

## Udo Weilacher: **Green is cool – Neue Gartenstädte für das 21. Jahrhundert?**

(publiziert in: Becker, Annette/ Schmal, Peter (Hrsg.): *Stadtgrün. Europäische Landschaftsarchitektur für das 21. Jahrhundert/ Urban Green. European Landscape Design for the 21st century.* Basel 2010; S.88-95)

Je mehr sich die globale Umweltkrise zuspitzt und je häufiger das ungebremste Wachstum der Megacities weltweit als eine der Hauptursachen für diese Krise identifiziert wird, desto nachdrücklicher rückt die verheißungsvolle Vision von der „Stadt als Garten“ in den Mittelpunkt des Interesses der Fachwelt und der Öffentlichkeit<sup>i</sup>. Dies nährt die Hoffnung vieler Landschaftsarchitektinnen und Landschaftsarchitekten auf die aus ihrer Sicht längst überfällige radikale Durchgrünung der modernen steinernen Metropole, welche der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich bereits 1965 als „unwirtliche Stadt“<sup>ii</sup> geißelte. Neu war aber die Kritik am ungezügelter Stadtwachstum und die Hoffnung auf die heilende Wirkung des Stadtgrüns auch schon zu Mitscherlichs Zeiten längst nicht mehr.

Spätestens seit dem explosionsartigen Wuchern der Industriestädte im 19. Jahrhundert geriet das Gleichgewicht zwischen Stadt und Land augenfällig aus der Balance. Das führte zur Entwicklung unterschiedlichster Stadtentwicklungstheorien, bei denen es jedoch im Vergleich zu gegenwärtigen Debatten noch nicht derart eindringlich um die globale Umweltproblematik ging, sondern vielmehr um die Schaffung gesunder städtischer Lebensverhältnisse durch eine möglichst sinnfällige Neuordnung der Funktionen Wohnen, Arbeit, Erholung und Verkehr. Dem städtischen Grün wurde dabei immer eine mehr oder minder wichtige Rolle zugeschrieben, und jeder Stadtorganismus wurde zunächst nur isoliert für sich und seltener als Teil eines globalen Netzes betrachtet.

Um aus aktueller Sicht die Frage zu klären, ob die Stadt als Garten tatsächlich eine richtungweisende Vision oder vielleicht doch nur eine tradierte stadtfriendlye Klischeevorstellung ist, darf keinesfalls aus den Augen verloren werden, dass heute rund die Hälfte der Weltbevölkerung - Tendenz steigend - und fast 80% aller Menschen in Europa in Städten und Ballungsräumen leben. Die Zukunft der Menschheit wird also eine urbane sein, und die Frage nach dem zukünftigen Wesen der Stadt bekommt schlagartig eine global bedeutsame Dimension. Auch in Deutschland ist dieser erweiterte Betrachtungshorizont unbedingt zu beachten, wenn man keine verantwortungslose und stadtfriendlye Kirchturmpolitik riskieren will.

Einer der innovativsten Stadtplaner der Gegenwart, der brasilianische Architekt Jaime Lerner ist der Ansicht: „Die Stadt ist nicht das Problem. Die Stadt ist die Lösung.“<sup>iii</sup> Lerner war viele Jahre lang Bürgermeister der brasilianischen Millionenstadt Curitiba, die heute weltweit als richtungweisendes Vorbild betrachtet wird, und er widmete sich vordringlich der Entwicklung eines leistungsfähigen öffentlichen Transportsystems - aus gutem Grund: Der Individualverkehr ist nicht nur für den globalen Anstieg des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes mitverantwortlich, sondern er ist auch die Ursache für den steigenden Energie- und Flächenverbrauch der Städte. Immerhin 70% des Energieverbrauchs wird allein dadurch bestimmt, wie Städte insbesondere im Zusammenhang mit Infrastruktur geplant werden. Die Frage nach der zukünftigen Nachhaltigkeit von Städten kann daher unmöglich auf Basis sektoraler Betrachtungen beantwortet werden, die beispielsweise nur das Grün betreffen.

Ein bekanntes Beispiel für die geradezu fatale Verknüpfung zwischen urbaner Dichte und Energieverbrauch ist die Stadt Detroit, wegen ihrer einstmaligen florierenden Automobilindustrie

auch als „Motor City“ bekannt. Detroit war noch 1950 mit 1,85 Millionen Einwohnern die viertgrößte Stadt der USA. Die großen drei Automobilkonzerne Ford, Chrysler und General Motors verursachten ein enormes Stadtwachstum in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. 1955 ließ General Motors in der Stadt die Straßenbahnen demontieren, denn in „Motor City“ sollten die Arbeiter selbstverständlich mit dem eigenen Pkw zu Arbeit kommen. Das führte zu einer enormen Ausdehnung der Stadt in der Fläche und zu einer rapiden Abnahme ihrer physischen Dichte, denn jeder stolze Autobesitzer realisierte sich den Traum vom Eigenheim in Grünen, das er bequem mit dem eigenen Straßenkreuzer erreichen konnte.

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie führte schließlich zum Desaster. Die Autobauer verließen die Stadt wegen günstigerer Produktionsbedingungen an anderen Standorten, und die Zahl der Stadtbewohner schrumpfte dramatisch. Etwa 900.000 Menschen leben derzeit noch in „Motor City“ und sind überwiegend auf den Individualverkehr angewiesen, denn seit den 50er Jahren existiert in der Stadt kein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem mehr. Was radikales und vollkommen ungeplantes Schrumpfen bedeutet, lässt sich nicht nur an der stark perforierten Stadtstruktur ablesen. Überdies gerät die gesamte Infrastruktur, von den Abwasserkanälen bis zu den Kultureinrichtungen durch mangelnde Auslastung und kaum noch zu bewältigende Unterhaltskosten in Gefahr. Die Natur erobert leer stehende Gebäude und Brachflächen rasch zurück, aber als romantische Industrienatur betrachtet das in Detroit niemand – im Gegenteil: Die Rückkehr der Natur ist in den Augen der Menschen ein deutliches Zeichen für den Verfall der Kultur und den Verlust ihrer Lebensqualität. Wegen der zu erwartenden Bau- und Pflegekosten ist es völlig undenkbar, alle Brachflächen konsequent in gepflegte städtische Gärten und Parks zu verwandeln. Die Stadt als Garten ist für Detroit also ein vollkommen absurdes Modell.

Dennoch hat sich in Motor City eine für amerikanische Städte erstaunliche Nutzgartenkultur entwickelt, die keine gartenarchitektonische Inszenierung braucht. Engagierte Stadtbewohner haben das Selbstversorgerprinzip wieder entdeckt und bauen mittlerweile auf vielen städtischen Brachflächen Obst, Gemüse und Getreide an. Mit solchen Maßnahmen holt man keine Einwohner in die Stadt zurück, und das Problem der unausgelasteten Infrastrukturen bleibt bestehen, aber immerhin kann so die Abwärtsspirale gefühlt verlangsamt werden. Ein gravierender Teil des Problems ist und bleibt aber die mangelnde urbane Dichte, und hier wird im Vergleich zu mitteleuropäischen Städten ein wichtiger Zusammenhang sichtbar. Detroit verbraucht etwa zehn Mal so viel Energie wie eine Stadt, die eine doppelt so hohe bauliche Dichte aufweist. Kopenhagen mit etwa 5.970 Einwohnern pro Quadratkilometer ist so eine Stadt mit doppelt so hoher Einwohnerdichte wie Detroit (2.537 Einw./km<sup>2</sup>), verbraucht aber nur ein Zehntel der Energiemenge, die „Motor City“ benötigt<sup>iv</sup>.

„Der ökologische Imperativ lautet: Die Städte dürfen flächenmäßig nicht mehr wachsen“, forderte der Schriftsteller und Stadtplaner Dieter Hoffmann-Axthelm bereits 1993<sup>v</sup>, doch viele Kräfte wirken der Verdichtung der Stadt entgegen, nicht nur der beharrliche Ruf nach mehr Stadtgrün. Seit 1965 ist laut Statistischem Bundesamt die durchschnittliche Pro-Kopf-Wohnfläche in Deutschland von etwa 22 Quadratmeter auf 42,9 Quadratmeter im Jahr 2006 angestiegen<sup>vi</sup>. Weltweit gesehen, belegen die USA mit 68,1 Quadratmeter Wohnfläche pro Kopf den Spitzenplatz, und andere Länder ziehen kräftig nach. In China steigerte sich der durchschnittliche Wert von 8 Quadratmetern im Jahr 1980 auf mittlerweile 28 Quadratmeter Pro-Kopf-Wohnfläche. Der Flächenverbrauch liegt in Deutschland aktuell bei etwa 113 Hektar Land pro Tag. Ein großer Teil davon wird verursacht durch den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern in der Stadtperipherie, wo sich für viele der Traum vom Wohnen im Grünen erfüllen soll.

Seit mehr als hundert Jahren ist bekannt, dass die Gartenstadt alles andere als eine nachhaltige, zukunftsfähige Vision von Stadt ist. Selbst Ebenezer Howard, der Erfinder der Gartenstadt von 1898<sup>vii</sup> musste zu Lebzeiten einsehen, dass sein Modell dem Wachstumsdruck der Industriestädte nicht standhalten konnte. Die Dichte der Gartenstädte erwies sich als viel zu gering und die Folgeprobleme, insbesondere was den Verkehr und die infrastrukturelle Versorgung anbelangte, als zu gravierend. Die Utopie der Gartenstadt scheiterte im großen Maßstab an der Realität des globalen Stadtwachstums. Doch das verführerische Klischeebild vom Wohnen im Grünen, von der Stadt als Garten existiert weiterhin hartnäckig in vielen Köpfen. Dieser Interpretation von Gartenstadt, die zum Verlust innerstädtischer Dichte und damit zum ungehemmten Verbrauch der Ressource Boden im Umland führt, muss dringend Einhalt geboten werden, wenn nicht der globale Umweltkollaps noch mehr beschleunigt werden soll.

Trotzdem kann Grün cool sein. Davon ist jedenfalls der britische Stararchitekt Norman Foster überzeugt und widmet sich seit Jahren einem Programm, das er „The Green Agenda“ nennt. „The green agenda is probably the most important agenda and issue of the day“, stellte er 2007 in München<sup>viii</sup> fest und identifizierte zwei Kernfragen: Wird es der Menschheit gelingen, ein umweltschonendes Mobilitätskonzept zu entwickeln, das auf niedrigem Energieverbrauch beruht? Wird die Gesellschaft einen technischen Fortschritt akzeptieren – mit samt seinen Orwell’schen Folgen – bei dem zukünftig insbesondere die Computertechnologie alle Lebensbereiche erfassen wird? Bei der Betrachtung der optimistischen Zukunftsvisionen von Foster + Partners wird deutlich, welche wichtige Rolle die Themen Energieeffizienz, Umweltschutz und Mobilität im zukünftigen Städtebau spielen werden. Doch wie wird aus diesen Einzelideen eine Stadt mit ansprechenden Stadträumen, und wie radikal neu sind die dabei entstehenden Grünräume?

Das derzeit größte urbane Entwicklungsgebiet in Europa liegt am Rande der Stadt Mailand auf dem Gelände eines ehemaligen, 120 Hektar umfassenden Industriebetriebes. Dort planen Foster + Partners „Milano Santa Giulia“, eine ideale Stadt in der Stadt für 70 bis 80.000 Einwohner und Besucher. Das Projekt soll im Sinne der oben genannten Punkte, insbesondere hinsichtlich der Nachhaltigkeit, neue Maßstäbe setzen. Das zentrale Element im Masterplan der Idealstadt ist die Anlage eines ausgedehnten grünen Freiraums mit dem etwa 30 Hektar großen Central Park, nach Norman Foster die „grüne Lunge“ der Stadt. Einerseits will man durch hoch verdichtetes Bauen die Ressource Boden schonen und andererseits soll durch die ausgedehnten Grünflächen eine hervorragende Lebensqualität innerhalb des neuen Stadtquartiers erreicht werden.

In gewisser Hinsicht wird hier genau wie vor über 100 Jahren – man erinnere sich an Ebenezer Howards Gartenstadt-Idee – nach der idealen Verbindung von Stadt und Landschaft gesucht. Dabei wird deutlich, dass sich die Außenräume in ihrer äußerlichen Erscheinung von den Grünflächen des 19. Jahrhunderts nicht wesentlich unterscheiden. Der wesentliche Unterschied zu damals besteht aber darin, dass man sich scheinbar endlich darüber klar geworden ist, dass die Stadt kein Garten ist, sondern ein dichter sozialer Prozess. Die Stadt als Garten kann nur dann als Vision hilfreich sein, wenn die Stadt nicht als Problem, sondern als Lösung akzeptiert und der Garten nicht als universelle Lösungsformel verkauft wird.

---

<sup>i</sup> vgl. z.B. das EXPO 2000-Projekt „Stadt als Garten“ in Hannover

---

<sup>ii</sup> vgl. Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt/ M. 1965

<sup>iii</sup> Lerner, Jamie: „City is not a problem, city is solution.“ in: „Curitiba it’s possible“ ein Film von Jörg Pibal und Paul Romauch, 2008

<sup>iv</sup> vgl. auch Newman, Peter; Kenworthy, Jeffrey: Cities and automobile dependence: An International Sourcebook. Aldershot UK1989

<sup>v</sup> Hoffmann-Axthelm, Dieter: Die dritte Stadt. Frankfurt/M. 1993; S.141

<sup>vi</sup> Statistisches Bundesamt, Wiesbaden: Bautätigkeit und Wohnungen. Fachserie 5, Heft 1. Wiesbaden 2008

<sup>vii</sup> vgl. Howard, Ebenezer: To-Morrow. A Peaceful Path to Social Reform. London 1898

<sup>viii</sup> Digitalkonferenz DLD 2007 in München