaffen. Innerhalb eines Jahres ist der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen von nur 0,2 Prozent im Jahr 2020 auf rund vier Prozent im vergangenen Jahr gestiegen.

Im Dezember 2017 hat Singapur sein erstes Carsharing-Angebot für Elektrofahrzeuge eingeführt. Carsharing verbessert die Ressourceneffizienz, und die Elektrifizierung sorgt für eine sauberere Luft in der Stadt. Um die Verbreitung von E-Fahrzeugen weiter zu beschleunigen, werden bis 2030 Ladestationen in der Nähe der Wohnorte errichtet. Das nationale Ziel, bis 2030 40 000 (öffentliche) und 20 000 (private) Ladestationen einzurichten (Teil des Singapore Green Plan), würde Hausbesitzer\*innen, die in der Nähe dieser Stationen wohnen, zugute kommen; insbesondere Besitzer\*innen von Elektrofahrzeugen oder solchen, die den Kauf eines Elektrofahrzeugs (zum Beispiel eines Teslas) planen. Bis 2030 und darüber hinaus werden E-Fahrzeug-Stellplätze im Freien, in Tiefgaragen und Parkhäusern zur Norm werden.

Solche Innovationen werden dazu beitragen, reale Verkehrsprobleme zu lösen und spannende Beschäftigungsmöglichkeiten für Singapurer im Mobilitätssektor zu schaffen. Mit benutzerfreundlichen und bedarfsgerechten Transportmöglichkeiten will die Zukunft des Mobilitätssektors die Lebensqualität aller Singapurer bereichern.

## AKTIVE MOBILITÄT FÜR TROPISCHE STÄDTE

Obwohl Hitze und Feuchtigkeit in tropischen Gebieten eine Herausforderung für die aktive Mobilität darstellen, sollte dies die Städte in den Tropen nicht zwangs-



**Pendler\*innen im MRT zu Stoßzeiten**



**Seit 2017 können die Bürger\*innen das stadt-eigene Carsharing-System nutzen.**





**Buona Vista MRT  
Station in Singapur**

läufig davon abhalten, die gleichen Vorteile zu nutzen, die Städte in gemäßigten Zonen genießen. Tropische Städte müssen sich auf die Mittel konzentrieren, die den Komfort für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen verbessern. Dazu gehören die Erleichterung der kontinuierlichen Fortbewegung, die Integration von Verkehrsknotenpunkten, um die erste und letzte Meile einer Reise zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen zu können, die Planung von ausreichend Schatten und Unterständen sowie die Bereitstellung von Annehmlichkeiten am Ende der Reise. Neben infrastrukturellen Innovationen setzen einige Städte auch politische Maßnahmen ein, um die Einwohner\*innen zum Gehen,

Radfahren, zu persönlichen Mobilitätshilfen und zum öffentlichen Verkehr zu bewegen. Die Verbesserung des Komforts für aktive Mobilität beschränkt sich nicht auf infrastrukturelle Designlösungen. Kulturelle Faktoren wie die sozialen Normen, die die Bürokleidung bestimmen, können ebenfalls eine Rolle spielen. Leichte Kleidung, die für tropisches Klima geeignet ist, sollte gefördert werden, damit die Menschen auch bei wärmerem Wetter bequem zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren können. Wir müssen Kooperationspartnerschaften zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor fördern, damit die Menschen von einer nahtlosen Mobilität

profitieren können. Anstatt den Menschen zu sagen, dass sie nicht mit dem Auto fahren können, ist es besser, ihnen Anreize in Form von Mobilitätsangeboten zu bieten. Singapur hat den Vorteil eines kompakten Umfelds und einer erstklassigen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und ist gut aufgestellt, um auf seinem hervorragenden städtischen Erbe eine „autofreie“ Zukunft aufzubauen, in der öffentliche Verkehrsmittel und aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren die Oberhand gewinnen und die Abhängigkeit von privaten Autos immer mehr abnimmt.

*Der Text wurde aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt.*

DAS RASENGITTER

**Schwabengitter®**

- | Hochelastisches Recyclingmaterial
- | Extrem leicht und schnell zu verlegen
- | Integrierte Dehnfugen längs und quer
- | 10 Jahre Garantie auf Materialbruch
- | Lieferung innerhalb von 48 Stunden
- | In zwei verschiedenen Ausführungen



**schwab**  
ROLLRASEN

Schwab Rollrasen GmbH  
Am Anger 7  
85309 Pörnbach  
Tel. +49 (0) 84 46/928 78-0  
[www.schwab-rollrasen.de](http://www.schwab-rollrasen.de)

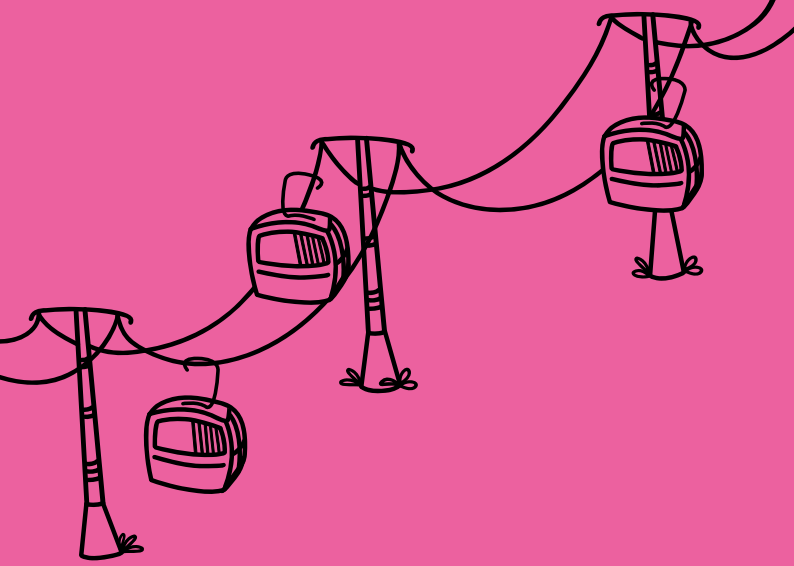


**Reinhard Fitz ist Head of International Business Development der Doppelmayr Seilbahnen GmbH und leitet dort die Entwicklung von multimodalen Mobilitätskonzepten mit Seilbahnen als integriertem Verkehrsmodus. Er verfügt über 25 Jahre Erfahrung in der Doppelmayr Gruppe, angefangen beim Projektengineer bis hin zum Key-Accounter, und ist spezialisiert in Projektentwicklung und Kommunikationsmanagement bei urbanen Infrastrukturprojekten.**

# ALTE UND NEUE MOBILITÄT – DAS IST DIE LÖSUNG

Wie sieht die Zukunft urbaner Mobilität aus? Welche Optionen gibt es? Was können Seilbahnen zur Weiterentwicklung des Verkehrs beitragen? Nachhaltige Ansätze für klimafitte Mobilität unserer Städte erfordern einen ganzheitlichen Blick. Reinhard Fitz von Doppelmayr Seilbahnen nimmt Stellung.

REINHARD FITZ



Wie wird die urbane Mobilität in 28 Jahren aussehen – wie wird der Nahverkehr dann bewältigt? Für den langen Zeitraum bis 2050 gibt es nur wenige Gewissheiten. Diese sind dafür aber umso bedeutender. Noch vor 80 Jahren lebten nur 32 Prozent der Weltbevölkerung in Städten.

2017 sind es bereits über 50 Prozent – Tendenz steigend!

Dass die Zukunft bereits begonnen hat, zeigen vor allem die Defizite der Gegenwart: Klimawandel, Verkehrsverdichtung, Flächenmangel, Energieknappheit und inflationäre Kosten. Vor allem die Verdichtung wird in den Kern-, aber auch in den Randzonen weiter zunehmen. Dabei wird sich die Abgrenzung von Innenstädten und urbaner Peripherie weiter auflösen, und benachbarte Ballungsräume werden zunehmend zusammenwachsen. Die noch bestehenden Trennungen von Wohnen und Arbeiten werden zukünftig noch durchlässiger werden. Das hat langfristige Folgen – nicht zuletzt für das Mobilitätsmanagement.

## DIE EROBERUNG DES URBANEN LUFTRAUMS

Die Grenzen der herkömmlichen Formen urbaner und suburbaner Mobilität und ihrer nahtlosen Abstimmung scheinen erreicht. Konsequenz: Die Planungsspielräume und ihre Optionen müssen weitergefasst werden, ebenso wie ihre Lenkungs- und Eingriffsmöglichkeiten.

Das betrifft nicht nur die Entwicklung der Netzstrukturen, sondern auch die der Verkehrsmittel selbst: ihre Anschlussfähigkeit und Verfügbarkeit, ihre Flexibilität und Wirtschaftlichkeit. Neue digital aufeinander abgestimmte, autonome Verkehrsarten müssen die herkömmlichen Formen des urbanen Nahverkehrs nicht unbedingt ersetzen, aber doch sinnvoll ergänzen. Die Erschließung bislang nur singular oder noch

gar nicht genutzter Verkehrsräume, wie zum Beispiel der urbane Luftraum, muss forciert und die verschiedenen Formen der Mikromobilität müssen integriert und mitberücksichtigt werden.

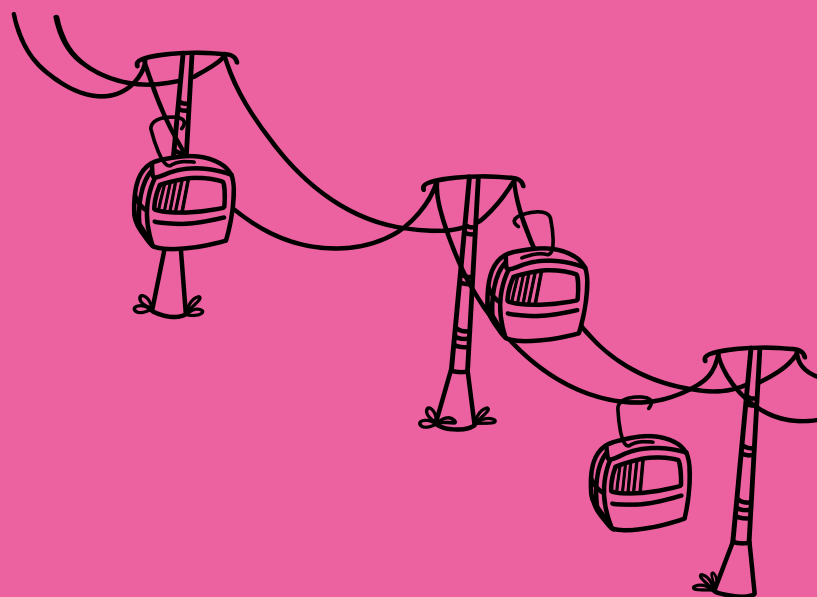
## SEILBAHNEN SCHLIESSEN LÜCKEN

Die moderne Seilbahntechnik ist geradezu prädestiniert, urban, aber auch suburban eingesetzt zu werden, nutzt sie doch den Luftraum auf höchst sichere, umfanglich kontrollierbare Weise. Seilbahnen können dabei eine ideale Ergänzung des herkömmlichen Personentransports sein. Sie arbeiten weitgehend autonom, haben einen geringeren Verbrauch an Fläche und geringere Investitions- und Betriebskosten als S- oder U-Bahnen. Seilbahnen können bei zielgerichtetem Einsatz zu einer deutlichen Entlastung von stark frequentierten beziehungsweise überlasteten Netzabschnitten oder zur Überbrückung von Netzlücken konventioneller Nahverkehrsmittel beitragen.

## SEILBAHNEN GEHÖREN ZUR MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Dies zeigt der langjährige Betrieb vieler urbaner Seilbahnen in Nordafrika, in Asien und vor allem in Lateinamerika. So sind kürzlich in Mexico City wie schon zuvor in La Paz, Bolivien, in Singapur und Portland, USA, urbane Seilbahnprojekte erfolgreich realisiert worden. Ebenso wie die Seilbahnlinie Câble 1 im Pariser Umland, die sich derzeit in der Planung befindet und im Jahr 2025 eröffnet werden soll, werden zukünftig Seilbahnprojekte den urbanen Individual- und Nahverkehr wirkungsvoll ergänzen und entlasten können.

Dies macht deutlich, wohin die zukünftige Entwicklung mit Sicherheit führen wird: zu einer multimodalen und zugleich digital vernetzten Nutzung „alter“ und auch „neuer“ Mobilitätsformen. Seilbahnen werden dabei zum festen Bestandteil des urbanen Personentransports in großen, aber auch kleineren Ballungszonen gehören. ■









# MEXICO CITYS LICHTBLICK?

Mexico City ist eine der weltweit größten Städte und leidet als solche unter den typischen Mobilitätsproblemen einer Megastadt: Stau und Abgase machen den Einwohner\*innen zu schaffen, dazu kommt die geografische Lage der mexikanischen Hauptstadt, die die Abgasexposition noch verschärft. Was wird in Mexico City getan, um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten?

ARIAN SCHLICHENMAYER

## AUTOR

**Arian Schlichenmayer**  
studierte Biotechnologie und ist seit  
Januar 2022  
Redakteur bei G+L  
und topos.

Im Stadtgebiet Mexico Citys leben etwa neun Millionen Menschen, im Agglomerationsgebiet sind es sogar über 20 Millionen. Damit ist jede\*r sechste Einwohner\*in Mexikos im Ballungsraum der Hauptstadt zu Hause. In Nordamerika stellt Mexico City so die bevölkerungsreichste Agglomeration dar und übertrifft mit knappem Abstand sogar New York.

## 25 MINUTEN STAU, 30 MINUTEN FAHREN

Eine Analyse des niederländischen Navigationsanbieters TomTom zeigt, dass sich im Jahr 2019, also noch bevor Covid-19 sich auf das Verkehrsverhalten der Menschen auswirkte, die Fahrtdauer in den Stoßzeiten um über 80 Prozent gegenüber der freien Fahrt verlängerte. Während einer Fahrt innerhalb Mexico Citys, die normalerweise 30 Minuten Fahrtzeit in Anspruch nimmt, stand man 2019 mehr als 25 zusätzliche Minuten im Stau. Auf das ganze Jahr hochgerechnet verbrachten die Anwohner\*innen der Stadt so mehr als acht Tage, im Stau stehend.

Es liegt auf der Hand, dass Staus erheblich zur Luftverschmutzung in Mexico City beitragen. Die UN bezeichnete Mexico City 1992 gar als „schmutzigste Stadt der Welt“. So verunreinigt war die Luft, dass die Schädlichkeit der täglich eingeatmeten Luft mit der gesundheitsschädlichen Wirkung von zwei gerauchten Schachteln Zigaretten verglichen wurde. Heute sind die Emissionen von Luftschadstoffen wie Ozon, Kohlenmonoxid und Feinstaub in Mexico City zurückgegangen. Unter anderem für diese Reduktion verantwortlich: die Verwendung von anderen Treibstoffen. Schwefelarmes und bleifreies Benzin etwa trugen in den letzten 30 Jahren bereits zu einer Reduktion von Luftschadstoffen in Mexico City bei. Mexico City hat dabei geografische Nachteile, wenn es um Luftverschmutzung geht. Die Stadt liegt in einem über 2 000 Meter über dem Meeresspiegel liegenden Hochplateaukessel und ist von Bergen umgeben, die teilweise über 5 000 Meter hoch sind. Die Lage in einem Tal führt zunächst zu einem schlechteren Luftaustausch und einer Anfälligkeit für

**2019 stand man als Pendler\*in in Mexico City mehr als acht Tage im Stau. Auf dem Bild ist eine der größten und meistbefahrenen Kreuzungen der Stadt zu sehen.**





**Oben: Blick über die Skyline von Santa Fe, einem der wichtigsten Geschäftsviertel Mexico Citys.**

**Unten: Seit 2010 bietet „EcoBici“ Bikesharing in Mexico City an.**



Smog, der sich wie eine Glocke über die Stadt legt. Die Höhe der Stadt begünstigt darüber hinaus noch Effekte, die die Luftqualität vermindern. Einerseits ist der Sauerstoffgehalt hier niedriger als auf Meeresspiegellhöhe. Das führt dazu, dass ältere Verbrennungsmotoren zu fett laufen, also zu viel Treibstoff für den vorhandenen Sauerstoff in der Luft verbrennen. Die Folge: eine unvollständige Kraftstoffverbrennung, die zum vermehrten Ausstoß von Ruß, Kohlenmonoxid und anderen schädlichen Abgasen führt. Andererseits ist durch die Höhe die Intensität der Sonneneinstrahlung stärker, wodurch das Entstehen von gesundheitsschädlichem Ozon begünstigt wird. Um die Luftqualität außerdem zu verbessern, gelten in Mexico City seit 1989 unter dem Motto „Hoy no Circula“ Fahrverbote. Je nachdem, wie die letzte Nummer eines Nummernschildes ist, gilt ein anderer Wochentag, an dem das betreffende Fahrzeug nicht fahren darf.

#### EIN GRÜNER PLAN FÜR MEXICO CITY

Doch die Stadt hat wesentlich weitergehende Ambitionen: Zu nicht weniger als einem internationalen Vorbild für grüne Stadtentwicklung will Mexico City werden. Mit der über 15 Jahre laufenden Strategie namens „Plan Verde“, dem „grünen Plan“, will die Stadt grüner und nachhaltiger werden. 2016 wurde in diesem Rahmen beispielsweise das Projekt „Vía Verde“ („grüne Straße“) ins Leben gerufen. Dabei wurden 700 vormals graue Betonpfeiler begrünt.

Die Pfeiler lassen sich in Mexico City zahlreich finden, dienen als Stützen für Brücken, Autobahnen und Hochstraßen. Als vertikale Gärten bringen die begrünt





Säulen mehr als 40 000 Quadratmeter zusätzliche Grünfläche in die Stadt. Die Folge ist nicht nur eine verbesserte Luftqualität, vermögen die grünen Pfeiler doch viele Tonnen Abgase und Feinstaub jährlich aus der Luft zu filtern. Es hat sich außerdem gezeigt, dass an den begrünten Straßen die Unfallhäufigkeit zurückgeht.

#### BIKESHARING UND FAHRRADWEGE WERDEN AUSGEBAUT

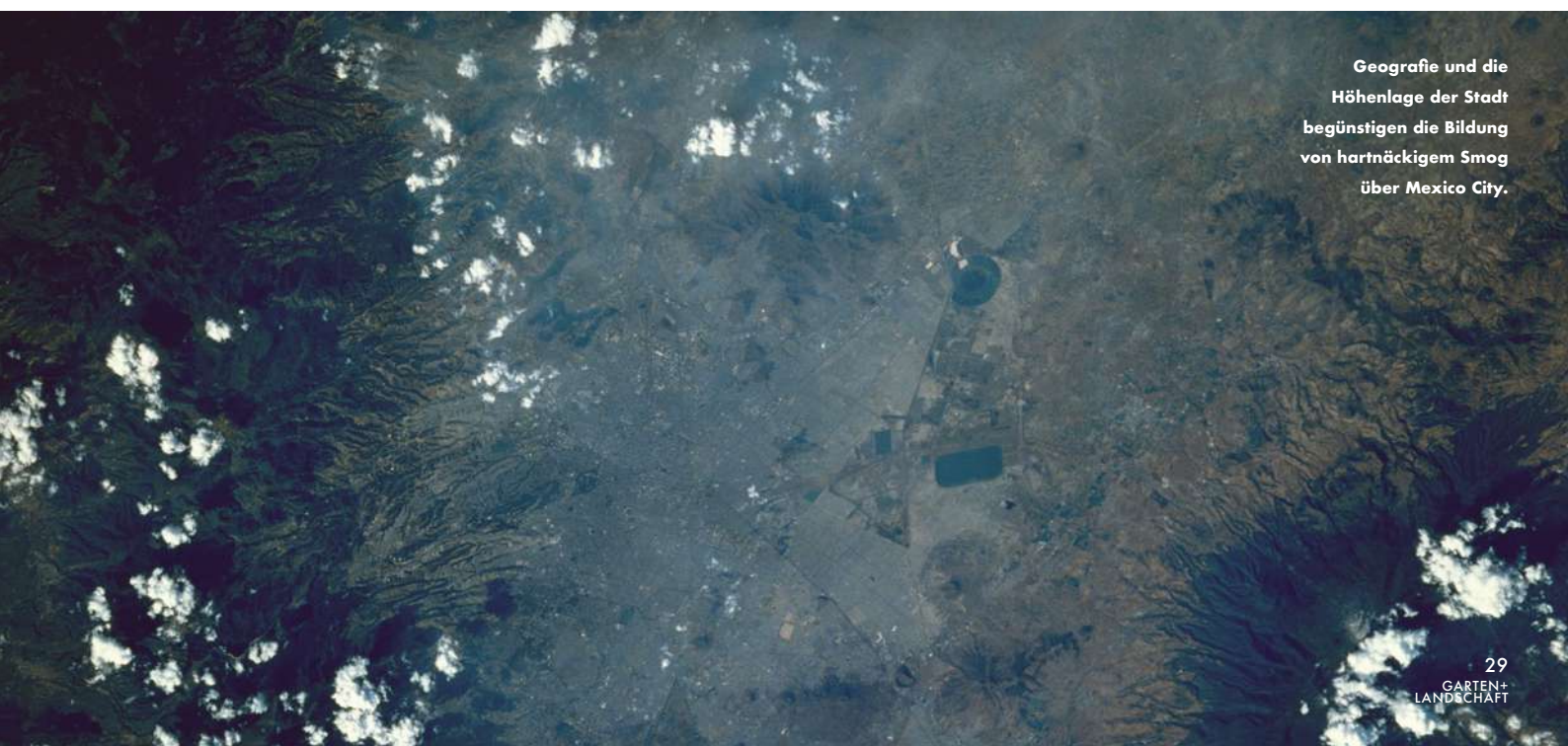
Seit Anfang 2010 existiert in Mexico City ein Bikesharing-Angebot mit dem Namen „EcoBici“. Sowohl Einwohner\*innen als auch Tourist\*innen können sich die Leihfahräder zu günstigen Konditionen mieten. Voraussetzung ist eine Mitgliedschaft bei EcoBici. Dabei rangiert die

Dauer dieser Mitgliedschaft zwischen einem Tag und einem Jahr. Mitglieder können dann Fahrräder an zahlreichen Stationen innerhalb der Stadt leihen und bis zu 45 Minuten ohne weitere Kosten nutzen. Erst nach dieser Zeitspanne entstehen zusätzliche Gebühren. Parallel zum Bikesharing-Angebot wurde in den letzten Jahren auch die Länge der Fahrradwege in Mexico City stetig erhöht. Etwa 150 Kilometer von ihnen stehen aktuell zur Verfügung. Bis 2024 sollen die Fahrradwege in der Stadt eine Länge von 600 Kilometern erreichen.

#### LANGER WEG ZUR NACHHALTIGKEIT

Trotz der guten Ideen und Projekte: Mexico City wird in Sachen nachhaltiger Mobilität

noch einen langen Weg vor sich haben. Das bedingt allein schon die Masse an Menschen, die ihr Recht auf Mobilität ausüben wollen, das 2020 in der mexikanischen Verfassung festgeschrieben wurde. Dabei helfen dürfte, dass die Bürgermeisterin von Mexico City, Claudia Sheinbaum Pardo, Umweltforscherin ist und unter anderem über nachhaltige Entwicklung publiziert hat. Sie ist vermutlich wie kaum ein\*e andere\*r in der Lage, die komplexe Gemengelage zu durchdringen, wie sie sich im Schnittpunkt der Mobilitätsansprüche der Einwohner\*innen, wirtschaftlicher Interessen und der Umwelt in einer Megametropole ergibt. ■



Geografie und die Höhenlage der Stadt begünstigen die Bildung von hartnäckigem Smog über Mexico City.





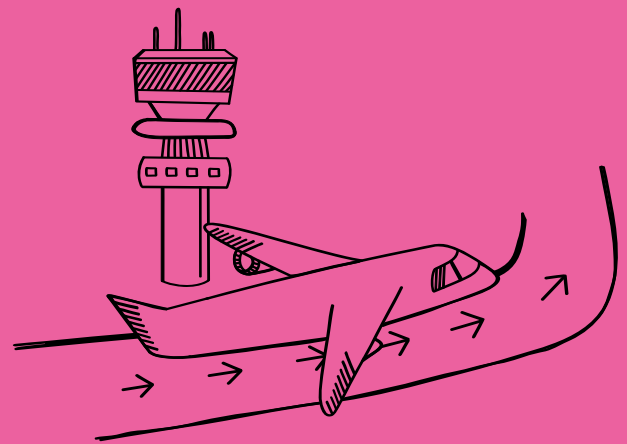
Bei der Neugestaltung des Auckland International Airport verwendete Surfacedesign Materialien vor Ort.



# DER VIELLEICHT RESILIENTESTE FLUGHAFEN DER WELT

Das Landschaftsarchitekturbüro Surfacedesign betreut seit 2007 die landschaftliche Entwicklung des Auckland International Airport. Die Neugestaltung des Flughafengeländes ist eine Hommage an die resiliente Landnutzung der Maori. James A. Lord, Gründer von Surfacedesign, über sein Projekt.

JAMES A. LORD



## AUTOR

**James A. Lord** gründete mit **Roderick Wyllie** und **Geoff di Girolamo** Surfacedesign, ein Landschaftsarchitekturbüro in **San Francisco, Kalifornien**. Er leitet Projekte in **Neuseeland, Hawaii, Mexico City, Los Angeles** und der **San Francisco Bay Area**.

Im Jahr 2007 sollte das Gelände des Auckland International Airport – ein Flughafen, an dem 75 Prozent der Besucher\*innen des Landes ankommen – erweitert und neu gestaltet werden. Das Ziel war ein robustes Landschaftskonzept, das die umliegenden Flächen und die am Wasser in Einklang bringt. Der Flughafenbetreiber Auckland International Airport LTD beauftragte das US-amerikanische Landschaftsarchitekturbüro Surfacedesign für den geplanten Ausbau des Flughafens bis 2044. Das Büro betreute die landschaftliche Entwicklung des 1 500 Hektar großen Geländes in und um den inter-

nationalen Flughafen, der an den Manukau Harbour angrenzte.

Surfacedesign legte in Abstimmung mit den Flughafenbetreibern großen Wert auf die ökologische Regenwasserbewirtschaftung und die Wiederverwendung von Materialien wie den Bodenaushub, der im Zuge des Flughafenausbaus anfiel. Der Aushub wurde vor Ort eingebaut und nicht abtransportiert. Weitere Planungsaufgaben bestanden darin, Grünverbindungen zu schaffen, öffentliche Erholungsgebiete im Freien anzubieten und den bestehenden National Bike Trail durch das Grundstück zu erweitern.

Neuseeland besitzt eine reiche landwirt-

**Basaltfelsen aus lokalen Steinbrüchen bilden die sogenannten Steinfelder. In der traditionellen Landwirtschaft schützten die Felder importierte Pflanzen vor sinkenden Temperaturen bei Nacht.**







schaftliche Tradition, die die Maori vor fast einem Jahrtausend begannen und die die europäischen Einwander\*innen, die in den 1800er-Jahren ins Land kamen, fortsetzten. Zum Schutz tropischer Pflanzen, die aus wärmeren polynesischen Klimazonen importiert wurden, legten die Maori Steinfelder an, die sich tagsüber erwärmten, um die empfindlichen Pflanzen nachts bei sinkenden Temperaturen zu schützen. Jahrhunderte später legten die Europäer\*innen Hecken und Obstgärten an, die die Pflanzen vor dem rauen Wind abschirmten. Als die Bevölkerung des Landes wuchs und sich die Städte ausdehnten, fanden die traditionellen landwirtschaftlichen Praktiken keine Verwendung mehr. Für Surfacedesign war das Treffen mit den Maori im Rahmen des Projekts Auckland

International Airport besonders aufschlussreich und erfreulich. Die Landschaftsarchitekt\*innen erfuhren, wie die Maori das Land und das Wasser bewirtschaften. Die Landschaftsentwürfe von Surfacedesign stützen sich stark auf diesen Austausch. Der daraus resultierende Ansatz ist am Ende eine Hommage an die resiliente Landnutzung der Maori und verweist gleichzeitig auf die in Europa verwurzelten Pflanztraditionen Neuseelands. Die Sicherstellung der Resilienz bei der Erweiterung des Flughafens war ein zentraler Bestandteil des Programms. Zu Beginn des Projekts lenkte sich die Aufmerksamkeit der Landschaftsarchitekt\*innen auf den Oruarangi Creek, den Wasserweg, der die Maori-Entdecker in Wakas (Kanus) vom Pazifischen Ozean zum Ort ihrer

ersten Siedlung in Neuseeland brachte. Der Bach, angrenzend an den Flughafen, ist deswegen historisch, ökologisch und kulturell bedeutsam. Jahrzehnte zuvor war jedoch der Bach durch Anlagen der Wasseraufbereitung vom Hafen abgeschnitten, was die Ökosysteme im Meer und an Land beeinträchtigte. Die Stadt Manukau entfernte die Anlagenbecken und begann, die Verbindungen wiederherzustellen und ökologische Schäden zu beheben. Das Projekt „Oruarangi Creek Open Space“ engagiert sich bis heute für die Wiederansiedlung von Wildtieren und die Wiederherstellung von Feuchtgebieten im Gezeitenbereich.

*Der Text erschien 2021 erstmalig im Schwestermagazin der G+L, der topos.* ■



**Oben: Das Regenwassermanagement des Flughafens folgt den Strategien der Maori: Wasser wird durch Gesteine gefiltert, bevor es in ein größeres Becken gelangt.**

**Das Projekt Auckland International Airport begann mit der Prüfung bestehender Pläne und entwickelte sich zu mehreren Landschaftsgestaltungsjahren, die von der landwirtschaftlichen Tradition Neuseelands inspiriert sind.**



**NEW**

**MONDAY**

**Die**

**Jobbörse**

**der**

**Baukultur**

[new-monday.de/  
landschaftsarchitekten](https://new-monday.de/landschaftsarchitekten)



Blick auf Manhattan und  
den Hudson River



# STAU AM MEER

New York City ist sehr, sehr voll. Besonders während des Berufsverkehrs drängen Menschen in übervolle U-Bahnen oder stehen in langen Staus. Eine willkommene Entlastung bieten Wasserwege auf dem Hudson River. Denn was viele nicht wissen: New York ist nicht nur eine Auto-, sondern auch eine Fährstadt.

EVA C. SCHWEITZER

**AUTORIN**  
**Eva C. Schweitzer lebt seit 1998 in New York City und berichtet für verschiedene deutsche Zeitungen. Sie veröffentlichte elf Bücher, darunter ihre Doktorarbeit über den Times Square. Zuletzt erschien: „Links blinken, rechts abbiegen“, im Frankfurter Westend-Verlag.**

Die Sonne scheint, das Wasser glitzert, der Wind braust, und links von der Reling der schnellen Fähre rauschen weit entfernt die Karussells und Achterbahnen von Coney Island vorbei, New Yorks sommerlicher Vergnügungspark. Die New York City Ferry nach Rockaway Beach, weit, weit draußen gelegen, jenseits des vielfachen Inselreichs der Jamaica Bay, soll innerstädtischen Strandbesucher\*innen die Fahrt mit der U-Bahn-Linie A ersparen, die anderthalb Stunden durch Manhattan, Brooklyn und Queens bis zur Küste zuckelt. Die Fähre, die von der Pier 11 an der Wall Street ablegt, braucht trotz eines Zwischenstopps in Sunset Park, Brooklyn, weniger als eine Stunde. Und die sonnige Fahrt durch den schäumenden Atlantik stimmt die Gäste schon vorher ein.

Die städtische Fähre nach Rockaway ist nur eines der vielen Wasserfahrzeuge, die New Yorker neuerdings zum Ziel bringen. Ferries erschließen den East River von Throgs Neck in der Bronx über das griechische Astoria, das polnische Green

Point, die Schlafstadt Roosevelt Island, Dumbo, wo alte Fabriketagen zwischen den großen Brücken zu Kunstgalerien umgewandelt wurden, den Hightech-Standort Brooklyn Navy Yard und die verlassene Militärisel Governor's Island. Noch in diesem Sommer soll die Fähre auch Coney Island von der Wall Street aus ansteuern. Betrieben werden die Schiffe von der Firma Hornblower Cruises aus San Francisco. Eine Strecke von Midtown West nach Staten Island hat ebenfalls eröffnet, zusätzlich zu der orangefarbenen, bekannten Staten Island Ferry, die Inselbewohner\*innen an der Freiheitsstatue vorbei kostenlos zur Wall Street bringt. Sie ist so beliebt, dass sich zwei Komiker von Saturday Night Live – Pete Davidson und Colin Jones – neulich ein ausrangiertes Exemplar gekauft haben. Auch nach New Jersey, wo viele Berufspendler\*innen wohnen, kreuzen Fähren den breiten Hudson River. Und es gibt auch noch private Anbieter\*innen wie das New York Water Taxi oder die Ikea-Fähre.





## FÄHREN SIND TEUER FÜR STEUERZAHLER\*INNEN

New York City – das alte Herz, die dicht bebaute Insel Manhattan – hat zwei Besonderheiten: Die Stadt ist vom Meer umschlossen, und sie ist sehr, sehr voll. Mit Menschen, mit Häusern und mit Autos. Und auch die U-Bahn ist übertoll, vor allem im Berufsverkehr. Obwohl dann die Züge alle anderthalb Minuten fahren, schaffen es manche Fahrgäste nicht mehr hinein. Da liegt es nahe, Wege über das Wasser abzukürzen oder wenigstens angenehmer zu machen. Das ist keine neue Idee: New York City war schon um 1900 eine Stadt der Fähren – damals navigierten fast 150 Passagierschiffe auf dem Hudson und dem East River, der eigentlich ein Meerarm ist. Ganz unumstritten sind die Wasserwege aber nicht, denn die Fähren sind nicht billig. Rund 350 Millionen Dollar hatte der damalige Bürgermeister Bill de Blasio 2017 für die Erweiterung des Fährennetzes veranschlagt; ein einziges Schiff kostet schon zwischen anderthalb und vier Millionen Dollar. Das kommt durch den Fahrpreis von drei Dollar nicht mal im Ansatz wieder herein – jede Fahrt wird mit rund zehn Dollar aus dem Steuersäckel sub-

ventioniert. Aber hohe Subventionen für den Nahverkehr sind in New York City nicht ungewöhnlich – und anders geht es auch gar nicht.

## AUS ZERSTÖRUNG WIRD BESSERES

Tief unten im Gestein von Manhattan blinken weiße Kacheln, Chromapplikationen und moderne Kunst. Auf der modernen Rolltreppe nach oben zu fahren, dauert mehrere Minuten, so tief ist die neue U-Bahn unter dem Pflaster verlegt. Unter de Blasios Vorgänger Michael Bloomberg wurden zwei neue Verlängerungen des Metro-Netzes durch den Granit gedrillt: Die Linie 7 läuft jetzt über den Times Square hinaus gen Westen zum neuen Megazentrum Hudson Yards, und die Linie Q erschließt den Osten der Upper East Side mit vier neuen Stationen. Schlappe 5,2 Milliarden Dollar kosteten beiden U-Bahn-Verlängerungen zusammen. Das war so teuer, dass Bloomberg die einzelnen Haltestationen weit auseinanderziehen ließ, um an den Bahnhöfen zu sparen. „Fünf neue Stationen“ klingt für Europäer\*innen nicht so aufregend, aber das war der erste Neubau einer U-Bahn in New York City seit den Dreißigerjahren.

**New York ist eine Stadt der Fähren. Von oben nach unten: New York Water Taxi, Anlegestelle der Fähren in Brooklyn, Staten Island Ferry und Fährstation am Hudson in Yonkers**

Auch das Netz in Schuss zu halten – 118 Jahre alt, rund tausend Kilometer Gleise, 424 Stationen – ist nicht billig. Mehrere Milliarden Dollar gibt die U-Bahn-Gesellschaft MTA pro Jahr für die Erneuerung von Gleisen, Stationen, Zügen und Signallichtern aus. Und immer wieder gibt es Rückschläge – zuletzt 2015, als der Hurrikan Sandy U-Bahnhöfe in Ufernähe überschwemmte und auf Wochen hinaus unbrauchbar machte (trotz einer Anstrengung der MTA-Bediensteten, die Tunnel in Ufernähe mit riesigen Gummiballons abzudichten). Aber manchmal erwächst aus Zerstörung auch Besseres. Unter dem World Trade Center, wo früher enges Gewimmel in tristen Betongängen zwischen schlecht verbundenen Stationen herrschte, laufen nun fünf Strecken zusammen und treffen sich in einer lichtdurchfluteten Mall mit einem flügelartigen Dach von Santiago Calatrava.

#### VIELGENUTZT UND BAUFÄLLIG

Steigt der New Yorker am World Trade Center aus der U-Bahn, so findet er sich zwischen hupenden Autos wieder. Denn trotz des guten ÖPNV-Angebots ist New York City eher eine Autostadt in Transition zu einer besseren Zukunft. Robert Moses, New Yorks oberster Stadtplaner vor, unter und nach dem legendären Bürgermeister Fiorello la Guardia, hatte in den Fünfziger- und Sechzigerjahren zahlreiche mehrspurige Brücken und breite Stadtautobahnen anlegen lassen, für Arbeitspendler\*innen aus Long Island und dem Hudson Valley. Noch heute sind die Ufer von Manhattan von Schnellstraßen gesäumt; im Osten der East River Drive – der heutige FDR Drive – und im Westen der West Side Highway. Der wurde asphaltiert, als der überfüllte West Side Elevated Highway, eine Stadtautobahn auf Stelzen, kollabierte. Die New Yorker Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur vielgenutzt, sondern auch recht baufällig.







Neue U-Bahn-Station  
Hudson Yards

### VON PLÄNEN, PLEITEN UND POLITIK

Die Stadtverwaltung versucht seit geraumer Zeit, den Dauerstau in Manhattan mithilfe von Gebühren in den Griff zu bekommen. Bloomberg wollte „congestion pricing“ im Süden von Manhattan einführen, eine Maut für Autos aus dem Umland. Das scheiterte am Widerstand des Staates New York. Sheldon Silver, der demokratische Fraktionsführer im Senat in der Hauptstadt Albany, schwang sich zum

Verteidiger der Pendlerrechte auf und blockierte das Vorhaben. Und seit einer spektakulären Pleite der Stadt in den Siebzigerjahren, als die Staatsregierung einspringen musste, hat Albany bei den Finanzen das letzte Wort. Silver wurde inzwischen wegen Korruption zu einer mehrjährigen Haftstrafe verurteilt und starb im Gefängnis, keine ungewöhnliche Karriere für einen New Yorker Politiker. Eric Adams, seit Anfang 2022 Bürgermeister, will nun den Plan wieder auflegen.



Aber auch er muss sich mit dem Staat arrangieren. Und die neue Gouverneurin, Kathy Hochul – die Andrew Cuomo ablöste, der Verkehrsfragen allzu locker sah, soweit es Mitarbeiterinnen betraf –, nutzte bereits kurz nach Dienstantritt ihr Vetorecht und unterband eine geplante Minibahn zum chronisch schlecht angeschlossenen Flughafen LaGuardia. Immerhin: Inzwischen gibt es eine private Fluglinie von Downtown Manhattan nach Boston und Washington, für Geschäftsleute, die sich nicht durch die Stadt quälen wollen. Und auch der Flughafen könnte womöglich an das Ferrynetz angeschlossen werden: Es gibt Pläne, eine Fähre, die an drei Orten am East River stoppen würde, bis nach LaGuardia schippern zu lassen.

#### URLAUB VOR DER HAUSTÜR

Erstaunlicherweise war es die Corona-Pandemie, die New York City geholfen hat, weniger autogerecht zu werden. In der West 46th Street westlich der Eighth Avenue sieht es heute aus wie im Sommer in Verona. Autos sind ausgesperrt; ein Restaurant neben dem anderen hat Tische und Sitzplätze auf die Straße gestellt, wo nun Kellner\*innen mit Sushi, Burgers oder Cocktails vorbeieilen. Das mediterrane Ambiente ist eigentlich das Ergebnis von „Open Streets“, eine Initiative von de Blasio, Straßen an Passant\*innen zurückzugeben. Achtzig Meilen Straßen nur für Fußgänger\*innen und den ÖPNV hatte der Bürgermeister bei Amtsantritt angestrebt; noch nicht ganz umgesetzt, aber auch noch nicht aufgegeben. Die breite 14th Street etwa, die Downtown von Midtown Manhattan trennt, steht heute fast exklusiv Bussen zur Verfügung, die im Übrigen auch schneller fahren, weil die Fahrgäste sich nun das Ticket draußen am Automaten ziehen und nicht beim Fahrer kaufen. Den entscheidenden Impetus allerdings gab Corona. Damals wurde den Restaurants erlaubt, nicht nur Tische und Stühle auf die Straße zu stellen, sondern ganze Zeltbuden, Blockhäuschen oder Riesenplastikblasen fest zu installieren, damit die Gäste nicht drinnen in Corona-geschwängelter Luft sitzen mussten und die Gastwirte weiterhin verdienen konnten. Die Idee erfreut sich ausgesprochener Beliebtheit, sodass nun vor allen Restaurants Holzhüttchen mit Kronleuchtern, Gardinen und Wand-schmuck stehen. Nun brauchen die New Yorker nicht einmal mehr mit der Fähre zum Strand zu fahren, um ein bisschen Urlaubsgefühl im Alltag zu erleben. ■



**Dran bleiben  
lautet die Devise:  
Reinigungsgel  
für längere  
Einwirkzeit**



**NEU**

**HMK® R171  
Power-Gel**

**Löst Rückstände von  
1K-Drainage-Fugenmörtel.  
Entfernt Versiegelungen,  
Lacke und vieles mehr.**

**Stone+tec  
Nürnberg** 22.06. - 25.06.2022

Besuchen Sie uns: Halle 11 / Stand E02

[www.moellerstonecare.eu](http://www.moellerstonecare.eu)





# WIE GERECHT SIND VERKEHRSEXPERIMENTE?

Die Corona-Pandemie löste Diskussionen über den öffentlichen Raum aus. Initiativen wie „Open Streets“ sperrten Straßen in amerikanischen Städten für den Autoverkehr und widmeten Flächen temporär für Gastronomie, Fuß- und Radverkehr um. Doch die Maßnahmen sind nicht nur ein Zeichen des Fortschritts im Kampf um die Rückgewinnung des Straßenraums. Kritiker\*innen sind der Meinung, dass sogenannte „Open Streets“ Ungleichheiten widerspiegeln. Sie bevorzugen wohlhabende und weiße Stadtteile. Stephan Schmidt forschte hierzu.

STEPHAN SCHMIDT



Eine „Open Street“ priorisiert Fußgänger\*innen in New York City im Jahr 2020.

Fotos: Cal Sporn Media / Alamy Stock Foto, Stephan Schmidt / Cornell University

## AUTOR

Stephan Schmidt ist Dozent am Cornell University's College of Architecture, Art, and Planning, Department of City and Regional Planning. Er interessiert sich für Flächennutzung und den öffentlichen Raum in den USA und Europa.

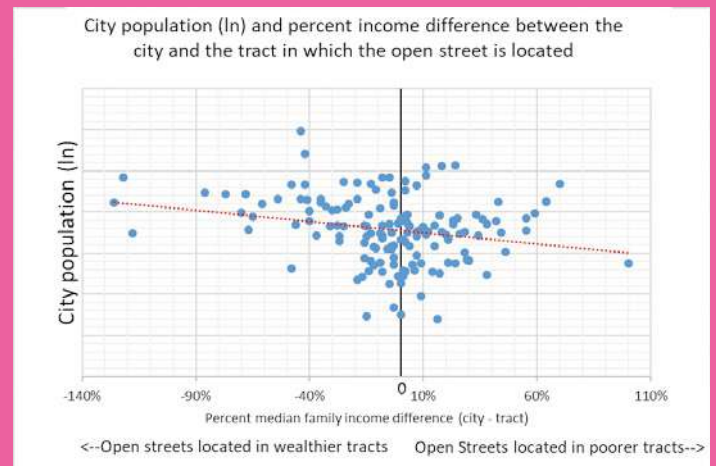
In der Anfangsphase der Corona-Pandemie experimentierten viele US-Städte mit der Sperrung von Straßen für Autos. Das Ziel: mehr öffentlicher Raum für Bürger\*innen. Diese Initiativen trugen viele Namen – unter anderem „Slow“, „Open“ oder „Shared Streets“ –, umfassten eine Reihe von Aktivitäten und erwiesen sich als recht populär. Sie wurden jedoch auch kritisiert, weil sie vor allem wohlhabendere und weiße Stadtteile bevorzugten im Vergleich zu einkommensschwachen und marginalisierten Gemeinschaften.

### BEVORZUGEN „OPEN STREETS“ EHER PRIVILEGIERTE STADTEILE?

Um ein besseres Verständnis für den Zusammenhang zwischen „Open Streets“ in der Covid-Pandemie und städtischer Ungleichheit zu bekommen, haben wir an der Cornell University die Standorte von 163 verschiedenen Straßensperrungsprogrammen in den Jahren 2020 und 2021 in 157 US-Gemeinden analysiert. Wenn pandemiebedingte Straßensperrungen eine wachsende räumliche Ungleichheit widerspiegeln, würden wir erwarten, dass die Stadtteile, in denen diese Veränderungen stattfanden, wohlhabender sind als die Stadt im Ganzen. Zu diesem Zweck haben wir alle Open-Street-Projekte in den USA georeferenziert und mithilfe des digitalen Datenvisualisierungstools Social Explorer das Einkommensniveau der entsprechenden Bezirke untersucht. „Open Streets“, die in Gebieten mit einem Einkommen unterhalb des Medianeinkommens der Stadt liegen, wurden als gerechtere Standorte angesehen als solche, die ein Einkommen über dem stadtweiten Durchschnitt aufweisen. Auf dieser Grundlage stellten wir fest, dass fast 60 Prozent der Städte Open-Streets-Projekte in weniger gerechten Gebieten umsetzten. In Alexandria, Virginia, gab es beispielsweise Straßenprojekte in Gebieten mit einem durchschnittlichen mittleren Familieneinkommen, das etwa 50 Prozent über dem der gesamten Stadt lag. Im Gegensatz dazu befand sich das Programm in Durham, North Carolina, in einem Gebiet mit einem mittleren Familieneinkommen, das etwa 50 Prozent unter dem Durchschnitt der Stadt lag.

### ENGAGEMENT DER BÜRGER\*INNEN BESTIMMT VERSTETIGUNG

Besonders interessant ist, dass wir bei Berücksichtigung der Größe der Städte feststellen konnten, dass kleinere Städte dazu neigen, „Open Streets“ in einer



gerechteren Weise anzulegen als ihre bevölkerungsreicheren Pendanten. Was ist hier los? Der Effekt ist zwar gering, aber es könnte sein, dass die räumliche Verteilung der von der Pandemie inspirierten Programme für „Open Streets“ die Annehmlichkeiten bestimmter Stadtteile widerspiegelt. Aufschlussreich ist auch, dass mehr als die Hälfte der Programme zur Umwidmung von Straßen die Außengastronomie als Hauptgrund angibt. Wohlhabendere Stadtteile haben einen besseren Zugang zu politischen, sozialen und wirtschaftlichen Ressourcen. Es ist kein Zufall, dass ein gemeinsamer Faktor der Pandemiestraßen, die für eine dauerhafte Nutzung in Betracht gezogen werden, das bürgerschaftliche Engagement ist, das sich für die Verwaltung und Pflege der Straße als Freiraum einsetzt. Es könnte sein, dass die Verbreitung der „Open Streets“ in größeren Städten die Initiativen und Ressourcen wohlhabenderer Stadtteile widerspiegelt, während dieser Effekt in kleineren Städten, die eine geringere Einkommensheterogenität aufweisen und bei der Verwaltung und Organisation ihrer Programme stärker auf öffentliche Einrichtungen und die Stadtverwaltung angewiesen sind, schwächer ist. Das Experiment, Straßen während der Pandemie für den Autoverkehr zu sperren, hat eine Reihe von Gesprächen über die Rolle des öffentlichen Raums in Städten, die Beteiligung der Öffentlichkeit und allgemein über Nachhaltigkeit und die gebaute Umwelt ausgelöst. Doch während Befürworter\*innen diese Verkehrsbeschränkungen zu Recht als Zeichen des Fortschritts im Kampf um die Rückgewinnung des Straßenraums vom Auto feiern, sollten sie sich auch über ihre Grenzen im Klaren sein. Allzu oft boten diese Programme Annehmlichkeiten für bestimmte Stadtteile und spiegeln – vielleicht unbeabsichtigt – die wachsenden räumlichen Ungleichheiten in amerikanischen Städten wider. ■

**Bevölkerungsreichere Städte realisierten sogenannte „Open Streets“ eher in privilegierten Stadtteilen als kleinere Städte.**





Myeongdong ist ein Geschäftsviertel in Seoul mit wichtigen Einkaufsstraßen und touristischen Destinationen.



# DIE FUSSGÄNGER- FREUNDLICHE MEGACITY

Die Megacity Seoul besteht aus fußgängerfreundlichen Blöcken, die im Zuge des städtischen Wachstums zwischen 1960 und 1990 entstanden sind. Voraussetzung hierfür sind die U-Bahnen der Stadt. Spannend: Seoul besitzt eines der besten U-Bahn-Systeme der Welt.

RAFAEL LUNA

## AUTOR

Rafael Luna ist Mitbegründer des Architekturbüros PRAUD. Er absolvierte seinen Master of Architecture am Massachusetts Institute of Technology. Luna war Mitkurator der Stadtausstellung für die Seoul Biennale 2019. Außerdem ist er Autor für zahlreiche Fachzeitschriften.

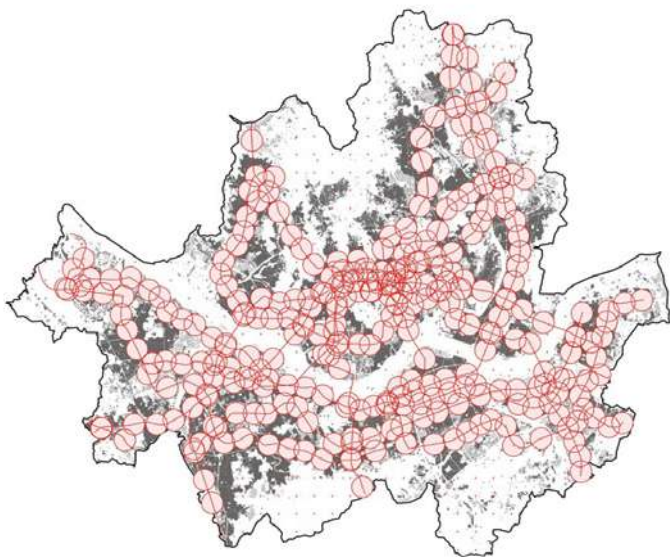
Der andauernde Prozess der globalen Urbanisierung hat in den letzten Jahrzehnten Ballungsräume mit mehr als zehn Millionen Einwohner\*innen hervorgebracht. Sie werden als Megastädte bezeichnet. Diese ausgedehnten städtischen Agglomerationen stehen vor der Herausforderung, Wohnen und Verkehr in Balance miteinander zu bringen. Je weiter die Städte wachsen, desto schwieriger wird es, zwischen Wohnorten und Arbeitsplätzen akzeptable Pendelzeiten zu erreichen. Die Stadt Seoul ist eine dieser Megastädte. Bei der Volkszählung von 1990 wurden erstmals über zehn Millionen Einwohner\*innen verzeichnet. Das städtische Wachstum erfolgte vor allen Dingen in den drei Jahrzehnten zwischen 1960 und 1990, in denen Südkorea einen hochdynamischen Industrialisierungsprozess durchlebte. Die Bevölkerungsexplosion führte zum Bau der für Seoul typischen autonomen Stadtinseln (Blöcken). Diese Blöcke können bis zu 800 auf 800 Meter groß sein.

## U-BAHNEN VERBINDEN BLÖCKE

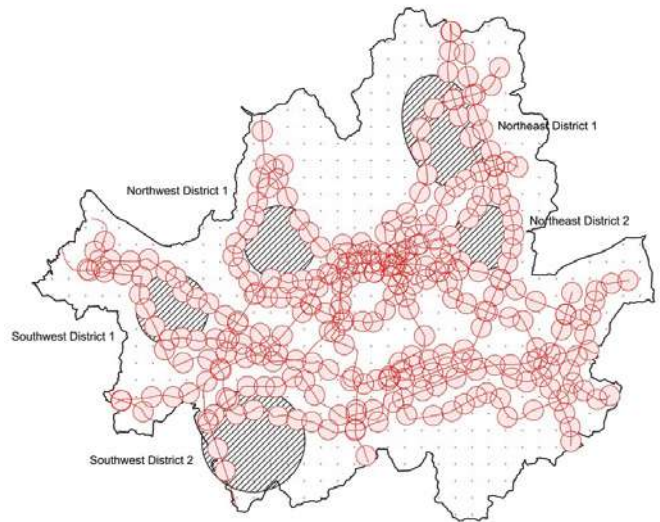
Gleichzeitig führte die ausschließliche Nutzung von oberirdischen Transport-

mitteln zu Verkehrstaus in der Stadt. Um die immer längeren Pendlerdistanzen zwischen Wohnorten und Arbeitsplätzen zu überbrücken, nahm 1974 die erste U-Bahn-Linie Seouls den Betrieb auf. Seitdem wurde die U-Bahn immer weiter ausgebaut und ist heute eines der besten U-Bahn-Systeme der Welt. Sie bildet die Voraussetzung für Seouls Wandel zu einer fußgängerfreundlichen Megacity. Das U-Bahn-Netz hat sich zum Bindeglied zwischen Seouls Blöcken entwickelt, die anscheinend ohne Verbindung nebeneinanderstehen und die jeder eine eigene Mikromobilität innerhalb des Blocks besitzen. Das Ziel für Seoul kann nicht sein, die Menschen dazu zu bringen, oberirdisch von Block zu Block zu gehen, da die Ausdehnung der Stadt dies nicht zulassen würde. Der Block selbst kann auf traditionelle Weise mit ausgewiesenen Fahrradspuren, Scootern und autofreien Zonen sehr fußgängerfreundlich sein, während die U-Bahn die Verbindung zwischen den Blöcken ermöglicht. Sie kann die Menschen schnell durch die Stadt transportieren und nutzt dabei eine andere Ebene als der Autoverkehr.

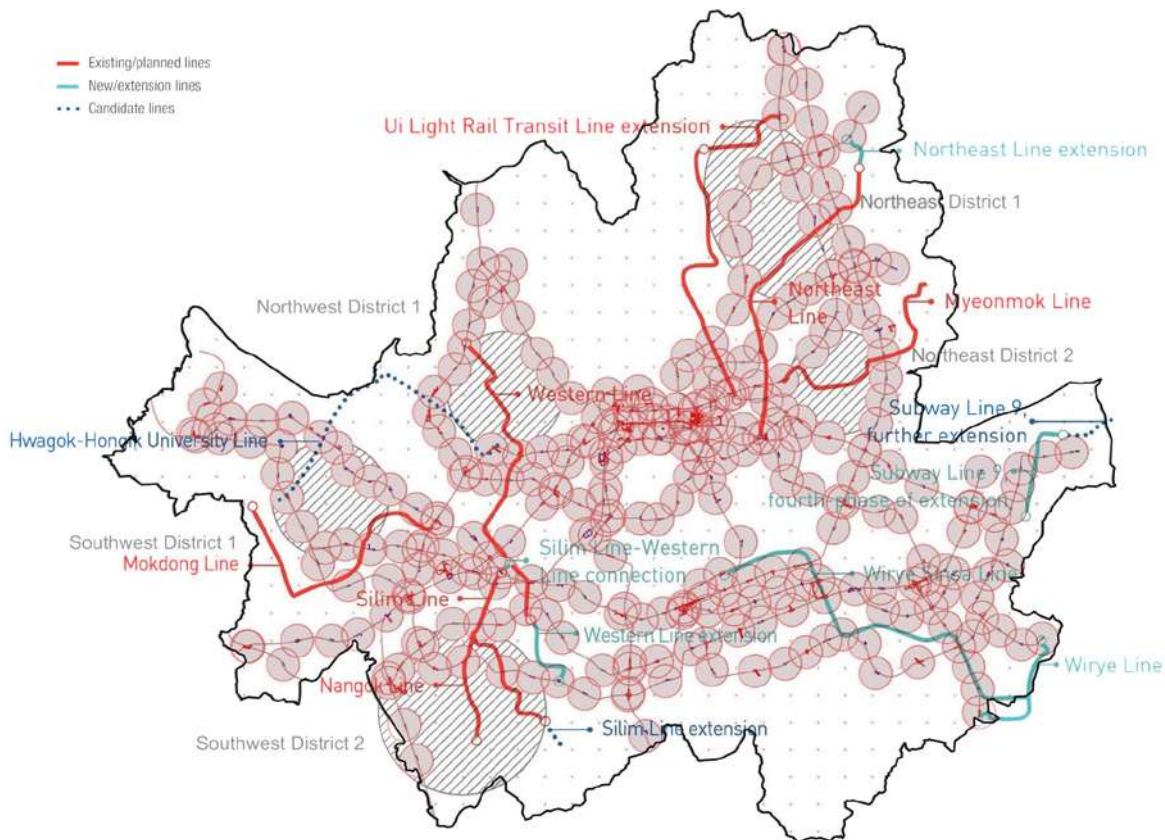




**Mapping der Linien 1 bis 9, U-Bahn-Abdeckung basierend auf einem 10-Minuten-Gehradius von 600 Metern von jeder Station.**



**38 Prozent von Seoul gelten innerhalb von fünf identifizierbaren Bezirken als unterversorgt.**



**Die Stadt Seoul mit den Light-Rail-Linien und U-Bahn-Linien.**

## VOM TRANSPORTMITTEL ZUR FUSSGÄNGER-MEGASTRUKTUR

Die unterirdischen Architekturen sind zu einer eigenen Erlebnisebene der Stadt geworden. Die U-Bahn bietet qualitätvolle Räume, urbane Programme und Anrechnungsmöglichkeiten, die für die Mehrheit der Einwohner\*innen zugänglich sind. Die unterirdische Architektur ist zwar stark auf das U-Bahn-System ausgerichtet. Sie umfasst aber auch 3 253 Schutzräume, 2 773 Geschäfte in 29 Einkaufszentren sowie weiter 1 200 Geschäfte in den U-Bahn-Stationen selbst. Diese Stadt im Untergrund entwickelte sich parallel zur rasanten Stadterweiterung und zum explodierenden Wohnungsbau auf der Oberfläche. Sie bildet einen Gegenentwurf zu den oberirdischen Räumen zwischen den Blöcken. Gleichzeitig schafft sie die Voraussetzungen für drei Milliarden U-Bahn-Fahrten pro Jahr.

Das heutige U-Bahn-System hat seine Wurzeln in den Straßenbahnlinien, die während des Daehan-Reiches (1897 bis 1910) eingerichtet und während der japanischen Besatzung ausgebaut wurden. 1961 prüfte die koreanische Staatsbahn im Rahmen des ersten 5-Jahres-Wirtschaftsplans eine unterirdische U-Bahn-Verbindung zwischen dem Bahnhof Seoul und dem Bahnhof Cheongnyangni. Das Konzept wurde im 10-Jahres-Plan von 1965 überarbeitet. 1970 erließ Präsident Park Chung-hee eine Direktive für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Seoul und machte damit die Verkehrsüberlastung Seouls zu einem nationalen Thema. Der erste Vorschlag für ein U-Bahn-Netz bestand aus fünf strahlenförmig vom Stadtzentrum ausgehenden Strecken und orientierte sich grob am Plan von 1965. Kurz darauf, 1971, wurde mit dem Bau der Linie 1 begonnen. Das engmaschige U-Bahn-Netz, wie es heute besteht, wurde innerhalb von vier Jahrzehnten in drei Bau- und Planungsphasen errichtet. Jede Phase brachte technische und finanzielle Herausforderungen mit sich. Doch jede Phase eröffnete auch Möglichkeiten, die Stadt um ein neues Fußgängersystem zu erweitern. Seouls U-Bahn wandelte sich von einem reinen Transportmittel zu einer infra-architektonischen Fußgänger-Megastruktur. Das war nur möglich durch eine metro-orientierte Politik sowie die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel für Ausbaumaßnahmen und die permanente Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur.

## ANSCHLUSS DER SCHLECHT ANGESCHLOSSENEN

Im Mai 2013 wurde die „Seoul Transport Vision 2030“ verkündet, die einen Paradigmenwechsel von individueller Mobilität durch Privatfahrzeuge hin zu kollektiveren, umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Verkehrsträgern anstrebt. Die U-Bahn steht dabei im Zentrum. Die Stadtregierung von Seoul hat den Slogan „Lebenswertes Seoul ohne Auto“ sowie drei Schlüsselkonzepte beschlossen: „Menschenorientierter Transport“, „Gemeinsamer Transport“ und „Umweltfreundlicher Transport“. Die „Seoul Transport Vision 2030“ sieht vor, dass alle Einwohner\*innen innerhalb von zehn Minuten zu Fuß eine U-Bahn-Station erreichen können und dass die U-Bahn das Hauptverkehrsmittel der Stadt bildet. Die Fahrten mit dem Privatfahrzeug sollen um 30 Prozent sinken und die Zahl der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf 80 Prozent steigen. Das erfordert die Integration intermodaler Systeme, die den Fußgänger\*innen Vorrang vor dem Auto einräumen.

Eine der ersten Aufgaben im Rahmen dieser Agenda war die Anbindung der unterversorgten Gebiete an das U-Bahn-System. Als unterversorgt galten 2013 insgesamt 38 Prozent von Seoul. Aufgrund der durch die vorangegangenen Bauphasen entstandenen Schulden konnten aber zu diesem Zeitpunkt keine weiteren U-Bahn-Linien geplant werden. Im Jahr 2014 wurde deshalb mit der Masterplanung eines Light-Rapid-Transit-Projekt für die schlecht erschlossenen Gebiete Seouls begonnen. Es soll zehntausend Fahrgäste pro Kilometer und Tag befördern und an das bestehende Netz anschließen. Das Busnetz soll dann seine Linien entsprechend anpassen und sich auf die Anbindung der U-Bahn-Stationen konzentrieren.

## KULTUR IN U-BAHN-STATIONEN

Während der Amtszeit von Park Chung-hee in den 1960er-Jahren unterstützte Japan den Bau der U-Bahn durch technische Zusammenarbeit und Finanzierung durch Kredite. Als von Japan dann keine weiteren Darlehen mehr gewährt werden konnten, suchte die Regierung nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten. Bei der Fertigstellung der Linien 3 und 4 im Jahr 1985 hatte der U-Bahn-Bau zu Schulden von über 2 Billionen KRW geführt. Die asiatische Finanzkrise zwang die Zentralregierung





**Kunstgalerie in der Gwanghwamun-Station**



**Die U-Bahn-Stationen sind in Seoul nicht nur Verkehrsräume, sondern auch touristische und kulturelle Orte. Hier zu sehen ist die Jonggak-Station Solar Garden.**

Fotos: Kim sun joo, Republic of Korea, Rafael Luna



schließlich zu einer Kreditaufnahme beim IWF. In diesem Zuge wurde die Phase 3 des U-Bahn-Baus stark reduziert, die geplanten Linien 10, 11 und 12 wurden gestrichen. Die einzige verbleibende Linie der Phase 3, die Linie 9, sollte über eine öffentlich-private Partnerschaft finanziert werden, die aus einem Konsortium ausländischer und inländischer Unternehmen bestand.

Die kommerziellen Mietflächen in den Bahnhöfen wurden ein wichtiges Mittel, um zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Zugleich entstanden Angebote, die über den reinen Einzelhandel hinausgehen. Die Bahnhöfe bieten etwa Räume für Produktion, Arbeit, Kultur, soziale Einrichtungen und Gastronomie. Nicht zuletzt dadurch wurden die Bahnhöfe zu Punkten, an denen sich die Menschen in der Stadt treffen. In einem Umkreis von zehn Minuten um jeden Bahnhof gibt es eine große Anzahl von Dienstleistungen und

Einrichtungen, die eine Verbindung zu den benachbarten Blöcken herstellen. Die enge Verbindung zwischen den Bahnhöfen und den umliegenden Blöcken bietet die Möglichkeit, U-Bahnhöfe auch als Kulturräume zu nutzen. Dies war erstmals in Euljiro und Seongsu der Fall. Die Stationen dienen als Ausstellungsräume, in denen die Geschichte eines bestimmten Industriezweigs in der Nachbarschaft präsentiert wird: der Elektronik und Sanitärtechnik in Euljiro und der Schuhindustrie in Seongsu. Der Erfolg dieser U-Bahn-Stationen als kulturelle Veranstaltungsorte hat sich auf ganz Seoul ausgewirkt. Der unterirdische Kunstgarten der Station Noksapyeong, die Seoul Hall of Urbanism and Architecture, die Metro Farm in der Station Dongjak und der Solargarten der Station Jonggak sind inzwischen regelrechte Touristenattraktionen.

*Der Text wurde aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt.*



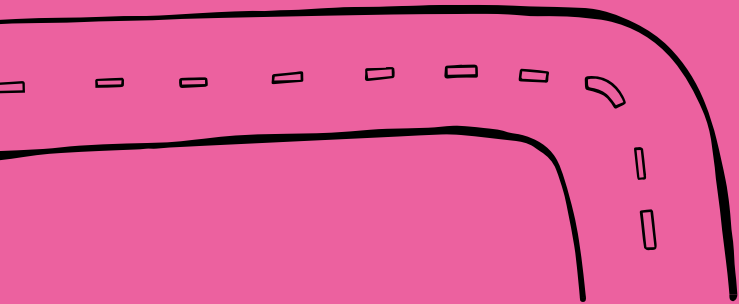
Mit der Produktlinie Primavera® haben Planer und Bauherren alle Optionen für eine technisch und optisch ausgereifte Gesamtlösung, die individuell an das architektonische Umfeld angepasst werden kann. Von 8 cm Pflaster- bis 14 cm Plattendicke – von Klein- bis Großformat – von privat bis öffentlich – Primavera® verbindet Funktion und Ästhetik.

[www.fcn-betonelemente.de](http://www.fcn-betonelemente.de)



**FCN**  
BETONELEMENTE





# ENTSCHULDIGEN SIE BITTE, WARUM BRAUCHT DIE MOBILITÄTSWENDE PLANER\*INNEN?

Landschaftsarchitekt\*innen und Stadtplaner\*innen gestalten unsere Städte und wie wir uns in ihr bewegen. Doch allzu oft scheint es, als seien andere Akteur\*innen wie Autohersteller\*innen und Start-ups für E-Scooter präserter, wenn es um die Frage geht, wie die Mobilität von morgen aussieht. Braucht die Mobilitätswende das Know-how von Landschaftsarchitekt\*innen und Stadtplaner\*innen überhaupt? Wir haben Planer\*innen gefragt, die im Bereich Mobilität, Landschaft und Stadtentwicklung arbeiten.

„WIR BRAUCHEN  
ZUKUNFTSBILDER, DIE LUST  
AUF VERÄNDERUNG  
MACHEN“

Wir sollten die Mobilitätswende nicht isoliert betrachten, sondern als Teil der Frage, in welchen Städten wir in Zukunft leben, arbeiten und uns erholen wollen. Ein Paradigmenwechsel beim Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für mehr Lebensqualität: durch Verlagerungen vom Auto hin zu mehr Rad-, Fuß- und ÖPNV werden Flächen für andere Nutzungen freigespielt. Flächen, die nötig sind für zum Beispiel Klimaanpassung und mehr soziale Interaktion. Es geht um eine faire Verteilung des (neu gewonnenen) öffentlichen Raums. Zur Moderation dieses Prozesses brauchen wir (Landschafts)Architekt\*innen und Stadtplaner\*innen. Diese sind wie kaum eine andere Disziplin gut darin, urbanes Leben integral zu denken. Und sie

arbeiten prospektiv, können Zukunftsvisionen skizzieren und so Möglichkeiten und Potenziale im wahrsten Sinne des Wortes „erfahrbar“ machen. Wenn wir bei der Mobilitätswende (fast) alle mitnehmen wollen, dann brauchen wir Zukunftsbilder, die Lust auf Veränderung machen.

– *Stefan Bendiks*  
*Inhaber des Büros Artgineering*

**Stefan Bendiks ist Architekt und Stadtplaner. Er leitet zusammen mit Aglaé Degros das Büro Artgineering mit Sitz in Brüssel und Graz. Artgineering entwickelt Designstrategien für urbane Räume und setzt sie um. Stefan Bendiks' Interesse liegt im Bereich Mobilität, insbesondere im Radverkehr. In ihm sieht er ein großes Potenzial für eine bessere Stadt.**

## „FÜR SLOW SIND LANDSCHAFTS- ARCHITEKT\*INNEN PRÄDESTINIERT“

Eine radikale und ehrliche Mobilitätswende würde vorhandene Mobilitätstrassen des motorisierten Verkehrs im urbanen Raum reduzieren und einfach für den Radverkehr in Teilen umwidmen. Das sollte ohne unser Know-how zu schaffen sein. Aber leider entstehen überall neue zusätzliche Trassenführungen für den Radwegebau, oft wie selbstverständlich entlang oder innerhalb von vorhandenen Grünnetzungen. Da sind wir dann gefragt, um es zu korrigieren oder es funktional und gestalterisch schonend zu integrieren. Deshalb ist es sinnvoll, möglichst schon bei der Gesamtkonzeption der urbanen Radwegenetze integriert mitzuplanen.

Spannend für unsere Profession Landschaftsarchitektur wird die perspektivische Rückgewinnung von Verkehrs- und Abstellflächen des motorisierten Verkehrs und deren Neukodierung als urbane Freiflächen, denn für slow sind wir prädestiniert. Straßen sind die zentralen städtischen Räume für klimaangepasste, nachhaltige, ökologische und lebenswerte Planung.

– *Stephan Lenzen*  
Inhaber des Büros RMP Stephan Lenzen  
Landschaftsarchitekten

**Stephan Lenzen ist seit 2004 Inhaber des Büros RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten. Er engagiert sich in verschiedenen Beiräten und ist Präsident des bdla. Seit 2021 wurde Stephan Lenzen zum Honorarprofessor an die FH Dortmund im Fachbereich Architektur / Städtebau berufen.**

## „PLANER\*INNEN ÜBER- SETZEN INTERESSEN IN HOCHWERTIGE ANSÄTZE“

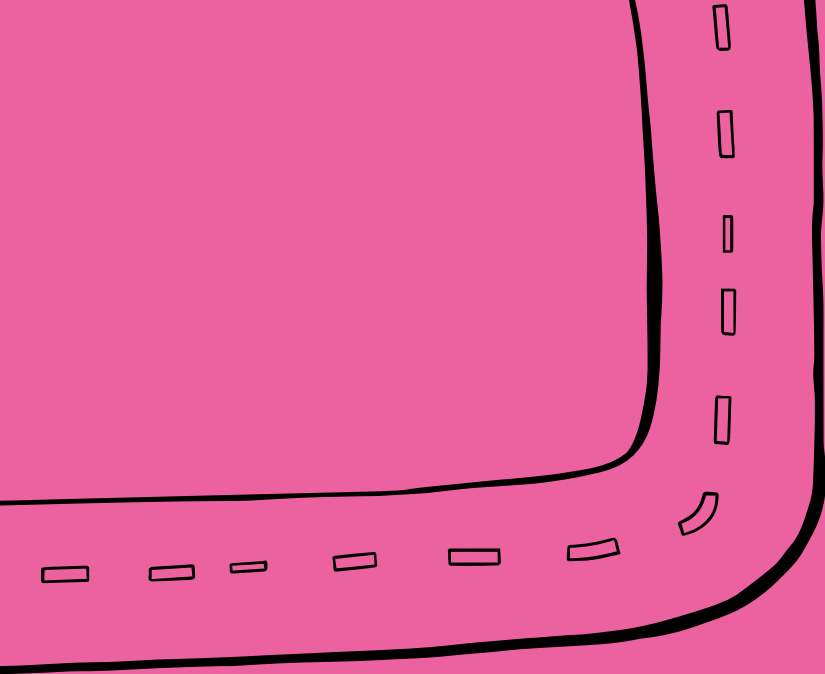
Die Mobilitätswende ist die Chance, öffentlichen Raum in unseren Städten neu zu verteilen, aufzuwerten und ihn multifunktional so zu gestalten, dass unsere Städte und Quartiere lebenswerter werden und alle davon profitieren. Um hier die Interessen der verschiedenen Nutzer\*innen zusammenzubekommen und in hochwertige Ansätze zu überführen, ist das Know-how von Planer\*innen und Architekt\*innen im Austausch mit den Anwohner\*innen ein wichtiger Baustein, um die Mobilitätswende in den notwendigen Qualitäten umzusetzen.

– *Wulf Kramer*  
Gründer der CITY DECKS®

**Wulf Kramer gründete gemeinsam mit Robin Lang CITY DECKS®. Die beiden haben sich bereits 2014 mit dem Architekturbüro Yalla Yalla! – studio for change selbstständig gemacht. Ein Schwerpunkt des Büros sind die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten öffentlicher Räume unter Berücksichtigung sozialer und gesellschaftlicher Aspekte. Während die Arbeit im Architekturbereich meist Projekte mit langen Planungs- und Umsetzungszeiträumen umfasst, möchten sie mit CITY DECKS® eine Möglichkeit aufzeigen, einfach und ohne großen Organisationsaufwand urbane Räume umzugestalten und lebenswerter zu machen.**







## „EINE STRASSE DES 21. JAHRHUNDERTS IST MEHR ALS EINE VERKEHRSTECHNISCHE AUFGABE“

Das Straßenbild war früher ein besonders gemischter Raum. Die Straße war ein öffentlicher Raum, der für Märkte, Begegnungen, Spiele und – ja – für den Verkehr genutzt wurde. Mit der Einführung des Automobils und dem Aufstieg der Metropolen zu Beginn des 20. Jahrhunderts änderte sich jedoch das Bild des chaotischen, langsamen Raums in einen funktionalen, fließenden Raum, der ausschließlich dem Auto vorbehalten war. Bis heute steht die Nutzung durch den motorisierten Verkehr im Fokus. Zwar bieten Elektrofahrzeuge eine Lösung für einige Probleme – wie Lärm, Emissionen und möglicherweise in Zukunft auch Sicherheit –, doch benötigen und verbrauchen diese Fahrzeuge noch mehr Fläche als bisher. Hinzu kommt, dass die explosionsartige Zunahme von E-Rollern und E-Mopeds eine weitere Inanspruchnahme des öffentlichen Raums darstellt und die Bereiche des Fahrrads und des Fußwegs einnehmen.

Dieses Denken ist keine Lösung. Es führt zu einer monofunktionalen und aggressiven Straße, die die Umwelt verschmutzt und buchstäblich Leben kostet. Im Grunde genommen hat dieser Wandel die Anpas-

sung der Straßen an das Spiel der Kinder, an soziale Begegnungen und Interaktion gestohlen.

Ich bin der Meinung, dass die Mobilität von Morgen ein Straßenbild des 21. Jahrhunderts schaffen muss, das eine großzügige, warme und einladende Umgebung darstellt. Ein Straßenbild, in dem der motorisierte Verkehr als Besucher empfangen wird – nicht als oberste Priorität. Dieser Paradigmenwechsel ist nur mit dem tiefen Verständnis von Landschaftsarchitekt\*innen und Stadtplaner\*innen möglich.

Eine Straße des 21. Jahrhunderts ist mehr als eine verkehrstechnische Aufgabe. Sie muss Raum für Notwendigkeiten bieten – wie Wartung und Sicherheit. Durch die Zusammenlegung von elektrischem und motorisiertem Verkehr auf einer einzigen Fahrspur und die Bereitstellung klar ausgewiesener Flächen für andere Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel und aktiven Verkehr wird das Stadtgefüge flexibel und großzügig. Dadurch verlagern sich der Schwerpunkt und die Hierarchie zurück auf den menschlichen Maßstab. Langlebige, angemessene Materialität und Dimensionierung schaffen zeitlose und

einladende Räume, die sowohl für den täglichen Gebrauch als auch für Menschenansammlungen und Feste geeignet sind. Die (Wieder-)Einführung von langlebigen Bäumen und nachhaltiger Vegetation schafft ein produktives, lebendiges Straßenbild, das das (Mikro-)Klima der zukünftigen Stadt unterstützt und heilt – statt es weiter zu verschmutzen.

Diese Aspekte wirken nicht nur als Katalysator für die Aktivierung des Erdgeschosses, sondern lassen das Straßenbild als öffentlichen Raum wieder aufleben: ein Raum der Begegnung, ein Raum der Zusammenkunft, des kulturellen Austauschs und des Spiels.

– *Adriaan Geuze*  
*Gründer West 8*

**Adriaan Geuze gründete das internationale Büro für Landschaftsarchitektur und Urban Design West 8 mit. Das Büro entwickelt Konzepte und Visionen für Planungsaufgaben, die sich mit der globalen Erwärmung, der Urbanisierung und Infrastrukturen befassen. 2021 kuratierte West 8 die topos no 117, ein Schwesternmagazin der G+L. Das Büro plädierte für eine neue Denkweise über Infrastrukturen.**

# VERKÜRZTE WEGE - DIREKTER ÖPNV-ZUGANG

**Mit der Seilbahnlinie „Cablebús Línea 1“ verfügt Mexico City seit Sommer letzten Jahres über eine neue Luftverkehrsachse, die für Pendler den Alltag erheblich erleichtert und viele weitere Vorteile bietet.**

Cablebús Línea 1 bringt die Bewohner des Stadtviertels Cuauhtepac auf kürzestem Weg nach Indios Verdes – einem der größten Verkehrsknotenpunkte der Stadt. Hunderttausende Menschen sind mit der neuen Verbindung in der Luft um bis zu 90 Minuten schneller am Ziel. Die Seilbahn umfasst sechs Stationen und ist komplett in das öffentliche Verkehrsnetz integriert. Seit Anfang Juli verbessert die in Mexico City lang erwartete Stadtseilbahn Cablebús Línea 1 die Mobilität und Zugänglichkeit in und nach Cuauhtepac. Mit der modernen Gondelbahn wird das städtische, öffentliche Verkehrsnetz der 22-Millionen-Einwohner-

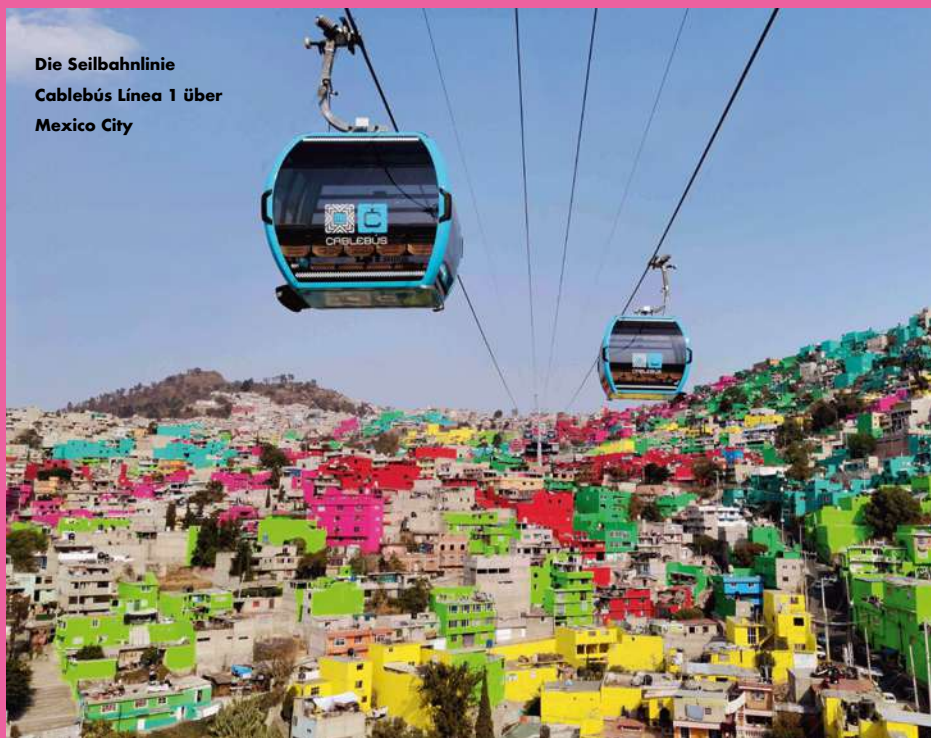
Metropole maßgeblich erweitert, denn die rund zehn Kilometer umfassende Mobilitätslösung bringt jetzt ihre Fahrgäste auf direktem Weg zum Verkehrsknotenpunkt Indios Verdes, wo sie bequem auf Bus und U-Bahn umsteigen können.

## SCHNELL - SICHER - SOZIAL

Prägen hohes Verkehrsaufkommen und stundenlange Staus normalerweise das Verkehrsnetz der mexikanischen Hauptstadt, so verkürzt Cablebús Línea 1 die Reisezeit für viele Pendler um mehr als die Hälfte. Dies erhöht die Attraktivität des ÖPNV und entlastet das Stadtviertel. Viele Wege sind nun einfacher planbar, zuverlässig und stressfrei. In den komfortablen und sicheren Zehner-Kabinen schweben die Fahrgäste mit bester Aussicht und modernstem Komfort über vom Stau blockierte Straßen und beschwerliche Strecken hinweg. Die kuppelbaren Kabinenbahnen der neuesten Generation, der D-Line von Doppelmayr, befördern bis zu 4 000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung.

Cablebús ist mehr als ein Mobilitätsprojekt. Es ist auch ein wichtiger Baustein für die Verbesserung des sozialen Gleichgewichts in Mexikos Hauptstadt, wie Bürgermeisterin Dr. Claudia Sheinbaum Pardo bei der Eröffnung betont: „Wir wollen den Menschen in unserer Stadt den besten öffentlichen Verkehr bieten und setzen dort an, wo eine Verbesserung dringend notwendig ist.“

Die neue Gondelbahn ist barrierefrei und ein Verkehrsmittel für alle – ob arm, ob reich, jung oder alt, sportlich oder mobilitätseingeschränkt – und in das Tarifsystem des ÖPNV integriert. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zur Inklusion und zum sozialen Ausgleich in dem Stadtteil Cuauhtepac. Cablebús Línea 1 schafft außerdem 300 direkte neue Arbeitsplätze für Mexico City. Betrieben wird die Anlage im ersten Jahr von Doppelmayr. Danach übernehmen die Verkehrsbetriebe von Mexico City, Servicio de Transportes Eléctricos (STE), den Betrieb, was die Bedeutung der Seilbahn als kommunale Mobilitätslösung deutlich unterstreicht. ■



**Die Seilbahnlinie  
Cablebús Línea 1 über  
Mexico City**

## CABLEBÚS LÍNEA 1 IM ÜBERBLICK

LAGE Mexico City KUNDE Gobierno de la Ciudad México SEILBAHN-SYSTEM Kuppelbare Kabinenbahn SEILBAHNGENERATION D-Line KABINENTYP OMEGA V KABINENKAPAZITÄT 10 Personen FÖRDERLEISTUNG (HAUPTSTRECKE) 4 000 pphpd STATIONEN sechs



**Über den QR-Code erhalten Sie mehr Informationen zu urbanen Seilbahnen und ihren Schnittstellen mit konventionellen Verkehrsträgern.**





REFERENZ



# MICHAELSBERG BLÜHT AUF

In Siegburg gestalteten die Freiraumplaner\*innen vom Atelier Esser die Burg- und Klosteranlage "Michaelsberg" neu. Diese lädt nun wieder die Öffentlichkeit zum Flanieren, Entspannen und Sport ein. Einen gesonderten Blick ist dabei die Pflastergestaltung der Firma KANN wert.

„Erste Rheinische Irrenheilanstalt“, Zuchthaus, im Zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstörte Abtei, Kloster und nun die Beherbergung des Katholisch-Sozialen Instituts der Erzdiözese Köln (KSI) – die Vergangenheit der seit über 1 000 Jahren bestehenden Burg- und Klosteranlage ist eine vielschichtige. Dieser Herausforderung nahm sich das Atelier Esser aus Rheinbach an und entwickelte aus den unterschiedlichen Teilaspekten des Michaelsbergs ein Gesamtkonzept. Die Freiflächen am Michaelsberg beherbergten früher den „Garten des Direktors“ der Heilanstalt, einen großzügigen Terrassengarten, sowie teils auch einen Therapiegarten für die Patient\*innen der Anstalt. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden diese auch um einen Spielplatz erweitert. Um diese vielseitigen Funktionen und Topografien auch optisch miteinander zu verbinden, wurde das Gestaltungspflaster des Herstellers KANN verwendet, das besonders auch den Aspekt erfüllt, sich im Gegensatz zur Geschichte als Hauptakteurin hier nobel zurückhalten zu können. Zentrale Idee der Instandsetzung war, den Michaelsberg den Bewohner\*innen der Stadt wiederzugeben. Vom Gartendenkmalschutz wurde dafür ein hellbeiger Farbton für die Wegführung vorgegeben,

um die historische Landschaft in den Vordergrund des Unterfangens zu rücken. Dieses Konzept wurde über das gesamte Planungsgebiet angewendet: Bis zum Gipfel des Michaelsbergs reicht der Rundweg, der nach Fertigstellung der Planung dem ganzen Komplex ein einheitliches Erscheinungsbild gibt. Mittlerweile steht der Michaelsberg auch unter Landschaftsschutz, denn hierbei handelt es sich um einen sensiblen Ort mit historischen Topografien, der bedachtes Vorgehen in der Planung sowie eine sanfte Instandhaltung mit historisch verantwortungsvoller Sanierung und Ergänzungen bedurfte. Aufgebaut wurde dieser Entwurf auf Plänen aus den Jahren 1867 und 1914, im Zuge von deren Umsetzung auch verborgene historische Bausubstanzen freigelegt wurden, wie zum Beispiel Elemente der Bastion aus dem 30-jährigen Krieg. Diese Fundstücke erforderten zusätzlich ein behutsames Vorgehen beim Einbinden in den gegenwärtigen Entwurf sowie in der Denkmalpflege, da auch mit sogenannten Angsträumen ein adäquater Umgang gesucht werden musste. Als Auflockerung dient hierfür jedenfalls auch die Flora: Bei der Bepflanzung wurde besonderes Augenmerk auf Regionalität und Klimaresilienz gelegt. Der Sicherheitsaspekt kam



daher neben der Nutzung der Wege auch bei der Landschaftspflege zum Tragen, besonders in Anbetracht der langjährigen Vernachlässigung der Anlage. Etwaige Spontanvegetation musste im Vorfeld entfernt werden, da der Boden durch allerhand Wurzelverflechtungen instabil geworden war. So sind die nun verwendeten Baum- und Pflanzenarten heimisch und widerstandsfähig gegenüber starken Wettereinflüssen, mit denen durch die Klimakrise zukünftig vermehrt zu rechnen ist. Auch Begleitflora wurde bei der Planung mitberücksichtigt; Insekten finden in Bienenweiden, Wildblumen und -gräsern eine passende Heimat. Dadurch entstanden farbenprächtige, von Rot und Blau dominierte Blütenteppiche, die den freundlichen und offenen Charakter der jetzigen Nutzung widerspiegeln. Programmatisch teilt sich die Erschließung am Michaelsberg in einen Hauptweg und Verbindungswege auf, wodurch sich eine abwechslungsreiche Erschließung ergibt. Bei der Planung wurde nicht nur an Fußgänger\*innen, Spaziergänger\*innen und Läufer\*innen gedacht, sondern der Michaelsberg wurde nun auch an das regionale Radwegenetz angebunden. So steht einer langfristigen Nutzung durch die Öffentlichkeit nichts mehr im Wege. ■

**BAUHERR\*IN** Stadt Siegburg  
**FREIRAUMPLANUNG** Atelier Esser,  
 Rheinbach **AUSFÜHRUNG** Fa. Losem  
 GmbH, Fa. Gräfe Garten- &  
 Landschaftsbau GmbH, Fa. Jüngling  
 GaLa-Bau GmbH **MATERIAL**  
 Germania Linear in Kalksteinbeige  
 und Anthrazit der Fa. KANN

**Der „Garten des  
 Direktors“, der nach  
 historischen Plänen  
 instandgesetzt wurde.**

**Die historischen  
 Gebäude der Abtei  
 wurden durch einen  
 modernen Neubau  
 erweitert und  
 beherbergen nun  
 das Katholisch-  
 Soziale Institut der  
 Erzdiözese Köln.**

**Gepflasterte Flächen  
 und wassergebundene  
 Wegedecke bilden eine  
 farbliche Einheit.**

# PLAZADUR TEGSTAB



**TEGSTAB**

Das neue  
 Bindemittel

*Gestaltung von Parkanlagen  
 und Gehwegen  
 mit wasserdurchlässigen  
 Naturstein-Deckschichten*

**tegra**

**tegra GmbH**  
 Werningshof 4 · 33719 Bielefeld  
 Tel.: (0521) 92473-0 · Fax: (0521) 92473-15  
 info@tegra.de  
 www.tegra.de

Fordern Sie unverbindlich  
 unser Info-Material an.



# BODENGESTALTUNG – MEHR ALS NUR VERKEHRSTEPPICH

Es ist noch kein Jahr her als die Hochwasserkatastrophe Deutschlands Straßen (und Häuser) heimsuchte. Die Böden waren nicht mehr im Stande, das viele Wasser aufzunehmen. In puncto Hochwasser ist gerade der hohe Versiegelungsgrad unserer Verkehrsflächen immer wieder eine essenzielle Herausforderung. Wir haben unser Heftthema sowie die aktuellen Herausforderungen im Klimaschutz zum Anlass genommen, uns mit Vertretern der Unternehmen GIMA, Knumox und Vandersanden darüber zu unterhalten, wie Bodengestaltung nachhaltige Mobilität fördern kann, und haben sie gefragt, welche gesellschaftliche Verantwortung die Unternehmen hier tragen.

INTERVIEW: THERESA RAMISCH



INTERVIEWPARTNER

Bart Hesen arbeitet seit Sommer 2017 bei Vandersanden. Hesen verantwortet hier das Marketing der Businessunit Pflaster auch für den deutschen Markt.

**Bart Hesen, Benedikt Schradi zu Beginn eine Frage zum Thema Stadtmobilität allgemein – aus Ihrer persönlichen Perspektive: Was sind die größten Pain Points, wenn es um Stadtmobilität geht?**

**Bart Hesen:** In den meisten Städten wird dem Auto immer noch Vorrang eingeräumt. Parkplätze genießen höhere Priorität als Freiräume. Die strikte Trennung von Verkehrsflüssen macht eine barrierefreie Konstruktion des Bodens nahezu unmöglich. Bei der Flächengestaltung sind Funktionalität und möglichst niedrige Kosten oft wichtiger als Ästhetik, Nachhaltigkeit und Begrünung. Und Stadtplanung wird vielerorts immer noch punktuell betrieben,

was der Schaffung attraktiver Begegnungsräume nicht unbedingt förderlich ist. Meine Meinung: Innenstädte stellen wichtige soziale Funktionen zur Verfügung und dienen nicht nur dem Drive-in-Shopping. Stadtplanung muss deswegen vom Grundsatz her einem integrierten Ansatz folgen, alle Akteure einbeziehen und Nutzungskonflikte auflösen, statt sich den Anforderungen einzelner Interessengruppen zu unterwerfen. Mit dem Konzept der Shared Spaces steht dafür ein gut geeignetes Mittel bereit, das aus unserer Sicht zumindest in Deutschland aber noch viel zu selten Anwendung findet.

**Benedikt Schradi:** Ich sehe das ähnlich wie der Kollege. Es wäre wichtig, die Bewegungsfreiheit aller Teilnehmer einer Stadt zu berücksichtigen. Wir orientieren uns nach wie vor stark am Auto als Verkehrsmittel. Wir bauen zu viele Straßen, Parkhäuser und Parkplätze und schaffen so „toten“ Raum. Stattdessen sollten die Städte die Fahrbahnen nicht mehr erweitern, Parkflächen reduzieren und alternative, am besten kostenfreie Angebote schaffen. Fahrräder sollten in der Stadt mehr Raum bekommen. Der Ansatz der Seilbahnen in Städten wird immer wieder verworfen, könnte aber

plausibel sein. Vielleicht wäre eine durchgehende 30er-Zone ebenfalls eine sinnvolle und denkbare Lösung.

**Inwiefern können Sie mit dem Produktportfolio zu der Gestaltung einer nachhaltigen Stadtmobilität beitragen? Welche Verantwortung tragen Sie hierbei überhaupt?**

**Patrick Dietrich:** Wir tragen hier eine große Verantwortung zusammen mit dem Planer. Gerade im Bereich der Bodengestaltung haben wir einige Möglichkeiten zur Nachhaltigkeit von Stadtmobilität beizutragen – und diese sollten wir nutzen. Für mich sind das die folgenden vier Ansätze: Barrierefreiheit durch Integration: Ausbau öffentlicher Wege mit Blindenleitsystemen und rollstuhlgerechter Gestaltung für eine bessere Chancengleichheit aller Mitbürger. Gestaltung der Bodenbeläge: Nicht nur im privaten Raum, sondern auch auf öffentlichen Straßen und Wegen muss ein Umdenken passieren hin zu mehr Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

Langlebigkeit der Bodenbeläge: Die Qualität der Bodenbeläge für Nutzer und Umwelt sollten im Vordergrund stehen und nicht die aktuell günstigste Alternative gewählt werden. Langfristig zahlen sich

INTERVIEWPARTNER

Benedikt Schradi ist Geschäftsführer von KNUMOX.



qualitativ hochwertige Produkte mit langer Lebensdauer immer aus.  
**Innerstädtische Überhitzung:** Dieser kann mit nicht versiegelten Bodenbelägen entgegengewirkt werden. Des Weiteren haben natürliche Produkte wie Pflasterklinker die Möglichkeit, Wärme aufzunehmen und zu speichern. So lässt sich der Hitzeineffekt stark verringern.

**Welche Veränderungen erwarten Sie im Bereich der Stadtmobilität in den kommenden zehn bis zwanzig Jahren? Was bedeutet das für Ihr Produktportfolio? Worauf stellen Sie sich ein?**

**Benedikt Schradi:** Wir gehen davon aus, dass der Nutzen des Produktes deutlich stärker in den Fokus rückt als bisher. Er muss für den jeweiligen Fall, egal ob für private Bauherren oder öffentliche Hand, klar und eindeutig durchdacht und dann auch kommuniziert werden. Das ist eine unserer strategischen Aufgaben. Wir arbeiten daran, den Kundennutzen des Produktes noch weiter zu schärfen und zu durchdenken. In diesem Sinne werden wir auch unser Produktportfolio straffen und uns noch expliziter auf das fokussieren, was wir am besten können.

**Patrick Dietrich:** Unserer Meinung nach werden nachhaltige Produkte gefordert. Die Produktion muss bis 2040 CO<sub>2</sub> neutral erfolgen, mehr Klimaschutz ist daher in Zukunft nahezu nicht möglich. Alle Produktionsprozesse werden dahingehend verändert werden müssen. Auch wird der Anteil an recyceltem Material immer weiter erhöht. Product lifecycle und carbon footprint werden hier die entscheidenden Schlagworte für die kommenden Jahre sein.

**Bart Hesen:** Das Konzept der Shared Spaces und die Notwendigkeit zur Schaffung barrierefreier, gleichberechtigter Verkehrsflächen habe ich eben schon angesprochen. Sie werden nach und nach zum Dreh- und Angelpunkt von Stadtmobilität. Wir werden unser Angebot hier fortlaufend weiter anpassen und über geeignete Baumaterialien hinaus auch verstärkt komplette Lösungen für die nachhaltige, umweltgerechte Gestaltung öffentlicher Räume anbieten. Natürlich auch im Hinblick auf Klimawandel und Versickerung.

**Apropos! Gerade das Thema Versickerung ist kein unwichtiges beim Thema Bodengestaltung. Welche Verantwortung trägt ein Unternehmen wie das Ihre, wenn es um die Frage nach einem aktiven Klimaschutz geht? Und wie kommen Sie dieser nach?**

**Bart Hesen:** Die Problematik versiegelter Böden und mangelhafter Möglichkeiten zur

direkten örtlichen Versickerung von Niederschlägen beschäftigt uns bereits seit Langem. Mit unseren Drainflow®-Pflasterklinkern haben wir eine klimabeständige Lösung entwickelt, die allen denkbaren Anforderungen künftiger Stadtmobilität gerecht wird. Drainflow® verhindert Überschwemmungen, ohne die Attraktivität eines mit Ziegeln gepflasterten Straßenbildes zu mindern. Die jeweilige Struktur des Bodens und der Aufbau der Unterlage spielen für den Einsatz von versickerungsfähigen Pflasterklinkern eine entscheidende Rolle. Daher treten wir an dieser Stelle nicht nur als reiner Produktlieferant auf, sondern bringen unser Know-how auch in den gesamten Projektablauf ein.

**Benedikt Schradi:** Die Aufnahme der Böden ist ein sehr wichtiges und spannendes Thema. Bisher wurde der Schwammstadt zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Die gelegentlich an wenigen Stellen aber zum Teil heftigen lokal auftretenden Regenfälle müssen und werden zu einem massiven Umdenken führen. Wir entwickeln dahingehend unser Businessmodell sukzessive weiter

und hinterfragen unsere Produkte. Unsere Verantwortung gilt für den kompletten Produktlebenszyklus.

**Patrick Dietrich:** Pflaster muss mittlerweile in sehr vielen Bereichen sickerfähig sein. Unsere Pflasterklinker sind durch ihre integrierten Verlegehilfen und geeigneten Bodenaufbau zu 100 Prozent versickerungsfähig. Dies gilt sowohl für kleinere als auch größere Flächen gleichermaßen.

Vielen Dank für das Gespräch. ■



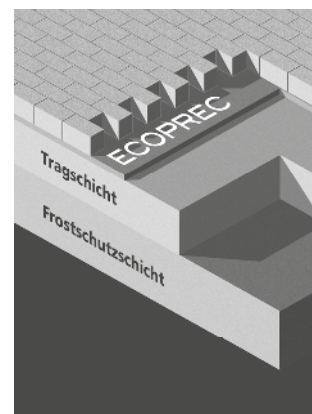
INTERVIEWPARTNER

Patrick Dietrich, Leitung  
Vertrieb und Marketing bei  
GIMA, Girnguber GmbH

## ECOPREC® FÜR STABILERE PFLASTERFLÄCHEN

### Bauverfahren mit speziellem Fugen- und Bettungsmaterial

- für die Sanierung von Betonpflasterflächen
- für den Neubau von hochbelasteten Verkehrsflächen



#### ECOPREC® bewirkt:

- bei Sanierung
  - weniger Lärm, Schmutz und Parkplatznot
  - weniger unzufriedene Geschäftsleute und Bürger
  - geringere Kosten
  - je nach Baumaßnahme deutliche Reduzierung der Bauzeit
- bei Neubau
  - hochbelastbare Pflasterflächen (Bus, LKW, ...)
- stabilere Pflasterflächen bei gebundenen und ungebundenen Bauweisen

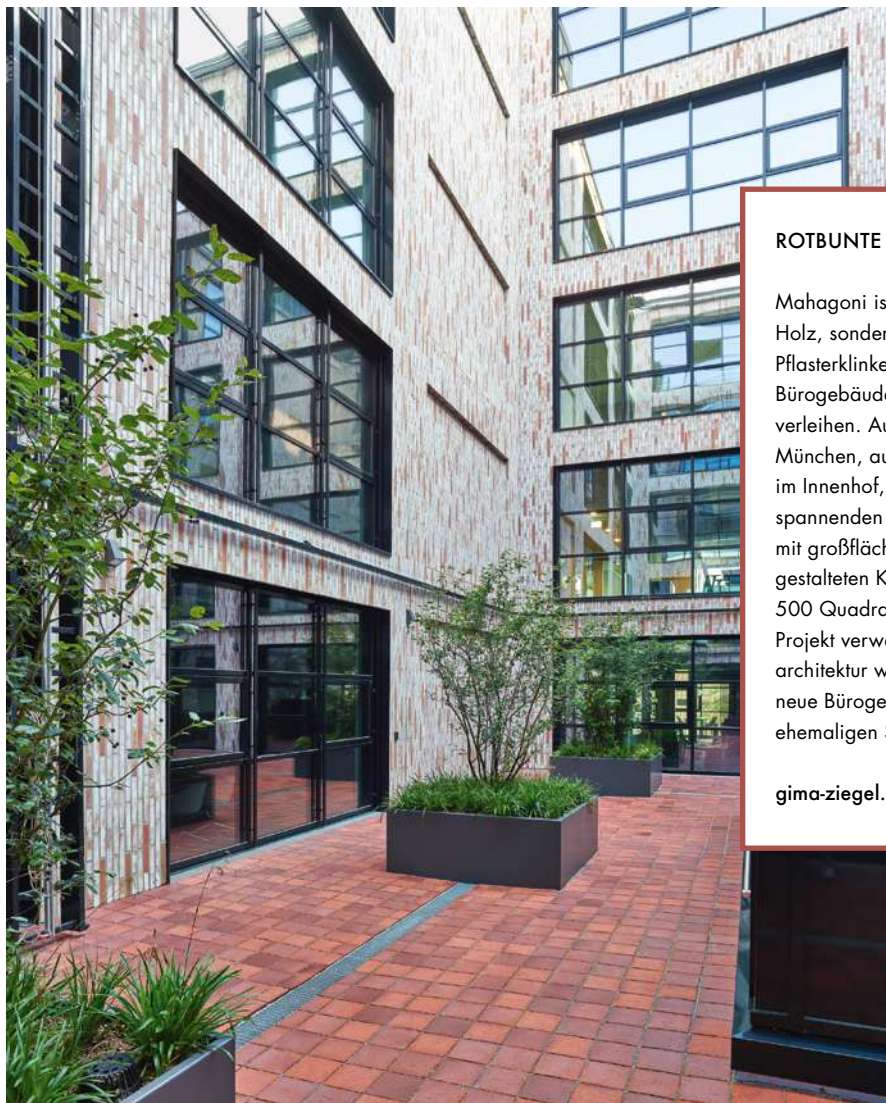
[www.sf-kooperation.de](http://www.sf-kooperation.de)

**SF-Kooperation**  
Der internationale Verbund  
führender Betonsteinhersteller





## BODENBELÄGE IM AUSSENBEREICH



### ROTBUNTE NATÜRLICHKEIT

Mahagoni ist nicht nur ein eindrucksvolles Holz, sondern auch die Farbe natürlicher Pflasterklinker aus Ton, die einem modernen Bürogebäude einen natürlichen Touch verleihen. Ausgelegt in der Neuen Siederei in München, auf Dachterrassen, in Loggien und im Innenhof, entfaltet die Farbgebung einen spannenden Kontrast zur imposanten Fassade mit großflächigen Fensterfronten und individuell gestalteten Klinkerriemchen. Insgesamt 500 Quadratmeter Pflasterklinker wurden für das Projekt verwendet. Die vergangene Industriearchitektur wird so spürbar, selbst wenn das neue Bürogebäude kaum noch etwas mit der ehemaligen Siederei gemein hat.

[gima-ziegel.de](http://gima-ziegel.de)

### MIT KALIUM GEGEN STRESS

Für manche Stadtbäume ist es gar nicht so einfach, Kalium aufzunehmen. Gibt der Boden nicht genug her, kann es zu Nährstoffmangel kommen. Die Folge: Stress für die Bäume und geringere Widerstandskraft. Insbesondere, wenn es zu Extremwetterereignissen kommt oder Wasser aufgrund von fehlendem Kalium nicht gut aufgenommen und gespeichert werden kann. CUXIN hat für die Stadtbäume den organischen Baumdünger Ferti-Tree in Minigran-Formulierung entwickelt. Er eignet sich sowohl für Grund- als auch für Folgedüngung. Besonders Böden, die sehr mineralhaltig sind und über hohe pH-Werte verfügen, profitieren von Ferti-Tree.

[cuxin-dcm.de](http://cuxin-dcm.de)





### MALEN NACH FUGEN

Fugen zwischen Steinen können weit mehr als nur trennen oder verbinden. Das Unternehmen braun-steine nutzt den unscheinbaren Freiraum, um mehr Grün auf Wegen und Plätzen zu verwirklichen. Unterschiedliche Breiten zwischen den Steinen, entweder 30 oder 55 Millimeter, lassen eine ganz eigene Art von Lebensraum entstehen. Ob als Streifen oder grüne Inseln, ob als natürliche Muster oder Markierungen – die Verlegevarianten malen Bilder auf den Untergrund und bieten der Natur Fläche. Trittrasen, niedrige Kräuter und Stauden finden hier einen geeigneten Lebensraum und können die Biodiversität in Städten fördern.

[braun-steine.de](http://braun-steine.de)

### ZICKZACKSTEINE

Um ein stimmiges Gesamtbild zu erzeugen, können Steine zu einem Fischgrätmuster gelegt werden. Die langen schlanken Steine der Produktfamilie GDM.SCADA proActive sind mit ihrem Format 60 Zentimeter auf 10 Zentimeter für diese Verlegeart besonders geeignet. Denn diese sind sowohl in Form als auch in Farbe auffällig. Unterschiedliche Farbtöne unterstreichen den selbstbewussten Ausdruck in der Fläche. Die Produktreihe proActive vereint Flächenstabilität durch Verschiebeschutz und reduzierte Schmutzanhaftung. Für eine langlebige Nutzung auf leicht befahrenen Untergründen.

[godelmann.de](http://godelmann.de)







### BETONSTEINE MIT RECYCLINGGRANULAT

RINN möchte zu einer nachhaltigen Bauwirtschaft beitragen. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft soll kein neuer Abfall entstehen, sondern Reststoffe und Altsteine als Rohstoffe für Neues genutzt werden. Daher hat das Unternehmen begonnen, eigene Steine zurückzunehmen und zu recyceln. Der Betonstein Pässe enthält 25 Prozent Recyclinggranulat anstelle von Natursteinsplitt. Pässe kommt in Optik und Art Naturstein sehr nahe, hat aber den großen Vorteil, zügig verlegt werden zu können. So können öffentliche Plätze kürzer gesperrt werden, die Einschränkungen für Menschen und Einzelhandel verringern sich.

[rinn.net](http://rinn.net)



### GARTENGLASDESIGN

Wer seinem Außenbereich oder Garten ein eher ungewöhnliches Element hinzufügen möchte, kann auf Glas zurückgreifen. Das Unternehmen Knumox hat sich dem Material Glas als Gestaltungselement für Gärten und Außenflächen verschrieben. Die Glasstelen Knumox Aero lassen mit ihren drei Transparenzstufen und 17 Farbtönen spannende Spiegelungen und Schattenspiele zu. Insbesondere in Verbindung mit Pflanzen und wandernden Lichtveränderungen entstehen außergewöhnliche Effekte. Die Stelen sind aus Verbundsicherheitsglas mit einer Dicke von 2,3 Zentimetern hergestellt und werden mithilfe eines Alublocks sicher im Betonfundament befestigt.

[knumox.de](http://knumox.de)





#### ANTIKER ANBLICK

Während heutzutage häufig großformatige Pflaster verlegt werden, waren in der Antike Kleinpflaster üblich. An diese Tradition möchte Kronimus anknüpfen und bietet das Kleinpflaster Arriscado in drei Farben an: Anthrazit, Muschelkalk und Buntsandstein. Ein großer Vorteil der kleinen Steine ist die versickerungsaktive Bauweise. Außerdem lassen sich die Steine trotz ihrer Größe komfortabel und ohne Passprobleme zu einer stimmigen Fläche verlegen. Ob in der Hofeinfahrt, auf der privaten Sonnenterrasse oder auf dem belebten Marktplatz – die Arriscado-Pflastersteine erzeugen mit modernen Mitteln ein antikes Erscheinungsbild.

[kronimus.de](http://kronimus.de)

#### MEHR GESTALTUNGSSPIELRAUM

Architektur und Freiraum wie aus einem Guss: FCN entwickelte die Produktlinie Primavera, die individuell an das architektonische Umfeld angepasst werden kann. Gleich ob privat oder öffentlich, für geringe oder hohe Verkehrsbelastung, im Klein- und Großformat. Ergänzt wird das System durch passende Bischofsmützen sowie Kurvensatz. Die Steine stehen in den Varianten Classic mit vierfacher Rundumverzahnung sowie Rundumverzahnung und zusätzlicher Profilierung auf der Steinunterseite zur Verschiebesicherung zur Verfügung.

[fcn-betonelemente.de](http://fcn-betonelemente.de)



## Rollrasen AUS BAYERN

- | Spitzenqualität
- | Über 300 Rasenvariationen erhältlich
- | Lieferung innerhalb von 48 Stunden
- | Mit flexiblem Verlegeservice
- | Auch als Wildkräuterrasen



**schwab**  
ROLLRASEN

Schwab Rollrasen GmbH  
Am Anger 7  
85309 Pörrnbach  
Tel. +49 (0) 84 46/928 78-0  
[www.schwab-rollrasen.de](http://www.schwab-rollrasen.de)





### LUFT UND STEINE

Entsiegelung trägt wirkungsvoll zu einem positiven Stadtklima bei, ist jedoch an vielen Orten nur schwer umsetzbar. Insbesondere Straßen aus Asphalt lassen weder Wasser noch Luft in den Boden dringen. Hübner-Lee sorgt mit den verzahnten TTE®-Gitterplatten für Auflockerung, sogar wenn Pflastersteine im Spiel sind. Denn diese werden in die Kammern der Platte gesetzt, womit ein Durchkommen für Wasser und Luft weiterhin möglich ist. Mit dem TTE®-System können Geh- und Radwege angelegt werden und auch Anliegerstraßen oder Parkflächen. Ein weiterer Pluspunkt: Auch mineralische Füllstoffe oder vitales Grün finden in den Gitterräumen Platz.

[huebner-lee.de](http://huebner-lee.de)

### GEBALTTES PFLASTERWISSEN

Ein umfassendes Nachschlagewerk für Gestaltende des öffentlichen Raumes, das Praxisbeispiele illustriert und über die verschiedenen Arten von Pflasterklinkern aufklärt. Vandersanden präsentiert in einem Kompendium sein gesamtes Pflasterklinker-Produktportfolio. Über 200 Seiten dick, gefüllt mit kreativen Ideen und praxisnahem Wissen. Wer schon immer alles über Pflasterklinker aus dem Hause Vandersanden wissen wollte, kann hier ganz analog in einem prall gefüllten Ordner blättern und sich alle Infos, an einem Ort gebündelt, ansehen. Für Aktualität ist mittels QR-Codes gesorgt. Sie führen zu Internetseiten, auf denen relevante Daten fortlaufend aktualisiert werden.

[vandersanden.com](http://vandersanden.com)



# IMPRESSUM

GARTEN+LANDSCHAFT  
MAGAZIN FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG  
Eine Marke von

## GEORG

REDAKTION  
Anschrift wie Verlag  
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0  
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)  
CHIEF CONTENT OFFICER  
Tobias Hager, Tel - 166

CHEFREDAKTION  
Theresa Ramisch, Tel - 127

REDAKTION  
Arian Schlichenmayer, Tel - 144; Jessica Mankel, Tel - 145;  
Magdalena Schmidkunz - 137

GESTALTUNG  
Anja Flieba Fritzsche

ABONNEMENTSERVICE  
Leserservice Garten+Landschaft, D-65341 Eltville, Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225,  
Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244, leserservice@garten-landschaft.de  
KONTO FÜR ABONNEMENTZAHLUNGEN  
Deutsche Bank Freiburg, IBAN DE85 6807 0030 0058 5992 00,  
BIC DEUTDE6FXXX

ERSCHEINUNGSWEISE: monatlich  
Unverbindlich empfohlene Bezugspreise (alle Preise in Euro):

Die Inlandspreise enthalten 7% MwSt.  
Vollabo: 162,00  
Studentenabo: 81,00  
Kombi-Abo: 238,00  
Kombi (Stud.): 119,00  
im Ausland zzgl. Versandkosten  
Einzelpreis: 14,50

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 Eltville  
Tel +49 (0) 6123 / 92 38 - 225, Fax +49 (0) 6123 / 92 38 - 244  
leserservice@garten-landschaft.de

VERLAG  
Georg GmbH & Co. KG  
Balanstraße 73, Haus 31, 81541 München  
Tel +49 (0) 89 / 43 60 05 - 0  
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  
CHIEF CONTENT OFFICER  
Tobias Hager, Tel - 166  
ADVERTISING DIRECTOR  
Andreas Schneider, Tel - 197 (verantwortlich für den Anzeigenteil)  
AD MANAGEMENT  
Anke Weithäuser-Wenzel, Tel - 122  
Evelyn Stranegger, Tel - 123  
VERTRIEB  
Marion Bucher, Tel - 125  
HERSTELLUNG  
Alexander Weiß, Tel - 218  
Laura Celine Heinemann, Tel - 187  
(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 2022 im 132. Jahrgang

ISSN 0016-4720 B 3134 E



## LIEFERQUELLEN A-Z

### Außenmobiliar

**GRONARD®**  
metallbau und stadtmobiliar

Ihr Partner für Fahrradständer,  
Überdachungen und Stadtmobiliar  
info@gronard.de · www.gronard.de  
Tel: +49 89 670 10 15

**ZIEGLER®**  
Mehr Wert für draußen.

ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH

Free Call 0800 100 49 01

E-Mail: info@ziegler-metall.de

Internet: www.ziegler-metall.de

**Nordbahn**  
Freiraummöbel-Programm  
www.nordbahn-online.de  
Tel. 033056 | 838-0

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

www.thieme-stadtmobiliar.com

**Thieme**  
...steht für individuelle Lösungen

### Natursteine Gartenbau

**GLÜCKEL** Natursteinwerk

91799 Langenaltheim, Tel. 09145-428

Fax 6633, Mauersteine, Quader, Platten,

Pflaster, Gabionen - www.gloeckel.de

### Schachtabdeckungen

**OB RUND ODER ECKIG**  
AUSGEPLASTERT 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

Gemeinsam die  
Welt von morgen  
gestalten.

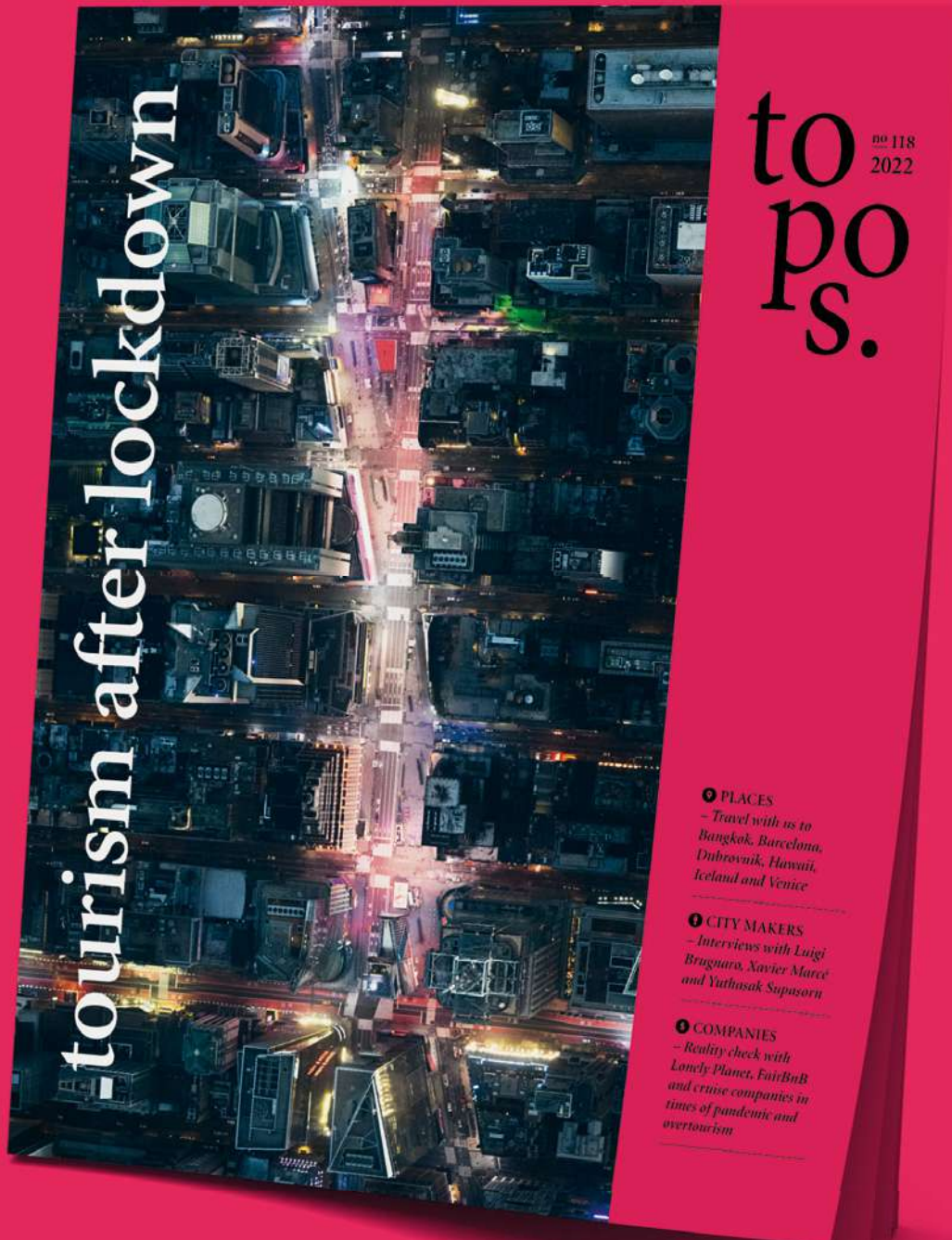


Werde jetzt Mitglied!  
1 Monat kostenfrei.  
nxt-a.de

**NXT** Das  
Junge  
Architekten  
Netzwerk **A**



# The International Review of *Landscape Architecture* and *Urban Design*



topos.  
no 118  
2022

#### PLACES

– Travel with us to  
Bangkok, Barcelona,  
Dubrovnik, Hawaii,  
Iceland and Venice

#### CITY MAKERS

– Interviews with Luigi  
Brugnaro, Xavier Marcé  
and Yuthasak Supasorn

#### COMPANIES

– Reality check with  
Lonely Planet, FairBnB  
and cruise companies in  
times of pandemic and  
overtourism

[shop.georg-media.de](http://shop.georg-media.de)

**WERDEN SIE TEIL UNSERES TEAMS!**

Das Grünflächenamt der Stadt Frankfurt am Main sucht mehrere Ingenieur:innen (w/m/d) Fachrichtung Landschaftsarchitektur unterschiedlicher Qualifikationen und Schwerpunkte für unbefristete und befristete Beschäftigungen zur Verstärkung des ca. 30-köpfigen Planungsteams.

Dazu finden Sie die vollständigen Stellenausschreibungen des Grünflächenamtes unter <https://stadfrankfurtjobs.de/>.

**Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!**



**Lust auf Wasser?**

Sie haben Freude an der planerischen Verbindung von ökologischen Zielsetzungen und anspruchsvoller, nachhaltiger Gestaltung von Freiräumen und sind nicht wasserscheu?

Wir suchen zur Erweiterung unseres interdisziplinären Teams eine (n) **Landschaftsarchitekten/Landschaftsplaner (m/w/d)**

für die Bearbeitung von Projekten mit Schwerpunkt auf Fluss- und Bachumgestaltungen in der freien Landschaft und im urbanen Umfeld (alle LPs HOAI). Wir erwarten ein hohes Engagement und Flexibilität, sicheres Auftreten, gute Teamfähigkeit sowie fundierte Kenntnisse in CAD (VectorWorks), Ausschreibung (Orca) und MS Office.

Wir freuen uns auf Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen an: [info@geitz-partner.de](mailto:info@geitz-partner.de)

Für weitere Informationen kontaktieren Sie uns gerne persönlich: **Geitz & Partner GbR** • Sigmaringer Str. 49 • 70567 Stuttgart  
Anspruchspartner: Herr Kusche, Tel.: 0711 / 217 491-0

Unsere  
Stadt

Die Universitätsstadt Tübingen sucht für den Fachbereich Planen Entwickeln Liegenschaften, Fachabteilung Stadtplanung, zum frühestmöglichen Zeitpunkt eine\_n

**Landschaftsarchitekt\_in oder  
Landschaftsplaner\_in (m/w/d)**  
(Entgeltgruppe 12 TVöD)

**Das Aufgabengebiet umfasst im Wesentlichen:**

- die Erarbeitung von stadtteilbezogenen Freiraumkonzepten und -planungen sowie thematische Entwicklungsplanungen
- Vorbereitung, Koordinierung und fachliche Begleitung von Planungsleistungen
- Beurteilung und Begleitung von städtischen Planungsvorhaben sowie Planungen Dritter
- Mitarbeit in ämterübergreifenden Arbeitsgruppen
- Präsentation und Vertretung von Arbeitsergebnissen in politischen Gremien

**Ihr Profil:**

- ein abgeschlossenes Hochschulstudium als Dipl.-Ingenieur\_in oder Master (M.Sc/M.Eng.) der Fachrichtungen Landschaftsarchitektur, Landschaftsplanung oder vergleichbar
- eine mehrjährige Berufserfahrung und umfassende Kenntnisse im Bereich der Freiraumplanung von der Konzeption bis hin zur Umsetzung

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann freuen wir uns, wenn Sie sich online bis zum **26.06.2022** unter [www.mein-check-in.de/tuebingen](http://www.mein-check-in.de/tuebingen) (**Kennziffer 02-71-22/4**) bewerben. Dort finden Sie auch den vollständigen Ausschreibungstext.

[www.stelleninserate.de](http://www.stelleninserate.de)



KuKuk | freiflug

**Die KuKuk-Familie sucht neue Mitspieler:innen!**

**Landschaftsarchitekt:in (Projektleitung) & Spielraumplaner:in.**  
Bewirb Dich jetzt! [info@kukukfreiflug.de](mailto:info@kukukfreiflug.de)

**BEILAGENHINWEIS**

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt

der RUD Ketten Rieger & Dietz GmbH & Co. KG, Aalen bei.

**Wir bitten unsere Leser um Beachtung.**

 **GARTEN+ edition  
LANDSCHAFT**



DGGL-Themenbuch 16 |  
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für  
Gartenkunst und Landschaftskultur (DGGL) e.V.

**Gärten im Klimawandel**

128 Seiten, kartoniert  
€ 19,-

**NEU**

GLEICH BESTELLEN UNTER:

E-Mail: [leserservice@garten-landschaft.de](mailto:leserservice@garten-landschaft.de)  
[shop.georg-media.de](http://shop.georg-media.de)



# MALERIDYLL VOR ALPENKULISSE

## AUTOR

Prof. Dr. Michael Goecke hatte eine Professur an der Hochschule Weihenstephan-Triesdorf (Fakultät für Landschaftsarchitektur) inne und leitet seit 1990 die Fachtagung „Weihenstephaner Gartendenkmalpflege-Seminar“ in Verbindung mit der DGGL.

**Im 19. und 20. Jahrhundert siedelten sich zahlreiche Künstler\*innen am Ammersee an. Sie ließen Gärten, Parks, Promenaden und Alleen entstehen, die bis heute Orte wie Dießen prägen und Anziehungspunkte des sanften Tourismus sind.**

MICHAEL GOECKE

Felder, Wiesen, Wälder, Moore und Seen vor dem Panorama der nahe gelegenen Alpen kennzeichnen den landschaftlichen Reichtum des Ammersee-Westufers, südwestlich der Stadt München. Aufgereiht gleich einer Perlenschnur erscheinen die von Handwerk und Fischerei geprägten Orte am Ufer des Ammersees: Eching, Schondorf, Utting, Holzhausen, Riederau und Dießen. Hauptort ist der handwerklich-bäuerlich geprägte Markt Dießen mit seinen Töpfereien, Zinngießern und Fischern sowie dem prachtvollen spätbarocken Marienmünster mit dem berühmten „Dießener Himmel“, den überwölbenden Deckenfresken als geistlichem Geschichtsbuch des Klosters.

## KÜNSTLER\*INNEN AM AMMERSEE

Die vielgestaltigen Reize dieser malerischen Kulturlandschaft zogen schon Ende des 19. Jahrhunderts zahlreiche Künstler\*innen an, aber auch Teile des wohlhabenden städtischen Bürgertums. Genannt seien der Maler Wilhelm Leibl (1844 bis 1900), Schondorf, sowie der Bildhauer Matthias Gasteiger (1871 bis 1934) und seine Ehefrau, die Malerin Anna Sophie Gasteiger (1877 bis 1954), die Künstlergemeinschaft „Die Scholle“ in Holzhausen, ein „bayerisches Worpswede“ am Ammersee. Weiter der Komponist Carl Orff (1895 bis 1982), Schöpfer der Carmina burana, und sein Schwager, der Landschaftsarchitekt Alwin

Seifert (1890 bis 1972), beide Dießen - St. Georgen, sowie der Dichter und Dramatiker Bertolt Brecht (1898 bis 1956), Utting, schließlich der Schweizer Bergmaler Hans Beat Wieland (1867 bis 1945), Kunstmaler Erich Kubierschky (1854 bis 1944) und Professor Adelbert Niemeyer (1867 bis 1932), Maler, Architekt, Kunstgewerbler und Mitbegründer des Deutschen Werkbunds – alle drei in Eching.

## HISTORISCHE GÄRTEN

Aus der Ansiedlung von Künstler\*innen und städtischem Bürgertum erklärt sich die Vielzahl von historischen Villen- und Landhausgärten, den historischen Parks, Promenaden, Alleen, Plätzen und Friedhöfen, die es zu erhalten und pflegen gilt. Diese gartendenkmalpflegerischen Problemfelder haben die DGGL mehrfach beschäftigt.

## GASTEIGER-ANWESEN UND SCHACKY-PARK

Angeführt sei hier das Künstler-Anwesen Gasteiger in Holzhausen vom Beginn des 20. Jahrhunderts mit Gebäude, Inneneinrichtung und Blumengarten als Gesamtkunstwerk. Nach Instandsetzungsmaßnahmen durch die Bayerische Verwaltung der Staatlichen Schlösser, Gärten und Seen sind seit 1994 Haus und Garten öffentlich zugänglich, womit ein besonderes Stück bayerischer Kunst und Kultur erhalten geblieben ist. Als zweites Beispiel sei der 1903 für den Freiherrn von Schacky angelegte späte Landschaftsgarten in Dießen genannt. Der Park wird, heute öffentlich, seit 2005 vom „Förderkreis Schacky-Park Dießen am Ammersee e.V.“ gepflegt und auf der Grundlage einer 2000 vom Verfasser betreuten Parkpflegekonzeption als Diplomarbeit wieder instandgesetzt. Inzwischen verfassten die Landschaftsarchitektinnen Clarissa Beyerbach und Susanne Hlawaczek sowie Forstwissenschaftler Dr. Reinhard Mößmer ein Parkpflegewerk. Somit können andere Freiräume der Region wie das nahe gelegene Naturschutzgebiet im Ammermoos mit seinen weithin bekannten Iris sibirica-Wiesen vom Nutzungsdruck Erholungssuchender entlastet werden.



Das Künstler-Anwesen Gasteiger in Holzhausen am Ammersee

# OSTSEEKÜSTEN- REGION IM WANDEL

**Die Kulturlandschaft an der Ostseeküste wird in Zukunft anders aussehen. Aber wie? Und wer bestimmt die Entwicklung? Landschaftsarchitekt\*innen versuchen, Antwort zu geben. Entscheidend ist die veränderte Landnutzung, die ökonomische, landschaftsästhetische und ökologische Auswirkungen erwarten lässt.**



**Nationalpark Vorpommersche  
Boddenlandschaft**

MICHAEL GOECKE

Seit der deutschen Wiedervereinigung rücken zwei Kulturlandschaften an Mecklenburg-Vorpommerns Küste verstärkt ins Blickfeld – die Halbinselkette Fischland-Darß-Zingst westlich der Insel Rügen und die Ostseeinsel Usedom zwischen Oderhaff und Peenestrom. Die Region ist geprägt durch seeseitige Dünen- und Steilküstenabschnitte, Buchen- und Kiefernwälder, Binnenseen, Moore, Heiden, Wiesen und Felder, die Brutgebiete von Seeadler, Kranich und Schwarzstorch sind. Alte Bauern-, Fischer- und Seefahrerhäuser mit kleinen Bauergärten gruppieren sich um die Dorfkirchen. Nach dem Niedergang der Segelschiffahrt auf der Ostsee Ende des 19. Jahrhunderts erschlossen sich die Bewohner\*innen mit dem Fremdenverkehr eine neue Ertragsquelle. Die vielfältigen Reize dieser Kulturlandschaft faszinierten dabei eine Vielzahl von Künstler\*innen. In Ahrenshoop, einem der malerisch reizvollsten Orte zwischen Meer und Bodden, entwickelte sich seit 1892 unter Leitung von Paul Müller-Kaempff und Friedrich Wachenhusen eine Malerkolonie. Deren Beispiel folgend, arbeiteten hier in den Sommermonaten auch Marianne von Werefkin, Alexej von Jawlensky, Ivo

Hauptmann und Gerhard Marcks. 1909 entstand mit dem „Kunstkatzen“ ein eigener Ausstellungsort, der auch heute ein lebendiges kulturelles Zentrum bildet. Auf Usedom wohnte im Kaiserbad Heringsdorf regelmäßig in den Sommermonaten zwischen 1908 und 1912 Lyonel Feininger, und Max Pechstein malte in den 20er-Jahren an der Usedomer Küste. Der Maler Otto Niemeyer-Holstein schuf sich seit seinem Weggang aus Berlin 1939 in Koserow sein Atelier-Wohnanwesen „Lüttenort“, dessen Gartenbereiche mit Skulpturen seiner Künstlerfreunde gestaltet sind. Vor der Wende sollte neben dem Tourismus vor allem eine großflächige Ausdehnung der Landwirtschaft die Region wirtschaftlich stabilisieren. Die von den Produktionsgenossenschaften betriebene intensive Haltung von Milchvieh mit ihrer ökonomisch wie ökologisch fragwürdigen Methode der Futtergewinnung erwies sich dabei als außerordentlich problematisch. Mit Verordnung vom 12. September 1990 wurden weite Bereiche der Halbinselkette Fischland-Darß-Zingst sowie der Insel Hiddensee als Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft naturschutzrechtlich ausgewiesen. Hier wie anderenorts hat die

## AKTUELLES/ HINWEISE

30 Jahre Nordische Baumtage – Jubiläumsveranstaltung vom 15. bis 17. Juni 2022 in Rostock. Die zahlreichen Fachvorträge stehen unter dem Motto:

1. Tag: „In der Natur gibt es weder Belohnungen noch Strafen. Es gibt nur Konsequenzen.“ (Robert Green Ingersoll)
2. Tag: „In der Natur geschieht nichts, was nicht in der Verbindung mit dem Ganzen steht.“ (Johann Wolfgang von Goethe)
3. Tag: „Ich liebe die geraden Alleen mit ihrer stolzen Flucht, ich meine, sie münden zu sehen in blauer Himmelsbucht ...“

(Christian Morgenstern)  
eine Veranstaltung der Hanse- und Universitätsstadt Rostock, Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Friedhofswesen zusammen mit der DGGL, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.  
Anmeldung bei: patzer.dggl@gmx.de.

Nationalparkverwaltung die schwierige Aufgabe, bei der örtlichen Bevölkerung – besonders bei Jäger\*innen, Fischer\*innen und Angler\*innen, Wassersportlern sowie Betreibern von Ferienanlagen – um Akzeptanz zu werben. Die Gesamtentwicklung der Region steht im Spannungsfeld von Tourismus, ökologischen Belangen, Wirtschaftsentwicklung und Verkehr. ■



# LASST UNS GLÜCKLICHE ZUFÄLLE KURATIEREN!

MARTIN REIN-CANO

Kürzlich wurde unser Büro TOPOTEK 1 mit der reizvollen Aufgabe betraut, die Potenziale zur Entwicklung eines sehr besonderen Ortes, des Attisholz-Areals im Schweizer Kanton Solothurn, auszuloten und zu prüfen. Das Gelände der ehemaligen Cellulosefabrik ist die größte Industriebrache der Schweiz. Es befindet sich in bestechender Lage am Ufer der Aare und ist schon seit 2008 nicht mehr in Betrieb. Nun soll es reaktiviert und wiederbelebt werden.

Das Projekt rückte ein Thema, das mich bereits seit längerer Zeit umtreibt und mir angesichts vieler Stadtentwicklungsprojekte hochaktuell erscheint, in den Fokus – die Relevanz glücklicher Zufälle im urbanen Leben. Die Zeiten, in denen städtische Räume sich kleinteilig entwickelten und zu einem vielschichtigen, hybriden Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Programme wachsen konnten, gehören der Vergangenheit an. Quartiere werden heute in ihrer Nutzung meist so festgelegt und determiniert geplant, dass überhygienische Orte entstehen, die Mischung und Lebendigkeit vermissen lassen.

Während unserer Planung für das Quartier Attisholz stellten wir uns die Frage, ob und wie im Rahmen einer solch übergreifenden Planung die Dynamik und der Charme gewachsener Räume generiert und nachhaltig etabliert werden können. Bewegung und stetiger Wandel bilden den Kern städtischen Lebens und schaffen Raum für Unerwartetes – für glückliche Zufälle. Die daraus resultierende programmatische Mischung und eine genuine Dysfunktionalität, das „Nebeneinander von Dingen, die nicht zusammengehören“, stellen dafür ebenso wesentliche Faktoren dar. Im Freiraum können wir das durch Aneignung öffentlicher Flächen immer wieder erleben. Solche Momente sollten auf die Architektur, auf Gebäude übertragen werden und neben den Freiräumen auch Innenräume miteinbeziehen.

Eine Guerilla-artige Transformation des Schweizer Industrieareals hatte in jüngster Vergangenheit mit Konzerten, Street Art und kulinarischen Angeboten bereits begonnen und bewiesen, dass der Ort das Potenzial birgt, zu einem attraktiven urbanen Treffpunkt zu werden. Um diesen Prozess aufrechtzuerhalten und zu perpetuieren, entwickelten wir das Konzept, das Geschehen in dem Quartier zu kuratieren. Dazu soll ein Teil der Innen- und Außenflächen auf



**Martin Rein-Cano** studierte Kunstgeschichte und Landschaftsarchitektur. 1996 gründete er das Berliner Büro TOPOTEK 1.

dem Gelände – stets temporär – im Sinne eines willkürlichen Wachstums dem interdisziplinären Cross-over gewidmet werden. Das Kultivieren einer dosierten Unerwartbarkeit verhindert anders als die determinierte Planung das Ersticken des Akzidentiellen – Zufälle können sich ungehindert kontinuierlich ereignen. Hybridität und Wandel machen Urbanität als wesentlichen Teil unseres menschlichen Daseins aus. Eine hybride, offene Programmierung, die vielfältige Nutzungen ermöglicht, fördert lebendiges Wachstum und Diversität, Begegnung und Interaktion – die glücklichen Zufälle. Für eine vitale, organisch gewachsene Mischung ist der Zeitfaktor ein entscheidender Moment. Da in Gänze geplante Quartiere diese Entwicklung nicht intrinsisch leisten können, halten wir in entsprechenden Projekten den Einsatz spezieller Kurator\*innen der Programmierung und Aktivierung von öffentlichen Räumen für eine unterstützende und effektive Maßnahme. Aus diesem Bedarf könnte und sollte sich perspektivisch ein regelrecht neues Berufsbild – der\*die „Quartiers-Kurator\*in“ – hervorgehen.

Der Weg ist das Ziel – Transformation und der dynamische Prozess sind für nachhaltig qualitative Räume ebenso wichtig wie der vermeintliche Endzustand. So entstehen Lebensräume, die sich den zeitgemäßen Bedürfnissen und Realitäten stetig anpassen können. Freiräume und Architekturen, die von ihren Nutzer\*innen angenommen und geschätzt werden, sodass sie über lange Zeit erhalten bleiben, sind – ganz nebenbei – nachhaltig gestaltete Räume. ■

## G+L IM JULI: GARTENSCHAUEN

Nachdem 2022 kein BUGA-Jahr ist (die findet erst wieder 2023 in Mannheim statt), eignet sich die Juliausgabe der G+L perfekt für einen Blick auf die anderen Gartenschauen des Jahres: darunter die Landesgartenschauen Beelitz, Neuenburg am Rhein und Torgau, die Gartenschau in Eppingen und die Floriade Expo 22 im niederländischen Almere. Wir stellen die Gestaltungskonzepte sowie Detaillösungen wie Möblierung, Spielraum- und Pflanzgestaltungen vor und diskutieren zugleich die langfristige raumplanerische Bedeutung dieser Schauen.

# DIGITAL NATIVE GEB. 1902







**Das Original.**  
Richter  
Spielgeräte  
GmbH

#### **Rotierende Scheibe**

Der Beobachter bringt die Scheibe leicht zum Drehen und tritt etwas zurück. Bei deren Anblick erzeugt das Auge aktiv aus sich heraus komplementäre und polare Gegenbilder. Infolge der Drehung der Scheibe ergibt sich für den Beobachtenden auch eine dynamische Durchdringung der hellen und dunklen Rotierteile. Dabei entstehen überraschende, farbige Lichterscheinungen.

Foto: © Liz Ligon

