



igs 2013

internationale
gartenschau
hamburg

GRÜN | MACHT | GELD

Eine Veranstaltung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
und der igs 2013 in Kooperation mit bdla, DGGL und GaLaBau

Fachkonferenz Zukunft Park Zukunft findet Stadt(-grün)

Abschlussdokumentation der Fachkonferenz
am 26. und 27. August 2010, Bürgerhaus Wilhelmsburg



igs internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh
Pollhornbogen 18 · 21107 Hamburg · info@igs-hamburg.de · www.igs-hamburg.de

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadthausbrücke 8 · 20355 Hamburg

Herausgeber: igs internationale gartenschau hamburg 2013 gmbh
Layout: KAMEKO DESIGN GbR, Druck: Hausdruckerei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Text: konsalt Gesellschaft für Stadt- und Regionalanalysen und Projektentwicklung mbh

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	04
Begrüßung Hans Gabányi, Abteilungsleiter Landschafts- und Grünplanung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt	05
Einführung in das Thema Heiner Baumgarten Geschäftsführer igs 2013 gmbh	05
Begrüßung der Kooperationspartner Heino Grunert Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur	06
Von Räumen und Schäumen Wolfgang Trepper Kaberettist, Hamburg	07
Green Capital – Hamburg wird „grün“ Jennifer Wesche Stellvertretende Leiterin der Projektgruppe Green Capital, Hamburg	10
Zukunft findet Stadt-(grün) Prof. Dr. Udo Weilacher, Professor für Landschaftsarchitektur und industrielle Landschaften an der TU München	12
1. Block: Regional versus International	
The High Line Park – New York „Bürgerengagement mit Promi-Unterstützung“ oder “High sein – Frei sein” Christine Mattauch, Journalistin und Auslandskorrespondentin	13
Hohe Bleichen / Heuberg Hamburg „...von Tannenbäumen außerhalb der Weihnachtszeit“ Andreas Barke, Cogiton GmbH, Hamburg ; Henning Breimann, Breimann & Bruun, Hamburg	15
2. Block: Dauerhaftigkeit versus Mode	
Open Scale München „Wettbewerb ohne Vorgaben“ Margot Deerenberg, Stadtsoziologin, Team Agropolis München Marie-Theres Okresek, Landschaftsplanerin, Team Agropolis München	16
Madrid Rio – Avenida de Portugal „...über Geschwindigkeiten und Freiraumplanungen“ Christian Dobrick, West 8, Rotterdam	19
3. Block: ... kann so Zukunft Park aussehen?	
Nordhavnen „... über Fußgänger, Radfahrer und nachhaltige Stadtentwicklung“ Rune Boserup, CØBE Kopenhagen	20
Masdar Eco City „Die Stadt als Park“ Sebastian Seelig, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung, Berlin	22
Und was ist jetzt mit Zukunft? Fragen und Statements aus dem Publikum	26
Ausblick	27

Vorbemerkung

Die Fachkonferenz „Zukunft Park – Zukunft findet Stadt(-grün)“ fand am 26. und 27. August 2010 im Bürgerhaus Wilhelmsburg in Hamburg statt. Die Konferenz wurde von der internationalen Gartenschau Hamburg 2013 gmbh (igs 2013) und der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) in Kooperation mit dem Bund Deutscher Landschaftsarchitekten (bdla), der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur e.V. (DGGL) und dem Bundesverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau e.V. (GaLaBau) veranstaltet.

Herbert Schalthoff von Hamburg 1 führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer durch den ersten Tag der zweitägigen Veranstaltung. Die Konferenz gliederte sich in drei Blöcke:

Block 1: „Regional versus International“ mit Vorträgen von Christine Mattauch, Andreas Barke und Henning Breimann.

Block 2: „Dauerhaftigkeit versus Mode“ mit Vorträgen von Margot Deerenberg, Marie-Theres Okresek und Christian Dobrick.

Block 3: „...kann so ZukunftPark aussehen?“ mit Vorträgen von Rune Boserup und Sebastian Seelig.

Den Abschluss bildete eine Diskussion mit Fragen und Statements aus dem Publikum zum Thema „...und was ist jetzt mit Zukunft?“

Das Abendprogramm sah einen Rundgang über das igs 2013-Gelände sowie eine Veranstaltung an der Kapelle im Park der igs 2013 vor.

Am zweiten Tag der Fachtagung fanden Exkursionen zu fünf verschiedenen Destinationen statt: Domplatz, Magellan-Terrassen, Marco-Polo-Terrassen, Vasco-Da-Gama-Platz und Parc Fiction.

Die Begrüßung zu Veranstaltungsbeginn erfolgte durch Hans Gabányi, Leiter der Abteilung Landschafts- und Grünplanung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt. Heiner Baumgarten, Geschäftsführer igs 2013 gmbh, führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in die Thematik und Zielsetzung der Veranstaltung ein.

Die Konferenzreihe GRÜN|MACHT|GELD widmete sich in diesem Jahr dem Thema „Zukunft Park – Zukunft findet Stadt(-grün)“.

Hamburg ist eine wachsende, international geprägte Stadt. Jedes Jahr entscheiden sich mehrere tausend Menschen für einen Umzug in die Metropole Hamburg. Mit ihnen steigt die Nachfrage nach attraktiven Wohngebieten und Freizeitangeboten. Damit wachsen auch die Aufgaben und Herausforderungen für die Stadt- und Freiraumplanung.

Hamburg ist grün: Gut neun Prozent der Stadtfläche bestehen aus Parks und Grünanlagen. Die EU-Kommission hat die Elbmetropole als Umwelthauptstadt Europas 2011 – „Green Capital 2011“ – ausgezeichnet. Ihre Grünflächen sind neben Sport-, Spiel- und Kulturstätten auch Orte des Natur- und Klimaschutzes und gewinnen vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Stadtgesellschaft eine besondere Bedeutung als Kommunikations- und Begegnungsräume. Die damit wachsenden Anforderungen an die Freiraumplanung in den kommenden Jahren sind heute noch nicht in Gänze absehbar, auch wenn zweifelsfrei feststeht, dass die Nutzungsanforderungen an öffentliche Freiräume immer vielfältiger werden.

Die igs 2013 will zeigen, wie aus ehemaligen Bahn- und Gewerbeflächen sowie traditionell genutzten Parks und Kleingartenanlagen mitten in Hamburg ein moderner Volkspark der Zukunft entstehen kann. Dabei hat sie sich das Ziel gesetzt, mit innovativen Ideen Generationen übergreifende Freizeit- und Bewegungsangebote für die Vielfalt einer international geprägten Stadtgesellschaft zu schaffen, mit ausreichend Raum für individuelle Verwirklichung.

Die Konferenzreihe GRÜN|MACHT|GELD ist mindestens bis zum Jahr 2013 als jährlich wiederkehrende Tagung gedacht. Bis zum Jahr 2013 wird eine gemeinsame Strategie erarbeitet, wie Landschafts- und Freiraumplanung sich dem Zeitgeist anpassen können. Die Veranstalter möchten damit der aktuellen Diskussion eine neue Dynamik verleihen und den Dialog vorantreiben.

Begrüßung

Hans Gabányi, Abteilungsleiter Landschafts- und Grünplanung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

In seiner Begrüßungsrede erläuterte Hans Gabányi das Thema der Veranstaltung „Zukunft Park“. Nach der Auseinandersetzung mit Strategien und Rahmenbedingungen des Stadtgrüns im vorangegangenen Jahr sollte es 2010 um realisierte Projekte in anderen Städten und experimentelle Ansätze gehen. Vor einem Jahr wurde über Leitbilder gesprochen. Im Jahr 2010 sollte ein Prozess der Identitätsstiftung in Gang gesetzt werden mit dem Ziel, das Grün in Hamburg für alle Hamburgerinnen und Hamburger zu ihrem ganz eigenen Thema zu machen, ein Thema, für das es sich lohnt, Ideen und Engagement zu entwickeln. Einen ersten Schritt in diese Richtung gab es mit einem Workshop im September 2010, an dem Vertreterinnen und Vertreter aus Hochschulen, Planungsbüros und Kreativagenturen teilnahmen. Die dabei verfolgte Annäherung an den Hamburger Weg zu einem Leitbild Stadtgrün soll in einem sich anschließenden Prozess ausformuliert und in 2011 auf einer Werkstatt der Umwelthauptstadt Hamburg öffentlich erörtert werden.

Einführung in das Thema

Heiner Baumgarten, Geschäftsführer igs 2013 gmbh

Heiner Baumgarten begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Fachkonferenz im Namen der igs 2013 gmbh. Er betonte, dass diese Veranstaltungsreihe, die schon seit einigen Jahren in Hamburg durchgeführt wird, dazu beiträgt, die von Hans Gabányi angesprochenen Punkte in der aktuellen Politik, aber auch natürlich die Fragen, die sich für die Zukunft in Hamburg für das Thema Stadtgrün stellen, zu lösen beziehungsweise Lösungsansätze aufzuzeigen.

Hamburg, grüne Metropole am Wasser, ist ein Stichwort, mit dem Hamburg sich in der Außenwerbung darstellt. „Green Capital 2011“ soll dazu noch zusätzlich beitragen. ‚Green‘ ist hier allerdings nicht nur mit ‚Grün‘ zu übersetzen, sondern sehr viel umfassender mit „Umwelt“ zu beschreiben. Wenn man nur von den Zahlen in Hamburg ausgeht, ist man als Verantwortlicher für das Grün in dieser Stadt in der Pflicht, diese Flächen und Qualitäten zu erhalten.

Parks haben für Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner und für die Lebensqualität in der Stadt eine große Bedeutung. Auch für die Wirtschaft hat das Thema „Grün“ eine zunehmende Bedeutung. Hamburg hatte in den letzten Jahren fast immer zweistellige Zuwachsraten im Städtetourismus. Die Prognosen gehen für die nächsten Jahre von einer ähnlichen Tendenz aus, wovon auch die internationale Gartenschau 2013 profitieren wird.

Diese Veranstaltungsreihe hatte ihren Ursprung in der Überlegung, von der alleinigen Diskussion über die ökologische und soziale Bedeutung des Stadtgrüns auch zu seiner ökonomischen Bedeutung zu gelangen. Grün und Natur sind wichtige Faktoren, in eine Stadt zu ziehen oder einen bestimmten Wohnort zu wählen. Bei der insgesamt sinkenden Bevölkerung in Deutschland hat der Wettbewerb um die Menschen begonnen – und zwar massiv. Jede Stadt geht über das Stadtmarketing auf dieses Thema ein und versucht die besonderen Qualitäten, die besonderen Reize und die besonderen Angebote einer Stadt in den Vordergrund zu stellen. Dies wird bestätigt durch das Forschungsprojekt der Gartenamtsleiterkonferenz zum Thema „Wertbestimmende Bedeutung des Grüns“: Hinsichtlich des Immobilien- und Grundstückwertes ist das Grün daran zu 15 Prozent beteiligt. Das ist jedoch abhängig von der Qualität: Welche Qualität ist gemeint, und welche muss im Sinne der Lebensqualität in den Städten angestrebt werden? Qualität ist für die einen Natur belassenes Grün und für die anderen ‚durchgestyltes‘ Grün, das sehr stark durch künstlerische und planerische Akzente geprägt ist.

GRÜN|MACHT|GELD ist eine Veranstaltungsreihe, deren Hauptziel es nicht ist, Grünflächen zu verwerten, sondern Grünflächen zu vermarkten und das Thema Grün im Marketing der Städte stärker zu platzieren. Wenn die Städte weiterhin lebens- und liebenswert bleiben sollen, wird man das Thema Grün immer mehr in den Vordergrund stellen müssen.

In Wilhelmsburg gab es 2002 eine Zukunftskonferenz, bei der von den Bürgerinnen und Bürgern die Forde-

rung erhoben wurde, den zunehmenden Trend des sozialen Ungleichgewichtes im Stadtteil aufzuhalten. Die Parkanlage der igs 2013 sollte eine neue Standortqualität für Menschen, die in Wilhelmsburg leben, bieten. Inzwischen ist deutlich geworden, dass dies gelingen kann. Auch Unternehmen sollen nach Wilhelmsburg kommen, die in diesem Stadtteil ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Arbeitsumfeld bieten, das interessant und attraktiv ist. Das heißt auch, dass neben den sozialen Aspekten auch die ökonomischen eine wichtige Rolle spielen. Vor diesem Hintergrund hat die internationale Gartenschau hamburg den Standort in der Mitte Wilhelmsburgs ausgewählt. Damit verfolgt die igs 2013 zwei Ziele: Erstens eine sukzessive Entwicklung dieses Stadtteils mit einer qualitativ bedeutenden Imageverbesserung, somit also ein nachhaltiges Ziel. Zweitens soll ein Park des 21. Jahrhunderts geschaffen werden. Zudem sollen die zukunftsorientierten Überlegungen in die „Qualitätsoffensive Freiräume“ für die gesamte Stadt eingebunden und dafür die im Fokus stehenden Projekte der igs 2013 genutzt werden.

Begrüßung der Kooperationspartner **Heino Grunert, Deutsche Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur**

Als Vorsitzender der Deutschen Gesellschaft für Gartenkunst und Landschaftskultur, Landesgruppe Hamburg-Schleswig-Holstein, aber auch stellvertretend für den Bund Deutscher Landschaftsarchitekten, Landesverband Hamburg, und den Fachverband Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Hamburg zeigte sich Heino Grunert sehr erfreut über die gemeinsame Veranstaltung und den „Schulterchluss“ zwischen der Verwaltung, der igs 2013 und den Vereinen und Verbänden zum Thema GRÜN|MACHT|GELD.

Vor 10 Jahren habe man gemeinsam mit dieser Veranstaltungsreihe angefangen, nicht ohne zuvor intensiv über Inhalte und Zielrichtung zu diskutieren. Es waren viele gute Themen dabei, spannende Ansätze und auch kontroverse Standpunkte. Das sei gut so gewesen und werde hoffentlich auch in Zukunft so sein.

Eines der großen Ziele der Garten- und Landschaftsarchitektur, so Heino Grunert, war es stets, über die Fachöffentlichkeit hinaus gehört zu werden. Nach wie vor gilt es, an diesem Ziel zu arbeiten. Die Freiraum- und Gartenkultur der Vergangenheit hat Werte geschaffen, die in hohem Maße auch zur Identifikation einer Stadt beitragen. Und es sind Werte, die nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden sollten.

Garten- und Landschaftsarchitekten, die Fachkollegen der Gartenämter wie auch die Garten- und Landschaftsbauer haben einen großen Anteil an der Gestalt der Stadt von heute und hoffentlich auch von morgen. Als Grundlage, vielleicht auch als Planungshilfe können gemeinsam Bedeutung und Wert grüner Projekte, vor allem aber auch deren aktuelle Entwicklungen diskutiert werden, um diese Stadt der Zukunft besser zu machen.



Von Räumen und Schäumen

Wolfgang Trepper, Kabarettist, Hamburg



„Ich komme aus Duisburg, ich bin da nicht nur geboren, ich habe da bis vor einem Dreivierteljahr gelebt und hab da immer noch ein kleines Appartement. Und an diese Einladung gekommen bin ich folgendermaßen: Ich habe vor einigen Monaten, in der Mopo gibt es so einen Fragebogen, der heißt „Mein Hamburg und ich“. Da wohnte ich hier acht Wochen und bin dazu gefragt worden, ob ich diesen Fragebogen ausfüllen würde. Da habe ich gedacht, Donnerwetter, die sind aber schnell hier. Und dann sind da solche Fragen bei wie ‚Was hasse ich an Hamburg‘ und ‚Was lieben Sie‘ und ‚Was machen Sie‘ und ‚Was denken Sie überhaupt‘.

Duisburg, für die, die es nicht wissen, ist PR-mäßig im Moment eine hoch interessante Stadt. Liegt irgendwo zwischen Lilliana Matthäus und Thilo Sarrazin, also vom Image her. Und da bin ich groß geworden und da habe ich dann auch meine Erfahrungen gemacht. Ich wohne in Langenhorn und zwar 80 Meter von Helmut Schmidt entfernt, weil ich habe gedacht, da sind die Nichtrauchererschutzgesetze vielleicht noch nicht vorgedrungen, ist aber auch überall Rauchen verboten. Diese Schilder müssten ja alle immer deutschlandweit ausgestattet sein mit Rauchen verboten, außer Helmut Schmidt. Der hat ja sogar letztens auf dem SPD-Parteitag geraucht – ich weiß nicht, ob Sie das gesehen haben – da musste sich die SPD entscheiden zwischen Nichtrauchererschutzgesetz und Denkmalschutz und man hat sich für Denkmalschutz entschieden. Also da wohne ich und da habe ich eine Frage beantwortet, nämlich: „Wo spannen Sie aus?“ Die Wahrheit konnte ich schlecht sagen, da sind mehrere Kneipen auf dem Kiez, und dann habe ich die zweite Wahrheit gesagt und habe gesagt: „Ich gehe sehr gerne durchs Langenhorn Moor spazieren“. Das haben Bekannte von mir in Duisburg gelesen und haben sich kaputtgelacht, weil mit zwei Sachen konnten sie nichts anfangen: Erstens, der Trepper ist draußen, warum, wieso fährt der nicht Auto wie sonst? Und zweitens, seit wann geht der spazieren? Nachdem mehrere Bekannte mich besucht haben und sich vom einwandfreien Zustand meines Geistes überzeugt hatten, bin ich dann mit denen auch da rum gelaufen und dann haben sie gesagt, hier ist aber doch nix. Und dann habe ich gesagt, ja, das ist es ja. Das liegt daran – Herr Schalthoff hat es ja gerade gesagt – wenn man im Ruhrgebiet einen Park macht, da ist immer was. Ich kann also natürlich, weil ich weder Ihre Kompetenz noch Erfahrung habe, zum Thema Zukunft Park wenig sagen – ich weiß gar nix – aber ich kann Ihnen sagen, wie die Vergangenheit Park bei mir jetzt ganz persönlich war. „Park“ in meiner Jugend im Ruhrgebiet hieß – zum einen erst mal, ich bin in Rheinhausen groß geworden, großes Stahlwerk und sonst nichts – und da war ein Volkspark, hier noch ein Bezug zu Hamburg. Gibt ja hier auch das Volksparkstadion, der Name wird ja glaube ich monatlich gewechselt, aber früher hieß das Volksparkstadion. Und dieser Park war für mich immer gleich mit dem Synonym Blumenbeet, Teich, Enten und Minigolf. Blumenbeet fand ich furchtbar, da durfte man nämlich nie dran, Teich fand ich stinkend langweilig, da musste ich immer zurück, die Enten gingen ja noch, die konnte man wenigstens mal jagen. Minigolf war ganz langweilig. Ich hasse bis heute Minigolf. Was allerdings auch daran liegen kann, dass vor mir immer irgendwelche Kinder dran waren, die das gar nicht konnten und dann musste man immer so lange warten, bis man selber dran war. Also Minigolf und Blumenbeet, alles ganz ordentlich, und da musste man sich auch noch besonders schicke Klamotten, also was die Eltern für schick hielten, dann sonntags anziehen. Und dann grundsätzlich Ostersonntag wurde diese Minigolfbahn eröffnet. Ich habe da so ein Trauma davongetragen, ich weigere mich bis heute, ostersonntags aufzusteigen, weil ich Angst habe, dass ich in den Park muss und lade immer ostersonntags zu Massenbesüfnissen ein, damit man auch gar nicht erst auf die Idee kommt, da hinzugehen. Und dann musste man in diesen Park. Kieswege und wirklich wunderschön. Und zu meinem großen Entsetzen habe ich letztens festgestellt, diesen Park gibt es immer noch, mit dem unvermeidlichen – in den 60er, 70er Jahren waren die Kassen der Städte voll, man wusste gar nicht wohin damit, und vor der Eingemeindung zu Duisburg musste auch noch unbedingt Geld rausgehauen werden – und da hat man in diesen Park den unvermeidlichen Musikpavillon

gebaut, wo dann die zwei Rheinhauser Chöre sangen. Und ich hatte immer großen Spaß, wenn dann die Enten aus dem Teich über die Bühne gewatschelt sind und da irgendwohin geschissen haben. Das fand ich also immer ganz aufregend, da hatte der Park gewonnen. Und dann will ich Ihnen nicht verheimlichen, dass ich auch in diesem Park, in Rheinhausen, zum ersten Mal eine Zigarette geraucht habe. Hinter dem Pavillon, weil wir dachten, das ist so gut wie nicht einsehbar.

Man kann sich auch mit vierzehn irren... Die andere Erfahrung, die ich auch noch mit Rheinhausen, mit diesen Landschaften habe – ich weiß gar nicht, ob es hier so was gibt – aber wir haben natürlich in einer Siedlung gewohnt, die nur Krupp gehörte, und da waren riesengroße, wirklich riesengroße Grünanlagen drin. Also Grünanlagen heißt, da war Rasen, der wurde zweimal im Jahr gemäht und dann war es gut, und da konnte man Fußball spielen. Das durfte man aber nicht, obwohl der Rasen – also nicht wie heute, also heute können Sie ja nicht mal mehr mit drei Kindern ein Wettrennen im Stadtpark machen, wenn doch, machen Sie mal, da werden Sie sehen, wie schnell das CIA Terrorstufe Orange auslöst – aber da kam immer ein Mann, der hieß bei uns der Wiesenschreck. Gibt es hier so was auch, weiß ich nicht. Der kam und hat dann die Kinder da verscheucht. Zehn Minuten später waren alle wieder da und haben weiter Fußball gespielt. Der Mann war für mich jahrelang das Synonym für Gärtner. Wir hatten regelrecht Angst vor dem, daher kommt auch logischer Weise der Name Wiesenschreck. Und das sind so die Erinnerungen, die ich aus meiner Kindheit hatte, wenn es darum geht, was ist denn ein Park, und was hat im weitesten Sinne was mit Garten zu tun. Denn im Ruhrgebiet und in einer Kruppschen Arbeitersiedlung – Sie werden sich schwer wundern – da hatte keiner einen Garten, das war tatsächlich so. Das Einzige, was man noch haben konnte, das waren die Schrebergärten. Schräg gegenüber von unserer Siedlung waren auch ein paar Schrebergärten. Und da war das höchste der Gefühle, wenn man da am Samstagnachmittag irgendwo in so einem Schrebergarten gesessen hat, und man durfte Fußballbundesliga im Radio hören, denn die Sportschau hat zwei Spiele gezeigt. Dann durfte man Fußballbundesliga im Schrebergarten hören und auf der Wiese, riesengroße Wiese, also mindestens drei mal vier Meter, wurden dann die Szenen nachgespielt. Ich war immer Schwarzenbeck, weil man dann von hinten grätschen durfte. Also die Sache war auch noch regelrecht interessant, aber dann müssen Sie mal darauf achten, wenn Sie irgendwo Kabarett oder einen Comedian über Gärten oder Parks reden hören – und deswegen kam ich drauf – dann ist dieser Park immer so, wie der, den ich Ihnen aus dem Volkspark in Rheinhausen beschrieben habe: Blumenbeet, Teich, Enten, Minigolf. Immer. Da sagt nie einer „Oh, das war aber interessant“ oder „Das war so eine Sache, die war so naturbelassen“, nein, es ist immer glasklar. Die letzte Sache, das ist schon nicht mehr Vergangenheit, die gibt es im Ruhrgebiet natürlich. Einmal im Jahr kam dann der große Ausflug zur Gruga nach Essen. Ich wusste jahrelang nicht, ich dachte Gruga, so heißt die Halle, bis mir dann einer gesagt hat, nein, das heißt Grün- und Gartenausstellung. Deswegen fuhr man auch nicht „auffe Gruga“, wie man im Ruhrgebiet sagt, sondern „zur Gruga“. Und dann die Halle dazu. Sie sehen ich arbeite meine ganzen Kindheitstraumata heute auf, deswegen hab ich auch gesagt, ich mach' das sofort. Und das war nun wirklich ganz furchtbar, weil das nur noch getoppt wurde von den Urlauben mit meinen Eltern. Das Schlimmste, was es für mich gab, war die Insel Mainau. Waren Sie schon mal auf der Insel Mainau? Grauenhaft. Grauenhaft. Das die auf einer Insel wohnen, ohne Zugang zu den deutschen Grenzen zu haben, das ist berechtigt. Grauenvoll. Einmal im Jahr, meine Eltern und ich haben Urlaub im Schwarzwald gemacht, und da gehörte immer ein Ausflug auf die Insel. Ich hab schon vorher zu viel gekriegt. Da musste man immer irgendwelche Dahlien bewundern, und die wurden immer nach Ilse Werner und ähnlichen Koryphäen benannt. Grauenhaft. Und jedes Mal, wenn irgendwo an diesem Schloss sich irgendwas bewegte, ich höre es noch, sagte meine Mutter immer: „Ob der Graf da ist?“ Ich habe Jahre später, als ich selber dann in Duisburg gewohnt habe und auf dem Balkon war mit einem kleinen Schuppen dran, wenn mein Vater sich da zu schaffen machte, sagte ich immer zu meiner Mutter: „Guck mal, der Graf ist da“. Sie fand das gar nicht witzig und meinte, sie hätte mir doch die Natur näher gebracht. Sie hat sie mir verübelt. Ich hasse bis heute Dahlien und mit Rosen ist es ja auch nicht viel besser. Wobei ich nie begriffen habe – und Sie können das recherchieren, das stimmt wirklich – da gibt es eine Rose, die ist nach Uwe Seeler benannt. Das habe ich überhaupt nicht verstanden. Weil ich dachte immer nur, der telefoniert billig. Aber das ist tatsächlich bis heute so. Furchtbar. Also, Insel Mainau fand ich ganz grauenvoll. Immer mit dem Boot da rüber, und dann hieß es immer, „Ach guck mal, wie schön die das gemacht haben“. Ich fand das

überhaupt nicht schön, ich fand das stinkend langweilig. Das einzig Schöne war der Brunnen, der da war. Nur wusste ich damals noch nicht, dass der auch geplant war. Ich dachte, den hätte einer übrig gelassen oder der war zufällig. Aber das hatte schon viel Sinn. Ansonsten muss ich natürlich sagen, seitdem ich in Hamburg wohne, muss ich ein bisschen neidvoll erblassen. Ich habe inzwischen gelernt, dass neun Prozent der Hamburger Fläche aus Grünanlagen und Parks bestehen. Gut, da kommt man in Duisburg nicht ganz mit, und deswegen hast du keine andere Chance in Duisburg, als irgendwann Komiker zu werden.

Und dann bin ich nach Hamburg gezogen, das war im Juli, und dann wollte ich unbedingt einmal den Eingang des Ohnsorg-Theaters sehen. Und dann kam ich zu den Hohen Bleichen. Und da hab ich mich schwer gewundert, weil ich nicht gewusst habe, dass man auch schon im Juli Tannenbäume pflanzen kann. Da war ich sanft entsetzt, um ehrlich zu sein. Weil ich nicht wusste, sind die jetzt so früh oder sind die dermaßen spät? Also, da war ich sanft entsetzt, aber das mit den Weihnachtsbäumen, das geht auch anders. Und die Sache, die ich damit verbinde, das ist in Duisburg wirklich eine Sache, wo ich stolz drauf bin, dass die in Duisburg ist: das ist der Landschaftspark Nord. Eine ganz wunderbare Sache, ein riesengroßes Stahlwerk. Sie werden das eh alle kennen, aber Sie haben es noch nie von jemandem erklärt gekriegt, der gar keine Ahnung davon hat. Dieser Landschaftspark Nord, ein riesengroßes Stahlwerk, eine Fläche von über 200 Hektar, und dieses Stahlwerk hat man dann 1985 geschlossen, und man hat überlegt was man daraus macht. Dann kam man auf den Einfall, wir machen das nicht platt, und wir machen auch kein Einkaufszentrum hin, wie das gemeinhin gerne gemacht wird, sondern wir machen da einen Landschaftspark draus. Und der ist dann mit großem Aufwand entstanden. Professor Peter Latz hat den maßgeblich entworfen, und der ist 1994 eröffnet worden. Da kamen im ersten Jahr 20.000 Besucher. Inzwischen ist in diesem Gasometer eine Riesen-Tauchscheule, interessant ist, dass der Park mehrfach unterteilt ist. Es gibt dort Ecken, die sind völlig naturbelassen und andere, Sie können sich im Landschaftspark in Duisburg tatsächlich Enzian angucken – ich weiß nicht, wie sie es geschafft haben, aber es funktioniert – und dieser Park ist ein kleiner Wallfahrtsort geworden. Wenn ich Ihnen sage – das ist gemeinhin nicht bekannt, aber es ist tatsächlich so – dieser Landschaftspark in Duisburg hat sich innerhalb von 16 Jahren zum zweit meist besuchten Ort in Nordrhein-Westfalen gemacht. Mehr Besucher hat nur der Kölner Dom. Da kommen inzwischen 550.000 Menschen hin. Es gibt ein Open-Air-Kino mitten in diesem Park, wo im Grunde genommen nichts geboten wird. Wenn Sie 2011 da mal hingehen wollen, dann kann ich Ihnen sagen – das habe ich gestern Abend extra nachgeguckt – das geht über sechs Wochen, jeden Abend, und Sie kriegen jetzt noch Karten für zwei Vorstellungen. Alle anderen sind ausverkauft, ohne zu wissen, welcher Film überhaupt gespielt wird. In der Kraftzentrale finden Veranstaltungen und Tagungen statt, und das Prinzip ist so, dass in den Pausen sofort die Türen überall aufgerissen werden und dann stehen die Leute sofort im Grün. Sofort. Eine Attraktion ist der alte Hochofen, der da immer noch ist, da können Sie siebzig Meter hoch laufen. Mancher Jugendliche wundert sich da oft, es gibt da keinen Aufzug, da muss man laufen, das geht. Und dann gucken Sie da über diesen Park, und Sie gucken über Duisburg und sehen bei gutem Wetter fünf verschiedene Autobahnen, und das ist ja auch sehr schön. Hat zwar weniger mit Landschaft zu tun, aber es ist wie gesagt so, dass die Duisburger da mittlerweile richtig stolz drauf sind – und glauben Sie mir, das hat nichts mit den aktuellen Entwicklungen zu tun – so viel gibt es nicht, dass man sagt, das ist aber richtig schön. Aber dieser Park, der ist so angenommen worden von der Bevölkerung, früher war der geschlossen im Winter, der machte dicht vom 1. Oktober bis zum 1. März, der ist mittlerweile ganzjährig geöffnet. Die anderen Parks in Duisburg sind Blumenbeet, Teich, Enten, meist kein Minigolf, weil das zu teuer ist im Unterhalt, aber da hat sich nicht allzu viel getan. Vor zehn Jahren saß man in Hamburg nicht draußen, habe ich irgendwo gelesen. Und das fand ich sehr interessant, denn das war früher im Ruhrgebiet anders. Da wollten die Leute immer raus, weil sie entweder im Stahlwerk gearbeitet haben oder in kleinen Wohnungen. Sobald es eine Gelegenheit gab rauszugehen, ging man auch raus. Und wenn Sie sich heute oder morgen, weil morgen ist dieses Thema Hamburg draußen, wenn Sie so ein Bedürfnis haben, mal rauszugehen und irgendwo draußen zu sitzen, dann kann ich Ihnen eine ganz wunderbare Stelle hier in dieser Stadt empfehlen: Gehen Sie auf den Spielbudenplatz und setzen Sie sich vor das Schmidt Theater und Schmidts Tivoli. Da ist kein Baum, da ist nix, aber da ist das Leben, und wenn Sie ein bisschen Pech haben, dann finden Sie mich da auch. Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei Ihrer Tagung. Herzlichen Dank.“



Green Capital – Hamburg wird „grün“

Jennifer Wesche, stellvertretende Leiterin der Projektgruppe Green Capital, Hamburg

Jennifer Wesche beschrieb in ihrem Vortrag, was Hamburg als Umwelthauptstadt ausmacht und was im Jahr 2011 geplant ist, insbesondere in Hinblick auf die Themen Grünplanung und Stadtgrün.

Hamburg ist die zweitgrößte Stadt Deutschlands und noch dazu eine der größten Städte Europas. Hamburg hat 1,8 Millionen Einwohner und 300.000 Pendler täglich. Damit kommen jede Menge Herausforderungen und Probleme auf eine Stadt wie Hamburg zu, die zum Beispiel durch den Verkehr und die Wohnsituation verursacht werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass Hamburg eine große Verkehrsfunktion für den Gütertransport hat. Hamburg hat den größten Hafen Deutschlands und jede Menge Industrieunternehmen. Hamburg ist aber nicht nur eine Industriestadt, sondern ist auch grün geprägt. Im Rahmen des Verfahrens für die Bewerbung für die Umwelthauptstadt wurde herausgefunden, dass 89 % der Hamburgerinnen und Hamburger nur 300 Meter zu einem nächsten Park entfernt wohnen!



Der Titel Umwelthauptstadt ist zum ersten Mal 2009 verliehen worden. Der Gedanke der Umwelthauptstadt ist es, Städte zu einem Wettbewerb zu animieren, im städtischen Umweltschutz noch bessere Leistungen zu erlangen.

In Städten werden die meisten Treibhausgasemissionen verursacht (zwischen 75 % und 80 %). Das heißt, dass die Stadt neben der Landwirtschaft das größte Problem für die Umwelt darstellt. Auf der anderen Seite gibt es in Städten auch die meisten Lösungen für Umweltprobleme und Umweltnachhaltigkeit.

Hamburg hat sich um den Titel „Green Capital“ beworben, um zu erfahren, wie es im internationalen Vergleich abschneidet. Insbesondere im Bereich Klimaschutz, Abwasser und im Bereich Verwaltung hat Hamburg besonders gut abgeschnitten, auch die Bereiche Luftqualität, Lärmbelastung und Abfallwirtschaft haben gut abgeschnitten. Bei den Grünanlagen liegt Hamburg zwar über dem Durchschnitt, ist aber nicht die beste Stadt. In Hamburg hervorzuheben ist die gute Erreichbarkeit der Grünanlagen. Die EU-Kommission hat Hamburg außerdem bestätigt, dass Hamburg gerade in dem Bereich der benachteiligten Stadtteile besonders gut im Bereich der Grünplanung war. Als negativ ist von der EU-Kommission angemerkt worden, dass der Lärmschutz in den Grünanlagen nicht entwickelt wurde.

Der Titel Umwelthauptstadt Europas 2011 ist vor allem die Summe aller städtischen Aktivitäten im Bereich des Umweltschutzes und des Klimaschutzes in den letzten Jahrzehnten. Dabei wurde nichts innerhalb weniger Jahren aus dem Boden gestampft. Bestehenden Pläne städtischer Partner wie IBA, igs oder HafenCity haben ebenfalls dazu beigetragen, dass Hamburg Umwelthauptstadt Europas geworden ist. In Zukunft sollten nicht nur städtische Partner, sondern auch die Wirtschaft, die Zivilgesellschaft, die Umweltverbände usw. eingebunden werden. Wenn alle Akteure der Stadt ein gemeinsames Ziel haben, nämlich den Umweltschutz noch stärker zu verbessern, bringt das die Stadt weit voran.

Jennifer Wesche erläuterte die verschiedenen Themenfelder, an denen die Stadt arbeitet. Für die verschiedenen Themen wurden verschiedene Leitprojekte ausgewählt. Beispielhaft stellt sie den Bereich Klimaschutz vor: Ein ambitioniertes Klimaschutzziel ist eine Reduktion von mindestens 80 % der Treibhausgasemissionen bis 2080. Hierzu gibt es verschiedene Ansätze. Bereits jetzt schon ist Hamburg eine Hochburg im Bereich der Klimaforschung und es haben sich in den letzten Jahren sehr viele Unternehmen

im Bereich der erneuerbaren Energien angesammelt. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass sich Umweltschutz und Ökonomie nicht ausschließen, sondern dass Umweltschutz für die Weiterentwicklung der Wirtschaft in der Stadt sein kann.

Ein Leitprojekt ist die Naturschutzstrategie. Sie beinhaltet die Ausweitung und den Erhalt der Naturschutzgebiete. Ziel ist die Ausweitung von 8,5 % auf 12,5 % der Stadtfläche. Dazu wird eine Strategie entwickelt, gefährdete Lebensräume und Arten stärker zu integrieren.

Ein weiteres Leitprojekt ist das „Grüne Netz Hamburg“ – ein Projekt, das aus mehreren Teilprojekten besteht. Das „Grüne Netz Hamburg“ ist die Grundlage für die Entwicklung des Freiraumsystems. Landschaftsachsen sollen in den nächsten Jahren stärker konkretisiert werden, um die Verbindung zwischen Umland und City zu stärken.

Zudem gibt es in Hamburg einen digitalen Grünplan, der eigentlich ein Planungsinstrument für die Verwaltung ist. Dieser soll stärker für die Öffentlichkeit aufbereitet und zugänglich gemacht werden. Damit steht ein Angebot für Bürgerinnen und Bürger bereit, sich über Hamburgs grüne Gebiete zu informieren. Für Kinder gibt es bereits eine Broschüre, in der mehr als 60 Spielplätze und 100 Ausflugsziele genannt sind.

Vorbildlich ist auch das Klimamodell Hamburg. Es gibt ein Szenario für die nächsten 50 Jahre, wie sich das Klima auf Hamburg auswirkt, aber auch, welchen Einfluss die Grünanlagen oder die Freiraumplanung in dem Bereich auf das Klima haben kann.

Ein Projekt, das die Schnittmenge zwischen Landschafts- und Grünplanung, Lärmschutz, Wohnen und auch Mobilität bildet, ist die Abdeckelung der Autobahn 7 im Westen Hamburgs. Hamburg wurde verpflichtet, Lärmschutzanlagen zu errichten. In diesem Zusammenhang wurde die vier Kilometer lange Überdeckelung der Autobahn geplant. Auf diesem Deckel sollen Grünanlagen entwickelt werden. Dadurch wird zum einen Lärmschutz, zum anderen eine Erweiterung der Grünanlagen und eine gewisse Entlastung der Gegend von schädlichen Schadstoffemissionen erreicht.



Im Jahr der Umwelthauptstadt 2011 wird es einen Info-Pavillon für Besucherinnen und Besucher am Hauptbahnhof geben, in dem darüber informiert wird, was in den einzelnen Themenfeldern in Hamburg und in anderen Städten passiert. Es werden Touren zu ökologischen Themen in Hamburg angeboten. Es sollen dabei nicht nur die bereits gelungenen Beispiele gezeigt werden, sondern auch, wo es noch große



Herausforderungen gibt.

Da es sich um einen europäischen Titel handelt, hat Hamburg auch den Auftrag, die Bürgerinnen und Bürger in anderen Städten zu informieren, was im Bereich städtischen und ökologischen Umweltschutz stattfindet. Dafür wurde der „Zug der Ideen“ entwickelt, der von April bis Oktober 2011 durch Europa fahren wird. Hamburg wird bei dieser rollenden Ausstellung zwar im Fokus stehen, doch werden alle europäischen Städte, die an dieser Tour teilnehmen, ihre Best practice ausstellen. Hamburg möchte von diesen Städten lernen, aber auch zeigen, was es selber hat. Darüber hinaus wird es auch in der Stadt eine Vielzahl von Veranstaltungen geben, die möglichst bürgerorientiert sind und nicht nur für Fachpersonen gedacht sind. So soll sich der Gedanke des Umweltschutzes noch stärker in den Köpfen der Hamburgerinnen und Hamburger verankern.

Zukunft findet Stadt (-grün)

Prof. Dr. Udo Weilacher, Professor für Landschaftsarchitektur und industrielle Landschaften an der TU München

Prof. Dr. Udo Weilacher begann seinen Beitrag mit dem Statement, dass es nicht nur kurzfristig, sondern unverantwortlich sei, die Frage nach der Zukunft des Stadtgrüns zu diskutieren, ohne sich der globalen Perspektive bewusst zu sein.

Rund die Hälfte der Weltbevölkerung, Tendenz steigend, und rund 80 Prozent der Menschen in Europa leben heute in Städten und Ballungsgebieten. Bis 2015 wird es einen deutlichen Zuwachs geben. Die Zukunft vieler Menschen wird urban sein. Die Frage nach dem Wesen der Stadt und auch dem Grün in Städten bekommt daher eine globale Dimension. Auf den ersten Blick könnte man meinen, die Stadt sei das globale Problem. Aber einer der weltweit innovativsten Architekten und Stadtplaner, der Bürgermeister Jaime Lerner der Dreimillionenstadt Curitiba in Brasilien, hat eine andere Auffassung und bringt es auf eine sehr treffende Formel. Er sagt, die Stadt ist nicht das Problem, sondern die Lösung! Curitiba ist heute die Vorbildstadt in Südamerika für den ökologischen Umbau von Megastädten. Zunächst hatte sich der Bürgermeister um die Entwicklung eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystems gekümmert, da der Individualverkehr nicht nur für den enormen Anstieg des CO₂-Ausstoßes mit verantwortlich, sondern der Individualverkehr auch die Ursache für den ständig steigenden Energie- und Flächenverbrauch ist. Immerhin 70 Prozent des heutigen Energieverbrauchs wird dadurch bestimmt, wie Städte insbesondere im Zusammenhang mit der Infrastruktur geplant werden. Die Frage nach der zukünftigen Nachhaltigkeit von Städten kann nicht nur sektoral betrachtet werden. Man muss viele Aspekte berücksichtigen, die Konzentration auf das Grün allein reicht nicht mehr aus.

Ein besonders plakatives Beispiel für die enge Verknüpfung zwischen urbaner Dichte und Zukunftsfähigkeit einer Stadt ist die amerikanische Stadt Detroit, an der sich gut der Zusammenhang zwischen Freiflächen und Energieverbrauch einer Stadt erkennen lässt. 1955 ließ General Motors in der Stadt sämtliche Straßenbahnen demontieren, damit die Arbeitnehmer mit dem Automobil zur Arbeit kommen und nicht mit der Straßenbahn. Das führte nicht nur zum Kollaps des öffentlichen Verkehrssystems, sondern auch zu einer rasanten Ausdehnung dieser Stadt in die Fläche. Als der Strukturwandel in der Automobilindustrie einsetzte, die großen Automobilkonzerne andernorts bessere Produktionsmöglichkeiten fanden und die Stadt verließen, führte die damalige Ausdehnung zum Desaster. Zurück blieb eine Stadt ohne funktionierendes öffentliches Verkehrssystem, die in den Folgejahren immer dramatischer schrumpfte. Die gesamte Infrastruktur, von den Entwässerungskanälen bis zu den Kultureinrichtungen, konnte nicht mehr unterhalten und finanziert werden. Daraufhin hat sich die Natur die leer stehenden Gebäude wiedererobert und die Stadt wunderbar begrünt. Wegen der zu erwartenden Bau- und Pflegekosten ist es für Detroit völlig undenkbar, alle freiwerdenden Brachflächen jetzt konsequent in hübsche Parks zu verwandeln. Das heißt, diese Stadt hat nicht zu wenige, sondern viel zu viele freie (Grün-) Flächen. Ein weiteres gravierendes Problem ist die viel zu geringe Bewohnerdichte. Detroit verbraucht etwa zehnmal so viel Energie wie eine Stadt mit doppelt so hoher Einwohnerdichte, Kopenhagen zum Beispiel. Dadurch wirft sich auch die Frage auf, wie dicht Städte eigentlich werden können, um immer noch lebenswert zu bleiben.

Ein weiteres Problem ist der gegenwärtige Flächenverbrauch pro Kopf. In Deutschland liegt die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf bei etwa 42 Quadratmetern. Zusätzlich werden pro Tag nahezu 104 Hektar Fläche verbraucht, zum Beispiel durch den Bau von Ein- und Mehrfamilienhäusern. Auch das ist ein wichtiger Wert, wenn man über Freiflächen der Zukunft in einer Stadt diskutiert und sich fragt, welche Konsequenzen eine einseitig propagierte Durchgrünung der Städte und der damit einhergehende Verlust an Einwohnerdichte haben werden.

Was heißt das für die Stadtentwicklung? Seit mehr als 100 Jahren weiß man, dass die „durchgrünte und aufgelockerte Stadt“ alles andere als eine nachhaltige zukunftsfähige Vision von Stadt ist. Trotzdem geistert das verführerische Klischeebild vom Wohnen im Grünen immer noch hartnäckig durch die Köpfe. Man muss sich endlich von dieser einseitigen Interpretation der grünen Stadt lossagen, wenn nicht der globale Kollaps der Umwelt riskiert werden soll. Das heißt, dass jede nicht überbaute Fläche in einer Stadt vielleicht vordergründig ein Gewinn ist, aber langfristig gesehen eine Tendenz zum Verbrauch der nicht

vermehrbarer Ressource Boden möglicherweise verstärkt und global gesehen in die Katastrophe führt. Im Gegensatz dazu gibt es die Idee des konzentrierten Grüns im Stadtgewebe. Einerseits soll durch gut dimensionierte Grünflächen eine hohe Qualität innerhalb des Wohnquartiers erreicht werden, andererseits will man mit hoch verdichtetem Bauen in der Nähe solcher Parks und Gärten eine adäquate Einwohnerdichte erzielen, um die Ressource Boden zu schonen. Was nicht passieren darf, ist, dass das Grün unsichtbar wird. Unsichtbar, weil man glaubt, über die gleichmäßige Verteilung von grüner Qualität einer ganzen Stadt etwas Gutes zu tun.

Der wesentliche Unterschied zur Gartenstadt-Idee vor über 100 Jahren besteht darin, dass man sich heute darüber klar sein sollte, dass der Boden – unverbaute, unzersiedelte, unzerschnittene Fläche –, eine extrem begrenzte Ressource ist. Deswegen muss die Diskussion über neue Parks und über neue Gärten, Durchgrünung der Städte, vor einem anderen Hintergrund geführt werden, als das vor 100 Jahren der Fall gewesen ist.

Die Stadt als begrünter Lebensraum kann nur dann als Zukunftsvision wirklich hilfreich sein, wenn man die Stadt nicht als Problem betrachtet, sondern als Lösung akzeptiert. Hamburg ist bereits grün – gut neun Prozent der Stadtfläche bestehen aus Parks und Grünanlagen, was auch weiterhin so bleiben soll. Mit immer neuen Grün-Events und der einseitigen Forderung nach immer stärkerer Durchgrünung der Stadt riskiert man aber womöglich eine Art Inflation des Grüns und trägt möglicherweise zur Abnahme der städtischen Dichte bei. Die zentrale Herausforderung besteht darin, Grün nicht als universelle, überall anwendbare Lösungsformel zu verkaufen. Es geht überdies nicht so sehr darum, immer wieder neues Grün zu erfinden, sondern altes Grün zu qualifizieren und zu pflegen. Das heißt, vordringlich sind die existierenden Grünflächen wieder besser sichtbar, für die Menschen wieder besser erlebbar und bewusst zu machen.

Wenn es gelingt, Hamburg kompakt, urban und grün weiterzuentwickeln, wird diese Stadt auch in Zukunft Vorbildcharakter behalten.

1. Block: Regional versus International

Im folgenden Block ging es um die sogenannten Gegensatzpaare. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass man an ein Projekt unterschiedlich heran gehen kann, um das erwünschte Ergebnis zu erreichen.

The High Line Park – New York

“Bürgerengagement mit Promi-Unterstützung” oder “High sein – Frei sein”

Christine Mattauch, Journalistin und Auslandskorrespondentin

Christine Mattauch ist unter anderem New York-Korrespondentin der Zeitschriften „Handelsblatt“ und „Deutsches Architektenblatt“ und hat die Entwicklung der High Line aus eigener Anschauung unmittelbar verfolgt.

Die High Line ist eine stillgelegte Güterhochbahn für den Frachtverkehr, die 1934 erbaut wurde. Sie liegt in Chelsea, im südwestlichen Teil von Manhattan. Seit den 1960er Jahren ist die Güterhochbahn kaum noch genutzt worden, sodass sie 1980 formell stillgelegt wurde. Heute entsteht auf der High Line eine Parklandschaft, die von der New Yorker Bevölkerung mit Begeisterung angenommen wird.

Die Gestaltung stammt von dem New Yorker Architekturbüro Diller Scofidio + Renfro und den Landschaftsarchitekten von Field Operations. Die Schienenstränge wurden erhaltensweise bei der Renovierung dieser Hochbahn ausgegraben und



wieder genau an den Platz verlegt, an dem sie entnommen worden waren. Der Bodenbelag, aber auch die relativ ungewöhnlichen Bänke, greifen die Struktur der Schienen auf. Daneben gibt es Rasenflächen, Wildblumen, Kunstobjekte und natürlich Aus- und Durchblicke auf Wolkenkratzer, auf den Hudson River und auf das Straßengeschehen. Die High Line ist dabei keineswegs nur für Spaziergänger attraktiv, sondern es finden Yogakurse statt, es werden Picknicks veranstaltet, die Vereinigung der Amateurastronomen stellt Teleskope auf, Tanzlehrer veranstalten kostenlose Mambo- und Sambakurse, und es gibt T-Shirts, Baseballkappen, Schirme und sogar ein Parfum, das nach der High Line benannt ist.

Schon in den 1970er Jahre entspannte sich eine Kontroverse, was mit der High Line geschehen sollte. Dabei gab es Konflikte zwischen Immobilieneigentümern rund um die High Line, die sie entfernen wollten, und Intellektuellen, Künstlern und Anwohnern, die sie erhalten wollten. Die High Line wäre fast abgerissen worden. Dass es nicht so weit kam, ist einer ganzen Reihe von Akteuren zu verdanken, insbesondere der Bürgerinitiative „Friends of the High Line“, die sich unter Federführung von Joshua David und Robert Hammond aus qualifizierten Profis und begeisterten Amateuren zusammensetzte. Im Jahr 2003 schrieb die Bürgerinitiative einen offenen Ideenwettbewerb aus, der ein beachtliches Echo bekam, obwohl die High Line damals noch ein Insiderprojekt war. 720 Teams aus 36 Ländern beteiligten sich und entwickelten Visionen wie eine Großstadtfarm oder einen kilometerlangen Swimmingpool. Zudem band die Initiative auch weitere Anwohner ein und moderierte mehrere Foren, auf denen sie Vorschläge sammelte. Die Ideen der Anwohner hatten stark qualitativen Charakter: sie wollten eine Großstadtoase, einen Ort der Ruhe und Entspannung. Die Vielzahl von Ideen, Visionen und Vorschlägen wurde anschließend Grundlage eines weiteren Ideenwettbewerbs für professionelle Landschaftsplaner, der dieses Mal von „Friends of the High Line“ und der Stadt New York gemeinsam veranstaltet wurde. Es gewannen Diller Scofidio + Renfro. Daraufhin ließ die Bürgerinitiative deren Entwürfe erneut in Anwohnerforen diskutieren. Am 10. April 2006 wurde schließlich der Grundstein für das heutige Parkprojekt gelegt. 2009 wurde der erste der drei Abschnitte der High Line bis zur 20sten Straße als öffentliche Parkpromenade eingeweiht. Gegenwärtig wird der zweite Abschnitt gebaut. Finanziert wird das Projekt unter anderem durch Spenden von Privatpersonen, Unternehmen und Stiftungen. Die Gesamtkosten für die ersten beiden Abschnitte belaufen sich auf 152 Millionen Dollar. 44 Millionen Dollar kamen als Spende zusammen. Die Stadt New York trägt den anderen Teil der Kosten.

Die Stadt beschränkt sich auf wichtige Schlüsselfunktionen wie die Sicherung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die „Friends of the High Line“ und andere Ehrenamtliche sind operativ für das Projekt zuständig. Um Unterhalt und Pflege der High Line kümmert sich nicht etwa die Stadt, sondern die Bürgerinitiative.

Die Immobilieneigentümer, die sich seinerzeit für den Abriss eingesetzt hatten, sind inzwischen froh, dass sie sich nicht haben durchsetzen können. Die High Line hat nämlich das ganze Stadtviertel und damit auch die dortigen Grundstücke erheblich aufgewertet. Es haben viele neue Läden und Restaurants eröffnet, es gibt ein Hotel über der High Line und einen Biergarten unter ihr. Zudem sind viele ungewöhnliche und herausragende Wohn- und Büroprojekte rund um die High Line entstanden. Die privaten Folgeinvestitionen rund um die High Line werden auf über vier Milliarden Dollar geschätzt.

Damit ist die High Line ein Lehrstück, wie ein Stück städtischer Identität gerettet werden und nachhaltige Stadtarchitektur aussehen kann.





Hohe Bleichen / Heuberg Hamburg „...von Tannenbäumen außerhalb der Weihnachtszeit“

Andreas Barke, Cogiton GmbH, Henning Breimann, Breimann & Bruun, Hamburg

Andreas Barke ist Vertreter der Grundeigentümer der Hohen Bleichen und hat gemeinsam mit Henning Breimann das dortige BID (Business Improvement District) entwickelt.

2003 kaufte Andreas Barke die alte Hypothekbank an den Hohen Bleichen in der Hamburger Innenstadt. Daraufhin entstand die Idee, den dazugehörigen unansehnlichen Hinterhof attraktiver zu gestalten. Auch das Umfeld des Grundstückes sah ungepflegt aus. Seit Kriegsende hatte sich das Quartier sukzessive in vielen Bauabschnitten entwickelt, sodass jeder Abschnitt sein eigenes Straßenpflaster und seine eigene Bepflanzung hatte. Daneben existierten weitere Problemlagen. Es gab einen Riesenparkplatz mit einigen Büschen und Wildwuchs, und den nahe gelegenen Bleichenhof konnte man zu Fuß nicht erreichen.

Als Andreas Barke das Objekt erwarb, wollte er den Schulterchluss zwischen den Grundstückseigentümern vom Gänsemarkt, ABC-Viertel zu den Großen Bleichen und zum Neuen Wall schaffen. Ziel war es, die Topeinkaufslagen in Hamburg aufzuwerten, um damit die Fußgänger- und Einkaufsfrequenz zu erhöhen und eine Standortsicherung zu betreiben. Fünf Jahre arbeitete er ehrenamtlich an der Umsetzung dieser Bestrebungen, bis letztendlich der Business Improvement District Hohe Bleichen geschaffen wurde. Die Beteiligten am BID haben ihre Arbeit im Gebiet immer ganzheitlich verstanden. Das heißt, dass sowohl hochwertiger Architektur im Hochbau als auch Landschaftsarchitektur im Fokus standen.

Der landschaftsplanerische Entwurf sah vor, den Straßenraum als einen „Passepartout“ zu gestalten. Alle Gebäude, die an der Straße liegen, sollten in ihrer Front eine gleich bleibende Freiraumgestaltung erhalten. Dazu wurde zunächst eine „Leitpflanze“ benötigt, die ein starkes Gestaltungselement darstellt. Die Entscheidung fiel zugunsten der „Thuja Plicata Excelsior“, die sehr „stadtklimafest“ ist. Noch nie hat Hamburg in seiner Geschichte Bäume gepflanzt, die am Pflanztag eine Größe von elf Metern hatten, schon gar nicht Bäume, die immergrün sind. Ganz wichtig bei der ganzheitlichen Konzeption eines solchen Projektes ist, dass die Landschaftsplanung Wiedererkennungsmerkmale produziert. Damit stellt sie ein Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Hochbauarchitektursprachen her und schafft einen gemeinsamen Kontext.

Seit an dem Projekt gearbeitet wurde, veränderte sich die ganze Gegend, und es ist zu erkennen, dass der gewünschte Schulterchluss geschaffen wurde. Der Freiraum wurde nutzbar gemacht, und es lassen sich zu Fuß alle Bereiche und alle Einzelhandels- und Bürobereiche der Hamburger City erreichen. Genauso ist der Straßenraum belebt worden, da Gastronomieeinrichtungen dort ihren Platz bekommen haben.

Seit Anfang des Projekts haben sich die Mieten im Einzelhandelsbereich markant erhöht. Die Verdoppelung betrifft die gesamte Entwicklung der Hohen Bleichen.

Fazit: Freiraumplaner und Landschaftsarchitekten haben viel mehr Möglichkeiten, einer Stadt oder einem Stadtteil ein Image zu verschaffen, als man es zum Beispiel im Hochbau hat. Daher ist es wichtig, über den Tellerrand hinaus zu schauen und die traditionellen Elemente des Städtebaus mit einer gestalteten Freiraumplanung zu kombinieren.

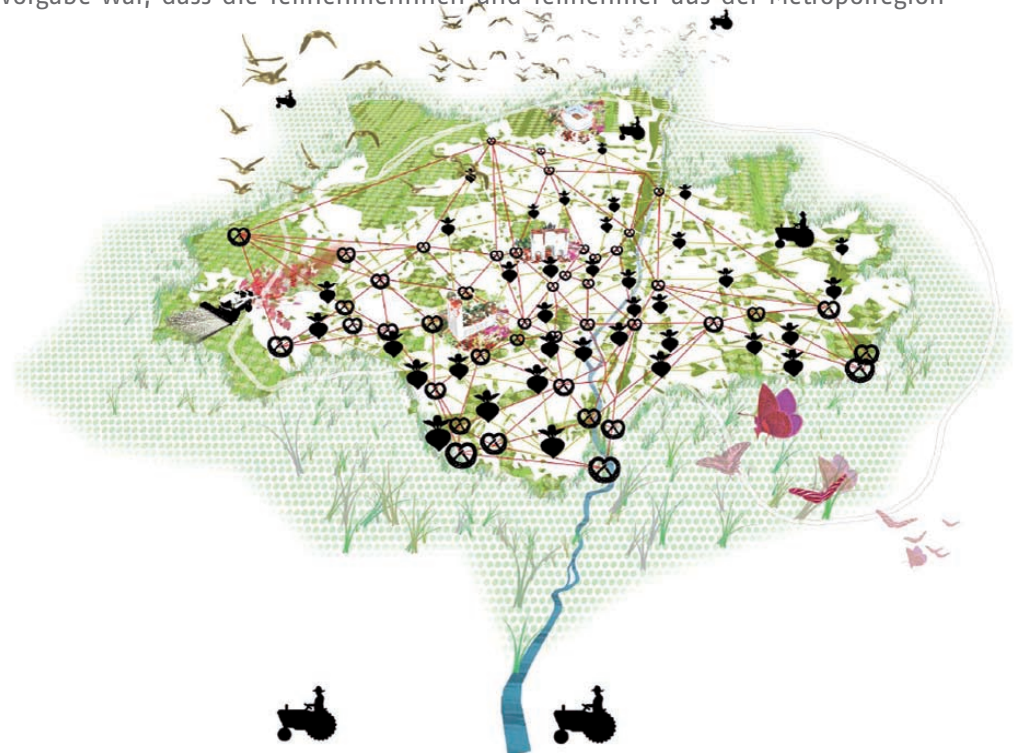
2. Block: Dauerhaftigkeit versus Mode

Open Scale München „Wettbewerb ohne Vorgaben“

Margot Deerenberg, Stadtsoziologin, Marie-Theres Okresek, Landschaftsplanerin,
Team Agropolis München

Der Beitrag „Agropolis – Die Wiederentdeckung des Erntens im urbanen Alltag“ versucht, das Potenzial einer Stadt zu erörtern und auszuschöpfen. Neue Strategien, wie sich die Landwirtschaft in die Stadt zurück bringen lassen kann, sollen aufgezeigt werden. Es ist der Versuch, der Stadtbevölkerung das aktive Gärtnern, verbunden mit dem Prozess des Erntens und der Nahrungsmittelaufnahme, näher zu bringen. Ein Grundbedürfnis ist die Versorgung des Menschen mit Lebensmitteln, da Menschen heutzutage viel bewusster mit Ernährung umgehen. Es ist wichtig geworden, woher die Nahrung stammt und ob man dem Produkten vertrauen kann. Aber es geht auch um gemeinsames Genießen als Gegenpol zum Trend der Individualisierung. Menschen sollen wieder etwas miteinander machen und voneinander lernen. Dazu kann das gemeinsame Gärtnern seinen Beitrag leisten. Leider haben die modernen Stadtbewohner vergessen, wie man gärt. Die Basis von „Agropolis“ befindet sich im Münchener Westen. Hier entsteht in den nächsten 30 Jahren auf 350 Hektar das Stadterweiterungsgebiet Freiham. Dieses Gebiet wird momentan ausschließlich landwirtschaftlich genutzt und ist in München völlig unbekannt, obwohl dort ein Siedlungsgebiet für 20.000 Menschen wachsen wird. „Agropolis“ schlägt vor, eine urbane Landwirtschaft in Freiham zu etablieren, die ökonomisch arbeitet. Die Produkte dieser Landwirtschaft sollen in der Stadt verkauft werden, um so die Idee der urbanen Landwirtschaft wieder in die Stadt hinein zu pflanzen.

Das Wettbewerbsverfahren Open Scale in München, aus dem das Projekt „Agropolis“ entstand, war sehr unkonventionell. Ziel war es, neue Problemstellungen und neue Bewertungskriterien hervorzubringen, um neue Fragen aufzuwerfen und nicht unbedingt konventionelle Antworten auf konventionelle Fragen zu formulieren. Dieses Vorgehen implizierte zwar eine gewisse „Maßstabslosigkeit“, trotzdem wurden einige Rahmenbedingungen gesetzt. Jedes Team sollte mindestens drei verschiedene Disziplinen beinhalten. Die Größe der Teams belief sich auf mindestens drei, höchstens sieben Personen. Wenigstens eines der Teammitglieder musste einen Abschluss in Architektur, Landschaftsarchitektur oder Raumplanung haben. Da das Projekt auf Berufsanfänger und Absolventen abzielte, waren nur die Jahrgänge von 1969 und jünger für die Teilnahme zugelassen. Eine weitere Vorgabe war, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Metropolregion



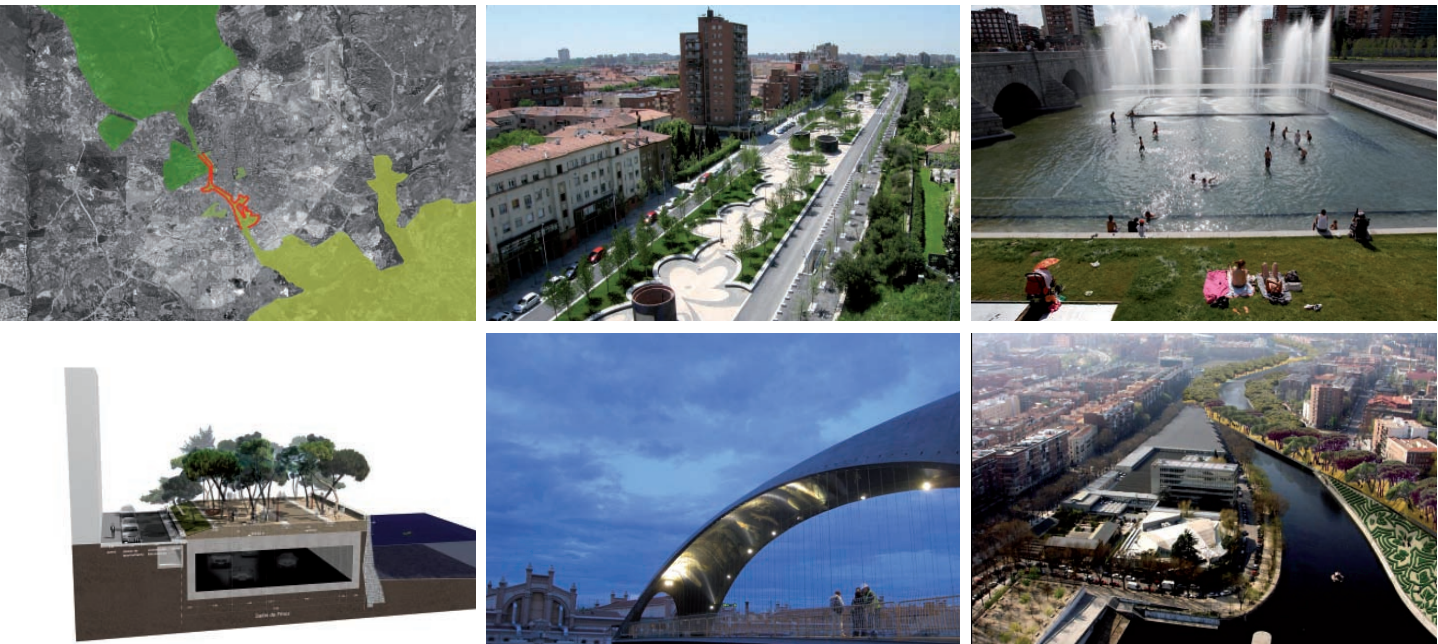
wird durch Obstbaumreihen gegliedert. Das Recht zur Ernte der Obstbäume wird im Zweijahreszyklus an die Bewohner verlost. Die dazwischen befindlichen Felder sind als Dreifelderwirtschaft vorgesehen, bis sie von der „vierten Wirtschaft“, nämlich von der Bebauung, abgelöst werden. Die dahinter liegende Idee ist, dass das Wissen um die Landwirtschaft in der urbanen Gesellschaft wieder verankert wird. Damit sind nicht nur die Bewohner gemeint, sondern auch das Bewusstsein der Planer, diese Idee in die fortschreitende Bebauung zu integrieren.

Im Westen des Neubaugebiets entsteht ein großer Landschaftspark. Ein Wall, der vor der Autobahn schützt, dient als Weidefläche der Milchkühe. Eine Trambahnlinie wird von Freiham aus in die Stadt fahren. Entlang dieser Trambahnlinie entstehen die ersten grünen Räume, auf denen eine Anbaufläche vorgesehen ist. Diese können die Bewohner mieten, bepflanzen und abernten. Da der Raum einer Stadtwohnung meist knapp bemessen ist und sich zur Lagerung von Gemüse nicht eignet, bietet der grüne Raum Lagermöglichkeiten, in denen die geernteten Produkte aufbewahrt werden können. Modularartig können diese Räume erweitert werden. So ermöglicht zum Beispiel das „Kleintiermodul“ die Haltung von Geflügel und Hasen oder das „Bienenmodul“ die Bienenzucht. Entlang der Trambahnlinie in die Altstadt werden Marktstände etabliert, die mit den lokal erzeugten Gütern beliefert werden.

Das Projekt „Agropolis“ wird auf zwei Ebenen fortgesetzt. Die erste Ebene ist Kommunikation. Damit wird versucht, die Idee und den damit verbundenen Lifestyle zu streuen und in möglichst vielen Köpfen zu verankern. Die zweite Ebene besteht in der konkreten Umsetzung. Dafür wurde das Projektteam durch die Stadt München gebeten, die Idee zu konkretisieren und zehn Bausteine aus dem Projekt herauszunehmen und diese detailliert zu bearbeiten. Ein Baustein wurde bereits Realität, indem eine erste kleine Landwirtschaft im Gebiet Freiham angelegt wurde. Diese wurde von der Stadt gepflanzt und von einer nahe liegenden Schule gepflegt. Während der Architekturwoche wurde gemeinsam mit Besuchern des ersten Abschnitts geerntet und gespeist.

Welche Rolle werden die Planer im weiteren Prozess von „Agropolis“ spielen? Sie werden den Prozess der Wiederentdeckung des urbanen Erntens im Alltag anstoßen, ihn vorstrukturieren und wenn nötig lenken. Die gelebte Realität dieses neuen Lifestyle muss jedoch mit vielen einzelnen Projekten von der Bevölkerung selbst kommen.





Madrid Rio – Avenida de Portugal „...über Geschwindigkeiten und Freiraumplanungen“ Christian Dobrick, West 8, Rotterdam

Der Bürgermeister von Madrid, Alberto Ruiz Gallardon, hat 2003 sein Wahlprogramm mit einem umfassenden Infrastrukturprogramm vorgestellt, welches mit einem Budget von sechs Milliarden Euro die Infrastruktur von Madrid wesentlich verbessern sollte. Das beinhaltete den Bau von über 100 neuen Metrostationen, die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, die Verbesserung der Ringautobahn um Madrid und weitere Maßnahmen zur wirtschaftlichen Verbesserung der Stadt. Die Ringautobahn M-30 im Bereich des unmittelbaren Zentrums der Altstadt wurde innerhalb nur einer Regierungsperiode als Tunnelkonstruktion unter den Grund gebracht. Die Stadt führte Infrastrukturmaßnahmen auf einer Gesamtlänge von 43 km aus, davon sechs km entlang des Flusses Manzanares. Zusammen mit seinem lokalen Partnerbüro Mrio, entwarf West 8 den Masterplan für die wieder gewonnenen Flussufer und das neu zu errichtende städtische Gebiet.

Der Wettbewerbsentwurf basiert auf der Idee 3+30, einem Konzept, welches auf 120 Hektar eine Trilogie von drei Schwerpunktprojekten vorsieht. In der Folge soll eine Anzahl von Projekten mit verschiedener untergeordneter Bedeutung umgesetzt werden, die die Stadtstruktur ergänzen oder reparieren.

Für die Neuplanung der frei werdenden 120 Hektar wurden 47 Teilprojekte ausgearbeitet, darunter die wichtigsten Bereiche: Salón de Pinos, Avenida de Portugal, Huerta de la Partida, Jardines de Puente de Segovia, Jardines de Puente de Toledo, Jardines de la Virgen del Puerto and Parque de la Arganzuela. Neben der Anlage von Plätzen, Boulevards und Parkanlagen wird eine Reihe von Brücken realisiert, die die Anbindung der Stadtteile entlang des Flusses optimieren. Als notwendige Initialzündung sollten drei Grundprojekte realisiert werden:

Salon de Pinos (eine der drei Schwerpunktprojekte, Fertigstellung 2010):

Der Salon de Pinos wird als linearer Grünraum gestaltet, der entlang des Flusses Manzanares die bestehenden und neu konzipierten städtischen Freiräume miteinander verbindet. Für die Grünflächen über dem Autobahntunnel wurde Flora der Bergwelt am Rande Madrids gewählt. Die Pinie als resistenter Baum ist das Leitgehölz und wird über 8.000 Mal verwendet. Eine „Choreographie“ der Baumpflanzung mit besonderem Schnitt, mit der Auswahl charakteristisch gewachsener Gehölze und kombinierte schräge Pflanzungen, führt zu einem natürlichen, skulpturalen Charakter, der den Raum zu einem botanischen Monument werden lässt. Eine Vielzahl von Tests, die sorgsame Auswahl der Gehölze und Materialien, der Entwurf einer Baumstütze, die an die Stierhörner und die technischen Lösungsansätze des Aufbaus der Substrate auf dem Tunnel erinnern, dokumentieren den komplexen Charakter dieser städtischen Parkanlage.

Avenida de Portugal (Fertigstellung Mai 2007):

Die Avenida, eine der wichtigsten Einfallstrassen ins Zentrum von Madrid und gelegen an der Schnittstelle zwischen einem der am dichtesten besiedelten Wohngegenden und dem Landschaftsgebiet „Casa de Campo“ – den ehemaligen Jagdgründen der spanischen Könige – bietet schon von Weitem eine beeindruckende Sicht auf das historische Zentrum am Ufer des Manzanares. Durch die Verlegung der Straße in einen Tunnel, kombiniert mit einem unterirdischen Parkplatz für 1.000 Autos, entstand die Chance zur Gestaltung eines Gartens. Der „innenstadtferne Ort“ – so eine Analyse – wird vor allem den Anliegern als öffentlicher Raum dienen.

Die Gestaltung thematisiert die Reise nach Portugal: Die Verlängerung der Avenida de Portugal führt nach Lissabon und kreuzt dabei ein Tal, welches berühmt für seine Kirschblüte in dem ansonsten extrem kargen und unwirtlichen Klima der Extremadura ist. Die Abstraktion der Kirschblüte als Form für die Gestaltungselemente des Parks, die Pflanzung verschiedener Kirscharten zur Verlängerung des Blütezeitraumes, die Neuinterpretation des portugiesischen Pflasters und die Anbindung des Raumes in seine Umgebung haben einen viel besuchten und beliebten Freiraum entstehen lassen.

Huerta de la Partida (erste Phase Fertigstellung 2007, zweite Phase 2009):

Der Huerta de la Partida war der ehemalige Obst-, Gemüse- und Kräutergarten in der Nähe des Stadtschlusses. Durch die Infrastrukturmaßnahmen der 1950er Jahre verwandelte sich der Obstgarten in einen Verkehrsknotenpunkt und stellte sich nach dem Umbau der Jahre 2003–2006 als völlig offene Fläche dar. Entgegen der anfänglichen Tendenz, eine historische Rekonstruktion zu realisieren, stellt sich der Huerta nunmehr als zeitgemäße Interpretation des Obstgartens dar. Das Motiv des Hortus Conclusus ist mit in Gruppen angeordneten Obstgehölzen aus verspringenden Reihen angelegt worden. Feigenbäume, Mandelbäume, Granatapfel und mehr symbolisieren die paradiesische Fülle solcher Pflanzungen in früheren Zeiten. Der in den vergangenen Jahrzehnten durch Rohre kanalisierte Fluss wird mäandrierend durch den Raum geleitet, Quelle und Mündung werden besonders gestaltet. Von der Grotte, welche den Endpunkt des Wasserlaufs in Szene setzt, bietet sich dem Betrachter das wieder intakte Bild des Ensembles – die Verbindung der barocken Elemente des Stadtschlusses.

3. Block. ... kann so ZukunftPark aussehen?

Nordhavnen ... über Fußgänger, Radfahrer und nachhaltige Stadtentwicklung

Rune Boserup, COBE Kopenhagen

Nordhavnen liegt im Norden Kopenhagens. Es ist ein altes Hafengebiet, das seit Ende des 19. Jahrhunderts durch Landaufschüttung im Öresund entstand. Momentan ist das Gebiet weitestgehend industriell genutzt. Ziel ist es, die Entwicklung innerhalb der Stadt voranzutreiben und Raum für 40.000 neue Arbeitsplätze und 40.000 neue Einwohner zu schaffen. Das Gelände soll in den nächsten 40 bis 50 Jahren entwickelt werden.

Da Kopenhagen beabsichtigt, sich von der post-industriellen Stadt zur Wissensstadt zu wandeln, startete es vor zwei Jahren einen Wettbewerb mit dem Ziel, einen nachhaltigen Stadtteil für die Zukunft zu schaffen. Es soll ein ökologischer Stadtteil entstehen, der Kopenhagen mit dem Öresund verbindet und somit die Qualitäten des Wassers nutzt. Es soll ein lebhafter Stadtteil mit öffentlichem Leben und urbanen Qualitäten werden.

Die vorgesehene Planung berücksichtigt die bestehenden Gebäude, das vorhandene Straßennetz und die Landschaft als Ausgangspunkt für weitere Ideen. Eine der weiterführenden Ideen von COBE ist es, die Fläche durch das Anlegen von Kanälen kleinteiliger zu gestalten. Auf diese Weise entstehen kleine Inseln

und es gibt mehr Wasserflächen und Flussläufe als zuvor. Die Idee sieht vor, diese Inseln schrittweise zu planen und entstehen zu lassen. Da es 50 Jahre dauern wird, die gesamte Fläche Nordhavdens zu entwickeln, startete man im stadtnahen Bereich und grub zunächst nur einen Kanal. Der Rest des Gebietes blieb unangetastet. Im Laufe der Zeit wird man in nördlicher Richtung weiterarbeiten. Diese schrittweise Planung hat strategische Vorteile: Bei Abschluss eines der Teilgebiete erhält man ein abgeschlossenes Quartier, in dem es dann keinen Baulärm mehr gibt, weil der mit den weitergehenden Arbeiten in Richtung Norden zieht.

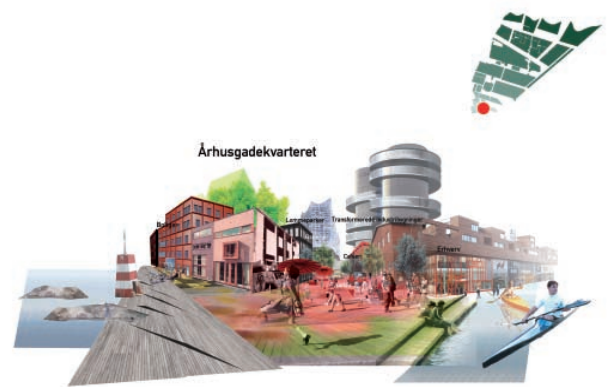
Darüber hinaus erhält man mit diesem planerischen Vorgehen unterschiedliche Identitäten auf den verschiedenen Inseln. Aufgrund der Größe des gesamten Areals soll es nicht durchgängig die gleiche äußere Gestaltung geben, sondern es sollen vielmehr unterschiedliche Gebäudetypologien, Freiraumstrukturen und Architekturen entstehen.

Im Zuge der Entwicklung eines ökologischen Stadtteils muss zunächst ein Mindestmaß an Dichte gewährleistet sein. Ein verdichteter städtischer Bereich gewährleistet eine Reduzierung des Wärmeverbrauchs und eine Reduzierung der Probleme, die in Hafennähe mit Wind auftreten. Zusätzlich schafft eine gewisse Dichte die Legitimation für das Anlegen einer Strecke des öffentlichen Nahverkehrs. Auf diese Weise wird nachhaltige Mobilität geschaffen.

Fast das gesamte Gelände gehört einer Gesellschaft, die „Copenhagen City and Port Development“ heißt. Diese Gesellschaft ist staatlich und hat somit nicht nur ein Interesse, das Gebiet weiter zu entwickeln, sondern auch eine entsprechende Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Den bei Aushubarbeiten für die U-Bahnlinie anfallenden Erdboden kann „Copenhagen City and Port Development“ im Norden anhäufen, um die Landgewinnung weiter voran zu treiben. Dadurch kann die Gesellschaft mehr Grundstücke schaffen, mehr Grundstücke verkaufen und das eingenommene Geld in das neue U-Bahnnetz investieren. Auf gewisse Weise wird also mit öffentlicher Grundstücksspekulation die öffentliche Infrastruktur finanziert.

Ein wichtiger Punkt in der übergeordneten Planung ist in diesem Zusammenhang die so genannte „Fünf-Minuten-Stadt“ oder der „Green Loop“. Damit ist ein aufgeständerter U-Bahnrundkurs gemeint, der einen Radius von 400 Metern hat. Auf diese Weise kann man alles fußläufig innerhalb von fünf Minuten erreichen. Gleichzeitig ist der „Green Loop“ ein Express-Fahrradweg, der das Gebiet kreisförmig erschließt und gute Voraussetzungen zum Fahrradfahren schafft.

Um einen lebhaften Stadtteil mit öffentlichem Leben zu erhalten, liegt der Fokus auf den südlich zugewandten Kaianlagen der ehemaligen Hafenbecken, die eine hohe Aufenthaltsqualität durch die Sonneneinstrahlung aufweisen. An diesen Stellen sollen öffentliche Plätze und Promenaden ge-



schaffen werden, die mit üppigem Grün ausgestattet werden. Im Zuge der Freiraumplanung wird außerdem das Wasser mit Treppen und Ponton-Stege zugänglich gemacht, damit man diese Qualität zukünftig als Aspekt des täglichen Lebens wahrnehmen kann. Wasser soll nicht nur sichtbar, sondern anfassbar werden. Mit einem Mix verschiedener Nutzergruppen im Gebiet wird versucht, unterschiedliche Menschen auf den öffentlichen Flächen zusammen zu führen, um sie dort interagieren zu lassen. Damit erhofft man sich, einen größeren Zusammenhalt in der Bevölkerung zu bewirken.

Über allem liegt das Grünraumkonzept mit einer Vielzahl von Landschaften, die der Plan zu kombinieren versucht. Es beinhaltet sowohl Stadtgrün als auch Natur. Der erste Teil der Entwicklung ist nah am Stadtzentrum und wird einen sehr urbanen Charakter haben. Je weiter man sich vom Stadtzentrum entfernt, desto ursprünglicher wird die Vegetation. Es wird versucht, viele unterschiedliche Grünräume in ihrer Gestalt auf bestehende Strukturen und Landschaften zu beziehen.

Ziel der Planung ist es, zukünftig auf gesetzlichem Wege grüne Fassaden festlegen zu lassen. Jedes Gebäude soll mit Pflanzen bewachsen sein und mindestens eine grüne Fassade aufweisen. Zusammen mit begrünten Dächern werden so Vorteile erhöhter Lebensqualität geschaffen.

In Nordhavnen soll man letzten Endes an verschiedenen anmutenden Abschnitten vorbeikommen, an Wasser, an Bebauung und an Grünräumen. Die Idee der Planer ist es, genau wie auf den unterschiedlichen Inseln, unterschiedliche Identitäten für die verschiedenen Teile des „Green Loop“ zu schaffen. Es ist eine Möglichkeit, eine städtische Fläche als Erlebnis zu kreieren und nicht bloß einen Korridor für öffentlichen Personennahverkehr zu haben.

Abschließend lässt sich sagen, dass diese Strategie sozial und kulturell sowie ökonomisch und ökologisch nachhaltig ist, auch wenn kein feststehender Plan, sondern vielmehr eine Vision dahinter steht.

Masdar Eco City „Die Stadt als Park“

Sebastian Seelig, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadt- und Regionalplanung Berlin



Sebastian Seelig stellte das Konzept der „Zero Carbon City“ und insbesondere das Freiraum- und Landschaftskonzept von Masdar Eco City vor.

Masdar hat 50.000 Einwohner und liegt in Abu Dhabi, einem Teil der Vereinigten Arabischen Emirate. Abu Dhabi hat mittlerweile weltweit den höchsten Energieverbrauch und den zweithöchsten Ausstoß von CO₂-Emissionen pro Kopf. Diese Voraussetzungen sind alles andere als nachhaltig. Interessant ist, dass das den Herrschern in Abu Dhabi durchaus bewusst ist und sie sich das Ziel gesetzt haben, den CO₂-Ausstoß zu vermindern. Dafür wurde im Jahr 2006 eine staatliche Holding gegründet, die das Ziel verfolgt, die gesamte Volkswirtschaft von Abu Dhabi komplett auf regenerative Energien umzustellen. Insofern ist Masdar City nicht nur ein städtebaulich sehr interessantes Projekt, sondern es ist Teil der

energetischen Diversifizierungsstrategie. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang auch, dass Masdar City Universitätsstandort sein soll. Es wurde ein Verbund mit dem Massachusetts Institute of Technology eingegangen, um die Universitätsgründung fördern und zu begleiten und die zukünftige Weltelite dort auszubilden. Diese Universität wird im Herzen der neuen Stadt liegen. Insofern ist Masdar ein Showcase-Projekt und der gebaute Ausdruck dieser neuen Strategie Abu Dhabis.

Neben dem Ziel der Vermeidung von CO₂-Emissionen wird angestrebt, 100 Prozent des Mülls wieder zu verwenden, 50 Prozent des Wassers einzusparen, eine nachhaltige Mobilität zu schaffen, nachhaltige Baumaterialien zu verwenden, eine nachhaltige Ernährung sicher zu stellen sowie den Schutz der Flora und Fauna zu gewährleisten. Der Lebensstandard soll zudem auf allerhöchstem Niveau gehalten und in Zukunft komplett nachhaltig gestaltet werden.

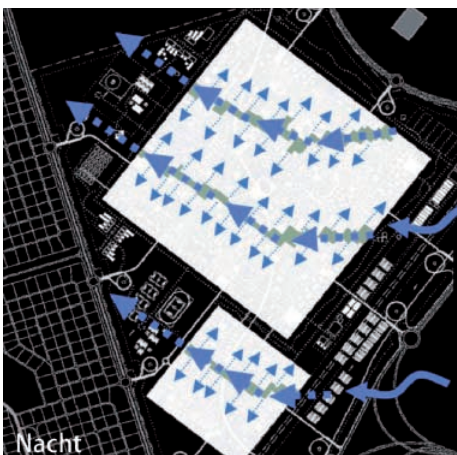
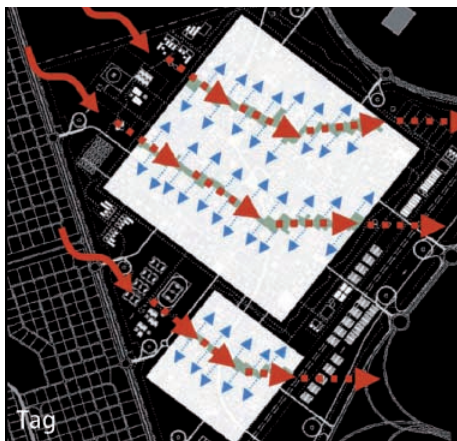
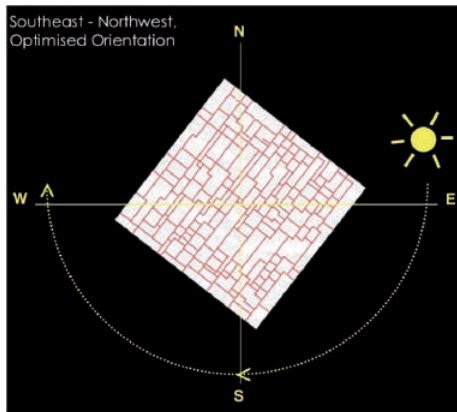
Masdar ist nicht die einzige Stadt, die diese Ziele momentan verfolgt. Es gibt einige kleinere Projekte in Europa und in den USA und eine ganze Reihe von großen Projekten in China, die auch alle unter der Prämisse „Zero Carbon“ stehen. In China entstehen derzeit größere Pilotprojekte mit bis zu 500.000 Einwohnern.

Im Bezug auf das städtebauliche Konzept von Masdar hat das verantwortliche Londoner Architekturbüro Foster + Partner die Stadt in zwei quadratischen Stadtgrundrissen organisiert. Das Vorbild dabei ist die arabische Stadt innerhalb der Stadtmauern, die kompakt und verdichtet ist. Die Grundidee hinter Masdar ist zusammengefasst in dem Zitat von Gerard Evenden, Partner bei Foster + Partner: „The Alhambra on steroids“, also die Alhambra auf Steroiden, die gedopte Alhambra. Dabei werden die räumlichen Prinzipien der energetisch hoch effizienten, traditionellen islamischen Stadt kombiniert mit Hochtechnologien im Energie-, Mobilitäts- und Infrastrukturbereich, als Verbindung von traditionellen Planungsprinzipien mit Hochtechnologie auf allen Ebenen. Das Ganze ist organisiert in einer „Low-Rise-High-Density“-Bebauung: Kein Gebäude ist höher als fünf Stockwerke, dafür aber sehr dicht an den anderen stehend. Die Stadt soll 50.000 Einwohner haben, dazu kommen noch einmal 40.000 Arbeitsplätze für Pendler, sodass sich tagsüber 90.000 Leute in der Stadt befinden. Die Bruttogeschossfläche wird über vier Millionen Quadratmeter betragen. Baubeginn war vor zwei Jahren im Februar. In acht bis zehn Jahren soll das Projekt abgeschlossen sein. Das Investitionsvolumen beträgt 22 Milliarden Euro, davon sind 15 Milliarden staatliche und 7 Milliarden private Investitionen.

Im Zentrum von Masdar befindet sich das Masdar Institute, die Universität. Daran gekoppelt sind ein Hotel und ein Konferenzzentrum. Um das Zentrum herum gliedern sich Wohnungen, Handel, Kultur. Ganz entscheidend bei diesem Konzept ist eine steuerfreie Sonderwirtschaftszone, in der Büros und Gewerbeeinheiten, die im Bereich der regenerativen Energien arbeiten, angesiedelt werden sollen. Von der Ansiedelung dieser Unternehmen ist der Erfolg von Masdar wesentlich abhängig,

Auf dem Gebiet außerhalb der Stadt sind die Infrastrukturen untergebracht, die die Stadt versorgen. Dazu gehören ein Photovoltaikkraftwerk, eine Photovoltaikfabrik, eine Meerwasserentsalzungsanlage, ein Windpark, Plantagen zur Biokraftstoffgewinnung, eine Wasseraufbereitungsanlage, eine Kläranlage und eine Vielzahl von Parkhäusern. Ganz entscheidend an der städtebaulichen Konzeption von Masdar ist, dass Masdar eine autofreie Stadt werden soll. Das heißt, man kommt mit dem Auto an und steigt dann in „Personal-Rapid-Transit-Cabins“ um. Das sind elektrisch betriebene, computergesteuerte Kabinen, die an die Parkhäuser außerhalb des Stadtkerns angegliedert sind. Es soll insgesamt über 3.000 dieser Kabinen geben und Haltestellen im Abstand von 200 Metern. Untergebracht sind die Wegeführungen dieser Kabinen und die technische Infrastruktur unterirdisch in einem sieben Meter hohen Sockel, auf dem die ganze Stadt gebaut wird. Der gesamte Fußgängerverkehr findet oberhalb des Sockels statt, sodass es zu keinen Nutzungskonflikten kommt.

Das Thema der CO₂-Neutralität schlägt sich in vier Strategien nieder. Erstens ist das die Energieeffizienz auf Gebäudeebene, die durch die Verwendung bestimmter Materialien, durch Orientierung und durch Kompaktheit erreicht wird. Allein dadurch ist geplant, insgesamt bis zu 56 Prozent weniger CO₂ zu produzieren. Die zweite Strategie ist die Energiegewinnung durch regenerative Energiequellen. Aufgrund der klimatischen Rahmenbedingungen vor Ort, vor allem durch die vielen Sonnenstunden, sollen 40 Prozent Energie aus Photovoltaik gewonnen werden, der Rest aus Solarthermie, aus Wind, aus Geothermie



und auch aus der Müllverbrennung. Dadurch sollen noch einmal 24 Prozent CO₂ eingespart werden. Der dritte strategische Punkt ist Abfallrecycling. Der gesamte Abfall soll wenn möglich recycelt werden. Mit dem Müll, der verbrannt werden muss, soll ebenfalls Energie durch Wärmetauscher gewonnen werden. Diese Praxis soll noch einmal 12 Prozent CO₂ sparen. Der vierte Punkt ist E-Mobilität, mit der noch einmal sieben Prozent CO₂ eingespart werden sollen. Der Rest von ein Prozent CO₂ soll vor den Toren der Stadt verpresst werden. Gesteuert wird dieses Zusammenspiel über „Smart Grids“, einer neuen Technologie, die das alte Stromnetz mit dem neuen verbindet. Das heißt, die ganze Stadt wird durch „Smart Grids“ und neueste Speichertechnologien versorgt.

Ein weiterer sehr interessanter Aspekt der Planung von Masdar ist die klimagerechte und klimaangepasste Stadt. Der Grund ist das lokale Klima in Abu Dhabi mit Temperaturen von 50 Grad im Sommer. Dazu gibt es ein sehr feuchtwarmes Klima durch die unmittelbare Nähe zum Meer. Insofern war es ein Ziel der Planer, die Stadt so zu gestalten, dass man sich trotz der hohen Temperaturen gerne draußen aufhält. Daher hat sich die Planung auf die wesentlichen Strategien der traditionellen islamischen Stadt, die seit Jahrtausenden bekannt sind, zurückbesonnen und diese neu interpretiert. Das erste Thema ist die Orientierung, die ganz wesentlich für die Belichtung der Gebäude, aber auch für die Verschattung der Freiräume verantwortlich ist. Es wurden Simulationen durchgeführt, in denen der Sonnenstand mit dem städtebaulichen Entwurf abgeglichen wurde. Am Ende wurde entschieden, den gesamten Stadtgrundriss um 45 Grad zu drehen, um eine Balance zwischen Lichteinfall der Gebäude und Verschattung der öffentlichen Räume zu erreichen. Ebenfalls wurde das Verhältnis von Straßenbreite zur Gebäudehöhe betrachtet, um eine maximale Verschattung der Außenräume zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang hat man den Straßenraum verjüngt, um die Verschattung zu maximieren. Im Bezug auf Ventilation besteht in Masdar die Situation, dass tagsüber heiße Winde vom Meer kommen, die eine große Luftfeuchtigkeit haben, und dass nachts kühle Winde aus dem Osten kommen. Gelöst wurde diese Situation, indem man den gesamten Stadtgrundriss an diese Winde angepasst hat. Dazu wurden in den Planungen zwei Parks vorgesehen, die von Westen nach Osten verlaufen. Die durchströmenden heißen Tagwinde sollen damit heruntergekühlt werden und die vom Park abgehenden Straßen kühlen.

Ein weiterer Punkt, der das Thema Ventilation mit sich bringt, ist die Organisation der Straßen. Es wird Straßen geben, die in einem versetzten Muster verlaufen, damit heiße Tagwinde, die in die Stadt abtauchen, geblockt werden. Darüber hinaus sind nach einem uralten Prinzip der islamischen Stadt Windtürme in Masdar geplant, in denen der Wind eingefangen wird und praktisch der Stadt zugeführt werden soll. Die übrigen Gebäude Masdars werden nicht höher als fünf Geschosse sein, um keine Turbulenzen zu erzeugen und den Wind über die Stadt hinweggehen zu lassen. Der Effekt dieser klimatischen Maßnahmen wird mit 20 Grad beziffert. Das heißt, der

Temperaturunterschied zur Innenstadt von Abu Dhabi soll 20 Grad betragen.

Ein weiteres sehr wichtiges Thema ist Vegetation. Masdar soll trotz Lage in der Wüste sehr grün werden. Einerseits will man damit schattenspendende Vegetation schaffen, andererseits erhofft man sich, mit Verdunstungskälte das Mikroklima zu kühlen. Da in der Region großer Wassermangel herrscht, muss die Vegetation wassersparend angelegt sein. Nicht nur die großen Parks sollen begrünt sein, sondern auch die Innenhöfe. Dadurch soll der Eindruck entstehen, dass sehr dicht bebaute Flächen und Grünräume in einem sehr engen Wechselverhältnis stehen. Eine große Herausforderung dabei ist, dass Masdar auf einem Podest gebaut wird. Das heißt, alle Pflanzen, die dort eingebracht werden, müssen in diesem Podest versenkt und auch die Bewässerung muss darin organisiert werden. Ein spannendes Thema ist der Umgang mit den Rändern außerhalb des Stadtkerns, die landwirtschaftlich genutzt werden sollen.

Ein weiteres ganz wesentliches Element in Masdar ist der Umgang mit Wasser. Auch in diesem Themenfeld haben die Planer Bezug auf traditionelle Bewässerungsstrategien genommen. Wasser in der Stadt ist zum einen wichtig für die Bewässerung und zum anderen für die mikroklimatische Verbesserung durch Verdunstungskühlung. Wind streicht über das Wasser und kühlt dadurch den Außenraum ab. Natürlich sind auch das haptische Element und die Lebensqualität nicht zu vernachlässigen. Viele der Freiräume und Erschließungswege sind mit Bewässerungskanälen durchzogen. Es wird auch größere Wasserflächen in der Stadt geben. Das sollen große flache Wasserpools sein, die zehn Zentimeter mit Wasser befüllt sind und über Verdunstung zur Kühlung der öffentlichen Räume beitragen.

Masdar ist nicht nur ZukunftPark, sondern auch ZukunftStadt. Die räumliche und klimatisch optimierte Konfiguration der Stadt ist spannend und zukunftsweisend. Klimaform wird zur Stadtform, und Freiraum und Landschaft werden zu elementaren Bestandteilen dieser klimaangepassten Stadt. Auf diese Art und Weise ist Masdar für die Folgen des Klimawandels gerüstet. In dieser Stadt werden durch Freiraum und Landschaft nicht nur Aufenthaltsqualitäten geschaffen, sondern diese Punkte sind auch essentiell für Belüftung und Verschattung. Spannend an diesem Projekt ist der Rückgriff auf traditionelle Strategien. Immer wird das Verhältnis von unbebautem zu bebautem Raum in den Mittelpunkt gestellt, und nie wird das Gebäude oder der bebaute Raum alleine betrachtet. Damit wird die Tradition der islamischen Stadt fortgeführt. Das Projekt zeigt auch, wie integrierte räumliche und ökologische Herangehensweisen immer komplexer werden, und neue Anforderungen an Stadtplanung, Städtebau und auch Freiraumplanung gestellt werden. Aufgezeigt wird, was mit den Mitteln des Städtebaus und der Freiraumplanung an Effizienz und auch an klimatischem Komfort heute möglich ist. Das Projekt gibt aber keine Antworten darauf, wie Gesellschaft dort leben kann oder soll.



...UND WAS IST JETZT MIT ZUKUNFT? Fragen und Statements aus dem Publikum

Zum Abschluss stellten sich die Referentinnen und Referenten den Fragen und Statements aus dem Publikum.

Auf die Frage nach einer lebenswerten Stadt im Bezug auf das Verhältnis von Bebauung und Grün antwortete Udo Weilacher, dass der Grünanteil gar nicht maßgeblich für die Lebensqualität einer Stadt sei. Vielmehr müsse die Entscheidung, welches Grün und wie viel Grün eine Stadt haben soll, im Kontext der betreffenden Stadt betrachtet werden. Dabei sei vor allen Dingen entscheidend, welche Funktionen Freiflächen in einer Stadt überhaupt erfüllen. Ziel müsse es sein, mit optimaler Dichte Lebensqualität zu ermöglichen und gleichzeitig an wenigen und strategisch wichtigen Orten qualitativ hochwertige Grünflächen zu schaffen. Dabei könne auch vorhandenes Wissen und vorhandene Informationen aus funktionierenden Stadtsystemen und Grünraumsystemen extrahiert und destilliert werden, um daraus die Strategien für die Zukunft zu entwickeln.

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ist als Stadtentwicklungs- und Baubehörde für die Verdichtung von Wohnraum und als Umweltbehörde für das Grün in der Stadt zuständig. Angesprochen auf dieses mögliche Konfliktpotenzial innerhalb der BSU, sagte Hans Gabányi, dass es der Vorteil der jetzigen Organisation in einem Haus sei, gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Verkehrsplanung, der Stadtplanung und der Grünplanung Probleme zu lösen. Grundsätzlich entspreche es dem Leitbild „Wachsen mit Weitsicht“ des Hamburger Senats, mit der Orientierung auf Geschosswohnungsbau hohe Dichten zu erzielen. Das gelte sowohl für Konversionsgebiete, als auch für Verdichtungspotentiale in bestehenden Stadtteilen. In diesem Zusammenhang verwies Hans Gabányi auf die ‚Qualitätsoffensive Freiraum‘, mit der eine kompensatorische Strategie für die Verdichtung in Innenstadtgebieten entwickelt werde. Diese Strategie besagt, dass dort, wo verdichtet wird, der vorhandene Freiraum qualifiziert und aufgewertet werden soll. Zu diesem Zweck könnten auch öffentliche Räume erschlossen werden, die nicht klassische Grünanlagen, sondern Straßenräume sind. Ziel sei es, so Gabányi, Straßenverkehr zu reduzieren, dann bräuchte man auch nicht so viele Grünanlagen.

Die Frage, inwieweit Innenstadtdverdichtung der Grünraumentwicklung an selber Stelle im Weg steht, wurde von Marie-Theres Okresek dahingehend beantwortet, dass die Verdichtung der Innenstadt ja gerade dazu diene, freie Flächen außerhalb des Stadtzentrums zu schonen. Die Freiflächen jedoch, die es in der Innenstadt gibt, sollten in optimaler Weise genutzt werden. Dort, wo es weniger Aufenthaltsqualität gebe, sollte eine andere Nutzung des Grüns in Betracht gezogen werden. Als Beispiel nannte sie hierbei die Landwirtschaft und den Nutzpflanzenanbau, mit dem die Bürgerinnen und Bürger eine ganz andere Verbindung zu diesem Raum entwickeln würden. Christine Mattauch ergänzte dieses Beispiel mit dem Verweis auf Dachfarmen in New York.

Der Verdichtung von Bebauung steht laut einer Infrateststudie die Aussage entgegen, dass sich 71 Prozent der Bevölkerung ein Haus im Grünen wünschen. Auf die Frage, ob die Flächeninanspruchnahme dadurch weiter steigt und den öffentlichen Grünanlagen daher immer weniger Fläche und Wert zukommt, sagte Udo Weilacher, dass es zu einem Umdenken bei diesen 71 Prozent der Bevölkerung kommen müsse. Der Verzicht auf das „Häuschen im Grünen“ sei in diesem Zusammenhang nicht so schmerzhaft, wie der sich global immer mehr zuspitzende Umweltkollaps. Hans Gabányi ergänzte in diesem Zusammenhang, dass der Senat in Hamburg dichter bauen möchte, diese Dichte aber im Zuge der Debatten mit der Bezirksebene variiert.

Ein anderes Thema der Diskussion war die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Frage, ob Vorbilder in New York und Madrid für diese Verlegung beispielhaft funktionieren könnten.

Vor dem Hintergrund der Green Capital 2011 und der igs 2013 wurden die wunderschönen Parkanlagen und im Gegensatz dazu die ungepflegt wirkenden öffentlichen Räume wie das Straßenbegleitgrün genannt. Auf die Frage, warum es in Hamburg diese Widersprüche gibt, sagte Heiner Baumgarten, dass das zwei Ursachen habe. Die eine sei, dass die Stadt Hamburg in der Vergangenheit zu viele Grünflächen ohne erkennbaren Nutzen ausgewiesen habe. Die zweite Ursache sei, dass immer weniger Mittel für die

Unterhaltung dieser Flächen zur Verfügung stünden. Daher sollte man versuchen, entsprechende Flächen einer anderen Funktion zuzuführen, zum Beispiel sie zu bebauen. Ein weiterer Fehler, der laut Heiner Baumgarten in der Vergangenheit begangen worden sei, ist, dass für die Pflege solcher Flächen Arbeitslose, Ein-Euro-Jobber oder sonstige Gruppen eingesetzt wurden. Da der öffentliche Dienst nicht mehr von ABM-Programmen profitieren sollte, habe sich das Personal halbiert und die zuvor genannten Rand- und Restflächen wären zuerst verwahrlost. Ergänzt wurde diese Thematik durch Hans Gabányi, der sagte, dass Hamburg bei der Erschließung von neuen Baugebieten die Grünflächen bezahle. Dadurch bekomme Hamburg im Bebauungsplanverfahren quasi ständig neue grüne Flächen als öffentliches Grün übereignet, die überhaupt nicht nutzbar und ebenfalls nicht öffentlich zu pflegen seien.

Die sich daraus ergebende Frage ist laut Heiner Baumgarten, wie man es schaffen könne, die Bevölkerung kontinuierlich mit einzubeziehen. Es brauche andere Lösungsansätze als zum Beispiel die Grünraumpaten in Hamburg, da sich diese Idee nicht durchgesetzt habe. Henning Breimann nannte an dieser Stelle die Möglichkeit, sich als öffentliche Hand zurückzuziehen und die Verantwortung an die private Wirtschaft abzugeben.

Vor dem Hintergrund des Projektes, das in Madrid realisiert wurde, wurde gefragt, inwieweit die Überdeckung der Autobahn A7 in Hamburg eine verpasste Chance der Refinanzierung darstellt und wie das Projekt überhaupt finanziert werden soll. Christian Dobrick erläuterte, dass die Stadt Madrid sich durch die Qualitätsverbesserung der Ränder und der angrenzenden Bebauung langfristig eine Refinanzierung aus sich selbst heraus erwartet. Darüber hinaus seien bei der Veräußerung städtischen Besitzes sehr hohe Margen erzielt worden. Im Bezug auf die Finanzierung der Überdeckung der Autobahn A7 in Hamburg ist ein substantieller Wettbewerb ausgeschrieben worden, dessen Ergebnisse mittlerweile bekannt seien, so Hans Gabányi.

Udo Weilacher stellte das Thema Pflege von Grünräumen und deren Finanzierung zur Diskussion. Demzufolge solle man stärker als bisher drüber nachdenken, wie der Pflegeaufwand einer geplanten Anlage im Anschluss gewährleistet wird. Darüber hinaus könne man ebenfalls Pflegemethoden aus der Forst- und Landwirtschaft auf Flächen anwenden, die bisher aufwendig als Parkflächen instand gehalten wurden. Demzufolge müsse überlegt werden, wie pflegeintensivere Flächen wieder aus der Pflege herausgenommen werden können und man den gestalterischen Anspruch an die Möglichkeiten der Pflege anpasst.

Ausblick

In einem abschließenden Ausblick sagte Hans Gabányi, was in Hamburg als Green Capital 2011 passieren soll. Green Capital ist kein Investitionsprogramm, sondern eine Auszeichnung der Stadt als eine Metropole, die es geschafft hat, innerhalb weniger Jahre hohe Umweltstandards zu erreichen. Gleichzeitig mit der Auszeichnung hat Hamburg von Brüssel den Auftrag bekommen, diese Botschaft in andere europäische Städte zu tragen. Doch auch für Hamburg selbst sei es eine große Chance, bereits bestehende Diskussionen im Jahr 2011 intensiver anzugehen als sonst. Im Moment sei Green Capital eher ein administratives Projekt, doch soll es im Jahr 2011 ein Forum für all jene bieten, die etwas zum Thema Umwelt sagen und Projekte vorstellen wollen. Dazu sei auch eine große Werkstatt zum Thema Stadtgrün geplant.

