

FREIRAUMWENDE

WELTWEIT

09 INTERNATIONALE ESSAYS

für einen
Wandel in der
Landschafts- und
Stadtplanung.

10 AUTORINNEN UND AUTOREN

Bruno	Marques
Niklas	Kramer
Carlo	Ratti
Gerhard	Hauber
Leslie	Kern
Sabine	Dessovic
Xavier	Matilla Ayala
Caterina	Aurel
Marc	Aurel
Andreas	Hofer

WARUM
WIR
FREIRAUMWENDE

BRAUCHEN
EINE
?

09

Essays für einen
Wandel in der
Landschafts- und
Stadtplanung.

00

INHALT

01 „Hört auf zu predigen – und werdet zum Vorbild“

Dr. Bruno Marques,
Präsident International Federation of Landscape Architects (IFLA)

Seite 10

02 Die Stadt als Ganzes denken. Warum Freiraum und Architektur zusammen geplant werden müssen.

Niklas Kramer,
ISA Internationales Stadtbauatelier

Seite 18

03 „Freiräume sind nie neutral –
entweder sie heilen, oder sie teilen“



Carlo Ratti,
Kurator der Architektur-Biennale Venedig 2025

Seite 26

04 Lernen vom Wasser. Wie Singapur Naturprozesse zur Stadtgestaltung nutzt.

Gerhard Hauber,
Executive Partner, Henning Larsen

Seite 36

- 05 Inklusive städtische Räume.
Grundprinzipien der feministischen Stadtplanung.
Dr. Leslie Kern,
Autorin und Stadtforscherin Seite 48

- 06 Orte entsiegeln. Wie ehemalige Verkehrsplätze
zu zukunftsfähigen Grünoasen werden.



Sabine Dessoic,
DnD Landschaftsplanung ZT GmbH, Wien

Seite 54

- 07 Die Superblocks von Barcelona:
Wie städtische Straßen in lebendige, grüne
und gesunde Orte verwandelt werden.

Xavier Matilla Ayala,
Architekt, Stadtplaner und Dozent, Barcelona

Seite 64

- 08 Design für alle. Gestaltungskonzepte
für wertige Freiräume.

Caterina und Marc Aurel,
Aurel design urbain, Paris

Seite 72

- 09 Die Stadt als Zukunftslandschaft.
Status quo, Ausblick, Diskussion.



Andreas Hofer,
Intendant IBA'27 Stuttgart

Seite 80

00

VORWORT

Globale Herausforderungen – ein Ziel: die Freiraumwende.

Liebe Leserinnen und Leser, die Verbindung von Freiraumgestaltung, Architektur, Entsiegelung, Wasserwirtschaft und Aufenthaltsqualität ist eine besonders herausfordernde Aufgabe für die Planer in aller Welt. Als Unternehmen, das sich der Langlebigkeit und Nachhaltigkeit hochwertiger Lichtlösungen und Stadtmöbel widmet, möchten wir mit dieser Agenda die internationale Diskussion über die künftige Gestaltung von Freiräumen unterstützen. Klimatische Veränderung und Wetterextreme appellieren an unser Verantwortungsbewusstsein. Es bedarf dringend umfassender Transformationsprozesse in der internationalen Stadt- und Freiraumplanung. Wir benötigen eine weltweite

FREIRAUMWENDE

Diese Bewegung reiht sich mit höchster Symbolkraft ein in die Handlungsideen, natürliche Ressourcen verantwortungsvoller zu nutzen – und den Einfluss des bebauten Raums auf den Klimawandel mehr denn je in den Fokus zu rücken.

Mit der herausragenden Qualität von Produkten, die für Haltbarkeit und einen langen Werterhalt stehen, kennen wir uns sehr gut aus. Wie aber resiliente Stadtquartiere, urbane Räume zum Schutz der Lebewesen und Pflanzen sowie Erholungsräume für die Menschen im Kontext konzipiert und umgesetzt werden können – diesbezüglich vertrauen wir auf höchste fachliche Expertise. Dazu ist eine Fähigkeit erforderlich, die wir in unserem Unternehmensleitbild seit jeher und sehr intensiv pflegen: zuhören können!

Auf dem Weg zur Freiraumwende? Die Wohnanlage „Campus LIEVEN“ in Amsterdam zeigt sich entsiegelt, grün und barrierearm.

Foto:
BEGA



Der öffentliche Raum gehört den Menschen und der Bewältigung vielfältiger Herausforderungen. Das Konzept der Freiraumwende verbindet Architektur, urbane Räume sowie Erholungsmöglichkeiten miteinander – und es behält die Flächenentsiegelung im Blick. In diesem Sinne haben wir weltweit agierende Fachleute aus Theorie und Praxis gebeten, ihre Ideen zu skizzieren.

Wo liegen die besonderen Herausforderungen? Wie lassen sich unterschiedliche Interessen und ähnlich gelagerte Ambitionen zum Schutz der Menschen und der Umwelt verbinden? Gibt es positive Beispiele, die als Blaupause dienen könnten? Ist morgen bereits zuverlässig umsetzbar, was heute noch utopisch klingen mag?

Wir freuen uns sehr, dass dieser gewichtige Fragenkatalog Experten ermuntert hat, uns allen ihre Analysen und Lösungsvorschläge zur Verfügung zu stellen.

Mit dieser internationalen Agenda setzen wir die Diskussion fort, die wir im Jahr 2024 in Deutschland begonnen haben. Dort folgen mittlerweile tausende Experten der Diskussion auf den zur Verfügung gestellten öffentlichen Kanälen. Gehen Sie mit auf eine kleine Weltreise der Anregungen zu einer weltweiten Freiraumwende.

Welche Herausforderungen stellen sich in einer dicht bebauten Metropole wie Barcelona bei der Neugestaltung städtischer Straßen? Wie kann ein Stadtstaat wie Singapur das Thema Regenwasser neu denken? Umfangreiche Statistiken, die sich auf internationale Studien stützen, ergänzen die Autorenbeiträge. Interviews mit den herausragenden Persönlichkeiten Bruno Marques (Präsident der International Federation of Landscape Architects) und Carlo Ratti als Kurator der Architektur-Biennale Venedig 2025 komplettieren die internationale Agenda.

Alle Beiträge ermöglichen hoffentlich weitere Ideen und Inspiration. So können wir alle – auch wir als Hersteller – herausfinden, was von uns erwartet wird. Von Partnern, aber auch von der Gesellschaft. Dass der Weg ein herausfordernd langer sein und bleiben wird, dessen sind wir uns alle sicherlich bewusst.

Viel Spaß beim Lesen!

Heinrich Gantenbrink

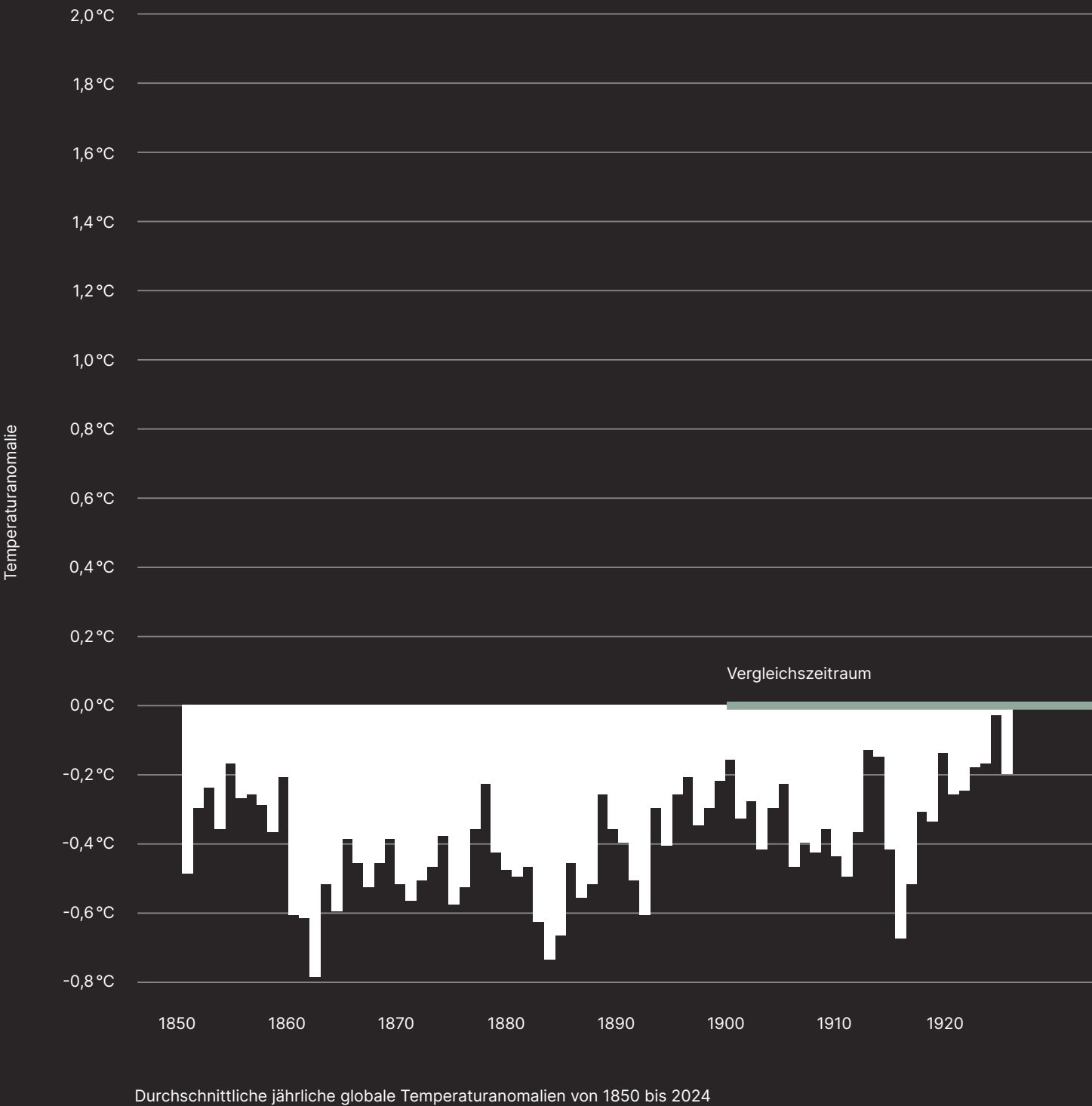
Geschäftsführender Gesellschafter
BEGA Gantenbrink-Leuchten KG

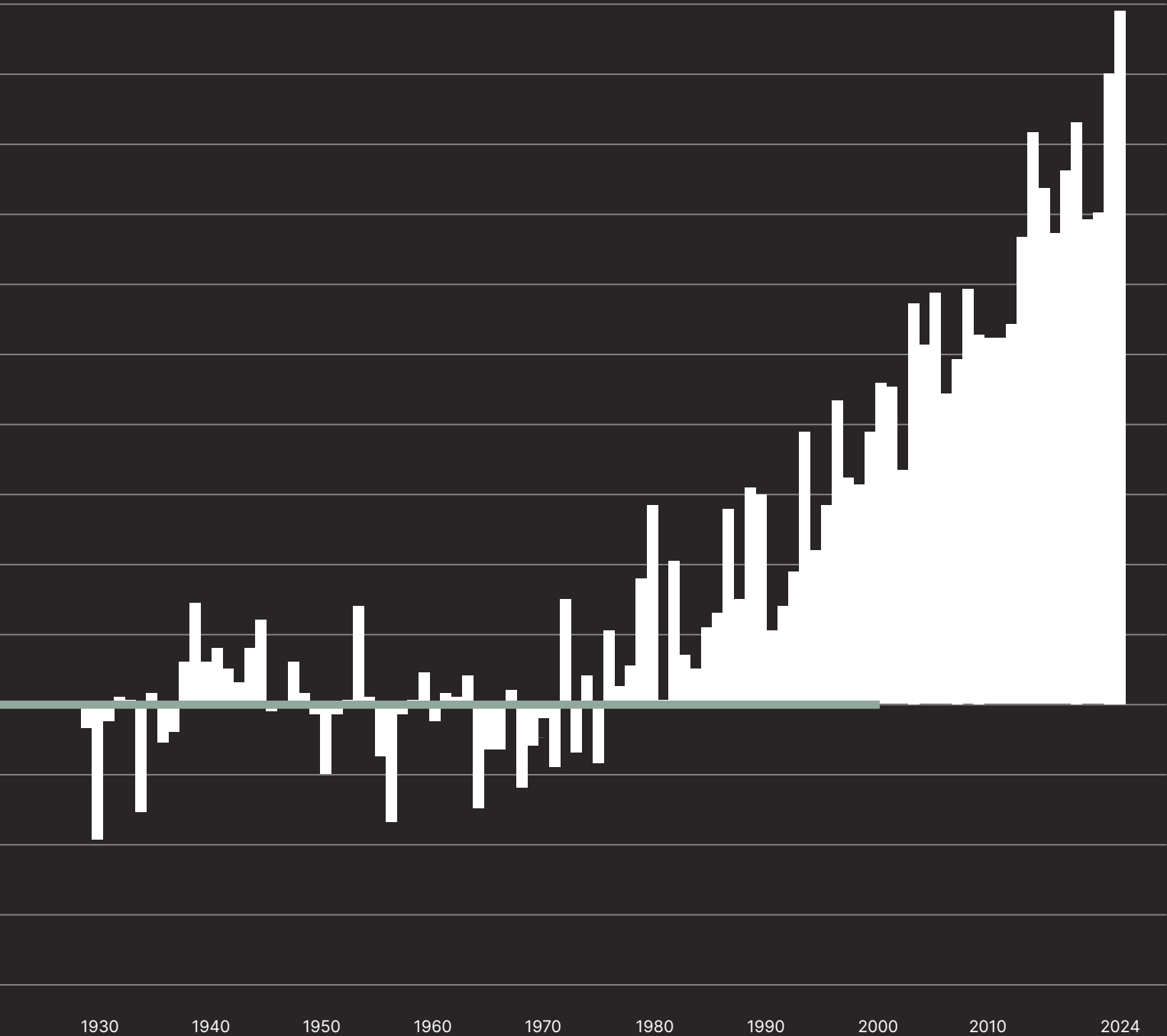
Foto:
BEGA



KLIMAVERÄNDERUNGEN | TEMPERATURANOMALIEN SEIT 1850.

Für eine erfolgreiche Klimawende ist ein Wandel in der Freiraumplanung essenziell. Die langfristige Analyse klimatischer Trends unterstreicht die Dringlichkeit.





Quelle: Statistisches Bundesamt

Temperatur-Mittelwert (0,0° C | x-Achse) entspricht dem Temperaturdurchschnitt der Jahre 1901 bis 2000 (Vergleichszeitraum | grüne Linie)

01

„HÖRT AUF ZU PREDIGEN – UND WERDET ZUM VORBILD“

Ein Interview mit Bruno Marques, Präsident der International Federation of Landscape Architects (IFLA)

Als Präsident der International Federation of Landscape Architects (IFLA) vertritt Prof. Bruno Marques mehr als 100.000 Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten weltweit. Im Rahmen seiner Arbeit betont er die zentrale Rolle von Landschaften im Umgang mit globalen Herausforderungen wie der Klimakrise, dem Verlust der Biodiversität und der zunehmenden Verstädterung. Für ihn beginnt jedes nachhaltige Design mit der Landschaft – sie soll keine untergeordnete Rolle spielen, sondern der Ausgangspunkt von allem anderen sein.

FRAGE

Herr Professor Marques, als Präsident der IFLA vertreten Sie Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten auf der ganzen Welt. Welche Rolle spielt dieser Beruf heute weltweit – vor allem angesichts der Klimakrise, der Verstädterung und dem Verlust der Biodiversität?

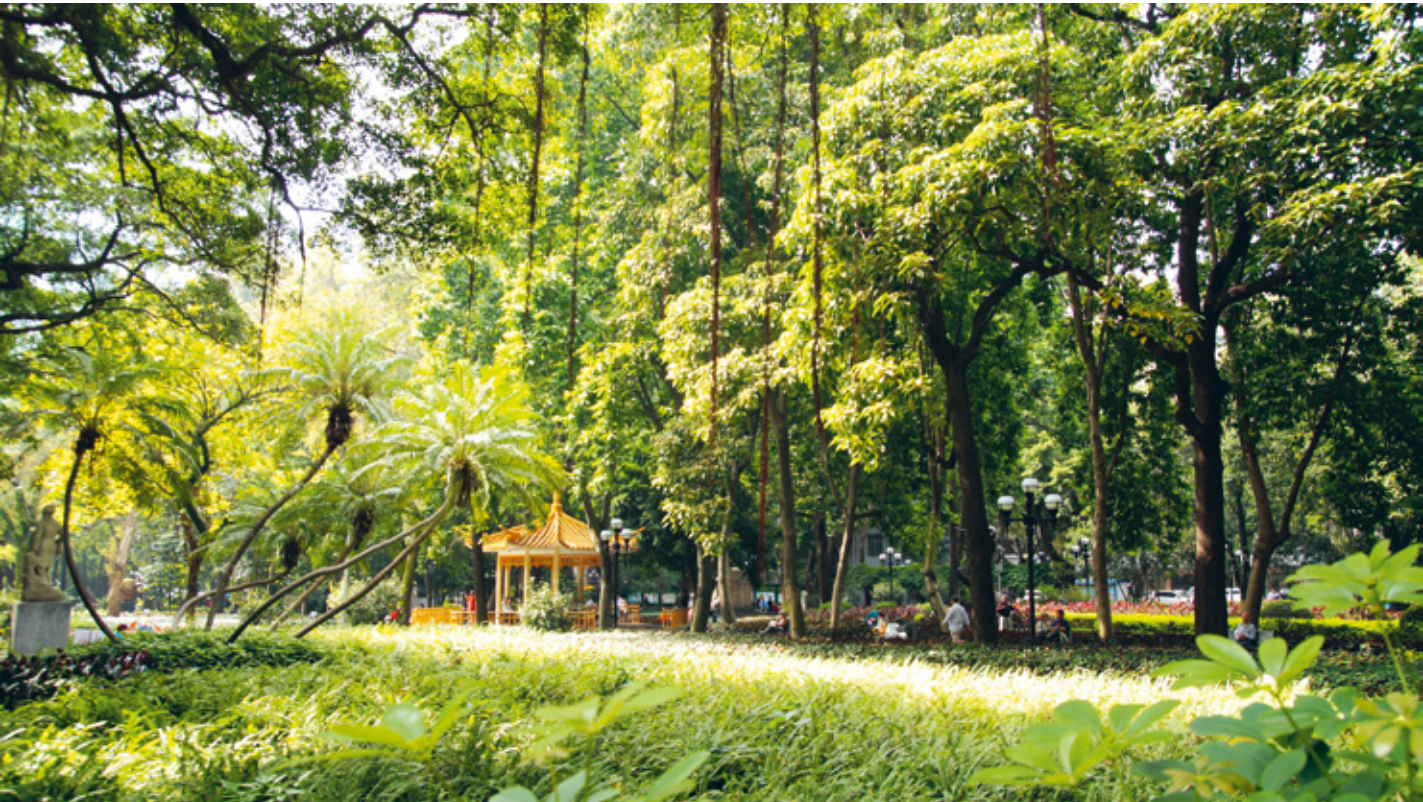
ANTWORT

Diese Frage bekomme ich oft gestellt – selbst von unseren eigenen Mitgliedern. Die IFLA ist ein globaler Fachverband. Unsere Organisation wurde 1948 gegründet und vertritt heute rund 80 Länder mit mehr als 100.000 Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten weltweit. Dieser Beruf hat sich über die Jahre erheblich verändert – und wird dies auch weiterhin tun. Sein Status variiert von Land zu Land stark. In manchen Ländern ist er ein streng reglementierter Beruf. In anderen steckt er noch in den Kinderschuhen. Es gibt Länder, in denen wenig bis gar kein Verständnis dafür herrscht, was Landschaftsarchitektur überhaupt ist. Deshalb besteht unsere Arbeit auch viel aus Fürsprache und Aufklärung. Eine weit verbreitete Fehlannahme – die über viele Kulturen hinweg besteht – ist, dass wir nur Gärtner oder Landschaftsgärtner sind. In Wahrheit geht es bei der Landschaftsarchitektur aber um einige der größten Herausforderungen, denen die Menschheit gegenübersteht: Biodiversität, Schaffung von Klimaresilienz, Lebensmittelsicherheit und kinderfreundliche Städte, Umgang mit Hochwasser in Städten sowie alternde Gesellschaften. Wir arbeiten an der Schnittstelle zwischen Ökologie, Design, Planung und Politik. Für ein einzelnes Berufsfeld eine ganz schöne Breite, aber das ergibt komplett Sinn. Alles passiert in einer Landschaft. Nichts kreist einfach im Orbit herum. Das Leben findet auf lebenden Systemen statt: unserer Umwelt.

Ein Teil unserer Mission ist deshalb, unser Bewusstsein dafür zu schärfen. Dazu gehört Arbeit mit den Vereinten Nationen. Wir zeigen auf, was Landschaftsarchitektur leisten kann – indem wir erfolgreiche Strategien und Beispiele aus dem echten Leben präsentieren. Unsere Hoffnung ist, dass, wenn wir Denkweisen auf der UN-Ebene beeinflussen können, sich dieses Denken irgendwann in den nationalen Gesetzgebungen und der lokalen Praxis widerspiegeln wird.

Guangzhou, China, wo grüne und blaue Korridore im großen Maßstab urbane Resilienz neu definiert haben. In nur einem Jahrzehnt hat die Megastadt Feuchtgebiete, Wälder und Flüsse renaturiert – und gezeigt, wie naturbasierte Lösungen den Weg zur Klimaanpassung ebnen können.

Foto:
Mathias Apitz | flickr | CC BY-ND 2.0



FRAGE

Sie haben Ihre Arbeit mit der UN erwähnt. Wie sieht dieses Engagement in der Praxis aus?

ANTWORT

In den letzten Jahren habe ich eng mit verschiedenen UN-Organen zusammengearbeitet. Die Herausforderung ist folgende: Landschaftsarchitektur ist ein unglaublich weites Feld. Das heißt, wir müssen uns bei verschiedenen UN-Abteilungen engagieren – manchmal bei sieben oder acht auf einmal. Wir haben unsere Arbeit mit UN-Habitat angefangen, das sich auf die städtische Entwicklung konzentriert. Diese Organisation ist sehr handlungsorientiert, sodass wir früh einige Fortschritte erzielen konnten. Wir arbeiten auch mit dem Programm UN-Environment zusammen. Hier ist das Engagement komplexer, aber genauso wichtig. Die UN gibt uns eine Plattform, auf der wir uns für unseren Beruf einsetzen können – vor allem dort, wo noch Bedarf an Unterstützung, Bildungsarbeit und formaler Anerkennung besteht. Der Raum, den die UN bietet, hilft uns dabei, Kapazitäten aufzubauen, sowohl durch Bildungsarbeit als auch durch berufliche Weiterentwicklung. Denn wer nicht mit am Tisch sitzt, wird nicht berücksichtigt. Wenn wir nicht dabei sind, weiß niemand, was wir zu bieten haben.

FRAGE

Wie hängt das Konzept naturbasierter Lösungen mit Ihrer Arbeit zusammen?

ANTWORT

In Europa wird gern von „grüner und blauer Infrastruktur“ gesprochen – hier gibt es grüne Bereiche, dort blaue. Naturbasierte Lösungen sind aber viel ganzheitlicher. Sie stellen die Natur in den Vordergrund – nicht als Beigabe, sondern als Grundlage. Eines der beeindruckendsten Beispiele dafür habe ich in China gesehen. Ich habe das Land vor zwölf Jahren und dann noch einmal vor zwei Jahren besucht. Der Unterschied war gar nicht in Worte zu fassen. China steht vor unglaublichen Herausforderungen – Umweltverschmutzung, Überbevölkerung, verstopfte Städte. Und die Antwort der Chinesen darauf war, die Natur zur obersten Priorität zu machen. Nehmen wir beispielsweise Guangzhou. Das ist eine Megametropole mit 25 Millionen Einwohnern. In nur zehn Jahren haben sie sechs massive grüne und blaue Korridore geschaffen – jeder so groß wie Hannover –, indem sie Sümpfe, Wälder und Flüsse renaturiert und die Infrastruktur so neuentwickelt haben, dass sie Luftbewegung ermöglicht. Und sie haben Gebäude erhöht. Sie haben nicht nur von Natur geredet, sondern gleich etwas geleistet. Das ist der Schlüssel: Hört auf zu predigen und werdet zum Vorbild. Wir brauchen mehr solcher integrierter Beispiele im großen Maßstab – wo die Natur den Prozess wirklich bestimmt.



Der uralte Kauri-Baum Tāne Mahuta – „Gott des Waldes“ für die Maori – ist der älteste lebende Baum Neuseelands und ein mächtiges Symbol für die ökologische Verbundenheit. Sein enormes Blätterdach beherbergt eine reiche Biodiversität, darunter seltene Pflanzen, kleine Feuchtgebiete und heimische Frösche.

Foto:
itravelINZ® | flickr | CC BY 2.0

FRAGE

Sie haben viele Jahre lang in Neuseeland gelebt und gearbeitet. Was kann die Welt von indigenem Wissen über Landschaft lernen?

ANTWORT

Extrem viel. Mich hat die Arbeit mit Māori-Gemeinschaften tief geprägt. Die Māori betrachten die Natur mit einer tiefen Verbundenheit. Sie versuchen nicht, die Natur zu verändern – sie leben mit ihr und als Teil von ihr. In unserer westlichen Sichtweise wollen wir die Natur meistens beherrschen und ausbeuten – und sind dann überrascht, wenn sie sich wehrt. Die Māori sehen die Landschaft als Teil ihrer Identität. Sie sagen Dinge wie: „Ich gehöre zu diesem Berg“, oder: „Ich bin ein Teil dieses Flusses“. Und das ist nicht symbolisch gemeint – es ist tief im realen Leben verwurzelt. Die Landschaft definiert, wer sie sind. Sie trennen nicht zwischen Physik, Spiritualität, Psychologie und Gemeinschaft – es ist alles ein System. Wenn ein Teil davon aus dem Gleichgewicht gerät, dann ist alles andere auch betroffen.

Selbst Hochwasser wird anders betrachtet. Im Westen ist das immer ein Problem. Für die Māori dagegen ist es ein Segen – ein Weg, das Land zu regenerieren. Dieselbe Ansicht gab es schon im alten Ägypten. Die Nilschwemmen wurden genutzt, um den Boden zu erneuern. Was mich am meisten bewegt hat: Nach einer erfolgreichen Klage gegen die Regierung hat ein Māori-Stamm einen finanziellen Ausgleich erhalten. Und was haben sie mit dem Geld gemacht? Sie haben Feuchtgebiete und heimische Wälder renaturiert. Sie hätten sich ja Häuser oder Autos kaufen können – stattdessen haben sie entschieden, das Land zu heilen. Weil sie verstanden haben: Wenn das Land gesund ist, sind wir gesund.



An der Nordspitze von Neuseeland treffen die Tasmansee und der Pazifik in einer dramatischen Konvergenz der Strömungen aufeinander. Für die Māori ist dies der Ort, an dem die männlichen und die weiblichen Wasser sich vereinen – eine angestammte Einheit, die Balance, Regeneration und das spirituelle Tor zwischen dem Leben auf der Erde und dem Jenseits symbolisiert.

Foto:
Hannah Schmidt


FRAGE

Wie kann man dieses Wissen in hochurbanisierten westlichen Kontexten anwenden?


ANTWORT

Erst einmal müssen wir unseren Ansatz überdenken. In der Architektur liegt der Fokus oft auf dem Objekt – dem Gebäude – und nicht auf dem Kontext. Deshalb könnte man die Skylines von Singapur und Montreal fast verwechseln, obwohl sie in komplett verschiedenen Klimaregionen angesiedelt sind. Die Landschaftsarchitektur denkt genau umgekehrt. Sie ist immer kontextspezifisch. Wir arbeiten mit dem Boden, dem Klima, der Kultur, den Pflanzen, den Menschen vor Ort. Wir müssen aufhören, generische Lösungen in die ganze Welt zu exportieren. Stattdessen müssen wir die Landschaft lesen – lernen, was jeden Ort einzigartig macht. Warum sollten wir Marmor aus der Türkei nach Neuseeland exportieren, wenn es dort wunderschöne Steine gibt? Indigenes Wissen erinnert uns daran zu fragen: Was gehört hier hin? Was funktioniert hier? Und das gilt nicht nur global – sondern auch lokal. Man kann nicht Hamburg und München vergleichen. Oder Auckland und Christchurch. Jeder Ort ist anders.

Und dann gibt es noch einen Aspekt: Die Baubranche ist einer der größten Verschmutzer des Planeten. Selbst wenn man lokale Materialien verwendet, hat ein Neubau immer einen Fußabdruck. Wir sollten uns stattdessen auf Upcycling und Wiederverwenden konzentrieren, was wir schon haben.



Wir müssen aufhören, generische Lösungen in die ganze Welt zu exportieren. Stattdessen müssen wir die Landschaft lesen – lernen, was jeden Ort einzigartig macht.



Zitat: Dr. Bruno Marques

FRAGE

Lassen Sie uns mit einem hoffnungsvollen Ausblick enden: Was macht Sie optimistisch für die Zukunft – die des Planeten und die Ihres Berufes?

ANTWORT

Was mir Hoffnung gibt, ist: Um unseren Planeten und uns selbst zu retten, brauchen wir Landschaften – und Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten. Daran führt kein Weg vorbei. Unser Beruf ist wichtig, und ich glaube, wir werden eine zentrale Rolle dabei spielen, eine lebensfähige Zukunft zu gestalten. Ich glaube auch, dass wir in den kommenden Jahren Städte haben werden, die Landschaften an vorderste Stelle stellen – Städte, die Menschen jeden Alters, aller Hintergründe und aller Bedürfnisse in ethisch und ökologisch soliden Räumen beherbergen.

Trotzdem ist die aktuelle Lage ernst. Jetzt ist aber nicht die Zeit für Spaltung. Wir haben nur diesen einen Planeten. Es gibt keine zweite Erde für andere politische Parteien oder Ideologien. Wenn wir nicht tätig werden, sind nicht wir vom größten Leid betroffen – sondern unsere Kinder und Enkel. Und die haben schon jetzt Angst. Sie sehen einer ungewissen Zukunft entgegen. Also lasst es uns ernsthaft angehen. Lasst uns aufhören, immer nur zu wiederholen, was wir schon wissen. Lasst uns Lösungen verbreiten, die bereits funktionieren. Lasst uns der Landschaft den Platz geben, den sie verdient – und das ist kein nachrangiger Gedanke, sondern die Grundlage für alles, was wir bauen.

BIOGRAFIE



Dr. Bruno Marques

ist Landschaftsarchitekt und Pädagoge. Nach dem Studium in Lissabon (Portugal), Berlin (Deutschland) und Otago (Neuseeland) war Dr. Marques in Deutschland, Estland, dem Vereinigten Königreich und Neuseeland mit einem großen Portfolio an Projekten tätig. Die vergangenen elf Jahre hat er an der Victoria University of Wellington in Neuseeland eine Forschungsagenda zur Landschaftsrehabilitation, dem kulturellem Erbe und dem Wohl der indigenen Völker geprägt. Er ist aktuell stellvertretender Dekan der Fakultät für Architektur und Designinnovation und Präsident der International Federation of Landscape Architects (IFLA).

Foto:
Gerry Keating

BIODIVERSITÄT | INSEKTENSTERBEN.

Weltweit sind 40 Prozent aller Insekten vom Aussterben bedroht. Zahlreiche Einzelstudien zwischen 1920 und 2018 zeigen: Dies hat seine Ursachen vor allem in der menschlichen Einnahme von Raum.

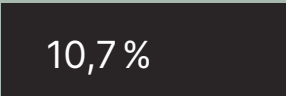
INTENSIVE LANDWIRTSCHAFT MIT PESTIZIDEN UND DÜNGEMITTELN



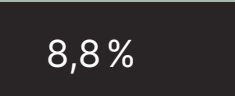
BIOLOGISCHE FAKTOREN, FREMDE ARTEN UND KRANKHEITSERREGER



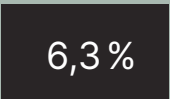
URBANISIERUNG



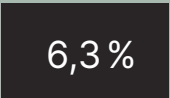
ENTWALDUNG



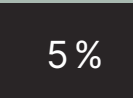
VERÄNDERUNG VON FLÜSSEN UND FEUCHTGEBIETEN



ANDERES



KLIMAWANDEL



Quelle: Sanches-Bayo & Wyckhyus, Biological Conservation

02

DIE STADT ALS GANZES DENKEN.

WARUM FREIRAUM UND ARCHITEKTUR ZUSAMMEN GEPLANT WERDEN MÜSSEN.

Stadt und Freiraum sind
keine Gegensätze – sie bilden
ein untrennbares Ganzes.

Niklas Kramer vom ISA Stadtbauatelier fordert mit seiner internationalen Erfahrung eine Planungspraxis, die Gebäude und Freiraum als gleichwertige Elemente einer nachhaltigen Stadtentwicklung begreift. In seinem Beitrag zeigt er auf, warum die Freiraumwende nicht bloß Ergänzung, sondern Voraussetzung für eine echte Bauwende ist – in Europa ebenso wie in Asien.

Das Büro ISA Internationales Stadtbauatelier versteht die Stadt als komplexes Geflecht – als lebendigen Organismus, dessen funktionale, soziale und ökologische Vitalität nicht durch die bloße Addition einzelner Komponenten entsteht, sondern durch ihr Zusammenspiel. Auf diesem Verständnis basiert der Planungsansatz von ISA: Im Mittelpunkt steht stets die ganzheitliche Betrachtung von Mensch und Umgebung.



Planerische Impulse für den historischen Kanal in der Stadt Linping, China: Bestehende Freiraumstrukturen werden als Teil einer nachhaltigen Stadtlandschaft genutzt und aufgewertet.

Foto:
ISA Internationales
Stadtbauatelier

Städte sind mehr als eine Ansammlung funktionaler Einzelbausteine. Sie sind Lebensräume, die sowohl materielle als auch immaterielle Bedürfnisse erfüllen müssen – Orte, die Identität stiften, ästhetische Qualitäten bieten und emotionale wie soziale Erfahrungen ermöglichen. Gebäude und Freiräume sind Bestandteile eines gemeinsamen Gefüges, denn die Qualität des öffentlichen Raums ist dabei für das Wohlbefinden der Menschen ebenso entscheidend wie die Architektur selbst. Ohne eine umfassende Aufwertung und Integration der Freiräume bleibt jede Bauwende unvollständig. Die Freiraumwende ist daher keine Ergänzung zur Bauwende, sie ist deren Fundament. Klimaschutz, Klimaanpassung, Biodiversität, soziale Inklusion und urbane Resilienz sollten daher nicht als Belastungen, sondern als Treiber für eine nachhaltig orientierte Stadtentwicklung gesehen werden. Diese eröffnet die Chance auf eine aktiv gestaltete und gemeinschaftlich getragene Stadtlandschaft.

Ohne eine umfassende Aufwertung und Integration der Freiräume bleibt jede Bauwende unvollständig. Die Freiraumwende ist daher keine Ergänzung zur Bauwende, sie ist deren Fundament.

Zitat: Niklas Kramer

HEMMNISSE IN DER PLANUNGSPRAXIS

Die langjährige Erfahrung des Büros ISA in nationalen und internationalen Projekten hat gezeigt, dass Städte weltweit vor ähnlichen Herausforderungen stehen, wenn es um die ganzheitliche Betrachtung von Bebauung und Freiraum geht. Ein zentrales Problem liegt dabei in der Planungspraxis. In vielen Städten – ob in Deutschland, Europa oder Asien – agieren Stadtplanung, Verkehrsplanung, Umweltbehörden und Wirtschaftsförderung oft nebeneinander statt miteinander. Dieses sektorale Denken erschwert eine integrierte Betrachtung von Bau- und Freiraumstrategien. Zudem dominieren häufig kurzfristige ökonomische Interessen gegenüber langfristig wirksamen, ökologischen Investitionen in Freirauminfrastrukturen. Die politischen Steuerungsinstrumente sind derzeit vielerorts nicht ausreichend darauf ausgerichtet, diesen Zielkonflikt konstruktiv aufzulösen.

Hinzu kommt, dass häufig rechtliche Rahmenbedingungen bzw. verbindliche Mindeststandards für urbane Freiräume fehlen. Während es für Wohn- und Gewerbeflächen klare gesetzliche Grundlagen und Kennzahlen gibt, beschränken sich die Anforderungen an öffentlich zugängliche, multifunktionale Freiräume oft auf unverbindliche Zielsetzungen oder Empfehlungen. Damit fehlt ein wirksames Instrument, um Freiraumstrukturen in Planungsprozessen gleichwertig zu berücksichtigen und langfristig zu sichern. Darüber hinaus ist der wirtschaftliche Druck enorm: Steigende Bodenpreise machen unbebaute Flächen zu begehrten Investitionsobjekten. Der Freiraum wird dabei häufig nicht als ökonomisch tragfähige Nutzung angesehen, sondern lediglich als „ungenutztes Potenzial“. Dadurch geraten wichtige Erholungsräume, Grünflächen, klimaaktive Bereiche und Frischluftschneisen zunehmend unter Bebauungsdruck. In der Folge bestimmen Investoreninteressen die Entwicklung zentraler Stadtbereiche, während gemeinwohlorientierte Freiraumplanungen an finanziellen und politischen Hürden scheitern.

EIN ERWEITERTES STADTVERSTÄNDNIS

Diese Herausforderungen verdeutlichen, dass die heutige Stadtentwicklung neue Denk- und Handlungsweisen erfordert. Es braucht ein neues Stadtverständnis, in dem Stadt und Landschaft zu einem neuen Ganzen zusammenwachsen. Dabei reicht es nicht mehr aus, Stadt und Landschaft zu bewahren. Vielmehr kommt es darauf an, sie zu kultivieren, weiterzuentwickeln und zu einer produktiven Stadt-Landschaft zu vereinen, in der Nachhaltigkeit nicht an der Fassade endet.

Obwohl die Bau- und Freiraumwende global an Bedeutung gewinnt und vielerorts vor ähnlichen Herausforderungen steht, unterscheiden sich ihre Ausprägungen je nach Region erheblich. Kulturelle Traditionen, politische Systeme, klimatische Gegebenheiten und gesellschaftliche Prioritäten prägen die lokalen Lösungsansätze maßgeblich.

IM VERGLEICH: BEWUSSTSEIN FÜR ÖFFENTLICHE RÄUME IN EUROPA UND ASIEN

In Deutschland und großen Teilen Europas hat sich in den vergangenen Jahren ein breites Bewusstsein für die Bedeutung öffentlicher Räume entwickelt – nicht zuletzt durch vielfältige Möglichkeiten zur Beteiligung der Öffentlichkeit an Planungsprozessen. Öffentliche Räume werden heute verstärkt als soziale, ökologische und klimatische Ressource erkannt. Freiräume werden zunehmend als wichtiger Bestandteil der sozialen Infrastruktur gesehen – sie sind Ort der Begegnung, fördern die Biodiversität und helfen, Folgen des Klimawandels abzumildern. In vielen asiatischen Ländern hingegen ist dieses Bewusstsein bislang vor allem innerhalb der Fachwelt vorhanden, während es in der breiten Gesellschaft erst allmählich wächst. Dennoch ist eine dynamische Entwicklung erkennbar: Der öffentliche Raum gewinnt strategische Bedeutung, insbesondere im Kontext von Urbanisierung und der Verbesserung städtischer Lebensqualität. Zentral gesteuerte Stadtentwicklungsprozesse ermöglichen es in vielen Fällen, großmaßstäbliche Freiraumprojekte schneller zu realisieren. China etwa hat sich vom Leitbild der technisierten Megacity zunehmend hin zu urbanen Ökosystemen entwickelt.

BEISPIEL LINPING – INTEGRA- TION VON FREIRÄUMEN IN DEN STADTORGANISMUS

Planerische Impulse wie sie das Büro ISA beim Wettbewerbsbeitrag „Digital and smart city“ für die chinesische Stadt Linping gesetzt hat, zeigen eine solche integrierte Strategie. Ziel ist, den öffentlichen Raum nicht länger nur als repräsentative Kulisse, sondern als funktionalen Bestandteil einer alltagstauglichen und resilienten Stadtstruktur zu begreifen (siehe Abb.1). Ein Ansatz besteht darin, bestehende, bislang untergenutzte Freiraumstrukturen wie etwa die historischen Kanäle in Linping zu bewahren, aufzuwerten und in die Stadt zu integrieren (siehe Abb.2 und 3). Dadurch soll nicht nur die städtebauliche Qualität gesteigert, sondern auch das Bewusstsein für die verborgenen Potenziale solcher Freiräume und deren Bedeutung für eine nachhaltige Stadtentwicklung gestärkt werden.



Perspektive für den Knotenpunkt Linping South Station: Hier lassen sich Gebäudestrukturen und Freiraum miteinander vernetzen.

Foto: Städtebaulicher Wettbewerb „Digital and smart city“ von Linping“, ISA Internationales Stadtbauatelier

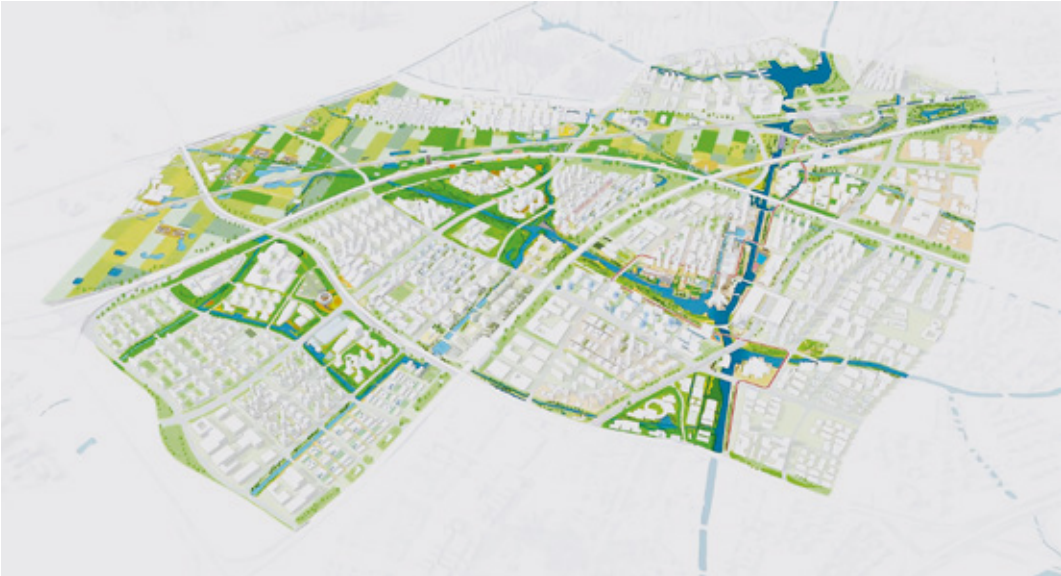
PLANEN IM GLOBALEN DIALOG:
DIE STADT ALS GANZES NEU
VERHANDELN

Unsere Aufgabe als Planende besteht deshalb darin, diesen internationalen Austausch aktiv mitzugestalten. Dabei kommt es darauf an, lokale Identitäten mit globalen Nachhaltigkeitszielen zu verbinden und unterschiedliche Planungskulturen wirklich zu verstehen. Durch einen offenen interkulturellen Dialog schaffen wir so Akzeptanz und Identifikation – die Grundlage für eine zukunftsfähige Gestaltung unserer Lebensräume.

Beim Planungsprozess müssen wir lernen, integraler zu denken. Das bedeutet, Hochbau und Landschaftsarchitektur nicht mehr getrennt, sondern im Maßstab des Stadtklimas, des Mikroökosystems und der sozialen Durchmischung zu betrachten. Die globale Bau- und Freiraumwende beginnt dort, wo wir nicht nur Gebäude nachhaltiger entwerfen, sondern die Stadt als Ganzes neu verhandeln. Mit klimapositiven Lösungsansätzen kann der Umweltbegriff neu gedacht werden, sodass Städte entstehen, die nachhaltig und gleichzeitig lebenswert sind.

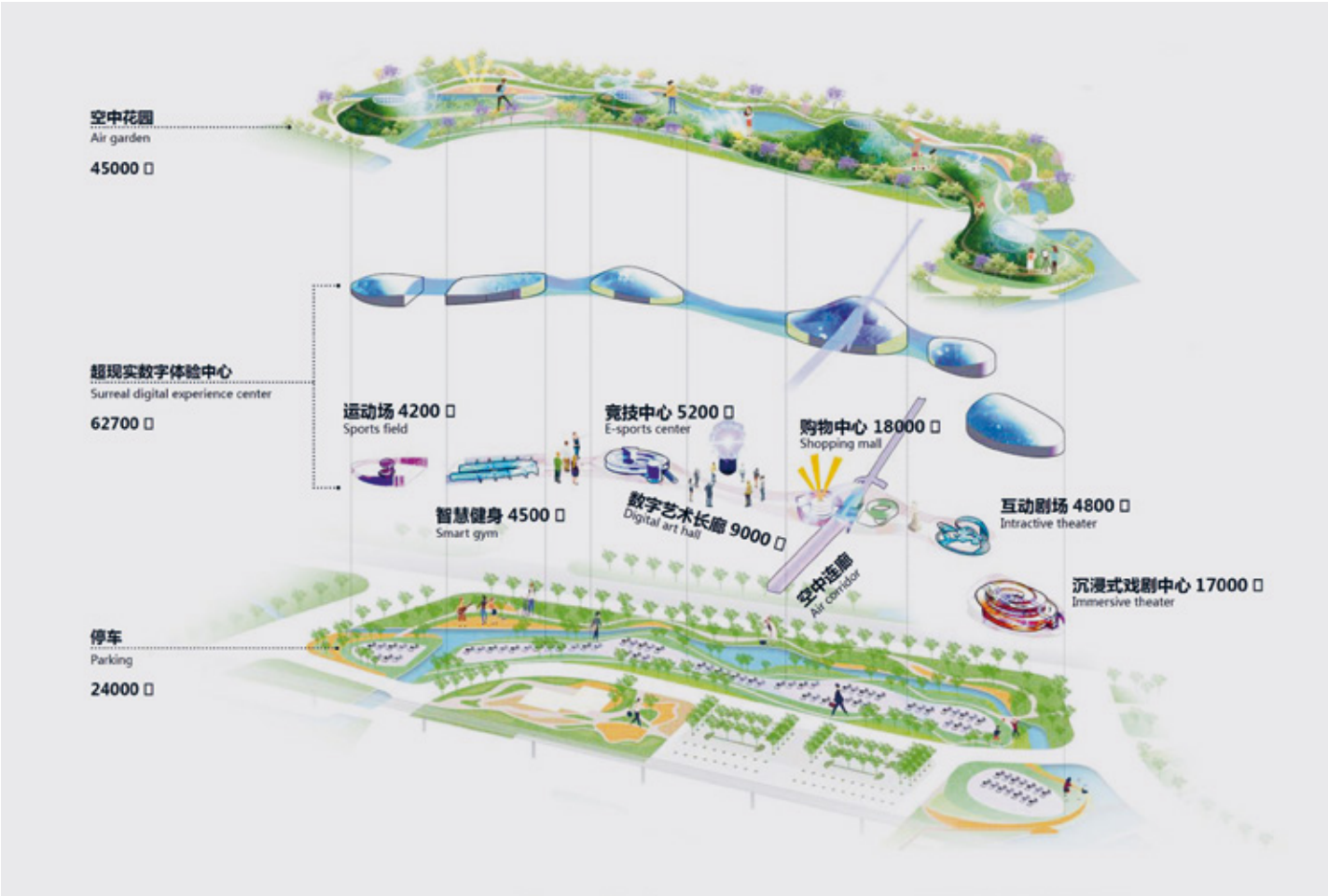
Beim Planungsprozess müssen wir lernen, integraler zu denken. Das bedeutet, Hochbau und Landschaftsarchitektur nicht mehr getrennt, sondern im Maßstab des Stadtklimas, des Mikroökosystems und der sozialen Durchmischung zu betrachten.

Zitat: Niklas Kramer



Städtebauliches Konzept „Digital and smart city of Linping“ mit Integration des gesamten bestehenden Kanalnetzwerkes in den Freiraum.

Grafik: Städtebaulicher Wettbewerb „Digital and smart city of Linping“, ISA Internationales Stadtbauatelier



Funktionale Aufteilung des „Linning Landscape Campus“: Das Zusammenspiel von Nutzungsvielfalt, Freiraumqualität und städtebaulicher Integration prägt den Campus.

Grafik: Städtebaulicher Wettbewerb „Digital and smart city of Linping“, ISA Internationales Stadtbauatelier

BIOGRAFIE



Niklas Kramer,

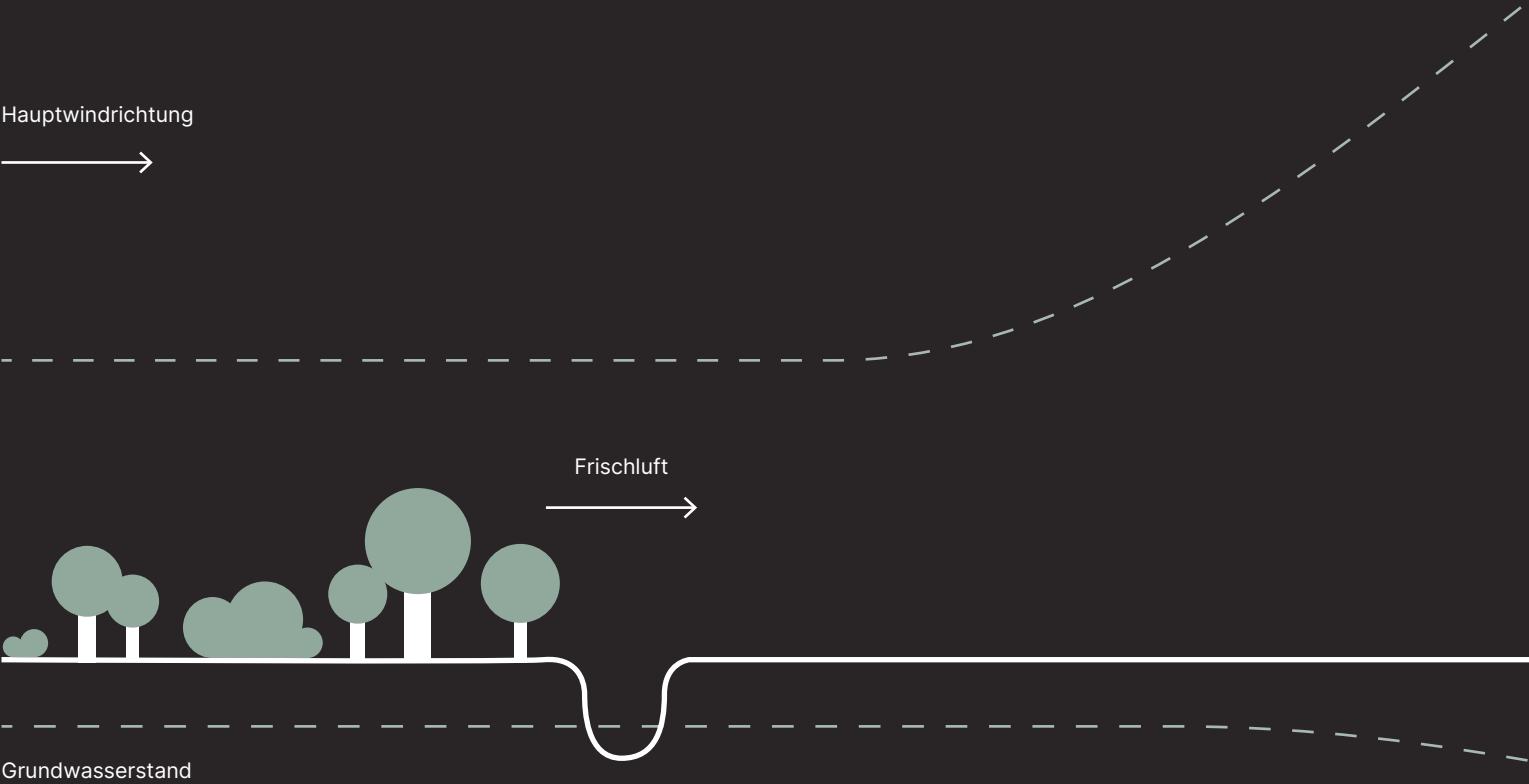
Master of Engineering, studierte Stadtplanung an der Hochschule für Technik Stuttgart und ist dort seit 2023 als Lehrbeauftragter tätig. Ebenfalls seit 2023 ist er Partner im Büro ISA Internationales Stadtbauatelier mit Sitz in Stuttgart und Partnerbüros in Peking und Guangzhou. Er arbeitet an internationalen Stadtplanungsprojekten, etwa an der Entwicklung neuer Quartiere in Seoul und Shenzhen, sowie an freiraumplanerischen Aufgaben für deutsche Kommunen.

Foto:
ISA Internationales Stadtbauatelier

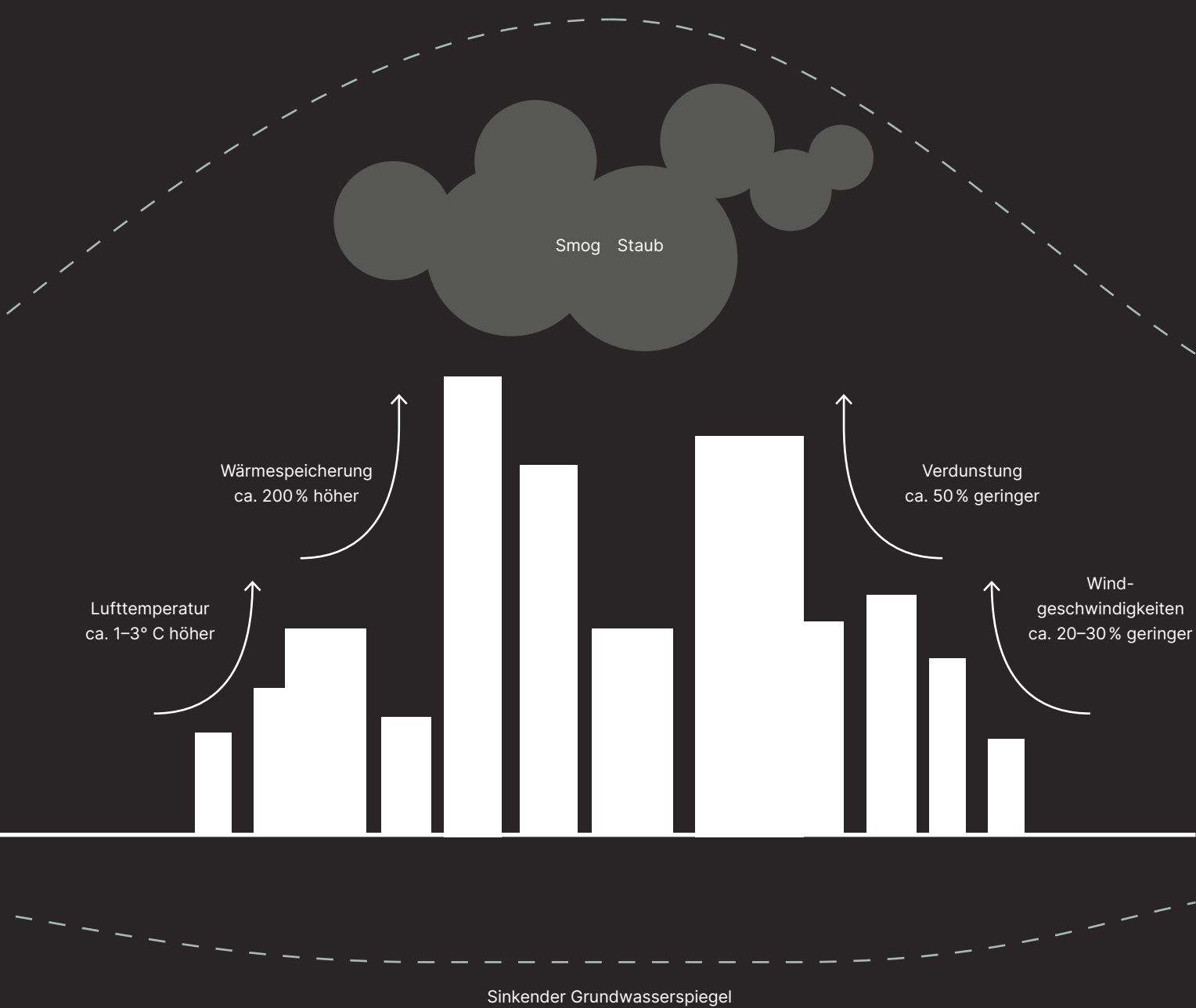
STADTKLIMA & LANDKLIMA.

Der Wärmeinseleffekt wirkt sich negativ auf das Stadtklima aus. Begünstigt wird er durch dichte Bebauung, versiegelte Flächen und verkehrsbedingte Emissionen.

Landklima



Stadtklima



03

„FREIRÄUME SIND NIE NEUTRAL – ENTWEDER SIE HEILEN, ODER SIE TEILEN“

Ein Interview mit Carlo Ratti,
Architekt, Stadtplaner und Kurator der
Architektur-Biennale Venedig 2025

Als Kurator der Architektur-Biennale Venedig 2025 und Direktor des MIT Senseable City Lab erkundet Carlo Ratti, wie Freiräume ein Katalysator der städtischen Transformation werden können. Von anpassungsfähigen Straßenbildern bis hin zu öffentlichen Plätzen denkt er Architektur als kollaborative, ökologische Praktik neu. Für Ratti hängt die Zukunft von Städten davon ab, wie wir die Zwischenräume zwischen den Gebäuden gestalten – nicht als übrigbleibsel, sondern als eine essentielle, sich fortentwickelnde Infrastruktur.



AquaPraça wurde als adaptive Infrastruktur für steigende Meeresspiegel entworfen. Die mobile Plattform wird von der Architektur-Biennale Venedig zur COP30 in Belém reisen und dabei Platz für Dialoge über Klima, Wasser und die Zukunft des öffentlichen Raums bieten.

Foto:
CRA-Carlo Ratti Associati +
Höweler + Yoon Architecture

FRAGE

Welche Rolle spielen Freiräume in Ihrer Arbeit als Architekt, Forscher und Planer?

ANTWORT

Freiräume haben mich schon immer fasziniert – diese Orte, an denen Architektur porös wird. Ganz viel unserer Arbeit beschäftigt sich damit, wie Mobilität und Daten den öffentlichen Raum verändern können. Wir haben damit experimentiert, Straßen und Plätze als dynamische Systeme zu behandeln – empfindsam gegenüber den Menschen und der Umwelt zugleich.

FRAGE

Gab es einen Moment oder ein Projekt, das Ihre Wahrnehmung von Freiräumen für immer verändert hat?

ANTWORT

Viel mehr, als ich aufzählen könnte – wie zum Beispiel an *HubCab* zu arbeiten, einem Projekt, das Taxifahrten in New York City auf einer Karte verzeichnet. Das hat gezeigt, wie viel Straßenkapazität überhaupt nicht genutzt wird. Freiräume sind nicht nur physisch – bisweilen sind sie zeitlich oder nehmen gar keine Form an. Man kann eine Straße umgestalten, indem man einfach ihre Nutzung unprogrammiert.

FRAGE Welche Länder oder Städte haben global gesehen eine führende Rolle in der Freiraumwende gespielt? Was sind die ausschlaggebenden Faktoren für deren Erfolg?

ANTWORT Ich würde Medellín in Kolumbien hervorheben. Hier wurden durch urbane Akupunktur ungenutzte Hänge zu miteinander verbundenen öffentlichen Parks umgestaltet. Oder Seoul mit dem Fluss Cheonggyecheon. Der Erfolg dieser Städte basiert auf drei Faktoren: politischem Willen, genauer Ortskenntnis und der Bereitschaft, nicht nur für die Bürger, sondern gemeinsam mit ihnen zu gestalten.

FRAGE Was sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen der Freiraumwende – global und lokal?

ANTWORT Wir müssen es schaffen, Freiräume nicht mehr als übriggebliebene Gebiete, sondern als zentrale urbane Infrastruktur zu begreifen. Und dieses Umdenken setzt eine stille Veränderung voraus: einen Wandel der Autorenschaft. Obwohl sie inhärent kollaborativ ist, klammert sich die Architektur noch zu sehr an den Mythos des Prometheus. Biennalen lieben es, „Visionäre“ zu feiern, obwohl die Werke, die sie zeigen, interdisziplinär sind. Wir haben ein anderes Modell vorgeschlagen, das aus der akademischen Forschung inspiriert ist: Mitautorenschaft. Alle werden gleichberechtigt genannt, zusammen mit einer Beschreibung ihres Beitrags. Wenn Anpassung eine kollektive Antwort auf eine globale Notwendigkeit ist, dann muss ihre Autorenschaft lokal kollektiv konzipiert sein.



Das Copenhagen Wheel verwandelt jedes Fahrrad in ein smartes, hybrides E-Bike, das Energie erzeugt und umverteilt, während es urbane Daten erhebt. Ein Symbol dafür, wie Mobilität, Technologie und Freiraum miteinander interagieren können, um die Stadt von der Straße aus zu reformieren.

Foto:
Max Tomasinelli



Canal Café nutzt gefiltertes Lagunenwasser, um Kaffee aufzubrühen. So wird Wasserqualität zu einem geteilten urbanen Erlebnis. Die Installation verwandelt Infrastruktur in ein sichtbares, mit den Sinnen erlebbares Gemeinschaftsgut.

Foto:
Marco Zorzanello
Mit freundlicher Genehmigung von:
La Biennale di Venezia

FRAGE

Ihr kuratorisches Konzept für die Biennale hat das Ziel, Architektur neu zu denken. Gilt das auch für die Freiraumwende?

ANTWORT

Unbedingt. Tatsächlich werden gerade in Bezug auf Freiräume die Grenzen zwischen natürlichen, künstlichen und kollektiven Intelligenzen am lebhaftesten verhandelt. Straßen, Plätze, Ufer – hier wird die Architektur zur ökologischen Schnittstelle. Also, ja, wenn man heute Architektur neu denkt, dann *muss* man auch Freiräume als adaptive Räume neu denken.

Denken wir zum Beispiel an *AquaPraça*, einen schwimmenden öffentlichen Platz, der von Venedig zur COP30 nach Belém reist – das ist ein Freiraum, der als Ort der Begegnung geschaffen ist und als mobile Infrastruktur dient, die sich dem schwankenden Meeresspiegel anpasst. Oder an *Canal Café*, das Wasser zu einem Gemeinschaftsgut macht, zu Kaffee aus gefiltertem Lagunenwasser. Die Idee dahinter ist, komplexe Umweltprobleme – wie die Wasserqualität oder die steigenden Meeresspiegel – in die einfachsten Handlungen unseres Alltags zu integrieren. Das heißt, ich glaube, wir fangen gerade erst an, das volle Potenzial zu erkunden. Es gibt noch viel Luft nach oben.



Post Office Pods gestalten Arbeitsplätze im Außenraum als Orte des Netzwerkens, der Kreativität und der Gemeinschaft. Der Prototyp wurde für ländliche Postämter in Italien entwickelt und verwandelt wenig genutzten Raum in eine gemeinschaftlich genutzte Infrastruktur für die Bürger.

Foto:
Antonio Guiotto

FRAGE

Welche Rolle spielt die Freiraumwende im Konzept der diesjährigen Biennale – und war sie aus Ihrer Sicht ausreichend repräsentiert?

ANTWORT

Sie hat eine fundamentale Rolle gespielt. Viele der Projekte erkunden, wie öffentliche Räume und Freiräume klimatische Schocks absorbieren, gesellschaftliche Eingliederung fördern oder zwischen Spezies vermitteln können. Die Giardini werden traditionell als Hintergrund aufgefasst, sie sind aber auch ein historisches Artefakt einer Freiraumgestaltung. Dieses Jahr haben wir Projekte dazu ermutigt, über den Tellerrand hinauszuschauen – die Grenzen zwischen innen und außen zu verwischen. Zukünftige Biennalen könnten noch mehr tun, um die Gärten und die ungenutzten Räume zu aktivieren, nicht nur in Form von temporären Einrichtungen, sondern als Prototyp für eine Aktivierung. *Post Office Pods* hat die Frage gestellt: Wie arbeitet man in einem Garten? Es hat das Büro neu erfunden als einen Ort, an dem zwischenmenschliche Verbindungen und Innovation auch im digitalen Zeitalter aufblühen. Die Installation eines Coworking-Space im Außenraum ist ein Prototyp für die „Office Pods“. Diese sollen in renovierten Außenbereichen ländlicher Postämter der Poste Italiane oder anderen leeren Räumen, die als Coworking-Spaces umfunktioniert werden, eingesetzt werden.

FRAGE	Gab es eine Einreichung aus dem Kontext Freiraum, die Sie besonders beeindruckt und inspiriert hat, und wenn ja, warum?
ANTWORT	<i>Open Regeneration of Housing Estates</i> , das in einer Pionierarbeit ein offenes, modulares System geschaffen hat, um Wohngebiete in Barcelona zu transformieren, fand ich sehr interessant. Das Projekt verwendet innovative, hölzerne Exoskelette, die an bestehende Gebäude montiert werden können und eine nachhaltige Möglichkeit zur Nachrüstung und für gemeinschaftlich genutzte Räume bieten. Das Design enthält anpassbare „Kits“ zur Reparatur, Erweiterung oder für funktionale Verbesserungen – damit Nachbarschaften durch flexible, nutzerbestimmte Aufbauten zukunftsfähig gemacht werden können.
FRAGE	Die Biennale präsentiert Szenerien zwischen dystopischer Isolation und Anpassung an die Realitäten des Planeten. Welche Lehren lassen sich daraus für die Freiraumwende ziehen?
ANTWORT	Sie erinnert uns daran, dass Freiräume nie neutral sind – entweder sie heilen, oder sie teilen. In der Klimaanpassung sind Freiräume unsere primäre Bezugsgröße: Parks mit Funktion als Flutbecken, Kühlungskorridore durch Bäume und Schutzräume für Krisen. Die Herausforderung dabei ist, diese Orte nicht festgelegt, sondern offen für Wandel und Anpassung zu gestalten, auch, was ihre Resilienz betrifft.



Wir müssen es schaffen, Freiräume nicht mehr als übriggebliebene Gebiete, sondern als zentrale urbane Infrastruktur zu begreifen.

Zitat: Carlo Ratti



FRAGE	Durch Ihre Ausstellung zieht sich der Gegensatz zwischen „natürlich“ und „künstlich“. Wie kann diese Spannung in der Freiraumwende berücksichtigt werden?
ANTWORT	Ich sehe das nicht als einen Gegensatz, sondern als einen Dialog. Projekte wie <i>Talking to Elephants</i> zeigen, wie Freiräume nichtmenschliche Intelligenzen einladen können. Design muss einen Informationsaustausch zwischen Natur und Technologie ermöglichen – sodass Parks zum Beispiel mit Sensoren ausgestattet sind und Blätterdächer unseren Dateninfrastrukturen Schatten spenden. Technologie ist essentiell – aber nur, wenn sie auch klug eingesetzt wird. Sensoren können uns verraten, wie Menschen sich bewegen, aber nicht, wie sie sich <i>fühlen</i> . Dafür brauchen wir hybride Ansätze: Echtzeitdaten für responsives Verhalten und Storytelling für Empathie. Das Ziel ist kein „smarter“ Raum – sondern ein <i>intelligenter</i> : achtsam, adaptiv und inklusiv.
FRAGE	Wie kann man Freiräume so gestalten, dass sie wieder kollektiv werden – in Zeiten der Polarisierung und Spaltung?
ANTWORT	Wir müssen die Ausgangsbedingungen für <i>Begegnung</i> schaffen – und nicht nur Beschäftigung. Räume wie die <i>Speakers' Corner</i> auf der Biennale in Venedig, in denen unser Öffentlichkeitsprogramm GENS beheimatet ist, fördern eine Debatte ohne Kontrolle. Architektur kann keinen Dialog forcieren, aber sie kann ihn vorschlagen: indem sie Räume schafft, die lesbar, barrierefrei und ergebnisoffen sind. Schon kleine Dinge – Bänke, die einander gegenüberstehen, einladende Schwellen – können große Auswirkungen haben.
FRAGE	Wäre es eine gute Idee, alle zukünftigen Einreichungen für die Biennale zu verpflichten, den Freiraumkontext zu berücksichtigen?
ANTWORT	Freiraum ist zu wichtig, um ein nachgeordneter Gedanke zu sein. Wenn wir wollen, dass Architektur die Herausforderungen unseres Jahrhunderts angeht – das Klima, Gerechtigkeit, Lebensfähigkeit – dann muss die Frage nach Freiräumen als adaptiven Räumen im Mittelpunkt stehen.



Die Speakers' Corner auf der Architektur-Biennale Venedig bietet Raum für spontanen Dialog und öffentlichen Austausch. Sie ist Teil des Programms GENS, das Architektur als Plattform für kollektive Begegnungen neu denkt.

Foto:
Andrea Avezzi
Mit freundlicher Genehmigung von:
La Biennale di Venezia

BIOGRAFIE



Carlo Ratti

ist Professor für praktische urbane Technologien am Massachusetts Institute of Technology (MIT) in Boston, wo er das Senseable City Lab leitet. Er ist außerdem ordentlicher Professor am Institut für Architektur, gebaute Umwelt und Bautechnik an der Politecnico di Milano. Er ist Mitbegründer des internationalen Architektur- und Innovationsbüros CRA-Carlo Ratti Associati und hat in den USA und Europa mehrere Tech-Startups gegründet. Ratti hat in Turin, Paris und Cambridge studiert. Seinen Dokortitel erlangte er am MIT als Fulbright Scholar. Im Dezember 2023 wurde er als Kurator der Biennale Architettura 2025 in Venedig benannt.

Foto:
World Economic Forum | Mattias Nutt

STADTRAUM | TREIBER FÜR FLÄCHENVERBRAUCH.

Zwischen 2000 und 2018 in Europa und UK erhobene Daten zeigen die zentralen Gründe für die Umwandlung von Grün- und landwirtschaftlichen Flächen in versiegeltes Bauland.

GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN 25,1 %

WOHNBEBAUUNG IN WENIGER VERDICHTETEN URBANEN RÄUMEN 21,7 %

BAUGEWERBE 19,1 %

ABBAUFLÄCHEN UND DEPONIEN 16,7 %

VERKEHRSINFRASTRUKTUR 10,6 %

SONSTIGES 6,5 %

WOHNBEBAUUNG IN VERDICHTETEN URBANEN RÄUMEN 0,3 %

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

04

LERNEN VOM WASSER.

WIE SINGAPUR NATUR-
PROZESSE ZUR STADT-
GESTALTUNG NUTZT.

Wie gelingt die Synchronisation
von Stadt und Natur?

Gerhard Hauber berichtet eindrucksvoll vom Wandel Singapurs zur wasserbewussten Stadt. Anhand eines konkreten Projekts zeigt er, wie technische, ökologische und soziale Aspekte zu einem neuen urbanen Narrativ verschmelzen – und wie Freiräume zu Orten kollektiver Resilienz werden können.

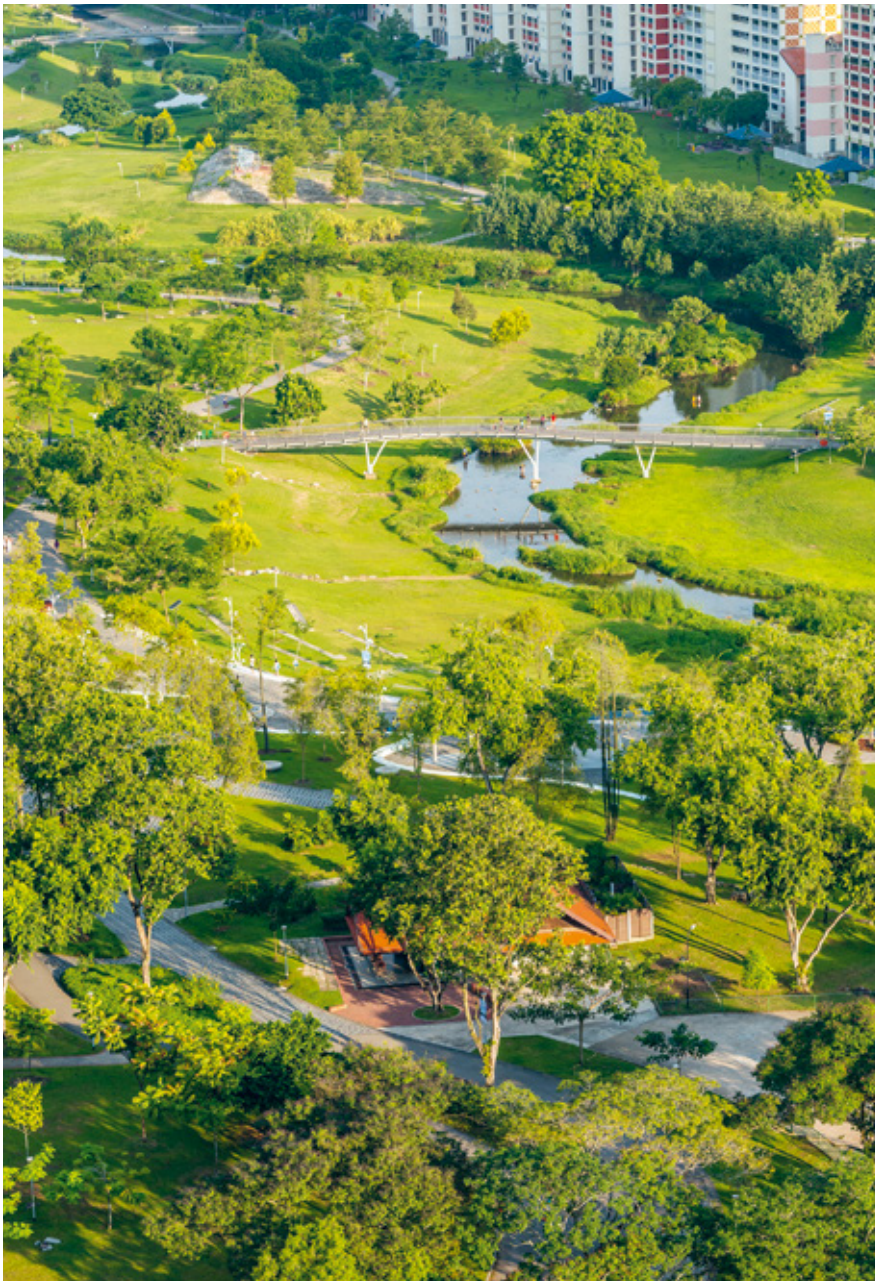
Als ich 2005 nach einem zwölfstündigen Flug und einem schnellen Frühstück im schwülen Schatten eines Hawker-Centers vor dem Bewertungsgremium des Public Utilities Board stand, war ich leicht beunruhigt vor Müdigkeit und angesichts der Fremdartigkeit Singapurs. Adrenalin durchströmte mich, als ich für das Büro Henning Larsen mit singapurianischen Partnern unsere Erfahrungen und Ideen für einen anderen Umgang mit Wasser in der urbanen Metropole präsentierte. Das letzte Bild der Präsentation zeigte einen Mann, der am Rand des von uns geplanten Urbanen Gewässers am Potsdamer Platz in Berlin sitzt und seine Füße im Wasser kühlt.

EIN BILD ALS IMPULSGEBER

Dieses Bild löste im Gremium sofort Reaktionen aus: Flüstern, Lächeln, zustimmende Gesten. Es traf exakt die Vision von Director Khoo Teng Chye, der sich die Zukunft Singapurs genauso vorgestellt hatte: Gewässer, so sauber, dass man ohne Scheu mit ihnen in Kontakt treten kann. Es war der richtige Impuls zur richtigen Zeit am richtigen Ort – ein Moment der Synchronizität, wie C. G. Jung sie beschreibt: Wenn ein inneres Erlebnis wie etwa eine Vision mit einem äußeren Ereignis in bedeutsamer Weise zusammenfällt.

In der Folge entwickelten wir einen Masterplan für das „Central Watershed“ – einen kompletten Gegenentwurf zum bisherigen Umgang mit Regenwasser in Singapur. Statt es ausschließlich über 8.000 km Betonkanäle ins Meer zu leiten, sollte es dort bewirtschaftet werden, wo es auf den Boden trifft. Dezentral versickern, verdunsten, speichern, nutzen und – nur wenn nötig – ableiten, so lautete das neue Credo. Ziel war es, keine neue Infrastruktur zu schaffen, sondern ein integriertes Konzept zu entwickeln, das auf den Prinzipien der blau-grünen Infrastruktur fußt.

Dieser interdisziplinäre Ansatz verbindet Wassermanagement mit der Aufwertung des öffentlichen Raums für Naherholung und Stadtnatur. Daraus entstand das sogenannte ABC-Programm: Active – Beautiful – Clean. Regenwasser sollte zu einem selbstverständlichen Bestandteil jedes Grundstücks, Parks und jeder Straße werden.



Aus der Vogelperspektive: Der Bishan Park als grüne Infrastruktur mit Renaturierung des Flusslaufs, integrierten Rückhalteräumen und hoher Aufenthaltsqualität.

BISHAN PARK: PILOTPROJEKT EINER NEUEN URBANITÄT

2008, das ABC-Programm war noch in den Kinderschuhen, gab es kein einziges Projekt, das diese neue Art des Umgangs mit Regenwasser im größeren Maßstab zeigte. Dann bot sich die Chance, den 60 ha großen Bishan Park in Singapur umzugestalten und unsere Vision gebaute Realität werden zu lassen. Dieser 1960 angelegte Park ist eine grüne Oase inmitten dichter Bebauung – vergleichbar mit dem Central Park in New York. Eine Sanierung war längst überfällig. Ein 2,7 Kilometer langer Betonkanal, der entlang des südwestlichen Ufers verlief, bot die Möglichkeit, Wasser gestaltend und dynamisch zu integrieren. Ziel war es, Hochwasserschutz, Biodiversität, dezentrales Regenwassermanagement, Naturerlebnis und Erholung miteinander zu verbinden.

Ein komplexer Planungsprozess begann. Vieles war neu, Bauweisen mussten geprüft und genehmigt werden, Verantwortlichkeiten und Budgets zwischen Behörden verhandelt und eine gänzlich neue Flusshydraulik modelliert werden. Mit Experten aus Deutschland bauten wir ein 100 m langes Teilstück, um tropentaugliche Alternativen für Krainerwände oder Weidenstecklinge zu erproben. Denn das natürliche Ufer musste sowohl Starkregen standhalten als auch Lebensraum für Flora und Fauna bieten.

Der Fluss wird Teil des Alltags: Kinder und Erwachsene durchqueren das renaturierte Gewässer auf Trittsteinen.

Foto:
Henning Larsen GmbH





Technische Gewässerführung vor der Umgestaltung – versiegelter Kanal im Bishan Park vor dem Umbau.

Foto:
Henning Larsen GmbH

RÜCKKEHR DER WILDNIS

Der Park selbst wurde als Überflutungsfläche konzipiert. Bei Starkregen nimmt er Wasser auf, verringert die Fließgeschwindigkeit und hydraulische Kraft (hydraulic overload) und schützt so tiefer gelegene Stadtteile. Gleichzeitig fördert er die Verdunstung und Versickerung des aufgestauten Regenwassers und trägt so zu einem naturnahen und lokalen Wasserhaushalt bei.

Seither erzählt der Park der Bevölkerung eine neue Geschichte: Er bringt dynamische Naturprozesse in die Stadt zurück. Bereits im ersten Jahr stieg die Biodiversität um 30 Prozent. Heute sind die verspielten Otter im Fluss beliebte Motive in sozialen Netzwerken – sichtbarer Ausdruck der zurückgekehrten Wildheit.

Die Parklandschaft bietet heute jede Menge Spiel- und Bewegungsraum und wird rund um die Uhr intensiv genutzt: Tai-Chi bei Sonnenaufgang, Fußball spielen, Picknicks auf einer der vielen Rasenflächen, abendliches Joggen. Besonders bemerkenswert für Singapur: Der direkte Zugang zum Wasser ist nun erlaubt. Viele erleben dort erstmals das Gefühl von nassen Füßen im Fluss – und beobachten die lange Zeit verschwundenen Guppy-Fische.

TRANSFORMATION BEGINNT IM INNEREN

Äußere Transformation braucht eine innere Entsprechung. Über Jahrtausende haben wir uns immer weiter von der Natur entfremdet, sie als etwas Äußeres betrachtet – als Objekt unserer Kontrolle. Dadurch wurde die massive Veränderung unserer Erde erst möglich, ein Ergebnis davon ist die Klimakrise. Doch langsam wächst das Bewusstsein, dass die Rückkehr der Natur in unsere Städte und Siedlungen Teil der Lösung ist.

Die integrative Kraft von Boden, Wasser und Pflanzen ist entscheidend für eine klimatisch akzeptable Zukunft. Boden speichert und reinigt Wasser, Pflanzen kühlen durch Verdunstung und sind Lebensraum für Biodiversität. Es geht um das Zulassen natürlicher Prozesse, um Resilienz gegen Extreme zu schaffen. Wasser ist dabei ein einzigartiger Lehrmeister: Immer in Bewegung, veränderlich und doch konstant. Wissenschaftlich betrachtet stammt ein Großteil unseres Wassers aus Meteoriten – es ist älter als die Erde. Vielleicht war das Wasser in uns einst im All. Warum also nicht in Resonanz mit Regen und Wetter gehen – und der Natur Raum und Zeit geben, auch in unseren Städten?



Erholung, Bewegung und ästhetische Qualität:
Der Bishan Park bietet Raum für individuelle
Aneignung.

Foto:
Henning Larsen GmbH



Der Fluss als neuer Lebensraum: Die Rückkehr von Ottern, Fischen und heimischer Vegetation ist sichtbares Zeichen für die Revitalisierung des Ökosystems.

Foto:
PUB, Singapur

Die integrative Kraft von Boden, Wasser und Pflanzen ist entscheidend für eine klimatisch akzeptable Zukunft. (...) Es geht um das Zulassen natürlicher Prozesse, um Resilienz gegen Extreme zu schaffen.

Zitat: Gerhard Hauber

Dynamische Prozesse, Zyklen und komplexe Wechselwirkungen machen sie stabil – gerade weil sie sich permanent verändern. Dies ist zugleich eine Voraussetzung, mit Extremen umzugehen. Wasser ist dabei der eindrucklichste Lehrmeister: beweglich, verbindend, kraftvoll und doch konstant – älter als die Erde selbst, wie wissenschaftliche Erkenntnisse nahelegen. Die Angst die Kontrolle zu verlieren, muss der Vision einer natürlichen Lebendigkeit weichen. Biodiversität und Wildnis in unserer direkten Umgebung stehen dafür, dass wir uns nicht nur mit uns selbst beschäftigen, sondern mit einer größeren Gemeinschaft, greater than the human world, die unser Überleben sichert.



Der neue Bishan Park verbindet Naherholung, Biodiversität und Regenwasser-
management in einem multifunktionalen Freiraum.

Foto:
Henning Larsen GmbH

EINE NEUE ERZÄHLUNG BEGINNT

Der amerikanische Philosoph Charles Eisenstein sagt: „Symptome beruhen auf Systemen, Systeme beruhen auf Geschichten.“ Es braucht eine neue Erzählung – eine, die Verbundenheit mit der Natur fördert und Gedeihen über bloßes Wachstum stellt. Die „Bioregions“-Bewegung zeigt solch einen Weg: Sie ist an Kreisläufen, lokalen Wachstumszyklen, alternativen Wirtschaftsmodellen und im Denken in Naturgrenzen statt in politischen Grenzen orientiert. Welche Naturressourcen bietet eine Region? Wie viel können wir nutzen, ohne sie zu erschöpfen? Wie lassen sich urbane Reallabore schaffen, in denen Lebensmittel, Baustoffe und Medizin zirkulär entstehen – ohne die Grenzen zu überschreiten?

Die Kombination aus der Re-Integration von Wasser und der steigenden Dringlichkeit von mehr Biodiversität auch und gerade in urbanen Räumen hat aus meiner Sicht die Kraft, hier neue Wege zu ermöglichen.

Zitat: Gerhard Hauber

Auf diese Synchronizität – zwischen innerer Vision und äußerem Wandel – warte ich noch. Wie unsere Städte und Landschaften mit so einer Vision in Kopf und Herz aussehen könnten, dieses Bild gibt es. Es fehlt die physische Entsprechung. Die Reintegration von (Regen)Wasser ist für mich ein erster Schritt. Es braucht veränderte Planungsprozesse, neue Bautechniken, Normen, Denkweisen. Freiraumwende bedeutet für mich, ganz andere Bilder von Stadt und Landschaft zu erschaffen. Ein integriertes, mitunter chaotisches und dynamisch sich veränderndes Ausbalancieren zwischen Zeit und Raum für Wasser und Natur und den Anforderungen eines modernen Lebens.

Auch in den Köpfen der Planer verhindert oft ein tradiertes Bild kontrollierter, überdesignter Freiräume ein weiteres Annähern. Die Kombination aus der Re-Integration von Wasser und der steigenden Dringlichkeit von mehr Biodiversität auch und gerade in urbanen Räumen hat aus meiner Sicht die Kraft, hier neue Wege zu ermöglichen. Gehen wir ihn – mit Geduld, Ausdauer und der nie versiegenden Agilität, die uns die Natur so großartig vorlebt.

BIOGRAFIE



Gerhard Hauber

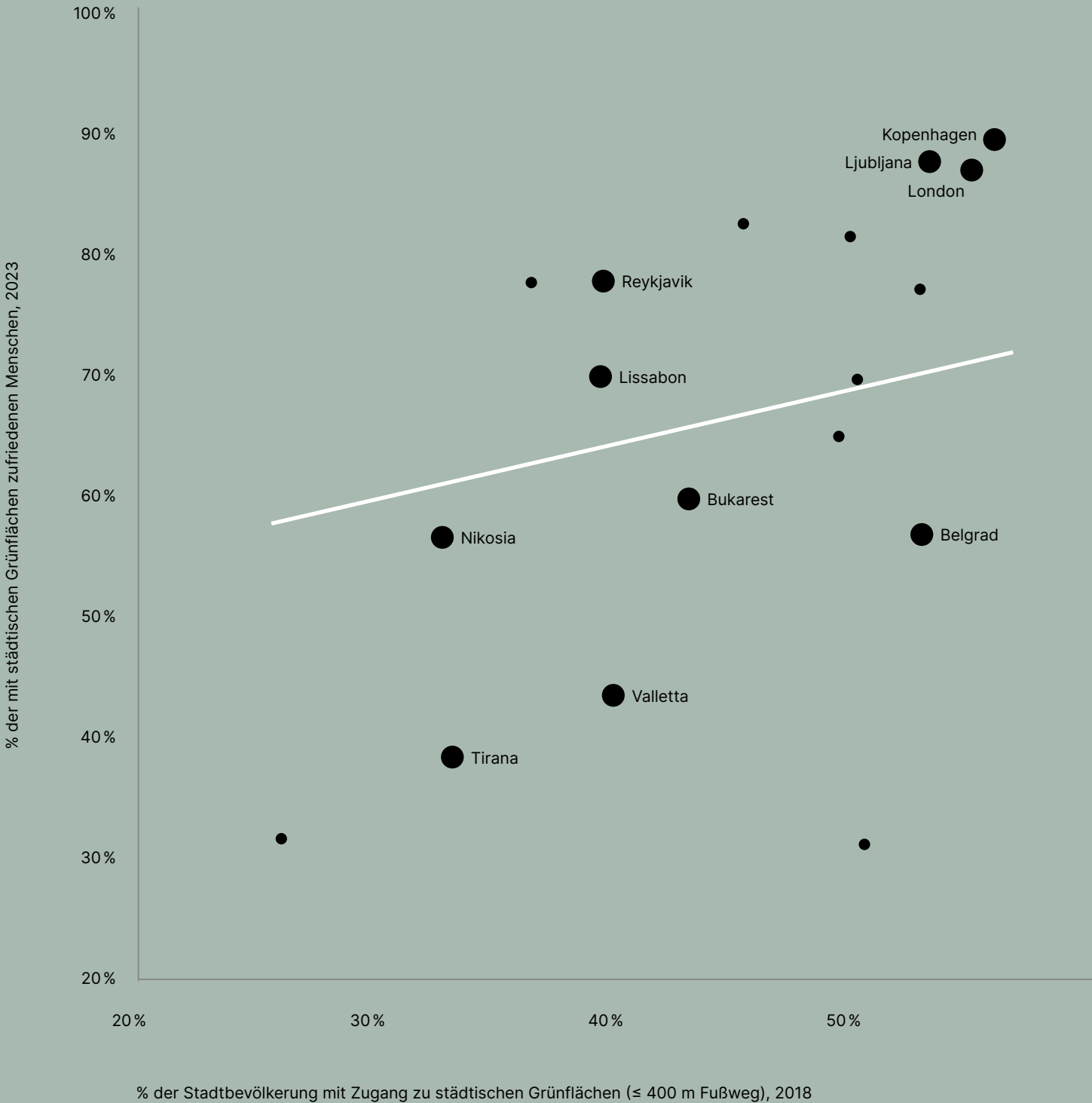
ist Landschaftsarchitekt und Partner im internationalen Architekturbüro Henning Larsen. Seit 1996 prägt er die Entwicklung des Büros mit Hauptsitz in Kopenhagen maßgeblich mit und war am Aufbau der Standorte in Singapur, Peking und Portland beteiligt. Er leitet Projekte im In- und Ausland mit besonderem Fokus auf die Integration von Wasser in urbane Räume. Hauber ist Mitglied im Biodiversitätsbeirat der DGNB, lehrt an mehreren Hochschulen und engagiert sich für klimaresiliente Stadtentwicklung.

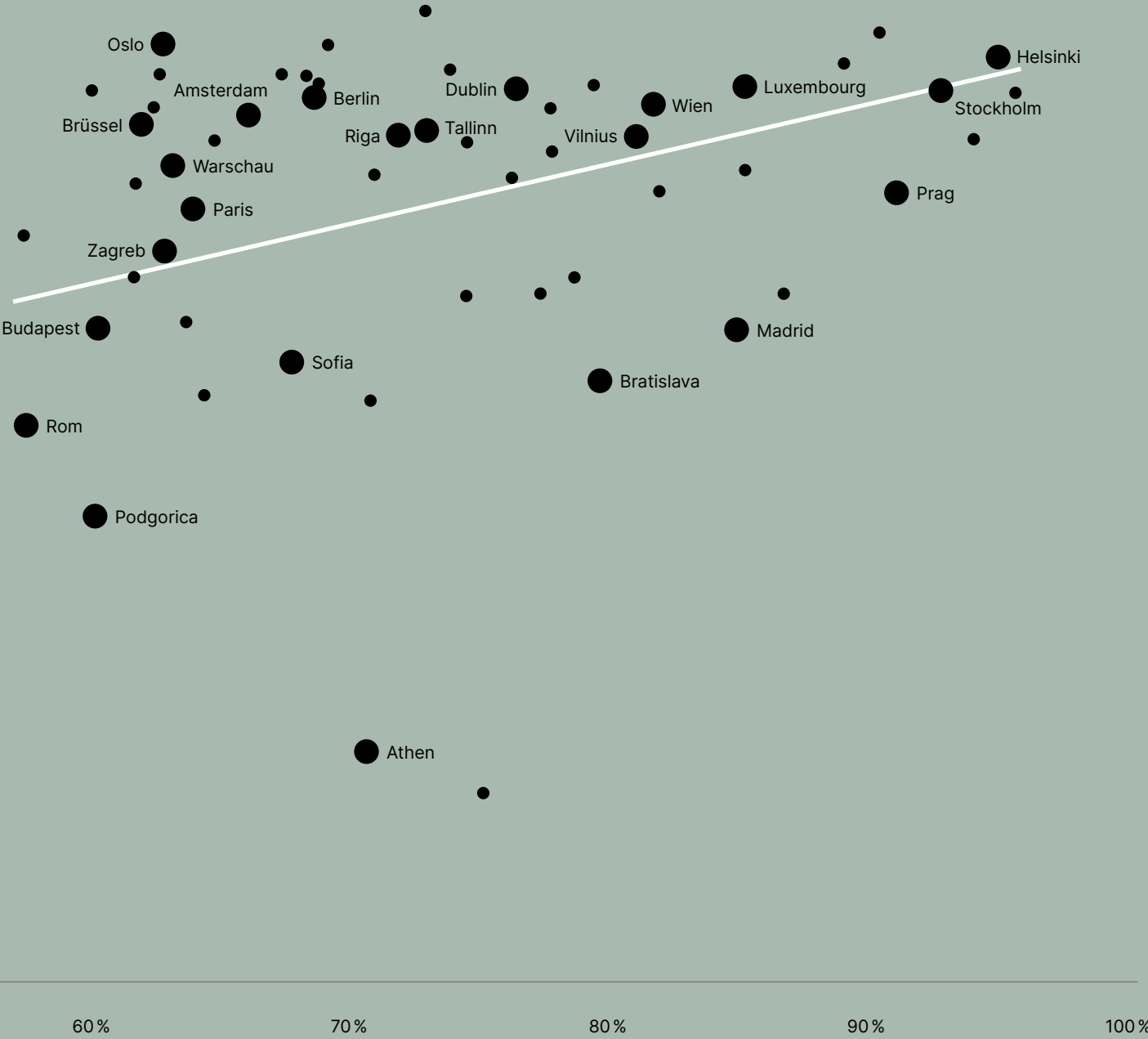
Foto:
Henning Larsen GmbH

URBANE GRÜNFLÄCHEN | ZUFRIEDENHEIT.

Der Zugang zu urbanen Grünflächen ist nicht der einzige Faktor für die Zufriedenheit der Bevölkerung, aber ein entscheidender. Das zeigt die Auswertung von 70.000 Interviews in 83 europäischen Städten.

● Hauptstädte ● Andere Städte





05

INKLUSIVE STÄDTISCHE
RÄUME.

GRUNDPRINZIPIEN
DER FEMINISTISCHEN
STADTPLANUNG.

Welche Perspektiven prägen
unsere Städte und wer
wird außen vor gelassen?

Die feministische Stadtgeographin Leslie Kern hebt die tiefsitzenden Ungleichheiten hervor, die in der urbanen Stadtplanung stecken. Ihr Artikel stellt zehn Prinzipien des feministischen Urbanismus vor – für gerechtere, sicherere und sozialere öffentliche Räume.

Die feministische Stadtplanung ist eine Sammlung von Werten, Praktiken und Prinzipien, die den langanhaltenden Ausschluss von Frauen und anderen marginalisierten Gruppen aus Planungsprozessen und der städtischen Infrastruktur beheben möchten. In den vergangenen Jahrzehnten haben viele Städte begonnen, feministische Planung formal in ihre Politik zu integrieren; zwei Beispiele dafür sind Glasgow und Nantes. Es ist jedoch noch ein langer Weg, bevor Städte wirklich umfassend gerecht werden können.

DIE GRENZEN DER MODERNEN STADT

EIN ERBE DES FEMINISTISCHEN WIDERSTANDS

Trotz der Versprechen von mehr Unabhängigkeit, beruflichen Möglichkeiten und Freiheit bestehen Barrieren für Frauen, um vollwertige und gleichberechtigte Teilnehmerinnen am sozialen, ökonomischen und politischen Leben in Städten zu sein. Frauen sind durch Stadtplanung und -politik nach fast jedem Maßstab systematisch benachteiligt worden, noch dazu kommen Gendernormen, die die Aktivitäten von Frauen im öffentlichen Raum umschreiben. Von der Angst vor Gewalt durch Männer bis hin zum Fehlen einer Infrastruktur, die das Aufteilen von Carearbeit ermöglicht, stehen Frauen vor Herausforderungen, die ihr tägliches Leben wie auch ihr langfristiges Wohlergehen beeinträchtigen.

Jedoch sind Frauen angesichts dieser Herausforderungen niemals passiv gewesen. Die Architektin und Wissenschaftlerin Dolores Hayden hat protofeministische Pläne entdeckt, die bis in das 19. Jahrhundert zurückgehen und Häuser, Nachbarschaften und Städte auf eine Art und Weise umgestalten sollten, die Frauen häusliche Belastungen abnehmen und kollektive Räume für Carearbeit schaffen würden.¹ Hayden selbst hat sich in den 1980er Jahren für die Vision einer „nichtsexistischen Stadt“ stark gemacht, ebenso wie es auch das Matrix Collective aus dem Vereinigten Königreich in seinem 1984 erschienenen Buch mit dem Titel „Making Space: Women and the Man Made Environment“ getan hat. Aus dieser Arbeit und Jahrzehnten weiterführender Forschung ist die feministische Planung als starke Kraft für gerechtere, nachhaltigere und sozialere Städte hervorgegangen.

¹ Hayden, Dolores: *The Grand Domestic Revolution: A History of Feminist Designs for American Homes, Neighborhoods, and Cities*, Cambridge: The MIT Press, 1982.

Von der häuslichen Belastung zur kollektiven Carearbeit:
alltägliche städtische Infrastrukturen neu durchdenken.

Foto:
Phil Hearing/Unsplash



ZEHN PRINZIPIEN DER FEMINIS-
TISCHEN STADTPLANUNG

01
DIVERSE ANFÜHRER*INNEN
MACHEN EINEN UNTERSCHIED

In meiner eigenen Arbeit als feministische Stadtgeographin und in meinem Buch „Feminist City“ habe ich zehn Prinzipien der feministischen Stadtplanung entwickelt. Sie basieren auf den feministischen Werten Teamwork, Care, Gerechtigkeit, Intersektionalität, Respekt für Unterschiede und Relation.

Frauen und andere Angehörige ausgegrenzter Gruppen müssen „mit am Tisch sitzen“, wenn Entscheidungen getroffen werden. Schließlich kann man keine Probleme lösen, von denen man nicht einmal weiß, dass sie existieren. Städte, die schon einmal Bürgermeisterinnen und weibliche gewählte Amtspersonen hatten, etwa Paris, Barcelona, Glasgow und Nantes, haben Stadtplanungsinitiativen zur Beendigung von Sexismus in der Stadt maßgeblich vorangetrieben. Die Stadträtin Holly Bruce aus Glasgow hat erfolgreich eine feministische Stadtplanungspolitik eingebracht, in Nantes führt die stellvertretende Bürgermeisterin Mahaut Behru die Bemühungen an, Frankreichs erste nichtsexistische Stadt zu werden.

Der öffentliche Raum sollte den Bedürfnissen diverser Gemeinschaften entsprechen – und nicht nur traditionellen Normen.

Foto:
Rollz International/Unsplash





Die Gestaltung von Städten unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Hinweisen von Frauen und marginalisierten Gruppen bringt Vorteile für alle.

Foto:
William Olivieri/Unsplash

02 FRAUEN SIND EXPERTINNEN FÜR IHR EIGENES LEBEN

Historisch gesehen wurden die Stimmen von Frauen und anderen mit weniger Macht in der Stadtplanung nicht gehört. Jedes Planungsprojekt muss Zeit für eine tiefgreifende Beteiligung von Mitgliedern der Gemeinschaft vorsehen. Dazu sollten kreative, feministische Methoden zählen, um Menschen zu erreichen, die in Planungsprozessen oft übersehen werden, wie Neuankömmlinge, Menschen mit Behinderung, ältere und jüngere Menschen. 2022 hat Wien 15.000 Frauen befragt und festgestellt, dass Zeit, Raum und Möglichkeiten von zentraler Wichtigkeit sind. Das Transportsystem von Los Angeles (LA Metro) hat umfangreiche Forschungsberichte beauftragt, um zu verstehen, vor welchen Herausforderungen Mädchen und Frauen in Bezug auf Mobilität stehen, was zur Entwicklung eines Gender Action Plans führte.

03 JEDER KANN PLANER*IN SEIN

Frauen und Mädchen fühlen sich in öffentlichen städtischen Räumen oft nicht willkommen, und das liegt zum Teil daran, dass sie kaum konkret am Gestaltungsprozess beteiligt wurden. Während die nötige technische Expertise bei Planer*innen und Architekt*innen liegt, können Mitglieder der Gemeinschaft wertvolle richtungweisende Beiträge von der Planung bis zum Bau geben. Die Organisation Make Space for Girls aus dem Vereinigten Königreich bindet Mädchen, die als Nutzerinnen des öffentlichen Raums oft übersehen werden, in die Gestaltung von Parks ein, um sichere und aktive Räume zu schaffen, die Spaß bringen. Zu ihren erfolgreichen Projekten gehört der Brickfields Park in Bath, England, wo Mädchen bei der Gestaltung von Räumen für soziale Aktivitäten mitbestimmen durften.

04 FEMINISTISCHE PLANUNG IST INTERSEKTIONELL

Der Feminismus erkennt an, dass Frauen divers sind und dass sich überschneidende Identitäten wie Ethnie, Klasse, Sexualität, Alter, Religion, Behinderung und mehr beeinflussen, wie Frauen in Städten leben, sich bewegen und sich fühlen. Eine feministische Stadtplanung muss daher die Stimmen von Frauen jeglicher Hintergründe berücksichtigen, bevor sie festlegen kann, dass ein Projekt den Bedürfnissen von Frauen entspricht. Schwarze Stadtforscherinnen haben beispielsweise hervorgehoben, dass eine erhöhte Polizeipräsenz und Überwachung in Städten schwarzen Frauen und ihren Gemeinschaften schadet und daher nicht als eine feministische Sicherheitsintervention beworben werden sollten.²

² Richie, Beth E., *Arrested Justice: Black Women, Violence, and America's Prison Nation*, New York: New York University Press, 2012.



Der feministische Urbanismus fordert Räume für Carearbeit, Zusammenarbeit und beziehungsorientierte Gerechtigkeit.

Foto:
Andy Vult/Unsplash

05
SEXISMUS LÄSST SICH NICHT
DURCH DESIGN NEGIEREN

Wie und von wem ein Ort wie ein öffentlicher Platz oder Park genutzt wird, ist für seine Bedeutung und sein Erleben genauso wichtig wie seine physische Bauform. Planungsprozesse müssen daher ein Verständnis für die soziale und kulturelle Umgebung beinhalten. Typischerweise finden Frauen öffentliche Orte nutzbarer und sicherer, wenn sich dort verschiedene Gruppen von Menschen aufhalten und der Ort für unterschiedliche Zwecke genutzt wird. Inklusive Zonen sind daher ein Werkzeug, das Städte einsetzen können, um eine problematische Trennung der Nutzung einer Fläche zu vermeiden und sicherzustellen, dass in öffentlichen Räumen in der Stadt im Laufe des Tages und des Abends verschiedene Aktivitäten stattfinden.

06
BEI SICHERHEIT GEHT ES
UM MEHR ALS BELEUCHTUNG

Angst und Gefahr sind Faktoren, die Frauen bei der Nutzung öffentlicher Räume oft einschränken. Die feministische Stadtplanung fordert eine nuanciertere, intersektionale und kontextuelle Herangehensweise, als einfach nur mehr Beleuchtung oder Überwachungskameras einzurichten. Um Frauen in die Sicherheitsplanung einzubeziehen, stehen Planer*innen Methoden wie die Safety Audits zur Verfügung, die in Städten wie Toronto in den 1980er Jahren entwickelt wurden. Dabei laufen Mitglieder der Gemeinschaft in Gruppen durch Bereiche, die sich nicht sicher anfühlen und bringen eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen ein. Dazu gehören Landschaftsdesign, verschiedene Nutzungen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und mehr. Dublin hat mit einer zentralen „sicheren Zone“ in der Umgebung des Nachtlebens der Stadt experimentiert. Zwischen 20:00 und 03:00 können Menschen in dieser Zone Unterstützung und Hilfe beim Nachhausekommen erhalten.

07
FÜR DIE MENSCHEN


Die modernistische, auf das Auto fokussierte Planung, die seit dem 20. Jahrhundert viele städtische Umgebungen dominiert, wurde nicht auf den Menschen ausgerichtet, kritisiert Jane Jacobs in ihrem Klassiker „The Death and Life of Great American Cities“ aus dem Jahr 1961. Während der Pandemie, als alle dazu aufgefordert wurden, soziale Kontakte auf draußen zu beschränken, fiel vielen Menschen auf, dass ihre Städte wenige Orte anbieten, die sich zum Sitzen oder Versammeln eignen oder Zugang zu Wasser, Schatten oder Toiletten bieten. Eine feministische Herangehensweise besteht darauf, dass Städte für den Menschen gemacht sind und dass die Körper von Menschen verschiedenste Bedürfnisse haben. Wenn die Planung von unserem Körper und unseren universellen Bedürfnissen als lebende Organismen ausgeht, können wir einladendere, lebendigere, sicherere und inklusivere Räume schaffen.

08 DIE RÄNDER ZUR MITTE BEWEGEN


Die feministische Stadtplanung hebt hervor, dass die Bedürfnisse von Frauen nichts Außergewöhnliches darstellen. Genau genommen stellen wir als Frauen mitsamt weiteren oft ausgegrenzten Gruppen die Mehrheit der Gesellschaft dar. Übliche Planungsverfahren, die Frauen und andere als „Gruppen mit speziellen Interessen“ betrachten, deren Bedürfnisse der Mehrheit „etwas wegnehmen“, sind fehlgeleitet und falsch. Wenn wir aus der Perspektive derer planen, die bisher am meisten ausgeschlossen wurden, ist es außerdem wahrscheinlicher, dass wir Orte schaffen, die für alle zugänglich und inklusiv sind. In ihrem Buch „Design Justice: Community-Led Practices to Build the Worlds We Need“ argumentiert Sasha Costanza-Chock, dass marginalisierte Gemeinschaften Gestaltungen anführen und strukturelle Ungleichheiten explizit herausfordern können, anstatt sie zu reproduzieren.

09 CAREARBEIT IN DEN MITTEL- PUNKT STELLEN

Das Alltagsleben von Frauen in der Stadt wird zum Großteil von Lohnarbeit, unbezahlter Carearbeit und -verantwortung geprägt. Frauen übernehmen noch immer einen ungleich hohen Anteil der Carearbeit. Unsere Städte erschweren diese Arbeit oft, indem sie in Zonen mit einer einzigen Nutzung aufgeteilt sind. Das heißt, dass ein ohnehin schon komplizierter normaler Tag einer Frau durch große zeitliche und räumliche Hürden noch zusätzlich belastet wird. Das Stadtteil-Sozialsystem in Bogotá ist eine neuere Intervention, die Orte, an denen Carearbeit verrichtet wird – also alles von der Kinderbetreuung bis zur Gesundheitspflege, zu kommunalen Küchen und Waschräumen bis hin zu Erwachsenenbildungsprogrammen – in einem zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbaren Block. Diese Form der Planung soll die Carearbeit aus dem häuslichen Bereich herausnehmen und so Frauen mehr Zeit zurückgeben, die sie für Bildung, Weiterbildung, Arbeit und Freizeit nutzen können.



Übliche Planungsverfahren, die Frauen und andere als „Gruppen mit speziellen Interessen“ betrachten, deren Bedürfnisse der Mehrheit „etwas wegnehmen“, sind fehlgeleitet und falsch.



Zitat: Dr. Leslie Kern

10 NACHHALTIGKEIT UND GLEICHSTELLUNG STEHEN NICHT IM WETTBEWERB

Städte, die ein umweltfreundlicheres Design schaffen möchten, wie eine aktive Transportinfrastruktur, müssen Gleichstellungsziele mit Nachhaltigkeitszielen vereinen. Fahrradwege zum Beispiel fühlen sich möglicherweise nicht für alle sicher oder zugänglich an, je nachdem, wie sie gestaltet sind. Menschen mit Care-Verantwortung haben möglicherweise Schwierigkeiten, mit Babys oder Kindern per Fahrrad oder Roller unterwegs zu sein. In Amsterdam, einer Stadt, die für ihre Fahrradfreundlichkeit bekannt ist, nimmt das städtische Fahrradinstitut Barrieren wie Kosten, die physische Erreichbarkeit und die mangelnde Beteiligung marginalisierter Gruppen an Entscheidungen über die Fahrradinfrastruktur in Angriff, um mehr Gleichbehandlung in die Bemühungen der Stadt zur Nachhaltigkeit einzubringen.



Städtische Mobilität und Sicherheit sind zentrale Belange in der feministischen Stadtplanung. Foto: Filip Mroz/Unsplash

Zusammengefasst orientiert sich die feministische Stadtplanung daran, Planer*innen und politischen Verantwortungsträger*innen dabei zu helfen, mehr Menschen besser zu dienen. Sie erkennt vergangene Benachteiligungen an und arbeitet daran, Diskriminierung rückgängig zu machen. Feministisches Design möchte Frauen und anderen marginalisierten Gruppen mehr Möglichkeiten eröffnen, um Unabhängigkeit, Sicherheit, wirtschaftlichen Erfolg, Freude und Gerechtigkeit in der Stadt zu erleben.

BIOGRAFIE

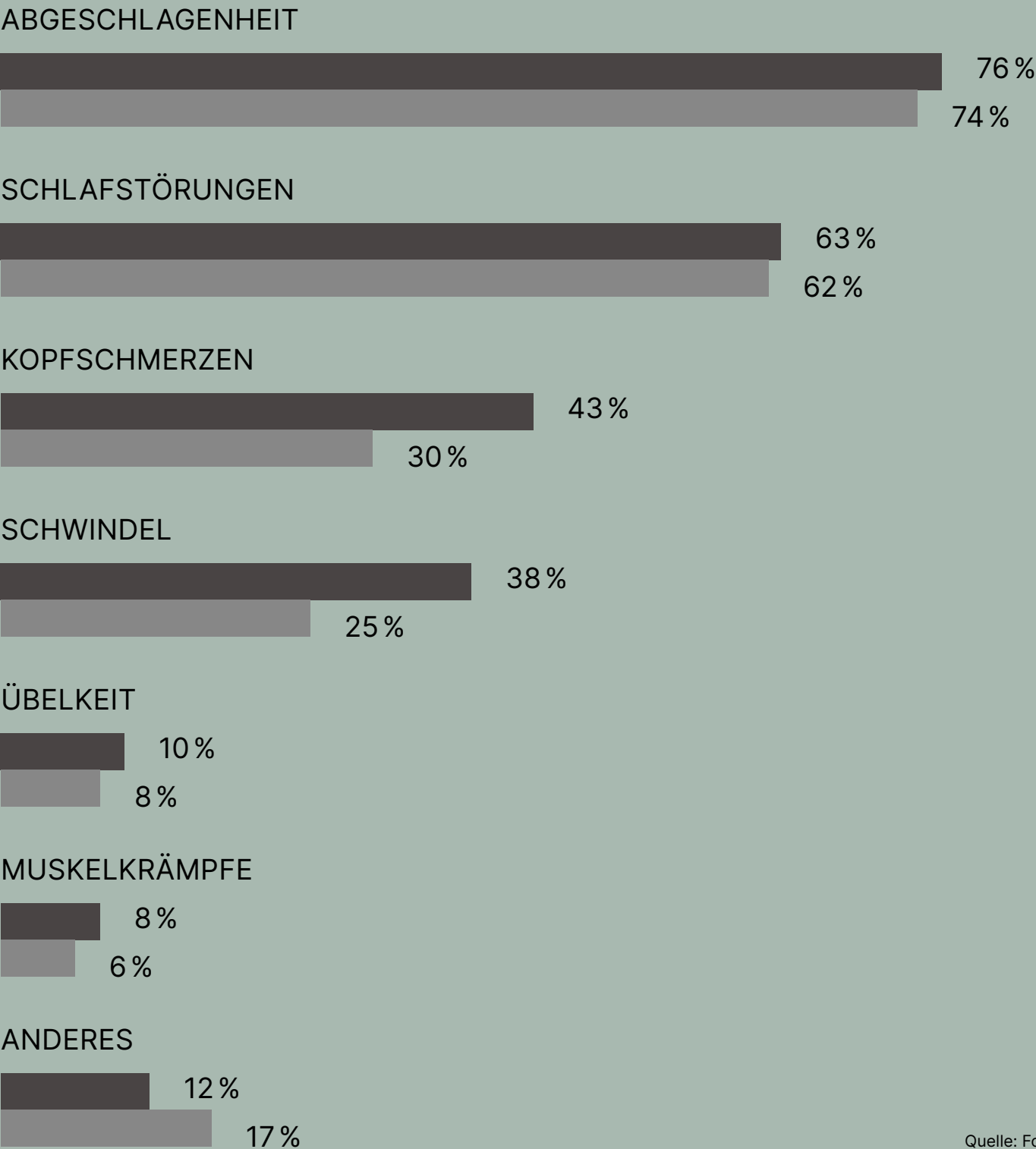


Dr. Leslie Kern ist Stadtgeographin und Autorin von drei Büchern über Städte, darunter „Gentrification Is Inevitable and Other Lies“ sowie „Feminist City: Claiming Space in a Man Made World“. Bis 2024 war sie außerordentliche Professorin für Geographie und Umwelt sowie Frauen- und Genderwissenschaften an der Mount Allison University in Sackville, Kanada. Ihre Forschung und ihre Schriften befassen sich mit der feministischen Stadttheorie, Wohnungsgerechtigkeit und gerechter Stadtgestaltung. Foto: Nicola Toon

KLIMAWANDEL | GESUNDHEITLICHE FOLGEN.

Menschen verschiedenen Geschlechts reagieren unterschiedlich stark auf steigende Temperaturen und extreme Hitze, wie eine Umfrage unter 1.002 Deutschen zeigt. Durch einen Wandel in der Freiraumplanung kann diesen Risiken vorgebeugt werden.

Frauen Männer



06

ORTE ENTSIEGELN.

WIE EHEMALIGE VERKEHRSPLÄTZE ZU ZUKUNFTSFÄHIGEN GRÜNOASEN WERDEN.


Entsiegelung ist mehr als ein technisches Verfahren – sie ist ein kultureller Wandel.

Sabine Dessovic erklärt, wie asphaltierte Verkehrsflächen zu lebenswerten Stadtplätzen werden können. Zwei österreichische Projekte in Tulln und St. Pölten zeigen deutlich, wie Beteiligung, Biodiversität und Klimaanpassung eine neue urbane Identität stiften.


Während die Sommer heißer und trockener werden und die Regenereignisse unregelmäßiger, bekommen Planende immer deutlichere Handlungsaufforderungen zu spüren – in ländlichen Gemeinden ebenso wie in urbanen Zentren. Versiegelte Plätze und fehlende Begrünung sind zu fühlbaren Problemzonen geworden. Entsiegelung ist das Gebot der Stunde.

WARUM ENTSIEGELN?

Entsiegelung verbessert den Wasserhaushalt durch Versickerung und die langfristige Speicherung von Regenwasser, sie fördert die Biodiversität und verbessert die Bodengesundheit. Hitzeinseln werden gekühlt und die wachsenden Bäume speichern CO₂. Auch die weitere Umgebung profitiert von entsiegelten Plätzen: Die grünen Orte laden zum Verweilen ein, erhöhen die Lebensqualität im gesamten Quartier und stärken das Stadtgefüge.



Entsiegelung nützt Boden, Wasserhaushalt und Klima – und steigert die Lebensqualität vor Ort. Mit kombinierten Maßnahmen werden Parkplätze zu biodiversen Parks, Asphaltwüsten zu hochwertigen Aufenthaltsorten.



Zitat: Sabine Dessovic

NEUE FREIHEIT FÜR DEN BODEN

Entsiegelung bedeutet, den Boden wasserdurchlässig zu machen. Dabei werden versiegelte, also wasser- und luftundurchlässige Oberflächen aufgebrochen und durch versickerungsoffene Materialien ersetzt. Grünflächen, Kies, wassergebundene Decken oder Pflasterungen mit begrünten Fugen – sie ermöglichen Versickerung und fördern ein nachhaltiges Regenwassermanagement. Die Möglichkeiten der Materialwahl sind vielfältig und schließen auch die Befahrbarkeit nicht aus. In der Planung wird dabei zwischen voll versickerungsfähigen und versickerungsoffenen Oberflächen unterschieden.

Voll versickerungsfähige Oberflächen sind Grünflächen auf natürlichem Boden oder auch Kiesflächen. Hier kann Wasser natürlich versickern. Dieses wird vom Boden aufgenommen und kann verdunsten oder über die Bodenschichten ins Grundwasser abfließen.

Versickerungsoffene Oberflächen finden sich oft auf stark genutzten Flächen. Hier werden begeh- und befahrbare Beläge verlegt, die durch ihre Fugenbreite trotzdem Regenwasser aufnehmen und in den darunterliegenden Schichten speichern können. Wird unter diesen Oberflächen auch eine *Schwammstadt* verbaut, kann das Regenwasser in diese Speicherkörper versickern und bleibt dort für die Bäume lange verfügbar.

Entsiegelung nützt Boden, Wasserhaushalt und Klima – und steigert die Lebensqualität vor Ort. Mit kombinierten Maßnahmen werden Parkplätze zu biodiversen Parks, Asphaltwüsten zu hochwertigen Aufenthaltsorten.



Blick auf das Rathaus Tulln und den neu gestalteten, großzügig entsiegelten Vorplatz mit intensiver Frühjahrsbepflanzung.



Foto:
Rhea Dessovic / DnD GmbH

BEISPIEL TULLN: VOM PARKPLATZ ZUM PARK

Am Nibelungenplatz im österreichischen Tulln ist das gelungen. Die Stadtgemeinde mit rund 17.000 Einwohnern liegt nicht weit von der Bundeshauptstadt Wien entfernt, und ist aufgrund der Vielzahl an Gärtnereien als Gartenstadt bekannt. Hier wurde ein rund 8.000 m² großer Parkplatz vor dem Tullner Rathaus zu einem grünen Park und Mehrzweckplatz umgestaltet. Damit stärkte die Stadt ihr Image als Gartenstadt und reagierte zugleich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung. Bei der Gestaltung des Nibelungenplatzes war die Bevölkerung von Anfang an eingebunden. 2021 startete ein öffentlicher Beteiligungsprozess, inklusive Abstimmung in der Bevölkerung. 2022 folgten die Wettbewerbsphase und die Gestaltung auf Basis der Ergebnisse aus dem Beteiligungsprozess. Von Mai 2023 bis Juni 2024 wurde schließlich gebaut.



Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Möblierung:
Der Nibelungenplatz lädt zum Verweilen ein.

Foto:
Rhea Dessovic / DnD GmbH

Der Nibelungenplatz liegt zwischen Aupromenade an der Donau und dem örtlichen Rathaus, das sich im ehemaligen Minoritenkloster befindet. Ein Teil des Platzes blieb befahrbar und dient nach wie vor als Parkplatz, er wurde allerdings begrünt und mit einer versickerungsoffenen Pflasterung befestigt. Richtung Donau verbindet nun eine offene Parklandschaft das ehemalige Klostergebäude mit dem Uferstreifen. Achtunddreißig neue Bäume und die großzügige Entsiegelung sorgten für enormes Medienecho. Die Zeitungen schrieben vom „Wunder von Tulln“, von sprießendem Grün auf dem ehemaligen Parkplatz. Diese Berichterstattung und die positive Resonanz innerhalb der Bevölkerung beweisen die Notwendigkeit von Projekten wie diesem.

ST. PÖLTEN: EIN RING WIRD GRÜN

In St. Pölten, der niederösterreichischen Hauptstadt mit rund 50.000 Einwohnern, entsteht gerade ein anderes Pionierprojekt, das in Österreich und international zur Nachahmung anregt. Der Promenadenring, der die St. Pöltner Altstadt umfasst, war bisher ausschließlich dem Kfz-Verkehr vorbehalten. Nun entsteht auf seinen 2,3 Kilometern Länge ein multifunktionales Fuß- und Radwegenetz mit beschatteten Spiel- und Rastplätzen, Gastronomiezone und konsumfreien Aufenthaltsorten. Das stärkt das Stadtgefüge und gibt der Stadt eine neue, moderne Identität.

Die neuen Bäume werden zudem in großzügigen Schwammstadtkörpern gepflanzt, welche den Bäumen ausreichend Wurzelraum bereitstellen und Regenwasser auffangen. Auch am Promenadenring stammen die wesentlichen Gestaltungskriterien aus einem Beteiligungsverfahren: Für die Umgestaltung sammelte die Stadt zwei Jahre lang Ideen und Bedenken der Bevölkerung. Die Umsetzung erfolgt nun schrittweise, damit sich die Stadtbevölkerung an die neuen Abschnitte gewöhnen kann. Der erste Bauabschnitt im südlichen Bereich war im Sommer 2024 abgeschlossen und brachte bereits zahlreiche positive Rückmeldungen. In den kommenden Jahren werden die Arbeiten am westlichen und östlichen Teil des Rings beginnen.



Entsiegelte Fläche mit neuer Baumpflanzung, Sitzgelegenheiten und klarer Trennung von Fuß- und Radweg.

Foto:
Sabine Dessovic / DnD GmbH

DIE SCHWAMMSTADT
IN DER PRAXIS

Die Schwammstadt sorgt durch den speziellen, großräumigen Substrataufbau im Untergrund für mehr Platz zum Wurzeln. Darüber wird ein versickerungsoffener, aber begeh- und befahrbarer Belag verlegt, durch den Wasser in den Schwammstadtkörper gelangt und für die Bäume dort verfügbar ist. In Tulln befinden sich elf der 38 Neupflanzungen an solchen Stellen mit erhöhtem Nutzungsdruck, also auf Parkplätzen oder Mehrzweckflächen, die oft befahren werden. Diese Bäume wurden in unterirdischen Schwammstadtkörpern gepflanzt. Bäume in Grünflächen oder großen Beeten benötigen diese Unterstützung nicht.

Als Teil des integrierten Regenwassermanagements bewiesen sich die unterirdischen Wasserspeicher in Tulln und St. Pölten bereits im Herbst 2024 als extrem wirkungsvoll, als tagelange Regenfälle in der Region an vielen Orten ein Jahrhunderthochwasser nach sich zogen und sowohl der neue Nibelungenplatz als auch der fertiggestellte Abschnitt des Promenadenringes den Starkregen problemlos überstanden haben. In St. Pölten fielen laut dem österreichischen nationalen Wetter- und Klimadienst, der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG), 447 mm Niederschlag in nur wenigen Tagen. Das ist rund die Hälfte des jährlichen Niederschlagsmittels. Am Promenadenring konnte diese enorme Wassermenge vollständig versickern und entlastete damit die Kanalisation maßgeblich. Angesichts zukunftsfitter Stadtplanung und Klimaanpassung von Gemeinden wird dieses Projekt zurecht als pionierhaft bezeichnet. Es zeigt beispielhaft, wie klimagerechte Stadtplanung auch im kleinen Maßstab große Wirkung entfalten kann und liefert praxisnahe Erkenntnisse für Städte und Gemeinden weltweit, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen.

Als Teil des integrierten Regenwassermanagements bewiesen sich die unterirdischen Wasserspeicher in Tulln und St. Pölten (...) als extrem wirkungsvoll, als tagelange Regenfälle in der Region an vielen Orten ein Jahrhunderthochwasser nach sich zogen (...).

Zitat: Sabine Dessovic



Der neue Stadtraum am Promenadenring: nutzungs offen, grün und mit gestalterischer Identität.

Foto:
Sabine Dessovic / DnD GmbH

BIOGRAFIE



Sabine Dessovic

ist Landschaftsarchitektin, Stadtplanerin und Mitgründerin des Büros DnD Landschaftsplanung in Wien. Ihre Projekte verbinden gestalterischen Anspruch mit ökologischer Resilienz. Sie ist Mitglied in mehreren Fachjurs und Stadtentwicklungskommissionen und arbeitet an partizipativen Planungsprozessen.

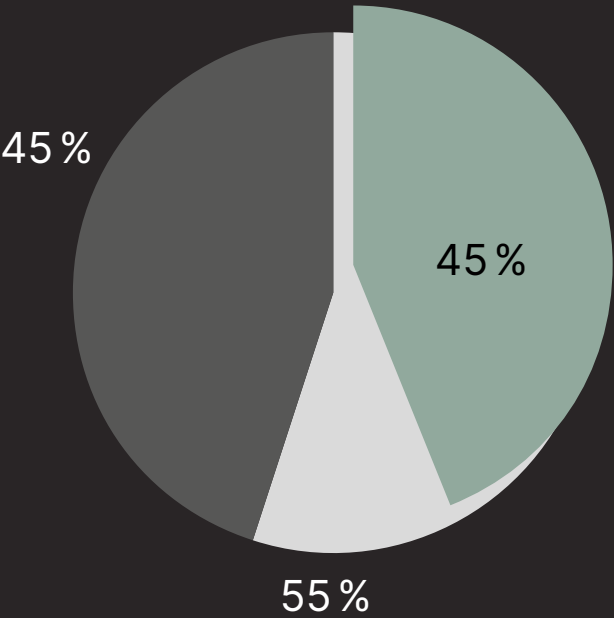
Foto:
DnD GmbH

VERSIEGELUNG | EUROPÄISCHE GROSSSTÄDTE.

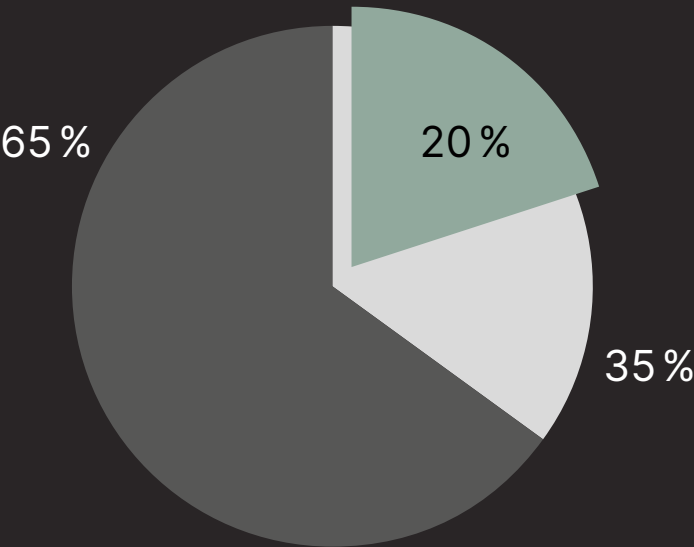
Um urbaner Überhitzung entgegenzuwirken, setzen viele europäische Städte auf Grün- und Freiflächen. Der Anteil unversiegelter Flächen variiert dabei teils stark.

● Versiegelte Flächen ● Unversiegelte Flächen ● Urbanes Grün

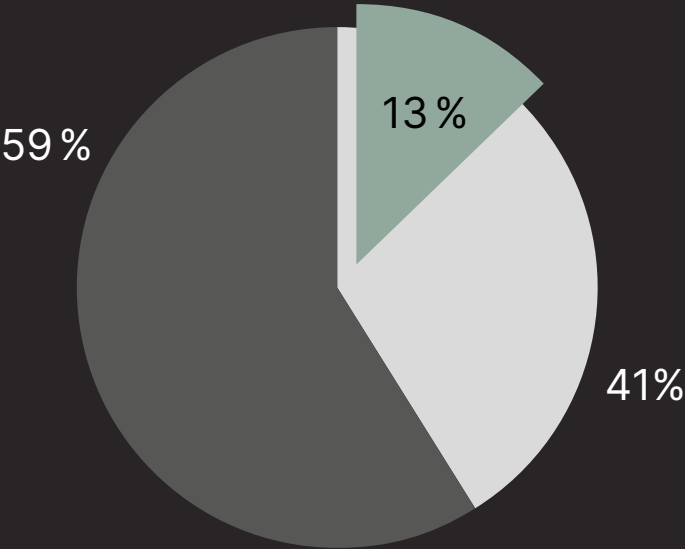
BERLIN



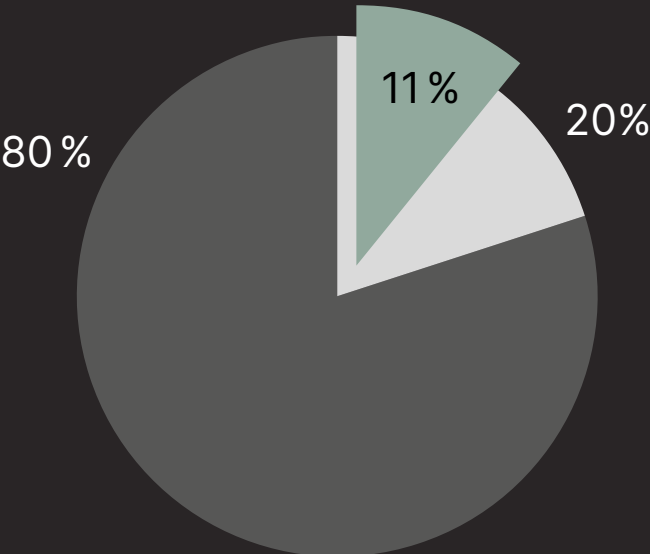
PARIS



MAILAND



ATHEN



07

DIE SUPERBLOCKS
VON BARCELONA:

WIE STÄDTISCHE STRASSEN
IN LEBENDIGE, GRÜNE
UND GESUNDE ORTE
VERWANDELT WERDEN.

Straßen als Lebensräume –
nicht nur als Durchgangsverkehr

Der Stadtplaner Xavier Matilla Ayala berichtet über die Superblocks von Barcelona, ein Modell mit internationaler Strahlkraft. Sein Artikel zeigt, wie die Umwidmung von Raum auf der Straße neue städtische Qualitäten schaffen kann – für die Gesundheit, das Klima und die Gemeinschaft.

Seit der Gründungszeit der Stadt waren die Straßen ein zentraler Ort urbaner Lebendigkeit. Ein Ort der Begegnung und des Austauschs im weitesten Sinne. Auf den Straßen fand zwar auch Mobilität und Bewegung statt, aber in einer Weise, die auch andere Aktivitäten wie spielende Kinder, Erholung, Treffen, Spaziergänge, Feiern, Ausruhen, Volksfeste, kulturelle Aktivitäten und sogar Proteste und Aufstände zuließ. In anderen Worten war die Straße ein Ort des urbanen Lebens, an dem Menschen zu Bürgern werden, an dem die Stadt einen Sinn als kollektiver Ort erhält.



Alltagsleben in den neugestalteten Straßen: Grünflächen, Schatten und barrierefreie Wege verwandeln die Superblocks von Barcelona in soziale öffentliche Bereiche.

Foto:

RdA Suisse | flickr | CC BY 2.0

DIE AUF DAS AUTO ZUGESCHNITTENE STADT

Leider führten die Industrialisierung und insbesondere die Einführung von Privatautos dazu, dass die Straßen radikal verändert wurden. Ein regelrechter Wahn nach einer funktionalen, produktiven und effizienten Stadt machte aus der Stadt einen reinen Ort für Mobilität und Transport, von motorisierten Fahrzeugen dominiert und besetzt. Asphalt wurde gegossen, das Stadtleben verschwand aus den Nachbarschaften, die Luft wurde verschmutzt, Lärm und Unfälle nahmen zu und es setzte sich ein zunehmend individualistischer und einsamer Lebensstil durch. Dann kamen die Auswirkungen des Klimawandels, die den Bedarf an einer tiefgreifenden Neubewertung, wie unsere Straßen und urbanen Lebensstile aussehen sollten, hervorhoben.

STÄDTISCHE STRASSEN NEU DENKEN

Es ist völlig klar, dass Straßen wieder als lebenswerte öffentliche Räume begriffen werden müssen. Als Gemeinschaftsräume, eine Erweiterung des Wohnraums, Räume, die das lokale Leben in der Nachbarschaft beflügeln, als neue gesunde gebaute Umgebungen. Aber wie schafft man das? In Barcelona hat die Superblock-Strategie einen Transformationsprozess der Straßen der Stadt zu etwas Neuem ermöglicht.

Mit ihrem dichten und kompakten urbanen Geflecht und gleichmäßig in der ganzen Stadt verteilten öffentlichen Einrichtungen können wir mit Recht behaupten, dass Barcelona bereits eine Stadt der Nähe ist. Dennoch ist es eine Stadt mit einigen größeren Problemen im öffentlichen Raum. Es gibt einen erheblichen Mangel an Grünflächen, im Schnitt sind pro Einwohner nur 7 Quadratmeter Grünfläche vorhanden. Es gibt in Barcelona keine großen Parks, nur ein paar mittelgroße. Daher wird oft gesagt, dass Barcelona eine Stadt ist, die eigentlich nur aus Straßen und Plätzen besteht. Es gibt ein ernstes Problem mit Luftverschmutzung und Lärmbelastung aufgrund eines Mobilitätsmodells, das kontinuierlich die Nutzung der Straßen durch das Auto priorisiert. Darüber hinaus ist das urbane Geflecht sehr schlecht an die neuen klimatischen Bedingungen angepasst und leidet bereits unter dem Hitzeinsel-Effekt.

WAS IST DIE SUPERBLOCK-STRATEGIE?

Wenn die Stadt also eine Verbesserung ihrer Umwelt- und Gesundheitsbedingungen erreichen möchte, indem sie die Begrünung erhöht und Verschmutzung und Hitze reduziert, steht ihr keine andere Möglichkeit zur Verfügung, als das Straßennetz zu transformieren. Deshalb ergibt die Superblock-Strategie am meisten in einer Stadt wie Barcelona Sinn, und vielleicht wurde sie aus diesem Grund auch dort geboren.

Grundlage der Superblock-Strategie ist der Übergang zu einem effizienteren Mobilitätsmodell, hin zu einer Mobilität, die weniger verschmutzt und weniger Raum einnimmt. Und das lässt sich nur erreichen, indem die aktuelle Situation korrigiert und die Priorität auf den Straßen den Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Nahverkehr anstelle privater Autos eingeräumt wird. Auf diese Weise kann die Anzahl der notwendigen Straßen für den Durchgangsverkehr reduziert werden. Diejenigen, die dafür nicht benötigt werden, verwandeln sich in „grüne Achsen“ – eine neue Art Straße, angepasst an den Klimawandel, mit besseren Umwelt- und Gesundheitsbedingungen und neuen Räumen, die das Leben als Gemeinschaft fördern.

In Barcelona wurde dieses Modell in verschiedenen Pilotprojekten in zwei Bereichen realisiert, 2016 in Poblenou und 2018 in Sant Antoni. 2019 zeigten die erhobenen Daten, dass die Anzahl der Autos und die Verschmutzung signifikant reduziert werden konnten und sich die sozialen Aktivitäten auf der Straße vervielfacht hatten. Also wurde entschieden, die Idee auf die ganze Stadt auszuweiten und den Wandel zu beschleunigen. Der Entwurf „Grüne Achsen“ wurde präsentiert. Dabei wurden auf einer Karte alle für den Durchgangsverkehr nicht erforderlichen Straßen identifiziert. Das entstandene Netzwerk ist eine neue, grüne und soziale Infrastruktur für die Stadt als Ganzes, die nicht nur eine neue Nähe schafft, sondern auch alle natürlichen urbanen Räume mit den gewonnenen Freiflächen verbindet.

Grundlage der Superblock-Strategie ist der Übergang zu einem effizienteren Mobilitätsmodell, hin zu einer Mobilität, die weniger verschmutzt und weniger Raum einnimmt. Das lässt sich nur erreichen, indem die aktuelle Situation korrigiert und die Priorität auf den Straßen den Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Nahverkehr anstelle privater Autos eingeräumt wird.

Zitat: Xavier Matilla Ayala



Die Straße als Ort der Begegnung, des Spiels und des Protests –
Barcelona holt sich seinen öffentlichen Raum zurück.

Foto:
Stadtrat Barcelona

DIE NEUGESTALTUNG VON EL EIXAMPLE

Zusätzlich wurde der zentrale Stadtteil El Eixample als prioritäres Maßnahmengebiet ausgewiesen. Dieser Stadtteil verfügt über ein kompaktes, dichtes urbanes Geflecht mit einem Netz aus orthogonalen Straßen, die ausschließlich auf Mobilität ausgerichtet sind und einen Großteil der die Stadt durchfahrenden Fahrzeuge aufnimmt. Autos und Asphalt nehmen mehr als 60 % der Fläche ein und es gibt keinerlei Stadtmobiliar, an dem man verweilen oder auf dem man sitzen könnte. Um das Superblock-Konzept in El Eixample umzusetzen, muss die Mobilität umfassend neuorganisiert werden. Je eine von drei Straßen soll vom Durchgangsverkehr befreit und in eine neue grüne Achse umgewandelt werden. Ausschlaggebend dabei ist, dass Autos auf diesen grünen Achsen zwar verkehren dürfen, aber an jeder Kreuzung abbiegen müssen, wodurch diese Straßen zu Anliegerstraßen anstelle von Durchgangsstraßen werden. Das reduziert die Anzahl der verkehrenden Fahrzeuge drastisch. So kann ein neues Netzwerk aus 21 grünen Achsen und 21 Plätzen geschaffen werden, das als Umwelt- und soziale Infrastruktur fungiert, den Komfort und die gesundheitlichen Bedingungen verbessert und auf systematische und ausbalancierende Art für mehr Grün- und Lebensräume im ganzen Gebiet sorgt. Auch auf den für die Mobilität verbleibenden Straßen passiert etwas: Die Zahl der Spuren für den Verkehr wird reduziert, um Busspuren und Radwege zu schaffen.

STÄDTISCHES DESIGN
IN AKTION:
INTERVENTIONEN 2020-2023

Im Zeitraum zwischen 2020 und 2023 wurde eine erste Phase der grünen Achsen entwickelt und realisiert, die Abschnitte von vier Straßen umfasste: Consell de Cent, Rocafort, Borrell und Girona sowie vier Plätze an den Kreuzungen dieser Straßen und an der Kreuzung mit der Enric-Granados-Straße. Gleichzeitig wurden auf den Hauptverkehrsachsen neue Radwege geschaffen.

Auf den neuen grünen Achsen spielen die Menschen die Hauptrolle im neuen Straßenmodell. Es entstand eine Plattform für universelle Barrierefreiheit, in der Fahrzeuge Gäste sind und Fußgänger stets Priorität haben. Fußgänger gehen in der Mitte, wodurch sie sich frei bewegen können, transversale Beziehungen zwischen den Fassaden ermöglicht werden und Aufenthaltsorte mit Stadtmobiliar entstehen. Die Straße wird als eine dreidimensionale Umweltnfrastruktur behandelt, die sich an die Auswirkungen des Klimawandels anpasst und die gesundheitlichen Bedingungen, den Komfort, das emotionale Wohlbefinden und die Biodiversität verbessert. Der Baugrund wurde regeneriert und erhielt eine bessere Wasserdurchlässigkeit. Die durchlässige Fläche wurde erhöht, nachhaltige urbane Drainagesysteme (SUDs) wurden eingearbeitet, neue Vegetation und Bäume gepflanzt. Die Straßen sind von einem reinen Ort der Mobilität zu einem Lebensraum geworden, einem Raum nach menschlichem Maßstab.

Die Superblocks geben Fußgängern, Radfahrern
und dem öffentlichen Nahverkehr eine höhere Priorität als Autos.

Foto:
Stadtrat Barcelona





Der Stadtteil El Eixample verwandelt sich:
vom Verkehrsnetz zu einem Netzwerk aus
grünen Achsen und Plätzen.

Abbildung:
Stadtrat Barcelona

Seit ihrer Eröffnung erfreuen sich die vier grünen Achsen und die vier Plätze großer Beliebtheit und werden von den Anwohnern äußerst wertgeschätzt. An den Bänken und Tischen halten sich viele Menschen auf oder treffen sich. Die Plätze haben einen neuen öffentlichen Raum geschaffen, der für El Eixample etwas völlig Neues und Notwendiges ist. Die grünen Achsen ermöglichen etwas, das vorher unmöglich war: inmitten der Straße spazieren zu gehen.

Im Rahmen dieser ersten Phase wurde eine Gesamtfläche von 110.000 Quadratmetern transformiert, 4,65 Kilometer grüne Achsen und 8.000 Quadratmeter Plätze entstanden. Der Raum für Fußgänger hat sich um 58.000 Quadratmeter vergrößert, der Anteil der durchlässigen Flächen wurde von 1 % auf 15 % erhöht, die städtischen Grünflächen um 11.000 Quadratmeter erweitert und 400 neue Bäume unterschiedlichster Arten gepflanzt. Die Zunahme an Schatten und das Ersetzen des Asphalts haben die Oberflächentemperatur im Sommer um 5 °C gesenkt. Die Anzahl an Autos auf den grünen Achsen und in ganz El Eixample wurde um 17 % reduziert.

Die neuen grünen Achsen in Barcelona zeigen, dass es möglich ist, Straßen in neue Räume für das kollektive Leben, für mehr Nähe, Gesundheit und die Anpassung an neue klimatische Bedingungen zu verwandeln. Und das Beste an der Superblock-Strategie ist, dass sie sich hervorragend an jedes andere Stadtgefüge anpassen lässt.

BIOGRAFIE



Xavier Matilla Ayala

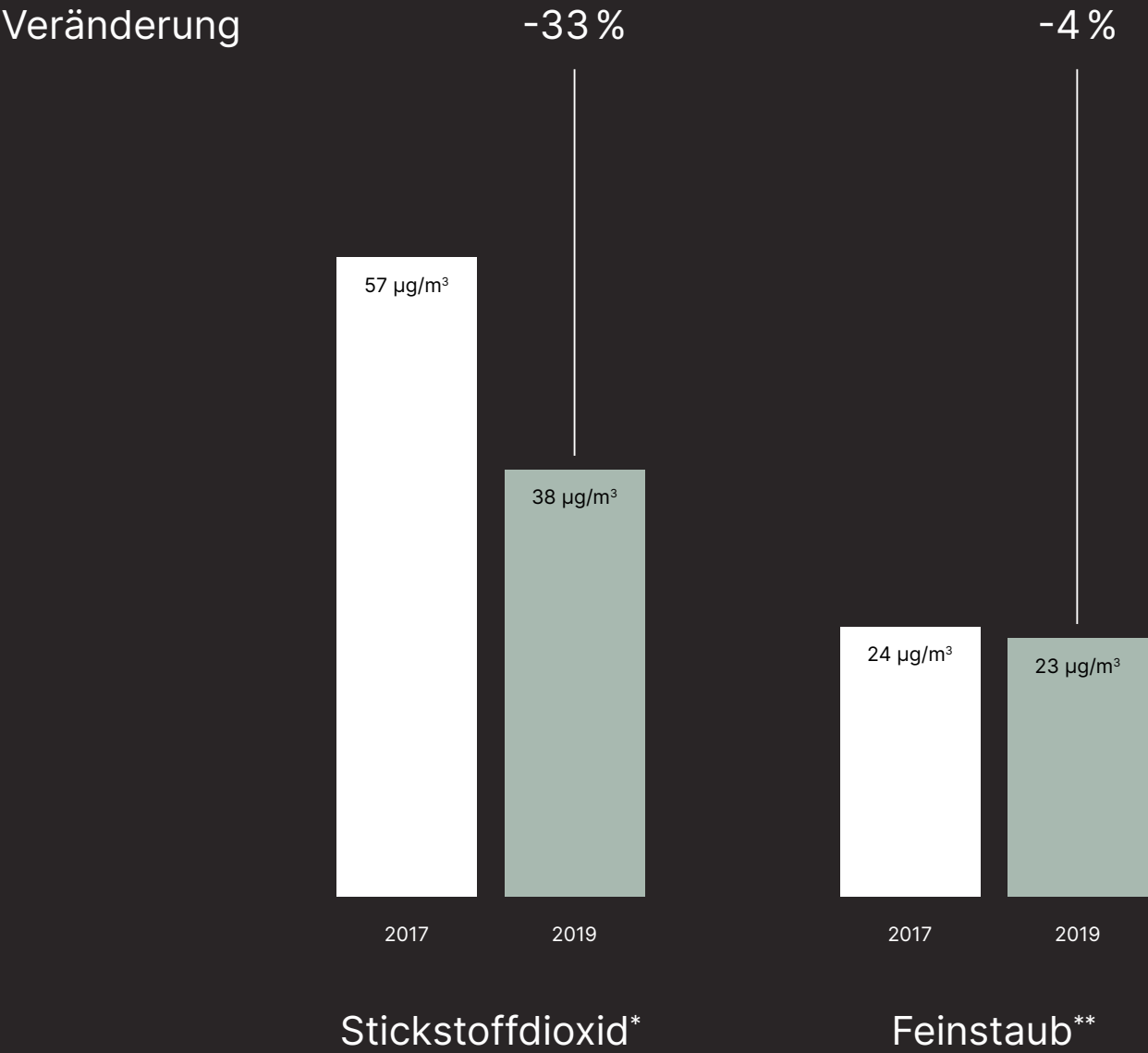
ist als Städtebauarchitekt in Barcelona ansässig. Mit seinen 20 Jahren Erfahrung als städtischer und strategischer Planungsberater war er von 2019 bis 2023 als Chefarchitekt der Stadt tätig und hat zentrale Initiativen wie das Superblock-Programm verantwortet. Er doziert außerdem an der Universitat Politècnica de Catalunya und für den Masterstudiengang des IMB Institute of Barcelona.

Foto:
Xavier Matilla Ayala

SUPERBLOCKS | NUTZEN.

Punktuelle Messungen zeigen die positiven Auswirkungen der Barcelona Superblocks. Bereits zwischen 2017 und 2019 verbesserte sich die Luftqualität spürbar. Auch die Lärmbelastung wurde reduziert.

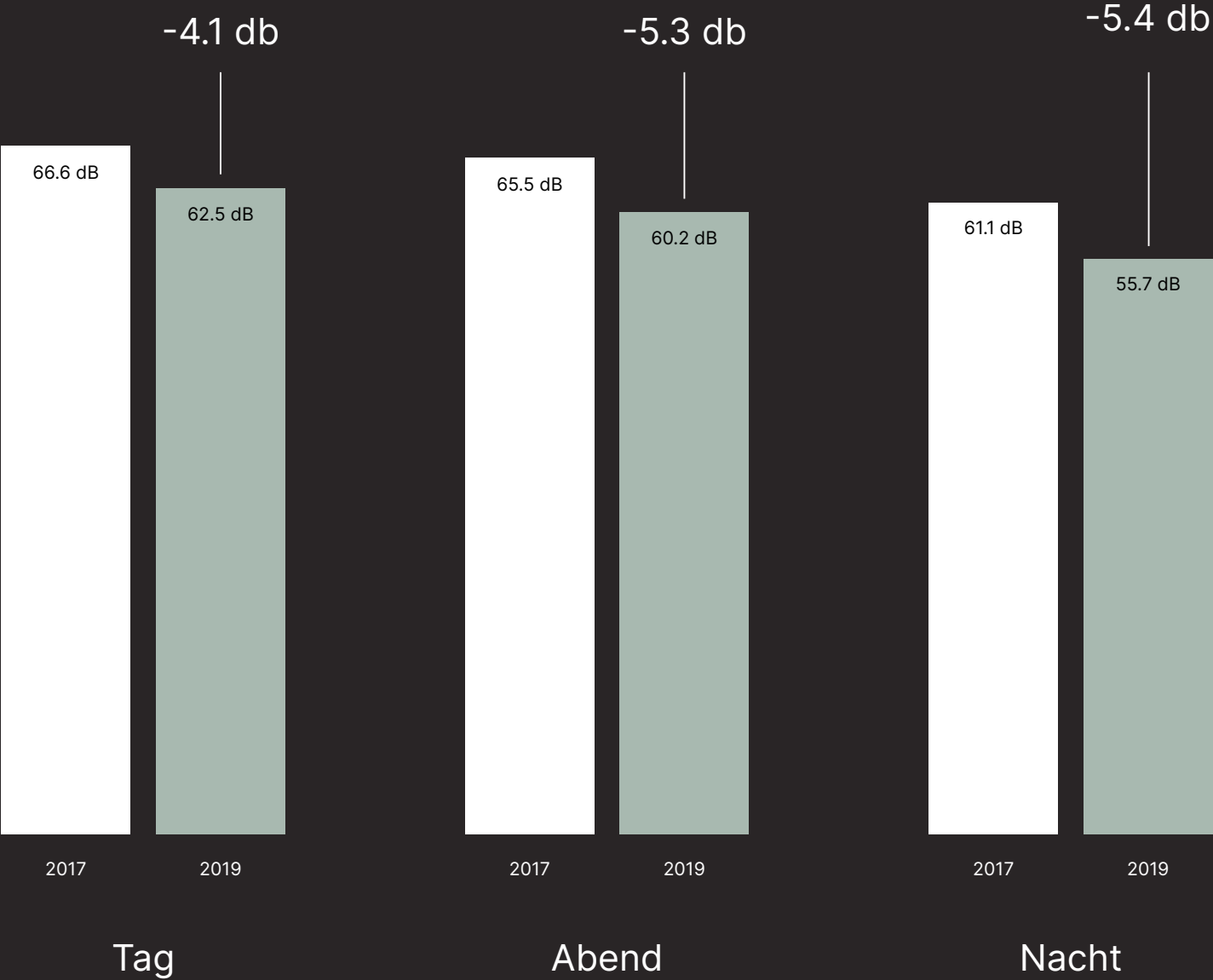
SCHADSTOFFBELASTUNG



* ein chemisches Gas, das bei Verbrennungsprozessen entsteht und als Schadstoff in der Luft gilt, kann zu Reizung der Atemwege und Augen führen

** kann aufgrund der geringen Partikelgröße von > 10 Mikrometern eingeatmet werden und tief in die Atemwege gelangen

LÄRM



08

DESIGN FÜR ALLE.

GESTALTUNGSKONZEPTE
FÜR WERTIGE FREIRÄUME.

Wie kann die Qualität des Lebens
im öffentlichen Raum durch Planung
verbessert werden?

Caterina und Marc Aurel zeigen, wie Stadtmöbel zu einem verbindenden Element zwischen Mensch, Natur und Stadt werden – funktional, poetisch und alltagstauglich. Ihr Beitrag verknüpft die Pariser Begrünungsstrategien mit der Frage, wie Formen, Materialien und Ausstattung das städtische Zusammenleben prägen – zwischen Erinnerung und Moderne.

Die Wohnqualität einer Stadt wird von vielen Faktoren bestimmt, darunter die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel, die Pracht und Vielfalt der öffentlichen Räume, aber auch ihre Sauberkeit und die Zugänglichkeit von Informationen, die für die Bürger relevant sind. Man träumt von einer eingeschränkten Nutzung des Autos zugunsten alternativer Verkehrsmittel – vom Fahrrad über die Straßenbahn bis hin zum Schnellbus und der U-Bahn. Und man wünscht sich sicherlich auch eine Stadt, die weniger laut und weniger verschmutzt ist. Aber es ist vor allem die Präsenz von Pflanzen und Natur, die ein vitales Gleichgewicht schafft. Stockholm, Kopenhagen oder auch Berlin sind Städte, die aufgrund

ihrer Geschichte und Stadtentwicklung eine gewisse Harmonie zwischen dichter Bebauung und Grünflächen bewahren konnten: Berlin hat viele Parks, Seen und Flüsse, die als Erholungsgebiete für die Städter dienen. Auch Stockholm, das auf mehreren kleinen Inseln in der Ostsee erbaut wurde, bietet diese Möglichkeit. Kopenhagen wiederum hat es verstanden, im Rahmen der Stadtentwicklung die Qualität der Naturgebiete auf seiner Stadtfäche zu erhalten. Vor einigen Jahren hat die Stadt Paris mit der Aktion „le permis de végétaliser“ (auf Deutsch: Erlaubnis zum Begrünen) eine Mitmach-Politik zur Begrünung ihrer öffentlichen Räume eingeleitet. Von Stadtteilvereinen und Schulen getragen und von der Kommune innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets koordiniert, bildete sie den Startpunkt einer groß angelegten Begrünungspolitik.



Zusammen mit der Pariser Verkehrsgesellschaft untersuchte Aurel design urbain, wie zukünftige Haltestellen Nutzer*innen mehr Komfort und Aufenthaltsqualität bieten können.

Foto:
Yann Monel

DAS MOBILIAR IN DER STADT VON MORGEN

Paris, eine der am dichtesten besiedelten Städte der Welt, hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 40 Prozent seiner Fläche zu entsiegeln und begrünt zu gestalten sowie die Baumkronenfläche bis 2030 um zwei Prozent zu erhöhen. Auch das Netz der städtischen Biodiversitätskorridore soll durch die Schaffung ökologischer Kontinuitäten erweitert werden. Das geschieht etwa durch bepflanzte Promenaden, Seiten- und Mittelstreifen oder die Neugestaltung von Plätzen. Es ist ein neuer Ansatz für den öffentlichen Raum, bei dem der Platz für Autos zugunsten von mehr Grünflächen für die Bewohner reduziert wird.

Wir befinden uns in einer neuen Ära des Komforts und der Freundlichkeit in der Stadt. Das heißt, wir streben nach weniger Geräuschen, Gerüchen und visuellen Reizen, um eine höhere Lebensqualität zu schaffen. Denn heute hat sich unser Verhältnis zum öffentlichen Raum verändert. Er wird zum Lebensraum, zur Erweiterung unseres häuslichen Bereichs. Zugleich prägen die Standardisierung, die Einheitlichkeit der öffentlichen Räume sowie der schnelllebige Alltag unsere Wahrnehmung der Stadt und verstärken das Gefühl von Aggressivität oder gar Ausgrenzung.



Der Temperaturkomfort in städtischen Räumen ist eine der größten Herausforderungen, die uns der Klimawandel auferlegt.



Zitat: Marc Aurel

In diesem Zusammenhang spielt das Stadtmöbiliar eine wesentliche Rolle. Als Schnittstelle zwischen uns und der Stadt verwaltet es den Bereich der physischen und visuellen Nähe und bietet Komfort, Sicherheit und Service. Die Entwicklung von Stadtmöbeln wird durch die Entstehung neuer Gewohnheiten und Verhaltensweisen im öffentlichen Raum beeinflusst: Sport treiben, online gehen, arbeiten, zu Mittag essen, sich entspannen oder die Etablierung von Mülltrennung – um nur einige Beispiele zu nennen. Solche Nutzungen müssen in die Inszenierung der öffentlichen Räume eingeplant werden. Die Formgebung der Materialien sollte unsere Sinne wie auch unsere Emotionen wecken. Und durch die Integration von Pflanzen und Naturräumen wird die Verbundenheit der Menschen zur Natur gestärkt.

Folglich werden Möbel, die vor der Sonne schützen und erfrischenden Schatten spenden, in Verbindung mit der Vegetation zu einem unverzichtbaren Element. Schon jetzt setzen immer mehr Gemeinden Schattenspenden ein, wo eine Bepflanzung im Freiland aufgrund von unterirdischen Leitungen nicht möglich ist. So zum Beispiel in Hyères-les-Palmiers an der Mittelmeerküste, wo durch die Schaffung von begrünten Schattendächern Ruhezonen in den Einkaufsstraßen der Innenstadt geschaffen wurden. Diese großen Strukturen begünstigen das schnelle Wachstum von Kletterpflanzen, die, sobald sie die Konstruktion vollständig bedecken, ein temperaturregulierendes und duftendes Blätterdach bilden.

DIE BESCHAFFENHEIT DER OBJEKTE

Nicht nur in den Anforderungen, auch in der Materialität lässt sich ein Wandel beobachten: Durch sorgfältige Oberflächenbehandlungen, die Verwendung hochwertiger natürlicher Materialien wie Keramik oder Holz und die Entwicklung neuer Einsatzmöglichkeiten für recycelte Materialien können wir unsere Kreationen verbessern und auch unser spezifisches Know-how erweitern. Die „Re-bau“-Outdoor-Möbelkollektion etwa, die unser Büro in Zusammenarbeit mit Emmaus entworfen hat, wird aus alten, recycelten Parkettböden hergestellt, die aus dem Abriss einer Turnhalle stammen. Der Zusammenbau der Holzteile erfolgt in Werkstätten zur beruflichen Wiedereingliederung. So führt ein wertschätzender Umgang mit Materialien zur verantwortungsvolleren Herstellung von Möbeln.



Über mehr als zwölf Monate hinweg diente die Haltestelle gegenüber dem Gare de Lyon als Reallabor.

Foto:
Yann Monel

DIE PARISER METHODE: ZWISCHEN EXPERIMENT UND DEFINITION EINER FORMENSPRACHE

Neue Möbelserien für neue urbane Praktiken zu entwickeln erfordert Zeit. Denn es spielen viele Parameter eine Rolle, die im Vorfeld überprüft werden müssen, um ein optimales Ergebnis zu erzielen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, hat die Stadt Paris experimentelles Mobiliar wie Schattenspender, Sitzgelegenheiten oder Trinkbrunnen öffentlich platziert und nutzbar gemacht. Auf diese Weise können innerhalb eines bestimmten Zeitraums der Grad der Aneignung, die Erwartungen an den Komfort, die Wahl des Aufstellungsorts und nicht zuletzt die ästhetische Kompatibilität mit dem vorhandenen Mobiliar geprüft werden. In diese Testphasen werden auch die Nutzer sowie Stadtteilvereine einbezogen, um eine optimierte Aneignung des Mobiliars zu erreichen. Der Prozess dauert mehrere Monate, in denen das Mobiliar auf Basis der Rückmeldungen vor Ort weiterentwickelt wird.

In diesem Rahmen haben wir 2015 zusammen mit der Pariser Verkehrsgesellschaft RATP und der Stadt das Projekt „Osmose“ umgesetzt. Dafür hat unser Büro eine experimentelle Busstation entworfen, die sich in Bezug auf die angebotenen Services weiterentwickeln lässt. Die Ästhetik ist entschieden modern, stellt aber durch die Wahl weicher, von Pflanzen inspirierter Formen eine Verbindung zur Vergangenheit her.

Mehr als zwölf Monate lang war die Osmose-Bushaltestelle gegenüber dem Gare de Lyon ein Ort, an dem Experimente durchgeführt wurden, um die Wartezeiten für die Fahrgäste zu verkürzen und den Komfort zu erhöhen. Zum Beispiel durch eine intuitivere Beschilderung, mehr Informationen, zusätzliche Dienstleistungen, Einblicke in das Stadtleben, Sitzmöbel mit anspruchsvollem Design und vielen anderen Elementen, die das Warten und Busfahren attraktiver machen.



Zwischen Tradition und Moderne: Hector Guimards legendäre Art-Nouveau-Eingänge für die Pariser Métro wirken bis heute und sind im Entwurf von Aurel design urbain erahnbar.

Foto:
Marwan Harmouche

BIOGRAFIE



Caterina und Marc Aurel

leiten gemeinsam das Büro Aurel design urbain. Die Architektin und Stadtplanerin und der Designer haben sich mit ihrem Team auf die Gestaltung hochwertigen Stadtmobiliars und öffentlicher Räume spezialisiert. Dabei sind sie für Firmen wie AUBRILAM und BEGA ebenso tätig wie für Metropolen von Lyon über Genf bis Beirut.

Foto:
Aurel Design Urbain

EINE HERANGEHENSWEISE ZWISCHEN ERINNERUNG UND MODERNE

Die Maßnahmen, die aus dem Osmose-Experiment hervorgegangen sind, erweiterten die Anforderungen für weitere Bushaltestellen der Stadt Paris: etwa den Umbau einer Haltestelle in Richtung Stadt für einen leichteren Zugang von Menschen mit Behinderung oder die Anpassung eines Wartehäuschens an verschiedene Konstruktionen, um den Standort- und Nutzungsanforderungen gerecht zu werden. Darüber hinaus entstand die Idee einer doppelten Sitzfläche auf der Fahrbahn- und der Bürgersteigseite, um ein Hinsetzen ohne das Betreten des Unterstandes zu ermöglichen, sowie eine verstärkte Beschilderung für eine bessere Sichtbarkeit. Diese neuen Wartehäuschen, die wir speziell für Paris entworfen haben, knüpfen an die Erfahrungen aus dem Projekt Osmose an. Sie sind in ästhetischer Hinsicht zu einem Wahrzeichen geworden

Die Vergangenheit wird nicht verleugnet, aber auch nicht eingefroren. Stattdessen werden Erinnerung und Moderne in den Farben der Zukunft zusammengeführt. Auch die U-Bahn-Zugänge wurden einer ästhetischen und funktionalen Umstrukturierung unterzogen (Zugang ab 2030), um die Entwicklung neuer Linien zu begleiten. Unsere Arbeit, die hier zwischen Erinnerung und Moderne angesiedelt ist, hat die Identität der U-Bahn strukturiert, bekräftigt und ihr gleichzeitig eine neue Sichtbarkeit verschafft: durch eine effizientere Beschilderung, eine maßgeschneiderte Beleuchtung und hochwertige Materialien.

Die Verwendung von Gusseisen und Messing, kombiniert mit einer handwerklicheren Herangehensweise an die Oberflächengestaltung und -behandlung, verleiht dem Entwurf die gewünschte Raffinesse. Ziel war eine identitätsstiftende Gestaltung, mit der die Zugehörigkeit zum Pariser Verkehrsnetz betont wird.

Das Designbüro kombiniert organische Formen und Materialien wie Gusseisen und Messing mit effizienter Informationsvermittlung und zeitgemäßer Schlichtheit.

Foto:
Marwan Harmouche

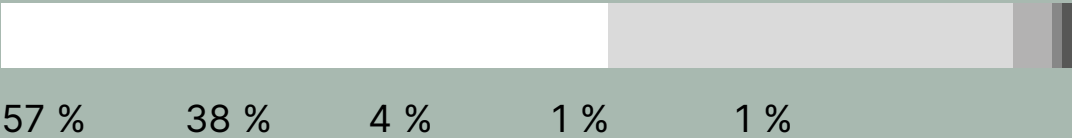


FREIRAUMPLANUNG | STADTMOBILIAR.

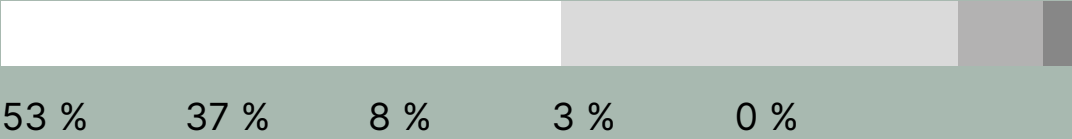
Im Rahmen einer Umfrage unter 200 deutschen Fachplanenden nannten die Befragten wichtige Eigenschaften von Stadtmobiliar für eine nachhaltige, klimaresiliente Freiraumplanung.

- sehr wichtig
- eher wichtig
- neutral
- eher unwichtig
- absolut unwichtig

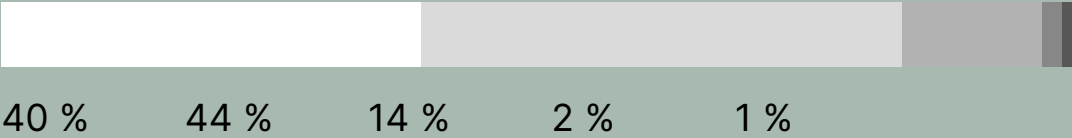
EINE STABILE AUSFÜHRUNG



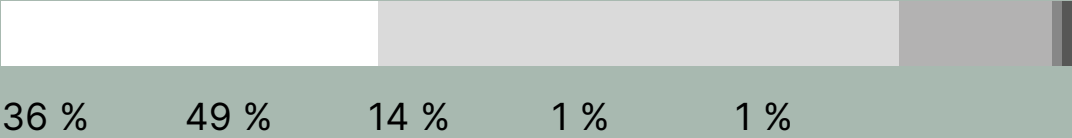
SCHUTZ VOR VANDALISMUS



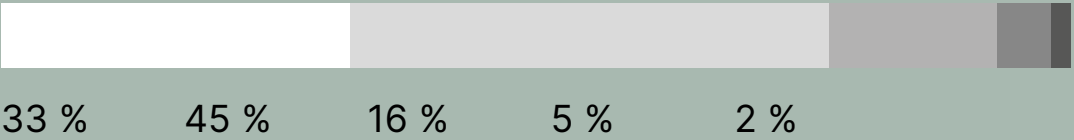
WARTUNGSARME/PFLEGELEICHTE LÖSUNGEN



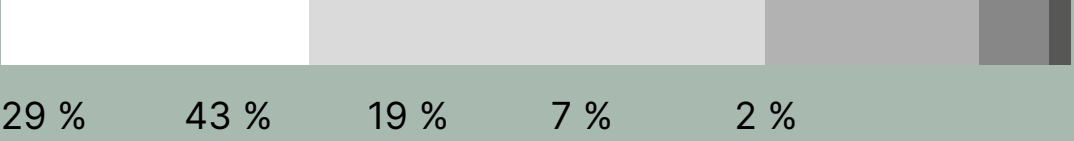
VERWENDUNG RECYCELBARER MATERIALIEN WIE Z.B. METALL



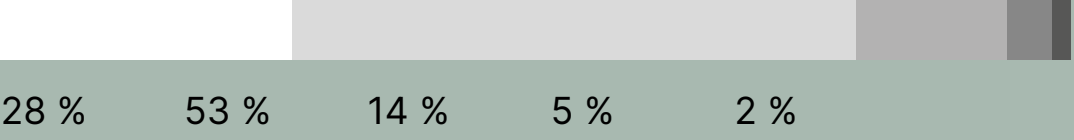
VERWENDUNG NATÜRLICHER MATERIALIEN WIE Z.B. HOLZ



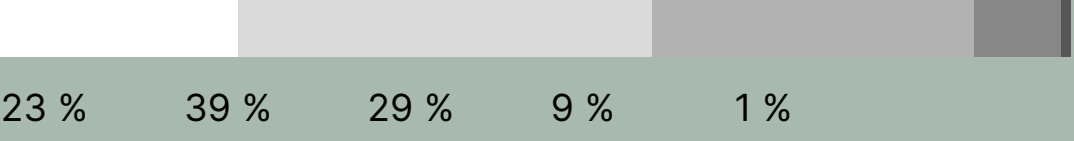
SCHUTZ VOR GRAFFITI/BEMALUNG



ERGONOMISCHE, BEQUEME FORMGEBUNG



DURCHDACHTES, HOCHWERTIGES DESIGN



09

DIE STADT ALS
ZUKUNFTSLANDSCHAFT.

STATUS QUO, AUSBLICK,
DISKUSSION.

Wie lassen sich heutige Siedlungsräume
zukunftsfähig weiterentwickeln?

Dieser Frage widmet sich Andreas Hofer, Intendant der Internationalen Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart. Das Format der „IBA“ blickt auf eine 100-jährige Geschichte zurück und gilt als Labor für innovative Stadtentwicklung. In seinem Beitrag beschreibt Hofer Herausforderungen und Potenziale urbanisierter Landschaften. Dabei skizziert er neue planerische und gesetzliche Ansätze sowie Möglichkeiten, Ressourcenkreisläufe lokal zu gestalten.

Städte entstanden, weil Freiraum Wildnis bedeutete und diese meist rau oder gar tödlich war. Für die Erschließung des US-amerikanischen Westens galt das bis weit ins 19. Jahrhundert. Die Menschen mussten zwischen der gefährlichen Natur und den Städten wählen, wo sie dicht zusammenlebten und immer wieder Seuchen ausbrachen. Während der Industrialisierung dehnten sich die Städte in die Landschaft aus, wo sie mit Fabriken ihre eigenen „Raubtiere“ schufen: Potente Maschinen stellten Produkte her und führten zu Wohlstand. Gleichzeitig bedrohten sie diejenigen, die sie bedienten. Die Arbeit war gefährlich und dauerte oft zu lange, die Umwelt wurde belastet und Menschen krank. Um ihr Leben und ihre Lebensbereiche zu schützen, entstanden neue Arbeitsgesetze, Ideen einer hygienischen Stadt und die Raumplanung.

Diese räumliche Konfiguration schwappte flächendeckend auch ins benachbarte Deutschland und verfestigte sich im Planungs-, Bau- und Steuerrecht. Heute generiert das hässliche deutsche Gewerbegebiet die lokalen Steuern, das Wohngebiet beherbergt das Stimmvolk, und in der prekären Ortsmitte kämpft der Einzelhandel ums Überleben (und der Heimatverein trauert um die verloren gegangene ländliche Identität). Gigantische Verkehrsinfrastrukturen erschließen und verbinden diese unterschiedlichen Räume.

100 Jahre nach dem Weissenhof:
Im Quartier Neckarspinnerei geht es nicht mehr um Funktionstrennung, sondern um Nutzungsvielfalt.



GEBAUTES SCHEITERN

Visualisierung:
Rustler Schriever Architekten mit gornik denkmal
Landschaftsarchitekten



Die Disziplin Städtebau versuchte, neue städtische Räume zu schaffen, was ihr aber weder auf den Siedlungsgebieten gelang, die nahe bei den historischen Zentren lagen, noch mit den Großsiedlungen, die als Trabanten die Innenstädte entlasten sollten. Erst als die Siedlungsteppiche begannen, aneinanderzustoßen und Stadt und Land immer stärker verschmolzen, setzte ein Diskurs ein, der das neue Gebilde als Ganzes zu verstehen und zu benennen versuchte: Agglomeration, Zwischenstadt, Randstadt oder Metropolitanraum. Diese Gebiete sind meist ungeliebt, werden als städtebaulicher Fehler oder als hoher, aber notwendiger Preis für Wachstum und Wohlstand angesehen.

In den besonders dicht besiedelten Gebieten Europas – in der kleinteiligen Schweiz sowie den Niederlanden und Belgien –, wo dieser Patchworkteppich schon seit Längerem wächst, entstand in den letzten Jahren ein neues Selbstbewusstsein: Kann diese neue Raumkategorie eine eigene, besondere Qualität entwickeln? Auch dann, wenn der Versuch, die Natur zu schützen, vielerorts gescheitert ist? Ist es nicht abschätzig, von „Siedlungsbrei“ zu sprechen, wenn dieser der Lebensraum einer Mehrheit der Menschen ist? Welches sind die Schlüssel, um dieses hochkomplexe Gebilde, das eher durch Zufall und Marktkräfte entstand als von gestaltender Hand, in eine erfolgreiche Zukunft zu führen?

LOKALE LÖSUNGEN FÜR RESSOURCENKREISLÄUFE

Zuerst ist das „pragmatische Empathie“ und dann Freiraum. Lange standen die Städte bezüglich Ressourcen in einem Austauschverhältnis mit dem Land. Von dort kamen Nahrung, Wasser und Energie. Im Austausch dafür erhielten die ländlichen Gebiete Sicherheit, Administration, Produkte und Abfall. In einem weitgehend urbanisierten Raum funktioniert das nicht mehr, die Ressourcenkreisläufe müssen lokal geschlossen werden.

Die Stichwörter dazu sind Urban Gardening, grün-blaue Infrastruktur, Mobilitätswandel, Kreislaufwirtschaft und Klimaadaptation. Diese Themen sind in der Stadt angekommen. Allerdings hat das Urban Gardening sein wirtschaftliches Potenzial noch nicht bewiesen.

Die Umgestaltung von Verkehrs- und Parkierungsflächen, die für eine Entsiegelung und Entschleunigung grundlegend wäre, erfolgt zaghaft. Und die Dekoration von Prestigebauten mit technischem Grün läuft meist auf Greenwashing hinaus. Die aufwändigen baulichen Konstruktionen richten einen ökologischen Schaden an, den die armen Pflanzen in ihrem engen Korsett nie mehr heilen können.

Zitat: Andreas Hofer

Wird um einzelne Bäume gekämpft und über bauliche Dichte versus Freiraum gestritten, verwechselt man häufig Klimaschutz und Klimaadaptation. Der Flächenanteil der städtischen Begrünung ist zu klein, als dass sie einen echten Effekt auf den Klimaschutz hätte; ihr Potenzial ist für das Ökosystem zu gering. Südlich gelegene Städte wie beispielsweise Madrid zeigen aber eben sehr wohl auf, dass Baumalleen, entsiegelte Flächen, freigelegte Gewässer und die Gebäudeschatten großer Häuser mit hoher baulicher Dichte den Aufenthalt in heißen Klimazonen erträglich machen können.

Im weiteren Umfeld der Zentren sieht das völlig anders aus. In versiegelten Gewerbegebieten, der industriell ausgeräumten Landwirtschaft und in ausgedehnten Vorortsiedlungen besteht ein großes ökologisches Aufwertungspotenzial, das in mehreren Dimensionen wirkt. Hier kann erneuerbare Energie in relevanten Mengen erzeugt werden, hier liegt der Schlüssel für eine nachhaltige Mobilität, hier kann landwirtschaftliche Produktion sowohl effizient als auch klimaregulierend sein. Und selbst in den ungeliebten Einfamilienhausgebieten gibt es genügend Dach- und Abstandsflächen, um Selbstversorgung und Biodiversität zu ermöglichen.

HIN ZUR STADT ALS ZUKUNFTSLANDSCHAFT

Wenn wir die Metropolitanräume beherzt als neue Landschaft begreifen, als vom Menschen geschaffen, aber nach bioökologischen Prinzipien gestaltbar, wenn wir nicht mehr schöne Inseln als Parks und Innenstädte als erstarrte Denkmäler in einem Meer der Gleichgültigkeit pflegen, sondern die Schönheit auf den Parkplätzen vor den Einzelhandelsflächen, in den Gewerbegebieten und den verschiedenen Siedlungsmustern der Vorstädte suchen, lösen wir uns vom verengten Blick auf die Innenstädte und werden zu Gärtnern eines neuen großen Raums: der Stadt als Zukunftslandschaft.

100 Jahre nach dem Weissenhof arbeitet die Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart an diesem Bild. Ausgedehnte Gewerbeflächen, ehemalige Industriegebiete, Infrastrukturen wie Großkliniken und Bildungscampi aus den sechziger Jahren und Wohnsiedlungen am Siedlungsrand sind die Schauplätze dieser Transformation. Dabei zeigt sich allerdings, dass der Weg lang und beschwerlich ist.

Neben technischen und gesetzlichen Hindernissen können die Vorstellungen in den Köpfen der Menschen nur mit viel Überzeugungskraft verändert werden. Doch genau dazu ist ein experimentelles Format wie eine IBA ein wertvolles Instrument. Vor Ort, in beharrlichen Diskussionen und mit dem guten Argument der Dringlichkeit des Wandels unternimmt sie erste Schritte in eine nachhaltigere und schönere Zukunft. Sie schafft ein Bild der Region, in dem Nutzungen sich überlagern und Mensch und Natur neue Synergien finden.

Quartier der Generationen östlich von Stuttgart:
In Schorndorf entsteht direkt an der Rems ein dichtes, gemischtes Viertel zum Wohnen und Arbeiten.

Visualisierung:
PARGE Schürmann+Witry Architekten,
Miriam Stümpfl Architektin und Stadtplanerin und
Blank Landschaftsarchitekten





Verwinkelte Gassen mit kleinen Häusern und Plätzen, die unerwartete Blicke freigeben – was südlich des Bahnhofs den Charakter der Schorndorfer Altstadt ausmacht, findet zukünftig jenseits der Gleise im raueren gewerblichen Maßstab eine Ergänzung.

Diese Stadtlandschaft der Zukunft braucht keine Utopien von Abriss und Wiederaufbau, keine grünen Hochhäuser mit technisch aufwändigen Bewässerungssystemen, sondern eine Rückeroberung und Entsiegelung des städtischen Bodens, eine Inwertsetzung der Gebäude als Teil eines Ökosystems und eine starke planerische Hand, die das Gemeinwohl schützt. Dass dies gelingen kann, will die IBA in der Stadt Stuttgart und in der Region mit ihren innovativen Projekten beweisen: Die Umgebung der Ersatzneubauten von genossenschaftlichen Wohnbauten in Stuttgart-Rot und Münster wandelt sich vom Abstandsgrün zu einem vielfältigen Lebensraum, in Schorndorf entsteht auf der weitgehend versiegelten Fläche des ehemaligen Werkhofs ein dichtes und sozial integratives Quartier, und bei der Umnutzung und Erweiterung der Neckarspinnerei scheint – nach über 150 Jahren Textilproduktion – das Ziel einer energetisch und ökologisch positiven Bilanz erreichbar.



Visualisierung:
ARGE Schürmann+Witry Architekten,
Miriam Stümpfl Architektin und Stadtplanerin
und Blank Landschaftsarchitekten

Wenn jetzt der Wertekompass neu geeicht wird und ein Konsens über eine zukunftsfähige Entwicklung entsteht, könnten unfruchtbare Kontroll- und Bewilligungsmechanismen sowie eine Misstrauenskultur, die die Planung vergiftet, einem konstruktiveren, zielorientierten Dialog weichen. Das Ziel, mit immer mehr Regulation Qualität zu erreichen, ist auf jeden Fall gescheitert. Dies ist das beste Argument, um mit Vertrauen in eine neue Form von „Gründerzeit“ aufzubrechen. Eine Gründerzeit, die sich nicht „retro“ orientiert und sich der sozialen Verwerfungen der ersten Gründerzeit bewusst ist, aber die Fragmente einer turbulenten Geschichte in nachhaltigen Lebensraum überführt.

BIOGRAFIE



Andreas Hofer

studierte Architektur an der ETH Zürich und war dort Partner im Planungs- und Architekturbüro Archipel. Seit Anfang 2018 ist er Intendant der Internationalen Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart – kurz IBA'27. Im Rahmen dieses Formats werden über mehrere Jahre hinweg zukunftsweisende Projekte in Architektur, Städtebau und Freiraumgestaltung erprobt und öffentlich sichtbar gemacht. Im Fokus der IBA'27 steht die Frage, wie urbanisierte Landschaften in Zeiten von Klimawandel, Ressourcenknappheit und gesellschaftlichem Wandel weitergedacht werden können.

Foto:
IBA'27/Sven Weber

STADTENTWICKLUNG | DIE STADT DER ZUKUNFT.

Befragt nach ihren Wünschen für die zukünftige Stadtentwicklung, stand für 1.019 Deutsche der Ausbau begrünter Freiflächen deutlich vor gemeinschaftlichen oder technischen Benefits.

Dabei gilt:
0 = gar nicht wünschenswert
10 = äußerst wünschenswert

URBANE WILDNIS 7,7

ABFALLFREIE STADT 7,6

WOHNRAUM FÜR ALLE 7,5

SMART CITY 7,4

AUTOFREIE STADT 7,4

SCHWAMMSTADT 7,3

SELBSTVERSORGENDE STADT 7,3

DIREKTDEMOKRATISCHE STADT 6,6

„SHARING CITY“ 5,9



NACHWORT.

Diese Publikation möchte inspirieren und informieren, Gedanken Raum geben und neue Ideen anstoßen.

Klar ist aber auch: Beim Thema Freiraumwende stehen wir noch am Anfang und der Weg ist weit. Wir laden Sie ein, Teil dieser Reise zu werden:

WEBSITE	freiraumwende.de
INSTAGRAM	@freiraumwende

Oder werden Sie selbst aktiv. Zum Beispiel im Gespräch im Kollegenkreis, mit Kunden oder – ganz konkret – in zukünftigen Projekten.

FREIRAUM WENDE

IMPRESSUM.

INDEXNUMMER	07 000 785
HERAUSGEBER	BEGA Gantenbrink-Leuchten KG Hennenbusch 1 58708 Menden
REDAKTION	Brandrevier GmbH
DESIGN	FORMBA GmbH
DRUCK	Fromm + Rasch, Osnabrück

MUJAQIEFF MÜNDE

HERAUSGEBER

BEGA

freiraumwende.de

FREIRAUMWENDE

AGENDA