Freiräume in den Verstädterungsregionen Amsterdam, Düsseldorf und Manchester

Eine vergleichende Untersuchung zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in urbanen Verdichtungsräumen Westeuropas

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades
eines Doktors der Philosophie (Dr. phil.)
durch die Philosophische Fakultät
der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

vorgelegt von

Anke Philipp

Düsseldorf
November 2001

D 61

Gedruckt mit Genehmigung der Philosophischen Fakultät

der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Gutachter der Dissertation:

Erstgutachter: Herr Univ.-Prof. Dr. G. Glebe

Zweitgutachter: Herr Univ.-Prof. Dr. K. Vorlaufer

Termine der mündlichen Prüfungen:

Hauptfach: 22.04.2002

1. Nebenfach: 29.04.2002

2. Nebenfach: 02.05.2002

KURZFASSUNG

Im Dilemma zwischen dem ökonomisch begründeten Zwang zum Wachstum und der ökologisch begründeten Notwendigkeit der Wachstumsbegrenzung stellt der Umgang mit dem Raum als unvermehrbare Ressource nicht nur eine permanente Konfliktquelle, sondern auch eine Schlüsselfrage der Zukunftsbewältigung dar.
Die Problematik konfligierender Ansprüche an die nur begrenzt verfügbare Fläche ist im städtischen Raum am stärksten ausgeprägt. Hier erreicht die Intensität der Flächennutzung ein Maximum, wohingegen sich der Anteil des Freiraums im Verhältnis zu den baulich genutzten Flächen minimiert. Als Träger wichtiger ökologischer, sozialer und ästhetischer Funktionen stellen die städtischen Freiflächen konstituierende Elemente der Stadtstruktur dar.
Die vorliegende Untersuchung analysiert am Beispiel dreier westeuropäischer Großstädte ihre Entwicklung und planerische Bewertung auf dem Hintergrund sozialer und ökonomischer Wandlungsprozesse.

Als zeitlicher Beginn der komparativen Längsschnittanalyse wurde die Industrialisierung gewählt, die die Entstehung der modernen Großstadt einleitete. Zur Linderung der mit dieser Entwicklung einhergehenden negativen Umwelteinwirkungen und sozialen Probleme richtete man öffentliche Freiräume ein. Die von privaten Initiativen und Pilotprojekten geprägte Innovationsphase der städtischen Freiraumversorgung weist in den drei Untersuchungsräumen trotz stark divergierender Ausgangssituationen weitreichende Parallelen auf.

Die systematische und regelmäßige Erweiterung des Freiraumangebotes, die in Amsterdam und Düsseldorf etwa seit 1900 durchgeführt wird, in Manchester jedoch bereits seit ca. 1870, kennzeichnet den Beginn der Expansionsphase der städtischen Freiraumversorgung. Sie geht nicht nur mit einer starken absoluten und relativen Zunahme öffentlicher Freiräume sowie einer gestalterischen und funktionalen Diversifizierung einher, sondern hat neben räumlichen auch planerische Bezüge: So entwickelte sich die Freiraumplanung mit dem Wachstum der Städte, dem Ausbau ihrer Verwaltungen und einer fortschreitenden fachlichen Spezialisierung zu einer auf statistischen Bedarfsermittlungen und Standardwerten beruhenden Versorgungsplanung für den Bereich Freizeit und Erholung.

Die Expansionsphase städtischer Freiraumplanung und –entwicklung ist darüber hinaus von einer allmählichen Einbeziehung des stadtnahen Umlandes gekennzeichnet, das mit wachsender Mobilität eine zunehmende Bedeutung als Naherholungsraum der städtischen Bevölkerung gewann. In den drei Untersuchungsräumen lässt sich in enger zeitlicher Übereinstimmung die Etablierung einer Naherholungsplanung zur Sicherung geeigneter Landschaftsräume und der Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur feststellen. Hierbei ist die Ausweitung freiraumplanerischen Handelns auf übergeordnete Planungsebenen charakteristisch.
Auf das planerische Engagement übergeordneter Verwaltungsebenen gehen auch die Versuche zurück, mit Hilfe von Freiräumen das rasche Wachstum der städtischen Verdichtungsräume zu steuern bzw. einzudämmen. Die Ansätze hierzu sind in den drei Untersuchungsräumen sehr unterschiedlich. Gemeinsam ist ihnen jedoch, dass der planerische Schutz von Freiraum als bloßes Mit-

tel zum Zweck bei dem heutigen Druck auf die Fläche nicht mehr durchsetzbar ist. Durch klare freiraumplanerische Funktionszuweisungen müssen die als “Bollwerk gegen den Vormarsch der Städte“ ausgewiesenen Flächen einen funktionalen Eigenwert erhalten.

Der Zeitraum seit 1975 ist zum einen von der Kontinuität der quantitativen und qualitativen Expansion der Freiraumversorgung gekennzeichnet. Über prägnante Veränderungen der sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen, wie z.B. die De-industrialisierung, durch die Flächen in innerstädtischen Bereichen für die Einrichtung neuer Freiräume verfügbar wurden, oder die Ökologiebewegung, die den ökologischen Freiraumfunktionen zu einer stärkeren Geltung verholfen hat, wurden jedoch zum anderen auch für diese Phase charakteristische neue Trends in der Freiraumplanung und Freiraumentwicklung initiiert. Sie kommen in den drei Untersuchungsräumen in unterschiedlicher Ausprägung und Gewichtung zum Ausdruck. In organisatorischer Hinsicht lässt sich u.a. eine übereinstimmende Tendenz zur Zielverknüpfung mit nicht-frei-raumplanerischen Bereichen und kommerziellen Zwecken beobachten. Es erfolgte darüber hinaus eine stärkere Einbeziehung von Privatpersonen, Verbänden und auch der Wirtschaft in die Freiraumplanung und –entwicklung.

Die Entwicklung der Freiraumversorgung in den drei Untersuchungsräumen zeigt an unterschiedlichen Beispielen, dass die Einrichtung öffentlicher Freiräume in der Regel als Reaktion auf krisenhafte Erscheinungen im Rahmen der allgemeinen Stadtentwicklung erfolgte. Gleichzeitig gingen von freiraumplanerischen Problemstellungen Impulse für die inhaltliche Weiterentwicklung der Stadt- und Regionalplanung sowie die Weiterentwicklung des Planungssystems aus, so dass insgesamt eine Ko-evolution von Stadtentwicklung und Freiraumplanung vorliegt. Die Analyse der Pläne und Programme zur räumlichen Entwicklung der Untersuchungsräume seit 1850 hat allerdings ergeben, dass die heutige Freiraumversorgung nur zu einem Teil und in unterschiedlichem Maße als Ergebnis planerischer Steuerung angesehen werden kann. Der Vergleich der Städte Amsterdam, Düsseldorf und Manchester lässt zudem erkennen, dass der modifizierende Einfluss des jeweiligen nationalen Planungssystems relativ gering ist. Unterschiede in der städtischen Freiraumversorgung sind damit weniger auf nationale planerische Rahmenbedingungen als vielmehr auf individuelle stadtspezifische Faktoren zurückzuführen.

Summary

Open Spaces in the Urbanized Regions of Amsterdam, Düsseldorf and Manchester – a Comparative Analysis of the Planning and Development of Open Spaces in Western European Agglomerations

In a dilemma between the economically based compulsion for growth, and the ecologically induced necessity for limits to such growth, the treatment of space as a limited resource represents not only a permanent source of conflict, but also highlights a key question in dealing with the future.
The conflicting demands on sites of limited availability is most pronounced in urban areas. The intensity of land utilization reaches a climax here, meaning that the proportion of open spaces in relation to land used for structural purposes is minimal. As fulfilling important ecological, social, and aesthetic functions, open spaces in an urban environment represent constitutive elements of the urban structure.
This study analyses the development and planning evaluation in the context of social and ecological processes of change, using three Western European cities as examples.

As industrialization initiated the formation of modern cities, it has been chosen as the beginning of the comparative study. Public open spaces were created to ease the negative environmental effects and social problems which the development of industry caused.
The innovation phase of urban open spaces, which was marked by private initiatives and pilot projects, shows many parallels between the three areas in question, despite them having strongly divergent starting points.

The systematic and regular expansion of open spaces, which has been carried out in Manchester since around 1870, and in Amsterdam and Düsseldorf since around 1900, marks the beginning of the expansion phase of open space provision. This phase is characterized by a strong absolute and proportional increase in public open spaces as well as by structural and functional diversification. Moreover, it also shows certain developments in the field of planning: Adapting to the continuous growth of urban areas and the progressive technical specialization of municipal management, open space planning quickly turned into professional planning for recreational supply based on statistical determination of requirement and evaluation of standards.

In addition to this, the expansion phase of urban open space planning was marked by a gradual inclusion of the surrounding countryside, which increased its significance as a recreational area with a growing mobility of the urban population,
In the three study areas the establishment of recreational planning for the protection and development of suitable areas in the countryside took place in close temporal correlation. For this process it is characteristic that open space planning widened to higher levels of planning.

It were these planning activities on higher levels which made the first attempts to control the alarmingly quick expansion of urban areas by means of open space designation. Although the relevant

approaches used in the three study areas generally differ widely, they have in common that the protection of open spaces for the sole purpose of keeping the countryside untouched by development cannot be enforced any longer. A successful protection of these areas can only be reached by dedicating them to certain functions as for example recreation, agriculture or the protection of nature.

On the one hand, the phase since 1975 is characterized by the continuity of the expansion of open space provision. On the other hand, social and economic changes, like e.g. deindustrialization, which made new sites available for open space planning in normally highly congested inner city areas, or the ecology movement, which strengthened the ecological functions of open spaces, induced typical new trends of open space planning and development. However, the forms and importance of these trends vary in the three study areas.

Referring to the organisation of planning there is among other things a tendency of combining classical aims of open space planning with private and commercial interests.
Moreover, we can ascertain a stronger involvement of private initiatives, trusts and the economy in the planning and development of open spaces.
Various examples of open space development in the three study areas show that the creation of public open spaces was generally carried out as a reaction to certain problems of urban development.

At the same time, problems in the field of open space planning meant impulses for the development of town and country planning and the planning system, so that we can talk of a co-evolution of urban development and open space development.
The analysis of plans and programmes of spatial development in the study areas since 1850 has proved that the modern open space system can only partly be interpreted as a result of planning control.
The comparison of Amsterdam, Düsseldorf and Manchester clearly shows that the influence of the national planning system is comparatively modest. Hence, differences in the urban open space systems result mainly from the individual historical and spatial situation of a city, whereas the national planning system plays a secondary role.

VORWORT

> *"Eine Stadt, wie vollkommen ihre ursprüngliche Form auch gewesen sein mag, ist niemals fertig oder im Stillstand. Tausende bewusster und unbewusster Handlungen tragen täglich zu Veränderungen bei, die erst im Laufe der Zeit erkennbar werden."*
> (Spiro Kostof: Das Gesicht der Stadt, 1992)

In dieser Wandelbarkeit der Stadt liegt für mich persönlich die Faszination begründet, die von ihr ausgeht. Auch die städtischen Freiräume sind Bestandteil des beständigen Wandels. Als grüne Enklaven innerhalb einer von baulichen Strukturen geprägten Umwelt sind sie Träger wichtiger sozialer, ökologischer und ästhetischer und auch ökonomischer Funktionen mit großer Bedeutung für den Lebensraum Stadt.
Ihre Entstehung und Entwicklung auf dem Hintergrund sozialer und ökonomischer Wandlungsprozesse und unter dem Einfluss planerischer Steuerung ist Gegenstand der vorliegenden Untersuchung. Der länderübergreifende Ansatz bietet dabei nicht nur die Möglichkeit, durch den internationalen Vergleich das stadtgeographische Grundlagenwissen über die städtische Freiraumversorgung zu erweitern, sondern ermöglicht darüber hinaus die Nutzung der Erkenntnisse und Erfahrungen anderer Länder zur Lösung ähnlich gelagerter Probleme im Bereich der Freiraumplanung.

Bei der Durchführung des Dissertationsvorhabens habe ich vielfältige Unterstützung erfahren. Allen, die zur Entstehung dieser Arbeit beigetragen haben, möchte ich an dieser Stelle danken.
Mein besonderer Dank gilt dem Betreuer der Arbeit, Herrn Prof. Dr. Günther Glebe, der mich von den ersten Planungen an fachlich und persönlich in vorbildlicher Weise unterstützt hat.
Das Dissertationsvorhaben wurde von der Studienstiftung des Deutschen Volkes mit einem Promotionsstipendium gefördert, wofür ich ihr meinen Dank aussprechen möchte. Ich danke insbesondere Herrn Prof. Dr. Ulrich Hadding, der als Betreuer meiner Stipendiatengruppe die Stipendiatenzeit und mittlerweile auch die Ex-Stipendiatenzeit durch zahlreiche Unternehmungen und bereichernde Gespräche mit wertvollen Erinnerungen angefüllt hat.
Meine Forschungsaufenthalte in Manchester und Amsterdam wurden durch die von Herrn Prof. Glebe über das Erasmus-Programm geknüpften Kontakte zu den dortigen Universitäten sehr erleichtert. Ich möchte den Mitarbeitern des Fachbereichs für Raum- und Landschaftsplanung an der Universität von Manchester und der Abteilung Geografie und Planungswissenschaft der Universität von Amsterdam für ihre bereitwillige Unterstützung herzlich danken. Sie haben dazu beigetragen, dass ich die Auslandsaufenthalte über die Erfordernisse des Dissertationsvorhabens hinaus als große fachliche und auch persönliche Bereicherung erfahren konnte. Von maßgeblicher Bedeutung für das Gelingen der Untersuchung war die Hilfsbereitschaft meiner Gesprächspartner in Behörden, Verwaltungen, Institutionen etc. in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester. Sie haben mir in zahlreichen Interviews, Gesprächen und Briefwechseln sowie durch die großzügige Bereitstellung von Quellenmaterial sehr geholfen.
Oliver Coenen und Uwe Neumann konnte ich jederzeit um fachlichen und auch computer-technischen Rat fragen. Für ihre freundschaftliche Unterstützung und Verlässlichkeit möchte mich herzlich bedanken. Clemens Philipp danke ich für die sorgfältige Durchsicht des Manuskriptes und Fedor Philipp für die technische Hilfestellung.
Da das Arbeitspensum einer berufstätigen Doktorandin – vorsichtig ausgedrückt – wenig familienfreundlich ist, gebührt mein größter Dank meiner Familie, die mich in dieser zusätzlich durch das 2. Staatsexamen und den Berufseinstieg belasteten Zeit mit viel Geduld und Nachsicht auf vielfältige Weise unterstützt hat.

Meerbusch im November 2002 Anke Philipp

INHALT

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN xiii
VERZEICHNIS DER TABELLEN UND TABELLARISCHEN ÜBERSICHTEN xv
VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN xv

1. EINLEITENDER TEIL 1
1.1 Thematische Einführung 1
1.2 Zielsetzung und Aufbau der Untersuchung 3
1.3 Forschungsstand 6
1.4 Erläuterungen zum Freiraumbegriff 9
1.5 Die Untersuchungsräume 13
1.5.1 Amsterdam 13
1.5.2 Düsseldorf 15
1.5.3 Manchester 17

2. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG BIS 1900 19

2.1 Die Entwicklung öffentlicher Freiräume vor dem Hintergrund von Industrialisierung und Verstädterung 19

2.2 Die Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen vor der Industrialisierung im Kontext der westeuropäischen Tradition städtischen Grüns 22
2.2.1 Die Freiraumsituation in der mittelalterlichen Stadt 22
2.2.2 Die Gartenkultur der Renaissance 23
2.2.3 Der Einfluss der Be- und Entfestigung auf das städtische Freiraumangebot 25
2.2.4 Vorläufer und Vorbilder öffentlicher Parks 30
2.2.4.1 Herrschaftliche Gartenanlagen 30
2.2.4.2 Vergnügungsparks 32
2.2.4.3 Zoologische und botanische Gärten 33
2.2.5 Das Aufkommen des Bürgerparks 34
2.2.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen 35

2.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester im 19. Jahrhundert 37
2.3.1 Manchesters Entwicklung zur Industriestadt: wirtschaftliche, soziale und städtebauliche Umwälzungen 38
2.3.2 Die Entstehung der ersten öffentlichen Parks als Projekte der bürgerlichen Elite 41
2.3.3 Die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die städtische Freiraumversorgung 45
2.3.4 Die Freiraumentwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Versäumnisse der Stadt und erneute Privatinitiativen 46
2.3.5 Der Sport als Faktor für einen neuen Freiraumbedarf 47
2.3.6 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts 48

2.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts 51
2.4.1 Stadtentwicklung und Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts 51
2.4.2 Die Freiraumentwicklung in der Gründerzeit 55
2.4.2.1 Die Flora und der Zoo 56
2.4.2.2 Der Volksgarten 57
2.4.2.3 Der Ostpark 57
2.4.2.4 Der Stadtwald 58
2.4.3 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts 58

2.5 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts 61
2.5.1 Die spezifische Ausgangssituation 61
2.5.2 Die Freiraumplanung im Rahmen der Stadterweiterungspläne des 19. Jahrhunderts 63
2.5.3 Die Einrichtung öffentlicher Freiräume entlang der ehemaligen Befestigung 68
2.5.4 Die Entstehung der ersten öffentlichen Parks in Amsterdam 70
2.5.4.1 Der Vondelpark 70
2.5.4.2 Der Sarphatipark 71
2.5.4.3 Oosterpark und Westerpark 72
2.5.5 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts 73

2.6 Vergleichendes Resümee zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen bis 1900 75

3. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG ZWISCHEN 1900 UND 1975 83

3.1 Charakteristische städtebauliche, planerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen 83
3.1.1 Zentrale Tendenzen der Großstadtentwicklung in Westeuropa von 1900 bis 1975 83
3.1.2 Grundströmungen in der Entwicklung der Stadtplanung und stadtplanerischer Leitbilder 84
3.1.3 Die Expansion des Freizeitsektors 86

3.2 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester von 1900 bis 1975 88
3.2.1 Die Anfänge einer planerisch gesteuerten Stadt- und Freiraumentwicklung 88
3.2.2 Die quantitative und qualitative Weiterentwicklung der öffentlichen Freiräume 89
3.2.2.1 Parks und kleinere Grünflächen 89
3.2.2.2 Sport- und Spielplätze 91
3.2.2.3 Kleingärten 93
3.2.3 Die Stadt- und Freiraumentwicklung unter dem Einfluss des Gartenstadtgedankens 94
3.2.4 Freiraumplanerische Pionierarbeit im City of Manchester Plan (1945) 96
3.2.4.1 Der Einsatz von Standardwerten bei der Freiraumplanung 96
3.2.4.2 Die Verknüpfung städtischer Freiräume zu einem stadtstrukturierenden System 97
3.2.5 Die Freiraumplanung in der Phase der development plans bis 1968 99
3.2.6 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von1900 bis 1975 101

3.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf von 1900 bis 1975 105
3.3.1 Die planerischen Grundlagen der Stadt- und Freiraumentwicklung bis 1945 105
3.3.1.1 Ein Gesamtbebauungsplan für Groß-Düsseldorf (1912) 106
3.3.1.2 Der Generalbebauungsplan von 1927 110
3.3.2 Die Freiraumentwicklung bis zum Zweiten Weltkrieg 113
3.3.2.1 Die allgemeinen öffentlichen Grünanlagen 113
3.3.2.2 Anlagen für Spiel und Sport 114
3.3.2.3 Kleingärten 116
3.3.2.4 Die Anlage öffentlicher Parks im Zuge großer Ausstellungen 118
3.3.2.5 Die Freiraumentwicklung in der Zeit des Nationalsozialismus 119
3.3.2.6 Zwischenbilanz 121
3.3.3 Die Entwicklung der planerischen Grundlagen: Leitbilder der Düsseldorfer Stadt- und Freiraumentwicklung in der Nachkriegszeit 122
3.3.3.1 Die Stellung der Freiräume in der Wiederaufbau- und Neuordnungsplanung 122
3.3.3.2 Der Leitplan von 1957 125
3.3.4 Die Freiraumentwicklung der Nachkriegszeit bis 1975 128
3.3.4.1 Die Überwindung der Kriegsfolgen und die Fortsetzung der Vorkriegsentwicklung 128
3.3.4.2 Freiraum als „Freizeitraum“: Die Phase der Freizeitplanung 131
3.3.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von 1900 bis 1975 135

3.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam von 1900 bis 1975 139
3.4.1 Die Entwicklung der städtischen Freiraumversorgung in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts 139
3.4.1.1 Parks 139
3.4.1.2 Spielplätze 140
3.4.1.3 Kleingärten 141
3.4.2 Freiraumplanung im Rahmen der Stadterweiterungspläne 141
3.4.2.1 Der Stadterweiterungsplan “Amsterdam-Zuid“ 141
3.4.2.2 Stadterweiterungsplanungen in den 20er Jahren 144
3.4.3 Richtungsweisende Freiraumplanung im Rahmen des Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) für Amsterdam 145
3.4.3.1 Der Entstehungskontext des AUP 145
3.4.3.2 Der AUP als Richtschnur für die Amsterdamer Stadtentwicklung 146
3.4.3.3 Die Freiraumplanung im AUP 148
3.4.4 Die Freiraumentwicklung der Nachkriegszeit bis 1975 152
3.4.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von 1900 bis 1975 155

3.5 Vergleichendes Resümee zur innerstädtischen Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen bis 1900 159
3.5.1 Die Freiraumentwicklung 159
3.5.2 Die Entwicklung der Freiraumplanung 161

3.6 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung im Rahmen großmaßstäblicher Stadterweiterungsprojekte 165
3.6.1 Wytheshawe: eine Gartenstadt für Manchester 166
3.6.1.1 Der Plan für eine Gartenstadt 166
3.6.1.2 Die Entwicklung zur Gartenvorstadt 169
3.6.1.3 Bewertung 171
3.6.2 Amsterdam-Bijlmermeer: eine vertikale Gartenstadt 172
3.6.2.1 Von der konzentrischen Stadterweiterung zur Lobenform: stadtstrukturelle Konzepte für die Entwicklung Amsterdams 172
3.6.2.2 Die städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption von Bijlmermeer 173
3.6.2.3 Die landschaftsarchitektonische Gestaltung des Freiraums in Bijlmermeer 175
3.6.2.4 Kritik und Umgestaltung 176
3.6.3. Düsseldorf-Garath 178
3.6.3.1 Wohnungen für Düsseldorf 178
3.6.3.2 Eine ökonomische Freiraumplanung 179
3.6.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung am Beispiel großmaßstäblicher Stadterweiterungsgebiete: eine vergleichende Bewertung 182

3.7 Freiraumplanung für die Naherholung: die Expansion der städtischen Freiraumversorgung in das ländliche Umland 185
3.7.1 Country Parks in Greater Manchester 185
3.7.1.1 Die informelle Regionalplanung als freiraumplanerische Innovationsquelle 185
3.7.1.2 Die Naherholung als Konfliktquelle und neuer Flächenbedarf 187
3.7.1.3 Die Country Parks als Auffanggebiete für den Naherholungsdruck 188
3.7.1.4 Die Einrichtung von Country Parks vor dem Hintergrund sich wandelnder planerischer Rahmenbedingungen 190
3.7.1.5 Stärken und Schwächen des Planungsinstrumentes Country Parks 193
3.7.2 “Grüne Sterne“ für Amsterdam 194
3.7.2.1 Die Wurzeln der Naherholungsplanung in den Niederlanden 194
3.7.2.2 Die katalysierende Funktion der Internationalen Städtebautagung in Amsterdam (1924) 194
3.7.2.3 Der Amsterdamer Wald 195
3.7.2.4 Regionale Kooperation auf dem Gebiet der Freiraumsicherung 197
3.7.2.5 Das Programm der „Grünen Sterne“ für die Niederlande 198
3.7.2.6 Die Grünen Sterne verblassen: eine Trendwende in der niederländischen Freizeit- und Erholungspolitik 201
3.7.3 Freizeit- und Erholungsschwerpunkte im Regierungsbezirk Düsseldorf 203

3.7.3.1 Erste konzeptionelle Ansätze der Naherholungsplanung im Raum Düsseldorf 203
3.7.3.2 Die Naherholungszweckverbände in Düsseldorf und Umgebung 204
3.7.3.3 Das Konzept der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte: Entstehung und Umsetzung 206
3.7.3.4 Die Trendwende in der nordrhein-westfälischen Freizeit- und Erholungsplanung 209
3.7.4 Vergleichendes Resümee zur Entwicklung der Naherholungsplanung in den Untersuchungsräumen 212

3.8 Freiraum zur Steuerung der Siedlungsentwicklung 220
3.8.1 Die Entwicklung der Green Belts im Raum Manchester im Wandel der staatlichen Green Belt - Politik 220
3.8.1.1 Die Herkunft des Green-Belt-Gedankens 220
3.8.1.2 Die Green Belt-Planung im Raum Manchester vor 1955 221
3.8.1.3 Die Green Belt-Planung in der Phase der development plans 223
3.8.1.4 Der Greater Manchester Green Belt 224
3.8.1.5 Die Green Belt-Planung nach der Abschaffung des Greater Manchester Councils 228
3.8.2 Das Grüne Herz der Randstad 230
3.8.2.1 Die Rolle der Freiraumfrage in der Randstad bei der Entstehung der nationalen Raumplanung 231
3.8.2.2 Das Grüne Herz im Wandel: Kritik und konzeptionelle Kursveränderungen 233
3.8.2.3 Ansätze zur Modernisierung eines zentralen Planungskonzeptes 236
3.8.2.4 Die Auswirkungen des Grünen Herzens auf Amsterdam 238
3.8.3 Die Konzeption der Regionalen Grünzüge im Regierungsbezirk Düsseldorf 239
3.8.3.1 Die Entstehung der Planungskonzeptes “Regionaler Grünzug“ 239
3.8.3.2 Vom Ruhrgebiet in den Regierungsbezirk Düsseldorf 241
3.8.3.3 Regionale Grünzüge für Düsseldorf 242
3.8.3.4 Das Projekt “Regionaler Grünzug Düsselaue“ 244
3.8.4 Vergleichendes Resümee zur Siedlungssteuerung durch Freiraumplanung in den Untersuchungsräumen 246

4. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG SEIT 1975 249

4.1 Prägnante Rahmenbedingungen der Freiraumplanung und Freiraumentwicklung 249
4.1.1 Der wirtschaftliche Strukturwandel 249
4.1.2 Die Globalisierung 250
4.1.3 Veränderungen in der Politik 250
4.1.4 Die Umweltbewegung 251
4.1.5 Paradigmenwechsel in der Stadtplanung 253
4.1.6 Veränderungen im Freizeitverhalten 253

4.2 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester seit 1975 255
4.2.1 Brachflächen als freiraumplanerischer Aufgabenbereich 256
4.2.1.1 Grundzüge der Brachflächenproblematik 256
4.2.1.2 Die Flusstalprojekte in Greater Manchester: Regenerierung und Freiraumentwicklung als regionales Programm 258
4.2.1.3 Innerstädtische Brachflächensanierung im Kontext der staatlichen Förderpolitik: das Beispiel East Manchester 265
4.2.2 Neue Akteure auf dem Gebiet der Freiraumplanung und -entwicklung im Raum Manchester 268
4.2.2.1 Die Mersey Basin Campaign 268
4.2.2.2 Groundwork Manchester 270
4.2.2.3 Die Red Rose Forest Initiative 272
4.2.2.4 Die Bewertung der Tätigkeit der Partnerschaftsorganisationen in Bezug auf die Freiraumentwicklung 276
4.2.2.5 Der Community Initiatives Fund 278
4.2.3 Städtische Parks in der Krise 279
4.2.3.1 Ursachen 279
4.2.3.2 Reformansätze 281
4.2.4 Die Rolle der Bewegung für Natur- und Umweltschutz in der jüngeren Entwicklung der Freiräume in Manchester 283
4.2.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975 285

4.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf seit 1975 288
4.3.1 Freiraumentwicklung im Rahmen der Flächenkonversion 289
4.3.2 Freiraumentwicklung im Rahmen der Programme zu Wohnumfeldverbesserung 289
4.3.3 Freiraumerweiterung und –aufwertung durch das Engagement der Bürger 291
4.3.4 Neue Freiräume auf Verkehrstrassen 293
4.3.5 Freiraumentwicklung in Verbindung mit einer nationalen Gartenbauausstellung: Die Düsseldorfer Bundesgartenschau (BUGA) 298
4.3.5.1 Hintergrund: zur Entwicklungsgeschichte der Bundesgartenschau 298
4.3.5.2 Motive der Stadt Düsseldorf zur Ausrichtung der BUGA 298
4.3.5.3 Die Bilanz der Bundesgartenschau 300
4.3.6 Die Europäische Gartenschau (EUROGA 2002 plus) 302
4.3.7 Stadtökologische Strömungen: Die Auswirkungen des gestiegenen Umweltbewusstseins auf die Grünversorgung 306
4.3.8 Parks und Gärten als Denkmäler 312
4.3.9 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975 313

4.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam seit 1975 317
4.4.1 Das Konzepts der kompakten Stadt: Entstehung, Wandel und freiraumplanerische Implikationen 317
4.4.1.1 Die Entstehung des Konzeptes: ein stadtplanerischer Paradigmenwechsel 317
4.4.1.2 Die Weiterentwicklung des Leitbildes der kompakten Stadt in den Amsterdamer Strukturplänen von 1985 bis 1996 319
4.4.1.3 Eine Grünstrukturplanung für Amsterdam 323
4.4.1.4 Zur Bewertung des Konzeptes der kompakten Stadt in Bezug auf die Freiraumentwicklung 325
4.4.2 Neue Akzente in der Freiraumplanung für Amsterdam 328
4.4.2.1 Die Auswirkungen der Dezentralisierung auf die Freiraumentwicklung 328
4.4.2.2 Freiraumplanung für eine Gesellschaft im Wandel 329
4.4.2.3 Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Planung, Gestaltung und Pflege öffentlicher Freiräume 331
4.4.2.4 Kinderbauernhöfe: eine pädagogische Freiraumkategorie erweitert das Spektrum öffentlicher Freiräume 334
4.4.3 Die Randstad-Grünstruktur: Freiraumentwicklung in Kooperation zwischen Staat, Provinzen und Gemeinden 335
4.4.4 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975 339

4.5 Vergleichendes Resümee zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsgebieten seit 1975 342
4.5.1 Die Freiraumentwicklung zwischen Kontinuität und Innovation 342
4.5.2 Die Entwicklung der Freiraumplanung 345
4.5.3 Fazit 348

5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK 350

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS 359
VERZEICHNIS DER KARTEN UND PLÄNE 384
ANHANG: ÜBERSICHT ÜBER DIE EXPERTENBEFRAGUNGEN 386

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1	Die Rolle der Planung	2
Abb. 2	Ziel- und Betrachtungsebenen der Untersuchung	4
Abb. 3	Freiraumtypen im städtischen Freiraumsystem	12
Abb. 4	Die Lage der Untersuchungsgebiete	13
Abb. 5	Plan der Stadt Amsterdam im Jahre 1663	27
Abb. 6	Plan der Stadt Düsseldorf im Jahre 1815	29
Abb. 7	Das Stadtbild Manchesters im Jahre 1760	38
Abb. 8	Öffentliche und halböffentliche Freiräume in Manchester um 1850	44
Abb. 9	Philips Park in Manchester (1913)	45
Abb. 10	Die Entwicklung der Freiraumversorgung in Manchester bis 1900	49
Abb. 11	Der Bau- und Nivellementsplan über die Erweiterung der Stadt Düsseldorf (1854)	53
Abb. 12	Schematische Darstellung der Freiraumplanung im “Stübben-Plan“ (1884)	54
Abb. 13	Die Freiraumversorgung in Düsseldorf um 1900	60
Abb. 14	Die Freiraumversorgung in Amsterdam um 1850	62
Abb. 15	Der Stadterweiterungsplan für Amsterdam von J.G. van Niftrik (1866/67)	64
Abb. 16	Der Stadterweiterungsplan für Amsterdam von J. Kalff und J.G. van Niftrik (1876)	66
Abb. 17	Die Freiraumversorgung in Amsterdam im Jahre 1900	74
Abb. 18	Vergleich der Freiraumversorgung in den Untersuchungsgebieten im Jahre 1900	76
Abb. 19	Die quantitative Entwicklung der öffentlichen Freiräume in Manchester 1895 – 1965	90
Abb. 20	Die Flächenanteile diverser Freiraumtypen and er Freiraumversorgung in Manchester (1950)	93
Abb. 21	Die Entstehungszeit der öffentlichen Freiräume in Manchester	104
Abb. 22	Schematische Darstellung des Freiraumsystems im Wettbewerbsentwurf “Berge romeryke“ von 1912	108
Abb. 23	Planung für die Stoffelner Freifläche im Generalbebauungsplan	112
Abb. 24	Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Düsseldorf 1815 – 1936	114
Abb. 25	Das Ausstellungsgelände im Generalbebauungsplan	120
Abb. 26	Grünverbindungen zwischen Stadt und Außenbereich im Gesamtverkehrsplan für Düsseldorf (1948)	122
Abb. 27	Ein Grünflächenplan für Düsseldorf im Rahmen der Wiederaufbauplanung (1947)	123
Abb. 28	Freiraumplanung im Leitplan der Stadt Düsseldorf (1957)	127
Abb. 29	Quantitative Grünflächenversorgung in Düsseldorf nach Stadtbezirken (1971)	132
Abb. 30	Planungsvorschlag über ein System von Freizeitanlagen in Düsseldorf (GOP 1974)	134
Abb. 31	Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Düsseldorf von 1950 bis 1974	136
Abb. 32	Die Genese der öffentlichen Parks in Düsseldorf	138
Abb. 33	Der Plan von H.P. Berlage zur Süderweiterung Amsterdams (1905)	142
Abb. 34	Die überarbeitete Fassung des Erweiterungsplans von Berlage (1917)	143
Abb. 35	Der Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) (1935)	147
Abb. 36	Die im AUP vorgesehene Freiraumausstattung der neuen Stadtteile im Westen	152
Abb. 37	Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Amsterdam 1931 - 1976	156
Abb. 38	Die Genese der öffentlichen Parks in Amsterdam	158
Abb. 39	Die Entwicklung der Kleingartenflächen in den Untersuchungsräumen	160
Abb. 40	Plankarte von Wythenshawe (1932)	167
Abb. 41	Skizze eines parkways	168
Abb. 42	Flächennutzungsplanung für Wythenshawe (1951)	170
Abb. 43	Amsterdam-Zuidoost mit Bijlmermeer: Flächennutzung	174
Abb. 44	Modell der Innenhofgestaltung in Bijlmermeer	176
Abb. 45	Die öffentlichen Freiräume in Bijlmermeer vor und nach der Umgestaltung	177
Abb. 46	Schematische Darstellung des Garather Freiraumsystems	180
Abb. 47	Die Lage der Country Parks im Raum Greater Manchester	189

Abb. 48	Die Lage des Amsterdamer Waldes (1928)	196
Abb. 49	Das Programm der “Grünen Sterne“ in den Niederlanden (1964/66)	200
Abb. 50	Das Naherholungsgebiet “Het Twiske“	201
Abb. 51	Naherholungszweckverbände im Raum Düsseldorf	205
Abb. 52	Freizeit- und Erholungsschwerpunkte im Regierungsbezirk Düsseldorf (2001)	208
Abb. 53	Der erste Green Belt-Entwurf für den Großraum Manchester (1943)	222
Abb. 54	Die Ausdehnung des Greater Manchester Green Belts 1974 und 1984	227
Abb. 55	Die Randstad Holland	230
Abb. 56	Die konzeptionelle Geburtsstunde des Grünen Herzens	232
Abb. 57	Das Grüne Herz der Randstand in den 90er Jahren	233
Abb. 58	Grundkonzept für die Entwicklung des Grünen Herzens (1992)	237
Abb. 59	Das Regionale Grünflächensystem des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (1966)	240
Abb. 60	Regionale Grünzüge im Regierungsbezirk Düsseldorf	243
Abb. 61	Planungsvorschlag “Regionaler Grünzug Düsselaue“ (1981)	245
Abb. 62	Flüsse in Greater Manchester	259
Abb. 63	Die Programmgebiete der Flusstalprojekte	261
Abb. 64	Vormalig industriell genutzte Brachfläche in Bradford, East Manchester	265
Abb. 65	Das Programmgebiet der Mersey Basin Campaign	269
Abb. 66	Das Programmgebiet von Groundwork Manchester (1996-1999)	271
Abb. 67	Das Gebiet des Red Rose Forest und die Kernwaldgebiete	275
Abb. 68	Die Popularitätsentwicklung städtischer Parks in Manchester	281
Abb. 69	Reitturnier im Wythenshawe Park als Beispiel für die Nutzungsintensivierung öffentlicher Parks	282
Abb. 70	Netzwerk aus “major recreational routes“ im UDP Manchester von 1995	284
Abb. 71	Biologisch bedeutsame Gebiete in Manchester (UDP 1995)	285
Abb. 72	Bürgerbeteiligung bei der Anlage einer Grünfläche in Düsselthal	292
Abb. 73	Öffentliche Freiräume auf Tunnelbauten im Düsseldorfer Stadtgebiet	293
Abb. 74	Der begrünte Tunneldeckel in Wersten	294
Abb. 75	Freiraumvernetzung durch die Autobahndeckel im Düsseldorfer Süden	295
Abb. 76	Die grüne Achse vom Rhein zum Rhein	300
Abb. 77	Das Gebiet der EUROGA 2002 plus an Rhein und Maas	303
Abb. 78	Düsseldorfer EUROGA-Projekte	305
Abb. 79	Grünzüge und Grünverbindungen im Grünordnungsplan von 1991	309
Abb. 80	Natur- und Landschaftsschutzgebiete in Düsseldorf	311
Abb. 81	Die quantitative Entwicklung der Grünflächen in Düsseldorf 1970 – 1998	313
Abb. 82	Bestehende Parks von stadtteilübergreifender Bedeutung und im Strukturplan von 1985 vorgesehene Ausbaumaßnahmen	320
Abb. 83	Die Hauptgrünstruktur von Amsterdam	323
Abb. 84	Widerstand gegen Projekte zur baulichen Verdichtung im Westen Amsterdams	325
Abb. 85	Zonierung im Amsterdamer Wald	333
Abb. 86	Das Programmgebiet der Randstad–Grünstruktur	335
Abb. 87	Die radialen Grünzonen	337
Abb. 88	Beginn einer radialen Grünzone (Brettenzone) im Anschluss an den Westerpark	338

VERZEICHNIS DER TABELLEN UND TABELLARISCHEN ÜBERSICHTEN

Tab. 1	Freizeitorientierte Freiraumtypisierung nach BÄUERLE (1984)	11
Tab. 2	Die Einrichtung öffentlicher Parks in den Untersuchungsräumen bis 1900: vergleichende Übersicht	80
Tab. 3	Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Manchester 1900 – 1975	103
Tab. 4	Die Entwicklung des Kleingartenwesens in Düsseldorf bis 1935	117
Tab. 5	Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Düsseldorf 1900 – 1975	137
Tab. 6	Quantitative Freiraumausstattung in Amsterdamer Stadtgebieten unterschiedlicher Entstehungszeit	156
Tab. 7	Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Amsterdam 1900 – 1975	157
Tab. 8	Country Parks in Greater Manchester	192
Tab. 9	Erholungszweckverbände unter Beteiligung von Amsterdam (1995)	198
Tab. 10	Phasen der Naherholungsplanung in den Untersuchungsräumen: vergleichende Übersicht	218
Tab. 11	Der konzeptionelle Wandel des Grünen Herzens in den Raumordnungsberichten	235
Tab. 12	Die Entwicklung der Flusstäler in Greater Manchester: Phasen der Regenerierung im Überblick	264
Tab. 13	Vergleichende Übersicht zu den neuen Akteuren auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung im Raum Manchester	277
Tab. 14	Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Manchester 1975 – 2000: schematischer Überblick	287
Tab. 15	Das Verhältnis von Bauleitplanung und Grünordnungsplanung	307
Tab. 16	Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Düsseldorf 1975 – 2000: schematischer Überblick	315
Tab. 17	Zentrale Tendenzen der Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Amsterdam 1975 – 2000	341

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

AUP	Algemeen Uitbreidingsplan
DoE	Department of the Environment
DRO	Dienst Ruimtelijke Ordening
FNP	Flächennutzungsplan
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GMC	Greater Manchester Council
GOP	Grünordnungsplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LH	Landeshauptstadt
SELENEC	South East Lancashire North East Cheshire
UDP	Unitary Development Plan
V.B.	Verwaltungsbericht

1. EINLEITENDER TEIL

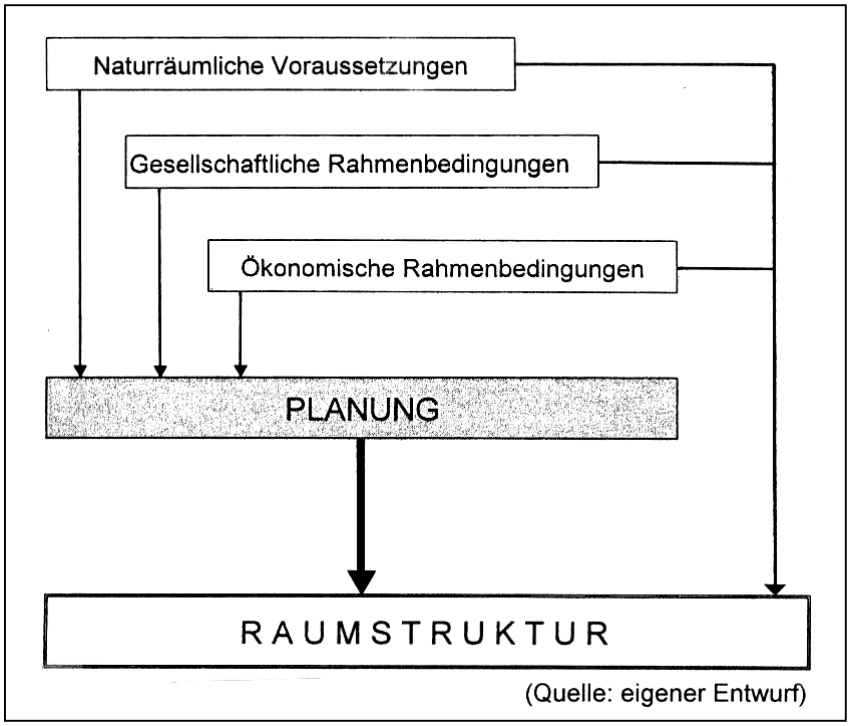
1.1 Thematische Einführung

Der städtische Lebensraum ist physiognomisch durch eine vielfältige und unterschiedlich dichte Überbauung charakterisiert. In allen großen Städten und selbst innerhalb der dichtbebauten Innenstädte zeigen sich es jedoch auch zahlreiche unbebaute Flächen in Form von Parkanlagen. Sie haben sich teilweise zu städtischen Wahrzeichen entwickelt, wie der Central Park in New York, der Hyde Park in London, der Hofgarten in Düsseldorf oder der Vondelpark in Amsterdam. Diesen Ausnahmeerscheinungen unter den städtischen Freiräumen steht eine Vielzahl städtischer Freiräume gegenüber, die gleichfalls Bestandteil des Stadtbildes sind und als Elemente des städtischen Lebensraumes wichtige soziale, ökologische und ästhetische Funktionen erfüllen.
Stadt und Freiraum gelten nach herkömmlichem Begriffsverständnis als Kontrapunkte, doch hat sich das überkommene Bild der Stadt einer relativ geschlossenen und festumgrenzten baulichen Einheit in der Landschaft mittlerweile vielfach zu einer Stadtlandschaft gewandelt, in der sich beide Sphären durchdringen und in der die ursprüngliche Dichotomie teilweise aufgehoben ist. Auch die Grenze zwischen städtischen und außerstädtischen Freiräumen wird hierbei fließend.
Das Muster städtischer Freiräume ist für eine Stadt ebenso charakteristisch wie ihr Straßennetz und die Bebauung. Wie die übrigen Strukturelemente der Stadt sind auch die Freiräume Ergebnis und Abbild raumwirksamer Entscheidungen der Vergangenheit und spiegeln den Wandel der räumlichen Nutzungsansprüche wieder. Während sich die Nutzungsansprüche an die Freiräume vor allem in ihrer Gestaltung niederschlagen, sind ihre Lage und Verteilung im Stadtgrundriss das Ergebnis historischer Faktoren der Stadtentwicklung und stehen zudem unter dem Einfluss der auch für die räumliche Differenzierung der baulichen Strukturen wirksamen standortbestimmenden und standortbeeinflussenden Faktoren, wie beispielsweise Erreichbarkeit, Flächenanspruch oder Bodenpreis. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass sich eine weitreichende Ähnlichkeit zwischen dem Verteilungsmuster innerstädtischer Freiflächen vieler Großstädte und den für den bebauten Raum entwickelten klassischen Stadtstrukturmodellen von BURGESS, HOYT und ULLMANN feststellen lässt (vgl. HEYER 1987, 22-24).

Als überwiegend nicht-monetäre, zumeist dem Allgemeinwohl dienende Flächennutzungsform ist das freiräumliche Verteilungsmuster darüber hinaus in besonderer Weise von administrativen planerischen Entscheidungen abhängig, die eine Standortwahl auch gegen eventuelle ökonomische Vorteile einer konkurrierenden Nutzungsform durchsetzen können. Innerhalb der Planung haben sowohl Abwägungsprozesse zwischen den verschiedenen Einzelinteressen und dem Gemeininteresse als auch wissenschaftliche Erwägungen bezüglich einer optimalen Allokation der einzelnen Raumelemente ihren Platz. Dabei ist die Planung keine autonome oder wissenschaftlich-objektive Instanz, sondern unterliegt wie die anderen genannten Einflussfaktoren auf die Raumstruktur historisch bedingten Veränderungsprozessen bzw. gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Paradigmenwechseln. Mit dem Wandel gesellschaftlicher Anforderungsmuster, rechtlicher Kompetenzen und dem Stand der Fachkenntnisse wandeln sich auch planerische Leitbilder und Zielvorstellungen.

Die Entwicklung der Anforderungen und Vorstellungen der urbanen Gesellschaft bezüglich ihrer Freiraumversorgung spiegelt sich deshalb besonders prägnant in der Evolution der Freiraumplanung als Fachdisziplin und als Verwaltungsaufgabe sowie in der inhaltlichen Ausgestaltung freiraumplanerischer Konzepte wieder (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Die Rolle der Planung



(Quelle: eigener Entwurf)

Die Freiräume städtischer Verdichtungsräume haben gerade in jüngerer Zeit angesichts der ungebremsten, mit dem Schlagwort “Flächenverbrauch“ belegten Ausdehnung der Siedlungsfläche an Bedeutung und auch Wertschätzung gewonnen. Die Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Zwecke führt nicht nur zu Freiraumverlusten, sondern erhöht gleichzeitig den Druck auf die verbliebenen Freiflächen. Dies Problematik dieser Entwicklung ist bekannt. Sie ist nicht nur auf die urbanen Verdichtungsräume beschränkt, doch stehen hier die höchsten Flächenansprüche den geringsten räumlichen Ressourcen gegenüber, so dass sich das Konfliktpotential maximiert. Im Dilemma zwischen dem ökonomisch begründeten Zwang zum Wachstum und der ökologischen Notwendigkeit des schonenden Umgangs mit der nicht vermehrbaren Ressource Raum kommt der Frage nach geeigneten Steuerungsmöglichkeiten und -konzepten der räumlichen und insbesondere der freiräumlichen Entwicklung in Verdichtungsräumen eine steigende Bedeutung zu. Aufgrund der Vielschichtigkeit der Problematik kann sich die Suche danach nicht auf eine wissenschaftliche Disziplin allein beschränken. Die Geographie als integrative Wissenschaft ist hier jedoch besonders gefordert. Im Gegensatz zur Geoökologie, die sich der städtischen Freiräume als Bestandteile urbaner Ökosysteme selbstverständlich annimmt, zeigte sich die stadtgeographische Forschung auf diesem Gebiet bislang recht zurückhaltend. Gerade unter struktur- und funktionsintegrativen stadtgeographischen Fragestellungen könnte wichtiges Grundlagenwissen über die Bedingungen der freiräumlichen Entwicklung in urbanen Verdichtungsräumen bereitgestellt werden. Auf der Suche nach Konzepten der Freiraumentwicklung ist hierbei nicht nur der Blick in die Vergangenheit,

sondern vor allem auch in andere Länder interessant. Er ermöglicht gewissermaßen ein freiraumplanerisches “benchmarking“.

1.2 Zielsetzung und Aufbau der Untersuchung

Die vorliegende Arbeit untersucht die Entwicklung des Freiraummusters dreier westeuropäischer Stadtregionen vor dem Hintergrund sich wandelnder sozioökonomischer und ökologischer Rahmenbedingungen, wobei der Freiraumplanung und den freiraumplanerischen Konzepten vor dem oben skizzierten Hintergrund besondere Aufmerksamkeit gewidmet ist.

Die Ziele der Arbeit liegen auf vier Ebenen:

1) ideographisch

a) singulär

Im Zentrum der Arbeit steht die Untersuchung der Freiraumentwicklung in den städtischen Verdichtungsregionen Manchester, Amsterdam und Düsseldorf in enger Einbindung in die jeweilige historische und städtebauliche Situation. Hierbei soll insbesondere die Rolle der planerischen Steuerung analysiert werden. Neben der räumlichen Entwicklung wird damit der Etablierung und Weiterentwicklung der Freiraumplanung und der freiraumplanerischen Konzepte in den Untersuchungsräumen besondere Beachtung geschenkt.

b) kontrastiv

Die Beschreibung der Freiraumentwicklung und Freiraumplanung einer englischen, einer niederländischen und einer deutschen Stadt dient dazu, etwaige nationale Besonderheiten und Unterschiede zu erfassen und zu erklären und die Vor- und Nachteile unterschiedlicher freiraumplanerischer Konzepte und Methoden vergleichend zu bewerten.

Eine solche vergleichende Bewertung der Freiraumversorgung in den drei untersuchten Städte wirft allerdings methodisch zahlreiche Probleme auf. Stärken und Schwächen lassen sich häufig nur an ausgewählten Einzelkriterien gegeneinander abwägen. Selbst bei einer solchen auf selektive Merkmale bezogenen Betrachtungsweise bleiben die Aussagen - sofern sie sich nicht auf statistisch messbare Kriterien beziehen – oft subjektiv geprägt. Hervorheben lassen sich jedoch erfolgreiche Modelle oder freiraumplanerische Konzepte, die sich in der Praxis einer Stadt bewährt haben und von denen sich Ideen und Anregungen ableiten lassen.

2) nomothetisch

Auf einer übergeordneten Zielebene soll die ideographische Beschreibung dazu beitragen, über Gemeinsamkeiten und Unterschiede Grundlinien der städtischen Freiraumentwicklung und -planung in Westeuropa herauszuarbeiten.

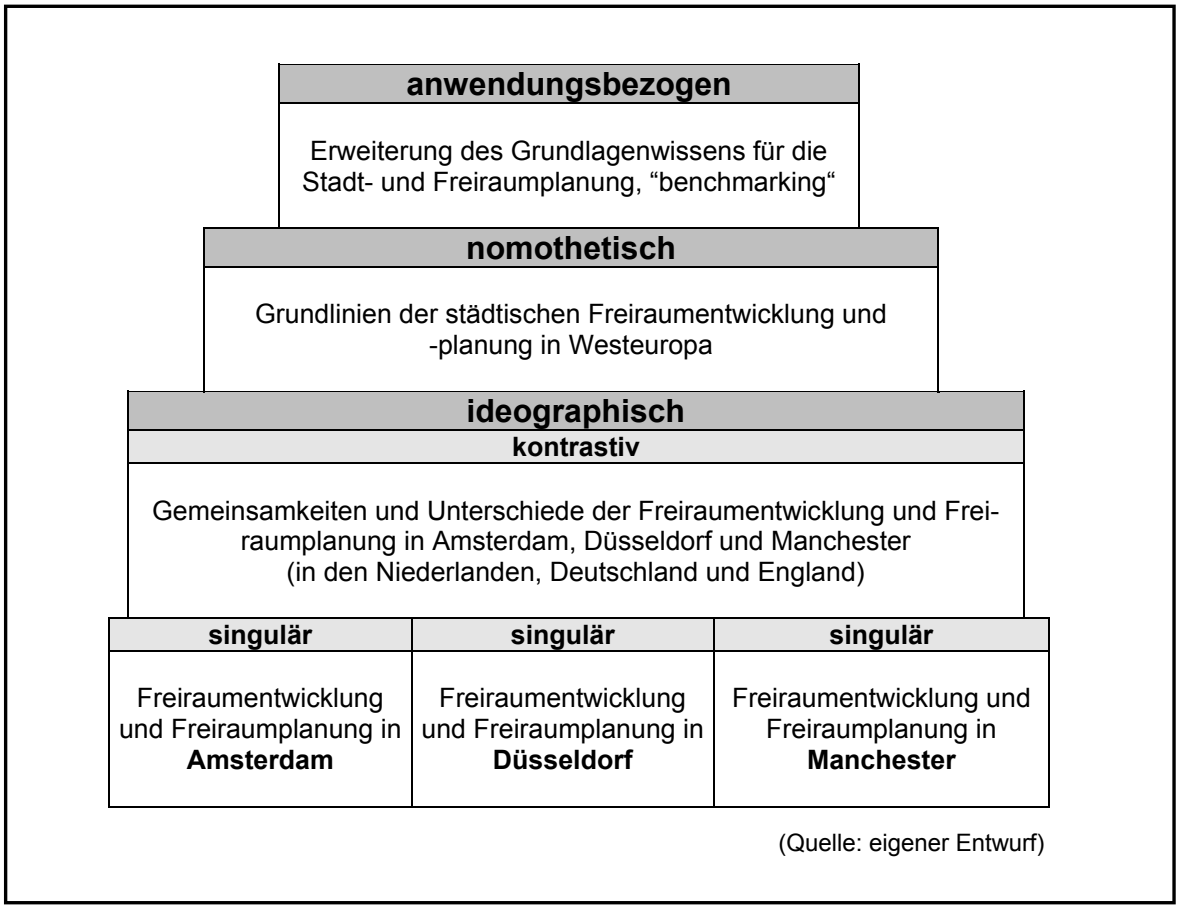
a) Für die freiräumliche Entwicklung betrifft dies Aspekte wie Gestaltung, Größe, Lage und Verteilungsmuster der Freiräume oder ihre Persistenz im Siedlungsgefüge.
b) Im Bereich der Freiraumplanung wird Fragen nach der Entstehung, den wichtigsten Akteuren, den Zielgruppen, den Leitbildern und dem internationalen Austausch nachgegangen.

3) anwendungsbezogen

Die aus der ideographischen und nomothetischen Betrachtungsweise gewonnenen Erkenntnisse sollen auf einer anwendungsbezogenen Zielebene das Grundlagenwissen für die Freiraumplanung erweitern und so Entscheidungshilfen für freiraumplanerische Probleme liefern. Der internationale Vergleich soll dazu dienen, unterschiedliche Lösungsansätze kennen zu lernen, sie auf ihre Übertragbarkeit zu prüfen und auf diese Weise ein freiraumplanerisches "benchmarking" ermöglichen.

Bei der Beschreibung der Freiraumentwicklung in den drei Beispielstädten werden die räumlichen Veränderungen in einen engen Zusammenhang zu ihren räumlichen und nicht-räumlichen Rahmenbedingungen gestellt, so dass materielle und nicht-materielle Aspekte der Stadt- und insbesondere der Freiraumentwicklung gleichermaßen berücksichtigt werden. Hierdurch soll die gegenseitige Bedingtheit verdeutlicht und die Notwendigkeit der integrativen Denkweise in der modernen Stadt- und Freiraumplanung betont werden.

Abb. 2: Ziel- und Betrachtungsebenen der Untersuchung



(Quelle: eigener Entwurf)

Bei den in die vergleichende Untersuchung einbezogenen Städten handelt es sich um Städte vergleichbarer Größenordnung. Als die städtischen Kernräume innerhalb eines stark verdichteten Umlandes bilden sie in enger Verflechtung eine urbane Verdichtungsregion. Den Untersuchungsgebieten ist gemeinsam, dass sie gleichzeitig Teil eines größeren Verdichtungsraumes sind (Randstad, Nordwestenglisches Industriegebiet, Rhein-Ruhr-Verdichtungsraum). Hieraus resultiert zum einen eine Verschärfung der Freiraumproblematik, zum anderen auch die Möglichkeit einer Beeinflussung der regionalen Freiraumentwicklung durch übergeordnete, den größeren Verdichtungsraum umfassende Planungskonzepte.
In der Geschichte der drei Stadtregionen spielte die Industrie eine jeweils unterschiedliche Rolle, die von Manchester über Düsseldorf bis Amsterdam in ihrer Bedeutung abnimmt bzw. von tertiären Funktionen überlagert wird. Trotz dieser Tendenz darf man nicht übersehen, dass auch Manchester – sowohl heute als auch in der Blütezeit seiner Industrien übergeordnete Funktionen in Handel und Verwaltung ausübt bzw. ausübte. Von allen drei Städten lässt sich damit trotz ihrer unterschiedlichen Entwicklung sagen, dass sie heute wichtige Tertiärzentren ihrer Region darstellen. Neben Größe und funktionaler Struktur der Einzelstädte bzw. Verdichtungsregionen spielen die nationalen Rahmenbedingungen in Form der Landesgeschichte und des Planungs- und Verwaltungssystems für den Vergleich eine wichtige Rolle. Zwei Beispiele seien an dieser Stelle genannt, die wesentlich zur Auswahl der Länder beigetragen haben:
Großbritannien, das am frühesten industrialisierte und verstädterte Land der Welt, nahm in Bezug auf eine Reihe charakteristischer Entwicklungsprozesse eine Vorreiterrolle ein, die – zwar mit erheblich geschrumpftem Zeitversatz - auch bei den jüngeren Prozessen der Deindustrialisierung und Tertiärisierung zu beobachten war. Da mit den angesprochenen sozioökonomischen Entwicklungen auch räumliche Umstrukturierungsprozesse einhergehen, lässt eine Untersuchung der Freiraumentwicklung in einer britischen Industriestadt aufgrund der Vorreiterrolle besonders aufschlussreiche Ergebnisse erwarten.
Mit den Niederlanden wird ein Land in die Untersuchung einbezogen, dessen staatliche Raumplanung über die Systematisierung der Landgewinnung schon sehr früh einsetzte. Bodenknappheit ist hier ein altes und angesichts der hohen Bevölkerungsdichte bei kleiner Landesfläche auch ein besonders drängendes Problem. Es hat zur Entstehung einer Planungskultur geführt, die heute in Europa als vorbildlich gilt.
Während im Prinzip jede Art der räumlichen Planung Auswirkungen auf den Freiraumbestand hat und somit zumindest indirekt auch Freiraumplanung betreibt, hat die Freiraumplanung im engeren Sinne den Charakter einer Versorgungsplanung. Aus der engen Verknüpfung der Analyse der Freiraumentwicklung mit derjenigen der Freiraumplanung resultiert eine Fokussierung der Betrachtung auf öffentliche Freiräume. Trotz dieser Fokussierung können aufgrund des Umfangs nicht alle Kategorien öffentlicher Freiräume gleichermaßen behandelt werden. Die erforderliche Schwerpunktsetzung richtet sich pragmatisch nach dem jeweiligen Darstellungskontext der Untersuchungsräume und des betrachteten Zeitraums.

Als zeitlicher Beginn der Längsschnittanalyse wurde der Beginn der industriellen Entwicklung in der jeweiligen Stadt gewählt. Zwar sind städtische Freiräume kein Phänomen, das auf die Stadt des

Industriezeitalters beschränkt ist, doch stellt die Industrialisierung eine auch für die Freiraumentwicklung entscheidende Zäsur in der Stadtentwicklung dar. Sie initiierte darüber hinaus räumliche und sozioökonomische Veränderungsprozesse, die u.a. in die Entstehung einer von der öffentlichen Hand getragenen Stadt- und Freiraumplanung mündeten.
Die jahrhundertealte Tradition städtischer Freiräume, in der die Entwicklungen der Moderne wurzeln, soll jedoch vorab in ihren Grundzügen beleuchtet und an Beispielen aus den Untersuchungsräumen konkretisiert werden. Das entsprechende Kapitel mündet in eine Beschreibung der Freiraumsituation in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester bei ihrem Aufbruch in das Industriezeitalter.
Das die Darstellung der Untersuchungsergebnisse strukturierende Gliederungsprinzip stellt eine Kombination aus zeitlicher, räumlicher und thematischer Anordnung der Inhalte dar. Der Untersuchungszeitraum ist in drei Abschnitte unterteilt, in denen die unterschiedliche freiräumliche Entwicklung der drei Untersuchungsräume in getrennten Kapiteln bearbeitet wird. Die Kapitel folgen jedoch einer weitgehend identischen Gliederung in thematische Unterkapitel, die eine vergleichende Gegenüberstellung erleichtert. Querverweise heben bereits hier prägnante Unterschiede und Gemeinsamkeiten hervor, die jedoch für jeden Abschnitt in einem gesonderten Kapitel zusammengefasst sind. Aufgrund des Umfangs erfolgte für den zweiten Abschnitt, der den Zeitraum von 1900 bis 1975 umfasst, abweichend von diesem Grundprinzip zusätzlich eine gesonderte Behandlung von drei Themen. Doch auch in diesen ausgegliederten Kapiteln (3.6 bis 3.8) werden die Entwicklungen der drei Städte einander gegenüber gestellt. Das gewählte Gliederungsprinzip stützt sich auf die Beobachtung, dass sich in verschiedenen Phasen der Stadtentwicklung, die sich in ihrer Datierung für die einzelnen Städte leicht unterscheiden, nicht jedoch in ihrer grundsätzlichen Ausprägung, die freiraumplanerisch relevanten Rahmenbedingungen auf bestimmte, in den drei Städten sehr ähnliche Weise ändern. Bei den freiraumplanerischen Rahmenbedingungen handelt es sich primär um demographische und wirtschaftliche Faktoren, von denen sich u.a. städtebauliche und gesellschaftliche Sekundärfaktoren ableiten lassen. Zur Abgrenzung der Phasen ist anzumerken, dass es sich nicht um eine trennscharfe Epochenbildung handelt. Die Grenzen sind sowohl zeitlich als auch in bezug auf ihre Merkmale gleitend und verschieben sich in Abhängigkeit von den jeweils zugrundegelegten Abgrenzungskriterien und dem betrachteten Untersuchungsraum. Eine nähere Erläuterung der Faktoren, die der Phasenbildung zugrunde liegen, findet sich in der Einleitung der jeweiligen Kapitelgruppen.

1.3 Forschungsstand

Die Stadt als Lebensraum für den größten und stets zunehmenden Teil der Menschheit stellt ein hochkomplexes Phänomen und damit ein schier unerschöpfliches Forschungsfeld für die unterschiedlichsten wissenschaftlichen Disziplinen dar. Innerhalb der Geografie, die sich als integrative Wissenschaft besonders gut zur Stadtforschung eignet, hat sich mit der Stadtgeografie, einem Teilbereich der Siedlungsgeografie, ein eigener Zweig zur Untersuchung dieser Siedlungsform entwickelt. Innerhalb der Stadtgeografie blieben die städtischen Freiräume jedoch bis heute weit--

gehend unbeachtet. Dies betrifft sowohl den deutschen als auch den niederländischen und den angelsächsischen Sprachraum.
Angesicht der funktionalen Vielfalt der Freiräume und ihrer strukturprägenden Eigenschaften sind die Gründe für diese Forschungslücke nicht einsichtig. Rolf HEYER, dessen 1987 veröffentlichte Dissertation zum “Funktionswandel innerstädtischer grünbestimmter Freiräume in deutschen Städten“ nicht zuletzt hinsichtlich ihrer thematischen Bandbreite und ihrer Detailliertheit als grundlegende stadtgeographische Arbeit zu städtischen Freiräumen in Deutschland gelten kann, geht davon aus, dass man städtische Freiräume bis zum Beginn der 70er Jahre fast ausschließlich als nicht-bebaute und damit oft auch als funktionsleere oder zumindest funktionsarme Räume angesehen hat. Er vermutet, dass sie aus diesem Grunde für die stadtstrukturelle und stadtfunktionale Forschung uninteressant waren. Erst das wachsende Interesse an der Stadt als Freizeitraum und an der stadtökologischen Bedeutung der Freiräume ließen ihrer wissenschaftlichen Betrachtung wieder ein stärkeres Gewicht zukommen. Die Freizeitgeografie und die Geoökologie stellen damit die wichtigsten geographischen Forschungsfelder zu städtischen Freiräumen dar (vgl. HEYER 1987, 8). Die entsprechenden Veröffentlichungen konzentrieren sich jedoch naturgemäß auf die ökologischen Funktionen der Freiräume bzw. auf ihre Nutzung für Freizeit- und Erholungszwecke und können zum Teil nur peripher zu den Fragestellungen der vorliegenden Arbeit beitragen. Aus dem englischen Sprachraum sind die Arbeiten von Ivor SEELEY (1973) und Stephen WILLIAMS (1995) als einzige umfassende geographische Arbeiten zu städtischen Freiräumen hervorzuheben. Beide verfolgen bei ihrer Betrachtung einen freizeitgeographischen Ansatz, der die Entwicklung der “outdoor recreation“ und entsprechender Einrichtungen in Großbritannien zum Gegenstand hat.

Der Stand der Forschung bemisst sich für den Themenbereich der städtischen Freiraumentwicklung auch an den Beiträgen aus den Nachbardisziplinen Kunst- und Stadtgeschichte sowie Stadtplanung und Städtebau. Die hier vorliegende Literatur, die gleichzeitig auch Grundlage der vorliegenden Arbeit war, lässt sich im wesentlichen den folgenden drei Gruppen zuordnen:

- der allgemeinen Geschichte der städtischen Freiraumentwicklung
- der lokalen Geschichte der städtischen Freiraumentwicklung
- der Freiraumplanung

Während die meisten Arbeiten zur Geschichte der Gartenbaukunst nur singuläre Aspekte zur vorliegenden Arbeit beitragen können, stellen die unter stadthistorischem Blickwinkel erstellten Arbeiten zur Entwicklung städtischer Freiräume eine wichtige Quelle dar. Hier sind für den deutschen Sprachraum insbesondere die Veröffentlichungen von Heinz HENNEBO (z.B. 1970, 1974, 1975, 1979, 1990) hervorzuheben, der zudem Herausgeber der Reihe *Geschichte des Stadtgrüns* ist. In niederländischer Sprache ist 1990 die Dissertation von Maurits VAN ROOIJEN erschienen, die die Entstehung und Entwicklung öffentlicher Freiräume in niederländischen Städten unter Bezugnahme auf andere europäische Beispiele beschreibt. Es handelt sich dabei um eine historische Untersuchung, die jedoch auch viele soziologische und im weiteren Sinne stadtplanerische und stadtgeographische Bezüge enthält. Stärker kunsthistorisch ausgerichtet sind die Aufsätze des niederländischen Autors Gerry ANDELA, der sich insbesondere mit der Entstehung und Weiterentwicklung

städtischer Parks beschäftigt hat (1977, 1981). Das britische Pendant zu diesen Veröffentlichungen findet sich in den ebenfalls schwerpunktmäßig auf die Geschichte des Parks ausgerichteten Arbeiten von George CHADWICK (1966) und Hazel CONWAY (1985, 1989a und b).

Für alle drei Städte gibt es einige mehr oder weniger umfangreiche Arbeiten zur Freiraumentwicklung insgesamt oder zur Entwicklung einzelner Freiräume aus historischem Blickwinkel. Auch hier sind das 19. und frühe 20. Jahrhundert und die städtischen Parks mit weitem Abstand am besten abgedeckt, während die jüngere Entwicklung deutlich unterrepräsentiert ist. Für Düsseldorf sind hier vor allem die Arbeiten von Irene MARKOWITZ (1987a und 1987b, 1988) zu nennen. Auch HEYER, der den Düsseldorfer Hofgarten als Fallbeispiel in der obenerwähnten Arbeit verwendet, hat sich näher mit der Freiraumentwicklung in Düsseldorf beschäftigt. Für Amsterdam ist ein detaillierter Aufsatz von KOOY (1971) anzuführen. Daneben gibt es eine Reihe von Arbeiten über den historischen Werdegang einzelner Parkanlagen (z.B. JANSEN 1965 über den Vondelpark). Auch das oben erwähnte Werk von VAN ROOILIJN liefert wertvolle Informationen, da Amsterdam zu seinen gewählten Schwerpunkten gehört. Die entsprechende Literatur zu Manchester ist im Vergleich zu den beiden anderen Städten lückenhafter. Sowohl Hazel CONWAY als auch David BALDWIN (1981) konzentrieren sich auf enge thematische bzw. zeitliche Ausschnitte.

Die planerische Aufgabe verlangt ein gründliches Verständnis der bisherigen räumlichen Entwicklungsprozesse einer Stadt und eine Analyse der Wirkungen planerischer Einflussnahme auf diese Entwicklung. Veröffentlichungen zu diesem Themenbereich in allgemeiner Hinsicht und im Bezug zu den drei Untersuchungsräumen stellten eine wertvolle Grundlage für die vorliegende Arbeit dar. Hierzu zählen die Arbeiten von Gerd ALBERS (1997) zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa, von VAN DER CAMMEN & DE KLERK (1986) zur Entwicklung der Stadtplanung in den Niederlanden und die vom AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW herausgebebene Festschrift “Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar“ (1985), die der Entwicklung der Stadt Amsterdam und ihrer Stadtplanung gewidmet ist. Allerdings finden die Freiraumentwicklung und -planung in den genannten Arbeiten in der Regel nur am Rande Berücksichtigung.
Abschließend sei auf den Beitrag aus dem Bereich der Garten- und Landschaftsplanung zur städtischen Freiraumplanung und -entwicklung hingewiesen. In der Fachliteratur dieser Disziplin werden im Zusammenhang mit gestalterischen Fragen vielfach auch weiterreichende historische, stadtplanerische und nutzungsorientierte Bezüge hergestellt. Dies zeigt sich u.a. an Aufsätzen der Fachorgane *Garten & Landschaft* (z.B. MILCHERT 1980 und 1987), *Groen* (z.B. KONIJNENDIJK 1994) und *Landscape Planning* (z.B. LAURIE 1993). Darüber hinaus sei auf das Standardwerk *Handbuch Stadtgrün* von Gerhard RICHTER (1981) hingewiesen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Thematik der städtischen Freiraumentwicklung insbesondere in ihrer Kontextualisierung mit der allgemeinen Stadtentwicklung in der stadtgeographischen und stadtplanerischen Literatur bislang unterrepräsentiert ist. Dies gilt in besonderem Maße für den Bereich der jüngeren Freiraumentwicklung. Darüber hinaus weist die vorliegende Literatur eine deutliche Trennung zwischen Arbeiten zum innerstädtischen und zum außerstädti-

schen Raum auf. Mit der räumlichen Betrachtungsebene des Verdichtungsraumes wurde in der vorliegenden Arbeit hingegen ein integrativer Zugang gewählt, der es erlaubt, städtische und stadtnahe Freiräume als räumliches und funktionales Kontinuum zu betrachten. Eine vergleichende Untersuchung im internationalen Maßstab fehlt darüber hinaus bislang vollständig.

1.4 Erläuterungen zum Freiraumbegriff

"Freiraum" ist ein auch in der Umgangssprache recht häufig verwendeter Begriff - hier allerdings mehr im übertragenen Sinne. Er kommt als Fachterm erst seit jüngerer Zeit in raumplanerischer oder geographischer Fachliteratur vor. In der wissenschaftlichen und amtlichen Literatur findet sich eine in Vielzahl unterschiedlicher Definitionen[1]. Die begriffliche Abgrenzung wird zusätzlich durch den Umstand erschwert, dass im begrifflichen Umfeld eine Reihe von Wörtern mit synonymer oder ähnlicher Bedeutung verwendet werden. Hierzu gehören beispielsweise die Begriffe *Freifläche*, *Grünfläche*, *Stadtgrün, Grünraum*, *Grünanlage* oder *Landschaftsraum.*

Freiraum stellt zunächst ganz allgemein einen Gegenbegriff zum bebauten Raum dar. Bei einer auf die Einzelfläche gerichteten Sichtweise fällt jede unbebaute Fläche unter den Begriff Freiraum. Häufig wird mit der Bebauung auch eine Versiegelung der Fläche ausgeschlossen und - wie sich in den obigen sinnverwandten Begriffen andeutet - eine Vegetationsbedeckung zum definitorischen Merkmal gemacht (vgl. BÄUERLE 1984, 106-108).
Wird der Aspekt der Bebauungsfreiheit jedoch auf größere Raumeinheiten bezogen, wie es beispielsweise in der Landesplanung der Fall ist, so verändert sich der Freiraumbegriff von einer Flächenkategorie zu einem Gegenbegriff zum Siedlungsraum. In der neuesten Ausgabe des von der Akademie für Raumforschung und Landesplanung herausgegebenen *Handwörterbuch der Raumordnung* wird der Freiraum in diesem Sinne den *Freiflächen* gegenübergestellt, die als “die unbebauten und unversiegelten Flächen innerhalb des Siedlungsraumes“ beschrieben werden.
Der auf die Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes abgestellte “Freiraumschutz“ wird vor diesem Hintergrund als landesplanerischer Begriff aufgefasst, “da er sich auf die überörtliche Verteilung von Raumfunktionen und -nutzungen bezieht“, wohingegen der Schutz der innerstädtischen “Freiflächen“ im Rahmen dieser Zweiteilung des Freiraumbegriffs als Gegenstand der Stadtentwicklungsplanung angesehen wird (RITTER 1995, 315). “Freiraumplanung“ bezeichnet jedoch nicht, wie man vor diesem Hintergrund vermuten würde, die Planung für den Außenbereich, sondern hat sich mittlerweile “für alle Bereiche, die durch Siedlung bestimmt sind, anstelle von ’Grünplanung’ und ’Grünordnung’ mehr und mehr [...] durchgesetzt“ (KLAFFKE 1995, 319).

Funktionale Definitionen beziehen sich auf die Aufgaben, die ein Teilraum erfüllt. Freiräume werden auf diese Weise eigentlich indirekt definiert, nämlich als Teilräume mit besonderer Bedeutung für bestimmte Freiraumfunktionen. Wichtige Freiraumfunktionen sind:

[1] Entsprechende auf umfangreichen Sichtungen basierende kommentierte Zusammenstellungen finden sich bei BÄUERLE 1984 und bei HEYER 1987.

- Freizeit und Erholung
- Ästhetik
- Siedlungsstrukturierung
- Land- und Forstwirtschaft
- Naturschutz
- klimatischer Ausgleich
- Immissionsschutz
- Trinkwasserversorgung
- Flächenbevorratung

Es zeigt sich, dass die Funktionen ganz wesentlich von der Beschaffenheit des jeweiligen Freiraumes abhängen. Auch die Größe spielt hierbei eine Rolle, doch gibt es keine Freiraumfunktionen, die sich vollständig auf städtische oder außerstädtische Bereiche beschränken. Dies resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass die meisten Freiräume mehrere Funktionen gleichzeitig erfüllen. Dabei steht häufig eine Funktion im Vordergrund, während die übrigen Funktionen dann als Nebenfunktionen gelten. Das Verhältnis von Haupt- und Nebenfunktionen hängt sehr vom Blickwinkel des Betrachters ab. Wie der Bedeutungsgehalt des Begriffs “Freiraum“ selbst hat auch die gesellschaftliche Einschätzung der Freiraumfunktionen im Laufe der Zeit Umwertungen erfahren, die auf die sich wandelnde Rolle der Freiräume hindeuten (vgl. HEYER 1987, 46). HEYER kommt bei einer Übersicht über die Bedeutungswechsel, die der Begriff Freiraum bzw. seine sinnverwandten Vorläufer im Laufe der Zeit erfahren haben zu dem Ergebnis, dass die Begriffsdefinitionen aufgrund der zunehmenden strukturellen und funktionalen Vielfalt der Freiräume tendenziell immer umfassender und trotzdem immer unzureichender werden: „Fast immer reicht eine bloße Definition nicht aus, einen Katalog der unter die gewählten Begriffe zu subsumierenden Arten halten fast alle Autoren für notwendig“ (HEYER 1987, 34). BÄUERLE (1984, 105) erklärt die Definitionsvielfalt des Fachterms durch die unterschiedlichen Perspektiven der Fachrichtungen, in denen er Verwendung findet. Auch können spezifische Problemstellungen eine bestimmte Begriffsbestimmung erforderlich machen.
In der vorliegenden Arbeit wird unter dem Begriff *Freiraum* jede weitgehend unversiegelte Fläche verstanden, insofern an entsprechender Stelle keine Einschränkung oder Ausweitung gemacht wird. Da derartige Flächen bis auf wenige Ausnahmen, wie beispielsweise Ascheplätze oder frischgepflügte Felder, ganz oder teilweise von natürlicher oder “kultivierter“ Vegetation bedeckt sind, und diese Vegetationsdecke für die Mehrzahl der Freiraumfunktionen entscheidend ist, gehört die Pflanzendecke zu den definitorischen Merkmalen des hier verwendeten Freiraumbegriffs. Der solchermaßen abgegrenzte Freiraumbegriff bezieht sich sowohl auf Freiräume innerhalb als auch außerhalb des Siedlungsbereiches und folgt damit einer Tendenz in der neueren Literatur, beide Gruppen in einem Gesamtzusammenhang zu sehen und Freiraum als Oberbegriff zu verwenden (vgl. BÄUERLE 1984, 104 f).
Soll in bestimmten Zusammenhängen betont werden, dass ausschließlich Freiräume innerhalb einer mehr oder weniger geschlossenen Bebauung gemeint sind, so wird der Ausdruck "urbaner Freiraum" oder auch "städtischer Freiraum" verwendet. Mit "städtisch" ist also nicht etwa Freiraum gemeint, der sich in Besitz oder Zuständigkeitsbereich der Stadt befindet. Der Begriff "Freifläche" findet meist Verwendung, wenn von bestimmten Grundstücken oder Freiräumen mit geringer Ausdehnung die Rede ist. Als “Grünflächen“ werden Parks, parkähnliche Anlagen sowie kleinere Schmuckanlagen im Siedlungsbereich bezeichnet. Ein Katalog mit den Freiraumarten, die der hier gewählte Freiraumbegriff einschließt, ist für den Darstellungszweck der Arbeit nicht notwendig.

Der Begriff *Freiraumplanung* bezeichnet in der vorliegenden Arbeit dem weitergefassten Freiraumbegriff entsprechend nicht nur die Planung für Freiräume innerhalb des Siedlungsbereiches, sondern jede räumliche Planung, die Freiräume nach obiger Definition zum Gegenstand hat. Ihre weitgefächerten Funktionen lassen sich mit den drei Punkten Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes, und Befriedigung sozialer und kultureller Bedürfnisse des Menschen zusammenfassen (vgl. KLAFFKE 1995, 320).

Die im Folgenden beispielhaft dargestellten drei Typisierungen städtischer Freiräume stehen exemplarisch für die Vielzahl möglicher Klassifizierungen und bieten darüber hinaus einen Einblick in die Heterogenität dieser Flächen, die ihre statistische Handhabbarkeit sehr erschwert.
Ein Beispiel für eine funktionsbedingte Einteilung stellt die von BÄUERLE (1984, 134) entwickelte freizeitorientierte Typisierung von Freiraum dar:

Tab. 1: Freizeitorientierte Freiraumtypisierung nach BÄUERLE (1984)

FREIRAUM						
Bereich Wohnergänzung	**Bereich Kommunikation**	**Bereich Geselligkeit/ Vergnügen**	**Bereich Kultur/Bildung**	**Bereich Sport/Spiel**	**Bereich Erholung/Natur**	**Bereich Sonstiges**
Hausgarten Kleingarten Hoffläche Freizeitparzelle Freizeitwohnsitz - Mobilheim - Dauercampingparzelle - Wohnwagen auf Dauerstellplatz - Wochenendhaus	Öff. Grünfläche Grünanlage Stadtgarten Stadtpark Wohngrün, Grün im Geschoss-wohnungsbau Straßenfreiraum Fußgängerzone Promenade	Freizeitanlage Freizeitpark Freizeitzentrum Revierpark Festplatz Vereinsfläche	Freilichtmuseum Freilichttheater Botanischer Garten Historischer Garten Schloßgarten, -park Gartenschaufläche Fläche an Schulen und kulturellen Gebäuden	Sportanlage Sportstadion Sport- und Trainingszentrum Ballplatz Freibad Badeplatz Regattastrecke Segelfluggelände Reitsportanlage Golfplatz Minigolfanlage Rodelbahn, Skipiste Trimm-Dich-Pfad Spielfläche, -straße, -platz Abenteuerspielplatz Bolzplatz	Stadtwald Stadtnahe Erholungslandschaft Grüngürtel, -zone Wasserfläche Waldfläche Biotop Landwirtschaftliche Nutzfläche - Dauergrünland - Obstanlage - Weinberge Öd- und Umland Naturpark Nationalpark Landschafts-schutzgebiet Naturschutzgebiet	Friedhof Großflächiges Ackerland Fläche für Gartenbau Verkehrsgrün Schutzgrün Rekultivierungs-fläche Müllhalde Militärische Fläche

RICHTER (1981, 16 f) hat aus planungsrechtlicher Sicht eine Einteilung städtischer Freiräume erarbeitet, die primär auf der Zugänglichkeit der Flächen basiert:

1. **Öffentliche Freiräume**

   1.1 **Allgemeinöffentliche Freiräume**:

   Stadtplätze, Fußgängerzonen, Botanische und Zoologische Gärten, Verkehrsgrün, Parkanlagen, Freizeiteinrichtungen, Schmuckplätze, Wanderwege, , Waldungen u. a.

   1.2 **Zweckgebundene öffentliche Freiräume**

   Sportstätten, Kinderspielbereiche, Friedhöfe, Dauerkleingartenanlagen, Freibäder, Zeltplätze, Naturschutzgebiete, Deponien, Parkplätze u. a.

1.3 **Bedingt öffentliche Freiräume**

Grünanlagen an Schulen, Krankenhäusern, Kindergärten, Heimen, Kirchengemeinden, Verwaltungen, Geschosswohnungsbau u. a.

2. Private Freiräume

2.1 **mit naturgemäßem Standort** (d.h. Boden mit Verbindung zum Grundwasser)

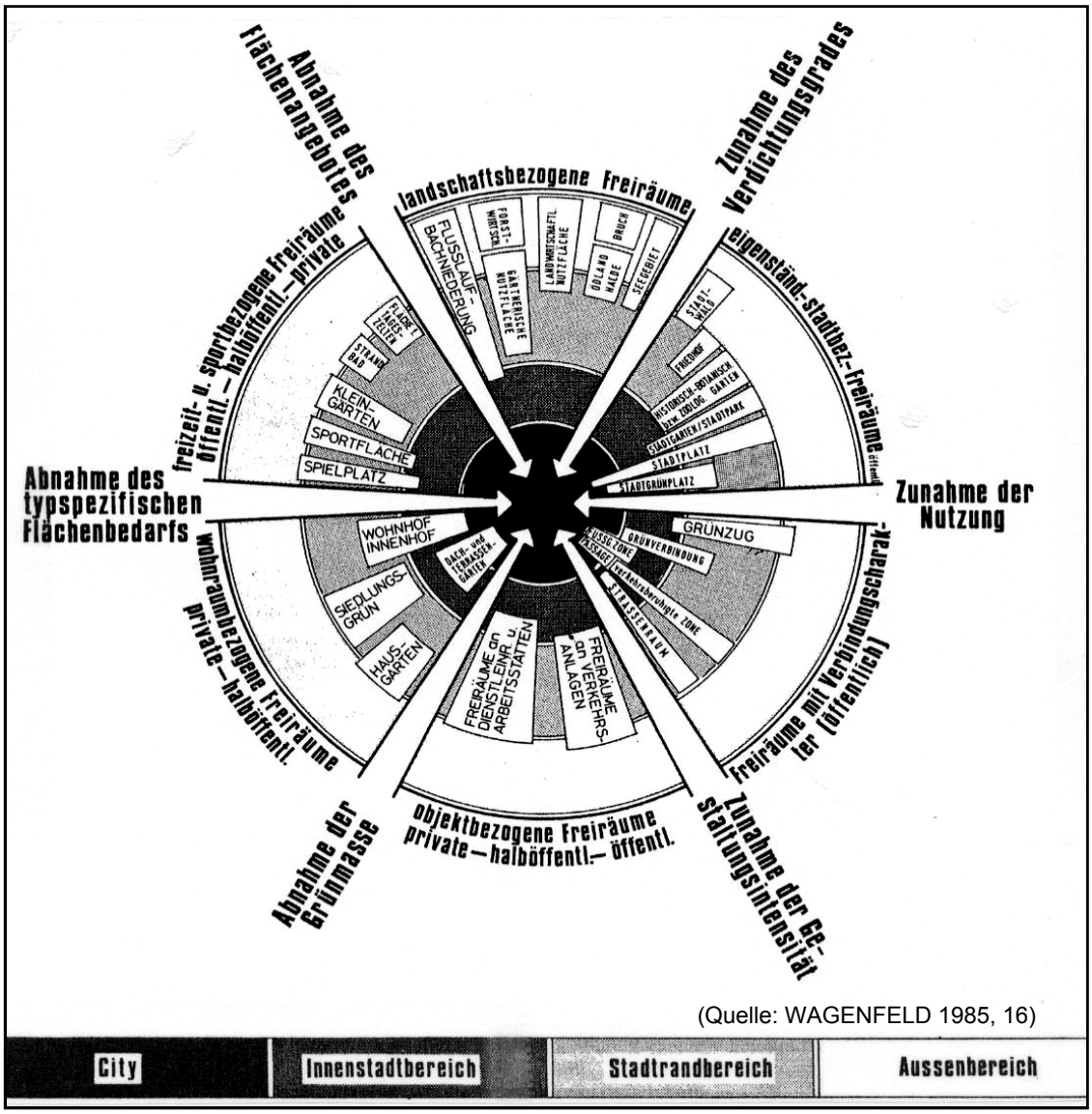
Hausgärten, Atriumhöfe

2.2 **auf künstlichen Aufbauten**

Dachgärten, Terrassen, Freisitze, Tiefgaragenbegrünungen

Das dritte Typisierungsbeispiel geht über eine Einteilung der unterschiedlichen Freiraumtypen hinaus, indem es zusätzlich eine grundlegende Charakterisierung des Freiflächensystems der Stadtlandschaft bietet. Hierbei wird u.a. deutlich, dass vom Außenbereich zur City das Flächenangebot, der Flächenbedarf und die Grünmasse der vorhandenen Freiraumtypen abnehmen, wohingegen sich der Verdichtungsgrad, die Nutzungsansprüche und die Gestaltungsintensität der Freiräume erhöhen.

Abb. 3: Freiraumtypen im städtischen Freiraumsystem



(Quelle: WAGENFELD 1985, 16)

1.5 Die Untersuchungsräume

Die folgenden Porträts der Untersuchungsräume sind der topographischen, politischen und naturräumlichen Charakterisierung gewidmet und enthalten darüber hinaus einen kurzen Überblick über die Stadtgeschichte. Sie dienen in erster Linie der einführenden Orientierung. Weitere Details insbesondere zu wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung finden sich in den einleitenden Abschnitten der entsprechenden Unterkapitel.

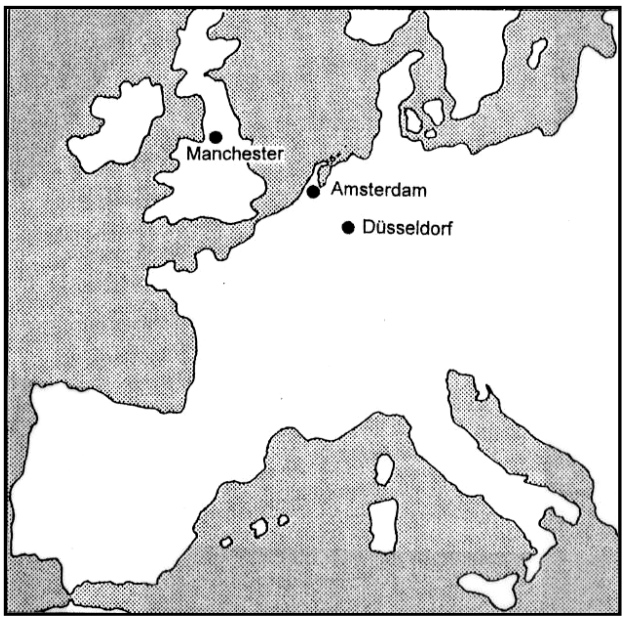


Abb. 4: Lage der Untersuchungsgebiete

(Quelle: eigener Entwurf)

1.5.1 Amsterdam

Amsterdam, die mit 727.095 (1999) Einwohnern größte Stadt der Niederlande und auch größte der drei untersuchten Städte, liegt an der Mündung des Flusses Amstel in das IJ, einen Nebenarm des IJsselmeers. Die Stadtfläche umfasst 218,86 km^2 (1999), wovon jedoch beinahe ein Viertel von Wasserflächen eingenommen wird. 20,08 km^2 befinden sich nördlich des IJ. Sie gehören zum Stadtteil Amsterdam-Noord. Ein weiterer Stadtteil, Amsterdam-Zuidoost, schließt nicht direkt an das übrige Stadtgebiet an, sondern ist durch die Gebiet der Nachbargemeinde Diemen von Amsterdam getrennt. Der Nordseekanal verbindet den Amsterdamer Hafen mit dem Meer. Amsterdam bildet mit seinen Randgemeinden eine Agglomeration von über einer Millionen Einwohnern. Die Stadt ist gleichzeitig Bestandteil der Randstad, eines halbkreisförmigen Verstädterungsbandes im Westen der Niederlande, das neben Amsterdam die Agglomerationen Utrecht, Den Haag und Rotterdam sowie dazwischenliegende kleinere Städte wie Haarlem, Leiden und Delft umfasst. Insgesamt leben in diesem Verdichtungsraum, der rund ein Viertel der Fläche des Landes einnimmt, mit über 6 Millionen Einwohnern rund 45% der niederländischen Bevölkerung.

Die Entwicklung der Stadt und ihr heutiges, durch die Grachten geprägtes Stadtbild sind in starkem Maße durch die besonderen naturräumlichen Rahmenbedingungen geformt worden, die ebenfalls großen Einfluss auf die Freiraumversorgung der Stadt hatten bzw. haben. Amsterdam entstand im Zusammenhang mit der Urbarmachung der Moorgebiete des Holländisch-Utrechtschen Tieflandes. Durch das Zusammensacken und die Oxidation der trockengelegten Torfböden und durch die Verwendung von Torf als Brennstoff sank die Landoberfläche im Holländisch-Utrechtschen Moorgebiet in den vergangenen Jahrhunderten um durchschnittlich zwei Meter ab, so dass die Entwässerung erschwert und die Überflutungsgefahr erhöht wurde. Es bildeten sich zahlreiche, die Land-

schaft zum Teil bis heute prägende Moorseen, wie zum Beispiel die Vinkeveense Plassen südlich von Amsterdam (vgl. BEENAKKER 1995, 37-43). Die Lage in einem ehemaligen Moorgebiet bringt für die Stadt Amsterdam äußerst ungünstige Bodenverhältnisse mit sich. Aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Untergrundes, eines mehrere Meter dicken Torfpakets, müssen die Gebäude durch Pfähle in darunter liegenden Sandschichten verankert werden. Durch Aufschüttungen des Baugrundes (bis auf etwa 70 cm über N.N.) sicherte man sich zudem vor Überschwemmungen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 7). Ein komplexes Grachtensystem, das der Entwässerung dient und zudem teilweise als Transportsystem genutzt wird, teilt die Stadt heute in über 90 Inseln, die durch etwa 400 Brücken miteinander in Verbindung stehen. Das Stadtgebiet ist sehr intensiv für Siedlungszwecke genutzt. Lediglich in Amsterdam-Noord und in kleinerem Umfang im Westen der Stadt gibt es landwirtschaftliche Nutzflächen. Gemeinsam mit den gartenbaulich genutzten Flächen umfassen sie 6,7% der Gesamtfläche. Mit einer Fläche von insgesamt weniger als 200 ha nehmen Wald- und natürliche Feuchtgebiete eine verschwindend geringen Anteil an der Stadtfläche ein (vgl. AMSTERDAMSE BUREAU VOOR ONDERZOEK EN STATISTIEK 1999, 38). Amsterdams bekannter Erholungswald, der 935 ha große Amsterdamse Bos, liegt größtenteils außerhalb der Stadtgrenzen auf dem Gebiet der südlich angrenzenden Gemeinden Amstelveen und Aalsmeer. Während das nähere ländliche Umland Amsterdams im Süden intensiv ackerbaulich genutzt wird und sich in weiten Teilen als relativ monotone, für die Naherholung wenig reizvolle Polderlandschaft darbietet, schließt sich nordwestlich mit dem sog. Waterland eine auch für Erholungszwecke attraktive Weidelandschaft an. Prägendes Element sowohl der Stadt als auch der Agrarlandschaft ist das Wasser in den allgegenwärtigen Grachten, Kanälen und Flüssen, den (künstlichen) Seen und dem Ij-Meer.

Die schwierigen Bodenbedingungen haben dem niederländischen Planungssystem einen spezifischen Stempel aufgedrückt. Da die Herrichtung von Bauland bis heute mit sehr hohen Kosten verbunden ist - Entwässerungs- und Aufschüttungsmaßnahmen machen etwa 90% der Gesamterschließungskosten aus - hat sich die Baulanderschließung zur Aufgabe der öffentlichen Hand entwickelt und wird ähnlich wie die Wasser- und Energieversorgung als Serviceleistung angesehen. Die Kommunen stellen 80% des Baulandes bereit mit der Folge, dass Bodenspekulation in den Niederlanden kaum eine Rolle spielt und der Bodenpreis in Planungsfragen einen relativ neutralen Faktor darstellt (vgl. FALUDI & VAN DER VALK 1994, 28-30). Küstenschutz und der Landgewinnung, die nur als mit großer Genauigkeit und Gründlichkeit organisierte Gemeinschaftswerke denkbar sind, etablierten in den Niederlanden bereits sehr früh eine Kultur der zwischengemeindlichen Zusammenarbeit und übergeordneten Planung in den sog. Waterschappen, Körperschaften, die für das “Wassermanagement“ zuständig sind. Auch dieser Umstand erleichterte die Etablierung eines Planungssystems in den Niederlanden (vgl. VAN DER HEIDEN 1988, 7).

Der älteste Siedlungskern lag am westlichen Ufer des Flusses Amstel, der von Süden kommend in den Ij-Arm mündet. Er stammt etwa aus dem Jahr 1200. Um 1270 wurde der für Amsterdam na-

mensgebende Damm in der Amstel gebaut[2]. Die Periode von 1200 bis 1480 endete städtebaulich gesehen mit dem Bau einer Stadtmauer aus Backstein, die die bis dahin verwendeten hölzernen Palisaden ersetzte. Die Mauer umfasste außer der Siedlung noch viel unbebautes Land, so dass der Stadt in den folgenden 200 Jahren genügend Raum zur Ausdehnung blieb (vgl. KISTEMAKER 1993, 78).

Das 17. Jahrhundert wird als das "Goldene Zeitalter" der Stadt Amsterdam bezeichnet. In dieser Zeit entwickelte sie sich zum wirtschaftlichen Zentrum Nordeuropas und nahm eine Schlüsselrolle im damaligen Kultur- und Geistesleben ein. 1650 war Amsterdam mit rund 200.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Europas. Die frühe Entwicklung zur Großstadt unterscheidet Amsterdam ganz wesentlich von Düsseldorf und Manchester, deren Einwohnerzahlen um 1700 noch unter 10.000 lagen. Die wirtschaftliche Blüte und die rasche Bevölkerungszunahme gaben Anlass zu einer Reihe von Stadterweiterungen, in deren Verlauf auch der berühmte, das Stadtbild bis heute prägende Grachtengürtel angelegt wurde. Im Zuge der politischen und ökonomischen Entwicklungen des 18. Jahrhunderts verlor Amsterdam seine Hegemonialstellung und geriet in eine lange Phase der wirtschaftlichen und städtebaulichen Stagnation. Sie endete erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als vom Kolonialismus und der Industrialisierung Impulse zur Stimulierung der Handelsaktivitäten ausgingen. Nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit von Frankreich wurde Amsterdam zwar Hauptstadt der Niederlande, die Regierungsfunktionen wurden jedoch in Den Haag untergebracht.

1.5.2 Düsseldorf

Düsseldorf liegt am Zusammenfluss von Düssel und Rhein, wobei der überwiegende Teil des Stadtgebietes (204,22 km^2 von insgesamt 216,99 km^2) sich am rechten Ufer des Rheins befindet. Düsseldorf nimmt damit eine räumlich vermittelnde Stellung zwischen dem bergischen Städtedreieck (SE), dem Ruhrgebiet (N) und den Städten des linken Niederrheins Neuss, Krefeld und Mönchengladbach ein. In einem 50 km-Radius um die selbst 567.396 Einwohner zählende Stadt herum leben rund 9 Millionen Menschen (vgl. LH DÜSSELDORF - AMT FÜR STATISTIK UND WAHLEN 2000, 4 u.11).

Das Stadtgebiet Düsseldorfs ist Bestandteil der Mittleren Niederrheinebene, einem Abschnitt des unteren Rheintals, der im Süden der Stadt in die Kölner Bucht übergeht. Der zu Düsseldorf gehörende Rheinabschnitt hat insbesondere im südlichen Teil einen stark meandrierenden Verlauf. Der älteste Teil der Stadt liegt an einem Prallhang eines solchen Meanders. Das steile Ufer ist hier durch Mauern befestigt. Nördlich und südlich der Innenstadt hat Düsseldorf auch Anteil an der Rheinaue, die wegen der Überflutungsgefahr in weiten Teilen unbebaut geblieben ist und im Deichvorland überwiegend aus Wiesen, hinter dem Deich aus Ackerflächen besteht. Die natürliche Auen-

[2] Aufgrund einer anhaltenden Transgressionsphase sah man sich im späten 13. Jahrhundert in Holland gezwungen, die Flussmündungen durch Dämme abzuschließen, um das Hinterland vor Überflutungen zu schützen. An den Dämmen mussten die Güter der Binnenschifffahrt auf Seeschiffe umgeladen werden und umgekehrt, so dass hier eine Reihe sog. dam-Städte (Monnikendam, Edam, Schiedam, Rotterdam etc.) entstehen und zur Blüte kommen konnten (vgl. BORCHERT & VAN GINKEL 1979, 38 f).

vegetation ist nur noch in Resten in der Urdenbacher Altrheinschlinge erhalten. Die drei linksrheinischen Stadtteile Düsseldorfs, sowie die rechtsrheinischen Stadtteile Hamm, Volmerswerth, Lohausen, Stockum und Kaiserswerth sind ehemals selbständige Auesiedlungen. Der größte Teil des Stadtgebietes liegt auf der nur schwach strukturierten Niederterrasse des Rheins. Sie wird von zahlreichen von der Niederbergischen Randhöhen kommenden, in Ost-West-Richtung verlaufenden, kleineren und größeren Zuflüssen des Rheins durchzogen, wie zum Beispiel Kittelbach, Angerbach, Schwarzbach und der nördliche Düsselarm in der Nordhälfte und Eselsbach, Hoxbach, Itterbach sowie die südliche Düssel in der Südhälfte des Stadtgebietes. Im Zuge des Vordringens der städtischen Bebauung wurden die natürlichen Bachläufe bis in die 70er Jahre hinein streckenweise verlegt, begradigt oder kanalisiert. Heute gehört ihre Renaturierung zu den Zielen der Düsseldorfer Freiraumentwicklung. Am östlichen Rand der Niederterrasse erstreckt sich eine etwa 2 km breite Zone hohen Grundwasserstandes, der sog. “rechtsrheinische Randbruch“. Diese Zone ist aufgrund des ungünstigen Baugrundes erst spät in die Ausdehnung der städtischen Bebauung einbezogen worden und bis heute durch Feuchtwälder gekennzeichnet, die wertvolle Restnaturräume darstellen und auch für die Naherholung eine wichtige Bedeutung haben. Sie werden durch weitere Waldflächen in Bereichen der Mittel- und Hauptterrasse ergänzt, die bedingt durch nährstoffarme Böden auf sandigem Untergrund oder ein ungünstiges Relief keine landwirtschaftliche Nutzung erfahren haben. Während die sandigen Mittelterrassen auf Düsseldorfer Gebiet nur als schmales Band bei Gerresheim und Unterbach ausgeprägt sind, nimmt die Hauptterrasse in Form der Mettmanner Lößhochfläche seit der Eingemeindung von Hubbelrath im Jahre 1975 einen größeren Raum ein. Mit einer durchschnittlichen Höhe von 120 bis 140 m (höchster Punkt: 165 m) liegt sie deutlich über dem übrigen Niveau des Stadtgebietes. Sie gehört damit nicht mehr zum Niederrhein, sondern zu den Niederbergischen Randhöhen, so dass Düsseldorf hier eine vermittelnde Stellung zwischen der Rheinebene und dem Mittelgebirge einnimmt. Die Lößhochfläche ist aufgrund ihrer Fruchtbarkeit nahezu vollständig gerodet und wird vor allem ackerbaulich genutzt. An ihren Rändern ist sie von tief eingekerbten Tälern zerschnitten, die mit Wiesen, Waldstücken, Bachläufen und zum Teil auch Fischzuchtteichen ein aufgelockertes Landschaftsbild aufweisen und deshalb beliebte Naherholungsziele darstellen (vgl. GLEBE 1990, 79-89). Auch im Auenbereich befinden sich größere gartenbaulich- und landwirtschaftlich genutzte Areale. Insgesamt nehmen die landwirtschaftlich genutzten Flächen mit 23% noch etwa ein Viertel der gesamten Stadtfläche ein. Der Waldanteil am Stadtgebiet beträgt demgegenüber rund 11% (vgl. LH DÜSSELDORF - AMT FÜR STATISTIK UND WAHLEN 2000, 4).

Nach Ergebnissen der Namensforschung bestand Düsseldorf als Siedlung bereits um das Jahr 800. Sie lag auf einem hochwassersicheren Hügel am Rhein unterhalb der Düsselmündung. Die erste urkundliche Erwähnung Düsseldorfs stammt erst aus dem Jahr 1135 (vgl. WISPLINGHOFF 1990, 174). 1288 erfolgte die Verleihung der Stadtrechte sowie der Markt- und Zollfreiheit durch Graf Adolf von Berg, der die Stadt zu seiner Residenzstadt ausbaute. 1614 fielen die Herzogtümer Jülich und Berg mit der Hauptstadt Düsseldorf an die Fürsten von Pfalz-Neuenburg. Kurfürst Johann Wilhelm II. (1658-1716), der damals ranghöchste weltliche deutsche Fürst, leitete eine große politische und kulturelle Blütezeit der Stadt ein. Von 1716 an war Düsseldorf unter den Nachfolgern “Jan Wellems“

nur noch Nebenresidenz, behielt jedoch wichtige politische Funktionen und konnte ihre kulturelle Bedeutung sogar noch ausbauen. Diese Entwicklung fand auch in der städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung ihren Niederschlag. So veranlasste Kurfürst Karl Theodor (1724-1799) den Bau von Schloss Jägerhof und von Schloss Benrath mit den zugehörigen Parkanlagen. Auch die Anlage des älteren Hofgartens fiel in diese Zeit (vgl. WEIDENHAUPT 1988, 332-337; GLÄßER 1978, 80, s.a. Abschnitte 2.2.2 u. 2.2.4).

1798 wurde die Stadt Hauptstadt des napoleonischen Herzogtums von Berg und im Jahre 1815 dem Königreich Preußen eingegliedert. Die kurze französische Phase war für die städtische Freiraumentwicklung von nachhaltiger Bedeutung, da in diese Zeit die Beseitigung der Befestigungsanlagen fällt, mit der die räumliche Voraussetzung für den späteren innerstädtischen Grünring geschaffen wurde (s. Abschnitt 2.2.3).

Die Neuorganisation der Verwaltung und der damit einhergehende Bedeutungsverlust Düsseldorfs als Verwaltungszentrum brachten die ehemalige Residenzstadt mit ihrem vergleichsweise schwachentwickelten Gewerbe in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Auch die Bedeutung des Handels war trotz der dafür günstigen Lage der Stadt zwischen dem schon stark industrialisierten bergischen Hinterland und dem wichtigen Transportweg Rhein relativ gering geblieben (vgl. WEIDENHAUPT 1988, 361). Erst nachdem mit der Eisenbahn die entsprechenden verkehrstechnischen Voraussetzungen gelegt worden waren, entwickelte sich Düsseldorf seit 1850 zu einem wichtigen Industriezentrum. Darüber hinaus gelang es der Stadt ihre Funktionen als Verwaltungs- und Finanzzentrum weiter auszubauen und sich aufgrund der hohen Zahl an Firmenverwaltungen und Verbänden, die hier ansässig wurden, als “Schreibtisch des Ruhrgebietes“ zu etablieren. Zu ihrem wirtschaftlichen Erfolg trug nicht zuletzt das Ausstellungs- und Messewesen bei, das ebenfalls in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts seinen Ausgang nahm. Über die Einrichtung und spätere Öffnung der “Ausstellungsparks“ war es darüber hinaus auch von Bedeutung für die Ausstattung der Innenstadt mit öffentlichen Grünanlagen (s. Abschnitt 3.3.2.3). Während des Zweiten Weltkrieges erlitt die Stadt schwere Schäden. Nach dem Krieg entwickelte sie sich immer stärker zu einem internationalen Handels- und Dienstleistungszentrum, während sich gleichzeitig die industriellen Funktionen als Folge der in den 60er Jahren einsetzenden Deindustrialisierung insbesondere auf dem Gebiet der traditionellen Eisen- und Stahlindustrie erheblich abschwächten. Neben ihrer Funktion als Hauptstadt des nach dem Zweiten Weltkrieg entstandenen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen ist die kreisfreie Stadt Düsseldorf Sitz des gleichnamigen Regierungsbezirks.

1.5.3 Manchester

Manchester ist Zentrum und ehemaliger Verwaltungssitz der Stadtgrafschaft Greater Manchester im Nordwesten Englands. Die Entfernung zur Westküste beträgt etwa 50 km. Mit rund 405.000 Einwohnern und einer Stadtfläche von 116 km^2 handelt es sich um die kleinste der drei untersuchten Städte. Manchester bildet mit der westlich angrenzenden Stadt Salford (230.000 Einwohner), von der sie durch den Fluss Irwell getrennt ist, eine Doppelstadt und ist von einem dichten Ring aus kleineren Industriestädten umgeben. Die gesamte Agglomeration, die räumlich in etwa mit den Grenzen Greater Manchesters (1.287 km^2) übereinstimmt, hat mehr als 2,5 Millionen Einwohner.

Das Stadtgebiet liegt in der nordwestenglischen Tieflandebene an der Grenze zum Höhenzug der Pennines. Bedingt durch den Mühlsandstein in ihrem Quellgebiet führen die Flüsse aus den Pennines sehr weiches Wasser, was für das Bleichen und Färben von Wolle und Baumwolle sehr günstig ist. Am Westrand der Pennines treten die kohlenführenden Karbonschichten zutage, die die Grundlage für das Lancashire-Kohlerevier und damit auch für die Industrialisierung des Raumes bildeten. Im nördlichen Teil der Stadt haben sich die Flüsse Irwell, Irk und Medlock in stark meandrierendem Verlauf zum Teil tiefe und streckenweise steilwandige Täler geschaffen, die das Relief deutlich strukturieren. Der Mersey ist hingegen ein wenig meandrierender Tieflandfluss mit einer breiten Überschwemmungszone. Er quert das Stadtgebiet im Süden, wo das Gelände deutlich flacher und weniger reliefiert ist als nördlich des Zentrums. Insgesamt steigt das Gelände von durchschnittlich 15 m ü. NN im Südwesten allmählich auf etwas über 90 m ü. NN im Nordosten an. Abgesehen vom Flughafen und seiner Umgebung gibt es im Stadtgebiet außerhalb der Flusstäler, die aufgrund der ungünstigen natürlichen Verhältnisse teilweise unbebaut geblieben sind, keine größeren natürlichen Freiräume mehr. Bei den bestehenden Freiräumen handelt es sich also in der Regel um private Gärten, Parks, Grünanlagen, Friedhöfe oder Sportplätze.

Der Name der Stadt Manchester stammt von einem befestigten Römerlager, das die Römer im ersten Jahrhundert v. Chr. auf einem Hügel (Mamucium) an der Mündung des Flusses Medlock in den Irwell errichteten und an dessen Nordseite eine zivile Siedlung entstand. Erst im Jahre 919 n. Chr. gibt es einen erneuten Hinweis auf das Vorhandensein einer Siedlung. Diese befand sich jedoch etwas weiter nördlich auf einer Landhöhe am Zusammenfluss von Irwell und Irk. Das mittelalterliche Manchester war eine kleine Marktstadt, die lediglich durch das Recht auf eine jährliche Messe eine gewisse Bedeutung erhielt. Mit dem Aufblühen der Tuchherstellung begann Manchesters Aufstieg zur wichtigsten und wohlhabendsten Stadt Lancashires. Im Laufe des 16. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt zum zentralen regionalen Umschlagplatz von Woll- und Leinenstoffen und gewann nach der Verdrängung dieser Materialien durch die Baumwolle rasch eine führende nationale und internationale Bedeutung als Handelszentrum für Baumwollstoffe (vgl. KIDD 1993, 12-19). Die Inbetriebnahme der ersten dampfgetriebenen Baumwollspinnerei im Jahre 1783 markiert den Beginn der rasanten Entwicklung Manchesters zur ersten Industriemetropole der Welt, zu einem Brennpunkt technologischer und sozialer Innovationen. Die Schattenseiten dieser Entwicklung, das soziale Elend des Industriearbeiterproletariats und die katastrophalen Umweltbedingungen im Manchester des 19. Jahrhunderts haben der Stadt hingegen zu einem zweifelhaften Ruhm verholfen. Auch nach dem Niedergang der traditionellen Industrien, deren Erbe der Stadt noch heute Probleme bereitet, ist Manchester die Regionalmetropole des englischen Nordens geblieben. Sie verfügt nach wie vor über ein breitgefächertes Industriespektrum und ist nach London – wenn auch mit weitem Abstand - das wichtigste Handels- und Finanzzentrum des Landes. Darüber hinaus hat sie sich als Kultur- und Wissenschaftszentrum etabliert.

2. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG BIS 1900

2. 1 Die Entwicklung öffentlicher Freiräume vor dem Hintergrund von Industrialisierung und Verstädterung

Das Aufkommen der ersten öffentlichen Freiräume in den Großstädten und die Entstehung der Freiraumplanung als Teilbereich einer in den Händen der Verwaltung liegenden planerischen Steuerung der baulichen Entwicklung wird in der folgenden Kapitelgruppe anhand der Beispiele Amsterdam, Düsseldorf und Manchester in den Kontext der mit der Industrialisierung und Verstädterung einhergehenden sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Veränderungen und ersten planungspolitischen Ansätzen gestellt.
Die industrielle Revolution hat in der Art einer Kettenreaktion über die Einführung der industriellen Produktionsweise zur Entstehung der arbeitsteiligen Industriegesellschaft geführt und stellt damit eine zentrale Einflussgröße für die Entstehung der modernen Großstadt und ihrer Freiräume dar. Sie kann als zeitliche und im Hinblick auf Großbritannien auch als räumliche Ballung technologischer Innovationen beschrieben werden, die im Verband mit vorausgegangenen und zeitgenössischen Innovationen vor allem im gesellschaftlichen Bereich zu einer umfassenden Umwälzung von Wirtschaft und Gesellschaft und damit einhergehend auch der städtischen Raumstruktur geführt hat. Die Stadt Manchester kann in Bezug auf diese Entwicklung weltweit als Vorreiter gelten. Hier setzte die industrielle Revolution bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts ein und wandelte den Marktflecken Manchester innerhalb weniger Jahrzehnte zur “Coketown“ Manchester und schließlich zu einer “multifunktionalen Metropole mit industriewirtschaftlichem Schwerpunkt“ (ZIMMERMANN 1996, 34).

Der Innovationsprozess Industrialisierung diffundierte von Großbritannien ausgehend im Laufe des 19. Jahrhunderts in einer West-Ost-Bewegung auf den europäischen Kontinent und leitete auch hier die Entwicklung der modernen Industriegesellschaft und die Überformung der vorindustriellen räumlichen Strukturen ein. Inwieweit man hierbei von einer deutlichen Zäsur in der historischen Entwicklung oder von einem gleitenden Übergang sprechen will, hängt sehr von der jeweiligen Sichtweise und dem Betrachtungsraum ab. So kann man für das Beispiel Düsseldorf im Hinblick auf die Ansiedlung von Textilindustrie seit den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts von einer moderaten frühindustriellen Entwicklung sprechen. Sie steht jedoch in ihren Auswirkungen auf die gesellschaftliche und räumliche Struktur der Stadt in keinem Verhältnis zu den Folgen der in den späten 50er und frühen 60er Jahren einsetzenden Ansiedlung eisenverarbeitender Betriebe, durch die Düsseldorfs eigentliche Entwicklung zu einem Industriezentrum, aber auch seine Weiterentwicklung zu einem Zentrum der Wirtschaftsverbände und Unternehmensleitungen und damit zu einer Dienstleistungsmetropole eingeleitet wurde (vgl. HENNING 1981, 381 f).

Die Industrielle Revolution begann in Holland mangels Kohle und Erz erst um 1890 (vgl. DE JONGE 1976). Ihr Verlauf wird durch VAN DER PLAS (1993, 148) als träge Variante der viel dyna-

mischeren Entwicklungen in England, Frankreich und Belgien beschrieben[3]. In Amsterdam erfolgte der Umschlag von einer stagnierenden zu einer auflebenden Ökonomie allerdings bereits in den 60er Jahren, da sie als Hafenstadt von der industriellen Entwicklung im Ruhrgebiet profitieren konnte. Eine wichtige Rolle spielte zudem der auflebende Handel mit Niederländisch-Indien. Zwar lag der eigentliche industrielle Schwerpunkt des Landes zunächst im Osten, in Nordbrabant und Nordlimburg, doch entwickelte sich das Handels- und Finanzzentrum Amsterdam aufgrund verschiedener Gunstfaktoren zwischen 1870 und 1914 auch zur größten Industriestadt des Landes (vgl. WAGENAAR 1993, 218).

Während Manchesters industrielle Entwicklung erheblich eher begann, weisen Düsseldorf und Amsterdam diesbezüglich eine annähernde zeitliche Übereinstimmung auf, die jedoch nicht darüber hinwegtäuschen sollte, dass die Ausgangssituation in allen drei Städten sehr unterschiedlich war. Wie bereits angedeutet war Manchester vor Beginn seines industriellen “Take-offs“ ein überregionales Marktzentrum für Textilien, hatte jedoch kulturell oder politisch kaum Bedeutung. Die Blütezeit Amsterdams lag zwar bereits zwei Jahrhunderte zurück, doch war die Stadt auch am Vorabend ihrer industriellen Entwicklung eine bedeutende Handelsstadt mit einer reichen kulturellen Tradition und dazu eine Großstadt mit rund 250.000 Einwohnern. Düsseldorf nimmt zwischen diesen beiden sehr unterschiedlich gelagerten Ausgangssituationen eine vermittelnde Stellung ein. Mit rund 50.000 Einwohnern im Jahre 1860 hatte sie zu Beginn der Industrialisierung eine ähnliche Größe wie Manchester 100 Jahre zuvor, gleicht jedoch bezüglich ihres Charakters stärker der niederländischen Stadt. Zwar hat sie in ihrer Geschichte zu keinem Zeitpunkt eine ähnliche Bedeutung erlangt wie Amsterdam, doch war sie seit Ende des 15. Jahrhunderts als bergische Residenzstadt, von 1614-1716 als Haupt- und Residenzstadt der vereinigten Länder Jülich, Berg, Kleve, Mark und Ravensburg und später als Nebenresidenz zumindest phasenweise ein politisches Machtzentrum. In dieser Zeit erhielt sie wichtige kulturelle und städtebauliche Impulse, die ihren Charakter als Kunst- und Gartenstadt begründeten und ihr auch in der Zeit als preußische Verwaltungsstadt über die administrativen Funktionen hinaus eine überregionale kulturelle Bedeutung verliehen.

Die industrielle Entwicklung zog in den betroffenen Städten in der Regel eine sprunghafte Zunahme der Einwohnerzahlen nach sich. Auch Städte, in denen Handels- und Verwaltungsfunktionen dominierten, wurden in ihrem Wachstum durch die Industrialisierung benachbarter Städte oder Region stimuliert[4]. Am Beispiel der klassischen Industriestadt Manchester tritt das Ausmaß dieses Wachstums besonders beeindruckend zutage: 1773, am Beginn seiner Entwicklung zur Industriestadt, hatte Manchester 43.000 Einwohner (vgl. KIDD 1993, 15). Auf der Wende zum 19. Jahrhundert

[3] Um 1800 gab es kaum befestigte Wege in Holland, da der Transport ohnehin überwiegend auf dem Wasser abgewickelt wurde. Der weiche Bodenbeschaffenheit und die vielen erforderlichen Brücken behinderten die Ausbreitung der Eisenbahn. Zudem erwies sich der Regionalismus der Städte als hinderlich für die landesweite Infrastrukturentwicklung und damit für das Vorranschreiten der industriellen Entwicklung (vgl. VAN DER PLAS 1993, 153).

[4] Zwischen der Industrialisierung und dem Städtewachstum besteht eine enge, jedoch keineswegs eindimensionale Beziehung. Die Korrelation zwischen beiden Prozessen variiert in Abhängigkeit von der Zeit – so wirkte sich beispielsweise die frühe Industrialisierung weniger städtebildend aus als die spätere – und dem Raum – die Korrelation war in England beispielsweise enger als in Deutschland oder den Niederlanden (vgl. ZIMMERMANN 1996, 21-23). Für den vorliegenden Darstellungskontext kann jedoch auf eine weitere Differenzierung verzichtet werden.

waren es bereits über 75.000. Diese Zahl stieg in den folgenden 50 Jahren auf 316.000 (1851) an (vgl. KIDD 1993, 22). In 80er Jahren wurde schließlich die Grenze zu 500.00 überschritten (vgl. ZIMMERMANN 1996, 45). In den westlichen Niederlanden lebten um 1600 bereits 54% der Bevölkerung in Städten (vgl. VAN DER CAMMEN & GROENEWEG & VAN DE HOEF 1988, 126). Die Verstädterung ist hier also nicht allein auf die Industrialisierung zurückzuführen, doch führte die industrielle Entwicklung wie in England und Deutschland zu einem großen Wachstumsschub für die Industriestädte. So erfuhr auch die Einwohnerzahl Amsterdams zwischen 1870 und 1900 fast ein Verdopplung (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 11).

Die Ansiedlung von Industrie und der zugehörigen Infrastruktur und das explosionsartige Wachstum der Einwohnerzahlen hatte tiefgreifende und umfassende Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung. Das Bild der Städte wandelte sich in kürzester Zeit. Neben der baulichen Verdichtung des Altbestandes, durch die man die neuen Flächenansprüche zunächst aufzufangen suchte, kam es zur Ausdehnung der Stadt nach außen, die jedoch zunächst durch den Stand der Verkehrstechnik eng begrenzt war. Die rasch und weitgehend unkontrolliert verlaufenden Wachstumsprozesse brachten für die betroffenen Städte zum Teil große Probleme mit sich. So führten überbelegte und baulich heruntergekommene Wohnungen, eine unzureichende Ver- und Entsorgungsinfrastruktur und von der Industrie ausgehende Umweltbelastungen insbesondere in den größeren Städten zu gravierenden gesundheitlichen Verhältnissen.

Die überkommenen Steuerungsstrukturen und -instrumente waren diesen Anforderungen nicht gewachsen. Das komplexe System der Großstadt des Industriezeitalters verlangte nach neuen Planungs- und Verwaltungsstrukturen sowie entsprechenden Instrumenten zur Regulierung des Wohnens und Wirtschaftens der rasch wachsenden städtischen Bevölkerung auf engstem Raum. Dabei waren es vor allem die hygienischen Missstände, die den stärksten Anlass zum Handeln gaben. Die anfänglich vor allem von Medizinern, Sozialreformern und Architekten vorgetragenen Forderungen nach neuen rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten zur Kontrolle der Bautätigkeit in Städten mündeten in den meisten europäischen Ländern bis zur Jahrhundertwende in den Erlass erster Gesetze zur Stadtplanung bzw. zum Städtebau[5] (vgl. ALBERS 1997, 131-135).

Die Einrichtung der ersten öffentlichen Parks ist wie die Einführung der Stadtplanung als eine Reaktion auf die veränderten Bedürfnisse in der modernen, industriell überformten Großstadt bzw. der neu entstandenen Industriestadt anzusehen. Sie erfolgte vor dem Hintergrund einer Tradition städtischer Freiflächen, die im Grunde so alt wie die städtische Siedlungsweise selbst ist, und im Rück-

[5] Stadtplanung als Bezeichnung für die vorausschauende Lenkung der räumlichen Entwicklung einer Stadt begann sich in Deutschland um 1910 durchzusetzen (vgl. ALBERS 1995, 899). Der Begriff Städtebau war zu diesem Zeitpunkt bereits in seiner umfassenderen Bedeutung durch bahnbrechende Werke wie das 1889 in Wien erschienenen Buch von Camillo SITTE "Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" und dem Einzelband des "Handbuchs der Architektur" "Der Städtebau" von Josef STÜBBEN aus dem Jahre 1890 etabliert (vgl. w.o., 875).
Die beiden Begriffe Stadtplanung und Städtebau werden im Deutschen heute häufig synonym verwendet. Im Englischen unterscheidet man sprachlich deutlich zwischen der gestalterischen Tätigkeit des *urban design*, einer eingeschränkten Bedeutung des Städtebaus, die auch im deutschen Sprachgebrauch verbreitet ist, und dem umfassenderen *town planning* (amerikanisch: *city planning*) (vgl. ALBERS 1995, 875 f). Ähnlich wie im Deutschen verhält es sich mit den niederländischen Begriffen *stedebouw* und *stadplanning*.

griff auf vorindustrielle Entwicklungen und steht damit in einer Schnittmenge aus Kontinuität und Wandel. Im ersten Teil des Kapitels wird deshalb anhand einer einleitenden Zusammenfassung der allgemeinen Geschichte des Stadtgrüns unter Bezugnahme auf die Entwicklungen in den drei Beispielstädten die vorindustrielle Tradition der städtischen Freiräume in Westeuropa in ihrer spezifischen Ausprägung in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester beleuchtet. Die Einrichtung der ersten öffentlichen Parks in Manchester thematisiert im Anschluss daran den Wendepunkt zur modernen Freiraumplanung, bevor im dritten und vierten Teil des Kapitels anhand der Entwicklung der Stadt - und Freiraumplanung in Amsterdam und Düsseldorf veranschaulicht wird, wie sich diese Neuerung in Städten ausgewirkt hat, deren Entwicklung zur modernen Großstadt weniger abrupt erfolgte als im Falle der industriellen Pionier- und Boomstadt Manchester. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der wichtigsten freiräumlichen und freiraumplanerischen Entwicklungstendenzen unter Hervorhebung prägnanter Unterschiede und Gemeinsamkeiten in den drei Untersuchungsräumen.

2.2 Die vorindustrielle Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen im Kontext der westeuropäischen Tradition städtischen Grüns

2.2.1 Die Freiraumsituation in der mittelalterlichen Stadt

Die Vorbilder und Urformen gegenwärtiger städtischer Freiräume wurden in den mediterranen Stadtkulturen in Ägypten, Mesopotamien, Griechenland und Italien entwickelt und schlugen sich wie viele andere Elemente des Städtebaus in den Städten Mitteleuropas nieder. Mit Promenaden und Alleen, Heil- und Kräutergärten, Vergnügungs- und Jagdparks, Spiel- und Sportanlagen, Baumwiesen und Hainen waren am Ende der Antike die meisten der bis heute gängigen städtischen Freiraumtypen zumindest in einer Vorform bereits vorhanden. Insbesondere im weiterhin urban geprägten Italien wurden sie bewahrt und in der Renaissance zu neuer Blüte gebracht. Nördlich der Alpen und in Großbritannien, wo das Städtewesen erst im Laufe des Mittelalters wieder auflebte, gab es zunächst kaum öffentliche Grünflächen (vgl. HEYER 1987, 54-61; s.a. HENNEBO 1970). Die frühmittelalterliche Stadt war noch von einem relativ großen Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen durchsetzt und besaß zudem meist ausgedehnte landwirtschaftliche Nutzflächen in ihrer Gemarkung. Erst im Laufe des Hochmittelalters bildete sich der Typ der mitteleuropäischen Stadt als kompakte Siedlung mit zentralen Funktionen endgültig heraus, so dass in manchen Gründungen des 12. und 13. Jahrhunderts der Freiflächenanteil innerhalb der Mauern gegenüber älteren Anlagen zurücktrat. Trotzdem gab es zahlreiche Nutzgärten innerhalb der Mauern und nicht zuletzt durch den beträchtlichen Freiraumanteil in den ummauerten Vorstädten konnten die mittelalterlichen Städte in Krisenzeiten erhebliche Menschenmassen über die ansässige Bevölkerung hinaus aufnehmen (vgl. JÄGER 1975, 5-7). Düsseldorf, ein aus politischem Kalkül vom Landesherrn zur Stadt erhobenes Dorf, behielt seinen von Feldern, Wiesen und Gärten geprägten ländlichen Charakter bis in die Mitte des 16. Jahrhunderts. Erst dann wichen die landwirtschaftlichen Nutzflächen innerhalb der Mauern vollständig der städtischen Bebauung (vgl. MEYDENBAUER 1902, 20 f).

1380 wurde die Grafschaft Berg zum Herzogtum erhoben und Herzog Wilhelm III. begann mit dem Ausbau der Stadt zu seiner Residenz. So erhielt die Stadt einen neuen Mauerring, der die am Weg nach Ratingen entstandene “Vorstadt“ und eine umfangreiche Süderweiterung umschloss. Die Fläche der ummauerten Stadt wuchs damit auf das Sechsfache. Auch die Ausdehnung der Außenbürgerschaft führte nicht zu der gewünschten zügigen Bebauung der ummauerten Fläche, die so groß war, dass sie erst 300 Jahre später erweiterungsbedürftig wurde (vgl. SPOHR 1988, 13 f). Den Düsseldorfern stand somit lange Zeit Garten- und Ackerland innerhalb der Stadtmauern zur Verfügung - der Anteil des “Stadtgrüns“ an der Stadtfläche dürfte seither nie wieder so hoch gewesen sein.

Öffentlich nutzbare Freiräume entstanden vor allem seit dem Hochmittelalter und waren im Vergleich zu den großen Flächen privaten Acker- und Gartenlandes inner- und außerhalb der Mauern eher unbedeutend. Neben den zahlreichen kleineren und größeren Marktplätzen, die zum Teil auch schon durch Bäume begrünt waren, waren es die Kirchhöfe, die außer zur Bestattung der Toten auch zu Geselligkeiten und Vergnügungen aller Art genutzt wurden. Darüber hinaus sind seit dem 13. Jahrhundert Fest-, Volks- oder Schützenwiesen vor den Städten belegt. Einige Städte verfügten über stadtnahe Wälder, die neben den Nutz- häufig schon früh Erholungsfunktionen übernahmen. Sie gingen zum großen Teil aus ehemaligen Jagdwäldern hervor und gerieten mit der Zeit zunehmend in den städtischen Einflussbereich. Ein bekanntes Beispiel stellt der Haarlemmer Hout, ein Wald bei der nordholländischen Stadt Haarlem dar, der bereits im 14. Jahrhundert ein beliebtes städtisches Naherholungsgebiet war und dessen Einzugsgebiet sich im 17. und 18. Jahrhundert bis Amsterdam erstreckte (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 25-31). Auch vor den Toren Amsterdams lagen eine Reihe kleinerer Waldstücke. Sie blieben bis weit ins 19. Jahrhundert erhalten und bildeten bei der Erweiterung der Stadt über ihren alten Befestigungsring hinaus zum Teil Ansatzpunkte für öffentliche Grünflächen (s. Abschnitt 2.5.3).

2.2.2 Die Gartenkultur der Renaissance

In der Renaissance erlebte die Gartenkultur in Europa eine neue Blütezeit. Von Italien aus gelangte der Stil des Renaissancegartens im 15. Jahrhundert zunächst nach Frankreich, wo er sich als Gestaltungsform der Schlossgärten vollkommen durchsetzte. In den Niederlanden, Deutschland und England wurden im 16. und 17. Jahrhundert bedeutende Renaissancegärten geschaffen. Hierbei waren Bürgerstädte mit intensiven Handelsbeziehungen zu Italien zunächst führend, bevor sich die Gartenkunst im aufkommenden Absolutismus mehr und mehr zum fürstlichen Metier entwickelte (vgl. HEYER 1987, 64).
Mit dem Aufbau des Flächenstaates und der Urbanisierung des Adels in großen Teilen Mittel- und Westeuropas, nicht aber in England und nur bedingt in den heutigen Niederlanden, entstand im Zeitalter des Absolutismus der Stadttyp der barocken Residenz. Wo mittelalterliche Bürgerstädte zu Residenzen des jeweiligen Herrscherhauses wurden, bildete sich ein neuer adeliger oder höfischer Stadtsektor um das Schloss herum, der das bürgerliche Zentrum verdrängte oder zu einem bipolaren Zentrum ergänzte (vgl. LICHTENBERGER 1991, 67). Schloss-, Stadt- und Gartenarchitektur

gingen in dieser Zeit eine enge Verbindung ein. Sie wurden als Teilbereiche einer Gesamtarchitektur verstanden, die zum Ziel hatte, die Umwelt des Menschen auf ein Ordnungsprinzip hin zu gestalten und die Allmacht des Herrschers räumlich zum Ausdruck zu bringen (vgl. HEYER 1987, 68 f).

Auch in Düsseldorf hatte der Ausbau zur Residenz und das damit einhergehende Aufblühen städtisch-höfischen Lebens eine Belebung der Gartenkultur zur Folge. Erstmals fanden sich als Ziergärten gestaltete Nutzgärten und schließlich auch reine Ziergärten. Ein Beispiel hierfür ist der Burggarten am Fuße des Schlosses, der 1557 vergrößert und zum Blumengarten umgestaltet wurde[6]. Zum herzoglichen Schloss gehörte neben diesem Residenzgarten auch ein Hofgarten vor dem Ratinger Tor, dessen Anfänge bis ins Jahr 1335 zurückgehen. Er wurde 1557 bis Pempelfort erweitert und bildet die Keimzelle des ältesten und sicherlich bekanntesten Düsseldorfer Parks, der bis heute den Namen “Hofgarten“ trägt (vgl. MARKOWITZ 1988, 127 f). 1651 wurde er erneut vergrößert (vgl. MÜLLER 1988, 85). Die Residenzfunktion der Stadt schlug sich auch im Erscheinungsbild ihrer ländlichen Umgebung in Form von Schlössern und Herrenhäusern nieder, die mit ihren Gärten und Waldungen eine “Residenzlandschaft“ prägten. Hierzu gehörten neben dem Schloss Jägerhof, das 1748 beim Hofgarten errichtet wurde, das Schloss Heltorf und Schloss Kalkum (vgl. MÜLLER 1988, 83). Das berühmteste Beispiel ist das barocke Wasserschloss Benrath. Die Schlösser und Herrensitze wurden im frühen 19. Jahrhundert durch eine Reihe zu schlossähnlichen Landsitzen ausgebauten alten Rittersitzen, wie Haus Lantz (das ehemalige Haus Lohausen), Haus Eller und Schloss Mickeln ergänzt (vgl. WEIDENHAUPT 1988, 376 f). Für die Freiraumversorgung der Stadt wurden diese Anlagen erst im 20. Jahrhundert bedeutsam, als die zugehörigen privaten Parks in öffentliche Parks umgewandelt wurden (s. Abschnitt 3.3.4).

In der Handelsstadt Amsterdam wirkte sich das Aufleben der westeuropäischen Gartenkultur nur marginal im Stadtbild aus. Hier fehlte das Wirken des auf Repräsentation bedachten Adels. Mit prächtigen Gärten versehene Sommerhäuser und Landgüter, die im späten 16. Jahrhundert in Mode kamen, sowie aufwendig gestaltete private Stadtgärten im ab 1613 angelegten Grachtengürtel belegen, dass der herrschenden Elite der Stadt, den reichen Kaufleuten, durchaus nicht der Sinn für die Gartenkunst fehlte. Aufgrund der schwierigen Bodenbedingungen waren Grundstücke in der Stadt jedoch extrem teuer. Sie wurden allenfalls im kleinmaßstäblichen privaten Rahmen für Gärten genutzt, nicht jedoch im gesamtstädtischen Maßstab für repräsentative oder gar wohltätige Zwecke (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 54 f)
Demgegenüber war das Aufblühen der Städtebaukunst in der Renaissance für die Entwicklung Amsterdams von großer Bedeutung. Das städtebauliche Ideal der Renaissance orientierte sich an der Antike. Die mathematische Ordnung und die Harmonie der städtebaulichen Struktur spielten hierbei eine wichtige Rolle. Der Gedanke, die Struktur der Stadt nach einem Idealbild zu gestalten, befruchtete auch den niederländischen Städtebau. Erstmals wurden Stadterweiterungen auf der Basis von Plänen durchgeführt, die die Entwicklung der Stadt auf ein bestimmtes Ordnungsprinzip festlegten. Idealiter spiegelte die räumliche Struktur die gesellschaftliche Ordnung wieder (vgl. VAN

[6] 1710 wurde er vom Kurfürsten Johann Wilhelm dem Bau eines Galeriegebäudes geopfert.

DER CAMMEN & DE KLERK 1986, 22-25). Auch die Pläne für die Erweiterungen Amsterdams im 17. Jahrhundert sind von diesen Vorstellungen geprägt. Sie legten neben dem Verlauf und der Breite der Grachten und Strassen im Verein mit ergänzenden Bauverordnungen auch eine Zonierung der neuen Stadtteile in Bereiche unterschiedlicher Funktionen und sozialer Schichten fest. So war der Grachtengürtel mit seinen großzügig zugeschnitten Grundstücken den reichen Kaufleuten vorbehalten, während der südwestlich angrenzende Stadtteil Jordaan mit seinen dichteren und unregelmäßigeren Parzellierung der Mittel- und Unterschicht als Wohnort diente (vgl. KISTEMAKER 1993, 84 f). Auf diese Weise entstanden Disparitäten hinsichtlich der Versorgung mit privatem Freiraum, die bis in die Gegenwart erhalten geblieben sind.

2.2.3 Der Einfluss der Be- und Entfestigung auf das städtische Freiraumangebot

Durch die Sicherung der Stadt gegen feindliche Übergriffe, sei es nun in Form von Palisaden, einer steinernen Mauer oder einer bastionären Befestigung, erfolgte unweigerlich eine klare physische Trennung zwischen den beiden Sphären “Stadt“ und “Land“, zwischen einem von baulichen Strukturen dominierten oder “eingeschlossenen“ und einem im wesentlichen unbebauten “freien“ Raum. Durch die Befestigung wurde eine siedlungsstrukturelle Dichotomie zwischen “innen“ und “außen“ geschaffen, die den Freiraum als Gegenstück zum dichtbebauten Raum erst sichtbar machte. Erst durch seine Ausklammerung wurde Freiraum als solcher erfahrbar. Nun ist diese theoretische Erfahrbarkeit in der Realität deutlich eingeschränkt durch ein vergleichsweise reichhaltiges Angebot an Freiräumen innerhalb der Mauern bzw. in direkter Erreichbarkeit, wie es in der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt gegeben war. Von einem Freiraummangel nach modernem Verständnis konnte zumindest in quantitativer Hinsicht zunächst kaum die Rede sein. Der Übergang vom mittelalterlichen Mauerring zur Bastionärbefestigung als Anpassung an die verbesserte Wehrtechnik erfolgte im 16. Jahrhundert. Für die Freiraumsituation einer Stadt hatte der Ausbau zur bastionären Festung vor allem zwei Auswirkungen:

Zunächst gingen durch den Bau der flächenaufwendigen Festungsanlagen Freiflächen verloren. SPOHR (1988, 17) weist darauf hin, dass auch in Düsseldorf im Zuge des Festungsbaus zahlreiche Gärten und Felder bei der Stadtmauer aufgegeben werden mussten. Ein Teil dieser Flächen konnte jedoch auch für Freiraumzwecke genutzt werden. So war die Bepflanzung der Verteidigungswälle und ihre Nutzung als öffentliche Promenaden bereits im 16. Jahrhundert vielerorts üblich und setzte sich verstärkt durch den neuen Trend zum Präsentieren und Flanieren bis ins 18. Jahrhundert fort. Sie gehörten auch in Amsterdam und Düsseldorf zu den ältesten öffentlichen Grünanlagen (vgl. MÜLLER 1988, 71; VAN ROOIJEN 1984, 14). Die zweite Auswirkung der Befestigung auf die Freiraumsituation einer Stadt bestand in der Erschwerung eines harmonisch auf den Einwohnerzuwachs abgestimmten Flächenzuwachses. Umfang und Zeitpunkt einer Stadterweiterung, die den Abriss der alten Mauern und einen Neubau erforderlich machte, mussten mit Bedacht gewählt sein, um Kosten und Nutzen in der Waage und das Sicherheitsrisiko möglichst gering zu halten. Stadterweiterungen konnten daher nur in Schüben vorgenommen werden. Einer Erweiterung der Stadt nach außen ging in aller Regel eine Phase der baulichen Verdichtung des Innenbereiches voraus,

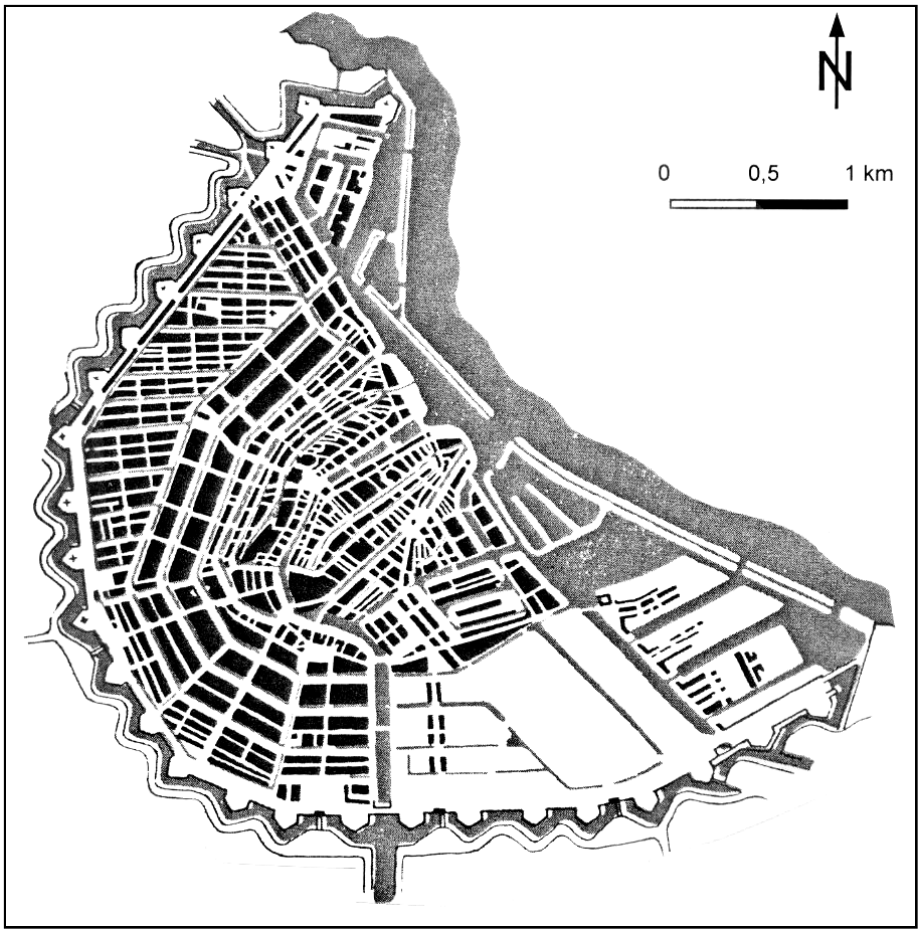
der vor allem die vorhandenen innerstädtischen Privat- und Klostergärten zum Opfer fielen. Nach erfolgter Erweiterung umschloss die neue Befestigung hingegen größere Freiflächen, die als Baulandvorrat und als Subsistenzgrundlage für den Belagerungsfall dienten. Darüber hinaus musste durch den Verkauf der neu in den Festungsring eingeschlossenen Grundstücke zumindest ein Teil der Kosten für die Erweiterung gedeckt werden. Die Freiraumausstattung schwankte also zyklisch mit den Erweiterungsschüben (vgl. VAN DER CAMMEN & DE KLERK 1986, 13).

In Düsseldorf erwies sich die räumliche Beschränkung durch die Befestigung - anders als in Amsterdam - nicht als gravierendes Problem. Wie oben erläutert war bereits der mittelalterliche Mauerring sehr weit bemessen. Mit dem Ausbau der Stadt zur Festung begann man 1538. Der Festungsgürtel folgte dem Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer und umschloss ein Stadtgebiet von 27,5 ha. Kurfürst Johann Wilhelm II. plante eine Vervierfachung der Stadtfläche unter Ausweitung der Festungswerke. Seine ehrgeizigen Pläne konnten zwar nicht vollständig verwirklicht werden, doch erweiterten sie die befestigte Stadtfläche so weit, dass bis zur Schleifung der Wälle zu Beginn des 19. Jahrhunderts genügend Bauflächen in der Stadt vorhanden waren (vgl. SPOHR 1988, 17-22).

Zuvor von hölzernen Palisaden beschirmt erhielt Amsterdam 1480 eine steinerne Mauer, die so dimensioniert war, dass sie das Wachstum der Stadt über die folgenden 100 Jahre auffangen konnte. Noch 1538 gab es große klösterliche Gartenanlagen im Südosten der Stadt. Sie gingen aufgrund der zunehmenden Verdichtung in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts verloren, als Amsterdams Bevölkerung durch den Zustrom von Immigranten und Glaubensflüchtlingen stark zunahm. Nachdem der Festungswall gegen Ende des 16. Jahrhunderts bereits dreimal nach außen verschoben worden war, ließ sich zu Beginn des 17. Jahrhunderts eine grundlegende Erweiterung der Stadt nicht mehr länger aufschieben. Die Handelsstadt befand sich zu diesem Zeitpunkt in einer wirtschaftlichen und kulturellen Blütezeit. Der Einwohnerzuwachs hielt an und machte innerhalb weniger Jahrzehnte noch weitere Ausdehnungen der Befestigung erforderlich. Auf diese Weise erfolgte die Anlage des Grachtengürtels, der sukzessive von Westen nach Osten bis zur Amstel wuchs. Als sich das “Goldene Zeitalter“ schließlich in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts seinem Ende zuneigte, blieb ein großes Gebiet östlich der Amstel unbebaut (vgl. KISTEMAKER 1993, 80-84, s.a. Abb. 5).

Um zumindest noch etwas Profit aus dem Überhang zu ziehen und eine ansprechende Gestaltung und Zwischennutzung zu gewährleisten, beschloss die Stadt, das Land nach erfolgter Erschließung durch großzügige Ulmen- und Lindenalleen parzellenweise als Gartenland zu verpachten. Die Gartengrundstücke fanden nach einer kurzen Anlaufphase reißenden Absatz. Trotz eines weitgehenden Bebauungsverbots entstanden rasch Garten- und Landhäuser, Ställe und Schuppen. Die “Plantagie“ oder “Neue Plantage“, wie das Gebiet bald genannt wurde, entwickelte sich zu Amsterdams beliebtestem Erholungsgebiet. Der große Publikumsverkehr zog die Öffnung zahlreicher Cafés und Gasthäuser nach sich (vgl. VAN DER LINDEN VOREN 1956a, 8 f).

Abb. 5: Plan der Stadt Amsterdam im Jahre 1663



(Quelle: BENEVOLO 1983,758, Beschriftung und Maßstab ergänzt)

In Zeiten politischer Stabilität war es möglich, auch außerhalb der Stadtbefestigung Nutz- und Ziergärten anzulegen. Eine Karte aus dem Jahre 1623 (vom Künstler Dirk Conelisse Swart, abgebildet bei KISTEMAKER 1993, 83) zeigt Amsterdam in einem Kranz von Gärten, die sich insbesondere an der Süd- und Ostseite der Stadt konzentrierten. Um 1700 war die Stadt von mehr als 400 Sommerhäusern und Lustgärten umgeben, die eine wichtige Rolle für die Naherholung spielten. Erweiterungen der städtischen Bebauung drängten den Grüngürtel stets weiter nach außen, was von den Betroffenen schon damals nicht ohne Protest hingenommen wurde (vgl. KOOY 1972, 260-263).

Auch in Düsseldorf entwickelte sich eine Gartenlandschaft vor den Toren der Stadt. Seit dem 14. Jahrhundert waren die beiden Düsselläufe Leitlinien für die Anlage privater Gärten. Insbesondere rund um den Hofgarten am nördlichen Düsselarm vor dem Ratinger Tor entwickelte sich im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts eine private Gartenwelt, deren Ausdehnung der Fläche der befestigten Stadt nahe kam. Hier besaßen begüterte Düsseldorfer Bürger und Adelige Gartenparzellen, auf denen sie Pavillons, Garten- und Sommerhäuser errichten ließen. In ihrer Blütezeit in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts entwickelte sich die Gartenlandschaft allmählich zu einer Villenkolonie. Getrieben durch eine neue Natursehnsucht zogen sich die Besitzer dieser kleinen Landgüter mitsamt ihrer Familie und Bediensteten aus der Stadt zurück und verbrachten den Sommer ganz oder teilweise in der kunstvoll gestalteten ländlichen Idylle (vgl. MARKOWITZ 1988, 128 f).

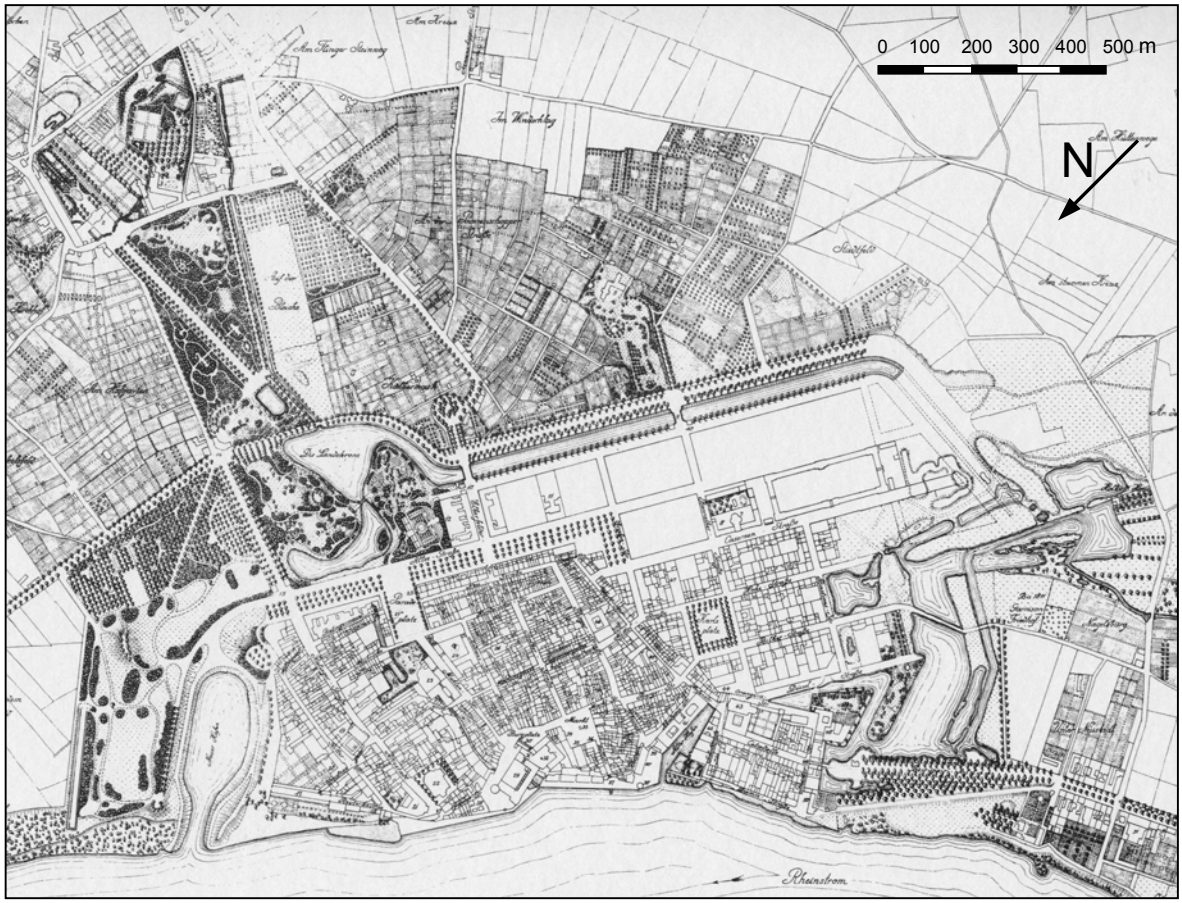
Schon früh in einem Königreich vereinigt, entfiel für die englischen Städte hingegen die Notwendigkeit einer aufwendigen Befestigung und damit auch der Zwang zur Verdichtung innerhalb eines fest abgegrenzten Gebietes. Darüber hinaus bestanden für die Bewohner einer englischen Stadt keine Vorteile bezüglich des rechtlichen Status oder der Besteuerung, so dass der Anreiz innerhalb der politischen Grenzen einer Stadt zu leben geringer war als auf dem Kontinent. Aus diesen Faktoren leitet sich eine generell geringere Dichte englischer Städte ab, die mit einer reichhaltigeren Ausstattung mit privaten Freiräumen einherging (vgl. KELLETT 1982, 106). Auch das Wachstum der Stadt Manchester erfolgte unbeeinflusst von Verteidigungserfordernissen, so dass man davon ausgehen kann, dass in vorindustrieller Zeit zu keinem Zeitpunkt ein Freiraummangel vorlag.

Die Entfestigung nach dem Ende der napoleonischen Kriege schuf die Grundlage für den Bau von umfassenderen Wallanlagen, die zu den frühesten kommunalen Grünflächen zählen und die, soweit erhalten, bis heute wertvolle innenstadtnahe Freiräume darstellen. Hierdurch wurde eine traditionelle Nebenfunktion der Wälle, nämlich ihre Nutzung als Spazierwege, im Rahmen der Umwandlung zur Hauptfunktion gemacht. Die Umwandlung der ehemaligen Befestigung in Grünanlagen erfolgte in dieser Zeit vor dem geistesgeschichtlichen Hintergrund eines maßgeblich von Rousseau beeinflussten Wandels im Verhältnis des Menschen zur Natur. Die Hinwendung zur Natur fand in der Gartenkunst ihren Ausdruck im Stil des Landschaftsgarten, der die neuen Wallanlagen prägte (vgl. BERNATZKY 1960, 25-27).

Die Schleifung der Festungsanlagen in Düsseldorf erfolgte 1801. Die freigewordenen Flächen wurden anschließend Bestandteil umfassender Umgestaltungsmaßnahmen, die die Stadt mit einem Ring aus großzügigen Grünanlagen und Alleen umgaben. Der von dem Hofbaumeister Kaspar Anton Huschberger erstellte Plan zur “Verschönerung und Vergrößerung von Düsseldorf“ führte einen von der Düssel gespeisten breiten Graben in einem Halbkreis von der Zitadelle über den Kameralweiher (dem heutigen Schwanenspiegel) ostwärts an der Stadt vorbei bis zur Wasserfläche der Landskrone mit einer Verbindung in den neu anzulegenden Hafen nördlich der Stadt. Der Graben sollte von einer Allee begleitet werden. Huschbergers Planung, die sich für die Düsseldorfer Stadtstruktur sehr positiv ausgewirkt hat, war allerdings nicht allein von der Absicht motiviert, die Stadt mit einem repräsentativen Grüngürtel zu umgeben. Der von Alleen und Grünanlagen gesäumte Graben, der der Stadt in der Folgezeit zu ihrem Ruf als Gartenstadt verholfen hat, war zugleich ein unverzichtbarer, den ehemaligen Festungsgraben ersetzender Entwässerungskanal für die damals rund 20.000 Einwohner zählende Stadt. Darüber hinaus bildete er eine wichtige Trennungslinie zwischen der Stadt und ihrem Außenbezirk, denn mit der Schleifung der Festung war auch der Zoll- und Akzisering gefallen (vgl. SPOHR 1978, 313; SPOHR 1988, 52 f). Die Gestaltung der Grünanlagen wurde Maximilian Friedrich Weyhe übertragen. Weyhe, einer der bedeutendsten Gartenarchitekten seiner Zeit, wirkte von 1803 bis zu seinem Tode, 1846, in Düsseldorf und hat neben dem Grüngürtel auf den ehemaligen Befestigungsanlagen und den Grünanlagen in der Karlstadt zahlreiche Parkanlagen in Düsseldorfer und Umgebung im Stil des englischen Landschaftsparks gestaltet (vgl. SCHILDT 1987, 11). Napoleon unterstützte die Umgestaltungsmaßnahmen durch ein 1811 erlassenes “Decret zur Verschönerung der Stadt“, das u.a. eine jährliche finan-

zielle Förderung des Projektes vorsah (vgl. MARKOWITZ 1987a, 90). Die Arbeiten an den Alleen, Gewässern und Parkanlagen zogen sich über drei Jahrzehnte hin. Die ursprünglichen Planungen Huschbergers wurden in diesem Zeitraum mehrfach kleineren und größeren Veränderungen unterzogen. So wurde die Weiterführung des Grabens vom südlichen Ende der Königsallee um die Stadt zum Rhein hin aufgegeben. Stattdessen entstanden Schwanenspiegel und Speescher Graben (vgl. SPOHR 1978, 320; SPOHR 1988, 52 f).

Abb. 6: Plan der Stadt Düsseldorf im Jahre 1815



(Quelle: Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf, Ausschnitt, Beschriftung ergänzt)

Amsterdam wurde 1795 von Napoleon erobert. 1806 setzte er seinen Bruder Louis als Regenten ein, wodurch Amsterdam für eine kurze Phase eine Residenzstadt wurde. Louis Napoleon begann mit dem Schleifen der Wälle im Süden der Stadt. Sein Ziel war es, sie zur Verschönerung der Stadt in Spazierwege umgestalten zu lassen. Dieses kostspielige Unterfangen stieß jedoch keineswegs auf die Zustimmung der Stadtverwaltung und scheiterte schließlich an deren Widerstand (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 79). Die Rahmenbedingungen für das Umgestaltungsprojekt waren in Amsterdam wesentlich ungünstiger als in Düsseldorf. Die politische Unsicherheit während der Napoleonischen Zeit und die Kontinentalsperre hatten die Stadt in eine starke wirtschaftliche Bedrängnis gebracht. Die Einwohnerzahl sank zwischen 1795 und 1815 durch Abwanderung aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit von 217.000 auf 180.000. 1810 lebte fast ein Drittel der Amsterdamer Bevölkerung von der Armenunterstützung (vgl. VAN DER PLAS 1993, 149 f). Der Widerstand der Stadtverwaltung gegen

kostspielige Stadtverschönerungsprojekte ist unter diesen Umständen verständlich. Louis Napoleon galt zudem als wenig durchsetzungsfähig und wurde von seinem Bruder bereits 1810 wieder abgesetzt. Der bauliche und wirtschaftliche Verfall hielt noch einige Jahrzehnte nach Ende der französischen Zeit an, so dass bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts keine nennenswerten Fortschritte beim Abriss und bei der Umnutzung der Befestigungsanlagen gemacht wurden. Als sich die ökonomischen Rahmenbedingungen im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wandelten, wurden diese Flächenreserven vorrangig als Bauland genutzt. Entlang der alten Befestigung entstanden im Zuge ihrer schrittweisen Beseitigung lediglich einige isoliert liegende kleinere Grünanlagen (vgl. Abschnitt 2.5.3).

2.2.4 Vorläufer und Vorbilder öffentlicher Parks

2.2.4.1 Herrschaftliche Gartenanlagen

Im 17. und 18. Jahrhundert wurden die herrschaftlichen Gartenanlagen nach und nach auch der Bevölkerung zugänglich gemacht. Insgesamt stellte die Öffnung fürstlicher Parkanlagen einen national und international recht uneinheitlichen und diskontinuierlich verlaufenden Prozess dar. Er führte über verschiedene Stufen der Duldung und der zeitlich oder in Bezug auf verschiedene Bevölkerungsgruppen begrenzten Öffnung zu den ersten öffentlichen, im Sinne von für jedermann frei zugänglichen Parkanlagen und kulminierte in der Einrichtung eines Parks eigens für die Bevölkerung durch den Landesherren. Die Motive für die Öffnung der Parks veränderten sich in Abhängigkeit von der politischen und gesellschaftlichen Situation. Während in der Hochzeit des Absolutismus sicherlich das Repräsentationsbedürfnis der Herrscher im Vordergrund stand, kam später - in England wesentlich früher als auf dem Kontinent - ein gewisser Druck von Seiten der Öffentlichkeit hinzu und der Wunsch der Fürsten, ihre Popularität zu steigern. In Deutschland spielten zur Zeit des aufgeklärten Absolutismus landesväterliche Ambitionen der Fürsten eine zentrale Rolle. Durch die mit dem Liberalismus verbundene Grundentlastung ging dem Adel eine wichtige Einkunftsquelle verloren. Es fiel ihm hierdurch zunehmend schwerer, die Kosten für die Instandhaltung der Paläste und Parkanlagen zu tragen, so dass viele der herrschaftlichen Parks durch Aufkauf oder Schenkungen letztlich sogar ganz in den Besitz der Stadtgemeinden gelangten (vgl. LICHTENBERGER 1975, 16).

Das einzige Adelsgeschlecht der Niederlande von fürstlichem Rang und mit den entsprechenden Besitztümern war das Haus Oranje-Nassau, das die Statthalter der Republik stellte. Es öffnete seine Parkanlagen, den Haagse Bos in ‘s-Gravenhage (später Den Haag) und den Park Valkenberg in Breda, bereits in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts zumindest einem begrenzten Teil der Bevölkerung (vgl. VAN ROOIJEN 1984, 18; 1990, 61-66). Louis Napoleon bemühte sich während seiner kurzen Amtsperiode nicht nur in Amsterdam, sondern auch in anderen niederländischen Städten um die Einrichtung öffentlicher Grünanlagen, war damit jedoch, wie im Zusammenhang mit der Schleifung der Befestigungsanlagen bereits angedeutet, wenig erfolgreich. So scheiterte auch sein Plan, die Amsterdamer Plantage in einen öffentlichen Park umzuwandeln, am Widerstand der

Stadtverwaltung. Napoleon, der 1810 die Regierung von seinem Bruder übernahm, schenkte der Stadt einen kleinen Park am Rande der Plantage, den diese jedoch selbst bezahlen musste (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 79 f).
Der fürstliche Einfluss auf die städtische Grünversorgung blieb in den Niederlanden somit insgesamt recht begrenzt und beschränkte sich in Amsterdam auf die Zeit der französischen Herrschaft. Wichtiger als deren direkte Auswirkungen ist jedoch der ideelle Einflüsse aus Frankreich: VAN ROOIJEN (1990, 81) nennt hier den Anstoß zur Verschönerung der Stadt, dem “embellissement de ville“, bei der man sich auch weiterhin stark an Frankreich orientierte.

In Großbritannien wirkte sich der Einfluss der Fürsten vor allem in London aus. Hier wurden große Flächen von königlichen Parks und Jagdgärten eingenommen, die ebenfalls im Laufe des 17. Jahrhunderts ganz oder teilweise der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurden. Hyde Park, ursprünglich ein Teil eines im 16. Jahrhunderts eingehegten Jagdreviers, wurde 1635 von Charles I. dem Publikumsverkehr geöffnet. Charles II. folgte seinem Beispiel 1660 mit der Öffnung des St. James’s Park (vgl. HENNEBO 1970, 66 f). Grundsätzlich hat in England der Absolutismus und damit auch die ihn verkörpernde barocke Gartenkunst niemals im gleichen Maße wie auf dem Kontinent durchsetzen können. Seit der Glorious Revolution im Jahre 1688 lag die Macht beim Parlament, das von der landbesitzenden Oberschicht dominiert wurde. Vor dem Hintergrund der neuen politischen Verhältnisse entwickelte sich eine durch die Schriften des Earl von Shaftesbury verkörperte neue Haltung gegenüber der Natur. Die streng geometrische französische Gartenarchitektur wurde zunehmend als “Vergewaltigung der Natur“ abgelehnt. Stattdessen suchte man nach quasi-natürlichen Formen für die Gestaltung der großen herrschaftlichen Anwesen auf dem Lande. Die formalen Parkanlagen, die sich direkt um das Anwesen legten, wurden im 18. Jahrhundert in die Umgebung hinein ausgedehnt, indem man die Landschaft parkartig gestaltete. Der englische Landschaftsgarten, der in der Folgezeit verschiedene Stilepochen durchlief, war erheblich preiswerter in Anlage und Unterhalt als seine barocken Vorläufer (vgl. HEYER 1987, 81; VAN ROOIJEN 1990, 40-42). Besonders viele Landschaftsparks wurden in England im 19. Jahrhundert in der Umgebung der aufstrebenden Industriestädte angelegt. Für die Schicht der neureichen Wirtschaftsunternehmer bedeutete der Kauf eines repräsentativen Anwesens eine Möglichkeit, auch soziales Prestige zu erwerben und in die Klasse des “gentry“, des niederen Landadels, aufzurücken. Die Parkanlagen der über 7.000 Herrenhäuser Englands spielen in der heutigen Zeit eine wichtige Rolle in der Freiraumversorgung der städtischen Bevölkerung oder stellen – je nach Lage – attraktive Naherholungsziele dar. Viele von ihnen gingen im Laufe des 20. Jahrhunderts in städtischen Besitz oder in die Eigentümerschaft des National Trust über, einer 1894 gegründeten Stiftung, die sich den Erhalt historischer Gebäude und Landschaften zur Aufgabe gemacht hat (vgl. CHADWICK 1966, 20; HEINEBERG 1997, 81 f).

Im territorial in verschiedene Fürstentümer zersplitterten Deutschland finden sich besonders viele Beispiele für die Öffnung herrschaftlicher Gärten und Jagdgehege. Zu den bekanntesten gehören der Tiergarten in Berlin (1742), die Kasseler Karlsaue und der Wiener Prater (1766) (vgl. HENNEBO 1990, 171; NEHRING 1979, 111-122). Der Englische Garten in München, als Endglied in der Kette

der dem Volk zur Nutzung überlassenen feudalen Parks, entstand als “gemeinnütziges Kunstwerk“, das der Kurfürst Carl Theodor für die Bevölkerung Münchens anlässlich der Verlegung seiner Residenz von Mannheim nach München einrichten ließ. Das Gelände an der Isar, der sog. Hirschanger, gehörte vorher zum fürstlichen Jagdgebiet. Es wurde der Münchener Bevölkerung 1789 offiziell als Erholungsgebiet übergeben und in einen englischen Landschaftsgarten umgestaltet (vgl. NEHRING 1979, 22-24). Hierdurch bildet der Englische Garten eine Übergangsform zwischen den für das Volk mehr oder weniger beschränkt zugänglich gemachten herrschaftlichen Parkanlagen und eigens für die Bevölkerung eingerichteten öffentlichen Parks.

Ein ganz ähnliches Projekt ließ Karl Theodor bereits 1769 in seiner Nebenresidenz Düsseldorf ausführen: Er beauftragte Nicolas de Pigage, den Architekten von Schloss und Park Benrath, mit dem Entwurf einer öffentlichen Promenade auf dem Gelände des zur damaligen Zeit verwilderten fürstlich Hofgartens zwischen dem Ratinger Tor und dem Neuen Jägerhof. Die Initiative zu diesem Projekt wird auf den damaligen kurfürstlichen Statthalter Graf Johann Ludwig Franz von Golstein zurückgeführt, der diese Baumaßnahme als “Arbeitsbeschaffungs-Maßnahme“ nutzte, um die Folgen einer durch eine Reihe von Missernten entstandenen Teuerung zu mildern (vgl. WEIDENHAUPT 1993, 76). Der Bau der Promenade, der offensichtlich mit einer kompletten Umgestaltung des Hofgartens einherging, war bereits 1770 weitgehend abgeschlossen. Sie entwickelte sich in der Folgezeit zu einem beliebten Ausflugsziel der Düsseldorfer Bürger. Hinsichtlich ihrer Entstehung, Konzeption und Zweckbestimmung leitete die Promenade an der Düssel eine neue Entwicklung in der deutschen Gartenkultur ein, die schließlich von in die moderne kommunale Freiraumversorgung mündete. Sie markiert gleichzeitig den Übergang von der Freiraumplanung als Bestandteil höfischer Machtentfaltung zu einer städtebaulich-sozialen Aufgabe in gemeindlicher Hand.

2.2.4.2 Vergnügungsparks

Eine wichtige Rolle als Vorläufer der ersten von vornherein für die Öffentlichkeit geplanten Parks und als Übergangsform zwischen diesen und den fürstlichen Gärten und Jagdparks spielten auch kommerzielle Vergnügungsparks. Sie entstanden als sog. “pleasure gardens“ im 17. Jahrhundert in London, von wo aus sie bald schon auf andere englische Städte und auch den Kontinent gelangten. Bei dieser zum Teil sehr heterogenen Freiraumkategorie handelte es sich um Anlagen, in denen Restaurationseinrichtungen in mehr oder weniger weitläufige Gärten eingebettet waren. Sie standen dem zahlenden Publikum offen und bildeten quasi das urbane Gegenstück zu ihren Vorbildern, den höfischen Fest- und Repräsentationsgärten. Die Funktion und auch die architektonische Position des Schlosses wurde dabei nicht selten von größeren Theater-, Konzert- und Ballsälen übernommen. Neben den hier stattfindenden Festlichkeiten, Musik- und Tanzveranstaltungen boten sie ihren Besuchern im Außenbereich extravagant gestaltete Gartenanlagen in der Mode der Zeit, die beispielweise Promenaden, Bosketts, Wasserspiele, und Blumenarrangements enthielten und in einigen Fällen auch Menagerien und Sammlungen exotischer Pflanzen beherbergten. Der erste Londoner Pleasure Garden wurde 1661 am Südufer der Themse eröffnet und offenbar nach einem ehemaligen feudalen Landsitz an dieser Stelle “Vauxhall Gardens“ genannt. Die Vauxhall Gardens waren sehr erfolgreich. Sie zählten bald zu den beliebtesten Treffpunkten der gehobenen Londoner

Gesellschaft und wurden im In- und Ausland vielfach nachgeahmt. Nicht alle Vergnügungsgärten blieben den wohlhabenden Gesellschaftsschichten vorbehalten, sondern es entstanden durchaus auch volkstümlichere “Volksbelustigungsgärten“ (HENNEBO & SCHMIDT 1977, 50-62).

Auch Manchester verfügte mit dem “Grape and Compass Coffee House and Tea Garden“ im Stadtteil Collyhurst, der nach seinem Londoner Vorbild “Vauxhall Gardens“ genannt wurde, über einen solchen Vergnügungsgarten (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 27, s.a. Abb. 8). Wie die meisten pleasure gardens überdauerte er das 19. Jahrhundert nicht, sondern wurde 1852 geschlossen (vgl. BALDWIN 1981, 44). Ihre Nachfolger waren u.a. die Tivolis in Paris und das Kopenhagener Tivoli sowie die sog. Floragärten in Deutschland. Bei letzteren handelte es sich um von Gesellschaften errichtete und betriebene Anlagen, die den Mitgliedern durch entsprechende Räumlichkeiten Geselligkeit, Kunst- und Kulturgenuss boten. Das Angebot wurde um die Möglichkeit zum Naturgenuss in aufwendig gestalteten Parks erweitert, in denen sich die Gebäude befanden (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 58-60). Auch in Düsseldorf wurde in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts ein solcher Floragarten eingerichtet (s. Abschnitt 2.4.2).

2.2.4.3 Zoologische und botanische Gärten

Aus den Menagerien der Vergnügungsparks entwickelten sich die zoologischen Gärten. Sie wurden von wissenschaftlichen Gesellschaften oder wie die Floragärten von Kapitalgesellschaften eingerichtet (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 60).
Im Jahre 1838 entstand in der Plantage in Amsterdam auf Initiative einer privaten Gesellschaft zur Förderung naturkundlichen Wissens der Zoo mit dem Namen “Natura Artis Magistra“, kurz “Artis“ genannt. Er wurde in den Folgejahren immer weiter vergrößert und existiert bis heute an diesem Standort (vgl. BLIJSTRA 1975, 205-207; VAN DER LINDEN VOREN 1956a, 10-12). In Manchester wurde im selben Jahr ein zoologischer Garten eröffnet, der aber vier Jahre später schon wieder schloß. Die “Belle Vue Zoological Gardens“ waren langlebiger. 1836 als erweiterte Form des Pleasure Gardnes auf dem Gelände eines ehemaligen Herrenhauses eröffnet, wurde dieser Tierpark noch weit bis ins 20. Jahrhundert hinein erweitert und verbessert (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 30; s.a. Abb. 8).

1874 gründeten Mitglieder des Tierschutzvereines “Fauna“ in Düsseldorf eine Aktiengesellschaft zwecks Einrichtung eines Zoos, durch den man in erster Linie einen Beitrag zur Vermittlung zoologischer Kenntnisse leisten wollte. Das Unternehmen entsprach diesbezüglich dem herrschenden Zeitgeist mit seiner großen Begeisterung für die Naturwissenschaften und den Bildungsgedanken. Gleichzeitig sollte die neue Einrichtung Möglichkeiten für gesellige Vergnügungen, wie Feste und Konzerte und auch für die sportliche Betätigung bieten (vgl. HÜTTENBERGER 1988, 651 f; MARKOWITZ 1987a, 177 f).

Während der Einrichtung zoologischer Gärten wissenschaftliche und kommerzielle Zwecke gleichermaßen zugrunde lagen, dienten die botanischen Gärten vorwiegend der Wissenschaft. Sie

entstanden vom 16. Jahrhundert[7] an als private Sammlungen oder in Anbindung an Universitäten. Der erste öffentliche botanische Garten wurde 1632 in Oxford angelegt (vgl. SCHILDT 1983, 64).
Der botanische Garten Amsterdams ging aus einem Arzneigarten hervor. Er fand seinen Platz ebenfalls in der Plantage, wo er bereits 1682 angelegt wurde und bis heute zu finden ist (vgl. BLIJSTRA 1975, 209; VAN DER LINDEN VOREN 1956b, 5).

Die Anlage des ersten botanischen Gartens in Düsseldorf im Jahre 1764 fällt in die Regierungszeit des Kurfürsten Carl Theodor, der sich den Naturwissenschaften gegenüber sehr aufgeschlossen zeigte und in seinen Residenzstädten Mannheim und Düsseldorf eine ganze Reihe bildender, öffentlicher Einrichtungen gründete. Der botanische Garten gehörte zur Chirurgischen Akademie und lag südlich des Stadtkerns in der Karlstadt in den Gärten eines Hospitals. 1805 wurde er in das entsprechend umgestaltete Gartengelände eines aufgehobenen Kapuzinerklosters an die östliche Peripherie der Stadt verlegt. Offensichtlich hat es sich dabei lediglich um eine Behelfslösung gehandelt, denn von 1812 an wurde nach den Plänen Weyhes ein neuer botanischer Garten auf dem Gelände der niedergelegten Wälle in direkter Nachbarschaft zum Hofgarten gebaut. Durch den Bau des Opernhauses ab 1865 wurde er erheblich verkleinert und zudem als Bestandteil des Parks vollständig in den Hofgarten einbezogen (vgl. SCHILDT 1983, 61-64; MARKOWITZ 1987a, 108; MÜLLER 1988, 243). Ein neuer botanischer Garten entstand erst wieder rund 100 Jahre später im Zusammenhang mit dem Bau der Universität im Düsseldorfer Süden.

Manchester galt im 19. Jahrhundert als Stadt, in der die Botanik auf besonderes Interesse stieß. Eine der zahlreichen botanischen Gesellschaften, die 1827 gegründete "Manchester Botanical and Horticultural Society" eröffnete um das Jahr 1830 einen botanischen Garten außerhalb der Stadt bei Trafford (s. Abb. 8). Er stand in erster Linie den Klubmitgliedern und deren Familien und Freunden offen. Aufgrund der Höhe des Mitgliedsbeitrages entstammten die Besucher anfänglich fast ausschließlich der Mittel- oder Oberschicht. Erst die Einführung einer Mitgliedschaft zum halben Preis ermöglichte auch Interessierten aus der Arbeiterschicht den Beitritt und die Mitgliederzahlen stiegen rasch an. An Feiertagen und zu Ausstellungen wurden Eintrittskarten an jedermann verkauft (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 24-26).

2.2.5 Das Aufkommen des Bürgerparks

Durch die Französische Revolution wurde das Ende der fürstlichen Vorherrschaft in Europa eingeleitet. Die Städte emanzipierten sich nach und nach aus der staatlichen Bevormundung und die Bürgerschaft begann ihren Aufstieg zur führenden gesellschaftlichen Kraft im Europa des 19. Jahrhunderts. Der erste Park “von Bürgern für Bürger“, der erste echte kommunale Stadtpark, wurde im Auftrag der Stadt Magdeburg von Peter Joseph Lenné geplant und 1828 eröffnet. Wie der Bau der Promenade in Düsseldorf so stellte auch die Anlage dieses Parks eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme dar. Programm und Leitbild des öffentlichen Parks wurden in Deutschland von den Angehö-

[7] Es gab vereinzelt noch ältere Sammlungen, z.B. in Salerno o. Venedig um 1330 (vgl. HENNEBO 1970, 62).

rigen des aufsteigenden Bildungsbürgertums konzipiert, so von dem Justizrat Johann Peter Willebrand in seiner 1775 erschienenen Schrift “Grundriß einer schönen Stadt ...“, in der er dazu aufrief, auf Kosten der Allgemeinheit in oder in der Nähe der Stadt öffentliche Gärten einzurichten. Zu den bekanntesten Vordenkern auf dem Gebiet des öffentlichen Parks und damit der Versorgung der städtischen Bevölkerung mit Grünanlagen schlechthin gehört der Kieler Professor Christian Cajus Laurenz Hirschfeld. Im fünften Band seiner “Theorie der Gartenkunst“ (1785) stellte er das für lange Zeit gültige Idealprogramm für den öffentlichen Park auf, einen Landschaftsgarten, den er als “Volksgarten“ bezeichnete. Seine Konzeption war jedoch, wie HENNEBOs Analyse zeigt, durch und durch bürgerlich:

> “Gedanken der englischen Moralphilosophie um Shaftesbury oder der von ihr beeinflussten Lehren Rousseaus, Anschauungen, die den Landschaftsgarten initiiert und auf seinem Wege begleitet hatten, verschmolzen mit aktuellen Intentionen eines aufgeklärten, bildungsbeflissenen Bürgertums, das die Gartenkunst als ’Neue Muse’ und als patriotische Aufgabe feierte und das nun die Mittel des sentimentalen Gartens, seine Veduten, Denkmäler und belehrenden Inschriften für die allgemeine Bildung und für die sittliche Erziehung des Volkes nutzbar zu machen wünschte“ (1974, 82-84).

Dieses im ausgehenden 18. Jahrhundert aufgekommene Leitbild für den städtischen Park behielt, abgesehen von leichten Modifikationen und Akzentverschiebungen, über das gesamte 19. Jahrhundert seine Gültigkeit (vgl. WIEGAND 1977, 16). Es spiegelt gleichzeitig die im deutschen Besitz- und Bildungsbürgertum verbreitete Auffassung von der generellen Notwendigkeit einer von der Obrigkeit ausgehenden Fürsorge wieder. Im liberalistischen England hingegen konnte wohlfahrtsstaatliches Gedankengut erst Fuß fassen, als die sozialen Folgen des “Manchestertums“ in den Industriestädten ein verheerendes Ausmaß erreichten und eine politische Radikalisierung drohte. Die ersten öffentlichen Parks Großbritanniens außerhalb Londons entstanden vor diesem Hintergrund durchschnittlich erst einige Jahrzehnte später als auf dem Kontinent (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 13). Die ersten öffentlichen Parks der Stadt Manchester, die zentraler Gegenstand des folgenden Kapitels sind, waren ihrer Zeit im nationalen Maßstab jedoch voraus.

2.2.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die prägendsten Einflüsse auf die städtische Freiraumentwicklung vor Beginn der Industrialisierung - lässt man die individuellen naturräumlichen Gegebenheiten und stadthistorischen Besonderheiten außer acht - zum einen von der Befestigung und zum anderen von der Gartenkultur der gesellschaftlichen Elite ausgingen. Die tatsächliche Verfügbarkeit von Freiraum war bis in die frühe Neuzeit aufgrund der geringen Ausdehnung der überwiegenden Mehrzahl der Städte sehr hoch. Von einem Freiraummangel nach modernem Verständnis konnte zumindest in quantitativer Hinsicht zunächst kaum die Rede sein. Allerdings kam es in befestigten Städten periodisch durch das Missverhältnis zwischen den starren Befestigungsstrukturen und der dynamischen Bevölkerungsentwicklung zu einem allgemeinen Raummangel. Er wirkte sich besonders gravierend auf die in der Stadt vorhandenen Freiräume aus, die als Pufferflächen für eine nach innen gerichtete Stadterweiterung dienten.

In Düsseldorf waren diese Schwankungen des Freiraumanteils aufgrund der weniger dynamisch verlaufenden Bevölkerungsentwicklung und der beiden überdimensionierten Stadterweiterungen erheblich geringer als in Amsterdam. Für beide Städte bedeutete jedoch die endgültige Beseitigung der Festungsanlagen einen gravierenden Einschnitt in ihre städtebauliche Entwicklung. Dass mit der Entfestigung in Düsseldorf gleichzeitig die Grundstruktur des zukünftigen Freiraumsystems geschaffen wurde, liegt im Geist der Zeit begründet, in der die Wälle und Bastionen abgetragen wurden. Zwar wurden auch in Amsterdam Teilflächen der alten Stadtmauer für die Anlage von Grünflächen genutzt, doch geschah dies rund 50 Jahre später und unter einer anderen, für die Freiraumentwicklung ungünstigeren Rahmenbedingungskonstellation (s. Abschnitt 2.5), so dass eine dem Düsseldorfer Grüngürtel vergleichbare Grünstruktur nicht entstand.

Sowohl in Manchester als auch in Amsterdam fehlte der für die Freiraumentwicklung in Düsseldorf prägende Einfluss des Landesfürstentums. Neben der konkreten Anlage von stadtprägenden Parks und Gärten, die in späterer Zeit der Allgemeinheit zugute kamen – als Beispiel wurde der ältere Hofgarten in Düsseldorf angeführt – fungierte die feudale Gartenkultur vor allem als ideeller Wegbereiter und Vorbild für die Einrichtung einer öffentlichen Freiraumversorgung. So trug die Rolle der Gartenkunst als Gestaltungsmittel im barocken Städtebau dazu bei, Grünanlagen als selbstverständlichen Bestandteil der Stadtstruktur zu etablieren. Die Öffnung fürstlicher Gärten und Parks für die Allgemeinheit oder die gezielte Anlage öffentlicher Gärten durch den Landesvater, wie es bei der Promenade in Düsseldorf der Fall war, erleichterte sicherlich die Aufnahme der Freiraumversorgung in den Aufgabenkanon einer städtischen Obrigkeit. Darüber hinaus wirkte sich die Förderung der Gartenkunst positiv auf die fachliche Entwicklung dieser Disziplin und ihr Ansehen aus, was wiederum dazu beitrug, dass auch den ersten öffentlichen Anlagen eine hohe Wertschätzung als Werke der Gartenkunst zukam. Sie wurden, wie der Grünring in Düsseldorf, häufig von namhaften Fachleuten geplant. Ihr qualitativ hochwertiges Design erhöhte die Anziehungskraft und die Dauerhaftigkeit dieser Anlagen.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts gelangte die städtische Freiraumentwicklung auch in Düsseldorf zunehmend in den bürgerlichen Einflussbereich. War der botanische Garten noch ein Werk des aufgeklärten Landesfürsten, so entstanden der zoologische Garten und auch die Flora unter Verbindung wissenschaftlicher und ökonomischer Interessen in bürgerlicher Initiative. Vergleichbare Projekte wurden von der Bürgerschaft in Amsterdam und Manchester bereits mehrere Jahrzehnte zuvor durchgeführt, was auf den früheren Zeitpunkt bürgerlicher Emanzipation hinweist. Während sie in Amsterdam historisch gegeben war, ist sie in Manchester als Auswirkung der Industrialisierung anzusehen, die dort zu dieser Zeit einen ersten Höhepunkt erreichte.

2.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester im 19. Jahrhundert

Der öffentliche Park, der heute wie selbstverständlich den Inbegriff des Stadtgrüns darstellt, ist in England ein Produkt des 19. Jahrhunderts. "In ihm sah man die hinsichtlich Dimensionierung, Finanzierung und Nutzungsmöglichkeiten folgerichtige ‘öffentliche’ - das heißt insbesondere den Angehörigen der ‘working classes’ gewidmete - Ergänzung des seit langem existierenden Angebotes an ‘halböffentlichen’ bzw. ‘privaten’ Stadtgrün-Elementen [...]" (HENNEBO & SCHMIDT 1977, 13). Diese Ergänzung wurde erst notwendig, als sich im Laufe der Industrialisierung ein neuer Typ der Stadt herausbildete, mit neuen Anforderungen und Problemen. Die industrielle Stadt spiegelt die gesellschaftlichen Veränderungen ihrer Entstehungszeit wider und der öffentliche Park ist eines ihrer charakteristischsten Merkmale, wenn auch normalerweise nicht das augenfälligste. Was die Freiraumplanung der jungen Industriestadt angeht, ist er jedoch das einzige und damit zentrale Element der bewussten Einrichtung von städtischen Grünanlagen in dieser Zeit.

Nachdem die Entwicklung der Parks in Großbritannien bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts in etwa parallel zu der auf dem Kontinent verlaufen war, machten sich in der Folgezeit einige signifikante Unterschiede bemerkbar, die sich auf die Vorreiterrolle des Landes in der Industrialisierung zurückführen lassen. Die jahrhundertealte Tradition des europäischen Parks als Refugium der Reichen und Mächtigen, als Prestigeobjekt und Mittel der räumlichen und sozialen Ab- bzw. Ausgrenzung, befand sich auf der Wende zum 19. Jahrhundert in einer Umbruchsphase, die die allgemeine gesellschaftliche Umbruchssituation am Beginn der Moderne wiederspiegelte. Großbritannien als das Mutterland der industriellen Revolution wurde von der Welle der Umwälzungsprozesse zuerst erfasst, so dass sich hier die sozioökonomischen und vor allem räumlichen Rahmenbedingungen deutlich von der Situation in Deutschland und den Niederlanden unterschieden. Die Forderung nach öffentlichen Parks wurde in allen drei Ländern laut, doch während sie für die vorindustriellen Städte des Kontinents in erster Linie ein Symbol für die Emanzipation des Bürgertums darstellten, wurden sie in Großbritannien von Beginn an zu einer Medizin gegen die zahlreichen Kinderkrankheiten der jungen Industriegroßstädte, wie Überbevölkerung, Verslummung, Luftverschmutzung, Umweltzerstörung, Epidemien sowie die generelle Herabsetzung von städtischer Wohn- und Lebensqualität.

Die ersten öffentlichen Parks der Stadt Manchester wurden 1846 eröffnet. Zu diesem Zeitpunkt gab es bereits einige wenige Beispiele für öffentliche Parks in anderen britischen Industriestädten, die allerdings mit Ausnahme des Parks der Stadt Preston keine kommunalen Projekte waren, sondern aus privaten Schenkungen hervorgingen. Manchester war damit die erste größere Industriestadt, die einen systematischen Versuch unternahm, die Freiraumversorgung ihrer Bevölkerung zu verbessern (vgl. CONWAY 1985, 231).

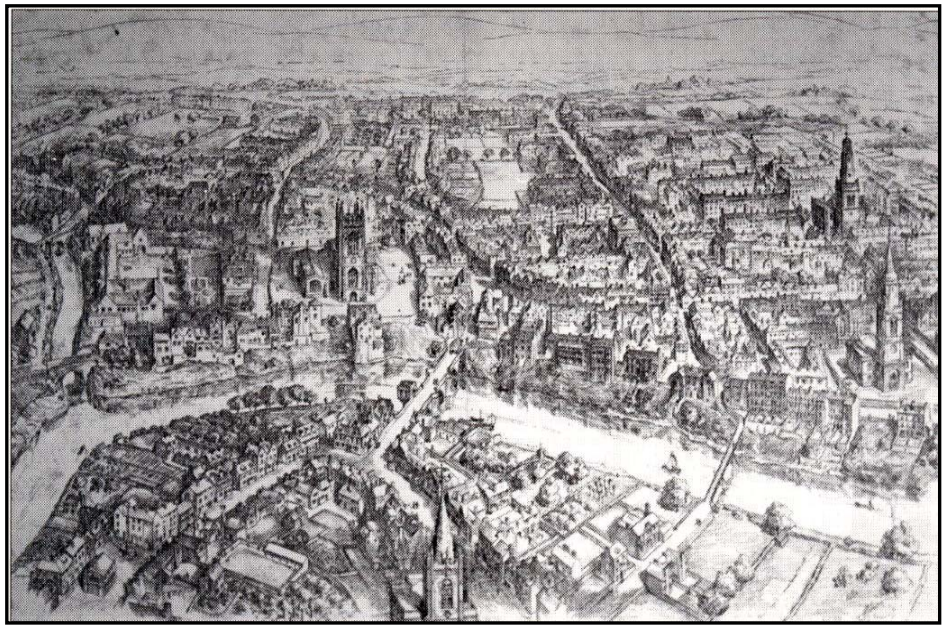
Das folgende Kapitel skizziert zunächst mit der Entwicklung Manchesters zur Industriestadt einhergehenden Veränderungen der städtischen Raumstruktur. Vor diesem Hintergrund wird dann der

Entstehungsprozess der ersten öffentlichen Parks erläutert, der bei aller Progressivität als exemplarisch für viele ähnliche Projekte im In- und - mit zeitlicher Verzögerung auch im Ausland gelten kann. Abschließend wird die weitere Freiraumentwicklung bis zur Jahrhundertwende verfolgt.

2.3.1 Manchesters Entwicklung zur Industriestadt: wirtschaftliche, soziale und städtebauliche Umwälzungen

Eine Radierung aus dem Jahre 1760 zeigt Manchester als kleines Städtchen dessen dichtbebauter, aber immer noch von Gärten und Innenhöfen durchsetzter Kern eine Fläche von etwa einem halben Quadratkilometer umfasst. Die Bebauung geht an den Rändern über Gärten, Wiesen und Felder gleitend in das agrarische Umland über.

Abb. 7: Das Stadtbild Manchesters im Jahre 1760



(Quelle: KIDD 1993, 19, hier jedoch keine weiteren Angaben zur Herkunft)

In weniger als einem Jahrhundert wandelte sich dieses idyllische Markstädtchen in die zweitgrößte Stadt des Landes, in eine Industriemetropole mit über 300.000 Einwohnern, Zentrum einer Industrieregion, in der über eine Million Menschen lebten. Manchester wurde zum weltweiten Symbol einer neuen Zeit. Es stand für technischen Fortschritt und unternehmerischen Pioniergeist, aber auch für rücksichtsloses Gewinnstreben, soziales Elend und katastrophale Umweltbedingungen. Die Stadt durchlief eine Entwicklung, für die es keine Vorbilder und keine Orientierungsmöglichkeiten gab. Den Problemen, die zwangsläufig aus den umbruchartigen gesellschaftlichen und räumlichen Veränderungen erwuchsen, begegnete man zunächst mit den Verwaltungsstrukturen eines Dorfes und der Laissez faire-Gesinnung des Wirtschaftsliberalismus nach Adam Smith.

Vor seinem eigentlichen industriellen “Take-off“ war Manchester bereits Mittelpunkt einer auf dezentralisierter Produktion, d.h. auf “verlegter“ Heimarbeit beruhenden “protoindustriellen“ Textilregion (vgl. ZIMMERMANN 1996, 44). 1780 wurde die erste Baumwollspinnerei in der Stadt selbst

gegründet, ein Datum, das den Beginn der Industrialisierung symbolisieren könnte, 1802 gab es bereits 52 Spinnfabriken und 18 Jahre später, 1830, hatte sich die Zahl auf 99 erhöht (vgl. FREEMAN 1962, 133). Manchester ist gemeinhin der Inbegriff für eine Industriestadt, doch bei genauerer Betrachtung ist das Symbol für Manchester nicht allein die Fabrik mit rauchenden Schornsteinen, sondern, mit zumindest gleicher Berechtigung, auch das Lagerhaus, denn die ursprüngliche Funktion als Handelszentrum blieb erhalten. Neben der Textilindustrie erlangten in der "Cottonopolis" auch andere Industriezweige wie der Maschinenbau und die chemische Industrie nationale und internationale Bedeutung. In Manchester wurden zahlreiche technische Innovationen entwickelt und eingeführt und damit der Grundstein für Einrichtungen im Bereich von Forschung und Wissenschaft in der Stadt gelegt.

Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts war Manchester nur moderat über seine mittelalterlichen Grenzen hinausgewachsen. Die räumlichen Auswirkungen der raschen wirtschaftlichen und demographischen Entwicklung setzten in den 70er Jahren ein und prägten in einem rund 70 Jahre anhaltenden Bauboom das Gesicht der jungen Industriestadt. Obwohl die Zahl der Häuser zwischen 1773 und 1821 von 3.446 auf 17.257 stieg, konnte die bauliche Entwicklung mit dem demographischen Wachstum nicht Schritt halten (vgl. KIDD 1993, 38).
Bereits zu einem im historischen Vergleich außergewöhnlich frühen Zeitpunkt, nämlich im Laufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, setzte eine starke funktionale Untergliederung der Innenstadt ein. Der Zuwachs an ökonomischer Funktionalität der Innenstadt führte über eine Senkung des Wohnwertes bei gleichzeitigem Wachstum der Grundstückspreise schrittweise zur Abwanderung der bis dahin dort ansässigen Ober- und Mittelschichten an den Stadtrand. Durch diesen Suburbanisierungsprozess, der zunächst durch fehlende öffentliche Transportmittel auf die unmittelbare Stadtnähe beschränkt war, bildeten sich zwei getrennte Typen der frühen Wohnvororte heraus: die in große Gärten gebetteten Villenwohngegenden der neuen industriellen Aristokratie und die von Einfamilien-Reihenhäusern des Typs der "terraced houses" geprägten Viertel der Mittelschicht. Letztere grenzten häufig direkt an die Arbeiterviertel während erstere weiter außerhalb lagen. Bereits um 1850 bestand die Hälfte des Stadtgebietes aus wohlhabenden Wohnvororten (vgl. ZIMMERMANN 1996, 47-49; BRISTOW 1994, 113).

Auf der Kehrseite des industriellen Booms standen die häufig menschenunwürdigen Lebensbedingungen in Manchesters Arbeitervierteln, durch die die Stadt, nicht zuletzt durch Friedrich ENGELS' eindrückliche zeitgenössische Beschreibungen, eine zweite, traurige Berühmtheit erlangte (vgl. ENGELS 1921, 1845). Die Quartiere für die Arbeiter mussten in fußläufiger Erreichbarkeit zu den Fabriken liegen und waren dadurch uneingeschränkt der beeinträchtigenden Wirkung der Emissionen ausgesetzt. Zur Unterbringung der Zuwanderer wurden die Freiräume der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Altstadt, die Gärten und Hinterhöfe überbaut, die vorhandenen Gebäude hoffnungslos überbelegt. Besonders berüchtigt für ihre katastrophalen Lebensbedingungen waren Kellerwohnungen, in denen in den 1830er und 40er Jahren bis zu 20.000 Menschen lebten. Die enorme Verdichtung der Wohnbevölkerung in diesen Gebieten führte gebietsweise zur Slumbildung. Erste Stadterweiterungsgebiete für Arbeiterfamilien wurden von Bauspekulanten in Serienbauweise

errichtet. Bis in die 40er Jahre herrschte hier der Typ des "back to back"-Reihenhauses[8] vor. Er wurde aufgrund seiner hygienischen Mängel 1844 durch den Erlass einer lokalen Bauvorschrift in Manchester verboten und durch Reihenhäuser mit einem eigenen Hinterhof abgelöst, die eine Querlüftung ermöglichten. Im Bestreben der Bauunternehmer und Grundherren, maximale Erlöse zu erzielen, wurden diese Viertel in größtmöglicher Dichte errichtet und verfügten über keinerlei Freiräume. Sie erstreckten sich großer Monotonie im Anschluss an die Altstadt und die daran anschließende Industriezone nach Osten. Fehlende Abwasserentsorgung und Straßenpflasterung trugen zur schlechten hygienischen Situation in diesen Wohngebieten bei. Extreme Überbelegung und katastrophale hygienische Verhältnisse führten im Verein mit Unter- oder Fehlernährung zu hohen Sterblichkeitsraten, insbesondere bei Kindern. Immer wieder suchten Seuchen die Elendsquartiere der Stadt heim (vgl. KIDD 1993, 45-50).

Das Wachstum von Wohn- und Industriegebieten überforderten die traditionellen Verwaltungsstrukturen, die nicht für die Aufgaben, die die Organisation einer Industriegroßstadt mit sich brachte, geschaffen waren. Selbstverwaltungsinstitutionen, wie die für die Straßenunterhaltung zuständigen Turnpike Trusts, die Improvement Commissions, die einfache Polizeiaufgaben hatten, und die Poor Law Unions, die kommunale Zweckgemeinschaften für die Armenunterstützung bildeten, waren in Bezug auf Kompetenz und Befugnis unzureichend (vgl. HEINEBERG 1997, 281).

Manchester wurde erst 1838 zur "incorporated town", d.h. zu einer größeren, einheitlichen Stadtgemeinde unter Zusammenfassung der bis dahin nur lose miteinander verknüpften städtischen boroughs. Den offiziellen Stadtstatus erhielt sie 1853. Trotz des komplizierten Neben- und Gegeneinanders der kommunalen Institutionen, die die Verwaltung der Stadt auch nach diesen Reformen prägten, erhöhte sich in den 40er Jahren das Ausmaß an Interventionen in die städtische Umwelt fundamental. Entscheidende Impulse hierfür gingen von der sozialhygienischen Reformbewegung aus, die in der Hauptsache von der oberen Mittelschicht, dem "Geldadel", getragen wurde und deren Druck auf die Regierung in London erste Gesetzesinitiativen zur Besserung der desolaten stadthygienischen Zustände bewirkte. Unterstützt durch die verbesserten gesetzlichen und administrativen Rahmenbedingungen bemühte man sich auf kommunaler Ebene durch die partielle Kommunalisierung von öffentlichen Dienstleistungsangeboten und die Regulierung privater Bautätigkeit durch Bauvorschriften um eine Verbesserung der Lebensbedingungen. Der Aufbau einer sozialpolitisch profilierten Leistungsverwaltung vollzog sich in Manchester besonders früh und relativ erfolgreich (vgl. ZIMMERMANN 1995, 65 f). Hierdurch veränderte sich das Bild der Stadt in der Öffentlichkeit: "Um 1840 trat aber neben den Ruf der Stadt als 'a cradle of economic wealth and social disorder' die Einschätzung, dass hier Zukunftsweisendes geschehe, neue politische Kräfte zu wirken begännen und neue gesellschaftliche Werte definiert würden" (HENNEBO & SCHMIDT 1977, 174). Die Einrichtung der ersten öffentlichen Parks kann als Ausdruck dieses progressiven Wertewandels aufgefasst werden.

[8] Hierbei handelt es sich um ein in der Firstlinie zusammengebauten Doppelhaus, das aus Gründen der Kostenersparnis meist ohne Unterkellerung mit niedrigen Raumhöhen und dünnen Wänden errichtet wurde.

2.3.2 Die Entstehung der ersten öffentlichen Parks als Projekte der bürgerlichen Elite

Mit zunehmender Verbauung der Innenhöfe und Gärten der mittelalterlich-frühneuzeitlichen Kernstadt und dem Einsetzen des Wachstums nach außen wurde es für die Stadtbewohner immer schwieriger, eine Grünfläche zu erreichen. Von dem Mangel an Grünflächen waren jedoch nicht alle Bewohner gleichermaßen betroffen. Er konzentrierte sich vielmehr auf die Gruppe der Arbeiter, die ohnehin in den grünärmsten Bereichen der Stadt lebten und deren beschränkte finanzielle Mittel den Besuch der kommerziellen Vergnügungs- und Erholungseinrichtungen nicht erlaubte. Auf diese Weise waren die Angehörigen der Arbeiterschicht von dem beschränkten Freiraumangebot der Stadt weitgehend ausgeschlossen. Nicht nur, dass ihnen in finanzieller Hinsicht der Zugang erschwert war, auch die Öffnungszeiten stimmten häufig nicht mit ihrer knappen freien Zeit überein. Bei einer Inventarisierung durch eine parlamentarische Untersuchungskommission für Freiraumfragen im Jahre 1832 fanden sich neben den bereits erwähnten “Vauxhall Gardens“, dem Zoo und dem privaten botanischen Garten lediglich drei weitere zumindest eingeschränkt öffentliche Freiräume in der Stadt und ihrer Umgebung: die Gärten des Krankenhauses, ein Spazierweg um ein Staubecken in Beswick herum und eine etwa 1,5 ha große Grünfläche im östlichen Stadtteil Ardwick, zu deren Unterhalt von der Stadt jedoch von den Nutzern Gebühren erhoben wurden (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987; MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 3, s. Abb. 8). In den ersten drei Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zeichnete sich damit ein Bedarf an öffentlichen Parks als Ersatz für fehlende Gärten, überbaute ehemalige Allmendeflächen und den erschwerten Zugang zum ländlichen Umland ab. Zielgruppe für diese neue öffentliche Einrichtung waren die Arbeiter. Die Initiativnehmer entstammten der neuen städtischen Elite zu denen vor allem Fabrikanten, Bankiers und Großhändler gehörten. Aus ihren Reihen kamen die treibenden Kräfte und die wichtigsten Geldgeber.

Die Gesichtspunkte, die bei der Einrichtung öffentlicher Parks in den englischen Industriegroßstädten eine Rolle gespielt haben, spiegeln sich auf prägnante Weise in einem wegweisenden Bericht der obenerwähnten parlamentarischen Untersuchungskommission wider. Ihre Arbeit gilt als Meilenstein in der Entwicklung öffentlicher Freiräume in England und hat auch die Entwicklung in Manchester entscheidend vorangetrieben. 1832 wurde die erste liberale Regierung Englands gewählt. Sie beauftragte verschiedene Kommissionen mit der Untersuchung der Lebensverhältnisse im Lande unter bestimmten, mit der Industrialisierung und Verstädterung im Zusammenhang stehenden Aspekten. Eine dieser parlamentarischen Untersuchungskommissionen war das Select Committee on Public Walks, dessen Aufgabe es war, die besten Möglichkeiten der Sicherung von Freiräumen in größeren Städte herauszuarbeiten. In ihrem 1833 veröffentlichten Bericht stellte die Kommission die generelle Situation der Städte dar, ihre starke Bevölkerungszunahme, die Zunahme der Bebauung, das Ansteigen der Bodenpreise und den Übergang ehemals frei zugänglicher Gemeindeländereien (commons) in Privatbesitz. Sie wies ausdrücklich auf die dem zunehmenden Freiraummangel erwachsenden gesundheitlichen und politischen Gefahren hin und empfahl die Einrichtung von Spazierwegen und öffentlichen Grünflächen “fitted for affording places of Exercise and Recreation to the humbler classes“. Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Einrichtungen

waren nach Ansicht der Kommissionsmitglieder vor allem entsprechende gesetzliche Vorkehrungen zur Flächensicherung. Die Finanzierung sollte hingegen nach Möglichkeit über private Quellen sichergestellt werden. Die finanzielle Unterstützung durch den Staat sollte nur erfolgen, wenn die privaten Gelder nicht ausreichten. Als das wichtigste Argument für die "open spaces" und "public walks" wurde die gesundheitsförderliche Wirkung angesehen, die die Bewegung an frischer Luft bot (vgl. SELECT COMMITTEE ON PUBLIC WALKS 1833, 3-10). Gerade weil man sich zur Zeit des Berichtes, nicht zuletzt durch die große Cholera-Epidemie von 1831 aufgeschreckt, verstärkt um die Gesundheitspflege zu bemühen begann, war dieses Argument für Parks besonders zugkräftig.

Der Park sollte zudem als Erholungsstätte dienen, indem er seinen Besuchern Vergnügen und Abwechslung bot. Darüber hinaus hoffte man, der Arbeiterschaft durch die Parks und öffentlichen Spazierwege der Arbeiterschaft bürgerliche Verhaltensnormen vermitteln zu können. Damit ist nicht allein gemeint, dass ein Spaziergang eine Alternative zu den übrigen Freizeitbeschäftigungen der unteren Schichten wie dem Besuch von Wirtshäusern, Hundekämpfen und Boxkämpfen bot, welche als "low and debasing pleasures" angesehen wurden. Vielmehr wurde dem sonntäglichen Spaziergang an frischer Luft auch eine aktive erzieherische Wirkung zugeschrieben, die Sauberkeit, Ordentlichkeit und das äußere Erscheinungsbild der Spaziergänger verbessern sollte:

> “A man walking out with his family among their neighbours of different ranks will naturally desire to be properly clothed, and that his wife and children should be also; but this desire duly directed and controlled, is found by experience to be of the most powerful effect in promoting civilization, and existing industry...” (SELECT COMMITTEE ON PUBLIC WALKS 1833, 9).

Hierin äußert sich nicht nur eine philanthropische Gesinnung, sondern sicherlich auch ein gewisser Eigennutz der gesellschaftlichen Gruppe, die die wirtschaftliche und politische Macht innehatte. Mag dies auch den Kommissionsmitgliedern unter Umständen ferngelegen haben, so drückt ihre Argumentation doch das Denken vieler ihrer Zeitgenossen aus, die in Parks auch ein Mittel sahen, "... die sich neu formierende Schicht der industriellen Arbeiter möglichst reibungslos und ohne Zugeständnisse an politischer Macht der bürgerlichen Gesellschaft einzugliedern, sie in einen Bereich gesellschaftlicher Funktionen einzuweisen, dessen Schranken vom etablierten Adel beziehungsweise Bürgertum gesetzt wurden" (HENNEBO & SCHMIDT 1977, 117).

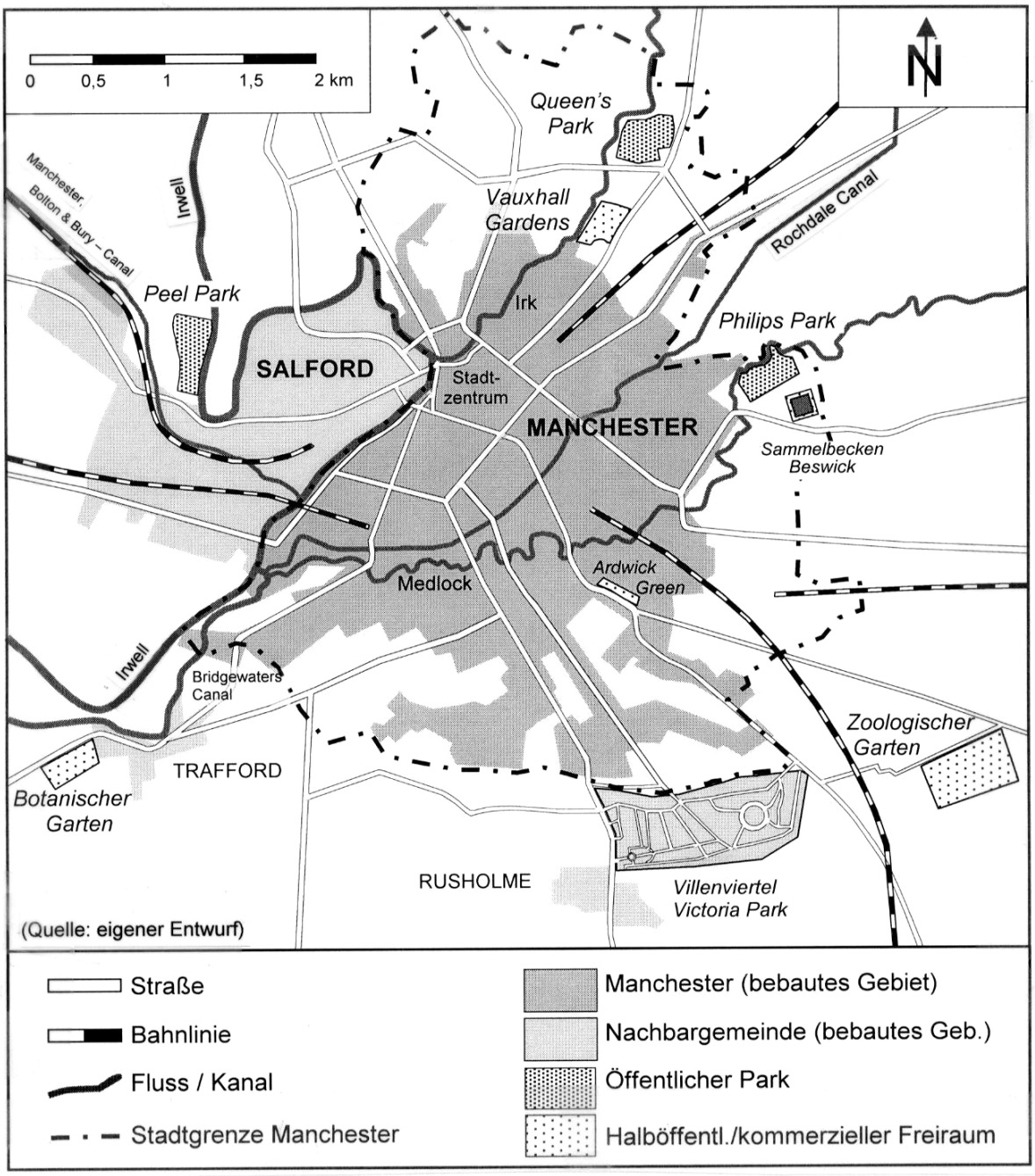
Auf den Bericht des Select Committee on Public Walks folgten verschiedene gesetzliche Vorstöße zur Einrichtung öffentlicher Freiflächen. 1836 wurde beispielsweise ein Gesetz zum Erhalt städtischer commons erlassen (vgl. CONWAY 1989a, 22). Erwähnt sei hier auch ein Gesetzesentwurf von James Silk Buckingham, der beinhaltete, dass eine Gemeinde einen öffentlichen Park anlegen muss, wenn die Mehrheit der Steuerzahler dies wünschte. Im Parlament fand der Entwurf keine Mehrheit, doch stellte es 1841 10.000 Pfund für die Unterstützung von Gemeinden bei der Einrichtung öffentlicher Parks bereit. Von diesem Geld waren nur 500 Pfund in Anspruch genommen worden, als Manchester 1843 seine Kampagne startete. Als Beginn der Initiative gilt ein Brief des Parlamentsmitglieds Mark Philips an den Bürgermeister der Stadt vom 3. Mai 1843, in dem er sich für die Anlage von Spazierwegen und Parks als Erholungsmöglichkeiten für die arbeitende Bevölkerung, "... our over-worked and underfed population...", einsetzte (vgl. CONWAY 1985, 233). Der

Bürgermeister brachte dieses Ansinnen vor den Stadtrat, was jedoch anscheinend ohne Wirkung blieb. Daraufhin beteiligte sich Philips an der Gründung eines "initial parks committee", das sich um die Verbreitung der Idee kümmerte und eine Unterschriftensammlung für ein offizielles Gesuch an den Oberbürgermeister organisierte. Für ein solches Gesuch wurden 50 Unterschriften benötigt, doch die Mitglieder der Bürgerinitiative konnten am Ende 111 vorweisen, wovon über die Hälfte von renommierten Unternehmern der Stadt stammten (vgl. BALDWIN 1981, 80-82).

Die geforderte Versammlung wurde daraufhin einberufen. Damit hatte die Einrichtung der Parks faktisch schon begonnen. Alles Weitere war eine organisatorische Frage, hatten doch die maßgeblichen Kräfte der Stadt ihre Zustimmung bereits ausgedrückt. Auf der Versammlung wurde eine Kommission gegründet und mit der Einrichtung öffentlicher Parks betraut. Ihr gehörten sehr einflussreiche Bürger der Stadt an. Die Mitwirkung der Arbeiterschicht an den ersten städtischen Parks beschränkte sich auf Spendenbeiträge, als schließlich zur Finanzierung der Parks ein Fonds eröffnet wurde. 1844 gelang es Mark Philips, für die Stadt Manchester eine parlamentarische Sondergenehmigung zur Aufwendung öffentliche Gelder für die Einrichtung und den Unterhalt öffentlicher Freiflächen zu erwirken. Eine entsprechende Passage wurde dem Manchester Police Act angefügt (vgl. MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 10). Die Initiatoren der Parkbewegung in Manchester warteten aber nicht, bis die Stadt die rechtliche Möglichkeit erhielt, die Parks zu finanzieren, sondern kauften die entsprechenden Grundstücke schon einige Monate vorher mit Geldern aus dem Spendenfonds und unter Verwendung eines staatlichen Zuschusses aus dem oben erwähnten nationalen Fonds.

Bei den Vorüberlegungen hatte die zuständige Kommission ursprünglich den Erwerb von vier Flächen empfohlen, die sich möglichst an den vier Seiten der Doppelstadt Manchester/Salford befinden sollten. Damit hätte jeder Park bei der damaligen geschlossen bebauten Gebiet von rund 10 km^2 einen etwa 2,5 km^2 großen Einzugsbereich abgedeckt und eine fußläufige Erreichbarkeit gewährleistet. Angesichts der hohen Bodenpreise und der nur begrenzten Auswahl an verfügbaren Grundstücken geeigneter Größe und Form waren Abweichungen von diesem Idealschema von vornherein mehr als wahrscheinlich.
Schließlich fiel die Wahl auf drei jeweils ca. 13 ha große Flächen. Es handelte sich dabei um zwei ehemalige herrschaftliche Anwesen bzw. Teile derselben im Nordosten (Philips Park) und Norden der Stadt (Queen’s Park) – beide lagen nur etwa 1,5 km voneinander entfernt - und ein Gelände auf Salforder Gebiet am Ufer des Irwell, das bislang aufgrund der Überflutungsgefahr von Bebauung freigeblieben war. Auch die beiden anderen Parks waren von Flussläufen begrenzt. Lediglich Philips Park war wirklich gut erreichbar für die Zielgruppe, da das Grundstück sich in einem Bezirk mit 50.000 Arbeiter-Wohnhäusern befand (vgl. BALDWIN 1981, 90-94; CONWAY 1985, 233, s. Abb. 8).

Abb. 8: Öffentliche und halböffentliche Freiräume in Manchester um 1850



Für die Gestaltung der Parks wurde von der Kommission ein Wettbewerb ausgeschrieben. Die Ausschreibung erläuterte die Anforderungen an Form und Ausstattung der Parks. Ihr ist zu entnehmen, dass man sich für die Parks unter anderem die Ausstattung mit Spielplätzen wünschte. Die Gestaltung sollte auf einen hohen Besucherandrang ausgerichtet sein:

> "The utmost regard must be paid to giving ample room for the promenading of large numbers of persons; and the designers must keep before them the practical usefulness of the scheme, remembering that they are sketching a park for the *public*, to be constantly accessible, and not a private pleasure ground" (Auszug aus der Ausschreibung, abgedruckt in BALDWIN 1981, 113, Hervorhebungen im Original).

Als Gewinner aus dem Wettbewerb ging Joshua Major hervor, ein Gärtner aus Leeds, der in Zusammenarbeit mit seinem Sohn Henry den preiswertesten Entwurf eingereicht hatte. Bereits einen Monat nach der Entscheidung für Mayors Entwürfe wurde mit deren Ausführung begonnen und acht Monate später, am 22. August 1846, wurden die ersten öffentlichen Parks Manchesters eröffnet. Peel Park ging später in den Besitz der Stadt Salford über, während die beiden anderen Parks 1851 von der Stadt Manchester übernommen wurden (vgl. BALDWIN 1981, 158f; MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 31-36).

Abb. 9: Philips Park in Manchester (1913)



(Quelle: MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 42)

2.3.3 Die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die städtische Freiraumversorgung

Die Handlungsmöglichkeiten der englischen Städte auf dem Gebiet der Stadt- und Freiraumplanung wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts langsam aber kontinuierlich erweitert:

- Ein Jahr nach der Eröffnung der Parks in Manchester wurden die Städte durch den Towns Improvement Clauses Act (1847) von der Verpflichtung entbunden, vor dem Ankauf oder der Pacht von Land zu Erholungszwecken eine parlamentarische Sondergenehmigung einzuholen, doch konnten sie nach wie vor keine öffentlichen Gelder für den Unterhalt von Parks aufwenden, die durch Schenkung in städtischen Besitz gelangt waren.
- Diesen Widerspruch beseitigte der ein Jahr später erlassene erste Public Health Act (1848). Neben seiner primären Bedeutung für die öffentliche Gesundheitsvorsorge gilt er auch als frühester Beitrag zur britischen Stadtplanung und stellte einen wichtigen Einschnitt im Bereich der Freiraumversorgung dar. Das Gesetz ermöglichte es den Städten und Gemeinden mit Zustimmung des General Board of Health (einer Art Gesundheitsministerium) öffentliche Gartenanlagen und Spazierwege einzurichten und zu diesem Zweck Land zu erwerben, zu pachten und erfor-

derliche Bau- und Pflanzmaßnahmen zu finanzieren. Auch konnten sie bestehende Anlagen verbessern und Zuschüsse zum Unterhalt von privater Seite ein eingerichteter Anlagen gewähren. Die Finanzierung derartiger Anlagen sollte zum einem durch Steuern, zum anderen aber auch durch Wertsteigerungsabgaben von den Besitzern der betreffenden (Anlieger-) Grundstücke erfolgen (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 102 f). Damit war der Public Health Act eine wichtige Voraussetzung für die offizielle Übernahme von Phillips Park und Queen's Park durch die Stadt.

- 1859 trat mit dem Recreation Grounds Act das erste speziell auf Freiraumfragen ausgerichtete Gesetz in England in Kraft. Es erleichterte Privatleuten die Schenkung von Grundstücken oder Geld für Erholungszwecke an die örtlichen Behörden (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 169).
- Der Public Improvements Act von 1860 schließlich berechtigte die Lokalbehörden, öffentliche Freiräume in begrenztem Umfang aus Steuermitteln zu erwerben und zu unterhalten, unter der Bedingung, dass 50% der Investitionskosten aus anderen Quellen bereitgestellt wurden (vgl. CONWAY 1989, 22).
- Ein weiterer grundlegender Public Health Act und der sogenannte Cross Act, beide 1875 verabschiedet, erlaubten den Städten, in Form der "bye-laws" eigene Bauvorschriften zu erlassen. Der Public Health Act von 1875 wurde durch einen Open Space Act ergänzt (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 104). Er wurde durch die nachfolgenden Open Space Acts (1887, 1890) erweitert und modifiziert und im Open Space Act von 1906 konsolidiert. Damit hatte sich auch die Bezeichnung "open space" als offizieller Sammelbegriff für öffentliche Parks, Gärten und Spazierwege etabliert (vgl. DUFFIELD & WALKER 1983, 3).

2.3.4 Die Freiraumentwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts: Versäumnisse der Stadt und erneute Privatinitiativen

Trotz der verbesserten rechtlichen Rahmenbedingungen ließ Manchester seine Aktivitäten auf dem Gebiet der Freiraumversorgung längere Zeit ruhen und vertat damit wertvolle Gelegenheiten:

> "One might have expected that the Corporation, having obtained the necessary powers by the 1844 Act, would have made use of them to acquire other land before it was built upon, but apparently the Council felt that the maintenance of Phillips Park and Queen's Park out of the borough funds was all that the 1844 Act meant, and no further addition to these parks were made for many years" (MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 10).

Erst 24 Jahre später wurde auch ein Park südlich des Stadtzentrums eingerichtet: 1868 erwarb die Stadt ein etwa 24 ha großes Gelände in Whalley Range, auf dem innerhalb der nächsten zwei Jahre der Alexandra Park fertiggestellt wurde (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 36). Im selben Jahr kaufte die Stadt Ardwick Green und machte damit diesen schon länger bestehenden halböffentlichen Park der Öffentlichkeit vollständig, d.h. kostenlos zugänglich (vgl. MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 4). Doch angesichts des raschen Bevölkerungswachstums und der flächenhaften Ausdehnung der Stadt war das nicht ausreichend. Die Versäumnisse Manchesters drückten sich später nicht nur in Form eines Mangels an öffentlichen Freiräumen aus, sondern auch in den gestiegenen Preisen für die verblie-

benen Flächen. Besonders schwierig war es, im Nachhinein den Freiraumbedarf in den dicht bebauten inneren Stadtvierteln zu decken. Im Jahre 1880 gründeten in Freiraumfragen engagierte Bürger aus Verärgerung darüber, dass die Stadt die Gelegenheit zum Kauf eines privaten Parks nicht hatte wahrnehmen wollen, ein "Committee for Securing Open Spaces for Recreation" (vgl. PHILIPS 1896, 5). Diese Freiraumkommission leistete einen entscheidenden Beitrag zu der Einrichtung von Spiel- und Sportplätzen in Manchester. Zu seinen Mitgliedern gehörten zahlreiche bekannte Persönlichkeiten der Stadt, die entschlossen waren, ihren Einfluss für die Einrichtung von öffentlichen Freiflächen, insbesondere von Kinderspielplätzen, geltend zu machen und diese auch finanziell zu unterstützen. Ihr intensives Lobbying führte 1885 zum Erfolg. Die Stadt, vertreten durch das Parks Committee, verstärkte ihre Bemühungen um die Verbesserung der Freiraumversorgung erheblich. Innerhalb von zehn Jahren wurden fünf weitere Parks eröffnet: Birch Fields (1885), Cheetham Park (1885), Gorton Park (1893), Crumpsall Park (1894) und Boggart Hole Clough (1894) (vgl. Abb. 10). Boggart Hole Clough umfasste über 66 ha und war aufgrund seiner landschaftlichen Reize schon vor seiner Übernahme und Umgestaltung durch die Stadt ein beliebtes lokales Ausflugsziel. Die Stadt erwarb das Gelände auf Gesuch von Anwohnern, um es gezielt vor einer drohenden Bebauung zu sichern (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1984, 12 f).

Die geographische Lage Manchesters als Zentrum eines Clusters aus kleineren und größeren Industriestädten erwies sich in Hinsicht auf die Freiraumentwicklung als Ungunstfaktor, da selbst Flächen am Stadtrand, die sich für die Anlage ausgedehnter Parks eigneten, nicht mehr leicht zu finden waren. Überlegungen, Parks in Grenzbereichen gemeinschaftlich mit den Nachbargemeinden einzurichten, kamen nicht zur Umsetzung (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1915, 4-6). Zur Verbesserung der Freiraumsituation in den am stärksten verdichteten Stadtbezirken ging man dazu über in diesen Gebieten auch kleinere Grundstücke zu erwerben, um dort “recreation grounds“ einzurichten. Auf Betreiben und mit Hilfe des finanziellen Engagements der Freiraumkommission wurden auf diesen Freiflächen Kinderspielplätze eingerichtet (vgl. JACKSON 1940, 70 f).

2.3.5 Der Sport als Faktor für einen neuen Freiraumbedarf

Nach diesen Erfolgen bemühte man sich auch um die Einrichtung öffentlicher Sportplätze. Die Zunahme der Freizeit durch die gesetzliche Verkürzung der Arbeitszeit leitete die Entwicklung des Sports zu einer Freizeitbeschäftigung für die Allgemeinheit ein. Sportarten, die sich bei der städtischen Oberschicht schon länger großer Beliebtheit erfreuten, wie Golf, Reiten oder Jagen, waren den Arbeitern nicht möglich. Zu den verbreiteteren Sportarten gehörten Schwimmen und Laufen, da hierfür keine aufwendige Ausrüstung erforderlich war. 1845 wurde von der Manchester Baths and Lavatories Company das erste öffentliche Schwimmbad eröffnet, dem bald schon weitere folgten. 1877 wurden sie von der Stadt übernommen (vgl. JACKSON 1940, 39). Auch Mannschaftssportarten verbreiteten sich zunehmend. Fußball entwickelte sich zum Spiel der Straße, während Rugby den Clubs der Wohlhabenderen vorbehalten war, weil man hierfür Rasenflächen benötigt. 1878 und 1880 kam es zur Gründung der ersten Fußballvereine in Manchester (vgl. JACKSON 1940, 112 f).

Sie markieren den Beginn eines neuen Flächenbedarfs, der jedoch erst im folgenden Jahrhundert realisiert wurde. Zwar gelang es dem Open Spaces Committee 1889 den ersten öffentlichen Tennisplatz und das erste öffentliche Kricketfeld in Manchester zu eröffnen, doch blieben diese Sportplätze vor der Jahrhundertwende Ausnahmeerscheinungen.

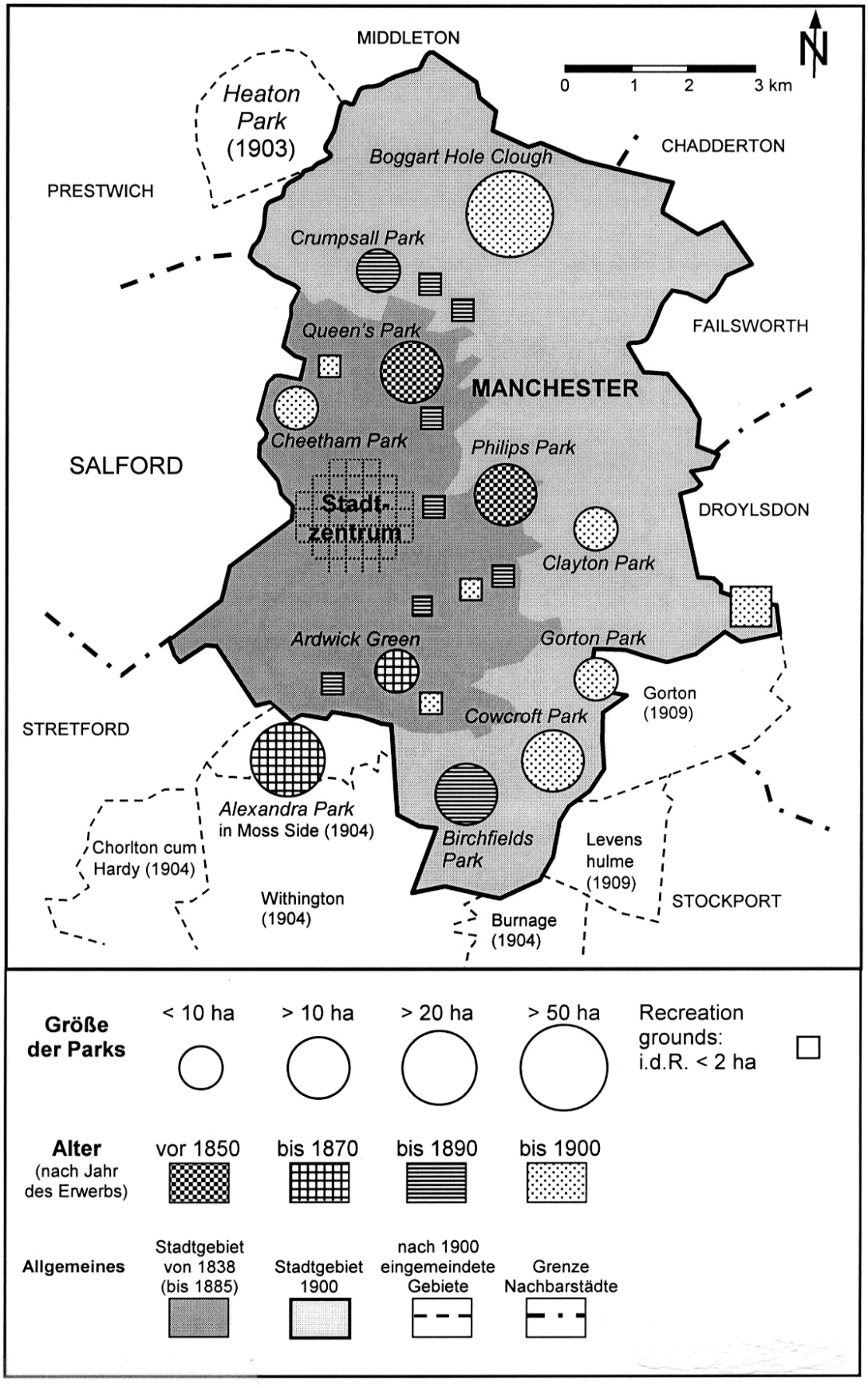
2.3.6 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat sich das Bild der Stadt Manchester radikal verändert. Aus der aufstrebenden Baumwollstadt in der britischen Provinz, die bis 1832 nicht einmal im Parlament vertreten war, hatte sich eine Industrie- und Handelsmetropole von internationalem Rang entwickelt, die gemeinsam mit ihrer Nachbarstadt Salford den Kern eines über 1,2 Mio. Einwohner umfassenden, aus hochspezialisierten Industriestädten bestehenden Verdichtungsraumes bildete. Ihre eigene Einwohnerzahl war in diesem Zeitraum von rd. 77.000 (1800) auf 544.000 (1900) gestiegen (vgl. ZIMMERMANN 1995, 45). Die Ausdehnung der Stadtfläche hatte sich dabei annähernd verdreifacht. In einem vier Meilen Radius um das Zentrum (Town Hall) war die Stadt dicht bebaut. Der kompakte Siedlungskörper setzte sich entlang sternförmig vom Zentrum verlaufender Hauptverkehrsachsen weit in das bereits von starken Zersiedelungserscheinungen geprägte Umland fort.

Seit der Mitte des Jahrhunderts waren in Manchester öffentliche Grünflächen als Ersatz für den verlorengegangenen Kontakt zum ländlichen Umland und als Kompensationshilfe für die zum Teil menschenunwürdigen Wohn- und Lebensbedingungen in den überfüllten Innenstadtbereichen und den Arbeiterquartieren eingerichtet worden. Durch privates Engagement unter philanthropischer Gesinnung in die Wege geleitet, wurde diese Aufgabe bald von der Stadt übernommen. Zur Jahrhundertwende verfügte Manchester über zehn Parks (> 2 ha) und rund 30 weitere Freiräume, bei denen es sich überwiegend um kleinere, als “recreation grounds“ bezeichnete Anlagen handelte. Sie nahmen ein Gesamtfläche von über 180 ha ein (vgl. MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 10-12).

Da sich planerische Steuerung der Stadtentwicklung in viktorianischen Zeiten im wesentlichen auf Bauvorschriften beschränkte, die Fragen wie Straßenbreiten, Brandschutz, das Kanalsystem, Bebauungsdichten etc. betrafen, kann von einer planerischen Steuerung der Freiraumentwicklung nicht gesprochen werden. Größe, Lage und Verteilung der Freiräume waren also weitgehend von der Zufälligkeit verfügbarer Flächen abhängig. Nachdem die Parks sich anfänglich auf die nördliche Hälfte der Stadt konzentriert hatten, waren in der zweiten Welle der Parkgründungen vor allem Parks im Süden und im Osten der Stadt geschaffen worden. Sie lagen zur Zeit ihrer Entstehung ausnahmslos am Stadtrand und grenzten mit mindestens einer Seite an unbebautes Gebiet. In der Regel waren sie jedoch gut an das mittlerweile entstandene öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Abb. 10: Die Entwicklung der öffentlichen Freiraumversorgung in Manchester bis 1900



(Quelle: eigener Entwurf)

Die Parks waren in der Mehrzahl im Landschaftsstil gestaltet und in einigen Bereichen zusätzlich durch formale Beetpflanzungen verziert[9]. Nahezu ohne Konkurrenz durch andere preiswerte und familienfreundliche Vergnügungsmöglichkeiten waren die Parks an schönen Tagen überfüllt. Als Landschaftsparks konzipiert stellten sie dennoch keine reinen Promenierparks dar, sondern waren mit Sport- und Spielflächen sowie entsprechenden Geräten und ausgestattet. In Randbereichen lagen Wiesen für Kricket und andere Rasensportarten, es gab u.a. Bowlingbahnen, nach Geschlechtern getrennte Kinderspielplätze und -wiesen, in einigen Parks auch Seen mit Bootsverleih und Gewächshäuser, die für Ausstellungen genutzt werden konnten. Der Anteil der landschaftlich gestalteten Flächen zu den Sportflächen verschob sich bei den jüngeren Parks zugunsten letzterer. Die älteren Parks wurden zum Teil mit Einrichtungen für moderne Sportarten nachgerüstet.

Manchesters Ausstattung mit Parks und recreation grounds war damit sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht ohne Zweifel sehr fortschrittlich, doch reichte sie bei weitem noch nicht aus, um den Bedarf zu decken. Völlig unzureichend war vor allem die Grünversorgung in den Arbeitervierteln, die häufig durch die aufgelockerten Wohngebiete des Mittelstands von den Parks am Stadtrand und vom ländlichen Umland abgeschnitten waren. Um die zum Teil desolaten Lebensbedingungen diesen und den neu entstehenden Arbeitervierteln entscheidend zu verbessern, waren Maßnahmen zur Regulierung der baulichen Entwicklung auf den Ebenen des Wohnungsbaus und der Stadtplanung vordringlich. Wie die Freiraumplanung befanden sie sich am Ende einer von Lobbybildung, der Etablierung entsprechender fachlicher Disziplinen, der Entwicklung administrativer Strukturen und ersten Projekten geprägten Pionierphase, deren Früchte das folgende Jahrhundert ernten würde.

[9] Die Bepflanzung hing sehr von der Lage des jeweiligen Parks ab: Es hatte sich herausgestellt, dass die Luftbelastung im Norden der Stadt so hoch war, dass in den dortigen Parks nur wenige ausgewählte Pflanzenarten dauerhaft überleben konnten. In Phillips Park, der besonders stark betroffen war, wich man ganz auf kurzlebige Saisonbepflanzungen aus, die farbenfrohen, geometrisch angelegten Teppichbeeten ausgepflanzt und immer wieder ersetzt wurden. In den Parks im weniger belasteten Süden hingegen, konnte man den für Landschaftsparks typischen üppigen Baumbestand erhalten (vgl. MANCHESTER CITY ART GALLERIES 1987, 42).

2.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts stand Düsseldorf an der Schwelle zur Industrialisierung, in deren Verlauf die kleine, kulturell jedoch nicht unbedeutende Residenz-, Verwaltungs- und Garnisonsstadt sich noch vor der Jahrhundertwende zu einer “Insel der Modernität“ (HÜTTENBERGER 1990, 483) im noch weitgehend agrarisch-kleinstädtisch strukturierten Preußen entwickelte. Düsseldorf war in dieser Zeit eine stark ländlich geprägte Stadt. Innerhalb der von Grünanlagen begleiteten Gräben lebten rund 24.000 Menschen (1855). Weitere 21.000 verteilten sich auf die umliegenden Stadtteile, Dörfer und Weiler, von denen lediglich die Neustadt und die Vorstädte Pempelfort und Derendorf an die Altstadt grenzten. Der Eindruck einer geschlossenen städtischen Siedlung war nur für die Altstadt und einige daran angrenzende Straßenzüge gegeben. Die Landschaft um diesen Kernbereich herum war von Gehöften, Äckern, Wiesen und Gärten geprägt und von naturbelassenen Heiden, Mooren, Waldstücken und Feldgehölzen, Gräben und Tümpeln durchsetzt (vgl. HÜTTENBERGER 1990, 488; RÜMMLER 1992, 143). Die Freiraumversorgung der Altstadt durch den Grünring und die Mehrkernigkeit des Stadtkörpers stellten im Hinblick auf die Freiraumversorgung der späteren rheinischen Industriemetropole nicht nur im Vergleich zu Manchester und Amsterdam ausgesprochen günstige Ausgangsbedingungen dar. Düsseldorf hatte sich zudem durch seine vorindustriell angelegten Grünanlagen und kulturellen Einrichtungen den Ruf einer Kunst- und Gartenstadt erworben.
Die im folgenden skizzierte Stadt- und Freiraumentwicklung Düsseldorfs bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts zeigt, inwieweit sich diese Voraussetzungen positiv auf die weitere Freiraumversorgung ausgewirkt haben und welche Faktoren darüber hinaus von Einfluss waren.

2.4.1 Stadtentwicklung und Stadtplanung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

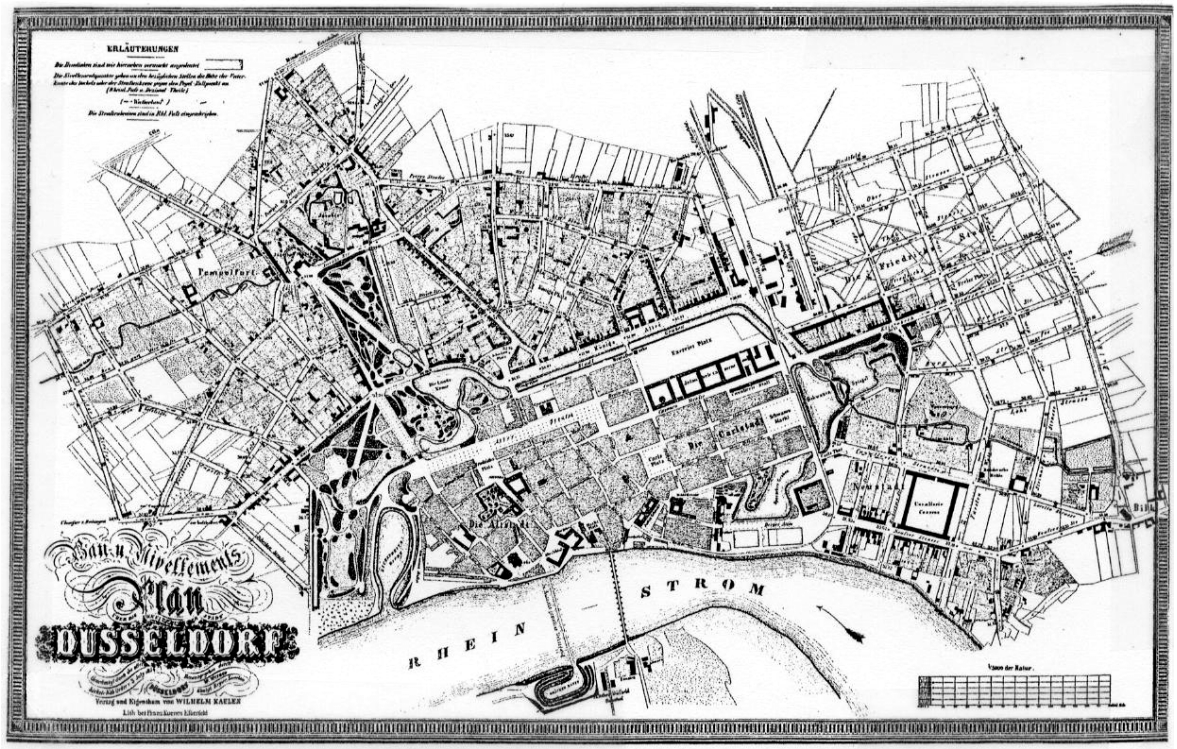
Düsseldorf profitierte bei seiner Industrialisierung von der Nähe zur frühindustrialisierten bergischen Textilregion und zum Ruhrgebiet. Seine Lagegunst wurde durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, der im Jahre 1838 mit der Bahnstrecke zwischen Düsseldorf und Elberfeld begann und in der Folgezeit rapide Fortschritte machte, verstärkt (vgl. WEIDENHAUPT 1988, 380-390). Die Bahnstrecken bildeten Leitlinien der Industrieansiedlung. So ließen sich die eisenverarbeitenden und später auch die stahlverarbeitenden und stahlerzeugenden Betriebe schwerpunktmäßig im Schnittbereich der Nord- und Südlinien (Ruhrgebiet – Köln) mit den Ost- und Westlinien (Bergische Industriegebiete – Krefeld) am Rand der damaligen Flächenausdehnung der Stadt nieder. Sie gaben die Richtung der Siedlungsentwicklung vor. Düsseldorf entwickelte sich zudem seit dem Ende des 19. Jahrhunderts zum Sitz bedeutender Wirtschaftsverbände, Firmenverwaltungen und großer Versicherungen und konnte sich durch eine Reihe außerordentlich erfolgreicher Gewerbeausstellungen (1837, 1880, 1902, 1904, 1912) als Messe- und Kongressstadt einen Namen machen. Dabei bildeten die Ausstellungsstätten Ansatzpunkte für wichtige innerstädtische Freiräume. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich Im Zeitraum von 1840-1870 von 35.000 auf 70.000. 1882 überschritt Düsseldorf mit

100.000 Einwohnern die Großstadtgrenze und zählte zur Jahrhundertwende mehr als 213.000 Einwohner (vgl. HENNING 1981, 381-392).

Sanitäre Probleme der wachsenden Stadt konnten durch den Erlass von Bauordnungen bekämpft werden. Die Entwicklung der Düsseldorfer Bauordnungen spiegelt die steigenden Anforderungen an dieses Regulativ stadträumlicher Ordnungsvorstellungen wieder. So umfasste die Bauordnung von 1835 vor allem stadthygienische und feuerpolizeiliche Vorschriften. Die nachfolgenden Bauordnungen enthielten darüber hinaus städtebaulich wirksame Regelungen zur maximalen Überbauungsfläche von Grundstücken und zur Gebäudehöhe, die die bauliche Verdichtung zunehmend einschränkten (vgl. CZERWINSKY & HEIMESHOFF 1988, 43 f). Auf diese Weise gelang es in Düsseldorf, die Entstehung von Hinterhauswohnungen, die in anderen Großstädten zu übermäßiger Verdichtung und entsprechenden hygienischen Problemen geführt hatten, weitgehend zu unterdrücken (vgl. HÜTTENBERGER 1990, 643 f). Über die Einführung einer Zonierung in der Bauordnung vom 20. Januar 1894, wurde eine räumliche Differenzierung der Bauvorschriften ermöglicht, so dass die Bauordnung fortan auch ein stadtstrukturelles Steuerungsinstrument darstellte. Darüber hinaus konnten fortan Schutzgebiete innerhalb des Stadtgebietes ausgewiesen werden, in denen Betriebe mit gesundheitsgefährdenden Emissionen nicht mehr angesiedelt werden durften (vgl. CZERWINSKY & HEIMESHOFF 1988, 43 f).

Eine eigenständige städtebauliche Planung wurde hingegen durch die Zentralisierung der preußischen Bauverwaltung lange Zeit behindert. Die Planungshoheit der Stadt Düsseldorf war bis 1875 auf das Stadtgebiet westlich der Königsallee begrenzt. Stadterweiterungspläne, die über diesen Bereich hinausgingen, bedurften der Genehmigung durch die Regierung in Berlin, was aufgrund unterschiedlicher Zielsetzungen zu Problemen führte (vgl. CERWINSKI & HEIMESHOFF 1988, 38-40). 1831 wurde der “Bauplan der Stadt Düsseldorf“ genehmigt, nachdem neun Jahre zuvor ein von Adolf von Vagedes entworfener Stadterweiterungsplan abgelehnt worden war. Dieser hartumkämpfte Kompromiss zwischen Düsseldorf und Berlin sicherte zwar den Bestand der von Huschberger und Weyhe geschaffenen Alleen und Gartenanlagen, schuf jedoch nicht die Voraussetzungen für eine zukunftsgerichtete Erweiterung der im Aufschwung begriffenen Stadt. Die Folge davon war eine weitgehend unkontrollierte Bautätigkeit insbesondere im Osten der Stadt.
Obwohl die städtische Baukommission sich in der Folgezeit sehr um eine neue Stadterweiterung bemühte, wurde erst 1854 ein weiterer Stadterweiterungsplan genehmigt. Er vergrößerte die bebaubare Fläche in Düsseldorf von 99 auf 375 ha (vgl. CERWINSKY & HEIMESHOFF 1988, 53). Auch dieser “Bau- und Nivellementsplan“ für Düsseldorf konnte den Ansprüchen an eine leistungsfähige Verkehrserschließung nicht genügen. SPOHR (1978, 330) bewertet ihn als “höchst unglücklich“ und führt aus: “Was man von den wohldurchdachten Straßenfluchten von Vagedes übriggelassen hatte, war ein von der Zufälligkeit willkürlich geführter Feldwege bestimmtes Straßennetz ohne jedes städtebauliches Konzept“. Im Plan waren außer einigen Schmuckplätzen keine neuen Grünanlagen vorgesehen, so dass nicht nur verkehrstechnische, sondern auch freiraumplanerische Mängel festzuhalten sind. Letztere sind allerdings angesichts des allgemeinen Entwicklungsstandes der Freiraumplanung in dieser Stadtentwicklungsphase zu relativieren.

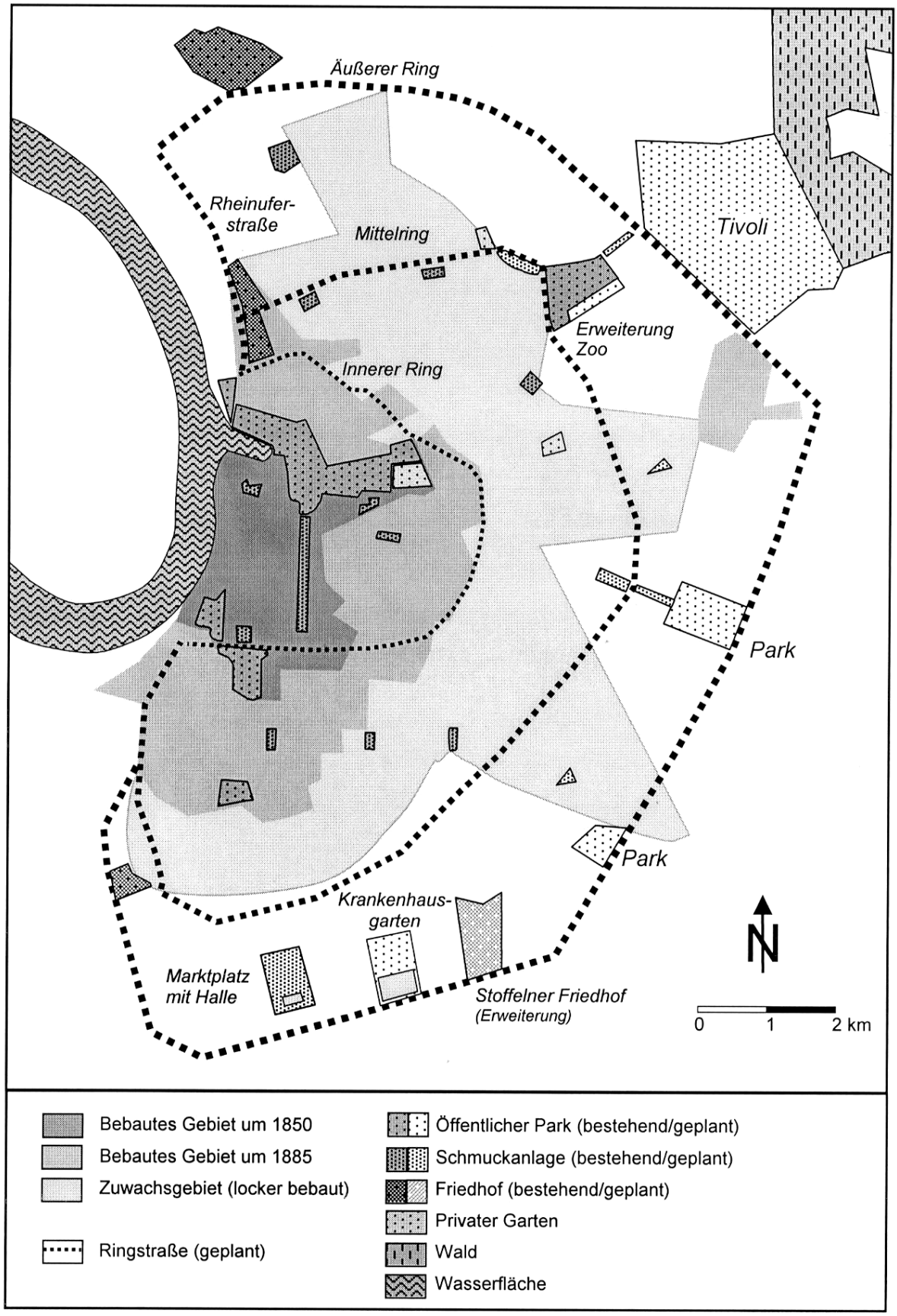
Abb. 11: Der Bau- und Nivellementsplan über die Erweiterung der Stadt Düsseldorf (1854)



(Quelle: Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf)

Das Fluchtliniengesetz von 1875 übertrug die Planungskompetenz vom Staat auf die Gemeinden und gab der Stadt eine effektivere Rechtsgrundlage für eine stadtplanerische Lenkung der zukünftigen Entwicklung in die Hand. Sie konnte nun die für ihre Entwicklung notwendigen Maßnahmen durch die Aufstellung von Bebauungsplänen selbständig festlegen. Schon 1876 wurden die Vorbereitungen für den dritten Stadterweiterungsplan des 19. Jahrhunderts aufgenommen. 1884 legten drei Fachleute, unter ihnen der berühmte Städtebauer Hermann Josef Stübben, ein gemeinsames Gutachten zu einem vom damaligen Stadtbaumeister Buch entworfenen Erweiterungsplan vor, aus dem der als “Stübben-Plan“ bekannt gewordene Stadterweiterungsplan wurde. Stübben vertrat eine moderne, zweckrationale Linie des Städtebaus, die an sozialen Gesichtspunkten ausgerichtet war. Der auf eine zukünftige Einwohnerzahl von 600.000 ausgerichtete Plan umfasste eine bebaubare Fläche von 24 km^2, was eine Versiebenfachung gegenüber dem Plan von 1854 bedeutete. Damit war die Hälfte des damaligen Stadtgebietes einbezogen (vgl. CZERWINSKI & HEIMESHOFF 1988, 76-78). Ein System von teilweise als Alleen geplanten Ring- und Radialstraßen sollte eine moderne Verkehrserschließung gewährleisten. Zwischen dem mittleren und dem äußeren Ring waren Freiräume und Einrichtungen mit einem hohen Freiraumanteil geplant: ein Krankenhaus mit ausgedehnten Gärten und ein großer Friedhof im Süden, ein Park im Südosten an der Grenze zu Oberbilk und ein im Osten gelegener Park auf halber Strecke zum zoologischen Garten. Letzterer befand sich ebenfalls auf dem Gürtel zwischen mittlerem und äußerem Ring. Auf diese Weise war eine gleichmäßige Verteilung der Anlagen gewährleistet. Zwischen Zoo und Grafenberger Wald war angrenzend an den äußeren Ring ein weiterer, besonders ausgedehnter Park vorgesehen. Hier findet sich in der Erläuterungsskizze die Bezeichnung “Tivoli“ (vgl. Abb. 12, S. 54)

Abb. 12: Schematische Darstellung der Freiraumplanung im "Stübben-Plan" (1884)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: "Plan der Stadt Düsseldorf – Erläuterungsskizze zu dem Gutachten vom 10. Juli 1884 betreffend den Bebauungsplan von Düsseldorf [...]", Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf)

Während die zuvor genannten Parks, wie ihre Lage deutlich macht, als wohnungsnahe Grünanlagen konzipiert waren, sollte hier offensichtlich ein – in moderner Diktion – übergeordnetes Freizeitzentrum geschaffen werden. Die das Stadtgebiet durchziehenden Bachläufe sollten in einigen Straßenzügen bewusst zur Gestaltung des Stadtbildes eingesetzt werden, so im Bereich des Zoos (nördliche Düssel) und des Parks bei Oberbilk (südliche Düssel). Diese Abschnitte schufen begrünte Verbindungen zwischen den Parkanlagen und der Stadt.

In der Folgezeit kam es zu zahlreichen Abänderungen der Planungen für die Stadterweiterung, die in ihrer Gesamtheit "teilweise fast einer Neuaufstellung gleichkamen" (V.B. 1902/03, 180). Nur wenige Elemente des ursprünglichen Plans wurden in geplanter Form in die Realität umgesetzt. Einige kamen in stark abgeänderter Form zur Ausführung. Dies trifft auch für die Grünanlagen zu. Der südlich von Oberbilk geplante Park wurde – wenn auch erst zu Beginn der 90er Jahre – tatsächlich eingerichtet. Die Bezeichnung "Volksgarten" unterstreicht seine Funktion als Grünversorgung der in den dicht bebauten Arbeitervierteln Oberbilks ansässigen Bevölkerung (vgl. GLEBE 1998, 69 f). Auch ein östlich gelegener Park wurde gebaut, allerdings wesentlich weiter nördlich und deutlich kleiner als von Stübben vorgeschlagen. Der Ausbau der Haardt zu einem "Freizeitwald" von 1869 an (s. S. 58) könnte ebenfalls vom Stübben-Plan motiviert gewesen sein und wäre damit eine Abwandlung des von Stübben vorgeschlagenen Tivolis zwischen Zoo und Grafenberger Wald.

Die Entwicklung dieser und weiterer gründerzeitlicher Parks wird im folgenden Abschnitt näher erläutert. An dieser Stelle lässt sich bereits resümieren, dass der städtebaulichen Entwicklung Düsseldorfs im 19. Jahrhundert – im Unterschied zur Stadtentwicklung Manchesters - in relativ regelmäßigen Abständen überarbeitete Stadterweiterungspläne zugrunde gelegen haben. Während die Umgestaltungspläne für die geschleiften Festungsanlagen von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung der Düsseldorfer Freiraumversorgung waren, haben die Pläne von 1831 und 1854 jedoch keinen maßgeblichen Einfluss auf Freiraumentwicklung der Stadt ausgeübt. Der Stübben-Plan von 1884 hat abgesehen von der Einrichtung des Volksgartens in dieser Hinsicht vor allem als Anregung fungiert und den Paradigmenwechsel von einer an ästhetischen Gesichtspunkten orientierten und auf Repräsentation bedachten städtischen Freiraumplanung zu einer sozialen Aufgabe eingeleitet.

2.4.2 Die Freiraumentwicklung in der Gründerzeit

Die im Anschluss an die Schleifung der Festungsanlagen entstandenen Parks und Promenaden blieben damit bis in das letzte Viertel des 19. Jahrhunderts die einzigen öffentlichen Grünanlagen der Stadt. Als Düsseldorf zu Beginn der 80er Jahre die Schwelle zur Großstadt überschritt, bot sie ihren rund 100.000 Einwohnern nicht mehr Grünanlagen als der 22.000-köpfigen Einwohnerschaft zu Beginn des Jahrhunderts. Der Vergleich mit der Situation in Amsterdam und Manchester zeigt jedoch, dass die Freiraumversorgung in Düsseldorf über das Jahrhundert hinweg trotzdem als sehr günstig einzustufen ist. Die vorhandenen Anlagen zeichneten sich nicht nur durch eine vergleichsweise große Reichhaltigkeit, sondern auch durch eine äußerst vorteilhafte Lage und durch eine

hohe gestalterische Qualität aus. Darüber hinaus waren die Felder und Gärten in der unmittelbaren Umgebung der Stadt immer noch relativ leicht erreichbar und die Lebensbedingungen in der Stadt in keiner Weise vergleichbar zu den Verhältnissen in Manchester. Die Situation wurde erst mit der Entstehung größerer Arbeiterviertel Süden und Osten der Stadt wirklich dringlich. Hier galt es Freiräume zu schaffen, ehe die rasche städtebauliche Entwicklung die Möglichkeiten dazu raubte.
Mit dem Volksgarten (1891) und dem Ostpark (1898/99) wurden schließlich die ersten öffentlichen Parks außerhalb des Grünrings um die Altstadt geschaffen. Den beiden städtischen Parks gingen mit dem bereits erwähnten zoologischen Garten und der Flora zwei private Projekte voran, die später gleichfalls in öffentliche Parks mündeten (s. Abschnitt 2.2.4.3)

2.4.2.1 Die Flora und der Zoo

Bis in die 80er Jahre hinein galten Parks und Gärten in erster Linie als Schmuck und Repräsentationselemente. Verschönerungsvereine, die zur damaligen Zeit vielerorts von Repräsentanten der städtischen Oberschicht gegründet wurden, machten es sich zur Aufgabe, diese Ziele u.a. durch die Förderung von Schmuckanlagen in ihrer Stadt zu verfolgen. Auch in Düsseldorf wurde 1886 ein solcher Verschönerungsverein gegründet. Der Einrichtung des Zoos und der Flora durch private Betreibergesellschaften lagen hingegen nach der Einschätzung HÜTTENBERGERs (1988, 652) sozialpädagogische und naturwissenschaftliche Motive zugrunde. Durch die Ausstellung von exotischen Tieren und Pflanzen sollte das naturwissenschaftliche Wissen in der Bevölkerung vermehrt werden, ein Bestreben, das die Betreiber durch das Erwirtschaften von Gewinnen aus Eintrittsgeldern und Restauration finanzieren wollten. Darüber hinaus geht er davon aus, dass es den Urhebern der Aktiengesellschaften auch darum ging, Düsseldorfs Attraktivität als Ausflugs- und Reiseziel zu verstärken und damit an seine glanzvolle Zeit vor 1805 als Sitz einer berühmten Gemäldegalerie anzuknüpfen, die Besucher aus dem In- und Ausland anzog. Der Zoo entwickelte sich nach seiner Eröffnung im Mai 1876 tatsächlich zu einem beliebten Ausflugsziel. 1880 wurde er anlässlich einer Gewerbe- und Kunstausstellung erweitert und teilweise umgestaltet. Nach der Jahrhundertwende gingen die Besucherzahlen zurück und die Betreiber gerieten in finanzielle Schwierigkeiten. Eine große Spende ermöglichte es der Stadt 1905, die Aktien aufzukaufen und den Zoo damit der städtischen Obhut zu unterstellen (vgl. HÜTTENBERGER 1988, 651 f; LUX 1980, 293 f; MARKOWITZ 1987a, 177 f).
Die Gründung der Aktiengesellschaft für die Errichtung der Flora fand nur wenige Monate nach der Gründung der Zoogesellschaft statt. Auch für die Flora wählte man ein Gelände an einem der beiden Düsselarme, dessen Wasser wie im zoologischen Garten die Anlage des unverzichtbaren Teiches erleichterte. In der Gestaltung der Anlage waren Elemente des englischen Landschaftsgartens mit den formaleren Gestaltungselementen der gründerzeitlichen Gärten kombiniert. Letztere prägten vor allem den Terrassenbereich um das Gesellschaftshaus herum, das neben einer Restauration auch kleine und große Festsäle beinhaltete und durch ein Palmenhaus und einen Musikpavillon ergänzt wurde. Der neue, nur gegen Eintrittsgeld zugängliche Park, entwickelte sich rasch zu einem beliebten Treffpunkt in der gehobenen Wohngegend Friedrichstadt. Trotzdem konnte die Betreibergesellschaft den Park nicht dauerhaft halten. Die Konkurrenz durch moderne Vergnügungseinrichtungen wie Varietés, Kabaretts und Tanzlokale, aber auch durch neue, kostenlos

zugängliche öffentliche Parkanlagen zog immer mehr Besucher ab. Im Jahre 1902 übernahm die Stadt den Floragarten und wandelte ihn zu einer öffentlichen Parkanlage um, indem sie die Bepflanzung vereinfachte, Palmenhaus, Pavillon und Tennisplätze entfernte, die Zahl der Eingänge erhöhte und den Spielplatz erweiterte (vgl. HÜTTENBERGER 1988, 651 f; MARKOWITZ 1987a, 172-176).

2.4.2.2 Der Volksgarten

Durch die Erhebung von Eintrittsgeldern hatten die privaten Initiativen der 70er Jahre nur bedingt zu einer Verbesserung der Freiraumversorgung der Düsseldorfer Arbeiterbevölkerung beigetragen. Erst zu Beginn der 90er Jahre folgte Düsseldorf dem Beispiel anderer deutscher Städte und erwarb im Südosten der Stadt, in Oberbilk, ein 11 ha großes Gelände zur Anlage eines öffentlichen Parks, der als Volksgarten bezeichnet wurde (vgl. VB 1891/92, 142). Im Gleisdreieck aus der Elberfelder und der Kölner Bahnlinie und der Entlastungsspange zwischen dem Wehrhahn und dem Bahnhof Lierenfeld hatten sich in den 60er und 70er Jahren große Industriebetriebe angesiedelt, die von der Verkehrsgunst dieses Standorts und den niedrigen Bodenpreisen angezogen worden waren. Ihre Arbeiterschaft ließ sich ganz in der Nähe nieder. Auf diese Weise entstanden die Anfänge des Arbeiterviertels Oberbilk, das bis zur Jahrhundertwende auf 40.000 Einwohner anwuchs. Die Grünversorgung dieses dichtbesiedelten, von vier- bis fünfstöckigen Mietshäusern geprägten Stadtteils war mangelhaft. Der historische Grünring, der die Grünversorgung der bisherigen Stadterweiterungen darstellte, lag mit über zwei Kilometern zu weit entfernt von Oberbilk, das damals selbst nur über den begrünten Lessingplatz verfügte.

Der Standort des zukünftigen Volksgartens grenzte direkt an den Süden Oberbilks, war von dem Stadtteil jedoch durch die Gleisanlagen getrennt, ein Umstand, der sich insbesondere nach der Hochlegung der Gleise durch die Barrierewirkung der Bahndämme sehr nachteilig auswirkte. Das Gelände wurde vom südlichen Düssellauf durchflossen. Der Bau des Parks begann 1894. Bereits 1895 wurde eine erste, 2,4 ha umfassende Erweiterung vorgenommen. 1896 beschloss die Stadt eine zweite Erweiterung nach Osten, die jedoch aufgrund von Auskiesungsarbeiten auf dem Erweiterungsgelände erst 1908 in Angriff genommen werden konnte (vgl. HENZ 1977, 496-498). Der neue Park wurde über baumbepflanzte Straßen mit dem Stadtinneren und dem ihm südlich benachbarten Stoffelner Friedhof verbunden (vgl. MEYDENBAUER 1902, 29).
Parallel zum Bau des Volksgartens wurde zwischen 1893 und 1897 der Hofgarten durch die Einbeziehung des botanischen Gartens und des Geländes des zugeschütteten Sicherheitshafens erheblich erweitert (vgl. HEYER 1987, 176 f).

2.4.2.3 Der Ostpark

Noch vor der Jahrhundertwende wurde mit dem Bau eines weiteren städtischen Parks an der Düssel begonnen, diesmal im Osten der Stadt. Die Stadt hatte sich im Rahmen ihrer Grundstückspolitik im Grafenberger Wald verpflichtet, zwischen der Stadt und dem Wald eine etwa 10 ha große Grünanlage zu bauen, die Gelegenheit für Sport und Spiel bot, und u.a. eine Radfahr – und Eislaufbahn

enthalten sollte (vgl. HÜTTENBERGER 1990, 652). Der Gedanke des Sportparks mutete zur damaligen Zeit sehr modern an. Der 1898 genehmigte Plan zu diesem “Ostpark“ stammt wie derjenige des Volksgartens vom damaligen Düsseldorfer Stadtgärtner Hillebrecht. Der Park wurde jedoch erst 1909 eröffnet. Die lange Bauzeit könnte auf die sumpfigen Geländeverhältnisse zurückzuführen sein. Die Düssel wurde zu einem Teich aufgestaut, der etwa ein Viertel des Geländes einnahm. Hillebrecht integrierte die modernen Funktionen, wie zum Beispiel die Radwege, in das geschwungene Wegesystem des englischen Landschaftsgartens und hielt dabei an traditionellen Prinzipien wie Sichtachsen und Kulisseneffekten fest. Großzügige Alleen begleiteten den Park und die Verbindungsstraßen zur Stadt und zum Grafenberger Wald, wodurch seine Rolle als städtebauliches Verbindungselement betont wurde (vgl. MARKOWITZ 1987a, 182 f).

2.4.2.4 Der Stadtwald

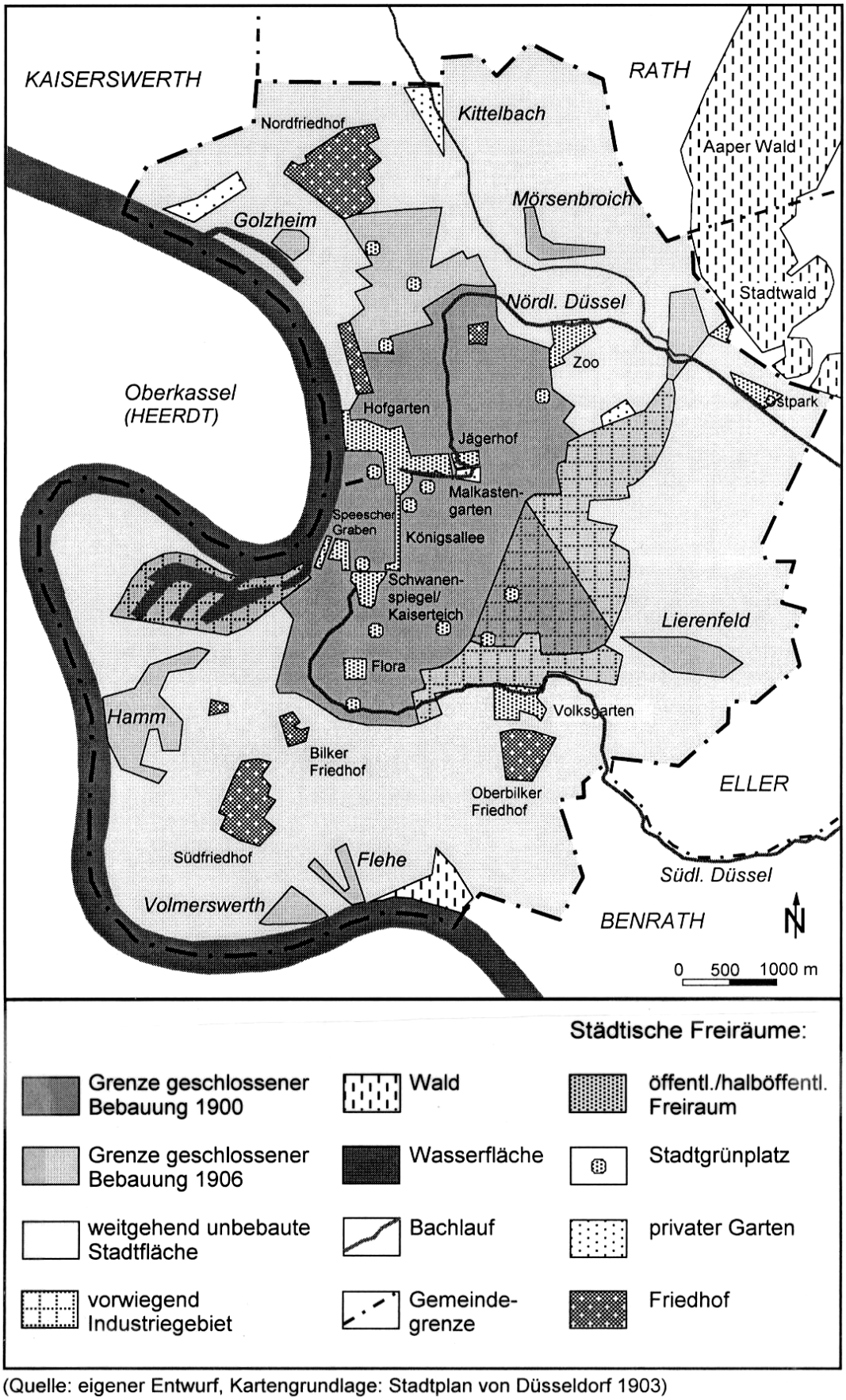
Die Waldgebiete im Osten der Stadt befanden sich überwiegend in Staatsbesitz. 1869 erwarb die Stadt Düsseldorf zur Anlage eines Hochbassins für das erste Wasserwerk einige stark verkahlte Waldparzellen auf der Haardt, eines südlichen Ausläufers des Grafenberger Waldes. Diese 16,5 ha umfassende Waldfläche entwickelte sich nach sorgfältigen Aufforstungsmaßnahmen und der Anlage eines Wegenetzes zur Keimzelle des größten Düsseldorfer Naherholungsgebietes (vgl. V.B. 1886/87, 129). In den 90er Jahren kaufte die Stadt weitere Grundstücke im Grafenberger Wald auf, diesmal mit der konkreten Zielsetzung, ihn als Erholungsmöglichkeit für die Bevölkerung zu sichern. 1896 gelang es dem damaligen Oberbürgermeister Lindemann, den preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zur Verpachtung des Grafenberger Waldes an die Stadt zu bewegen. Kurz nach der Jahrhundertwende ging der Wald durch Kauf in den Besitz Düsseldorfs über (vgl. HÜTTENBERGER 1988, 650). Durch die Schaffung eines “Waldbildes von hervorragender Schönheit“ (MEYDENBAUER 1902, 30) und die Anlage einer grundlegenden Erholungsinfrastruktur in Form von Spazierwegen mit Bänken wurde die Eignung der städtischen Wälder für die Erholungsnutzung verbessert.

2.4.3 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts

Im Verwaltungsbericht des Jahres 1900 (153) wurde vermeldet: “Die öffentlichen Anlagen sind der Stolz der Gartenstadt Düsseldorf“. Neben 80 ha von Spazierwegen durchzogenem Erholungswald am östlichen Stadtrand verfügte die Stadt zu dieser Zeit über rund 50 ha öffentlicher Grünanlagen im Stadtgebiet. Den größten Anteil an den städtischen Parks hatte der erweiterte Hofgarten mit einer Fläche von rund 32 ha. Die Anlagen um Schwanenspiegel und Kaiserteich, die den südlichen Teil des Grünrings bilden, nahmen zusammen 6,5 ha ein, der Volksgarten umfasste zu dieser Zeit 13,4 ha. Hinzu kamen einige mit Rasen, Bäumen und Sträuchern begrünte Stadtplätze, darunter zum Beispiel der 3 ha große Frankenplatz, und einige Spazierwege am Rande der Stadt, wie zwischen dem Hofgarten und einem alten Friedhof auf der Golzheimer Insel. Der zur Jahrhundertwende noch im Bau befindliche Ostpark und auch der Florapark, der 1902 von privater Hand in den städtischen Besitz überging, sind als Projekte des 19. Jahrhunderts in die Bilanz dieser Zeit einzu-

schließen, auch wenn sie statistisch in das folgende Jahrhundert einfließen. 1903 umfasste der Bestand der städtischen Grünanlagen und Plätze bereits 206 ha. Darüber hinaus waren die Straßen der Stadt durch insgesamt 14.500 Straßenbäume begrünt (vgl. V.B. 1903/04, 204). Zur Jahrhundertwende hatte sich die Einrichtung öffentlicher Parks und Schmuckanlagen damit zu einer fest etablierten Aufgabe der Stadtverwaltung entwickelt und wurde mit stetig zunehmendem finanziellen und personellen Engagement betrieben. Die Anlage von Sport und Spielplätzen, bzw. die vorübergehende Nutzung bestimmter Freiflächen als solche ist für die Zeit vor der Jahrhundertwende an einigen wenigen Beispielen belegt. So gab es in der Kaiserswerther Straße und in der Nähe der Golzheimer Insel, d.h. am nördlichen Stadtrand, seit 1895 zwei Kinderspielplätze (vgl. V.B. 1895/96, 144). Weitere Flächen überließ die Stadt einem Bildungsverein und einem Turnverein zur Durchführung von Turnspielen (vgl. V.B.1894/95, 154, V.B. 1895/96, 147). Insgesamt handelte es sich hierbei jedoch um Einzelerscheinungen, die erst im Laufe des folgenden Jahrhunderts zur Regel und zu einer flächenmäßig bedeutsamen Freiraumgruppe wurden.

Abb. 13: Die Freiraumversorgung in Düsseldorf um 1900



(Quelle: eigener Entwurf, Kartengrundlage: Stadtplan von Düsseldorf 1903)

2.5 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

2.5.1 Die spezifische Ausgangssituation

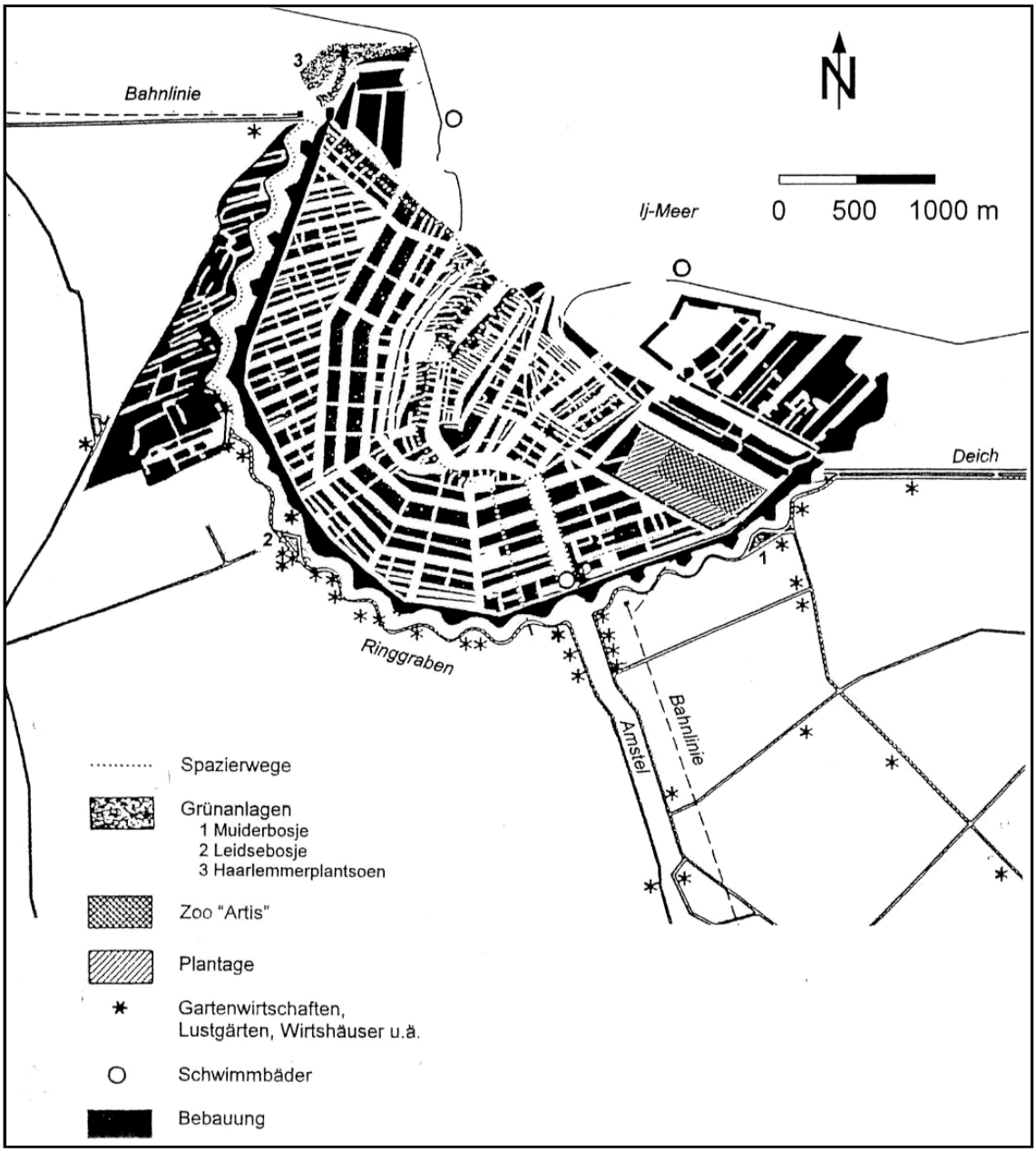
Seit dem Ende des 17. Jahrhunderts befand sich die einstige Weltstadt und Handelsmetropole Amsterdam in einer wirtschaftlichen und städtebaulichen Stagnationsphase. Auch die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts ist für Amsterdam als Phase des städtebaulichen Stillstands, ja sogar Verfalls zu charakterisieren. Zwar stieg die Bevölkerungszahl, die unter französischer Herrschaft auf 180.000 (1810) abgesunken war, langsam wieder an, doch dauerte es noch bis 1860, ehe sich ein zögernder wirtschaftlicher Wiederaufschwung bemerkbar machte. Aufgrund der großen Nachfrage nach billigem Wohnraum erfolgte in den Krisenjahren in einigen Stadtteilen eine Verdichtung durch die Teilung von Wohnungen und die Verbauung von Hinterhöfen. Auf der anderen Seite gab es im inneren Stadtbereich sogar Brachflächen, weil der Neubau mit dem Abrisstempo nicht schritt halten konnte. In den Jahren 1832, 1837 und 1866 suchten Cholera-Epidemien die Stadt heim, die ein deutliches Zeugnis von dem schlechten baulichen Zustand der Stadt ablegten (vgl. VAN DER PLAS 1993, 148-150). Amsterdam litt also schon vor Beginn seiner industriellen Entwicklung unter Problemen, die in Manchester und in schwächerer Form auch in Düsseldorf erst durch die mit der Industrialisierung einhergehenden Wachstums- und Umstrukturierungsprozesse entstanden waren. Die mangelhafte hygienische Situation und die schlechte, in Teilen stark verdichtete Bausubstanz boten eine ungünstige Basis für das in den 1870er Jahren verstärkt einsetzende Bevölkerungswachstum.

Auch die Freiraumversorgung innerhalb der Stadt war äußerst mangelhaft. Die Gärten in den Innenräumen der Grachtenbebauung glichen mit ihrem oftmals großartigen Baumbestand Parks, waren aber nicht öffentlich zugänglich. Den Einwohnern standen damit mit Ausnahme der zum großen Teil durch den Zoo und den botanischen Garten eingenommenen Plantage keine Grünflächen nennenswerter Größe zur Verfügung. Durch die von Bäumen gesäumten Grachten, die sehr zur Auflockerung des Stadtbildes beitrugen, wurde diesbezüglich zwar ein gewisser Ausgleich geschaffen, doch lag in der Altstadt und im Arbeiterviertel Jordaan ein deutlicher Freiraummangel vor. Die Bewohner Amsterdams waren also hinsichtlich ihrer Freiraumversorgung auf die Umgebung der Stadt angewiesen. Da sie angesichts der relativ geringen Ausdehnung der kompakt bebauten Stadt gut erreichbar war, konnte hierdurch zunächst ein Teil der Unterversorgung kompensiert werden. Entlang des äußeren Stadtgrabens, der einen beliebten Spazierweg darstellte, lagen zahlreiche Cafés und Gasstätten. Von 1843 an kamen einige kleinere Grünanlagen hinzu.

Als Besonderheit gegenüber Düsseldorf und Manchester verfügte man in Amsterdam jedoch über eine jahrhundertealte, an den schwierigen naturräumlichen Bedingungen und den Verteidigungserfordernissen gewachsene städtebauliche Tradition. Das Recht des Einzelnen auf die freie Gestaltung seines Besitzes war traditionell durch bindende Bauvorschriften stark eingeschränkt, so dass u.a. die dichte und regelmäßige Stadtstruktur des Grachtengürtels entstehen konnte (vgl. GEMEEN-

TE AMSTERDAM 1975, 7). Dieser planungskulturelle Hintergrund war zweifellos für die Etablierung eines dem Allgemeinwohl dienenden übergeordneten Planungswesens und damit auch für die planmäßige Einrichtung von öffentlichen Grünflächen von großem Vorteil. Hingegen war die Tradition öffentlicher Freiflächen, wie in Kapitel 2.2 bereits erläutert wurde, unbedeutend. Auf der anderen Seite gab es in Bezug auf die Verbesserung der Umweltsituation in den Städten durch Parks und andere Grünanlagen in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts bereits etliche Vorbilder in Deutschland und England, die eine wertvolle Orientierungshilfe darstellten. Im folgenden Kapitel soll dargelegt werden, auf welche Weise und in welchem Ausmaß sich die genannten positiven und negativen Rahmenbedingungen auf die Freiraumentwicklung Amsterdams im 19. Jahrhundert ausgewirkt haben und welche Faktoren darüber hinaus von Einfluss waren.

Abb. 14: Die Freiraumversorgung in Amsterdam um 1850



(Quelle: VAN DER PERK & VAN DER VOET 1979, 16, leicht verändert und ergänzt)

2.5.2 Die Freiraumplanung im Rahmen der Stadterweiterungspläne des 19. Jahrhunderts

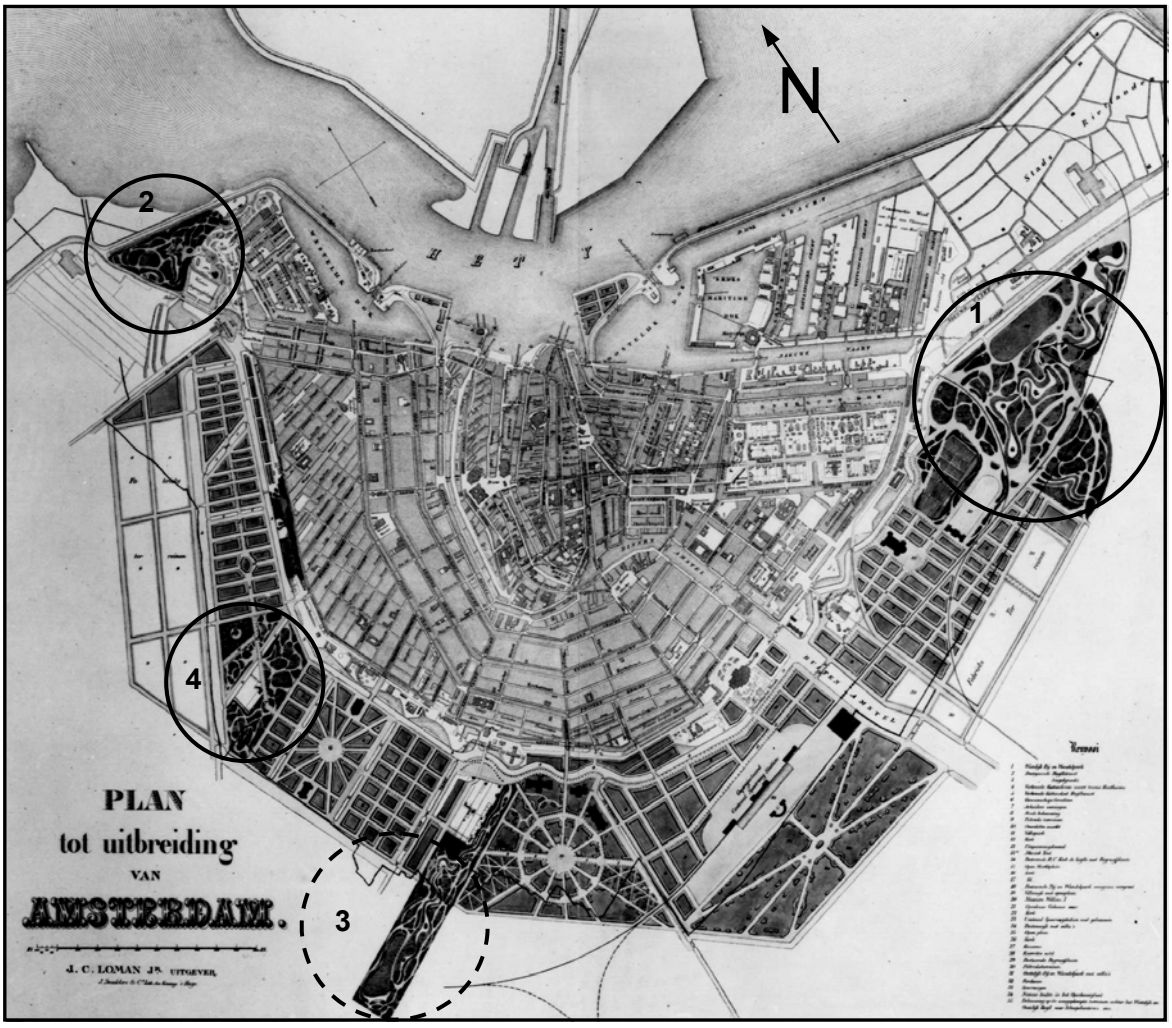
Als Hafenstadt erhielt Amsterdam starke wirtschaftliche Impulse von der industriellen Entwicklung in Deutschland und dem auflebenden Überseehandel. Nach der Fertigstellung des Nordseekanals (1865-1875, von Amsterdam bis Ijmuiden) wurde die Stadt zum wichtigsten Einfuhrhafen und profitierte zudem als Finanzzentrum vom neuen Boom der Investitionstätigkeiten in den Kolonien. Der Seehafen und die guten Schienenverbindungen sowie die industrielle Tradition im benachbarten Zaangebiet stellten wichtige Lagegunstfaktoren für die Ansiedlung von Industriebetrieben, vor allem aus den Bereichen Schiffbau, Chemie, Metall, Elektrotechnik und Textil in der Stadt dar (vgl. BORCHERT & VAN GINKEL 1979, 44 f). Mit der auflebenden Ökonomie beschleunigte sich auch die Einwohnerzunahme. 1860 lebten in Amsterdam rund 250.000 Menschen, davon ein Großteil innerhalb des alten Befestigungsringes, d.h. innerhalb der 1665 abgesteckten Grenzen (GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 11). Bis 1866 war eine Erweiterung der Stadt über die Grenze der ehemaligen Befestigungsanlage nahezu unmöglich, da diese die Akzisegrenze bildete. Erst mit der Abschaffung dieser städtischen Steuer wurde auch das (faktische) Bauverbot vor den Toren der Stadt aufgehoben (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 137). Eine Krise in der Landwirtschaft (1880-1895) führte Tausende arbeitslos gewordener Landarbeiter und Bauern nach Amsterdam. Viele von ihnen fanden Arbeit im Hafen und bei Großprojekten, wie dem Bau des Hauptbahnhofs und des Reichsmuseums. Von 1870 bis 1900 verdoppelte sich die Zahl der Einwohner nahezu (vgl. Abb. 11), das Wohnungsangebot stieg im selben Zeitraum jedoch lediglich um 60%. Gleichzeitig gingen durch Prozesse der Citybildung in der Innenstadt zwischen 1870 und 1925 30% der Wohnungen verloren. Sie wurden durch Bürogebäude, Kaufhäuser, das Hotel- und Gaststättengewerbe etc. verdrängt oder fielen Straßenerweiterungen und -durchbrüchen zum Opfer. Bewohnten 1870 noch durchschnittlich sieben Personen ein Haus, so waren es 1910 im Durchschnitt mehr als 13 Bewohner. Vor allem im Jordaan herrschte eine unhaltbare Überbelegung. Hier wurde die Wohnsituation zudem durch die traditionelle Mischung von Arbeit und Wohnen beeinträchtigt (vgl. WAGENAAR 1993, 219-222). Lediglich die Bewohner des Grachtengürtels verfügten mit den Innenhöfen in dieser Zeit über privates Grün innerhalb der Stadt.

Durch die lange Phase der wirtschaftlichen Stagnation und eine hohe Verschuldung und angesichts eines fehlenden rechtlichen Instrumentariums stand die Stadtverwaltung der problematischen baulichen Entwicklung der Stadt zunächst machtlos gegenüber. Erst in der Mitte der 60er Jahre hatte sich die finanzielle Situation der Amsterdamer Gemeindeverwaltung so weit normalisiert, dass an ein effektives Eingreifen zu denken war (vgl. VAN DER VALK & DE RUIJTER 1985, 9). Im selben Jahr wurde ein Gesetz über die Staatsaufsicht in hygienischen Fragen erlassen, das die Einflussnahme auf den Bau von öffentlichen Gebäuden und Wohnungen unter hygienischen Gesichtspunkten ermöglichte (vgl. ALBERS 1997, 74). Auch wuchs in den Reihen der Stadtväter die Einsicht, dass eine Steuerung der baulichen Entwicklung dem Wohle der Allgemeinheit dient und zu den Aufgaben einer modernen Gemeinde gehört. Die Förderung der Wirtschaft und die Verbesserung der Lebensbedingungen der Einwohner standen dabei in engem Zusammenhang. Die Bandbreite der diskutierten Maßnahmen reichte von der Stadtverschönerung durch Schmuckpflanzungen

und Straßenmöblierung bis zur großmaßstäbigen Stadterweiterung (vgl. VAN DER VALK & DE RUIJTER 1985, 9 f).

1866, im Jahr der Aufhebung der Akzisegrenze, beauftragte der Stadtrat den Stadtingenieur J.G. van Niftrik mit der Erstellung eines Stadterweiterungsplans, der im Jahr darauf veröffentlicht wurde. Das Ergebnis der Arbeit Van Niftriks war sehr ambitiös. Mit seinem Plan wollte er der unsystematischen privaten Bautätigkeit ein Ende setzen und über die Förderung eines geplanten Wohnungsbaus die Überbevölkerung in der Altstadt mit den damit verbundenen Folgen für die Wohnsituation der sozial schwächeren Bevölkerungsteile abbauen (vgl. VAN DER VALK 1994, 101). Die konservative Stadtverwaltung hatte gegen eine energische Intervention von öffentlicher Seite keine ideologischen Vorbehalte. Da die Stadt selbst zahlreiche Flächen besaß, hatte sie darüber hinaus ein Interesse daran, den Wert der Grundstücke über einen Stadterweiterungsplan einstufen zu können. 1868 veränderten sich jedoch die Machtverhältnisse im Stadtrat und die liberalen Kräfte übernahmen die Vorherrschaft. Sie standen der aktiven Einflussnahme auf die bauliche Entwicklung der Stadt kritischer gegenüber (vgl. POSTUMA & VAN DER VALK & WALLAGH 1989, 18).

Abb. 15: Der Stadterweiterungsplan für Amsterdam von J.G. van Niftrik (1866/67)



(Quelle: Fotographische Reproduktion der Plankarte, Stadtarchiv Amsterdam, Beschriftung ergänzt, Erläuterungen s. Text)

Van Niftrik schlug in Kontinuität mit der Erweiterung im 17. Jahrhundert eine gürtelförmige Stadterweiterung rund um den Grachtengürtel vor, die unterschiedliche Viertel für Wohlhabende, die Mittelklasse und Arbeiter vorsah. Die breiten Boulevards, die sternförmig in große Plätze münden, und die repräsentativen Bauten und Parkanlagen, die den Plan charakterisieren, verraten den Einfluss von Hausmanns Plänen für die Umgestaltung von Paris. Zwei Parks jeweils in Kombination mit einem Friedhof bildeten den westlichen und den östlichen Abschluss des Gürtels (s. Abb. 13, hierauf beziehen sich die folgenden Ziffern).

Der östliche Park (1) war um ein Mehrfaches größer als der westliche (2), da er nach der Vorstellung Van Niftriks neben einer Rennbahn auch eine lockere Bebauung durch Villen aufnehmen sollte. Im Süden des Gürtels, also auf halbem Wege zwischen westlichem und östlichem Parks lag der bereits vorhandene Vondelpark (3). An seiner Ostseite waren zwei große, sternförmig angelegte Villenviertel vorgesehen, wovon eines direkt an den Park angrenzte. Auf dem Gürtelabschnitt zwischen dem Vondelpark und dem westlichen Park, der durch eine wesentlich dichtere Bebauung gekennzeichnet war als die Osthälfte, befand sich ein weiterer Park (4). Anders als die beiden anderen Neuplanungen, die in der Plankarte als “Reit- und Spazierparks“ (“rij- en wandelpark“) bezeichnet wurden, war dieser Park in der Legende als “Volkspark“ gekennzeichnet. Die unterschiedlichen Bezeichnungen für die geplanten Parks deuten darauf hin, dass Van Niftrik sie für Nutzergruppen verschiedener sozialer Schichten vorgesehen hatte. Dies steht in Übereinstimmung mit ihrer räumlichen Zuordnung zu den entsprechenden Wohnvierteln[10].

Bei seinen Planungen orientierte sich Van Niftrik nicht an den bestehenden Besitzparzellen, sondern legte eine völlige Neuaufteilung zugrunde. Die umfangreiche Baugrundvorbereitung, zu der auch die Aufschüttung des Geländes auf die Höhe der übrigen Stadt gehörte, sollte von der Stadt übernommen werden. Zwar waren die städtebaulichen Qualitäten des Planes unumstritten, doch stieß er letztlich aufgrund der immensen zu erwartenden Kosten und der Eigentümerproblematik auf Ablehnung seitens des Stadtrats (vgl. VAN DER PLAS 1993, 225 f). Van Niftriks Plan zeigt sowohl der gestalterischen Prinzipien (räumliche Trennung der Schichten in verschiedenen Wohngebieten, Trennung der Funktionen, eine klare Begrenzung der Stadt, ein harmonisches Stadtbild) als auch der zugrundeliegenden Vorstellung von der Notwendigkeit einer weitreichenden planerischen Formgebung der Stadt deutliche konzeptionelle Anklänge an den Städtebau des 17. Jahrhunderts. Ein derartiger, das Gemeinwesen von übergeordneter Warte formender Ansatz konnte offensichtlich in der von einer liberalistischen Grundhaltung geprägten Zeit nicht bestehen.

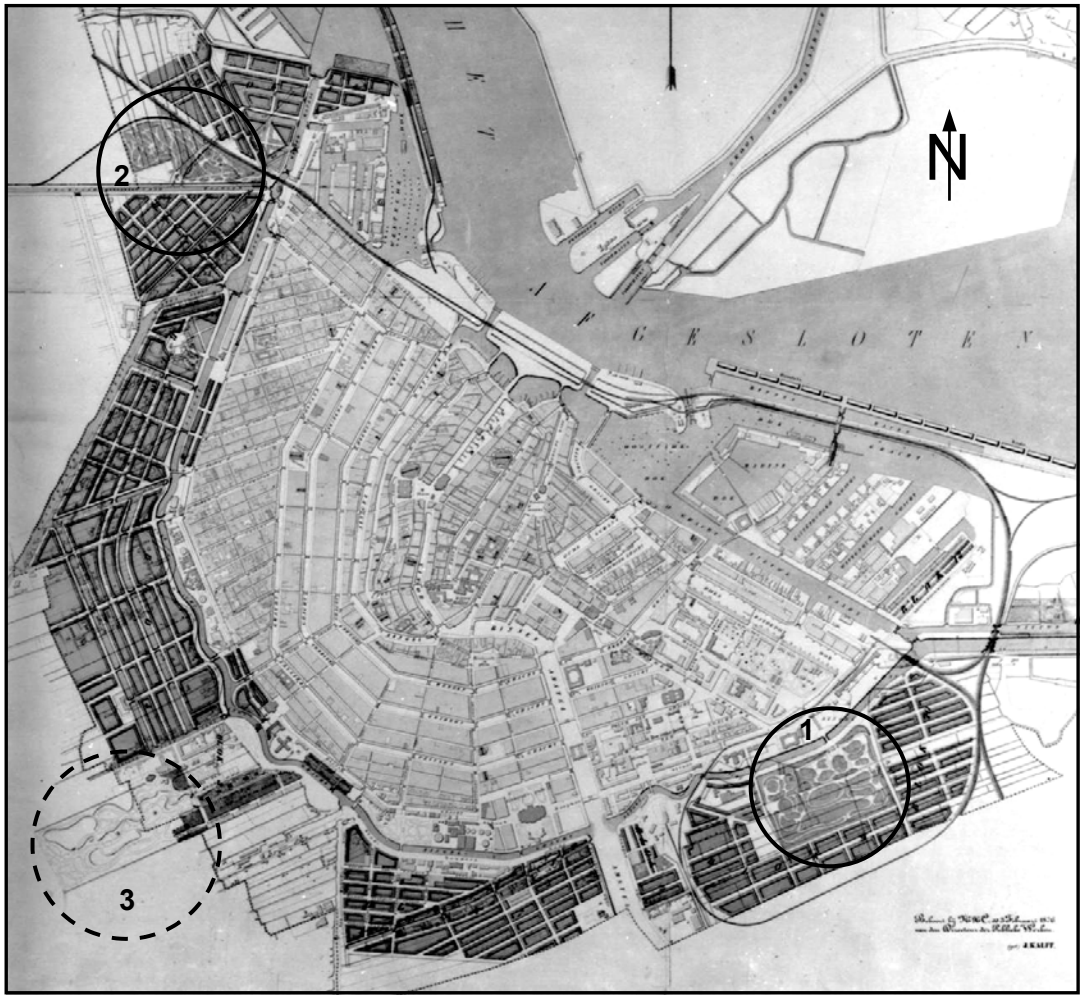
Man ging in der Folgezeit zunächst ganz vom Gedanken einer umfassenden Stadterweiterungsplanung ab und beschränkte sich darauf, den Verlauf einiger wichtiger Straßenzüge außerhalb des bebauten Stadtgebietes festzulegen (vgl. VAN DER VALK & DE RUIJTER 1985, 11-13). Einige der Hauptstraßen legte die Stadt selbst an, um die Bautätigkeit von Investoren entlang dieser Erschlie-

[10] Die Bezeichnung Volkspark steht hier noch nicht für den zu Beginn des folgenden Jahrhunderts entstandenen Parktyp, der sich durch seine besondere Nutzungsvielfalt und eine funktionale Gestaltung von den bürgerlichen Spazierparks im Landschaftsstil abhebt (vgl. S. 79). Auch der Vondelpark war als “rij- en wandelpark“ konzipiert. Zur Begriffserläuterung s. S. 71.

ßungswege zu stimulieren. Wie in Manchester wurden die Straßenpläne für projektierte Bebauungsgebiete in der Regel durch die Investoren, überwiegend Grundeigentümer oder Bauspekulanten, selbst erstellt. Sie erfüllten die minimalen stadthygienischen Anforderungen der Bauverordnungen und waren darüber hinaus lediglich am größtmöglichen Profit orientiert. Dieser sogenannte "revolutiebauw" führte zu eintönigen Häuserreihen an langen schmalen Straßen. Da eine größtmögliche Dichte angestrebt war, fehlten öffentliche Plätze, Parks oder kleinere Grünanlagen (vgl. VAN DER CAMMEN & DE KLERK 1986, 38).

Erst als sich zeigte, dass diese liberale Baupolitik zu einer rein am Profit orientierten, qualitativ schlechten und ungeordneten Bautätigkeit führte, ergriff die Gemeinde wieder die Initiative. Kraft einer Polizeiverordnung aus dem Jahre 1876 wurde die Anlage von Straßen und Wegen von der Genehmigung durch den Gemeinderat abhängig gemacht. Der leitende Stadtbauingenieur J. Kalff erarbeitete in Zusammenarbeit mit Van Niftrik 1875 einen neuen Stadterweiterungsplan ("Plan Kalff"), der 1877 genehmigt wurde.

Abb. 16: Der Stadterweiterungsplan für Amsterdam von J. Kalff und J.G. van Niftrik (1876)



(Quelle: Ausschnitt aus der fotographischen Reproduktion der Plankarte, Stadtarchiv Amsterdam, Beschriftung ergänzt, Erläuterungen s. Text)

Wie der ursprüngliche Plan von Van Niftrik sah er eine gürtelförmige Erweiterung um die bestehende Stadt vor, doch folgte er in der Grundstücksaufteilung der agrarischen Parzellierung. Der Plan ließ sich damit rechtlich wesentlich leichter durchsetzten. Zahlreiche Gräben wurden verfüllt und in Straßen umgewandelt. Dazwischen entstanden dichtbebaute Arbeiterwohngebiete wie Spaarndammerbuurt, Staatsliedenbuurt, Kinkerbuurt, Dapperbuurt, Oosterparkbuurt oder Pijp, die zwar insgesamt eine Verbesserung der Wohnqualität gegenüber der befestigten Stadt darstellten. Ihre mangelhafte baulich-ästhetische Qualität, die sich in eintöniger Bauweise und dem weitgehenden Fehlen von Plätzen, Boulevards oder Grünflächen ausdrückte, stieß jedoch auf Kritik (vgl. PANERAI & CASTEX & DEPAULE 1985, 74 f).
Der Grundgedanke aus dem Plan von 1866, im Westen und Osten der Stadt jeweils einen neuen Park einzurichten, wurde übernommen. Die beiden Parks bildeten jedoch nicht mehr die Endstücke des Gürtels, sondern lagen nun inmitten von Wohngebieten. Sie wurden als “Westerpark" (2) und “Oosterpark“ (1) mit einer gewissen Verzögerung und in reduzierter Form realisiert und stellen heute Oasen in dem mit Freiräumen nach wie vor stark unterversorgten Gürtel der Stadterweiterungsgebiete 19. Jahrhunderts dar. In Abschnitt 2.5.3 wird ihre Entstehung und die ihrer Vorläufer näher erläutert.

Das letzte Jahrzehnt vor der Jahrhundertwende war eine Zeit der Reformen im niederländischen Städtebau. So führte Amsterdam 1896, dem Beispiel Englands folgend, das Erbpachtrecht ein und ging zu einer aktiveren Wohnungsbau- und Grundstückpolitik über. Eine einschneidende Zäsur auf dem Weg zu einer Stadtplanung nach heutigem Verständnis erfolgte schließlich 1901 durch den Erlass des Wohnungsgesetzes (Woningwet). Ein neuer Stadterweiterungsplan wurde jedoch erst 1905 aufgestellt.

Die planerischen Rahmenbedingungen für die Stadt- und Freiraumentwicklung gestalteten sich in Amsterdam bis 1877 damit kaum günstiger als in Manchester. Die jahrhundertealte stadtplanerische Tradition, die eine raschere und konsequentere planerische Steuerung des städtebaulichen Wachstums hätte erwarten lassen, kam hier offensichtlich nicht zum Tragen. Finanzielle Engpässe, Hindernisse rechtlicher Natur und eine dem liberalistischen Grundgedanken verpflichtete Gemeindeverwaltung überwogen die Ansätze zu einer stärkeren planerischen Beeinflussung der baulichen Entwicklung wie sie im Plan von Van Niftrik zum Ausdruck kamen. Die im “Plan Kalff“ vorgesehenen Freiräume für die Stadterweiterung stellten zwar einen großen Fortschritt dar, waren jedoch angesichts des tatsächlichen Bedarfs keineswegs ausreichend. Am Beispiel Manchester wurde allerdings deutlich, dass bei einem entsprechenden Engagement der Stadtverwaltung und von privater Seite trotz eines fehlenden oder mangelhaften planerischen Regulativs beachtliche Fortschritte in der Versorgung mit öffentlichen Freiräumen zu erzielen waren. Wie die folgenden Ausführungen zur Freiraumentwicklung in Amsterdam zeigen, verlief die Entwicklung hier jedoch weniger günstig. So waren zunächst sogar Rückschritte zu verzeichnen.

2.5.3 Die Einrichtung öffentlicher Freiräume entlang der ehemaligen Befestigung

1857, als die Nachfrage nach Bauland allmählich wieder anstieg und die Stadt sich mit Sanierungsplänen für die Plantage trug, beschloss man, das Gebiet offiziell zur Bebauung freizugeben und die Parzellen zum Verkauf anzubieten. Im Laufe der Zeit waren neben den Gartenhäusern und Stallungen, Cafés und Gaststätten, verschiedene Handwerks- und Gartenbaubetriebe, eine Mühle, eine Fabrik und auch Geschäfte in der Plantage entstanden, so dass ihr Charakter als städtischer Freiraum im 19. Jahrhundert bereits stark abgenommen hatte. Das ehemalige Amsterdamer Erholungsgebiet wurde innerhalb kurzer Zeit ein Wohngebiet der Wohlhabenden, die den grünen Rahmen für ihre stattlichen Häuser zu schätzen wussten. Entsprechend stiegen die Grundstückspreise in der Plantage rasch an und verfünfzigfachten sich bis zur Jahrhundertwende. Die Investitionen, die die Gemeinde im Vorfeld hatte tätigen müssen, um das Gelände baureif zu machen, rentierten sich (vgl. VAN DER LINDEN VOOREN 1956b, 2). Der Verlust eines städtischen Freiraums von großem Umfang und großer Beliebtheit wurde dagegen nicht aufgerechnet. Sowohl bei der Entstehung als auch bei der Abschaffung des ersten Erholungsgebietes in Amsterdam galten einzig finanzielle Erwägungen.

Wie in Abschnitt 2.2.3 bereits angedeutet, gingen auch von der Schleifung der Festungsanlagen in freiräumlicher Hinsicht kaum Verbesserungen aus. Hier vergab man eine wichtige Chance. Entlang der Befestigungsanlage entstanden im Zuge ihrer sukzessiven Beseitigung lediglich eine Reihe kleinerer, insulärer Grünanlagen auf dem Gelände geschleifter Stadttore oder Bastionen. Sie wurden zur Stimulierung der Bautätigkeit jenseits des Ringgrabens (Singelgracht) geschaffen oder als attraktives “setting“ für Denkmäler und repräsentative Gebäude, erfüllten also in aller Regel rein ästhetische Funktionen. Einige von ihnen sind bis heute erhalten geblieben, andere wurden im Laufe der Zeit ganz oder teilweise überbaut.

Die folgende exemplarische Beschreibung einiger dieser Grünanlagen verdeutlicht die Zufälligkeit und Wechselhaftigkeit ihrer Entwicklung und kontrastiert sie mit der planvollen und zusammenhängenden Anlage des stadtstrukturierenden Grünrings auf dem Gelände der Düsseldorfer Befestigung.

- 1843 schlug der Direktor des Botanischen Gartens dem Bürgermeister und den Beigeordneten vor, an der Bastion Blauwhoofd im Nordwesten der Stadt am Ij-Ufer eine Grünanlage einzurichten (s. Abb. 12). Dieser Platz war als Ziel für Spaziergänge sehr beliebt, da er eine schöne Aussicht auf das Ij-Meer und das gegenüberliegende Waterland bot. Nach einer über zwei Jahre dauernden Diskussion um Lage und Größe dieser Grünanlage wurde sie 1845 tatsächlich verwirklicht und stellte die erste parkähnliche Anlage der Stadt seit Napoleons Zeiten dar. Sie wurde 1857 noch einmal vergrößert, musste jedoch bedingt durch den Bau des Hauptbahnhofs am Ij-Ufer und eines Verbindungskanals zum Nordseekanal bereits 1869 wieder weichen (vgl. KOOY 1972, 265 f).

- Die Frederik Hendrikplantsoen an der Karthuyzer Bastion wurde 1886 aus Gründen der Bauförderung angelegt. Die Gemeinde beschloss die Finanzierung dieser Grünanlage, um die Bautätigkeit jenseits der Ringgracht zu stimulieren. Sie ist bis heute erhalten geblieben (vgl. KOOY 1972, 267).

- Eine sehr wechselvolle Geschichte hat der Frederiksplatz am Utrechter Tor durchlaufen. Er diente lange Zeit als Schützen- und Marktplatz.1755 wurde auf der Mitte des Platzes ein Eiskeller errichtet, später noch eine Kavalleriekaserne. 1855 erhielt der Arzt Dr. Samuel Sarphati die Genehmigung, beim Utrechter Tor ein Palais zu bauen, das den Londoner "Christal Palace" nachahmte und "Paleis voor Volksvlijt" genannt wurde. Sarphati wollte das 1864 fertiggestellte Gebäude gern von einer großzügigen Grünanlage umgeben wissen. Er erhielt die Erlaubnis den Frederiksplatz hierzu in entsprechender Weise umzugestalten. 1875 war diese als Kulisse konzipierte Anlage fertig. Sie besteht in stark gewandelter Form bis heute (vgl. KOOY 1972, 270 f).

- Der von der Paulus Potterkade durchschnittene Museumsplatz wurde zunächst als Ausstellungsgelände verwendet. 1885 stellte man das Gelände für die Austragung von Sportwettkämpfen zur Verfügung, darunter auch von Eislaufwettbewerben auf der Kade. 1890 wurde das Gelände fest an den Amsterdammer Ijsclub verpachtet, der erst 1950 auf ein anderes Gelände umzog (vgl. KOOY 1972, 269 f). Der Museumsplatz wird bis heute für Großveranstaltungen genutzt.

- Vor den Stadttoren lagen an einigen Stellen kleine Waldgebiete, die die Bevölkerung zum Spazierengehen aufsuchte. Die Grünanlage am Leidseplein ist aus einem solchen Waldstück, dem sog. Leidsche Bosch, hervorgegangen, als die Stadt sich über das Leidener Tor hinweg ausdehnte. Der Name der Grünanlage, Leidsebosje, läßt ihren Ursprung noch deutlich erkennen. Eine zweite Grünanlage am Leidseplein, die Kleine-Gartmanplantsoen, geht auf die private Initiative zweier Firmen zurück, die die Kosten zu ihrem Bau übernahmen. Sie entstand auf einer zugeschütteten Gracht. Auch vor dem Muidertor wurde mit dem Muiderbos ein kleiner Park angelegt, den man später um einen Friedhof, den Oosterbegraafplaats, ergänzte (vgl. KOOY 1972, 265-71).

- Einige Bastionen dienten vorübergehend auch als Standorte für Friedhöfe, so das Bollwerk "Haarlem" (Noorder- oder Palmerkerkhof) und das Bollwerk "Rijkeroord" (Westerkerkhof). 1875 kaufte die Stadt die beiden Friedhöfe auf und wandelte sie in Grünanlagen um, die "Erste und Zweite Marnixgrünanlage" genannt wurden ("Eerste en Tweede Marnixplantsoen"). Sie sind, wenn auch etwas verkleinert, bis heute vorhanden. Ein weiteres Beispiel für die Umwandlung eines Friedhofs in eine öffentliche Grünanlage stellt der Bilderdijkpark dar. Auch der Oosterpark (s.u.) liegt zu einem Teil auf einem ehemaligen "begraafplaats" (vgl. KOOY 1972, 265-71).

Die Umwandlung stillgelegter Friedhöfe in Parkanlagen hatte vor allem rechtliche Gründe: Das seit 1827 bestehende Verbot, die Verstorbenen in Kirchen zu bestatten, hatte zur Einrichtung größerer,

parkartig angelegter Friedhöfe geführt. Durch eine 1864 in Kraft getretene Bestimmung, dass Friedhöfe mindestens 50 m Abstand zu geschlossenen Ortschaften haben mussten, wurden viele der zum Teil noch sehr jungen Friedhöfe wieder aufgegeben. Weil der Umnutzung dieser Flächen enge Beschränkungen auferlegt waren, boten sie sich eigentlich nur als Standorte für städtische Grünanlagen an (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 171 f).

2.5.4 Die Entstehung der ersten öffentlichen Parks in Amsterdam

Nach dem Park Blauwhoofd, der auch zur Zeit seiner größten Ausdehnung kaum größer war als eine Schmuckanlage, entstand auf Initiative einflussreicher Amsterdamer Bürger mit dem Vondelpark der erste öffentliche Park der Stadt größeren Umfangs.

2.5.4.1 Der Vondelpark

Die Idee, in Amsterdam einen öffentlichen “rij- en wandelpark“ hinter dem Leidener Tor anzulegen, stammte von dem Bankier Christiaan Pieter van Eeghen (1816-1889). Er war Chef eines Amsterdamer Handelshauses und ein bekannter Philanthrop. Im Januar 1864 wurde auf seine Initiative hin im Rathaus zu diesem Zweck eine Parkkommission aufgestellt (vgl. HEIJDER 1989, 100). Wie in Manchester rief man die Amsterdamer Bürger zu Spenden auf. Die auf diese Weise gewonnenen Gelder waren ausreichend für die Anlage eines 10 ha großen Teilstücks des Parks, der insgesamt mit einer Fläche von 45 ha geplant war. Das hierfür vorgesehene Gelände hinter dem Leidener Tor im Süden der Stadt war im wesentlichen noch unbebaut und wurde als Weideland genutzt. Da das Gelände teils auf dem Stadtgebiet Amsterdams, teils auf dem der Gebiet der Nachbargemeinde Nieuwer Amstel lag und außerdem in den Zuständigkeitsbereich der Verwaltung des Binnendijkschen Buitenvelderschen Polders fiel, musste die Genehmigungen dreier Verwaltungen eingeholt werden (vgl. JANSEN 1965a, 132 f; HEIJDER 1989, 100; s.a. Abb. 17).

Der Park wurde im Landschaftsstil nach den Plänen der Haarlemer Gartenarchitekten J.D. Zocher und L.P. Zocher[11] gebaut und am 15. Juni 1865 eröffnet. In der Folgezeit dehnte er sich etappenweise aus, bis er nach 13 Jahren, im Juni 1877, den Amstelveense Weg und damit seine Endgröße erreichte. Das Geld für die Erweiterungen war durch weitere Spendenaufrufe und durch den gewinnbringenden An- und Verkauf benachbarter Grundstücke durch Vereinsmitglieder zusammengekommen. Seinen Namen erhielt der zunächst als “Neuer Park“ bezeichnete Park anlässlich der Aufstellung einer drei Meter hohen Statue zu Ehren des Dichters Vondel im Jahre 1867[12] (vgl. HEIJDER 1989, 102 f).
Schon kurz nach der Fertigstellung des ersten Teilstücks hatten findige Unternehmer den Wert des an den Park grenzenden Geländes erkannt. Es eignete sich hervorragend für den Bau neuer

[11] Der Plan für den Vondelpark wurde von Jan David Zocher jr. entworfen und nach seinem Tod durch seinen Sohn L.P. Zocher für die zweite Hälfte des Parks erweitert und vollendet (vgl. ANDELA 1977, 19).

[12] Das Amsterdamer Vondel-Komitee hatte schon länger nach einem passenden Ort in der Stadt für das Denkmal gesucht und einigte sich mit dem Verein auf einen Platz im Park. Am 18. Oktober 1867 wurde es feierlich enthüllt. Bis etwa 1880 hieß der Park “Vondelspark“, dann ließ man das Verbindungs-S weg (vgl. HEIJDER 1989, 102).

Wohnviertel für die Wohlhabenden der Stadt. Der neue Park gab damit den Anlass für die erste Stadterweiterung über den Ringgraben hinweg. Rund um den Vondelpark entstanden in erster Linie freistehende Villen, eine Entwicklung, die der Verein durch Verkaufsbedingungen von Grundstücken aus seinem Besitz sowie durch politische Einflussnahme auf die Genehmigungsverfahren nach Kräften unterstützte (vgl. JANSEN 1965b, 227-31).
Der Unterhalt des Parks wurde aus Einkünften bestritten, die sich durch die Verpachtung von Weiden und Pavillons, dem Verkauf von Heu etc. erwirtschaften ließen, musste jedoch immer wieder durch Schenkungen und Nachlässe gefördert werden, ohne die er sicherlich nicht so lange in Privatbesitz hätte verbleiben können (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 144). 1954 schließlich wurde der Park von der Stadt übernommen, weil der Verein außerstande war, die gestiegenen Unterhaltskosten und eine anstehende größere Renovierung zu finanzieren (vgl. HEIJDER 1989, 103).

Die Form des Parks steht in engem Zusammenhang zu seiner Funktion als “rij- en wandelpark“, als Reit- und Spazierpark. Im Niederländischen bezeichnet “rijen“ auch das Fahrradfahren, doch kam dies erst gegen Ende des Jahrhunderts auf. Reiten war eine Freizeitbeschäftigung, die sich nur wohlhabende Bürger erlauben konnten - wie übrigens das Fahrradfahren in seinen Anfangszeiten auch. VAN ROOIJEN (1990, 142) leitet aus dieser Bezeichnung ab, dass der Park vor allem für die Bessergestellten in der Stadt eingerichtet worden ist, d.h. für die Mittel- und Oberschicht. Er stellt damit die sozialen Absichten der Gründer etwas in Frage, die diese selbst, beispielsweise in ihrem Rundschreiben zum Spendenaufruf, in den Vordergrund gestellte hatten.
Der Landschaftsstil, der über Deutschland aus England in die Niederlande gekommen war, passte mit seinem verschlungenen, die geringe Größe eines Parks verschleiernden Wegenetz sehr gut zur Funktion des Parks. Er löste die strengen Formen des Niederländischen Gartenstils ab und kam damit dem neuen liberalen Geist innerhalb der städtischen Gesellschaft sehr entgegen. Mit der Familie Zocher hatte man die führenden Vertreter des niederländischen Landschaftsstils engagiert (vgl. ANDELA 1977, 19). Die großen Wasserpartien im Park sind zum einem typisch für einen Park im Landschaftsstil, entspringen zum anderen aber auch der Notwendigkeit, den feuchten Untergrund entwässern zu müssen.

2.5.4.2 Der Sarphatipark

Der Arzt Dr. Samuel Sarphati hatte sich bereits 1855 durch den Bau des “Paleis van Volksvlijt“ als Förderer des allgemeinen Wohls der Stadt ausgewiesen. 1860 machte er es sich zur Aufgabe, ein ganzes Musterstadtviertel zu bauen. Kern dieses Viertels war ein großzügiges Villengebiet in der direkten Umgebung des “Paleis van Volksvlijt“. In einem gewissen Abstand dazu war auch ein Wohngebiet für die Mittelschicht und die Arbeiterklasse geplant. Darüber hinaus enthielt der Plan einen großen Park entlang der Amstel. Sarphati wollte mit seinem Projekt unter anderem beispielhaft den Nutzen und die Notwendigkeit eines umfassenden Erweiterungsplans für das zukünftige Wachstum der Stadt demonstrieren. Er erhielt 1862 die Baugenehmigung und konnte mit der Durchführung beginnen. Zum Ärger der Stadtverwaltung hielt er sich jedoch nicht an zuvor getroffene Absprachen und interpretierte den genehmigten Plan sehr freizügig. Die von ihm eigens gegründete Baugesellschaft geriet zudem bald in finanzielle Schwierigkeiten und verkaufte die Bau-

grundstücke an kleinere Bauunternehmer. Statt des Musterstadtteils entstanden Fabriken und die berüchtigten Spekulationsbauten (vgl. VAN DER VALK & DE RUIJTER 1985, 11). Die Stadt hielt jedoch an der bereits Sarphati gestellten Bedingung fest, dass in dem Gebiet ein Park angelegt werden sollte. Anstelle der ursprünglich verlangten 10 ha akzeptierte der Gemeinderat schließlich eine nur 4 ha große Fläche, die der Stadt 1879 zwecks Anlage des Parks übertragen wurde (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 138-140). Statt wie ursprünglich vorgesehen an der Amstel, wurde der Park nun weiter westlich inmitten des Arbeiterviertels Pijp gebaut. Er liegt damit auf halber Strecke zwischen Oosterpark und Vondelpark in einem besonders freiraumarmen Bereich (vgl. Abb. 17).

2.5.4.3 Oosterpark und Westerpark

Der Oosterpark sollte nach dem Plan von Kalff 19,5 ha einnehmen. Er umfasste neben dem Oosterbegraafplaats auch das Muiderbosje. 1886, acht Jahre nach der Genehmigung des Plans Kalff, begann man zunächst mit dem Bau einer 2 ha großen Grünanlage, die 1888 fertiggestellt wurde. Für die Anlage des restlichen Parks wurde 1890 ein Wettbewerb ausgeschrieben, aus dem der bekannte Landschaftsarchitekt Leonard A. Springer aus Hilversum als Sieger hervorging. Im Frühjahr des Jahres 1894 wurde der Park eröffnet. Springers siegreicher Entwurf zeigt einen typischen Landschaftspark mit schlingernden Wegen, Wasserflächen und lockeren Baumgruppen. In der Ausschreibung waren aber auch Sport- und Spielgelegenheiten gefordert, sowie ein größerer Platz für Musikaufführungen, die Springer in seinen landschaftlichen Entwurf integrieren musste. Sie weisen bereits auf eine gewisse soziale Ausrichtung der Anlage hin. Durch eine Reihe von Baumaßnahmen auf dem Parkgelände und die Verbreiterung der umliegenden Straßen verlor der 1894 eröffnete Park in der Folgezeit immer wieder kleinere Flächen (vgl. VAN LEEUWEN & LELYVELD 1974, 6 f). Seine heutige Größe beträgt 13,5 ha.

Der Westerpark ersetzte in gewisser Weise den 1869 weggefallenen Park Blauwhoofd, lag jedoch bei weitem nicht so günstig. Im Plan von Kalff noch mit einer Fläche von 10 ha vorgesehen, blieben nach Abzug von Flächen für eine Gasfabrik, eine Bahnlinie und die Verbreiterung eines Kanals (Haarlemmertrekvaart) noch 5,6 ha für den Park übrig. Ein Teil der Fläche befand sich bereits in Gemeindebesitz, ein anderer wurde durch Grundstückstausch von der nationalen Eisenbahngesellschaft erworben. Der ebenfalls im Landschaftsstil angelegte Park wurde 1891 eröffnet.

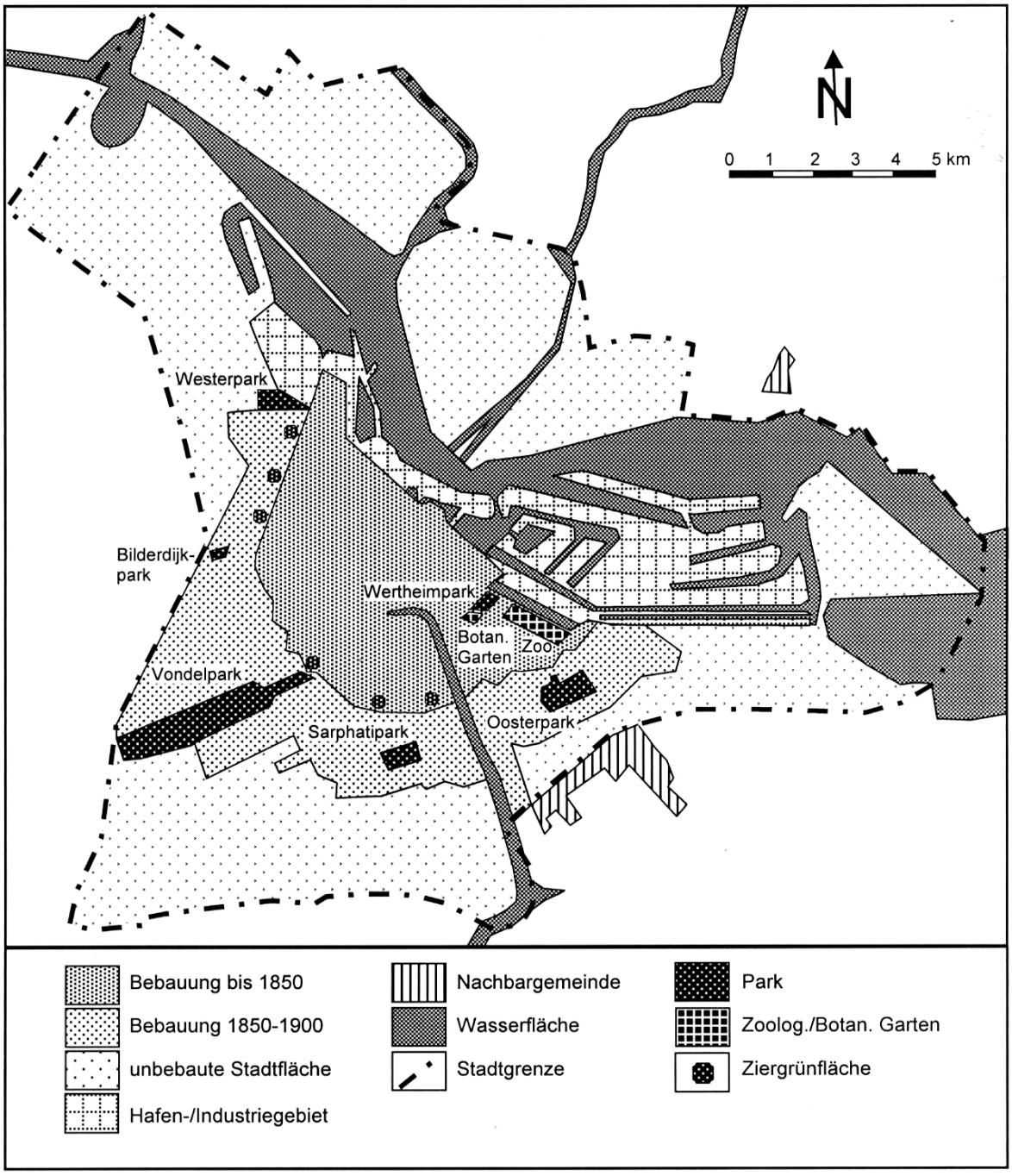
Oosterpark und Westerpark können als die ersten planmäßig angelegten städtischen Parks angesprochen werden. Als Bestandteile eines Stadterweiterungsplans wurden sie den Gebieten der Stadt zugeordnet, in denen es an Grünanlagen deutlich mangelte. Ihre Gestaltung und ihre Nähe zu den Arbeiterwohnvierteln zeigen, dass sie von Anfang an als Parks für das Volk gedacht waren (vgl. Abb. 17, S. 74) . VAN ROOIJEN (1990, 176) hält es für sehr wahrscheinlich, dass der Einfluss der Radikalliberalen im Amsterdamer Stadtrat in den späten 80er und frühen 90er Jahren des letzten Jahrhunderts wesentlich dazu beigetragen hat, dass die bereits seit längerem geplanten Parks endlich angelegt wurden.

2.5.5 Die Entwicklungsbilanz am Ende des 19. Jahrhunderts

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die rechtlichen, stadtpolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst sehr ungünstig für die Freiraumentwicklung der Stadt darstellten. Der Laissez-faire-Stil, den die Gemeinde bei der Steuerung der städtebaulichen Entwicklung handhabte, erinnert in keiner Weise an das planungskulturelle Erbe der Stadt. Die weitgehende stadtplanerische Untätigkeit führte in bezug auf die Freiraumversorgung zu Versäumnissen, die bis heute negativ spürbar sind. Van Niftriks Stadterweiterungsplan aus dem Jahre 1866 zeigt, dass städtische Freiräume grundsätzlich als städtebauliche Elemente etabliert waren, wobei ihnen jedoch vor allem ästhetische Funktionen zugewiesen wurden. Die tatsächliche Entwicklung blieb damit hinter dem fachlichen Stand zurück. Erst mit dem Plan Kalffs erfolgte der Übergang zu einer planvollen Einrichtung öffentlicher Freiräume. Zuvor war jedoch durch eine private Initiative mit der Einrichtung eines großen öffentlichen Parks der erste und entscheidende Schritt in Richtung auf eine öffentliche Freiraumversorgung gemacht worden.
Zum Ende des Jahrhunderts verfügte Amsterdam über einen Grünflächenbestand von rund 76 ha. Ein Großteil dieser Fläche entfiel auf den über 45 ha großen Vondelpark. Mit weitem Abstand folgte der damals 12 ha große Oosterpark. Dagegen waren Sarphatipark und Westerpark mit 4 bzw. 5 ha verhältnismäßig kleine Anlagen. Die im Stadtgebiet verstreut liegenden Schmuckanlagen nahmen zusammengenommen eine Fläche von etwas über 10 ha ein (vgl. KOOY 1972, 273).

Die Motive für die Anlage der ersten Parks von nennenswertem Umfang lassen sich nicht so eindeutig dem Philanthropismus zuordnen wie in Manchester, auch wenn der Wohltätigkeitsgedanke sicherlich eine wichtige Rolle spielte. Die Anlage von Grünflächen bzw. Schmuckplätzen entlang der ehemaligen Stadtbefestigung belegt, dass das Engagement der Stadtväter in diesem Bereich neben dem Wunsch, der Stadt ein repräsentativeres Gesicht und ihrem auflebenden Bürgerstolz Ausdruck zu verleihen, auch von der Aussicht auf wirtschaftliche Vorteile getragen war. Durch die Anlage der Parks ließ sich das Image der Stadt und der Wert anliegender Baugrundstücke wirksam aufwerten. Hinsichtlich ihrer Lage sind Westerpark und Sarphatipark stärker auf den Bedarf der Arbeiterschicht ausgerichtet als Oosterpark und Vondelpark.

Abb. 17: Die Freiraumversorgung in Amsterdam im Jahre 1900



(Quelle: eigener Entwurf, Kartengrundlage: Karte von Amsterdam und Umgebung um 1908, abgebildet in AMSTERDAMSCHE WONINGRAAD 1909)

2.6 Vergleichendes Resümee zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen bis 1900

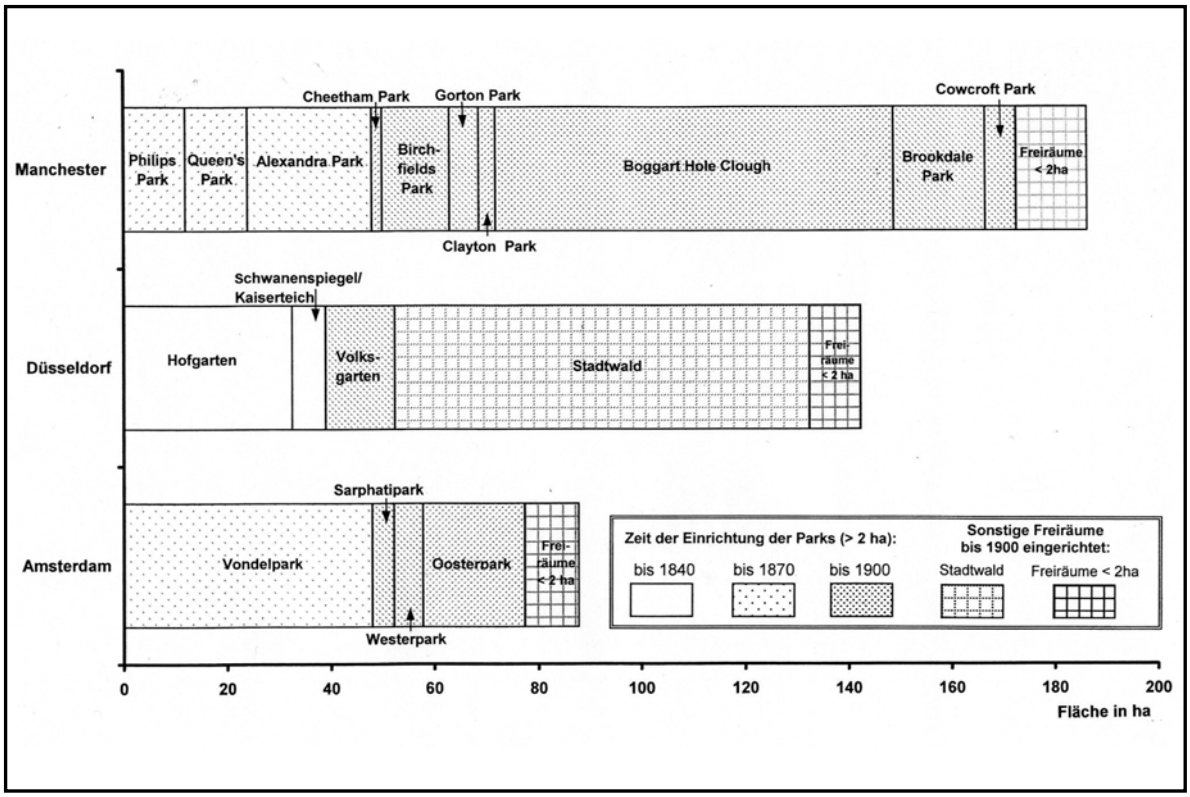
Der Überblick über die städtebauliche und freiräumliche Entwicklung der drei Untersuchungsräume seit Beginn ihrer Industrialisierung lässt bei aller Unterschiedlichkeit der individuellen Situation eine Reihe von grundlegenden gemeinsamen Entwicklungstendenzen erkennen. Hierzu gehört beispielsweise die enorme Entwicklungsbeschleunigung, die die Städte vom Zeitpunkt ihrer Industrialisierung an erfuhren. Bedingt durch die beiden bestimmenden Faktoren des Wandels zur modernen Industriegroßstadt, die Bevölkerungszunahme und die Industrieansiedlung, kam es in allen drei Städten nicht nur zu einer erheblichen Zunahme der Stadtfläche, sondern auch zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung des physiognomischen und sozialen städtischen Gefüges. Wie insbesondere am Beispiel Manchesters gezeigt wurde, drückte sich der steigende Spezialisierungsgrad auf dem sekundären und tertiären Sektor räumlich nicht nur in neuen Gebäuden bzw. Gebäudetypen aus, sondern auch in neuen Verteilungsmustern wirtschaftlicher Aktivitäten. Parallel dazu kam es zur räumlichen Segregation der unterschiedlichen sozialen Gruppen der Wohnbevölkerung. Auch die Fortschritte in der Verkehrstechnologie haben ganz entscheidend zur Veränderung des Stadtbildes und städtischen Gefüges beigetragen.

Die Freiraumentwicklung hingegen ist vor allem durch Freiraumverluste infolge der städtebaulichen Wachstums- und Verdichtungsprozesse gekennzeichnet. Obwohl der daraus resultierende Freiraummangel nur eines von zahlreichen Problemen der Großstadt des 19. Jahrhunderts darstellte, wurden in allen drei Städten in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts mehrere öffentliche Parks und auch eine Reihe kleinerer Grünflächen angelegt. Mit über 40 Einzelflächen und einer Gesamtfläche von rund 180 ha war der Ausstattungsgrad in Manchester zur Jahrhundertwende im Vergleich der Städte am höchsten. Auf jeden Einwohner entfielen 3,3 m^2 öffentlicher Freiräume. Amsterdam verfügte bei ähnlicher Einwohnerzahl und Stadtflächengröße lediglich über weniger als die Hälfte dieser Fläche. Rechnet man den Erholungswald am Stadtrand mit ein, der sich außerhalb der Stadtgrenzen befand, so nahm Düsseldorf hinsichtlich Anzahl und Gesamtfläche der öffentlichen Freiräume eine Mittelstellung ein. Aber auch ohne den Stadtwald lag der Versorgungsgrad mit öffentlichen Freiräumen mit 3 m^2 pro Einwohner noch deutlich über dem von Amsterdam, wo auf jeden Einwohner nur 1,7 m^2 entfielen. Düsseldorf profitierte diesbezüglich von den zu Beginn des Jahrhunderts entstandenen Anlagen des Grünrings, denn die Anzahl der neu eingerichteten öffentlichen Parks war, selbst unter Einbeziehung des noch nicht fertiggestellten Ostparks, im Vergleich der drei Städte am geringsten (vgl. Abb. 18).

Die vermeintlich ungünstigeren historisch-kulturellen Ausgangsbedingungen für die Entwicklung öffentlicher Freiräume in Manchester, namentlich die fehlende Tradition städtischer Gartenkultur und städtebaulicher Gestaltung der Siedlungsentwicklung, haben sich damit nicht als entscheidend erwiesen. Bedeutsamer war offensichtlich der besonders drängende Handlungsbedarf angesichts der Lebensumstände der Arbeiterschaft in Manchester, die Innovationsbereitschaft der städtischen

Behörden, die neue Aufgabe zu akzeptieren und die pragmatische Politik der Flächensicherung durch den Aufkauf einer möglichst großen Zahl geeigneter Flächen ohne lange Planungsphasen.

Abb. 18: Vergleich der Freiraumversorgung in den Untersuchungsgebieten im Jahre 1900



(Quelle: eigener Entwurf)

Im folgenden sollen die Initiatoren und Träger, die Funktionen, die Gestaltung und die Lage der ersten öffentlichen Parks zusammenfassend aufgeführt werden (s.a. Tab. 2). Sie weisen in Abhängigkeit von den spezifischen lokalen und nationalen Rahmenbedingungen in den Beispielstädten einige signifikante Unterschiede auf. Demgegenüber lassen sich jedoch auch eine Reihe von Gemeinsamkeiten feststellen, die auf grundlegende Entwicklungstendenzen der modernen Großstadt und eine gemeinsame europäische Tradition der Gartenkultur zurückzuführen sind.

Initiatoren und Träger

Die ersten öffentlichen Parks in Amsterdam und Manchester verdanken ihre Entstehung dem Einsatz von Privatleuten. Es handelte sich dabei um engagierte Einzelpersonen aus dem gehobenen Bürgertum mit einer exponierten Stellung im öffentlichen Leben (vgl. Mark Philips, S. 42-44; Pieter Chr. van Eeghen, S. 70), die ihre Kontakte zur führenden Schicht der Stadt effektiv für ihre Projekte einzusetzen wussten. Auf diese Weise ließen sich Hindernisse organisatorischer Art erfolgreich ausräumen. Das Hauptproblem, die Finanzierung, wurde in beiden Städten durch eine Spendensammlung gelöst. Während Peel Park, Queen's Park und Philips Park schon nach wenigen Jahren in städtischen Besitz übergingen, verblieb der Vondelpark noch bis 1954 in Vereinsbesitz und damit

in privater, wenn auch durch städtische Gelder unterstützter Trägerschaft. Am Beispiel der ersten öffentlichen Parks in Manchester ist besonders deutlich geworden, wie die Bemühungen in der Stadt durch eine von der Londoner Regierung ausgehenden, schrittweisen Entwicklung eines an die Bedürfnisse der Zeit angepassten Planungs- und Verwaltungssystems komplementiert wurden. Aktivitäten auf beiden Ebenen beeinflussten sich wechselseitig und bedingten so gemeinsam die erzielten Fortschritte.

Das Stadium privater Initiativen für die Einrichtung öffentlicher Parks fehlt in Düsseldorf. Hier gab es mit dem Hofgarten und dem Grünring auf den ehemaligen Festungsanlagen bereits sehr früh eine vergleichsweise umfangreiche öffentliche Grünversorgung, so dass lange Zeit kein drängender Handlungsbedarf bestand. Der Volksgarten, der erste öffentliche Park nach der Umgestaltung der Befestigungsanlagen, war ein rein städtisches Projekt. Die Unterschiede gegenüber den beiden anderen Städten lassen sich jedoch nicht nur mit der individuellen freiräumlichen Situation, sondern auch den nationalen Besonderheiten erklären:

Bereits die ersten Befürworter der Einrichtung öffentlicher Parks in Deutschland hatten die Verantwortung für diese Aufgabe der staatlichen bzw. städtischen Obrigkeit zugewiesen, eine Haltung, die offensichtlich der allgemeinen Auffassung entsprach und von den städtischen Körperschaften akzeptiert wurde. In England hingegen wurde die private Initiative nach liberalistischer Manier als Voraussetzung für die Schaffung neuer Parkanlagen angesehen. Die öffentliche Hand sollte auf diesem Gebiet nur in dringenden Fällen und auf Verlangen Betroffener tätig werden. Das Gros der viktorianischen Parks wurde daher wie die ersten Parks der Stadt Manchester auf Betreiben von Bürgern oder Bürgergemeinschaften eingerichtet und aus zweckgebundenen Stiftungen und Spenden finanziert (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1977, 165-168).

Die Gegenüberstellung nationaler Tendenzen in der Entstehung der ersten öffentlichen Parks, die durch die Befunde in den Untersuchungsräumen bestätigt werden, sollte allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch in Deutschland das Engagement der bürgerlichen Oberschicht in Form von Spenden, Stiftungen oder Vermächtnissen oder in der Gründung von Verschönerungsvereinen von großem Einfluss war (vgl. MILCHERT 1980, 705 f). Private und öffentliche Initiativen sind also hier wie auch in England und den Niederlanden oft nicht klar zu trennen.

Die allgemeine Entwicklung der öffentlichen Grünversorgung in den Niederlanden im 19. Jahrhundert, wie sie in der Literatur beschrieben wird, zeigt sowohl Übereinstimmungen mit England als auch mit Deutschland. Die geographische Lage und die intensiven Kontakte zu beiden Ländern lassen ein Aufgreifen von Einflüssen aus beiden Richtungen vermuten. Große lokale Unterschiede erschweren es allerdings, eine eindeutige Linie in der Entstehungsgeschichte der niederländischen Parks aufzuzeigen. Hinsichtlich der Initiatoren der frühen öffentlichen Parkanlagen bestanden im allgemeinen größere Ähnlichkeiten zu Deutschland als zu England, da in den meisten niederländischen Städten die städtische Obrigkeit die Hauptrolle bei der Verbesserung der Grünsituation der Stadt übernahm. Beispiele aus Amsterdam, Rotterdam, Enschede, Delft und Dordrecht zeigen, dass es auch eine Reihe von Schenkungen und Privatinitiativen nach englischem Vorbild gab. Sie

stellen nach der Einschätzung VAN ROOIJENs (1990, 158-160) zwar einen wichtigen Trend, nicht jedoch wie in England den Regelfall dar, zumal viele Stadtverwaltungen den privaten Initiativen zurückhaltend bis abweisend gegenüberstanden, da sie ein Durchkreuzen eigener Pläne oder auch zu hohe Unterhaltskosten befürchteten.

Ziele und Motive

In Manchester, wo sich die negativen Folgen einer heftig und weitestgehend unkontrolliert verlaufenden Industrialisierung mit Abstand am gravierendsten zeigten und in Erscheinungen wie Verslummung und Massenelend, Seuchengefahr und extrem geringen Lebenserwartungen gipfelten, verfolgte man mit der Einrichtung öffentlicher Freiräume - zumindest nach außen hin - in erster Linie soziale Ziele. Die Zielgruppe für den öffentlichen Park waren die Arbeiter. Sie waren aufgrund ihrer schlechten wirtschaftlichen Situation von der privaten und halböffentlichen Freiraumversorgung ausgeschlossen und lebten zudem in Stadtgebieten mit besonders schlechter Wohn- und Umweltqualität. Durch die Parks wollte man ihnen die Möglichkeit zur Bewegung an der frischen Luft, zur Entspannung und Erholung bieten und darüber den allgemeinen Gesundheitszustand verbessern. Auch der Düsseldorfer Volksgarten war als Erholungspark für die Arbeiter gedacht, auch wenn deren Situation sicherlich in keinem Vergleich zu den Lebensumständen der Arbeiterschaft in Manchester stand. Die Entstehungsumstände und die Gestaltung des Amsterdamer Vondelparks hingegen deuten darauf hin, dass es sich um ein Projekt für die Bürgerschaft der Stadt handelte. Erst Oosterpark und Westerpark trugen eine deutlich soziale Zweckbestimmung, was unter anderem durch ihre Lage in bzw. in der Nähe von Arbeitervierteln zeigt. Neben den sozialen Zielen schwangen eine Reihe weiterer Motive bei der Einrichtung der Parks mit, die insbesondere dann offensichtlich werden, wenn man die Herkunft der Initiatoren aus dem gehobenen Bürgertum berücksichtigt. So wurde am Beispiel der Manchester Parks bereits auf die volkserzieherische Wirkung hingewiesen, die man sich von dem gesitteten Spaziergang in einem Park erhoffte. Auch der Repräsentationsgedanke, der Ausdruck bürgerlichen Stolzes, spielte eine nicht unerhebliche Rolle. Des weiteren wurden politische und finanzielle Aspekte genannt. Der Grad der Wirksamkeit der einzelnen Motive variiert von Fall zu Fall und ist im Nachhinein kaum abschätzbar. Im übergeordneten internationalen Vergleich lässt sich feststellen, dass die Bedürfnisse der Arbeiterklasse in England, wo die Parkbewegung eng mit der Problematik der Industriestädte verknüpft ist, viel früher und viel stärker im Vordergrund standen, als auf dem Kontinent. Hier dominierte das klassische, auf Hirschfeld zurückgehende Konzept des bürgerlichen Parks (s. 2.2.5) fast ein Jahrhundert lang mehr oder weniger unumschränkt. Dieser Umstand hatte natürlich auch Auswirkungen auf die Funktion und Gestaltung der ersten Parks.

Funktion und Gestaltung der ersten Parks

Der Landschaftsstil, zunächst in klassischer, d.h. möglichst naturnaher Form und später mit geometrischen Elementen und baulichen Anlagen versehen und dann als “gemischter Stil“ bezeichnet, dominierte die Gestaltung der öffentlichen Parks in Deutschland, England und den Niederlanden

von ihren Ursprüngen als fürstliche Gärten bis ins 20. Jahrhundert fast schablonenhaft (vgl. SCHÖLLER 1975, 134). Auch die Parks des 19. Jahrhunderts in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester wurden ausnahmslos im Landschaftsstil angelegt und boten damit vor allem Gelegenheit zu kontemplativen und geselligen Formen der Nutzung. Nur die englischen Parks waren bereits seit ihren Anfängen mit Möglichkeiten zu aktiver körperlicher Bewegung in Sport und Spiel ausgestattet. Diese Nutzungsform kam in den deutschen und niederländischen Parks erst zur Jahrhundertwende auf und ging mit einer grundlegenden gartenkünstlerischen Stilwende vom landschaftlich gestalteten, als Spazierpark eingerichteten Bürgerpark zum multifunktionalen, sachlich-architektonisch gestalteten Volkspark einher. Der Düsseldorfer Volksgarten war unter diesem Gesichtspunkt nur in Bezug auf die Zielgruppe tatsächlich ein Volksgarten, in Bezug auf seine Gestaltung jedoch, bis zur Erweiterung und Umgestaltung im Jahre 1908 ein typischer Bürgerpark. Die vor der Jahrhundertwende geschaffenen Parks zeichnen sich zudem häufig durch eine hohe gestalterische Qualität aus. Als repräsentative Objekte, wurden sie, wie die Beispiele aus den Untersuchungsräumen gezeigt haben, bei national und sogar international bekannten Spezialisten in Auftrag gegeben und auch in der Folgezeit mit besonderer Sorgfalt betreut.

Die Lage der ersten öffentlichen Parks

Die öffentlichen Parks des 19. Jahrhunderts lagen bei ihrer Einrichtung ausnahmslos am Stadtrand, größtenteils umgeben von Feldern und Gärten. Sie wurden in der Folgezeit vom städtischen Wachstum umrundet und liegen heute als Oasen inmitten dichter städtischer Bebauung. Wie am Beispiel des Vondelparks und auch des Zooparks deutlich wurde, gaben sie Anlass zu Erschließung der umliegenden Grundstücke, auf denen in der Regel einer hochqualifizierte Bebauung entstand. Parks wurden so zu Kondensationskernen städtebaulicher Entwicklung.
Die für die Arbeiter vorgesehenen Parks wurden nach Möglichkeit in der Nähe der Arbeiterviertel angelegt, so zum Beispiel der Volksgarten und der Sarphatipark. Queen's Park und Philips Park wurden auf dem Gelände ehemaliger Herrenhäuser angelegt. Die ersten Parks für das Volk stellten damit in fast symbolischer Weise Folgenutzungen ehemaliger herrschaftlicher Parks dar, deren Lage wiederum besondere landschaftliche Qualitäten, wie zum Beispiel die Nähe zu einem Fluss, aufwies. Auch in Düsseldorf bildeten die beiden Düsselläufe Leitlinien für die Anlage von Parks und Grünanlagen. Sowohl die beiden privaten Projekte Zoo und Florapark, als auch der Volksgarten und der Ostpark fanden hier ihren Standort. Vermutlich waren die Grundstücke, die sich aufgrund ihrer Feuchtigkeit und der Überschwemmungsgefahr nicht gut als Bauland eigneten, günstig zu haben. Die Flussläufe boten zudem ideale Voraussetzungen zur Anlage des für Landschaftsparks unverzichtbaren Teiches.

Freiraumplanerische Ansätze innerhalb der allgemeinen Stadtplanung

Zu einer systematischen Freiraumplanung im Rahmen der Stadtplanung kam es in den drei Untersuchungsräumen im 19. Jahrhundert nur ansatzweise. Die meisten Parks stellten Einzelprojekte dar, deren Standortfindung individuell und damit in Abhängigkeit von vielen Zufälligkeiten erfolgte.

Zwar gab es in Amsterdam und Düsseldorf Stadterweiterungspläne, die auch Parks beinhalteten, doch kamen die meisten der hier geplanten Anlagen nicht oder nur abgewandelt zur Ausführung. Parks gehörten als nicht gewinnträchtige Flächennutzungsform zu den schwächsten Elementen dieser Pläne. Lediglich Wester- und Oosterpark in Amsterdam können als gelungenes Beispiel einer planerischen Steuerung angesprochen werden, da sie unter Einbeziehung des privat eingerichteten Vondelparks den Erweiterungsgürtel der Stadt gleichmäßig gliedern. Dies gelang jedoch erst, als das politische Klima für ein planerisches Eingreifen bedingt durch neue Mehrheitsverhältnisse im Stadtrat günstiger wurde.

Tab. 2: Die Einrichtung von öffentlichen Parks in den Untersuchungsräumen bis 1900: vergleichende Übersicht

	Manchester	Düsseldorf	Amsterdam
Initiatoren*	Privatleute: gehobenes Bürgertum	Stadtverwaltung, Verschönerungsverein	Privatleute: gehobenes Bürgertum
Rolle der Stadtverwaltung	gering	dominant	zunächst zurückhaltend, dann zunehmend aktiv
Motive*	sozial: Gesundheit, Erziehung	Freizeit, Stadtverschönerung, Gesundheit	Freizeit, Repräsentation, später sozial
Finanzierung	Spenden, Stiftung, später öffentliche Mittel	öffentliche Mittel, geringer Anteil Spenden	Spenden, Stiftung, später v.a. öffentliche Mittel
Zielgruppen	Unterschicht	bürgerl. Mittelschicht, Unterschicht	bürgerliche Mittel- und Oberschicht, später auch Unterschicht
Anzahl der Parks bis 1900 (> 2 ha)	10	3	4
Lage	Stadtrand, ehemalige herrschaftliche Parks, Bereich der Flussläufe, z.T. Nähe zur Arbeitervierteln	Stadtrand, z.T. Nähe zu Arbeitervierteln, Lage an Flussläufen (Düssel)	Stadtrand, z.T. Nähe zu Arbeitervierteln
Funktionen	Promenierparks mit Sport- und Spielgelegenheiten	Promenierparks	Promenierparks
Gestaltung	Landschaftsstil mit integrierten Sportstätten, Anpassung der Bepflanzung an starke Luftverschmutzung	Landschaftsstil	Landschaftsstil
Freiraumplanerische Ansätze*	Flächenverfügbarkeit, landschaftliche Eignung, gleichmäßige Verteilung,	Erreichbarkeit für die Zielgruppe, gleichmäßige Verteilung, landschaftliche Eignung	Flächenverfügbarkeit, gleichmäßige Verteilung, Erreichbarkeit für die Zielgruppe
Steuerung durch die Stadtplanung	keine	Anstöße aus Planwerken	bei Projekten der Stadtverwaltung systematische Steuerung

* in der Reihenfolge ihrer Bedeutung

Damit lassen sich die Unterschiede in der Freiraumversorgung der drei Untersuchungsräume nicht auf die unterschiedliche Entwicklung der Planungssysteme, sondern in erster Linie auf die Entwicklung der Einsicht der städtischen Elite in die Notwendigkeit städtischer Freiräume zurückführen. Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstandenen Stadterweiterungspläne für Düsseldorf und Amsterdam zeigen jedoch, dass der Park von den Städtebauern dieser Zeit als fester Bestandteil der modernen Stadt angesehen wurde und dass man eine Ausstattung der Stadt mit Grünflächen zur Erholungs- und Gestaltungszwecken anstrebte. Erst die Entwicklungen nach der Jahrhundertwende ermöglichten es jedoch, diese planerischen Vorstellungen zuverlässig in die Realität umzusetzen.

Als Bilanz für die freiräumliche und freiraumplanerische Entwicklung der Untersuchungsräume in der ersten Phase lässt sich somit festhalten:

- Im Zuge der Industrialisierung und der damit verbundenen gesellschaftlichen und räumlichen Umwälzungen entstand ein neuer Typ der Stadt, ein Lebensraum mit veränderten Lebensbedingungen, aus denen wiederum neue Anforderungen resultierten. Die Verdichtung und die Ausdehnung der baulichen Strukturen führten zu einem Freiraummangel, der weite Teile der Stadtbevölkerung betraf, in besonderem Maße jedoch die ökonomisch schwächeren Bevölkerungsschichten, die in der Regel unter stark beengten Wohnverhältnissen leben mussten und sich aufgrund ihrer wirtschaftlichen Situation keinen Ausgleich durch privates Grün verschaffen konnten.

- Die Antwort auf diese Problemkonstellation sah man in der Sicherung von für jedermann zugänglichen, gärtnerisch gestalteten Freiraumenklaven. Die ersten öffentlichen Parks stellten gewissermaßen eine Adaption überkommener Formen privater Freiraumversorgung an die Bedürfnisse der modernen Großstadt dar.

- Die negativen Begleiterscheinungen der Entwicklung zur Industriegroßstadt erforderten Innovationen sowohl auf technischem als auch auf gesellschaftlichem Gebiet. Auch im Falle der Freiraumversorgung genügte es nicht, einen Freiraumtyp zu kreieren, der den Bedarf der Stadtbewohner nach Erholung im Freien decken konnte, sondern es mussten auch Mittel und Wege gefunden werden, diesen “technischen“ Lösungsvorschlag in die Realität umzusetzen. Hierbei galt es vor allem die Frage der Zuständigkeit und damit auch der Finanzierung zu klären. In den drei untersuchten Städten wurden in der Pionierphase der öffentlichen Freiraumversorgung unterschiedliche Wege beschritten. In der Grundtendenz lässt sich jedoch auf der Ebene der Akteure ein allmählicher Übergang von der privaten zur öffentlichen Initiative beobachten, der auf der Ebene der Projekte durch einen Übergang von Einzelvorhaben zu einer - zumindest ansatzweise - planmäßigen Vorgehensweise komplementiert wird.

- Die vor der Jahrhundertwende geschaffenen Parks zeichnen sich durch eine hohe Persistenz aus. Ihr Wert für die Stadt ist im Laufe der Zeit, parallel zu den Preisen der Grundstücke auf de-

nen sie liegen, gestiegen. Einst auf preiswerten Flächen an den Rändern der Stadt entstanden, wurden sie mit der Zeit von dieser umwachsen und liegen gemessen an den heutigen Dimensionen der Stadt zentrumsnah. Sie bilden hierdurch wertvolle grüne Enklaven inmitten der am höchsten verdichteten und oft am stärksten belasteten Stadtteile. Wodurch ihre hohe Persistenz trotz des enormen Drucks auf zentrumsnahe Flächen zu erklären ist, müssen die folgenden Kapitel zeigen. Fest steht jedoch, dass in diesen Teilen der Stadt in späteren Zeiten aufgrund des Bodenpreisgefüges keine Freiflächen dieser Größe mehr hätten eingerichtet werden können.

- Einige dieser alten Parks haben als prägende und imagewirksame Bestandteile der Innenstädte eine Bedeutung für die Stadt entwickelt, die über die Freiraumversorgung der Wohn- und Tagbevölkerung hinausgeht. Diesbezüglich ist der Amsterdamer Vondelpark besonders hervorzuheben, der heute zu den touristischen Anziehungspunkten der Stadt zählt und etwa 7 Millionen Besucher pro Jahr aufweist (vgl. STADSDEEL ZUID 1995). Auch der Düsseldorfer Hofgarten trägt das Seine zum eleganten Charakter der Innenstadt bei und unterstreicht damit das Image der Stadt als gehobenes Kunst-, Mode-, Messe-, Einkaufs- und Verwaltungszentrum. Er stellt jedoch von seinem Ursprung her ein Erbe der vorindustriellen Vergangenheit der Stadt dar, in der die Gartenkultur als Bestandteil feudaler Machtentfaltung gepflegt wurde.

3. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG ZWISCHEN 1900 UND 1975

3.1 Charakteristische städtebauliche, planerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Mit den ersten öffentlichen Parks in städtischer Hand und den ersten, noch eng mit dem Wohnungswesen verknüpften Gesetzen zur planerischen Regulierung der baulichen Entwicklung geht die Pionierphase städtischer Freiraumversorgung auf der Wende zum 20. Jahrhundert zu Ende. Die folgende Phase ist sowohl städtebaulich als auch bezüglich der Entwicklung städtischer Freiräume durch Expansionsprozesse geprägt. Es ist gleichzeitig die Ausbauphase der Disziplin der Stadtplanung als der wissenschaftlich-fachlichen und des Planungs- und Verwaltungssystems als der rechtlich-administrativen Grundlage der freiräumlichen Entwicklung. Der Überbegriff Expansion hat damit sowohl flächenhafte als auch abstrakte Bezüge und umfasst neben Erweiterungs- auch Diversifizierungsprozesse. Eine Auswahl der für diese Expansionsphase charakteristischen räumlichen, planerischen und gesellschaftlichen Entwicklungstendenzen, die als Determinanten für die Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen von zentraler Bedeutung sind, sollen im folgenden einleitend skizziert werden. Die Phase endet in der Mitte der 70er Jahre, als sich im Zeichen der Ölkrise und des Berichts des Club of Rome eine Zeit des Umbruchs und der Neuorientierung ankündigt, die nicht nur für den Bereich der Stadt- und Freiraumentwicklung mit einer Abkehr von der Wachstumsprämisse einhergeht.

3.1.1 Zentrale Tendenzen der Großstadtentwicklung in Westeuropa von 1900 bis 1975

Die Industrialisierung und die damit einhergehenden Umwälzungen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und räumlicher Art haben den überkommenen Typus der kompakten, häufig von einer Mauer oder Festungsanlage gegen das Umland abgeschlossenen Stadt mit einer kleinflächigen Mischung von Funktionen und Strukturen aufgebrochen und die Entstehung der modernen Stadt eingeleitet. Die Auswirkungen der Transformation zur urban-industriellen Gesellschaft blieben bis zum Ende des 19. Jahrhunderts trotz der Fortschritte in der Verkehrsentwicklung im wesentlichen auf die Stadt und einige ländliche Industrieregionen beschränkt. Die raumstrukturelle Dichotomie zwischen Stadt und Land bestand ungeachtete erster Suburbanisierungserscheinungen fort. Das änderte sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts mit der Zunahme der Mobilität rapide. Die Verkehrsentwicklung ermöglichte eine Fortsetzung der von der Arbeitsteilung des Produktionsprozesses initiierten räumlichen Trennung von Funktionen, die sich von der anfänglichen Trennung von Wohn- und Arbeitsplatz über getrennte Industrie- und Wohnviertel bis zur Entstehung getrennter Wohngemeinden und Arbeitsstädte in den 60er Jahren weiterentwickelte.

Die Citybildung, die in vielen Städten in ihren Anfängen bereits vor der Jahrhundertwende zu beobachten war, nahm im Zeichen der expandierenden Wirtschaft an Stärke zu. Die Konzentration von

Arbeitsplätzen und Dienstleistungsangeboten in den Stadtkernen ging mit einer Verdrängung der Wohnbevölkerung nach außen einher. Wohnraumverluste durch Citybildung und Stadterneuerungsmaßnahmen bei gleichzeitig wachsenden Einwohnerzahlen und steigenden Wohnraumansprüchen trugen dazu bei, dass die Wohnraumnachfrage ständig stieg und zu immer großflächigeren Stadterweiterungen führte. Die Größenzunahme der Städte beschleunigte sich, Lücken zwischen der Kernstadt und ihren Nachbargemeinden füllten und schlossen sich. In dem Maße wie sich die Suburbanisierung mit wachsenden Distanzen zum Kernraum auf Gebiete jenseits der Stadtgrenzen erstreckte, kam es in den Städten schließlich zu einer Umkehrung des positiven Bevölkerungstrends. Den steigenden Ansprüchen des Autoverkehrs traten die meisten Städte durch großzügigen Straßenausbau entgegen, was zu gravierenden Eingriffen in die Stadt- und Siedlungsstruktur führte und mit der Expansion des sogenannten “Verkehrsbegleitgrüns“ einherging.
Die Beschleunigung der Ausdehnung der Siedlungs- und Verkehrsfläche resultierte in einer Freiraumproblematik in neuer Dimension, die mit den Schlagworten Verdichtung und Zersiedelung umrissen werden kann. Freiraumverluste und Freiraummangel entwickelten sich von einem lokal begrenzten Problem der städtischen Siedlung zu einem Problem größerer Verdichtungsräume. Die Erweiterung der räumlichen Problemdimension erforderte neue stadt- und freiraumplanerische Lösungsansätze auch auf inter- und überkommunaler Ebene, deren Entwicklung und Ausgestaltung in den Untersuchungsräumen ein wichtiger Themenstrang der folgenden Kapitelgruppe sein wird.
Die skizzierten generellen Entwicklungstrends der westeuropäischen Großstadt finden ihre Modifikation in der individuellen Situation der Untersuchungsräume. Eine besonders auffallende Variation der Rahmenbedingungen stellt die Bevölkerungsentwicklung in Manchester dar, deren Rückwärtstrend fast 30 Jahre früher einsetzte als in Düsseldorf und Amsterdam. Ähnlich verhält es sich mit der Expansion der Stadtfläche und damit des freiraumplanerischen Dispositions- und Zuständigkeitsbereiches. Alle drei Städte konnten ihr Gebiet im ersten Drittel des Jahrhunderts durch Eingemeindungen erheblich erweitern, doch während Amsterdam und Düsseldorf sich in den 60er bzw. 70er Jahren ein weiteres Mal beträchtlich vergrößerten, verblieb Manchester in seinen Grenzen von 1931.

3.1.2 Grundströmungen in der Entwicklung der Stadtplanung und stadtplanerischer Leitbilder

Die negativen Folgen der flächenaufwendigen und verkehrserzeugenden Expansions- und Separationsprozesse für Umwelt und Gesellschaft haben erst in den späten 60er und frühen 70er Jahren eine Neuorientierung in Gang gesetzt. Bis dahin war die in einzelne Siedlungs- und Nutzungsbereiche gegliederte, baulich und durch Grünzüge aufgelockerte Stadt, deren getrennte Funktionsbereiche über ein großzügig ausgebautes Verkehrssystem miteinander in Verbindung stehen, ein von einem breiten Konsens getragenes international gültiges städtebauliches Leitbild. Es wurde 1933 in der “Charta von Athen“ manifestiert und dominierte in diversen Abwandlungen den europäischen Städtebau in der Expansionsphase der Städte mit großer Konstanz bis in die 60er Jahre (vgl. ALBERS 1990, 14). Als Kompromisslösung zwischen Stadt und Land, stellte es den Versuch dar, die Vorteile beider Bereiche miteinander zu verschmelzen.

Seinen Ursprung hat dieses Leitbild in der Stadtkritik des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts, die in eine Reihe von Reformansätzen mündete. Neben nach innen gerichteten Ansätzen zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen in der bestehenden Stadt, entstand eine Reihe neuer, oft mit sozialreformerischen Ideen verknüpfter Stadt- und Siedlungskonzepte, die eine Abkehr von der traditionellen Form der städtischen Siedlung oder der städtischen Siedlungsform schlechthin propagierten. Das mit Abstand bekannteste und einflussreichste ist das Gartenstadt-Konzept von Ebenezer Howard, das 1898 erstmals veröffentlicht wurde und rasch in ganz Europa Verbreitung fand. Bemerkenswerterweise wurde und wird die Gartenstadt vor allem als Modell einer optimal mit Grün versorgten Stadt angesehen, was eine starke Verkürzung und Vereinfachung des weitaus umfassenderen siedlungsstrukturellen und sozialreformerischen Konzepts bedeutet und sicherlich in erster Linie auf die Missverständlichkeit des Namens zurückzuführen ist. Das Gartenstadt-Konzept ist vielmehr ein Modell zu Reform der gesamten städtischen Siedlungs- und Sozialstruktur. Aus freiraumplanerischer Sicht sind neben dem vorgeschlagenen innerstädtischen Freiraumsystem vor allem der Gedanke der strikten Begrenzung der Siedlungsgröße und die Ausführungen bezüglich Rolle des Umlandes von Bedeutung (vgl. HOWARD 1965). Auch wenn es niemals in Reinform verwirklicht wurde, so hat es doch enorme Impulse für die Freiraumentwicklung der westeuropäischen Stadt geliefert. Da der Einfluss des Gartenstadt-Konzeptes sich auf sehr unterschiedliche Weise in der Freiraumentwicklung der Untersuchungsgebiete manifestiert hat, wird der Bezug in der folgenden Kapitelgruppe in verschiedenen Kontexten hergestellt.

Wie das Gartenstadt-Konzept beispielhaft veranschaulicht, war das Planungsverständnis in der ersten Jahrhunderthälfte von der Vorstellung geprägt, die Stadt sei ein “sozialer Organismus“, dessen von Wirtschaft und Gesellschaft geprägte Entwicklung durch die räumliche Ordnung wie eine Pflanze an einem Spalier in eine bestimmte Richtung gelenkt werden könne. Es wurde in den 60er Jahren in Richtung auf eine die räumliche Ebene übersteigende integrative Entwicklungsplanung abgelöst, mit deren Hilfe gleichzeitig auch ökonomische und soziale Ziele verfolgt werden sollten. Beiden Ansätzen lagen hohe Erwartungen an die Gestaltbarkeit der Zukunft mit Hilfe von Wissenschaft und Technik zugrunde. Parallel zu dem Wechsel im Planungsverständnis erfolgte zu Beginn der 60er Jahre auch ein Wechsel des Leitbildes. Die Präferenz für die gegliederte und aufgelockerte Stadt wich dem Wunsch nach mehr “Urbanität“. Durch stärkere bauliche Verdichtung und funktionale Verflechtung sollte die Vielfalt als ein Charakteristikum städtischen Lebens wieder aufleben. Seinen städtebaulichen Ausdruck fand dieses relativ kurzlebige Leitbild in großen, oft im Hochbau errichteten Wohnanlagen mit integrierten Versorgungszentren (vgl. ALBERS 1990, 210-215).

Beide Leitbilder haben sich in unterschiedlichen Modifikationen im Stadtbild der Untersuchungsräume niedergeschlagen. Die ihnen immanenten freiraumplanerischen Leitbilder sollen in ihrer Umsetzung exemplarisch anhand von Wythenshawe, einer Gartenvorstadt Manchesters und zweier jüngerer Stadterweiterungsgebiete in Amsterdam (Bijlmermeer) und Düsseldorf (Garath) dargestellt werden. Da es sich in allen drei Fällen um als geschlossene städtebauliche Einheiten konzipierte Großprojekte handelt, die ohne direkten Kontakt zur Kernstadt auf der “grünen Wiese“ entstanden sind, gelten für ihre Planung und Entwicklung besondere Rahmenbedingungen. Ihre Betrachtung ist

damit auch in der Gegenüberstellung zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den “herkömmlichen“ Stadterweiterungsgebieten von Interesse.

3.1.3 Die Expansion des Freizeitsektors

Nachdem die Industrialisierung und die damit verbundene Fabrikarbeit die Arbeitszeiten zunächst drastisch erhöht hatten, wurde ein Teil der Produktionszuwächse seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in eine schrittweise Verkürzung der Tages-, Wochen-, Jahres- und Lebensarbeitszeiten umgesetzt (vgl. KRIPPENDORF & KRAMER & MÜLLER 1987, 8 u. 13). Dieser Trend setzte sich nach der Jahrhundertwende fort. Freizeit entwickelte sich vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem signifikanten Bestandteil der urban-industriellen Wohlstandsgesellschaft, was sich auch im Begriff der Freizeitgesellschaft manifestiert hat. Hatte Freizeit anfangs vor allem den Sinn, als arbeitsfreie Zeit die Erholung von der Arbeit zu ermöglichen – eine Regeneration, die im Dienste der Arbeit stand – so wuchs ihr mit zunehmendem zeitlichen Umfang nach und nach ein Eigenwert als eigenständiger, vom Arbeitsleben abgekoppelter Lebensbereich zu. Diese Entwicklung war von entscheidender Bedeutung für den Ausbau der städtischen Freiraumversorgung:
Die Einrichtung der ersten Parks in den drei Beispielstädten markiert nicht nur den Beginn der städtischen Freiraumplanung, sondern auch, wenn auch unter anderer Etikettierung, die Aufnahme des Freizeitbereichs in den kommunalen Aufgabenkanon. In dem Maße, wie sich die Freizeit zu einer echten Grunddaseinsfunktion entwickelte, an der sich alle sozialen Schichten beteiligen, erweiterte sich auch das Spektrum der kommunalen Freizeiteinrichtungen. Darüber hinaus entwickelte sich der Freizeitsektor zu einem nicht unbedeutenden Wirtschaftszweig. Die öffentlichen Freiräume blieben jedoch aufgrund der Bedeutung, die dem Aufenthalt im Freien für die Gesundheit beigemessen wurde, und der großen Zahl von Freizeitbeschäftigungen, insbesondere Sportarten, die im Freien ausgeübt werden, ein zentrales Element der kommunalen Fürsorge im Freizeitbereich. Die Bedeutungskonstanz besagt jedoch nicht, dass die städtische Freiraumversorgung von den beschriebenen Veränderungen unbeeinflusst geblieben ist. Im Rahmen der Ausführungen zur Weiterentwicklung der innerstädtischen Freiraumversorgung wird im folgenden Kapitel der Frage nachgegangenen, auf welche Weise sie sich in den Untersuchungsgebieten in Anpassung an die neuen gesellschaftlichen Anforderungen verändert hat.

In Ergänzung der eigens für Freizeitzwecke eingerichteten innerstädtischen Freiräume übernahm auch das ländliche Umland und hier insbesondere landschaftlich attraktive Gebieten eine wichtige Funktion für Freizeit und Erholung der städtischen Bevölkerung. Damit expandierte der Freizeitsektor nicht nur in zeitlicher, gesellschaftlicher und ökonomischer, sondern auch in räumlicher Hinsicht. Die Erholungsnutzung des städtischen Umlandes hat, wie die Gartenlandschaft vor den Toren Düsseldorfs und die Villen entlang der Amstel belegen, eine Tradition, die bis ins 16. Jahrhundert zurückreicht. In der Romantik wurde das humanistische Idealbild der kultivierten, den menschlichen Bedürfnissen angepassten Landschaft durch eine Rückbesinnung auf die ursprüngliche, “wilde“ Natur verdrängt. Die relativ naturbelassenen Heide-, Moor-, Wald- und Dünengebiete entwickelten eine bisher unbekannte Anziehungskraft, die sich zunächst auf die intellektuelle Avantgarde be-

schränkte und sich, begünstigt durch das Aufkommen des Reisens zu Vergnügungszwecken, nach und nach auf die bürgerliche Mittel- und Oberschicht ausdehnte. Mit dem Fortschreiten der Industrialisierung und der Verstädterung entwickelte sich die Suche nach mehr Natürlichkeit und Einfachheit außerhalb der Stadt zu einer vor allem von der Jugend getragenen Gegenbewegung zum materialistischen industriegesellschaftlichen Lebensmodell der Jahrhundertwende. Insbesondere die deutsche Wandervogelbewegung und die von England auf den Kontinent übergreifende Pfadfinderbewegung haben dem Ideal vom freien Leben in der Natur zu Akzeptanz und Verbreitung in der Gesellschaft verholfen und auf diese Weise das allgemeine Freizeitverhalten nachhaltig geprägt (vgl. BECKERS 1983, 89-92; MULDER 1978). In der englischen Sprache manifestierte sich diese enge Verknüpfung der Freizeitgestaltung mit der freien, natürlichen oder vielmehr als natürlich empfundenen Landschaft in dem Begriff “outdoor recreation“, dessen deutsche Übersetzung mit “Erholung im Freien“ insofern zu kurz greift, als dass der Aspekt des Naturerlebnisses bzw. der konkreten Erholungsumgebung im Gegensatz zu dem englischen Begriff nicht miteingeschlossen ist (vgl. BÄUERLE 1984, 111). Auch im Niederländischen gibt es mit “openluchtrekreatie“ einen festen Begriff für den Bereich der Freizeitaktivitäten, die im Freien durchgeführt werden, doch sind diese nicht notwendigerweise an den Aufenthalt in Natur und Landschaft gebunden, sondern können beispielsweise auch auf einem Sportplatz oder in einem Freibad ausgeübt werden. Von den Freizeitaktivitäten, die unter den Begriff der “outdoor recreation“ fallen, gingen also neue Freiraumansprüche aus, die nicht mehr im städtischen Bereich abgedeckt werden konnten. Hier war eine Erweiterung des bisherigen Versorgungsspektrums unter einer den Rahmenbedingungen angepassten Trägerschaft zu entwickeln, was in den drei Untersuchungsräumen auf unterschiedliche Weise erfolgt ist.

Die räumliche und thematische Diversifizierung des Kontextes der städtischen Freiraumentwicklung im zweiten Untersuchungsabschnitt legt für die Darstellung der freiräumlichen Entwicklung in den Untersuchungsräumen eine Behandlung von vier eng miteinander verflochtenen Themensträngen nahe, nämlich

- die weitere Entwicklung innerstädtischer Freiräume unter den sich wandelnden gesellschaftlichen Anforderungen sowie räumlichen und planerischen Rahmenbedingungen,

- die Freiraumplanung und -entwicklung unter den speziellen Rahmenbedingungen großmaßstäblicher Stadterweiterungsprojekte,

- die Nutzung des ländlichen Freiraums für Freizeit- und Erholungszwecke und

- den Einsatz von Freiräumen zur Siedlungsbegrenzung.

3.2 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester von 1900 bis 1975

Waren die ersten Parks im 19. Jahrhundert als nachträgliche Kompensationsmaßnahmen gegen die negativen Auswirkungen einer weitgehend ungesteuerten Stadtentwicklung entstanden, so bemühte man sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts neben einer Erweiterung des Freiraumangebotes zunehmend präventiv um die Minimierung dieser Negativfolgen durch planerische Steuerung. Der unter dem Eindruck der Lebensbedingungen in den englischen Industriestädten des späten 19. Jahrhunderts entstandene Gegenentwurf der Gartenstadt spielte hierbei als Ideal eine einflussreiche Rolle, die in Manchester besonders prägnant an der Planung und Entwicklung der als Gartenstadt konzipierten Stadterweiterung Wythenshawe veranschaulicht werden kann. An diesem unter Mitarbeit prominenter Planer entstandenen Musterbeispiel lässt sich in prägnanter Weise der konzeptionelle Entwicklungsstand der Freiraumplanung zu Beginn der 30er Jahre ablesen (s. 3.6.2). Die Planungen für Wythenshawe beeinflussten darüber hinaus den City of Manchester Plan aus dem Jahre 1945, der das wichtigste Gesamtkonzept für die Stadtentwicklung der Nachkriegszeit darstellte und in freiraumplanerischer Hinsicht herausragend war.
Ungeachtet der rückläufigen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen expandierte die Siedlungsfläche durch umfangreiche Wohnungsbauprogramme in geringen Wohndichten und erreichte trotz einer Versiebenfachung der Stadtfläche durch Eingemeindungen zwischen 1900 und 1930 gegen Ende der 50er Jahre ihre Kapazitätsgrenzen. Aufgrund einer restriktiven Eingemeindungspolitik in der Nachkriegszeit und einer Begrenzung der Ausdehnungsmöglichkeiten durch Green Belt-Ausweisungen stellte die Unterbringung von Wohnbevölkerung, das sog. “overspill problem“, ein Kernproblem der Stadtentwicklung dar und gehörte damit zu den wichtigsten Determinanten der Freiraumentwicklung bis in die 70er Jahre. Die mit der Suburbanisierung einhergehende Dezentralisierung der Wohnbevölkerung wurde durch eine auf Dekonzentration gerichtete Planungspolitik erheblich verstärkt (vgl. RODGERS 1980, 28). Sie kulminierte am Ende der 60er Jahre in der Ausweisung einer New Town in Warrington zur Entlastung des Verdichtungsraumes Manchester.

3.2.1 Die Anfänge einer planerisch gesteuerten Stadt- und Freiraumentwicklung

Die Entwicklung der städtischen Freiräume in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fand vor dem Hintergrund zunehmender Einwirkungsmöglichkeiten der Behörden statt, die durch die allmähliche Etablierung der Stadtplanung als Aufgabe der öffentlichen Hand bedingt war. Die "Stadtplanung" zu viktorianischen Zeiten beschränkte sich im wesentlichen auf Bauvorschriften, die Fragen wie Straßenbreiten, Brandschutz, das Kanalsystem, Bebauungsdichten etc. betrafen. Auch diese Regelungen wurden anfangs als unzumutbare Eingriffe der Städte in die privaten Interessen ihrer Bürger angesehen und mussten Schritt für Schritt erkämpft werden. Einmal etabliert trugen sie aber zu einer Ausweitung der Kompetenzen des öffentlichen Sektors in Richtung auf eine umfassende räumliche Planung bei, die später als selbstverständlich angesehen wurde. Noch in den ersten Gesetzen zur Stadtplanung war dieser Bereich eng mit der Bauplanung verknüpft, doch auf der Wende zum 20. Jahrhundert fand eine stärkere Hinwendung zur Planung der Flächennutzung statt.

Das erste Stadtplanungsgesetz wurde von der Regierung im Jahre 1909 verabschiedet. Dieser Housing, Town Planning etc. Act ermächtigte die örtlichen Behörden, Pläne für den Bau neuer Erweiterungsgebiete in ihrer Peripherie, die sog. town planning schemes, zu erstellen. Die planning schemes basierten auf dem Prinzip der Zonierung. Sie gaben vor, welche Nutzungsarten und Bebauungsdichten für bestimmte Flächen zulässig waren. Damit konnte in den Stadterweiterungsgebieten von vornherein Flächen für die Freiraumversorgung ausgewiesen werden. Die Ausübung dieses Befugnisses war allerdings bis zum Erlass des Town and Country Planning Acts von 1919 nicht verbindlich, sondern hing von der individuellen Bereitschaft der jeweiligen Lokalbehörden ab, was das Gesetz in seiner Wirkung stark abschwächte. Darüber hinaus wurde es den Behörden benachbarter Gemeinden freigestellt, gemeinsame Entwicklungspläne aufzustellen. Dies ist als Konzession an die zu eng begrenzten Gebietseinheiten anzusehen. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges waren jedoch lediglich 4% des Gebiets von Großbritannien Gegenstand eines town planning schemes. (vgl. CULLINGWORTH & NADIN 1994, 3 f; HALL et al. 1973a, 104 f; JANNASCH 1979, 32).

Auch in Manchester machte man von den neuen gesetzlichen Möglichkeiten zur Stadtplanung bis zum Krieg kaum Gebrauch und vergab damit auch eine Chance, öffentliche Freiräume systematisch in die neu entstehenden Stadtviertel einzubeziehen. Erst in den 20er Jahren wurden zwei Parks unter einem town planning scheme angelegt. Es handelte sich dabei um Chorlton Park (11,7 ha) und Fog Lane Park (19,4 ha), die beide in südlichen Vororten lagen (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1929, 6).

3.2.2 Die quantitative und qualitative Weiterentwicklung der öffentlichen Freiräume

3.2.2.1 Parks und kleinere Grünflächen

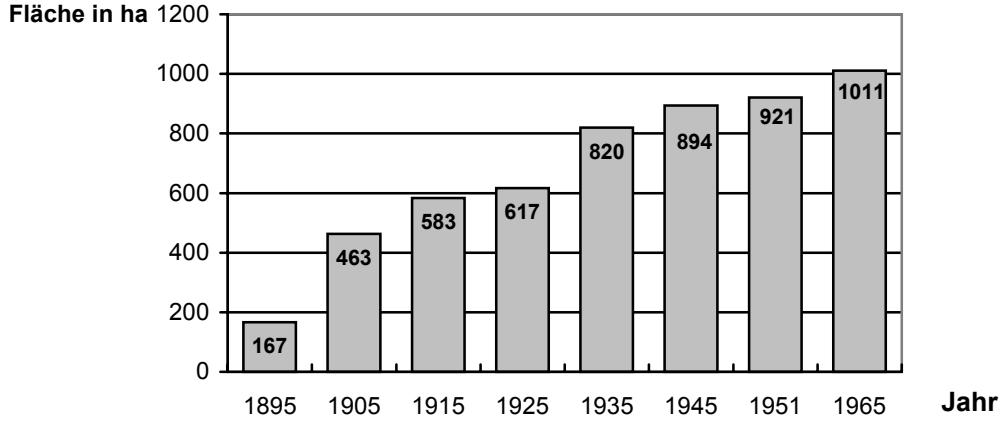
Die mangelhaften planerischen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Entwicklung der rasch wachsenden Stadt zeigen keine negativen Auswirkungen auf die quantitative Entwicklung der öffentlichen Freiräume. Tatsächlich lag die Phase des stärksten Zunahme öffentlicher Freiräume in Manchester in der nahezu “planungsfreien“ Zeit zwischen 1895 und 1935. Allein im ersten Jahrzehnt des Jahrhunderts erhöhte sich die Zahl der öffentlichen Freiräume von 29 (1899) auf 60, wobei die Gesamtfläche von etwas ca. 180 ha auf fast 550 ha stieg. Der größte Teil dieses beachtlichen Flächenzuwachses entfiel auf den rund 260 ha großen Heaton Park, den die Stadt 1902 erwarb (vgl. MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 12-14 u. 22 f). Der bis heute größte Park der Stadt[13] hatte eine 600 Jahre alte Tradition als privater Park und lag damals nördlich von Manchester außerhalb der Stadtgrenzen. Erst eine Anpassung der Grenzziehung bezog ihn drei Jahre später in das Stadtgebiet ein (vgl. BALDWIN 1981, 163 f). Einige kleinere Freiräume erhielt Manchester durch den Übergang von Kirchhöfen in den städtischen Besitz. Auch private Schenkungen waren von großer Bedeutung für die Erweiterung des Freiraumbestandes.

[13] Nach Angaben des Planning Departments handelt es sich um den größten städtischen Park Westeuropas (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL - PLANNING DEPARTMENT 1992, 2).

Darüber hinaus konnte die Stadt viele öffentliche Freiräume im Zuge von Eingemeindungen hinzugewinnen. Allein durch die Eingemeindung des südlichen Vorortes Withington im Jahre 1904 erhöhte sich die Zahl der Freiräume um 8 weitere Parks und 2 “recreation grounds“[14]. Bis 1920 stieg die Zahl der öffentlichen Freiräume auf 73. Sie nahmen eine Fläche von 650 ha ein. Der Grundsatz des zuständigen Städtischen Park-Komitees zu Beginn des Jahrhunderts war nach Aussage seines Vorsitzenden, jedes geeignete Stück Land zu kaufen, das man zu einem annehmbaren Preis erhalten konnte (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1915, 17). Die Verantwortlichen verfolgten also - aus den Versäumnissen der vorangegangenen Jahrzehnte eine Lehre ziehend - eine Strategie der Flächensicherung. Prinzipien bezüglich der Lokalisation der Neuerwerbungen lassen sich dabei nicht erkennen und auf die Lage der Schenkungen hatte man keinen Einfluss. Das Verteilungsmuster der öffentlichen Freiräume in Manchester, dessen Grundzüge in dieser Zeit gelegt wurden, ist damit als ein Ergebnis der Umstände zu werten und nicht der systematischen Standortwahl.

Parks, Sport- und Spielplätze fielen gemeinsam mit den Friedhöfen in den Verantwortlichkeitsbereich des MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT. Dessen Statistik von 1938 gibt eine Gesamtfläche an “parks, recreation grounds, open space, playgrounds etc." von rund 880 ha an, die auf insgesamt 94 Einzelflächen entfielen (vgl. 1938, 22 f). Bis zum Beginn der 50er Jahre vergrößerte sich die Zahl der öffentlichen Freiräume (ohne Friedhöfe) auf etwa 110, die Gesamtfläche nahm um weitere 40 ha auf rund 920 ha zu (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1951, 22 f).

Abb. 19: Die quantitative Entwicklung der öffentlichen Freiräume in Manchester 1895 – 1965



Datenquellen: MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT 1938, 10-14; MANCHESTER CITY COUNCIL 1945, 105; MANCHESTER CITY MUNICIPAL INFORMATION BUREAU 1951; CITY AND COUNTY BOROUGH OF MANCHESTER 1969

Dieser Zugewinn ist hauptsächlich auf kleinere Grünanlagen (recreation grounds) und Sportplätze zurückzuführen. Die Zahl der größeren Parks hatte sich indes nicht weiter erhöht und ihre Entwicklung kann mit dem Erwerb von Wythenshawe Park, einem ehemals herrschaftlichen Park, der durch

[14] Bei den “recreation grounds“ handelt es sich um kleinere, weniger aufwendig bepflanzte Grünflächen, die durch ihre Ausstattung stärker auf eine Nutzung für Spiel und Sport ausgestattet sind.

eine großzügige Schenkung im Jahre 1926 in den Besitz der Stadt und durch die Eingemeindung von Wythenshawe vier Jahre später auch in das Stadtgebiet gelangte, im wesentlichen als abgeschlossen betrachtet werden. Die Ausstattung der Parks mit Einrichtungen für Spiel und Sport setzte sich hingegen stetig fort und spiegelt damit das zunehmende gesellschaftliche Interesse an aktiven Formen der Erholung wieder (s.u.).

Öffentliche Parks gehörten von in ihrer Entstehung bis weit in die Nachkriegszeit hinein zu den wichtigsten Unterhaltungszentren der Stadt. Kostenlos zugänglich und in erreichbarer Nähe boten sie insbesondere der großen Mehrheit derer, die sich andere Freizeitvergnügen nicht erlauben konnten, eine Möglichkeit, der Stadt und ihrem Alltag für kurze Zeit zu entfliehen. Das Beispiel der Stadt Manchester verdeutlicht Umfang und Vielfalt der Freizeitmöglichkeiten in den Parks. So befanden sich bereits 1951 insgesamt 150 Fußball- und 18 Hockeyplätze, 50 Kricket- und 250 Tennisplätze, vier Bootsweiher (die Boote wurden 1950 von über 327.000 Besuchern genutzt!), 84 Rasenplätze für Bowling, 22 Spielplätze und 39 Spielwiesen in den Parks der Stadt. Es gab Schutzhütten und beheizte Räume, die speziell als Treffpunkte für ältere Menschen eingerichtet waren, sowie Cafés und Kioske. In den Parks fanden regelmäßig Open-Air-Konzerte, Theater- und Ballettaufführungen von professionellen Truppen und Laiengruppen statt, die offensichtlich regen Zulauf hatten. Auch offene Sportwettbewerbe erfreuten sich großer Beliebtheit. Die jährlichen Feuerwerke in vier der größeren Parks lockten jeweils zwischen 40.000 und 50.000 Besucher an. Für die Kinder wurden Ferienspiele und Puppentheateraufführungen organisiert (vgl. MANCHESTER CITY MUNICIPAL INFORMATION BUREAU 1951, 134-136).

3.2.2.2 Sport- und Spielplätze

In den obigen Ausführungen ist bereits angeklungen, dass die Freiraumentwicklung nach der Jahrhundertwende neben der quantitativen Ausweitung des Freiraumangebotes vor allem von einer unter dem Einfluss der Bewegung für Sport und Spiel stehenden Diversifizierung geprägt war. Parallel zur Einrichtung von Freiflächen, die speziell dem Sport oder dem Kinderspiel gewidmet waren, erfolgte, wie der Blick auf die Ausstattung der Parks gezeigt hat, eine sehr frühe und sehr weitreichende Integration dieser Funktionen in die allgemeinen öffentlichen Grünanlagen.

Im Unterschied zur Anlage öffentlicher Parks war die Einrichtung öffentlicher Sport- und Spielplätzen zur Jahrhundertwende noch keine etablierte Aufgabe der städtischen Behörden, sondern befand sich noch in ihrer Pionierphase, die durch das Engagement von Vereinen und Stiftungen zur Förderung des Sports geprägt war. 1907 wurde die "Manchester and Salford Playing Fields Society" gegründet. Ihr gelang es bereits nach kurzer Zeit, fünf Sportfelder weitgehend im Selbsthilfeprinzip einzurichten. Ein Durchbruch für die Versorgung der Stadt mit Freiräumen für Spiel und Sport waren jedoch nur in Zusammenarbeit mit dem städtischen Parks Committee zu erzielen. Es stand der Einrichtung von Sport- und Spielplätzen in den öffentlichen Parks zunächst kritisch gegenüber, da man um die Unversehrtheit der gärtnerischen Anlagen fürchtete. Mitgliedern der Playing Fields Society gelang es, Einfluss auf das Parks Committee zu gewinnen und in Verbindung mit Druck von Seiten des Education Committee wurde eine Änderung der Haltung des Parks Committes gegen-

über Sport und Spiel in öffentlichen Parks erreicht. So wurden bis 1914 81 Fußballplätze in Manchesters Parks eingerichtet. Diese Zahl erhöhte sich bis 1929 auf 182 (vgl. JACKSON 1940, 116-121).

Die Entwicklung nach dem Ersten Weltkrieg ist von einem allgemein zunehmenden Interesse für die Belange des Sports und der Erholung geprägt. Die Gründung der "National Playing Fields Association" (NPFA) im Jahre 1925 stellte einen wichtigen Einschnitt dar. Sie trug ganz wesentlich dazu bei, die Bedeutung der Sportfelder “to the physical, moral, and mental welfare of the youth of the country...", wie es in ihrer Gründungsresolution heißt (zitiert bei SEELEY 1973, 96), in das öffentliche Bewusstsein zu bringen. Aus Spenden und Schenkungen förderte sie die Einrichtung neuer Sportfelder. Ein bedeutender Beitrag der National Playing Fields Association zur Versorgung des Landes mit Sport- und Spielplätzen ist die Aufstellung eines Richtwertes, des “NPFA 6 Acre Standard". Dieser Richtwert beeinflusste nicht nur die Sportplatzversorgung, sondern auch die Freiraumplanung des Landes bis in die Gegenwart[15].

Die gesellschaftliche Stellung des Sports fand auch in der Gesetzgebung ihren Niederschlag. Der 1937 erlassene Physical Training and Recreation Act ermächtigte die lokalen Behörden, Land zum Zwecke der Einrichtung von öffentlichen Sportfeldern außerhalb von Parks zu erwerben. Damit konnten erstmals öffentliche Sportanlagen außerhalb von städtischen Parks und unabhängig von privaten Schenkungen bereitgestellt werden. In Manchester wurden daraufhin im Laufe der 40er Jahre 8 öffentliche playing fields mit einer durchschnittlichen Flächengröße von 3 ha angelegt (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1951, 22 f). Der Education Act (1944) verpflichtete die Schulbehörden zur Bereitstellung geeigneter Sport- und Spielgelegenheiten an allen Grund- und weiterführenden Schulen, was zur Folge hatte, dass diese bald zu einem Hauptakteur bei der Einrichtung von Sportplätzen wurden (vgl. PATMORE 1983, 40 f; WELCH 1992, 36 f).
Bereits 1951 gab es in Manchester zusätzlich zu den 200 ha umfassenden öffentlichen Sportfeldern (in Parks, recreation grounds und als eigenständige Anlagen) über 150 ha Schulsportfelder (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1951, 57). Im Landesdurchschnitt nehmen Schulsportfelder und öffentliche Sportfelder heute etwa gleich hohe Flächenanteile ein. Versuche des zuständigen Ministeriums, die hieraus resultierende "Doppel-" oder "Parallelversorgung" durch zwei nebeneinander agierende Behörden durch die Öffnung der Schulsportplätze für die Öffentlichkeit abzuschwächen, haben allgemein nur geringe Erfolge gezeigt (vgl. PATMORE 1993, 119). In Manchester jedoch waren zu Beginn der 70er Jahre 61% der Schulsportfelder auch für die Öffentlichkeit nutzbar. Hierdurch konnte die gemessen an den NPFA-Standards unzureichende Ausstattung mit öffentlichen Sportfeldern teilweise kompensiert werden (vgl. SPNW JOINT PLANNING TEAM 1973, 127). Durch das Angebot von Vereinen und kommerziellen Betreibern erweiterte und diversifizierte sich die Versorgung mit Sportplätzen zusätzlich.

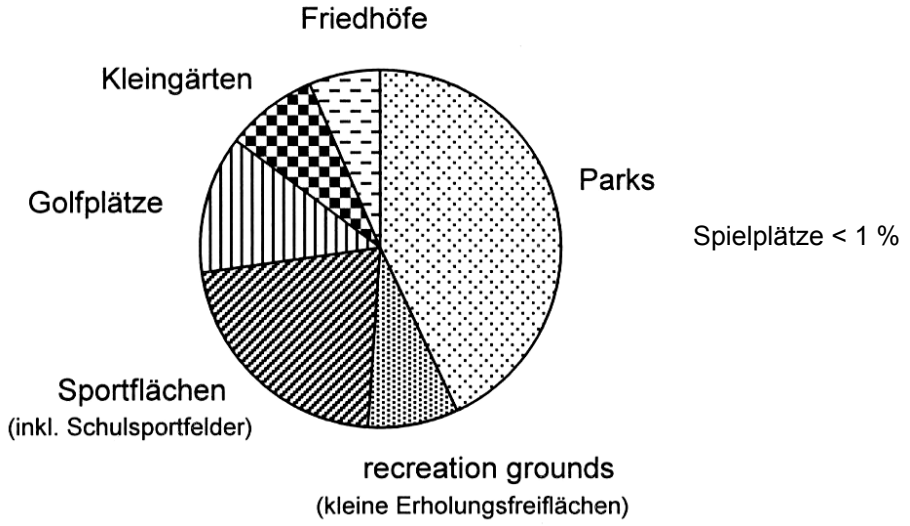
[15] Entgegen eines häufigen Fehlverständnisses umfasst der 6-Acres-Standard heute lediglich Freiräume für den Sport mit Ausnahme von Golfplätzen. Allgemeine öffentliche Freiflächen flossen lediglich im Zeitraum von 1934-38 in die Berechnung ein. In dieser Zeit lag der Standardwert jedoch bei 7 acres (2,8 ha) (vgl. NATIONAL PLAYING FIELDS ASSOCIATION 1986).

3.2.2.3 Kleingärten

Darüber hinaus wurde das Freiraumspektrum durch das Aufkommen von Kleingärten, den sog. “allotments“ erweitert. Da ihre Hauptfunktion zumindest in der ersten Hälfte des Jahrhunderts in der Nahrungsmittelproduktion bestand, zeigt ihre Entwicklung eine starke Abhängigkeit von den wirtschaftlichen und kriegsbedingten Krisenzeiten, in denen zahlreiche temporäre Nutzgärten entstanden.

Vor dem 2. Weltkrieg nahm der Bestand der Dauerkleingärten der Stadt eine Fläche von rd. 64 ha ein. Darüber hinaus entstanden in der Vorkriegszeit und während des Krieges rund 4.000 temporäre Gärten, die sich auf über 90 Standorte verteilten und eine geschätzte Gesamtfläche von 100 ha einnahmen. Ein Großteil von ihnen blieb bis in die 50er Jahre erhalten. Von der Mitte der 50er Jahre an erfolgte ein starker Rückgang der Kleingärten. Die Zahl der im Stadtgebiet vorhandenen Kleingärten sank bis zum Beginn der 90er Jahre um mehr als 50%. Ihre Gesamtfläche ging im selben Zeitraum von 131,5 ha (1951) auf 45,8 ha (1994) zurück (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1951, 20; ASSOCIATION OF MANCHESTER ALLOTMENT SOCIETIES 1994, 2). Als ein Grund hierfür ist die verbesserte Gartenausstattung anzusehen, die insbesondere die im sozialen Wohnungsbau erstellten Häuser kennzeichnete. Auch verlor die Möglichkeit der Selbstversorgung bei steigenden allgemeinem Wohlstand und einer reichhaltigen und preiswerten Nahrungsmittelversorgung an Attraktivität (vgl. GARNER 1977, 7). In der jüngsten Kleingartenerhebung in Manchester von 1994 wurden 2.225 Gärten gezählt, die sich auf 41 Anlagen im Stadtgebiet verteilen (vgl. ASSOCIATION OF MANCHESTER ALLOTMENT SOCIETIES 1994, 3, zur Kleingartenentwicklung s.a. Abb. 39, 160).

Abb. 20: Die Flächenanteile diverser Freiraumtypen an der Freiraumversorgung in Manchester (1950)



(Quelle: eigene Berechnungen nach MANCHESTER CITY COUNCIL 1951, 57; MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1951, 22 f)

3.2.3 Die Stadt- und Freiraumentwicklung unter dem Einfluss des Gartenstadtgedankens

Wohl kaum ein städtebauliches Konzept war für die städtische Freiraumentwicklung so bedeutsam wie das Gartenstadt-Konzept von Ebenezer Howard. Paradoxerweise lag der Einfluss auf die Entstehung von Siedlungen mit einem hohen Freiraumanteil in erster Linie in einer Verkürzung des Konzepts begründet. Howards Ideen, die durch das Buch “Garden Cities of To-morrow“ (1902) und die Tätigkeit der von ihm gegründeten Garden City Association rasch große Bekanntheit im In- und Ausland errangen, waren in erster Linie sozialreformerischer Art. Die Verbesserung der physischen Lebensumstände in wohlgeplanten Siedlungen stellen hierbei einen wichtigen, aber durchaus nicht den einzigen Aspekt dar. Die Gartenstadt als Idealbild des gesellschaftlichen Zusammenlebens entstand als Gegenentwurf zu der bitteren Realität der Industriestädte des Landes. Howards Gegenentwurf stützte sich jedoch, anders als die Bezeichnung “Gartenstadt“ suggeriert, nur nachrangig auf eine stärkere Durchgrünung, bzw. eine damit verbundene Bauweise in geringer Dichte. Im Kern des Konzepts standen vielmehr die Ordnung der Siedlungsstruktur und die strikte Begrenzung der Siedlungsgröße. Howard entwarf das Idealbild eines in ein ländliches Umfeld eingebetteten, polyzentrischen Siedlungsgefüges aus Kleinstädten, die über ein gut ausgebautes Verkehrssystem trotz der räumlichen Trennung durch fest abgegrenzte Grüngürtel eine funktionale Einheit bilden und die Vorzüge ländlichen und städtischen Lebens miteinander vereinen. Die Gartenstädte sollen als neue Siedlungen in ausreichendem Abstand zu den alten Großstädten entstehen und wirtschaftlich eigenständig sein. Zu ihren zentralen Kennzeichen gehört, dass sich das Land und die öffentlichen Gebäude in gemeinschaftlichem Besitz der Einwohner befinden (vgl. HOWARD 1965). Die Gartenstadt im Howardschen Sinne wurde bzw. wird in der allgemeinen Auffassung häufig zu einer großzügig durchgrünten, Siedlung in lockerer Bauweise, eine Verkürzung, die zum einen die gegenseitige Ergänzung von Stadt und Land vernachlässigt und zum anderen auch durchaus nicht mit der kompakten, urban geprägten Siedlungsweise in Einklang steht, die Howard vorschwebte. Für 1000 Personen standen nach Howards Musterplanung nur etwas mehr als 3,6 ha (9 acres) an öffentlichen Grünflächen zur Verfügung, ein für damalige Verhältnisse recht hoher, aber durchaus nicht überragender Wert. Die fast klassische “Gartenstadtdichte“ von 12 Häusern pro acre (30 pro ha) geht nicht auf Howard selbst, sondern auf Raymond Unwin, einen der beiden Architekten der ersten Gartenstadt Letchworth, zurück. Über ihre Anwendung in Letchworth wurde dieser Richtwert fest mit der Gartenstadtidee verknüpft und über Unwins maßgeblichen Einfluss im Gesundheitsministerium wurde er mit dem Erlass des Addison Acts im Jahre 1919 zum Standardwert für den kommunalen sozialen Wohnungsbau (vgl. WARD 1994, 41-43).

Durch den Addison Act erhielten die Gebietskörperschaften zugleich die Möglichkeit staatlicher Unterstützung für den öffentlichen Wohnungsbau. Wie in den meisten anderen Industriestädten stellte die Verbesserung der Wohnraumversorgung auch in Manchester das drängendste Problem der Stadtentwicklung dar. Von 1901 bis 1931 stieg die Einwohnerzahl Manchesters von 544.000 auf 766.000 und erreichte damit ihr Maximum. Der Neubau von Wohnungen konnte mit einer derart schnell steigenden Nachfrage nicht Schritt halten, was die Entstehung zahlreicher überbevölkerter Slum-Gebiete zur Folge hatte. Trotz unbestreitbarer Fortschritte, die im Rahmen erster Regenerie-

rungsprogramme erreicht werden konnten, lagen 1918 noch etwa 80.000 Häuser in offiziell ausgewiesenen Slum-Gebieten. Manchester nutzte die neuen gesetzlichen Möglichkeiten zu einem ungewöhnlich ambitionierten Wohnungsbauprogramm. Die Stadt tätigte umfangreiche Flächenaufkäufe, zunächst vor allem am südlichen Stadtrand, später auch im Norden und Osten. Innerhalb kürzester Zeit entstand ein Gürtel aus durchgrünten Vorstädten im öffentlichen Wohnungsbau (vgl. RODGERS 1986, 43 f).

Die Auswirkungen der skizzierten städtebaulichen Entwicklung für die Freiraumentwicklung der Stadt liegen auf mehreren Ebenen:

- Unter dem Einfluss des Gartenstadtgedankens wurden im Rahmen des öffentlichen, aber auch des privaten Wohnungsbaus vorwiegend Zweifamilien-Doppelhäuser mit Gärten errichtet. Gleichzeitig wurden freiraumunterversorgte Wohngebiete durch Teilsanierung und Abriss schrittweise reduziert, so dass sich die gesamtstädtische Freiraumversorgung insgesamt verbesserte.
- In dem hohen Anteil des privaten Grüns liegt der Grund für die im Vergleich zu Düsseldorf und Amsterdam nur geringe Ausbreitung des Kleingartenwesens (vgl. Abb. 39).
- Die Bauweise in geringer Dichte führte zu einer raschen Bebauung der agrarisch genutzten Freiräume, so dass die vorhandenen Flächenreserven sich bereits in den 30er Jahren ihrem Ende zuneigten (vgl. BRISTOW 1994, 114).
- Gleichzeitig leistete die flächenextensive Bauweise dem “urban sprawl“ Vorschub: Die Stadt schob sich immer weiter in ihr Umland vor und verschmolz mit ihren ländlichen Nachbargemeinden. Sowohl die Verfügbarkeit als auch die Erreichbarkeit von außerstädtischem Freiraum wurde auf diese Weise zunehmend beeinträchtigt, was die Bedeutung der Parks auch in den mit privatem Freiraum ausgestatteten Vororten hervorhob.

In Bezug auf die Freiraumentwicklung war die Entstehung der Gartenvorstädte also ambivalent. In siedlungsstruktureller Hinsicht hatten sie nichts mit Howards Konzept gemein, sondern standen sogar im Widerspruch dazu. Zwar gewährleisteten sie eine erheblich bessere Wohnqualität, doch war der Faktor der Eigenständigkeit weder in räumlicher noch in wirtschaftlicher Hinsicht nicht gegeben. Statt eines wohlstrukturierten polyzentrischen Sieldungsgefüges, das die Vorteile von Stadt und Land verband, entstand durch den “urban sprawl“ ein oft plastisch als “Siedlungsbrei“ bezeichnetes Siedlungsmuster, dessen Bewohner weder die Vorteile städtischen noch ländlichen Lebens genießen konnten. Es ist wenig bekannt, dass die industrielle Pionierstadt Manchester auch in städtebaulicher Hinsicht eine Pionierleistung vollbrachte, indem sie in der zweiten Hälfte der 20er Jahre zur Unterbindung dieser Fehlentwicklung mit dem Bau der dritten Gartenstadt des Landes begann. Ihre Entwicklung und vor allem die damit verbundene Freiraumplanung wird in Kapitel 3.6, thematisiert. Als städtebauliches Experimentierfeld unter Leitung namhafter Fachleute war sie richtungsweisend für die weitere Entwicklung der Stadtplanung für Manchester, die in den 40er Jahren mit dem City of Manchester Plan ihren ersten Gesamtplan vorlegte.

3.2.4 Freiraumplanerische Pionierarbeit im City of Manchester Plan

Die Entstehungsumstände des City of Manchester Plan von 1945 waren ungewöhnlich. Entsprechend außergewöhnlich waren auch seine Form und sein Inhalt. Aus London erhielt Manchester 1941 den Rat, einen vorläufigen Plan für die Erneuerung der Stadt aufzustellen und sich dabei nicht von den gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen einschränken zu lassen, sondern "kühn und umfassend" zu planen (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1945, iii). Dieser Aufforderung kamen die Verantwortlichen nach. Unter der Federführung des damaligen leitenden Vermessungs- und Bauingenieurs der Stadt, Rowland Nicholas, entstand ein ambitioniertes, in Teilen sogar visionäres Planungsdokument, das die Entwicklung der Stadt Manchester der folgenden 50 Jahre zum Gegenstand hatte. Das Planungsdokument spiegelte inhaltlich und methodisch den internationalen fachlichen Stand seiner Zeit wieder. In Bezug auf den Umfang und die Details seines Inhalts war es der nationalen planungsrechtlichen Entwicklung weit voraus, was seine konkrete Umsetzung sehr in Frage stellte.

Die Ausgangssituation war von einer durch die Kriegszeit verschärften Wohnungsnot, katastrophalen Umweltbedingungen und einer kriegszerstörten Innenstadt bestimmt. Nicholas sah es als vorrangiges Ziel an, die überbevölkerten Innenstadtbezirke zu regenerieren. Ein Teil der Einwohner sollte im Zuge der Sanierungsmaßnahmen in neue, nach Gartenstadtprinzipien errichtete Stadtteile umgesiedelt werden. Die Freiraumversorgung war für Nicholas in erster Linie ein Mittel zu Verbesserung der Gesundheit und der allgemeinen Lebensqualität der Einwohner:

> "The effect of overcrowding an lack of open space is all too apparent in the relatively high death rates in the more congested residential areas. The reservation of adequate space for organised games, for **children's playparks**, **neighbourhood parks**, and **belts of unspoiled countryside** is an elementary safeguard for the health of the community. There should be enough **playing-fields** to enable children and adults alike to acquire the habit of outdoor exercise and a sense of positive health and vigour. **Parks**, **parkways** and **pedestrian ways** should afford pleasant and convenient walks within easy reach of all residential neighbourhoods. **Ornamental gardens**, lawns, trees and shrubs should form a fresh and attractive setting for housing estates, softening the hard lines of buildings and relieving the frequently monotonous appearance of suburban development" (105)[16]. (Hervorhebungen A. Philipp)

In diesem Zitat sind bereits alle Freiraumkategorien (hier gekennzeichnet durch Fettdruck) genannt, die im City of Manchester Plan vorgesehen waren (s.u.).

3.2.4.1 Der Einsatz von Standardwerten bei der Freiraumplanung

Auf umfangreichen Erhebungen basierend repräsentierte der City of Manchester Plan eine neue Generation von Plänen, die nach dem Prinzip des "survey before plan" erstellt wurden. Die Forderung nach einer gründlichen Bestandsaufnahme vor der Planung geht auf den britischen Soziologen und Biologen Patrick GEDDES (1905; 1915) zurück, der damit eine Systematisierung und Objektivierung der jungen Disziplin der Stadtplanung eingeleitet hat. Diese neue wissenschaftliche Ausrich-

[16] Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf die Seiten 105-114 des City of Manchester Plan. Nur für wörtliche Zitate ist die Quellenangabe seitenscharf.

tung der Stadtplanung hatte seit den 20er Jahren international zunehmend an Boden gewonnen und löste die überkommenen, je nach Herkunft seiner Fachvertreter vornehmlich ingenieurtechnisch oder gestalterisch orientierten Ansätze der Stadtplanung nach und nach ab (vgl. ALBERS 1997, 199). Der Einsatz von statistischen Daten wurde methodisch durch die Verwendung von Richtwerten zur Ermittlung der Planungsziele komplementiert. Mit dem NPFA-Standard gab es England einen seit längerem anerkannten Standard für die Freiraumversorgung. In den Niederlanden und in Deutschland griff man zu diesem Zweck oft auf die international richtungsweisende Arbeit von Martin WAGNER (1915) zur städtischen Freiraumversorgung zurück, so beispielsweise auch bei der Aufstellung des Allgemeinen Erweiterungsplans für Amsterdam (Algmeen Uitbreidingsplan) in den 30er Jahren (vgl. Abschnitt 3.4.3).

Im Rahmen der Bestandsaufnahme für den City of Manchester Plan kam eine akute Unterversorgung der Stadt mit Freiräumen zutage, wobei dieses Problem durch die ungleichmäßige Verteilung der vorhandenen Freiräume in einigen Stadtteilen erheblich verschärft wurde. Insgesamt verfügte Manchester zu Beginn der 40er Jahre über rund 900 ha öffentlicher Freiräume. Das entsprach einer durchschnittlichen Versorgung von etwa 1,2 ha (3 acres) pro 1000 Einwohner. In Orientierung am NPFA-Standardwert wurde eine minimale durchschnittliche Freiraumausstattung von 2,8 ha (7 acres) pro 1000 Einwohner angestrebt. In diesem Wert waren Kleingärten (geplant 0,4 ha / 1000 Einwohner) nicht enthalten. Insgesamt wurden im Plan neue Freiräume verschiedener Kategorien mit einer Gesamtfläche von 800 ha vorgeschlagen.
Die Planung der Freiräume mittels Standardwerten war eng an das Nachbarschaftsprinzip gekoppelt. Die neuen Stadtteile sollten in Nachbarschaften von jeweils 10.000 Einwohnern unterteilt sein, die durch ihre Infrastrukturausstattung bis zu einem gewissen Grade eigenständige Einheiten bilden sollten.

3.2.4.2 Die Verknüpfung städtischer Freiräume zu einem stadtstrukturierenden System

Zu den Freiräumen, die in jeder Nachbarschaft vorhanden sein sollten, gehörten Kinderspielparks, Sportplätze, Zierparks, Kleingärten und die sog. “field paths“ , die auch als “pedestrian parksways“ bezeichnet wurden. Durch die field paths sollten die Freiräume einer Nachbarschaft untereinander zu einem kontinuierlichen Freiraumsystem verbunden werden. Field paths und major parkways sollten darüber hinaus dazu dienen, die Freiraumsysteme der einzelnen Nachbarschaften miteinander in Verbindung zu setzen und die neuen Stadtteile zu strukturieren.

Die Ausrichtung der Freiraumversorgung an kategorienbezogenen Standardwerten wurde im Plan nicht streng schematisch angewandt, sondern in Anpassung an die gegebenen Verhältnisse in den Nachbarschaften auf verschiedene Weise modifiziert. So sollten zum Beispiel die natürlichen Verhältnisse mitberücksichtigt werden. Auch eine Zusammenlegung der einzelnen Nachbarschaftsfreiräume zu einem größeren Freiraum um die Wirtschaftlichkeit des Unterhalts zu verbessern wurde durchaus für angemessen gehalten, solange dessen fußläufige Erreichbarkeit für alle Einwohner der Nachbarschaft gewährleistet blieb. Die Einrichtung eines größeren Parks, in den die Sport- und Spielplätze integriert sind, sah man auch als Kompromisslösung für die Freiraumversorgung der

Sanierungsgebiete an, in denen das Idealschema des Freiraumsystems nachträglich nicht mehr zu verwirklichen war. Darüber hinaus wurde vorgeschlagen, Schulsportfelder aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nach Möglichkeit mit öffentlichen Sportfeldern zu kombinieren. Eine ästhetische Aufwertung der Sportfelder sollte durch die Kombination mit Schmuckanlagen erzielt werden.

Es gehört zu den Kennzeichen des City of Manchester Plan, dass gestalterische Fragen in nahezu jedem Zusammenhang angesprochen wurden. Im Bereich der Freiraumplanung, um weitere Beispiele zu nennen, wies Nicholas auf das in seinen Augen stark verbesserungsbedürftige Erscheinungsbild der Kleingartenanlagen und der Friedhöfe hin und gab diesbezüglich konkrete Gestaltungsanregungen. Darüber hinaus waren dem Pflanzen von Bäumen in der Stadt und der landschaftlichen Regenerierung der stark durch ihre industrielle Nutzung in Mitleidenschaft gezogenen Flusstäler innerhalb des Kapitels zur Freiraumplanung eigene Abschnitte gewidmet. Die ungewöhnliche Detailliertheit des City of Manchester Plan ist in erster Linie durch seinen Sonderstatus als vorläufiger Plan mit Vorschlagscharakter zu erklären. Die Beispiele zeigen jedoch, wie eng Freiraumplanung als Flächennutzungsplanung und die landschaftsgärtnerische Gestaltung der Freiflächen ineinander greifen. Nicholas' Bemühungen, die Begräbnisstätten Manchesters zu "Stätten der Schönheit" (S. 112) zu machen oder die Nutzung der Parks durch ein reichhaltiges Unterhaltungsangebot zur verbessern, basierten auf der Erkenntnis, dass entsprechende Flächenausweisungen allein noch keine effektive Freiraumplanung gewährleisten. Letztlich entscheidet sich "on-site", wie effektiv eine solche Freifläche ist. Die Effektivität bemisst sich in diesem Zusammenhang über die Funktionsvielfalt und die Nutzungsintensität eines Freiraums.

Neben den die Wohngebiete strukturierenden Freiraumsystemen aus Nachbarschaftsfreiräumen enthielt der City of Manchester Plan auch ein stadtstrukturierendes Freiraumsystem. Vier Grünkeile, basierend auf geplanten und bestehenden Parks, wurden vorgeschlagen. Sie drangen vom Stadtrand bis zur inneren Ringsstraße vor. Eine Weiterführung ins Stadtzentrum wurde für wünschenswert, aber wenig aussichtsreich erachtet, so dass man eine Fortsetzung in Form von parkways empfahl. Bei den Grünkeilen handelte es sich um eine langfristige Planung, da viele der hierzu notwendigen Flächen noch Standort von Industrieanlagen waren.
Der Grüngürtel (green belt) war keine originäre Planung des City Manchester Plans. Es handelte sich vielmehr um ein Projekt, das bereits einige Jahre zuvor auf regionaler Ebene entworfen worden war, und im Report upon the Regional Scheme (1926) Erwähnung gefunden hatte. Auch die gleichfalls im City of Manchester Plan vorgeschlagene Einrichtung von Regionalparks (regional parks) in landschaftlich attraktiven Gegenden, die von Erholungssuchenden aus Manchester und anderen Städten traditionell besucht wurden, war bereits Bestandteil des Report upon the Regional Scheme (vgl. MANCHESTER AND DISTRICT JOINT TOWN PLANNING ADVISORY COMMITTEE 1926, 91-93, s.a. S. 185).

Der City of Manchester Plan stellte in seiner Gesamtheit, und vor allem auch hinsichtlich der freiraumplanerischen Inhalte zur Zeit seiner Veröffentlichung nicht nur ein weitsichtiges, sondern auch in mancher Hinsicht ein utopisch anmutendes Planungsdokument dar. Dass dies den Verfassern

sehr wohl bewusst war, zeigen zahlreiche Kommentare in der schriftlichen Fassung, die sich mit der Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Planungen befassen. Es ist charakteristisch für den im Plan mitschwingenden Enthusiasmus, dass allein Zeit und vor allem der feste Wille zu einem Neuanfang in der Stadtentwicklung Manchesters als Voraussetzungen für die Verwirklichung der ambitionierten Projekte angesehen wurden. Das gilt insbesondere auch für das vorgeschlagene Freiraumsystem. Es ist schwer abschätzbar, welchen Einfluss der City of Manchester Plan tatsächlich auf die bauliche Entwicklung der Stadt hatte. Aufgrund der hohen Kosten, die mit den aufwendigen Sanierungs- und Umgestaltungsvorschlägen verbunden waren, kamen zahlreiche Vorschläge nicht zur Ausführung. Höher einzuschätzen ist sicherlich der ideelle Wert. Viele Vorschläge zur Freiraumentwicklung haben ihre Aktualität bis heute bewahrt.

3.2.5 Die Freiraumplanung in der Phase der development plans bis 1968

Die Grundlagen für das moderne britische Planungssystem wurden nach Kriegsende im Town and Country Planning Act von 1947 gelegt. Town and country planning entspricht in etwa der deutschen Bauleitplanung und kommunalen Entwicklungsplanung. Der Town and Country Planning Act ersetzte die planning schemes durch development plans, deren Aufstellung nicht mehr den Bezirksverwaltungen (district councils), sondern den Verwaltungen der Grafschaften (counties) und Stadtgrafschaften (county boroughs), die man mit den deutschen Kreisen und kreisfreien Städten vergleichen könnte, oblag (vgl. HEINEBERG 1997, 285). Development plans umfassten das gesamte Gebiet der jeweiligen Planungsbehörde und mussten im fünfjährigen Turnus fortgeschrieben werden. Sie bildeten die sachliche Genehmigungsgrundlage für Bauvorhaben aller Art (vgl. JANNASCH 1979, 34 f; WARD 1994, 109). Der City of Manchester Plan diente als Basis für den nach dem neuen, 1947 kodifizierten Planungsrecht aufgestellten “Development Plan for the County Borough of Manchester“ von 1951, der ebenfalls unter der maßgeblichen Leitung von Nicholas entstand (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1951).

TARRANT (1988, 123) bewertet die Freiraumplanung in diesem Entwicklungsplan für Manchester im Vergleich zur Arbeit vieler anderer lokaler Planungsbehörden als ungewöhnlich detailliert. Zwei Hauptproblembereiche wurden identifiziert: die insgesamt unzureichende Freiraumversorgung im Stadtgebiet und die ungünstige Verteilung der vorhandenen Freiräume, wobei das Stadtzentrum als nahezu unversorgtes Gebiet eine besondere Problematik aufwies. Folgende Lösungsstrategie wurde vorgeschlagen: Grundsätzlich sollte für alle Stadtgebiete eine Minimalversorgung angestrebt werden. Durch eine höhere Ausstattung in den Stadterweiterungsgebieten sollte ein Teil der Unterversorgung in den älteren Stadtteilen kompensiert werden. Längerfristig war für das gesamte Stadtgebiet eine Erhöhung des Versorgungsgrades von 1,58 ha Freiraum pro 1000 Einwohner auf 3,88 ha pro 1000 Einwohner angestrebt (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 195, 10).

Obwohl der “Development Plan for the County Borough“ of Manchester bereits 1951 zur Genehmigung beim Ministerium eingereicht wurde, erhielt er erst 1961 Rechtsgültigkeit und war hierdurch schon zu Beginn seiner zehn-jährigen Planperiode in etlichen Punkten veraltet (MANCHESTER

CITY COUNCIL 1995a, 21)[17]. Die Stadt- und Freiraumentwicklung Manchesters erfolgte also bis zum Beginn der 60er Jahre ohne einen rechtskräftigen übergeordneten Plan. Während sich in der noch von Nicholas erstellten Fassung von 1951 deutlich Ziele und Inhalte des City of Manchester Plan wiederspiegelten, handelte es sich bei der letztlich genehmigten Fassung von 1961 um ein sehr knappes, allgemein gehaltenes Planungsdokument, dessen programmatischer Gehalt schon aufgrund des kurzfristigen Planungshorizontes sehr eingeschränkt war. Im Vordergrund der Freiraumplanung bis 1971 stand die Ausstattung der noch im Ausbau begriffenen Satellitenstadt Wythenshawe und zweier Stadtbezirke im Norden, Blackley und Charlestown. Im übrigen Stadtgebiet lag der Schwerpunkt der städtischen Freiraumentwicklung eindeutig auf dem Bereich der Sport- und Spielplätze (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1961). Damit spiegelt der development plan den Bedeutungsverlust wieder, den die allgemeinen öffentlichen Freiräume in den 60er und 70er Jahren erfuhren.

Manchesters Entwicklung in der Nachkriegszeit war von der Erneuerung älterer Innenstadtbezirke und der Dezentralisierung der Wohnbevölkerung bestimmt. Nachdem in der Mitte der 50er Jahre die erforderlichen rechtlichen und administrativen Voraussetzungen sowie die entsprechenden staatlichen Förderquellen für großangelegte Stadterneuerungsprogramme geschaffen worden waren, wurden allein in den Innenstädten von Manchester und Salford innerhalb von 20 Jahren über 80.000 Wohnungen abgerissen und überwiegend durch moderne, zum Teil im Hochbau errichtete Wohnblocks mit zentralen Versorgungszentren ersetzt (vgl. BRISTOW 1994, 117). Im Gegensatz zu den im öffentlichen Wohnungsbau erstellten Gartenvorstädten spielte in derartigen Sanierungsgebieten privates Grün keine Rolle mehr. Die Freiraumversorgung beschränkte sich hier nahezu ausschließlich auf öffentliches Grün. Am Beispiel Amsterdamer Stadtteils Bijlmermeer (Abschnitt 3.6.3) wird die Problematik dieser “vertikalen Gartenstädte“ deutlich.
Ein beträchtlicher Teil des öffentlichen Wohnungsbaus für die Stadt Manchester fand jedoch außerhalb ihrer Stadtgrenzen in sog. “overspill estates“ in ländlichen Nachbargemeinden und schließlich auch in zwei zur Entlastung des Verdichtungsraumes ausgewiesenen New Towns statt (vgl. BRISTOW 1994, 117). Die Außenorientierung in der Freiraumplanung für Manchester, die für die 60er und 70er Jahre charakteristisch ist, findet damit ihre Parallele im städtischen Wohnungsbau.

Mit zunehmender Diversifizierung des Angebotes an Freizeitmöglichkeiten nahm die Beliebtheit der Parks als Hauptattraktionspunkte der Erholung im Freien ab. Die Motorisierung, die immer mehr Menschen das Aufsuchen von Ausflugszielen außerhalb der Stadt ermöglichte, trug maßgeblich zu diesem Trend bei. Von Einfluss auf die Besucherzahlen war auch der generelle Rückgang der Einwohnerzahl in den Städten. Die Anbieterseite reagierte auf Veränderungen in der Nachfrage und wandte sich mit Beginn der 60er Jahre verstärkt den Hallensportarten und der ländlichen Erholung zu. Beide Trendwenden gingen von der nationalen Ebene aus. Die lokalen Behörden folgten in ihrer

[17] Manchester stellte mit dieser Verzögerung keinen Einzelfall dar. Der Town and Country Planning Act von 1947 verlangte von den lokalen Planungsbehörden, die Pläne innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufzustellen und beim Ministerium zur Genehmigung einzureichen. Bis 1955 lag jedoch lediglich die Hälfte der Pläne vor und es dauerte bis in die frühen 60er Jahre, ehe eine gewisse Vollständigkeit erreicht war (vgl. CULLINGWORTH & NADIN [11]1994, 49).

Freizeitpolitik damit der Politik des Sports Councils und der Countryside Commission, nicht zuletzt, weil sie auf die Fördergelder dieser Institutionen angewiesen waren[18]. Die städtischen Parks verloren mit dem öffentlichen Interesse auch ihre Lobby. Ihr Unterhalt reduzierte sich auf Pflegefragen; für Innovationen des Konzeptes war das freizeitpolitische Klima der 60er und 70er Jahre hingegen sehr ungünstig (vgl. WALKER & DUFFIELD 1983, 6). Erst in jüngerer Zeit richten sich die freiraumplanerischen Bemühungen wieder verstärkt auf die innerstädtischen Parks. Ursache für diese Rückbesinnung sind u.a. unübersehbare Verfallserscheinungen, die viele der einstigen grünen Oasen der Stadt zu einem ungeliebten und kostspieligen Erbe der Pionierzeiten städtischer Freiraumplanung haben werden lassen (hierzu s. Abschnitt 4.2.3).

3.2.6 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von 1900 bis 1975

Betrachtet man die freiräumliche Entwicklung Manchesters vom Beginn des Jahrhunderts bis zum Beginn der 70er Jahre so lassen sich Phasen unterschiedlicher Aktivität erkennen (vgl. Tab. 3, S. 103). In den ersten drei Jahrzehnten wurde in einer Phase der raschen Flächenakquisition, die sich lediglich zu Kriegszeiten verlangsamte, mit der Einrichtung von Parks, kleineren Grünflächen und Sportfeldern das Grundmuster der öffentlichen Freiraumversorgung der Stadt gelegt. Neben der Aktivität der zuständigen Behörden ist hierbei das Engagement wohlhabender Bürger hervorzuheben, die durch Schenkungen maßgeblich zur Erweiterung des öffentlichen Freiraumbestandes beitrugen. Mit rund 820 ha standen 1930 pro Einwohner fast 11 m^2 zur Verfügung, das entspricht 1,1 ha auf 1000 Einwohner.

In der Zeit zwischen 1930 und 1939 begann sich unter dem Einfluss der NPFA der Schwerpunkt der Freiraumentwicklung auf die Sport- und Spielplätze zu verschieben. Während des Krieges erfuhr das Kleingartenwesen einen erheblichen, wenn auch nur temporären Zuwachs.
Die Phase von 1945 bis 1975 weist keine signifikanten Zuwächse an öffentlichen Freiräumen mehr auf. Die Freiraumentwicklung beschränkte sich nach einer Zeit des Wiederaufbaus zerstörter Anlagen auf die Einrichtung von Nachbarschaftsparks in Sanierungsgebieten und die Verbesserung der Spiel- und Sportmöglichkeiten. In Anbetracht der sinkenden Einwohnerzahlen wurde die Versorgung mit Parks und Grünanlagen offensichtlich für ausreichend erachtet. Tatsächlich lag Manchester zu Beginn der 70er Jahre mit 1,23 ha auf 1000 Einwohner hinsichtlich seiner Ausstattung mit allgemeinen öffentlichen Freiräumen weit über dem Grafschaftsdurchschnitt, der lediglich 0,82 ha betrug. Gemessen am verbreiteten NPFA–Standard von 0,61 ha/1000 war der Versorgungsgrad sogar besonders hoch (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1975, 9). Problematisch war hingegen die unausgewogene Verteilung der öffentlichen Freiräume. In den 20 Innenstadtbezirken lebten Ende der 60er Jahre noch 44% der Bevölkerung. Sie verfügten jedoch lediglich über 15% der Freiraumfläche. Zudem war – statistisch etwas verschleiert durch die große Fläche von Heaton Park im Norden – die Freiraumausstattung im Süden deutlich besser als im nördlichen Stadtgebiet

[18] Die 1968 gegründete Countryside Commission war eine der Zentralregierung unterstellte Körperschaft, die die Pflege der Landschaft und ihre Erschließung zur Aufgabe hatte (s. Abschnitt 3.7.1).

(vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1969, 20). Die Ausstattung mit Flächen für Sport und Spiel waren im grafschaftsweiten Vergleich mit 0,76 ha auf 1000 Einwohner unterdurchschnittlich (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1975, 9).

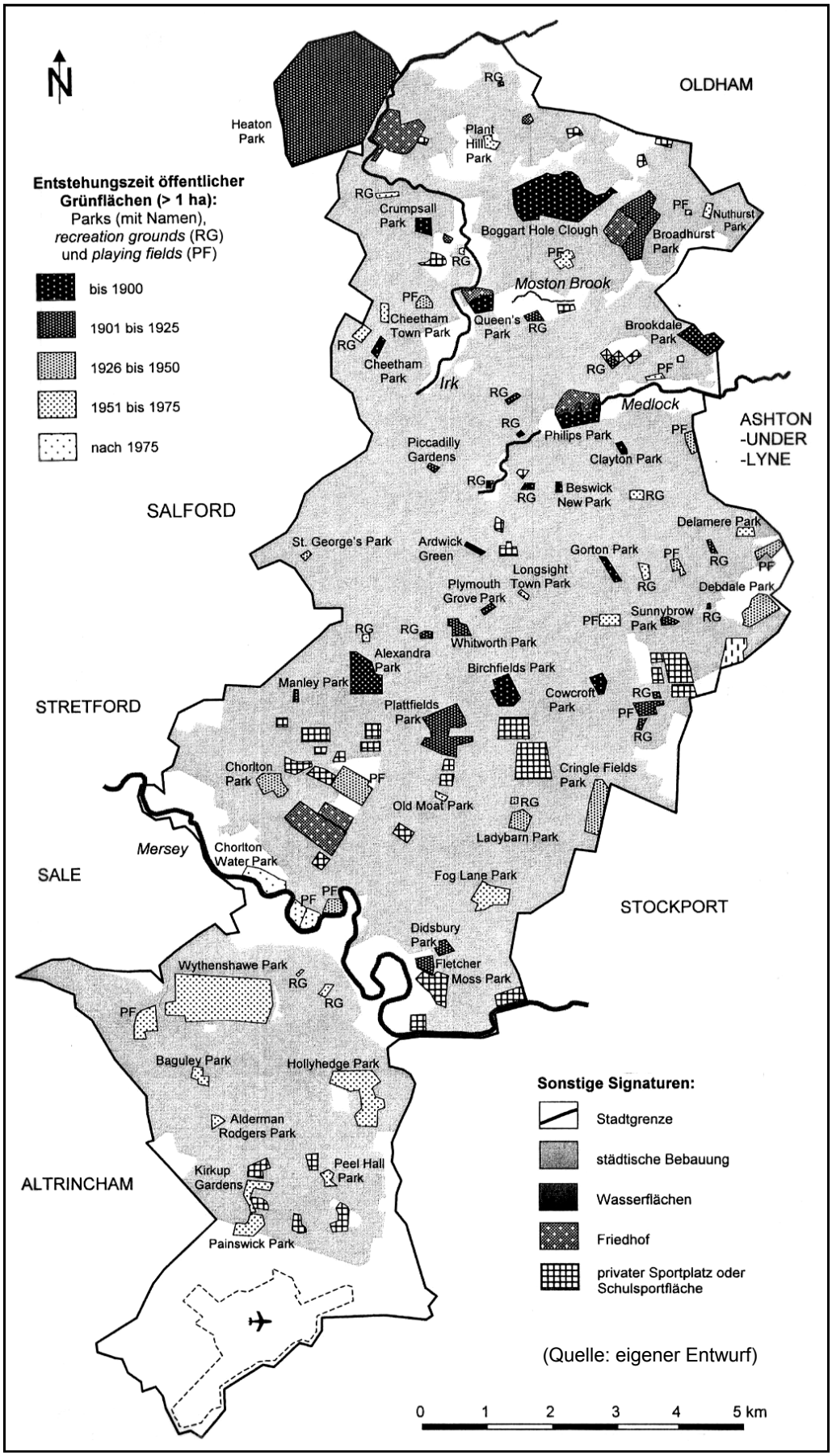
Die planungsrechtlichen Fortschritte waren für die Freiraumentwicklung von geringem Einfluss. Als sie in den 30er Jahren zu greifen begannen, war die Grundstruktur des städtischen Freiraummusters bereits gelegt. Freiraumplanung im Rahmen der Stadtplanung kam lediglich in der Satellitenstadt Wythenshawe zur Wirkung. Fortschrittliche planerische Ansätze scheiterten jedoch auch im Falle dieses stadt- und freiraumplanerischen "Vorzeigeobjektes" in vielen Fällen an der Realität. Projekte wie dieses zeugen jedoch davon, dass die Freiraumplanung in konzeptioneller Hinsicht Fortschritte machte und - nicht zuletzt durch den Einfluss der Howard'schen Gartenstadt - ein fester Bestandteil stadtplanerischen Denkens geworden war. Im City of Manchester Plan zeigte sich diese Verknüpfung in vorbildlicher Form. Er stellte einen Höhepunkt struktureller Freiraumplanung und gleichzeitig einen Wendepunkt dar. Unter den planungsrechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Nachkriegszeit ging das Engagement der Stadt für ihre Freiräume stark zurück. Folgender Satz im development plan von 1951 ist programmatisch für die Freiraumpolitik dieser Phase: "The assessment of how much additional major open space might be provided during the next twenty years is governed largely by the financial resources" (MANCHESTER CITY COUNCIL 1951, 68). Der starke Bevölkerungsrückgang sorgte jedoch dafür, dass die Freiraumversorgung trotz der Stagnation im Flächenzuwachs rein statistisch gesehen immer besser wurde. So stieg die öffentliche Freiraumversorgung mit Parks, Sport- und Spielplätzen im Zeitraum von 1930 bis 1970 ohne nennenswerte Erweiterung der Gesamtfläche von 11m^2 auf über 17m^2 pro Einwohner.

Bemerkenswert ist auch die große Persistenz der einmal eingerichteten öffentlichen Freiräume. Eine zeitliche Längsschnittanalyse der Bestände zeigt, dass sie um so ausgeprägter ist, je älter die Anlagen sind. Von 32 öffentlichen Freiräumen, die im Jahr 1900 bestanden, sind 28 bis heute noch erhalten, darunter die 13 ältesten Anlagen der Stadt. Das entspricht 87,5%. Von den 72 Freiräumen aus dem Jahre 1920 sind es immerhin noch 56 Anlagen bzw. 78%. Von den 114 öffentlichen Freiräumen aus dem Jahre 1950 bestehen heute noch etwa 65%. Es sollte jedoch hervorgehoben werden, dass Parks von den Umnutzungen so gut wie nie betroffen waren. Die Verluste betrafen in der Regel kleinere recreation grounds und manchmal auch playing fields.

Tab. 3: Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Manchester 1900 – 1975

Phase (Zeitangaben näherungsweise)	Vorherrschende Entwicklungstendenzen	Rahmenbedingungen: Auswahl wichtiger Daten
1900-1930	• intensive Flächenakquisition • Entwicklung des Grundmusters der städtischen Freiraumversorgung	1898, 1902 Veröffentlichung des Gartenstadtkonzepts von E. HOWARD 1907 Gründung der Manchester and Salford Playing Fields Society 1909 Town Planning Act (erstes Stadtplanungsgesetz, ermöglicht die Aufstellung von town planning schemes für Erweiterungsgebiete) 1919 Town and Country Planning Act (die Aufstellung der town planning schemes wird verbindlich)
1930-1939	• verstärkte Einrichtung von Sport- und Spielplätzen unter dem Einfluss der NPFA	1925 Gründung der NPFA 1930 Eingemeindung von Wythenshawe und Baubeginn 1931 Einwohnermaximum (766.000) 1937 Physical Training and Recreation Act (Lokalbehörden dürfen öffentl. Sportanlagen außerhalb von Parks einrichten) 1944 Education Act (Schulbehörden müssen Sportgelegenheiten an Schulen einrichten)
1939-1945	• Einrichtung von Parks im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen • vorübergehend starke Zunahme des Kleingartenbestandes	1945 City of Manchester Plan
1945-1975	• kein signifikanter Freiraumzuwachs, lediglich Ergänzung des Freiraumangebotes durch Nachbarschaftsparks (insbes. in Sanierungsgebieten) und die Verbesserung der Sport- und Spielmöglichkeiten • Verlagerung des Schwerpunktes der Freiraumentwicklung in den Außenbereich	1947 Town and Country Planning Act (Konsolidierung des Planungssystems, Einführung des development plans) 1951 Development Plan for the County Borough of Manchester 1961 City of Manchester Development Plan 1945-1975 starker Einwohnerrückgang (Abnahme um rd. 200.000 E) durch Suburbanisierung und eine auf Dezentralisierung gerichtete Stadtentwicklungspolitik

Abb. 21: Die Entstehungszeit der öffentlichen Freiräume in Manchester



3.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf von 1900 bis 1975

Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung, die im vorhergegangenen Jahrhundert ihren Ausgang genommen hatte, setzte sich mit Unterbrechungen durch die Weltkriege und die Weltwirtschaftskrise fort. Es war gleichzeitig eine Zeit starker Einwohner- und Flächenzunahme. Durch umfangreiche Eingemeindungen in den Jahren 1908/09 und 1929 wuchs die Stadtfläche von 48,68 km^2 auf über 158 km^2 an. In diesen Grenzen verblieb die Stadt bis zur Neuordnung in Nordrhein-Westfalen 1975, durch die weitere Gebiete im Norden, Süden und Osten der Stadt nach Düsseldorf eingemeindet wurden und durch die die Größe des Stadtgebietes vorübergehend auf rd. 240 km^2 stieg (vgl. LH DÜSSELDORF - AMT FÜR WAHLEN UND STATISTIK 1975, 5). Die Einwohnerzahl, die im Jahre 1900 213.700 betrug, verdoppelte sich in den ersten beiden Jahrzehnten des Jahrhunderts beinahe und erreichte 1939 mit 537.000 Einwohnern ihr Vorkriegsmaximum (vgl. STADT DÜSSELDORF, STATISTISCHES AMT 1948, 5).

1946 wurde Düsseldorf als Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen an die Spitze des bevölkerungsreichsten Bundeslandes gestellt und wurde damit nicht nur zum Sitz der Landesregierung und des Parlaments, sondern auch der damit zusammenhängenden Einrichtungen wie Landesämter und Landeszentralbank. Gleichzeitig blieb Düsseldorf Verwaltungssitz des gleichnamigen Regierungsbezirkes. Der Konzentration politischer und administrativer Einrichtungen in Kombination mit guten industriellen und gewerblichen Standortvoraussetzungen verdankt die Stadt ihren beachtlichen wirtschaftlichen Erfolg in der Nachkriegszeit. Den Höhepunkt ihrer industriellen Entwicklung erreichte die Stadt 1961 mit dem Höchststand der gewerblichen und industriellen Arbeitsplätze (198.000) und der maximalen Ausdehnung von Industrie- und Gewerbegebieten (1.740 ha) (vgl. www.duesseldorf.de/indexDab45-Dateien/index2-Dateien/umnu64.html, Auszug vom 06.12.1999). Gleichzeitig verstärkte Düsseldorf seine Funktion als “Schreibtisch des Ruhrgebiets“ durch die Ansiedlung weiterer Konzernhauptverwaltungen, Industrieorganisationen, Banken und Versicherungen und als Messe- und Dienstleistungszentrum von internationalem Rang und zu einem der wichtigsten Standorte ausländischer Firmen in Deutschland. Ihr Bevölkerungsmaximum erreichte die Stadt 1962 mit rund 705.000 Einwohnern. Die Fertigstellung des Stadtteils Garath im Süden der Stadt markiert das Ende der starken Expansion der Siedlungsfläche in den 60er und 70er Jahren.

3.3.1 Die planerischen Grundlagen der Stadt- und Freiraumentwicklung bis 1945

Die Entwicklung des Städtebaus bzw. der Stadtplanung zu einer eigenständigen Fachdisziplin, die im ausgehenden 19. Jahrhundert ihren Anfang genommen hatte, setzte sich im 20. Jahrhundert fort. Die Formierungsphase der Stadtplanung zwischen 1900 und 1914 ist u.a. durch das Aufkommen der ersten Fachzeitschriften, die Einrichtung der ersten Lehrstühle an Hochschulen und die Gründung berufsständisch geprägter Vereinigungen gekennzeichnet. Vor diesem Hintergrund bildete sich auch ein Ausstellungs- und Kongresswesen heraus, das den internationalen Austausch förderte. Deutschland galt zu Beginn des Jahrhunderts in planungsrechtlicher und fachlicher Hinsicht als führend auf dem Gebiet der Stadtplanung (vgl. ALBERS 1997, 164-166). Insbesondere die Möglich-

keit der Bauzonenausweisung, die hier seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts gegeben war (in Düsseldorf seit 1894), fand die Anerkennung der internationalen Fachwelt und wurde von anderen Ländern nachgeahmt. Da ein Zonenplan sinnvollerweise das gesamte Stadtgebiet umfasste, leitete er den Übergang von den nur Teilgebiete betreffenden Stadterweiterungsplänen zu einer auf das ganze Bebauungsgebiet bezogenen Planung ein (vgl. ALBERS 1997, 254). Diese Entwicklung, die bereits am Beispiel des Übergangs von den town planning schemes für kleinere Erweiterungsgebiete Manchesters zum City of Manchester Plan entfaltet wurde, lässt sich auch in der Düsseldorfer Stadtplanungsgeschichte nachvollziehen. Der Erntwurf eines das gesamte Stadtgebiet und eine große Zuwachsregion umfassenden “Gesamtbebauungsplans“ mit einem längerfristigen Planhorizont fand hier jedoch rund drei Jahrzehnte früher statt als in Manchester.

3.3.1.1 Ein Gesamtbebauungsplan für “Groß-Düsseldorf“ (1912)

Die städtebauliche Entwicklung Düsseldorfs erfolgte zu Beginn des 20. Jahrhunderts zunächst weiterhin auf der Basis des Bebauungsplans von 1884, dem sog. Stübben-Plan, der inhaltlich durch die zwischenzeitlich mehrfach novellierten städtischen Baupolizeiverordnungen akzentuiert wurde (vgl. RADERMACHER 1994, 141). Nach der Eingemeindung der umliegenden Ortschaften Wersten (S), Himmelgeist (S), Heerdt, Ober- und Niederkassel, Oberlörick (W), Gerresheim und Rath (O), Eller und Stockum (1908/09) schrieb die Stadt anlässlich einer Städteausstellung in Düsseldorf einen städtebaulichen Wettbewerb für einen “Gesamtbebauungsplan“ von “Groß-Düsseldorf“ aus. In der Euphorie der langanhaltenden Wachstumsphase erwartete man, dass die Einwohnerzahl bis 1930 auf eine Million steigen würde. Der 1. Preis wurde den Professoren Bruno SCHMITZ aus Charlottenburg und BLUM (Vorname nicht bekannt) aus Hannover für ihren Entwurf mit dem Kennwort “Berge romeryke“ verliehen.

Ihre Vorschläge zur verkehrstechnischen und baulichen Entwicklung des Düsseldorfer Stadtgebiets beinhalteten im Kern die Förderung der bislang gegenüber der Nord-Süd-Erstreckung zurückgebliebenen Ausdehnung der Stadt nach Osten durch die Angliederung eines breiten, halbkreisförmigen Bebauungsgürtels, der ausgehend vom Rhein im Norden, über Rath, Gerresheim, Eller und Wersten verlief. Auch das Hammer Gemüseanbaugebiet war restlos für eine Bebauung vorgesehen.

Die Freiflächenplanung für die zukünftige Millionenstadt stieß in der damaligen Zeit auf große Anerkennung. Die Autoren maßen der städtischen Freiraumversorgung eine hohe Bedeutung bei. In ihrer Erläuterung zum Entwurf (BLUM & SCHMITZ 1912, 26) schrieben sie:

> “Auf diesen [den freiraumbezogenen, Erg. d. Verf.] Teil des Entwurfs ist der größte Wert gelegt, denn unzweifelhaft ist Düsseldorf als Haupt-Industrie-Zentrum des deutschen Reiches zu betrachten, aber gerade deswegen muß in der Planung von Groß-Düsseldorf der größte Wert auf Gesundheit, Wohnlichkeit und Schönheit gelegt werden, wozu in erster Linie die wirklich großzügige Ausgestaltung der Freiflächen gehört“

Die Reihenfolge der Gründe spiegelt prägnant wieder, dass die Planverfasser die sozialen Ziele der Freiraumplanung in den Vordergrund stellten. Der “durch die Jahrhunderte geheiligte Charakter Düsseldorfs als einer der schönsten Gartenstädte“, den sie in ihrem Entwurf ebenfalls zu bewahren hofften, hatte demgegenüber keine Priorität mehr.

Für eine "wirklich großzügige Ausgestaltung" legten BLUM und SCHMITZ ihrer Planung ein Verhältnis von Frei- zu Wohnflächen von 2:1 zugrunde. Für die das Jahr 1930, das den Planungshorizont bildete, sahen sie eine Gesamtfläche an Freiräumen von 7.000 ha vor. Bei einer geschätzten Bevölkerungszahl von 700.000 (das Erreichen der Millionengrenze nahmen sie erst für die 50er Jahre an) bedeutete dies einen Ausstattungsgrad von 7 m^2 pro Einwohner, den sie als "gute Durchschnittszahl" bewerteten (1912, 13).
Ihre auf statistische Daten und Prognosen gestützte Planungsmethode war zum damaligen Zeitpunkt ungemein fortschrittlich. Wie bereits erläutert, setzte sich eine auf statistischen Daten und Richtwerten basierende Stadtplanung erst in den 20er Jahren durch (vgl. Abschnitt 3.2.4)[19]. Entsprechend schwer fiel es den Verfassern des Plans, Vergleichs- oder Referenzwerte für ihren angestrebten Freiraumausstattungsgrad zu finden. Sie konnten sich nur auf Zahlen aus wenigen Großstädten vergleichbarer Größenordnung stützen (vgl. w.o.).

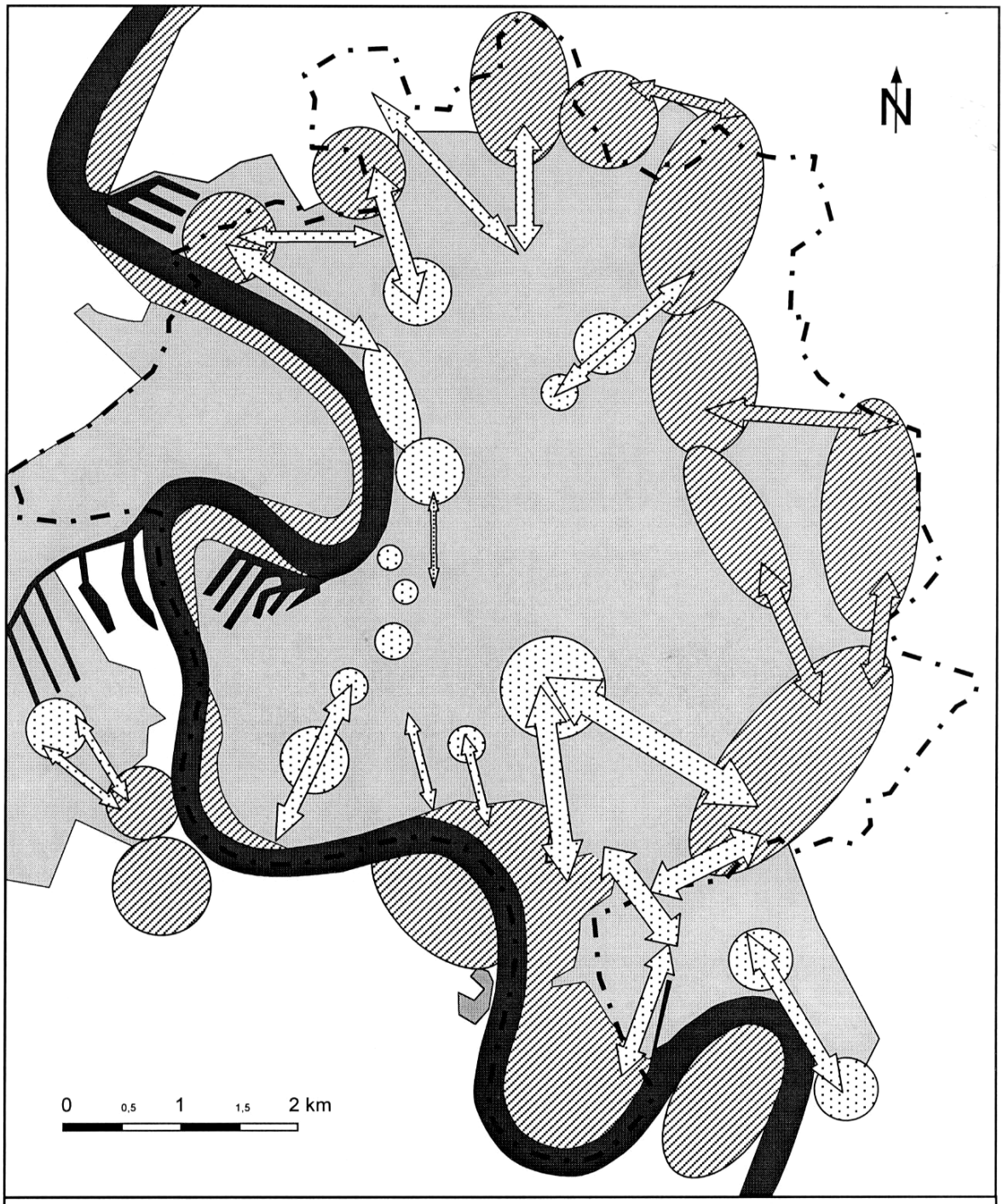
Kennzeichnend für ihren Plan war die Idee, durch "Radial-Park-Verbindungen" die innerstädtischen Freiräume mit den Freiräumen des Außenbereichs zu verknüpfen und so ein durchgängiges Freiraumsystem für Düsseldorf zu schaffen. Die Radial-Park-Anlagen sollten nach der Vorstellung der Autoren eine variierende Breite aufweisen und auf unterschiedliche Weise ausgestaltet sein:

- als ruhige Wohnstraßen mit Alleen,
- als eigenständige Wege, die zwischen Hinterfronten und Privatgärten hindurchführen,
- als monumental gestaltete Achsen,
- als malerische Parkbereiche oder
- als Freiräume mit Wald- und Wiesencharakter.

Sie lehnten es jedoch aus Gründen der Lärmbelästigung ab, die radialen Grünverbindungen in Form von Promenaden an radialen Ausfallsstraßen auszubauen (BLUM & SCHMITZ 1912, 24). In der Kommentierung ihres Entwurfs im Sonderkatalog zur Städtebauausstellung wurden zwei Radialen besonders hervorgehoben: eine auf den Malkastengarten und den Zoo gestützte Verbindung zwischen Hofgarten und Aaper Wald und eine Verbindung zwischen dem Stadtkern und dem Volksgarten (vgl. SONDER-KATALOG 1912, 6).
Den Übergang von den innerstädtischen Radialen zu den Rheinwiesen und den Waldgebieten, den die Planverfasser als "Wald- und Wiesengürtel" bezeichneten, sollte ein Parkgürtel bilden, der die ganze Stadt in unterschiedlicher Breite umgab (BLUM & SCHMITZ 1912, 26).
Charakteristisch für den progressiven Ansatz des Entwurfs war darüber hinaus die kritische Haltung gegenüber reinem Ziergrün und vor allem der hohe Stellenwert, der der Versorgung mit Spiel- und Sportplätzen beigemessen wurde. Sie bildeten den eigentlichen Schwerpunkt der Freiraumplanung für "Groß-Düsseldorf". Während für die Lage der Spielplätze ihre leichte Erreichbarkeit im Vordergrund stand, wurden die Sportanlagen ebenso wie alle anderen Freiraumkategorien – darunter auch die Kleingärten und in größere Grünflächen eingebettete öffentliche Gebäude – in das geplante Freiraumsystem einbezogen und bilden u.a. wichtige Bausteine in den Radial-Park-Verbindungen sowie im Parkgürtel.

[19] Auch Martin WAGNERs diesbezüglich wegweisendes Buch "Städtische Freiflächenpolitik" wurde erst drei Jahre später veröffentlicht (1915).

Abb. 22: Schematische Darstellung des Freiraumsystems im Wettbewerbsentwurf "Berge romeryke" von 1912



Elemente des Freiraumsystems:
- Innerstädtische Grünflächen
- Wald- und Wiesengürtel
- Grünverbindungen
- Freiraum im Außenbereich

Sonstige Signaturen:
- Stadtgrenze Düsseldorf
- Bebautes Gebiet
- Wasserfläche

(Quelle: eigener Entwurf, Basis: Plankarte um Entwurf "Berge romeryke", fotographische Reproduktion, Vermessungs- und Katasteramt, Karte XIV 179)

Die Autoren hoben die hervorragende Eignung der Überschwemmungsgebiete als Standorte für Sportstätten hervor - insbesondere auch im Hinblick auf den Wassersport - und empfahlen nachdrücklich, das Gebiet südlich von Himmelgeist und Itter für eine “große Zentralstätte allgemeiner Leibesübungen für ein rheinisches Olympia“ zu sichern und auszubauen.
Neben weiteren Sportgebieten, so in Nachbarschaft zum Nordfriedhof, zwischen Zoopark und Aaper Wald und zwischen Gerresheim und dem Waldgebiet der Haardt war als weitere umfangreiche Freiraumsicherung der Ausbau des Volksgartens zu einem Zentralpark vorgesehen. Auch hier sollten Einrichtungen für Sport und Spiel großzügigen Raum finden (w.o., 25).

Ein zentrales Anliegen von SCHMITZ und BLUM war darüber hinaus der Erhalt größere zusammenhängender Freiräume im Außenbereich, um eine Abgrenzung Düsseldorfs von seinen ebenfalls rasch wachsenden Nachbarstädten zu gewährleisten (1912, 23). Auch durch diese mit großer Dringlichkeit vorgetragene Forderung, die eine enge Verwandtschaft zum Green Belt-Gedanken aufweist, bewies das Planungsteam eine große fachliche Kompetenz und planerische Weitsicht (s.a. Kap. 3.7).

Die Vorschläge des Wettbewerbsbeitrages, der erstmals eine strukturelle Freiraumplanung für Düsseldorf beinhaltete, blieb jedoch im wesentlichen ohne Einfluss auf die weitere Entwicklung der Stadt. Zwar wurde im Anschluss an die Städtebauausstellung ein Stadterweiterungsamt gegründet, dessen erste Aufgabe die Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse in einen Generalbebauungsplan war, doch kam es vor dem Krieg lediglich zur Erarbeitung eines Generalverkehrsplans (vgl. SCHILLING 1927, 28; RIEMANN 1932, 5; RIEMANN 1949, 31 f). Nur die Idee des Zentralparks wurde, nachdem der Gedanke in der Folgezeit aus unterschiedlichen Kontexten heraus immer wieder aufgegriffen worden war, mit der Bundesgartenschau im Jahre 1987 in modifizierter Form verwirklicht.

Die Bedeutung der Städtebauausstellung ist damit in erster Linie als Impulsgeber für eine planmäßige Steuerung der städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung auf gesamtstädtischem Niveau zu sehen. Sie spiegelt die planerischen Grundanschauungen und den fachlichen Kenntnisstand dieser Zeit wider. Die Wettbewerbsentwürfe lieferten Denkansätze und zeigten Möglichkeiten der langfristigen Entwicklung auf. Die Einbeziehung der Freiräume als strukturierende Elemente in die städtebauliche Planung hatte sich bereits fest etabliert, ebenso die Auffassung, dass Freiräume nicht nur ästhetische, sondern vor allem auch soziale Funktionen erfüllen und einer entsprechenden Gestaltung als “gesundheitsfördernde Aufenthaltsräume“[20] für unterschiedliche Altersgruppen bedürfen.

[20] Dieser Ausdruck geht auf den damaligen Düsseldorfer Gartendirektor Von Engelhardt zurück und ist dem von ihm verfassten Kommentar zu der Ausstellung “Städtische Grünanlagen“ im Rahmen der Städtebauausstellung entnommen (vgl. SONDER-KATALOG 1912, 60).

3.3.1.2 Der Generalbebauungsplan von 1927

Die planungsrechtliche Entwicklung der Zwischenkriegszeit war von Bemühungen zur Anpassung der rechtlichen Grundlagen an die Erfordernisse eines nunmehr sozial ausgerichteten Städtebaus geprägt. Die tatsächlich erzielten Fortschritte waren jedoch relativ gering. Mit Ausnahme von Thüringen und Sachsen kam es in keinem deutschen Land zum Erlass eines Stadtplanungsgesetzes. Auch ein entsprechender Gesetzesentwurf in Preußen von 1925 wurde nie rechtskräftig, auch wenn die hier vorgeschlagenen Neuregelungen nicht ohne Einfluss auf die Stadtplanung zu dieser Zeit blieben. Die rechtliche Basis der Stadtplanung in Düsseldorf bildete damit das von 1875 stammende Fluchtliniengesetz, das 1918 novelliert wurde. Übergeordnete, langfristige Pläne für das gesamte Stadtgebiet wie der Generalbebauungsplan hatten innerhalb dieses gesetzlichen Rahmens keine unmittelbare Rechtsgültigkeit und dienten lediglich als Orientierungslinie für die Aufstellung der Bebauungspläne (vgl. ALBERS 1997, 40, 254)[21]. Ihr tatsächliche Wirksamkeit hing von der Bereitschaft der zuständigen Behörden ab, sich nach ihnen zu richten bzw. von Änderungen oder Planabweichungen abzusehen.

Die Entwicklungen der Kriegs- und Nachkriegszeit machten eine komplette Überarbeitung der bisherigen, noch unvollständigen Planungen zur städtebaulichen Entwicklung Düsseldorfs erforderlich. Sie wurde im Auftrag der Stadt von Prof. Muesmann, einem Planungssachverständigen aus Stuttgart, durchgeführt und mündete in ein Grundsatzprogramm zur künftigen städtebaulichen Entwicklung der Stadt. Dieses Grundsatzprogramm wurde 1927 durch den Beigeordneten Balduin SCHILLING, einem Vertreter des funktionalistischen Städtebaus, in einen neuen Generalbebauungsplan umgesetzt (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 386). Dieser Plan sollte als Grundlage für die bauliche Entwicklung der Stadt dienen, doch wurde er nicht als starres System angesehen. Vielmehr legte man Wert darauf, dass er in Anpassung an neue Entwicklungen rasch verändert werden konnte (vgl. RIEMANN 1930, 6).
SCHILLINGs Bewertung des preisgekrönten Wettbewerbsentwurfs von 1912 spiegelt die zwischenzeitlich veränderten Anforderungen an die städtebauliche Planung und an die Freiraumplanung wider:

> “Die Arbeit war eine sehr interessante und für die damaligen Anschauungen zweifelsohne sehr gute Lösung. Seitdem haben sich aber unsere Anschauungen bezüglich der Luftbedürfnisse unserer Großstadtbevölkerung und bezüglich der gesundheitlichen Notwendigkeiten der Wohngebiete sehr gewandelt“ (1927, 28).

Vor diesem Hintergrund befürwortete er für die neuen Stadtgebiete – anders als BLUM und SCHMITZ, die von einer mehrstöckigen Blockbebauung ausgegangen waren - ein Vorherrschen der aufgelockerten Flachbauweise. Diese bauliche Entwicklung hatte sich als generelle Tendenz in den Randbereichen der Stadt bereits abgezeichnet.

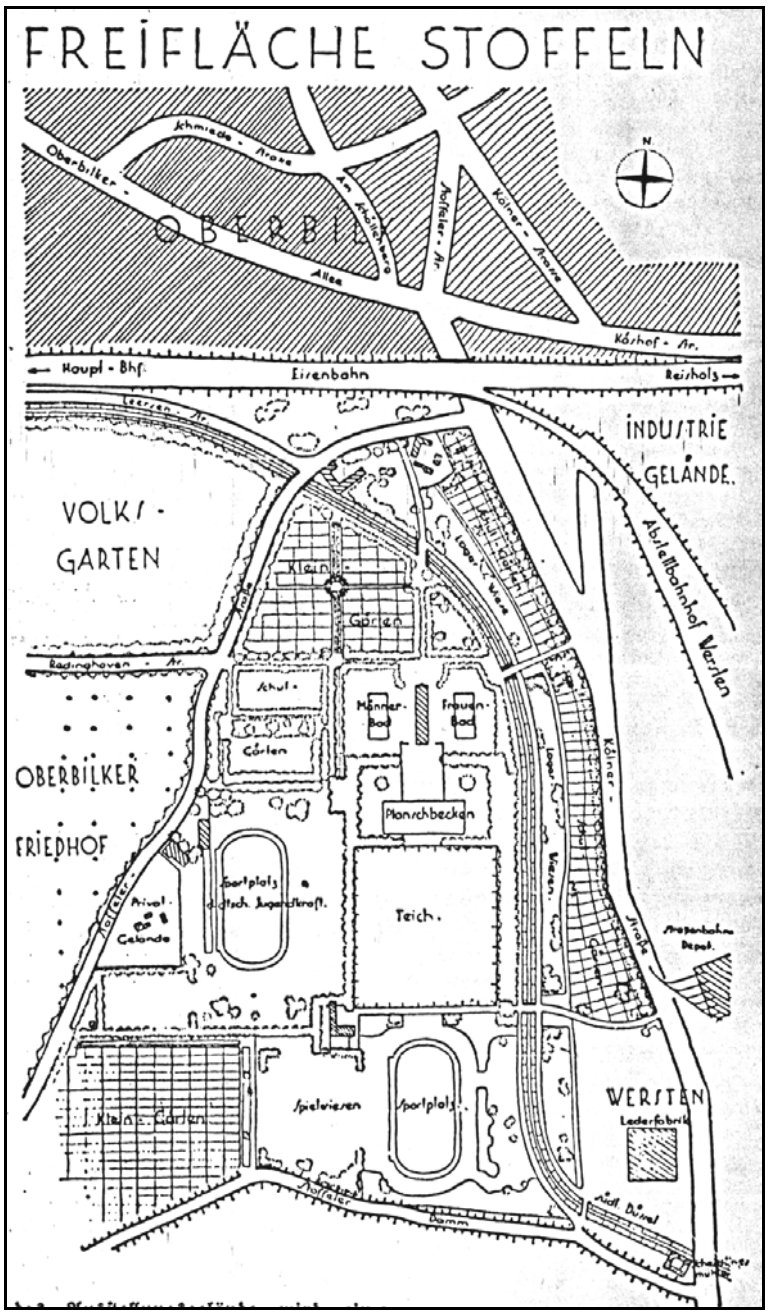
Der Freiraumversorgung maß er eine entscheidende Bedeutung in der Schaffung “gesunder Wohnstätten“ im “hygienischen und sozialen Sinne“ bei: “Diese [die Freiflächen, Anmerk. d. Verf.] sind nicht mehr bloß Schmuck, ’Verschönerung’ im Sinne der früheren ’Verschönerungsvereine’, sondern notwendige Korrelate der Massenanhäufungen in der modernen Großstadt“ (w.o., 2). Der Kommentar SCHILLINGs zum Generalbebauungsplan zeigt, dass sich die Ausrichtung der Freiraumplanung an den sozialen Bedürfnissen der Einwohner, die 1912 bereits als klare Tendenz zu erkennen war, in der sozialdemokratisch geprägten Zeit der Weimarer Republik noch an Bedeutung gewonnen hatte. Neben der Bereitstellung von Erholungsflächen kam jedoch als Neuerung gegenüber dem Entwurf von 1912 noch die Betonung der klimatischen Funktion städtischer Freiräume als ökologischer Aspekt hinzu. Zwar wurde den Freiräumen nach wie vor eine ästhetische Funktion beigemessen – so sollten sie dazu beitragen, den Ruf Düsseldorfs als Kunst-, Garten- und Kulturstadt trotz der neuen Entwicklung zur Industrie- und Verwaltungsstadt zu wahren - doch hatte dies in ihrer Eigenschaft als Erholungsflächen für die Bevölkerung zu erfolgen (vgl. SCHILLING 1927, 20).

Im Vordergrund der Freiraumplanung im Rahmen des Generalbebauungsplans stand die Sicherung eines dauerhaften Freiflächenbestandes. Die Freiflächen sollten nach Ansicht SCHILLINGs mit den Verkehrsanlagen die bleibenden Grundelemente der städtischen Struktur bilden. Die Ausfüllung des Zwischengeländes hingegen sollte flexibel sein und Anpassungen an sich verändernde Bedürfnisse und Anschauungen ermöglichen (w.o., 29 f). Die Sicherung größerer stadtstrukturierender Freiräume stellte damit neben der Erhaltung der bestehenden Anlagen und der Erweiterung des wohnungsnahen Angebots an Freizeit- und Erholungsflächen ein Hauptziel der Freiraumplanung des Generalbebauungsplans dar. Insgesamt waren 37% des Stadtgebiets als Dauerfreiflächenbestand ausgewiesen. Dies entsprach einer Fläche von 4.092 ha. Folgende Gebiete sollten dauerhaft als größere zusammenhängende Freiflächen erhalten bleiben:

- große Teil der Golzheimer Heide: Sie war unter der Bezeichnung “Volkspark“ als Standort für eine Schützenwiese, Kleingärten und Sport- und Spielflächen vorgesehen (vgl. Abb. 25, 120).
- die sog. “Stoffelner Freifläche“ östlich des Volksgartens und des Südfriedhofs: Auch hier sollte ein großer zusammenhängender Erholungskomplex aus Schwimmbädern, Sportplätzen, Spielwiesen und Kleingärten entstehen (vgl. Abb. 23, 112).
- ein Großteil der aufgrund der naturräumlichen Bedingungen bislang weitgehend unbebaut gebliebenen Bruchgebiete (Torfbruch, Mörsenbroich, Lichtenbroich),
- die Gemüseanbaugebiete von Hamm, Volmerswerth und Flehe,
- das landwirtschaftliche Gebiet von Himmelgeist,
- alle bewaldeten Flächen (vgl. w.o., 23; VOLKSZEITUNG DÜSSELDORF vom 22.09.1928).

[21] Ihr informeller Charakter kommt auch in einer uneinheitlichen Bezeichnung zum Ausdruck (vgl. ALBERS 1997, 255). In Düsseldorf wurden für den übergeordneten Plan neben „Generalbebauungsplan“ auch die Begriffe “genereller Bebauungsplan“ (V.B. 1912, 155), “Verkehrsplan“ (V.B. 1913, 160), “Verkehrs- und Freiflächenplan“ (V.B. 1914-18, 284), “Siedlungsplan“, “Gesamtbebauungsplan“ (V.B. 1914-18, 285) und “Generalsiedlungs- und Verkehrsplan“ (V.B. 1919-21, 292) verwendet.

Abb. 23: Planung für die "Stoffelner Freifläche" im Generalbebauungsplan



(Quelle: DÜSSELDORFER TAGEBLATT vom 20.09.1928)

Die Wirtschaftskrise verhinderte jedoch eine zügige Umsetzung des Generalbebauungsplans. 1931 wurde die Arbeit an einem Generalgrünplan aufgenommen, der jedoch vermutlich nie fertiggestellt wurde. Seine dem Wortlaut des Verwaltungsberichts entnommene Zielsetzung belegt erneut die Einbeziehung des Außenraumes in die Freiraumplanung für Düsseldorf in den späten 20er und frühen 30erJahren. So sollte der Plan "die Möglichkeit bieten, die Erhaltung von Erholungs- und Ausflugsgebieten zu fördern und ein Netz von Wanderwegen, Grünverbindungen, Sportplätzen usw. auszubauen" (vgl. V.B. 1930, 58 f). Im Folgebericht wurde erneut auf die Freihaltung der Wanderwegen "in die nähere und weitere Umgebung" hingewiesen und darüber hinaus die Erarbeitung eines "weitgehenden" Radwegenetzes als weiteres Ziel des Generalgrünplans vorgestellt (vgl. V.B. 1931/32, 101).

Nach der Machtübernahme kam es dann zu einer grundlegenden Umorientierung in der Düsseldorfer Bebauungs- und Siedlungsplanung, so dass der Einfluss des Generalbebauungsplanes gering geblieben ist. 1933 wurde im Zuge einer Neuorganisation der Stadtverwaltung ein Stadtplanungs- und Vermessungsamt gebildet, das einen neuen Generalbebauungsplan unter der Bezeichnung "Wirtschaftsplan"[22] aufstellte (vgl. V.B. 1933-36, 295). Die im Generalbebauungsplan für den "Volkspark Golzheimer Heide" vorgesehene Fläche zwischen Nordfriedhof und Flughafen wurde in der Folgezeit fast vollständig bebaut. Lediglich eine Bezirkssportanlage und eine Kleingartenkolonie zeugen heute von der ehemaligen Zweckbestimmung. Die Nutzung der Stoffelner Freifläche für Freizeit- und Erholungszwecke findet sich nach dem Krieg im Leitplan von 1957 wieder, wo an dieser Stelle die Einrichtung eines "Südparks" geplant wurde (s. S. 126). In den 80er Jahren schließlich wurde dieser Plan im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau in die Realität umgesetzt (s. S. 298).

Die Stadt- und Freiraumplanung für Düsseldorf in den Grenzen von 1909 befand sich damit bis zum Krieg ständig im Fluss. Dies hatte zur Folge, dass die Entwicklung der Stadt in dieser Zeit auf der Basis von kurzfristig erstellten Einzelplänen erfolgte, die nicht an einem übergeordneten und langfristigen städtebaulichen Leitbild ausgerichtet waren. Ein durchgängiges, die Stadt umgebendes und durchdringendes Freiraumsystems, wie es am konsequentesten und überzeugendsten im Plan von 1912 vorgestellt worden war, konnte auf diese Weise nicht realisiert werden.

3.3.2 Die Freiraumentwicklung bis zum Zweiten Weltkrieg

3.3.2.1 Die allgemeinen öffentlichen Grünflächen

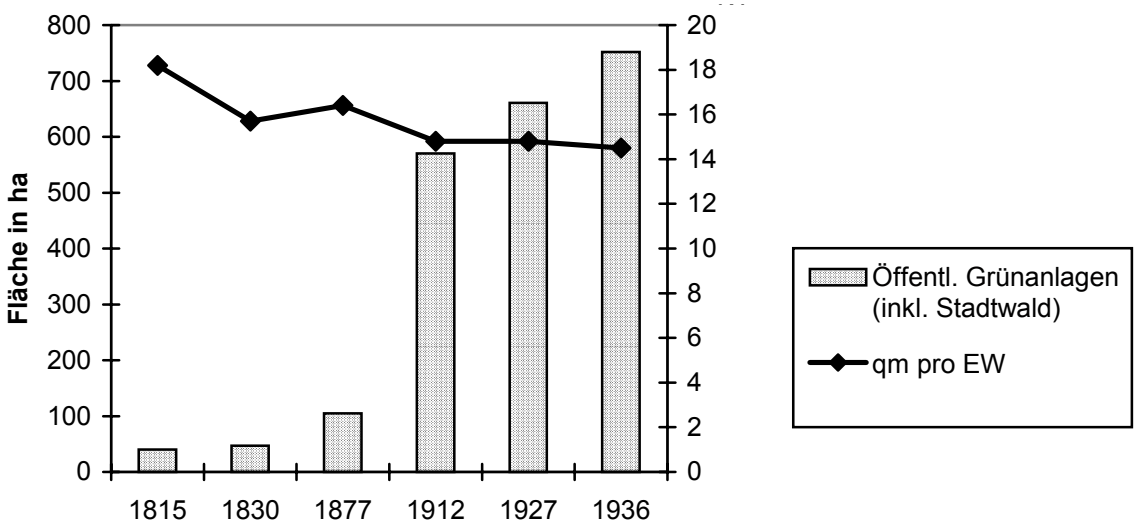
Im Vergleich zur wirtschaftlichen, baulichen und demographischen Entwicklung und auch zur oben skizzierten fachlichen Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Planung verlief die Freiraumentwicklung in den ersten beiden Jahrzehnten des Jahrhunderts trotz unbestreitbarer Fortschritte eher verhalten. Sogar einige Rückschritte waren zu verzeichnen: Durch bauliche Eingriffe in strategisch wichtige Freiräume der Innenstadt wie zum Beispiel die Bebauung des Jägerhofparks hinter dem Schloss und des alten Exerzierplatzes zwischen der Königsallee und der Karlstadt wurden wertvolle Ansätze zu einer an den historischen Grüngürtel anknüpfenden Durchgrünung dieser dicht bebauten Stadtviertel vertan (vgl. DÜTTMANN 1948, 231).

Weitsichtiges Handeln zeigte die Stadtverwaltung hingegen mit der beständigen Erweiterung des Stadtwaldes durch Flächenzukäufe und seine Herrichtung für die Freizeit- und Erholungsnutzung durch die Anlage eines entsprechenden Wegenetzes. So gelang 1910 der Ankauf des nördlich angrenzenden Aaper Waldes. 1927 wurde im östlichen Teil des Grafenberger Waldes ein Wildpark eröffnet (vgl. KAMPHAUSEN 1985, 12 f, BAATZ 1987, 254). Die Zahl öffentlicher Parks erhöhte sich durch die Fertigstellung des Ostparks (1907) und die Umwandlung des Floragartens in einen öffentlichen Parks (1903). Bei dieser Anlage handelte es sich jedoch eigentlich um Projekte des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Wirklich neue öffentliche Freiräume wurden in Form einiger Stadt-

[22] Dieser Terminus wurde mit dem Entwurf zum Reichsstädtebaugesetz von 1931 eingeführt und in das Wohnsiedlungsgesetz von 1933 übernommen (vgl. ALBERS 1997, 256)

grünplätze in den dichtbebauten Gründerzeitvierteln (z.B. Fürstenplatz, Neußer Platz, Clever Platz, Hansaplatz) und durch die Ausstellungsparks geschaffen. Darüber hinaus kam es wie in Manchester zur Ausweitung des Freiraumrepertoires der Stadt durch Sportflächen, Spielplätze und Kleingärten. Die Entwicklung dieser Freiraumtypen in Düsseldorf verlief jedoch in einigen Punkten deutlich anders als in Manchester, was weniger auf der individuellen Situation der Städte als auf unterschiedlichen nationalen Tendenzen beruht.

Abb. 24: Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Düsseldorf von 1815-1936



(Datenquellen: SCHILLING 1927, 22; V.B. 1933/36, 222; eigene Berechnungen)

3.3.2.2 Anlagen für Spiel und Sport

Anders als in England, wo die Beliebtheit der sportlichen Betätigung seit dem Ende des 18. Jahrhunderts kontinuierlich zunahm, geriet die deutsche Turnbewegung aufgrund ihrer engen Verknüpfung mit dem nationaldemokratischem Gedankengut in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts in politischen Misskredit und kam beinahe zum Erliegen (vgl. HENNEBO & SCHMIDT 1979, 121-128). Erst in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts lebte die Sportbewegung in Deutschland, angeregt durch Impulse aus Großbritannien, wieder auf. Die Ausbreitung des Sports in Düsseldorf erfolgte in drei aufeinanderfolgenden Wellen: In den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden die Sportarten Rudern und Schwimmen modern. Ihnen folgten in den 90er Jahren Radfahren und verschiedene schwerathletische Disziplinen. Von diesen Sportarten wurden keine nennenswerten Freiraumansprüche abgeleitet, so dass die eigentliche freiraumrelevante Entwicklung des Sports erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Verbreitung des Fußballs und der Leichtathletik einsetzte (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 100 f). Die ersten Anlagen für Sport und Spiel wurden in der Regel nicht separat errichtet, sondern, wie in Manchester, in bestehende bzw. neu entstehende Grünanlagen eingefügt. Ein Beispiel hierfür ist die Anlage eines großen Sport- und Spielplatzes im Stadtwald im Jahre 1906 (V.B. 1904/05, 259). In den Kaiser-Wilhelm-Park, dem heutigen Rheinpark, dessen Entstehung als Ausstellungspark unter 3.3.2.3 beschrieben wird, wurden neben einem grasbedeck-

ten Sportplatz, Tennisplätze, eine Reitbahn und ein Yacht- und Ruderboothafen integriert. Der Park wurde damit eindeutig auf eine wohlhabende Zielgruppe ausgerichtet. 1908 erhielt auch der 1905 gegründete Hockeyclub eine Spielfläche im Kaiser-Wilhelm-Park. Die Sportanlagen wurden intensiv genutzt und erwirtschafteten zumindest anfänglich Überschüsse. Auch die Schulen der Umgebung nutzten die Wiesen für den Sportunterricht (V.B. 1908/09, 253 f).

Die Nutzbarmachung der Parks für Spiel und Sport, aber auch für andere zwanglose Freizeitbeschäftigungen kann als Bestandteil einer umfassenderen, fast alle Lebensbereiche erfassenden Reformbewegung gesehen werden, die in ihren künstlerischen Ausdrucksformen bereits um die Jahrhundertwende zur Wirkung kam und sich in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts, in Deutschland insbesondere zur Zeit der Weimarer Republik, auf den gesamtgesellschaftlichen Bereich ausdehnte. In ihr vereinigten sich politische, soziale und lebensreformerische Strömungen (vgl. WIEGAND 1977, 23; HENNEBO 1990, 176; VAN ROOIJEN 1984, 96-98, MILCHERT 1987, 27). Für die städtischen Freiräume hatte diese Entwicklung auch gestalterische Konsequenzen. Die Stadtparks des 19. Jahrhunderts waren in erster Linie Promenierparks, die ihren Besuchern außer einem ästhetischen Genuss auch eine Bühne bürgerlicher Selbstdarstellung boten. Gleichzeitig repräsentierten sie wie auch die begrünten Stadtplätze den Wohlstand der Stadt nach außen. In Anlehnung an das Vorbild der fürstlichen Parks waren sie im englischen Landschaftsstil gestaltet, wobei formalere Gestaltungselemente zur Unterstützung der Repräsentationsfunktion beispielsweise in den Eingangsbereichen oder im Umfeld von Gebäuden eingesetzt wurden. Ein echter Volkspark aber, so wurde gegen Ende des Jahrhunderts von reformorientierten Gartenarchitekten gefordert, sollte *benutzbar* sein. Neben ruhigen Spaziergängen im Grünen sollte er vor allem Gelegenheiten zu Sport und Spiel bieten und auf diese Weise zur Gesundheit der Stadtbevölkerung beitragen. Die Form hatte sich zu diesem Zweck der Funktion unterzuordnen. Der stilisierenden Nachahmung der Natur zog man eine zweckgebundene Gestaltung in Form klar voneinander abgegrenzter Funktionsräume vor. Mit den neuen Gestaltungsmaximen Einfachheit, Schlichtheit und Sachlichkeit hielt die gerade Linie Einzug in den Park. Hecken, Alleen und Mehrzweckwiesen, Eis- und Rollschuhbahnen, Tennisplätze und Planschbecken entwickelten sich zum festen Inventar des multifunktionalen, auf die Bedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen und Altersklassen ausgerichteten Volksparks. Daneben gab es Volksparks mit Freilichttheatern, Sommerschulen, Gaststätten oder Kinderbauernhöfen (vgl. HENNEBO 1975, 44; SCHÖLLER 1975, 134 f).

Die konzeptionelle und gestalterische Wende auf dem Gebiet der Freiraumplanung ist in Düsseldorf eng mit dem Gartendirektor Baron Walter von Engelhardt verbunden, der dieses Amt 1906 antrat. Während seiner Amtszeit wurde ein Teil der dekorativen Schmuckplätze in streng funktionales Gebrauchsgrünflächen umgestaltet, die trotzdem hohe gestalterische Qualitäten aufwiesen (vgl. WAGENFELD 1985, 28). Aufgrund ihrer Wohnungsnähe boten sich gerade die Stadtgrünplätze als Standorte für kleine Kinderspielplätze an. Um sie an die neue Nutzungsform anzupassen, wurden

sie nachträglich mit Einrichtungen für das Kinderspiel ausgestattet und zur Erhöhung der Belastbarkeit gestalterisch vereinfacht (s. z.B. V.B. 1908/09, 255; V.B. 1911/12, 163; V.B. 1912/13, 163)[23].
Die Erweiterung des Düsseldorfer Volksgartens von 1908 ist ein besonders prägnantes Beispiel für diese Wandlung des gestalterischen Leitbildes. Obwohl der Volksgarten ausdrücklich für den "von der arbeitenden Bevölkerung dichtbewohnten Südosten" (VB 1891/92, 142) angelegt worden war, war HILLEBRECHT bei der Gestaltung dem gängigen Muster des bürgerlichen Stadtparks gefolgt. Die Osterweiterung ist hingegen von den neuen Gestaltungsmaximen geprägt (vgl. HENZ 1977, 498-500). Der Bau eines Stadions am Rhein und die Eröffnung eines Sportparks in Stoffeln sind weitere Beispiele für Freiraumprojekte, die der neuen funktionsorientierten Linie der städtischen Freiraumplanung unter von Engelhardt zuzuordnen sind (vgl. MARKOWITZ 1987a, 6 f; MARKOWITZ 1987b, 211 f; WAGENFELD 1985, 28).

Nachdem die Einrichtung von Sportplätzen anfänglich dem Aufgabenbereich des Gartenamtes zugeordnet war, wurde 1928 ein "Amt für Leibesübungen" geschaffen, das fortan für Planung und Unterhaltung der städtischen Sportstätten, darunter der rund 30 städtischen Sportplätze zuständig war (vgl. HEYER 1987, 179). Die Einrichtung der Spielplätze verblieb im Aufgabenbereich des Gartenamtes. Bis 1928 wurden 27 Kinderspielplätze eingerichtet, die zusammen eine Fläche von rd. 5 ha einnahmen. Mehr als die Hälfte dieser Anlagen befanden sich auf den wohnungsnahen Stadtgrünplätzen, die Mehrzahl der übrigen lagen überwiegend in Parks. Nur vier Plätze waren als eigenständige Einrichtungen außerhalb bestehender Grünanlagen entstanden (vgl. DÜSSELDORFER STADTANZEIGER vom 30.08.1928).

3.3.2.3 Kleingärten

Der Erste Weltkrieg brachte einen vorübergehenden Stillstand in die Entwicklung der aufstrebenden Stadt. Zu den drängendsten Problemen der von politischer Unsicherheit geprägten Nachkriegszeit gehörten die Massenarbeitslosigkeit und die gravierende Wohnungsnot. Das Gartenamt teilte "im Interesse der Volksernährung" Brach- und Ödländereien in Parzellen von 300-400 m^2 Größe auf und wies sie als Kleingartenland Privatpersonen "zur landwirtschaftlichen Bebauung" zu (V.B. 1919-1922, 302). Angesichts des herrschenden Wohnraummangels wuchsen die Kleingärten vielerorts zu Hüttensiedlungen, sog. Laubenkolonien, aus. Während 1913 nur 355 Kleingärten gezählt wurden, gab es 1922 bereits 21.000, die insgesamt eine Fläche von 630 ha einnahmen (vgl. V.B. 1922-25, 268; V.B. 1933-36, 326). "Die Schrebergartenbewegung, die vor dem Krieg in Düsseldorf bei der allseitigen Jagd nach immer höherer Bodenrendite übersehen und vernachlässigt worden war, erzwang sich nun durch die Not ihr Existenzrecht" beurteilt HÜTTENBERGER diese Entwicklung ([2]1990, 274 f). Obgleich die Zahl der Gärten und wilden Siedlungen mit der Normalisierung der wirtschaftlichen Situation wieder sank, hatte das Kleingartenwesen Fuß gefasst. Dies kam unter anderem in der Einrichtung eines eigenständigen städtischen Kleingartenamtes im Jahre 1922 und

[23] Der Mangel an Kinderspielplätzen drückte sich unter anderem in der Beschädigung oder Zerstörung von Schmuckanlagen aus. So wurde eine Grünanlage im linksrheinischen Oberkassel so nachhaltig durch spielende Kinder zertrampelt, dass man sich seitens des Gartenamtes schließlich entschloss, sie zu einem Spielplatz umzugestalten (vgl. V.B. 1913-14, S. 166).

in der steigenden Zahl von Vereinen und vereinsmäßig organisierten Kleingärtnern zum Ausdruck (s.a. Tab. 4). Da die Kleingärten einem starken Verdrängungsdruck durch die bauliche Entwicklung der Stadt ausgesetzt waren, bemühte sich die Verwaltung bereits seit 1915 um eine Ausweisung von Dauerkleingartenanlagen in den Teilbebauungsplänen und im Generalbebauungsplan. Neben einer größeren Sicherheit für die Kleingärtner sollte hierdurch eine sinnvolle Anordnung in Bezug zu den anderen Freiflächen der Stadt erzielt werden (vgl. V.B. 1914-18, 284; V.B. 1918-21, 292; V.B. 1922-26, 260; V.B. 1925-28, 339). “Der hohe Wert, den das Kleingartenwesen in gesundheitlicher, ethischer und wirtschaftlicher Beziehung der Großstadtbevölkerung bringt, rechtfertigt vollkommen die große Bedeutung, welche jetzt der Kleingartenfrage im Städtebau beigelegt wird“, hieß diesbezüglich es im Verwaltungsbericht von 1925 (V.B.1922-25, 267). 1931 wurde ein “General-Kleingartenplan“ aufgestellt, der die im Stadtgebiet vorhandenen und geplanten Kleingärten auswies (vgl. V.B. 1931/32, 101).

Das Kleingartenwesen wurde auch zur Zeit des Nationalsozialismus weiter gefördert, da es sich gut in den ideologischen Rahmen einfügen ließ. Die Begründung für die Schaffung neuer Daueranlagen lautete im Verwaltungsbericht von 1936 folgendermaßen: “Die Bearbeitung des Kleingartens ist von großer wirtschaftlicher und seelischer Bedeutung für die gesunde deutsche Familie; sie kann auch als beste Vorschule für den Stadtrandsiedler und den Vollsiedler angesehen werden“ (V.B. 1933-36, 326).

Tab. 4: Die Entwicklung des Kleingartenwesens in Düsseldorf bis 1935

	1913	1922	1923	1924	1925	1927	1932	1934	1935
Gesamtzahl der Kleingärten in Düsseldorf	355	21.000	22.000	20.000	17.000	16.000	18.000	17.000	16.500
Gesamtfläche der Kleingärten in ha	10,5	630	662	625	550	500	530	500	490
Anzahl der organisierten Kleingartenvereine	-	28	41	45	44	50	50	64	64
Anzahl der organisierten Kleingärtner	-	2.393	6.400	6.000	6.000	7.000	7.200	8.000	8.000
Anzahl der Dauerkleingärten	-	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	231	415	610

(Datenquellen: Angaben von 1922 u. 1923: V.B. 1925-29, 268; Angaben von 1924 bis 1927: V.B. 1925-28, 339; Angaben von 1913 und 1932-35: V.B. 1933-36, 326)

Mit einer durchschnittlichen Gesamtfläche zwischen 500 und 600 ha nahmen die Kleingärten in den 20er und 30er Jahren fast ebensoviel Raum ein, wie die öffentlichen Grünanlagen der Stadt. Neben ihrer Hauptfunktion, der Nahrungsmittelversorgung, stellten sie für ihre Nutzer Aufenthalts- und Begegnungsräume im Freien dar und übernahmen damit gleichzeitig einen Teil der originären Funktionen der öffentlichen Parks.

Ein besonderer Garten wurde 1913 in der Nähe des Südfriedhofs angelegt. Hier entstand auf Initiative eines Schuldirektors ein Schulgarten, der bald weit über Düsseldorf hinaus bekannt wurde. Aus der in Eigenleistung der Schüler erstellten 150 m^2 großen Nutzgartenanlage wurde innerhalb von 10 Jahren ein etwa 7,5 ha umfassendes, vielseitig genutztes Gelände, auf dem sich neben zahlreichen Gebäuden auch eine Freilichtbühne für rund 2.000 Zuschauer befand. Der Schulgarten diente nicht nur Erziehungs- und Bildungszwecken, sondern sollte auch die Gesundheit der Stadtkinder fördern, die sich hier bei der Gartenarbeit und durch Sport und Spiel Bewegung verschaffen konnten. In der

Zeit der Wirtschaftskrise wurde seine Erweiterung zudem als Arbeitsbeschaffungs- und Schulungsmaßnahme für Jugendliche genutzt (vgl. LUX 1980, 241-244). Hinsichtlich der zugrundeliegenden pädagogischen Prinzipien, wie der ganzheitlichen Schulung von Körper und Geist und der direkten Begegnung der Kinder mit der Natur, spiegelt das Projekt den reformorientierten Zeitgeist wider, der den städtischen Freiflächen in der Zeit der Weimarer Republik insgesamt zu einer erheblichen Steigerung in der gesellschaftlichen Wertschätzung verholfen hat.

3.3.2.4 Die Anlage öffentlicher Parks im Zuge großer Ausstellungen

Die Verknüpfung der Einrichtung von Parks mit dem Messe- und Ausstellungswesen stellt ein prägnantes Merkmal der Freiraumentwicklung in Düsseldorf dar. Die Tradition Düsseldorfs als Ausstellungsstadt wurde 1880 mit der Gewerbe-Ausstellung für "Rheinland, Westfalen, und benachbarte Bezirke" begründet, die in der knapp fünfmonatigen Ausstellungszeit von etwa einer Million Menschen besucht wurde (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 50 f). Als Ausstellungsgelände wählte man den Zoologischen Garten, den der private Betreiberverein Fauna den Organisatoren zu diesem Zweck vorübergehend zur Verfügung stellte. Seine gärtnerischen Anlagen boten den passenden Rahmen für die eleganten Ausstellungspavillons. Auch die großen Ausstellungen im 20. Jahrhundert schmückten sich mit Gartenanlagen, die teilweise selbst Ausstellungsgegenstand waren. Sie blieben der Stadt als öffentliche Grünanlagen erhalten und stellen heute zentrale Elemente der Düsseldorfer Grünversorgung dar. Wie der Zoologische Garten lagen sie in den Zuwachsregionen der Stadt und leiteten die Erschließung und Bebauung der neuen Stadtteile ein (vgl. KREUTZ 1998; LANGE 1994).

Anlässlich der "Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung", die der Zentralgewerbeverein für "Rheinland, Westfalen und benachbarte Gebiete" 1902 in Düsseldorf ausrichtete, entschloss sich die Stadt zur Einrichtung eines dauerhaften Ausstellungsgeländes am Rhein. Zu diesem Zweck wurde die Golzheimer Insel aufgeschüttet (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 58-64). Das Ausstellungsgelände schloss an den Hofgarten an und reichte von der Oberkasseler Brücke bis zum Yachthafen. Nach Abschluss der Ausstellung wurde das Gelände in einen öffentlichen Park umgestaltet, den man nach dem Kaiser benannte. Bevor es den Bürgern als öffentlicher Park zugänglich gemacht wurde, fand auf dem Gelände 1904 jedoch zunächst noch einmal von eine Ausstellung, und zwar eine kombinierte Kunst- und Gartenbauausstellung, statt. Erst 1906 erfolgte die eigentliche Umgestaltung in den Kaiser-Wilhelm-Park. 1926 fand auf dem Gelände des Kaiser-Wilhelm-Parks eine "Große Ausstellung für Gesundheit, Soziale Fürsorge und Leibesübungen", kurz "Gesolei" statt, in deren Rahmen die Ehrenhofbauten mit ihren streng architektonischen Gärten entstanden. Nach erneuten Aufschüttungsmaßnahmen zur Hochwassersicherung, durch die das Gelände erheblich vergrößert wurde, erfolgte eine Umgestaltung des Parks durch Von Engelhardt in die bis heute von weitläufigen Wiesenflächen geprägte Parkanlage, die 1927 in "Rheinpark" umbenannt wurde. Sie bildete den Anfang einer neuen Grünzone entlang des Rheins, die später mit dem Nordpark fortgeführt wurde (vgl. HÜTTENBERGER 1988, 653-655; MARKOWITZ 1987a, 183 f). Auch beim Nordpark handelt es sich um einen Ausstellungspark (s.u.). In den 80er Jahren griff man im Rahmen der BUGA die Tradition der Zielverknüpfung von Ausstellungswesen, Freiraumentwicklung und städtebaulichen Maßnahmen mit großem Erfolg wieder auf.

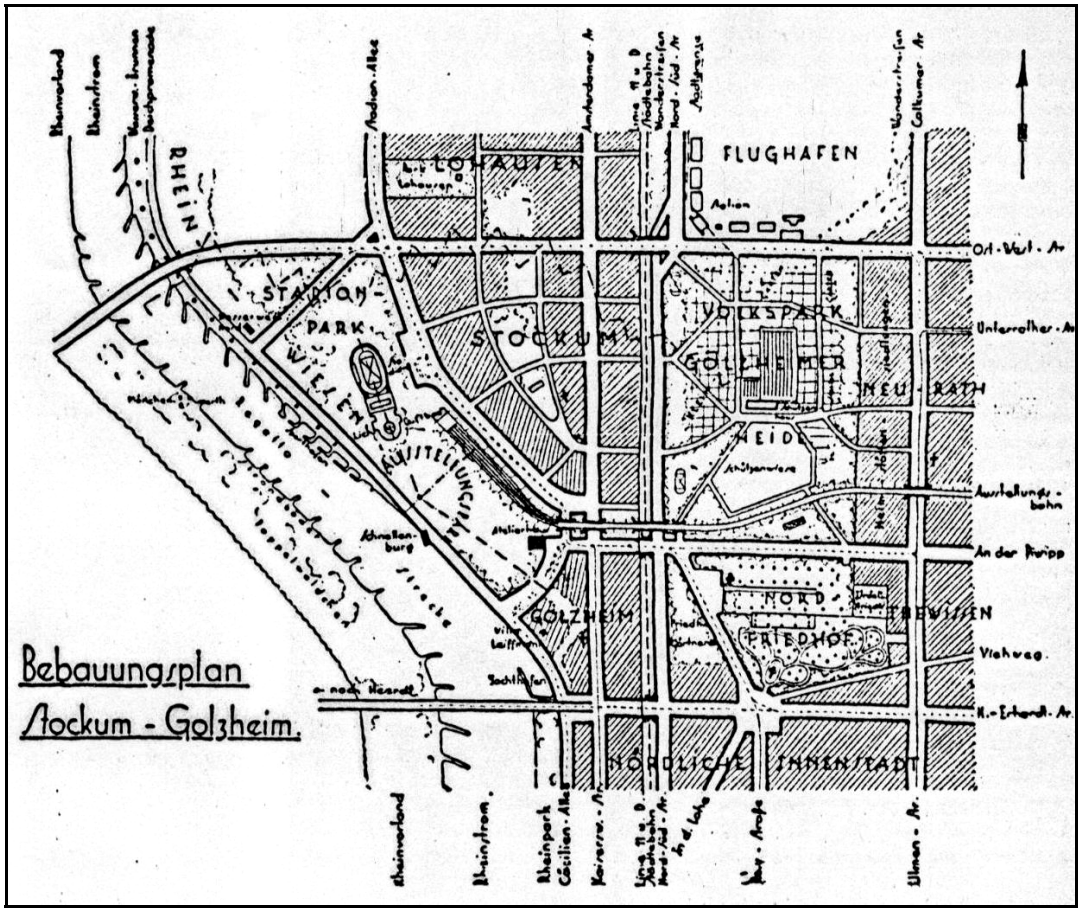
3.3.2.5 Die Freiraumentwicklung in der Zeit des Nationalsozialismus

Die Stadtentwicklungspolitik der nationalsozialistischen Zeit lässt sich in zwei Phasen unterteilen, die ganz unterschiedliche freiraumplanerische Implikationen beinhalten. In der ersten, von 1933-1937 dauernden Phase wurde die Arbeit aus der Weimarer Republik unter dem Etikett der neuen Herrscher fortgesetzt. Hierzu gehörte die Bekämpfung der Wohnungsnot durch den Bau von Siedlungshäusern mit großen Gärten, sog. Reichsheimstätten, die zu einem niedrigen Preis an kinderreiche und arme Familien in Erbpacht vergeben wurden. Die zur Zeit der Weimarer Republik geplanten Siedlungsgebiete auf der Golzheimer Heide, in Tewissen, in Wersten und Urdenbach entsprachen auch weitestgehend den Vorstellungen der Nationalsozialisten von einer "bodenständigen" Siedlungsweise. Für weitere Siedlungsprojekte wünschte man sich jedoch eine stärkere Hervorhebung des ländlichen Charakters und die Förderung eines dorfähnlichen Gemeinschaftssinns, wie sie in den Musteranlagen "Schlageter Stadt" und "Wilhelm-Gustloff-Siedlung", die in Verbindung mit der "Großen Reichsausstellung Schaffendes Volk" gebaut wurden, planerisch umgesetzt wurden.
In der zweiten Phase wurde die Ideologie der Einheit von Landschaft und Großstadt durch Bestrebungen beiseite geschoben, die Vorrangstellung Düsseldorfs als Gauhauptstadt auch städtebaulich zum Ausdruck kommen zu lassen. Unter Ausschaltung des Stadtplanungsamtes gründete der damalige Gauleiter und seit 1940 auch "Beauftragter des Führers für die Neugestaltung Düsseldorfs" FLORIAN eine Stadtplanungs-GmbH. Sie beauftragte den Architekten Gerhard GRAUBNER mit der Erarbeitung eines Neugestaltungsplans. Sein etwa 1938 vorgelegter Entwurf sah den radikalen Umbau des Stadtkerns mit einem gigantischen Achsenkreuz und monumentalen Gebäuden vor. Das Achsenkreuz nahm große Teile des Hofgartens ein. Das Stadtplanungsamt plädierte in weniger monumentalen, und damit auch weniger kostspieligen Alternativentwürfen für eine Schonung des Hofgartens, konnte sich jedoch nicht durchsetzen (vgl. DURTH & GUTSCHOW 1988, 414 f). Die rechtliche Grundlage für derartige Umgestaltungspläne bildete das "Gesetz zur Neugestaltung deutscher Städte" von 1937. Insgesamt veränderte die nationalsozialistische Regierung wenig am Planungs- und Baurecht. Eine 1942 fertiggestellte umfassende Kodifizierung des Bau- und Planungsrechtes blieb ein Entwurf (vgl. ALBERS 1997, 40).

Durch die Kriegsereignisse kamen die gigantomanischen und stadtbildzerstörenden Pläne der Stadtplanungs-GmbH nie zur Ausführung, so dass die Auswirkungen der nationalsozialistischen Zeit auf die städtebauliche Entwicklung sehr gering blieben. In Bezug auf die Freiraumentwicklung beschränkten sie sich im wesentlichen auf die Anlage des Nordparks: Auch unter den Nationalsozialisten blieb Düsseldorf Ausstellungsstadt. Zwischen 1933 und 1941 fanden insgesamt 19 Ausstellungen zu politischen und fachlichen Themen in Düsseldorf statt. In der "Großen Reichsausstellung Schaffendes Volk", die 1937 stattfand, waren beide Bereiche eng miteinander verknüpft. Als nationalsozialistische Propagandaausstellung sollte sie die "Einheit der Volksgemeinschaft" in der Verbindung von Stadt und Landschaft, Kunst und Gewerbe unter einem Ausstellungsdach demonstrieren und gleichzeitig nachweisen, dass die Gauhauptstadt Düsseldorf imstande war, eine großdimensionierte, den nationalen Aufschwung kennzeichnende Ausstellung zu verwirklichen, die die bisherigen Ausstellungen in den Schatten stellte (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 533).

Als Ausstellungsgelände wählten die Initiatoren ein weiter nördlich am Rheinufer liegendes Gelände, das abgesehen von der unvollendet gebliebenen Neuen Kunstakademie, welche mitsamt ihrer Gärten in die Ausstellung einbezogen wurde, noch weitgehend unbebaut war. Die Planung, Düsseldorfs Ausstellungsgelände auf diese Weise "rheinabwärts" wandern zu lassen, stammte bereits aus dem Generalbebauungsplan von 1928, wo man für diese Fläche einen großräumigen Komplex aus einem Ausstellungspark, dem Stadion und einem nördlich angrenzenden Stadionpark vorgesehen hatte (vgl. Abb. 25).

Abb. 25: Das Ausstellungsgelände im Generalbebauungsplan 1928



(Quelle: DÜSSELDORFER TAGEBLATT vom 20.09.1928)

Das durch Längs- und Querachsen gegliederte, 78 ha umfassende Ausstellungsgelände der "Großen Reichssaustellung" beherbergte 87 große Hallen und 26 Pavillons, einen Vergnügungspark, eine Gartenausstellung sowie die beiden zuvor erwähnten Mustersiedlungen (vgl. WEIDENHAUPT 1993, 175). Sie war damit nur wenig kleiner als die im selben Jahr in Paris stattfindende Weltausstellung. Nach Ausstellungsende wurden die Hallen und Pavillons abgebaut und die Gartenanlagen zur öffentlichen Nutzung freigegeben. Zuvor als "Ausstellungspark" bezeichnet, wurde das Gelände bereits ab 1940 "Nordpark" genannt, obwohl es weiterhin für die Durchführung von Ausstellungen zur Verfügung stehen sollte. Derartige Pläne wurden jedoch durch den Beginn des Krieges und nach Kriegsende durch die Beschlagnahmung des Geländes durch die Britische Militärregierung vereitelt.

3.3.2.6 Zwischenbilanz

Am Ende der fast vier Jahrzehnte dauernden Entwicklung vom Beginn des Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg sah das Bild der Stadt Düsseldorf und ihrer Freiräume damit folgendermaßen aus:

Rund um das durch den Rhein und den Grünring eingefasste Gebiet der Altstadt waren in der Gründerzeit viergeschossige Mietshausviertel entstanden. Sie konzentrierten sich auf einen Bereich, der durch den Gleiskörper des Bilker Bahnbogens, seiner Weiterführung über den Hauptbahnhof nach Norden und den Straßenzug Heinrich-Ehrhahrdt-Straße – Uerdinger Straße markiert ist. Die Freiraumversorgung dieses von 195.000 der damaligen 535.000 Einwohner bewohnten Stadtgebietes wurde im wesentlichen von den Anlagen des Grünrings, des Rheinparks und des Floragartens getragen. Im Inneren der stark verdichteten Viertel bestanden nur einige begrünte Stadtplätze und Straßenzüge wie z.B. entlang der Düsselarme (Prinz-Georg-Straße, Karolingerstraße). Weitere Mietshausviertel lagen östlich und südlich des Bahnbogens in Bilk, Oberbilk und Flingern, überwiegend in engem Kontakt zu den im Südosten, Osten und Nordosten angesiedelten Gewerbe- und Industrieanlagen. Mit Ausnahme des Volksgartens existierten auch hier keine weiteren öffentlichen Freiräume von nennenswerter Größe, doch bestand zumindest für die östlichen Randbereiche dieser Viertel noch eine leichterer Zugang zum ländlichen Umland. Die Bewohner der Mietshausviertel in Oberkassel erhielten ihre Grünversorgung durch das Wiesengelände der Rheinaue. Im Außenring der Stadt gab es in Anlehnung an ältere Orts- oder Dorfkerne (Kaiserswerth, Gerresheim, Eller, Benrath, Heerdt u.a.) ebenfalls Wohnviertel in mehrgeschossiger Bauweise (vgl. w.o). Diese Stadtgebiete verfügten ebenso wie die in den 20er und 30er Jahren entstandenen Kleinwohnsiedlungen über keine öffentlichen Grünanlagen. Zu den bisher genannten Freiräumen kommen noch die Erholungswälder im Osten der Stadt, die sich für die meisten Düsseldorfer aufgrund der Entfernung nur als Wochenenderholungsräume anboten. Der Beitrag der großen Friedhöfe im Norden und Süden der Stadt zur Freiraumversorgung dürfte damals geringer gewesen sein als heute. Aufgrund ihrer Lage außerhalb der Stadt kamen ihre positiven Einflüsse auf das Stadtklima und das Stadtbild noch nicht so stark zur Wirkung. Der Bilker Friedhof war zwar schon stillgelegt, jedoch noch nicht in einen Park umgewandelt worden. Die rund 15.000 Kleingärten der damaligen Zeit lagen relativ gleichmäßig verteilt in den Randbereichen der Stadt. Aus Gründen der Erreichbarkeit mussten sie in direkter Nähe zu den Wohnungen der Nutzer liegen. Die Existenz der Kleingärtner in über 60 Vereinen lässt vermuten, dass ein Teil der Gärten in größeren Anlagen gebündelt war. Da jedoch maximal die Hälfte der Kleingärtner im Verein organisiert war, ist generell von einer großen Streuung der Gärten auszugehen (vgl. V.B. 1933-36, 326; TAPP 1939, 25).

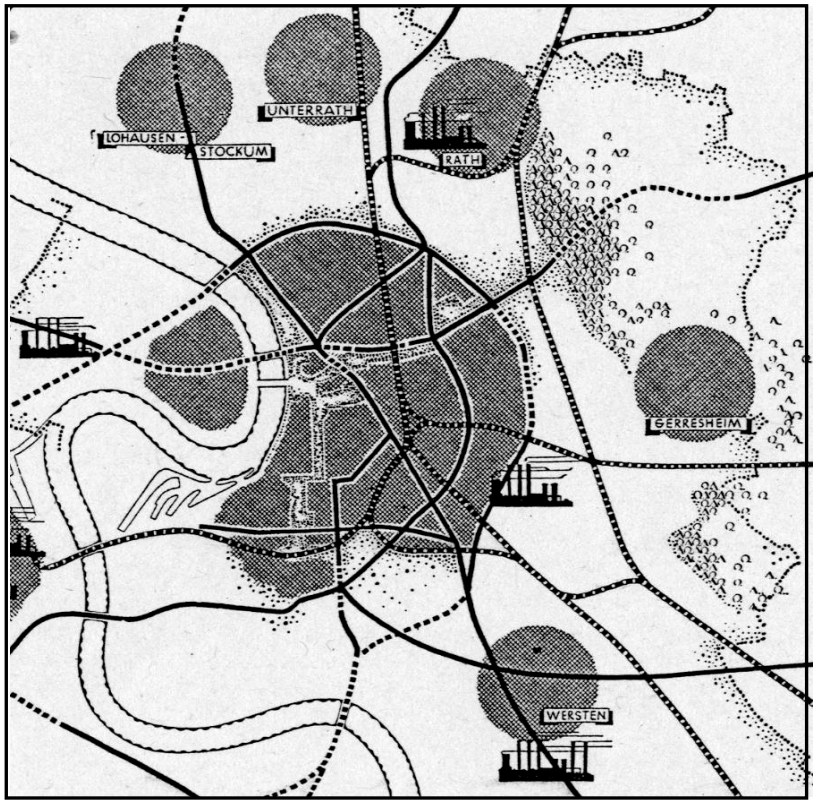
Vergleicht man die tatsächliche Grünversorgung der Stadt mit den Vorschlägen der 1912 und 1927 erstellten Planwerke, so lässt sich eine große Diskrepanz hinsichtlich des angestrebten Versorgungsgrades und vor allem hinsichtlich der empfohlenen Anordnung der Freiräume im Stadtgrundriss feststellen. Diese Entwicklung ist also nicht etwa eine Folge mangelnder planerischer Grundlagen, sondern muss als Ausdruck der stärkeren politischen und wirtschaftlichen Durchsetzungskraft baulicher und verkehrstechnischer Belange gegenüber freiraumplanerischen Zielen interpretiert werden.

3.3.3 Die Entwicklung der planerischen Grundlagen: Leitbilder der Düsseldorfer Stadt- und Freiraumentwicklung der Nachkriegszeit

3.3.3.1 Die Stellung der Freiräume in der Wiederaufbau- und Neuordnungsplanung

Bei Kriegsende waren im gesamten Stadtgebiet 49% aller Gebäude zerstört oder beschädigt, wobei der Stadtkern zu 85% verwüstet war. Die Planung des Wiederaufbaus begann in Düsseldorf früher und zugleich auch detaillierter als in vielen anderen Städten (vgl. DURTH & GUTSCHOW 1988, 419 f). Unter der Leitung von Bernhard DÜTTMANN, der seit Anfang 1946 neben dem Hochbauamt auch das Stadtplanungs- und Vermessungsamt leitete, wurden Konzepte für einen neuen Verkehrsplan und einen Wiederaufbauplan der Innenstadt erarbeitet, die bereits im Dezember 1947 von der Stadtverordnetenversammlung einstimmig gebilligt wurden. DÜTTMANN griff das alte Bild der Kunst-, Garten- und Verwaltungsstadt wieder auf und machte es zum Leitbild seiner Planungen für das Nachkriegs-Düsseldorf. Die Innenstadt sollte durch eine neue Ringstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Als quasi “verkehrsberuhigte Zone“ sollte sie gemeinsam mit der im möglichst ursprünglichen Zustand wiederherzustellenden Altstadt als Standort für Theater, Museen und Schulen, Tagungs-, Büro- und Ausstellungsgebäude sowie für Läden dienen (vgl. DÜTTMANN 1948, 226 f; HÜTTENBERGER ^{2}1990, 706).

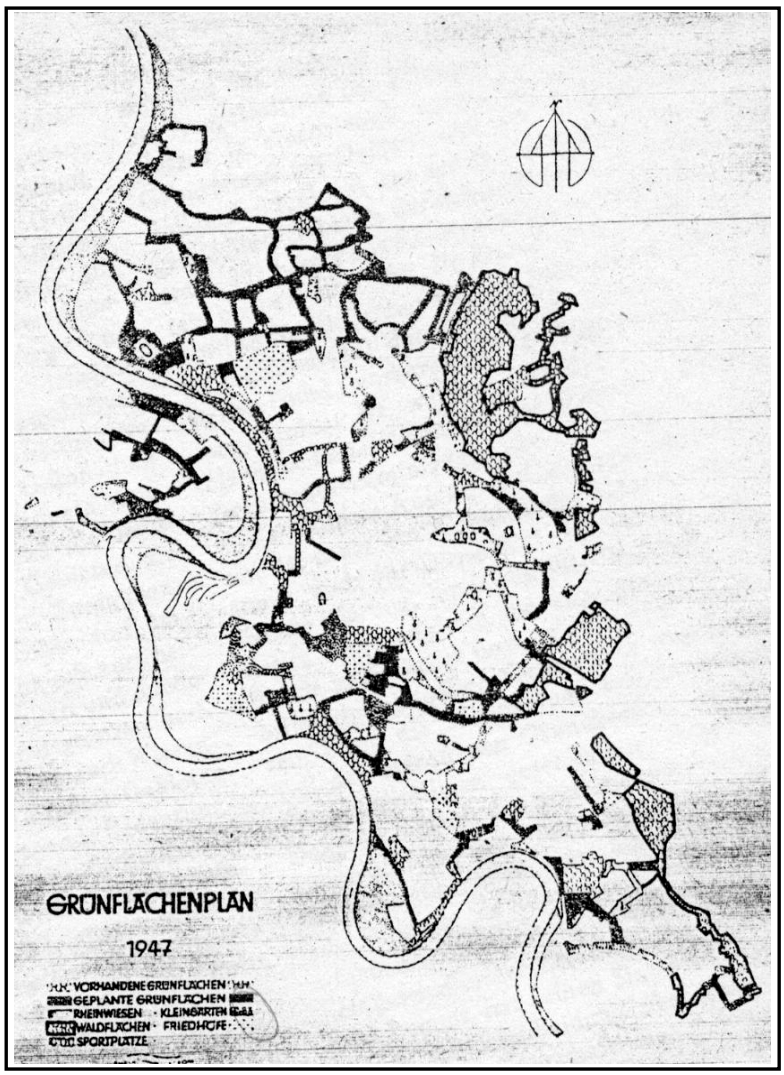
Abb. 26: Grünverbindungen zwischen Stadt und Außenbereich im Gesamtverkehrsplan für Düsseldorf (1948)



(Quelle: Gesamtverkehrsplan, ausgewählter Ausschnitt, aufgestellt durch das Stadtplanungsamt Düsseldorf im Februar 1948, abgedruckt in DÜTTMANN 1948, 229)

DÜTTMANNS Konzept für die Freiraumversorgung der Stadt steht deutlich in der Tradition der Vorkriegspläne, deren Ansätze er an die veränderten Ansprüche anpasste. Eine zentrale Stellung räumte DÜTTMANN einem die ganze Stadt gliedernden Grünsystem ein. Die durch die Kriegszerstörungen entstandenen Freizonen boten zur Verwirklichung dieser Pläne einmalige Ansätze. Wesentliche Bestandteile dieses Grünsystems waren vom Hofgarten ausgehende Grünverbindungen nach Osten zum Grafenberger Wald und nach Süden zum Florapark. Letztere sollte über einen noch anzulegenden Südpark, den Volksgarten, den Stoffelner Friedhof und umfangreiche Kleingartenanlagen einen Anschluss an die Stadtteile Wersten, Flingern und Benrath herstellen (vgl. DÜTTMANN 1948, 231 f).

Abb. 27: Ein Grünflächenplan für Düsseldorf im Rahmen der Wiederaufbauplanung (1947)



(Quelle: Stadtplanungsamt Düsseldorf 1947, abgedruckt in DÜTTMANN 1948, 231)

Die Gestaltung des Freiflächensystems war Teil des Programms. DÜTTMANN sprach sich in seinem für die damalige Zeit außerordentlich fortschrittlichen Grün- und Freiflächenplanungskonzept eindeutig gegen reine Ziergrünflächen und einem kleinen Nutzerkreis vorbehaltene Freiräume aus:

> "Zierparks, die nur Steuermittel kosten, sind ebenso unmöglich, wie Kleingartenbezirke, die der Allgemeinheit, die sie ja finanziell ermöglicht hat, in weitem Umkreis verschlossen sind. Die Synthese vom Schmuck- und Nutzgrün, die Umsäumung, Durchdringung und Verbindung der Kleingartengebiete durch öffentliche Grünzüge - Alleen, Gebüschpflanzungen und Rasenflächen mit Spazierwegen, landwirtschaftlich genutzten Flächen und Sportanlagen - sollen den Grünflächen der Zukunft Gestalt geben" (DÜTTMANN 1948, 233).

Diese Auffassung spiegelt der unter seiner Regie erstellte Grünflächenplan wieder (s. Abb. 27, S. 123). Als "schwerste Bedrohung" für das Freiraumsystems sah er das wilde Siedlungswesen an, das, begünstigt durch eine unklare Rechtslage[24], auf halblegale Weise sowohl Kleingartenanlagen als auch Freiräume ("Grüngebiete") außerhalb der Stadt in Wohngebiete umwandelte (w.o.).
Der Umsetzung der tiefgreifende Veränderungen beinhaltenden Planungen standen jedoch neben dem Geldmangel und dem Widerstand seitens verschiedener Interessensgruppen vor allem die fehlenden rechtlichen Grundlagen im Wege. Das Wiederaufbaugesetz befand sich zu dieser Zeit noch in der Vorbereitung (vlg. DURTH & GUTSCHOW 1988, 422).

1948 wurde der Spezialist für Straßen- und Brückenbau Friedrich TAMMS als Stadtplaner für den Wiederaufbau Düsseldorfs verpflichtet. Er übernahm 1949 die Leitung des zusammengeschlossenen Planungs-, Vermessungs- und Katasteramtes und hat in seiner langjährigen Tätigkeit das Gesicht der Stadt entscheidend mitbestimmt (vgl. DURTH & GUTSCHOW 1988, 417). Der von ihm entworfene "Neuordnungsplan" (1948/49) sah eine rigorose Modernisierung des Stadtgrundrisses zugunsten der künftigen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung vor. TAMMS ging es primär um die Entwicklung einer funktionalen, auf das zukünftige Verkehrsaufkommen vorbereiteten Industrie- und Verwaltungsstadt, einem Konzept, in dem der Freiraumplanung im Gegensatz zu dem von DÜTTMANN nur eine untergeordnete Bedeutung zukam. Zum Erreichen dieses Ziels plädierte er für durchgreifende Neulösungen:

> "Düsseldorf ist als geistiger und materieller Mittelpunkt des umfangreichsten und bedeutendsten der deutschen Länder zugleich Hauptstadt des größten europäischen Industriegebietes. Das verlangt einen entsprechenden Maßstab. Die Planung für die künftige Entwicklung eines Gemeinwesens mit solchen Aussichten darf daher nicht kleinmütig sein. Ein Mangel an Voraussicht würde sich schon bald rächen, da bei unzureichendem Straßen- und Platzland die Erfordernisse des Verkehrs schon nach 20 bis 30 Jahren dazu führen müßten, daß nur mit kostspieligen Straßenerweiterungen und Straßendurchbrüchen Abhilfe geschaffen werden könnte. Eine Stadt, welche die ihr jetzt durch die Zerstörung gebotene Chance nicht nutzt und den seit langem unwirtschaftlich gewordenen Organismus im Stadtgrundriß nicht modernisiert, wird in absehbarer Zeit aus der wirtschaftlichen Konkurrenz der Städte ausscheiden. Die jetzige Chance ist nicht nur die letzte und günstigste, sondern auch die billigste" (1949, 34 f).

Das Zitat macht deutlich, dass TAMMs Planungsvorstellungen vor allem wirtschaftsorientiert und weniger wohlfahrtsorientiert waren.
Zu den Kernpunkten des Neuordnungsplans gehörte die Schaffung einer neuen Nord-Süd-Hauptverkehrsachse parallel zur Königsallee, die einen Durchbruch durch das Stadtzentrum erfor-

[24] Es gab einen Erlass der Landesregierung zur Förderung des Siedlungswesens aus dem Jahre 1947, der offensichtlich häufig - wissentlich oder unwissentlich - falsch ausgelegt wurde (vgl. DÜTTMAN 1948, 233).

derlich machte, sowie die Verbreiterung zahlreicher Straßen. Als weitere Verbesserungen des Verkehrssystems waren der Anschluss Düsseldorfs an den Ost-West-Verkehr durch neue Straßenbrücken über den Rhein und die Schaffung von Parkraum in der Innenstadt in Form 18 neuer Parkplätze für insgesamt 7000 Fahrzeuge vorgesehen (vgl. HÜTTENBERGER ^{2}1990, 710). Für die Umsetzung dieses Plans wurden z.T. erhebliche Eingriffe in die bestehenden Grünanlagen erforderlich. Trotz der Nöte der Nachkriegszeit erhob sich seitens der Bevölkerung Protest gegen die Verminderung des Grünflächenbestandes durch die Verkehrsplanung und damit verbundene Fluchtlinienänderungen (vgl. V.B. 1951/53, 155). 1950 wurde die überarbeitete Fassung des Plans von der Stadtverordnetenversammlung der Landesregierung genehmigt. Mit Inkrafttreten des Landes-Aufbaugesetzes galt der Neuordnungsplan als Leitplan, die zugehörigen Fluchtlinienpläne galten als Durchführungspläne (vgl. DURTH & GUTSCHOW 1988, 445)[25]. Für die Durchführung des Plans war eine Zeitspanne von 30 Jahren vorgesehen (vgl. V.B. 1949-51, 124).

3.3.3.2 Der Leitplan von 1957

Große Teile des ursprünglichen Leitplans wurden bereits ab 1953 in Anpassung an neue politische und ökonomische Bedingungen überarbeitet. Die Ergebnisse der Überarbeitung flossen in den neuen Leitplan ein, der 1957 basierend auf zahlreichen Untersuchungen und Einzelplanungen seine endgültige Entwurfsfassung erhielt. Er wurde 1961 förmlich festgestellt und als Flächennutzungsplan auf das 1960 in Kraft getretene Bundesbaugesetz übergeleitet (vgl. DURTH 1992, 250; TAMMS 1957, 13-15). Wie in Manchester dauerte es also auch in Düsseldorf bis zum Beginn der 60er Jahre, ehe die Stadtentwicklung auf eine längerfristige planerische Basis gestellt wurde. Allerdings wurden die rechtsverbindlichen Einzelpläne zur Bebauung bereits seit 1954 an den in der Aufstellung befindlichen Leitplan angelehnt, so dass seine Wirksamkeit bereits einige Jahre eher einsetzte (vgl. LH DÜSSELDORF 1973, 5.2).

Der in den 50er Jahren entwickelte und zu Beginn der 60er Jahre in Kraft getretene Plan war charakteristisch für den Geist seiner Entstehungszeit und von den Zweifeln am Idealbild der verkehrsgerechten, gegliederten und aufgelockerten Stadt noch nicht beeinflusst. Der Plan selbst sowie die zugehörigen, von Friedrich TAMMS verfassten Erläuterungen verdeutlichen dies. In der Einleitung zu den Erläuterungen nennt TAMMS zwei Hauptthemen der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung Düsseldorfs:

“I. Auflockerung der Innenstadt durch große, offene Stadträume, die neue städtebauliche Schwerpunkte bilden und dem Verkehr Rechnung tragen.
II. Schaffung von Hochhäusern an solchen neuen Schwerpunkten, um die Stadt aus der nivellierenden Horizontalen in die Vertikale zu führen“ (1957, 7).

[25] Der Wiederaufbau der Altstadt als historischer Stadtteil gilt als bewusste Konzession TAMMs’ an die „alten Düsseldorfer“, mit dem Zweck, gleichzeitig die durchgreifende Neuordnung des übrigen Stadtkerns vorantreiben zu können (vgl. DURTH 1992, 250).

Die “sorgfältige Beachtung der Fragen der Grün- und Freiflächenplanung“ wurde erst in den Erläuterungen zur Freiraumplanung des Leitplanentwurfs als “elementares Anliegen der Stadtplanung“ bezeichnet. Dabei zeigte sich auch hier wieder deutlich TAMMS’ funktionalistisch geprägtes Denken. Neben ihrer Funktion als Erholungsraum wurde besonderer Wert auf die Gliederungsfunktion städtischer Freiräume gelegt, wobei diese Funktion in der Hauptsache von planerisch entsprechend angeordneten Freiräumen mit “praktischer Zweckbestimmung“, wie z. B. Sport- und Spielflächen, Friedhöfen, Forstflächen oder Dauerkleingartenanlagen, als “Nebenzweck“ erfüllt werden sollte. Diesbezüglich weist der Leitplan eine klare Übereinstimmung mit den Vorstellungen Düttmanns auf (s. S. 123).

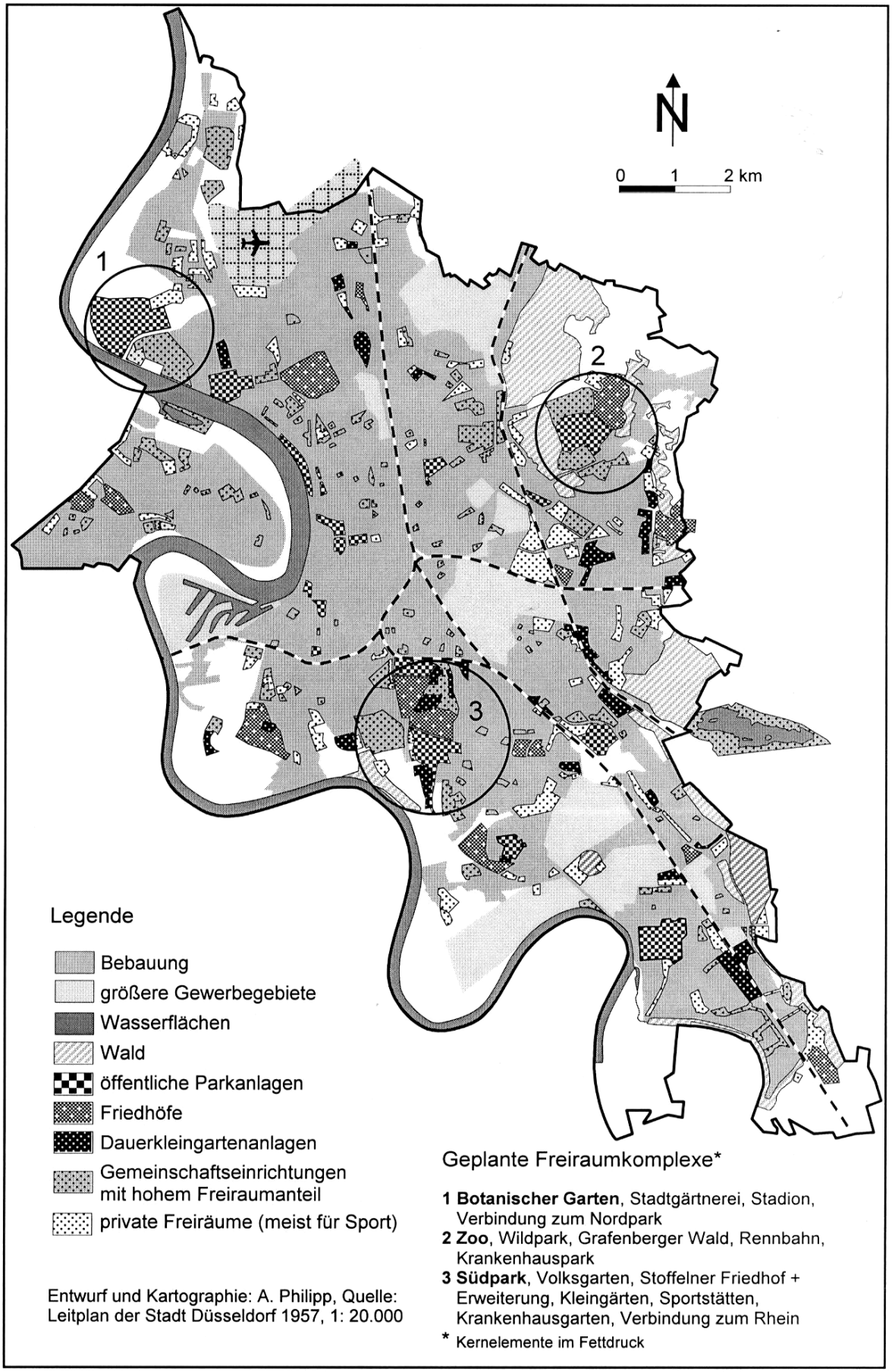
Zwei große, das Stadtgebiet gliedernde Freizonen sollten planerisch erhalten bzw. ausgestaltet werden. Zum einen handelt es sich dabei um die Freiflächen entlang des Rheins, die im Süden der Stadt von Benrath bis zum Hafen auf 12 km Länge erstrecken und im wesentlichen von landwirtschaftlichen Nutzflächen, darunter zahlreichen Erwerbsgärtnereien in den Stadteilen Flehe, Volmerswerth und Hamm, eingenommen werden. Sie setzen sich nach einer Unterbrechung durch Hafenanlagen und Altstadt weiter nördlich im Rheinpark und Nordpark fort und werden linksrheinisch durch die Rheinwiesen im Oberkasseler Rheinbogen ergänzt. Ihr Gegenstück findet diese Freizone am Ostrand der Stadt in den dortigen Waldgebieten.

Im Leitplan waren drei größere neue Grünflächen geplant, die die beiden großen Freizonen in Verbindung zu den weiter im Stadtinneren liegenden Freiflächen setzen sollten. Ein rund 45 ha großer Südpark mit einem Ausläufer zum Brücker Bach sollte einen Trittstein vom Oberbilker Volksgarten zum Rhein bilden. Hierbei handelte es sich um die Wiederaufnahme einer Planung aus dem Generalbebauungsplan von 1928 (vgl. Abb. 23, 112). Nördlich des Stadions war in direkter Nachbarschaft zur Stadtgärtnerei ein Botanischer Garten geplant und nördlich von Gerresheim im Anschluss an das Wildgehege ein neuer Zoologischer Garten (vgl. LH DÜSSELDORF 1957, 98 u. Abb. 28).

Es finden sich keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Festlegung der allgemeinen Freiflächen Richtwerte zur Anwendung kamen. Ein hierarchisches System aus Parks gestaffelter Größenkategorien und Einzugsbereiche ist nicht erkennbar.

Die Planung für Spiel- und Sportplätze hingegen erfolgte auf der Basis einer Bedarfsuntersuchung aus dem Jahre 1954 und richtete sich, wenn auch unter Einschränkungen, nach den von der Deutschen Olympischen Gesellschaft herausgegebenen “Richtlinien für die Schaffung von Erholungs-, Spiel- und Sportanlagen in Städten“. Die Ergebnisse der Planungen für Spiel- und Sportflächen und auch für Kleingärten konnten den erwünschten Versorgungsgrad jedoch nicht erreichen. So lautet es in den Erläuterungen zum Leitplanentwurf: “Ebenso wie hinsichtlich der Sport- und Spielflächen ist die Stadtbevölkerung hinsichtlich der Kleingartenflächen zukünftig unterversorgt. Es verbleibt nur die Möglichkeit, weitergehende Wünsche in dieser Hinsicht auf Gebiete außerhalb des Stadtkreises zu verweisen“ (1957, 98).

Abb. 28: Freiraumplanung im Leitplan der Stadt Düsseldorf von 1957



tem jedoch wesentlich schwächer als geplant. Durch die Bebauung der “Gemeinschaftsflächen“ erfuhr die Durchgängigkeit dieser Freiraumverbindungen starke Beeinträchtigungen. Vielfach ging der Zusammenhang verloren. Auch kamen nicht alle der geplanten Kleingartenanlagen und Sportplätze im geplanten Umfang zur Verwirklichung. Dies gilt ebenfalls für die drei großen Grünanlagen (s.u.).

Noch in den 70er Jahren wurde der Plan als “brauchbare und wirklichkeitsnahe Grundlage“ (DRAESEL 1977, 3) der städtebaulichen Entwicklung Düsseldorfs bewertet, was seine Wirksamkeit und Einflussdauer veranschaulicht. 1969 wurde ein neuer Flächenutzungsplan aufgestellt, der jedoch im Verfahren scheiterte. Seine offizielle Gültigkeit als Flächennutzungsplan verlor der Leitplan damit erst Ende 1987 durch die Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes vom 24.11.1982. 1991 wurde er von dem neuen Düsseldorfer Flächennutzungsplan abgelöst. Angesichts von mehr als 250 Änderungen, die sich im Laufe der Zeit ergeben hatten, muss seine Konstanz allerdings etwas relativiert werden (vgl. LH DÜSSELDORF 1973, 5.2.1; LH DÜSSELDORF, 1991, 6).

3.3.4 Die Freiraumentwicklung der Nachkriegszeit bis 1975

3.3.4.1 Die Überwindung der Kriegsfolgen und die Fortsetzung der Vorkriegsentwicklung

Auch die Parkanlagen und Waldungen der Stadt waren durch die Kriegseinwirkungen stark in Mitleidenschaft gezogen worden (vgl. V.B. 1948/49, 156). Die Wiederherstellung der zerstörten Anlagen und Plätze stand damit in der frühen Nachkriegszeit im Vordergrund. Der Wiederaufbau war, in Anknüpfung an die Entwicklung in den 20er und frühen 30er Jahre, stark nutzungsorientiert. Es kam zum Teil zu erheblichen Veränderungen älterer, vornehmlich zu gestalterischen Zwecken dienender Anlagen (vgl. LH DÜSSELDORF - GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1991, 11). Ein Teil der Grünanlagen wurde in den ersten beiden Nachkriegsjahren von der Militärregierung für den Anbau von Gemüse und Kartoffeln bestimmt, der vom Gartenamt selbst und von privaten Pächtern durchgeführt wurde. Der völlig vernichtete Zoo wurde zur gärtnerischen Betreuung dem Garten- und Friedhofsamt übertragen und in einen öffentlichen Park umgewandelt (V.B. 1948/49, 159). Der Nordpark hatte den Krieg relativ unbeschadet überstanden und wurde von den Briten als Erholungszentrum für die Rheinarmee genutzt. Sie gaben ihn im Laufe der 50er Jahre sukzessive wieder für die Düsseldorfer Bevölkerung frei (vgl. V.B. 1953-57, 184; 1958/59, 218; 1965/67, 125).

Mit fortschreitender Normalisierung der Verhältnisse konnte man auch zur Einrichtung neuer Freiflächen übergehen. Ein Schwerpunkt der Neueinrichtungen in den 50er und 60er Jahren lag im Bereich der Spielmöglichkeiten für Kinder. Das Angebot an Kinderspielplätzen in Wohngebieten, Parkanlagen und auf Schulhöfen wurde kontinuierlich erweitert und diversifiziert (vgl. V.B. 1953-57, 183-185; 1958-59, 218; 1960-61, 188; 1961-62, 252 f). Ihre Zahl stieg allein von 1952 bis 1955 von 54 auf 86 Anlagen, die insgesamt 110 ha einnahmen (Stat. J.B., 1955, 53). Als besondere Formen wurden beispielsweise Wald- und Wasserspielplätze eingerichtet.

Neue Kleingärten wurden in den Jahren nach dem Krieg zunächst nicht eingerichtet, weil man angesichts der herrschenden Wohnungsnot befürchtete, hierdurch die Entstehung weiterer wilder Siedlungen im Stadtgebiet zu begünstigen. So hatte man bei einer Überprüfung im Frühjahr 1951 feststellen müssen, dass von den 1.600 Dauerkleingärten 200 ständig bewohnt wurden und dass die Lauben und Gartenhäuser in den betreffenden Kleingärten ohne Bauerlaubnis zu Wohnungen umgebaut oder erweitert worden waren (vgl. V.B. 1949-51, 143; s.a. S. 124).
Die Kleingartenentwicklung der Nachkriegszeit ist von einem Funktionswandel von der Nahrungsmittelversorgung zur Freizeit- und Erholungsfunktion geprägt. Kleingärten übernahmen in dieser Hinsicht Kompensationsfunktionen für fehlende Hausgärten. Wie in der Zeit vor dem Krieg waren Kleingartenanlagen einem hohen Verdrängungsdruck durch die fortschreitende Bebauung ausgesetzt. Die meisten Neuanlagen wurden als Ersatz für Anlagen geschaffen, die in Bauland umgewandelt worden waren (vgl. z.B. V.B. 1958-59, 219; V.B. 1965-67, 125). 1983 wurde die Bestandssicherung in Bebauungsplänen durch den Erlass des Bundeskleingartengesetzes vorgeschrieben.

Seit Ende der 50er Jahre war die Stadt Düsseldorf zudem bemüht, Fußgängerwege “durch Anpflanzungen“ zu führen oder fußläufige Verbindungen zwischen einzelnen Freiflächen zu schaffen (V.B. 1958-59, 218; V.B. 1959-60, 292; V.B. 1961-62, 253; V.B. 1965-67, 125). Eine systematische Vernetzung der Grünanlagen konnte jedoch nicht realisiert werden. In diesem Punkt ist eine wesentliche Schwachstelle der Düsseldorfer Neuordnungsplanung zu sehen, denn ähnlich wie im Bereich der Verkehrswegeplanung bot sich nach dem Krieg zur Verwirklichung eines zusammenhängenden, den Stadtraum kontinuierlich gliedernden Freiraumnetzes eine einmalige Chance. Sie blieb jedoch weitgehend ungenutzt. Grünflächen dienten stattdessen als Lückenfüller: “Überall, wo die Neuordnung bisherige Grünflächen beschnitt oder neue, ungenutzte Flächen entstehen ließ, wurden Grünanlagen eingebaut und neu gestaltet“, hieß es im Bericht des Gartenamtes von 1958 (V.B. 1953-58, 184). Das Verkehrsgrün expandierte stark und nahm einen zunehmenden Anteil an der Gesamtgrünfläche ein (vgl. V.B. 1961-62, 254).

Der wichtigste Zugewinn an öffentlich nutzbarem Freiraum in der Nachkriegszeit erfolgte über die historischen Parks und Gärten der adeligen Höfe und Herrensitze, von denen einige, nachdem sie im Zuge der Eingemeindungen von 1909 und 1919 in das Gebiet der Stadt gelangt waren, nach dem Krieg über Aufkauf oder Schenkungen auch in ihren Besitz kamen. Bereits 1950 wurde der Eller Schlosspark als zusätzliche öffentliche Grünfläche für die Nutzung durch die Bevölkerung

freigegeben. 1954 folgte der Park von Haus Elbroich in Holthausen, den die Stadt ebenfalls aufgekauft und gestalterisch an die neue Nutzungsform angepasst hatte (vgl. V.B. 1953-57, 184). 1972 gelangte Haus Lantz in Lohausen durch Kauf in den Besitz der Stadt Düsseldorf, die sich im Kaufvertrag verpflichtete, den zugehörigen, 14 ha großen Park 100 Jahre öffentlich zugänglich zu halten (vgl. HEINRICH & PESCHKEN 1979, 10). Mit der Eingemeindung von Garath im Jahre 1979 wurde der Kreis der ehemaligen privaten Parks in den Außenbezirken der Stadt mit dem Park von Schloss Garath geschlossen (s. Abschnitt 3.6.3).

Die Idee eines Südparks, das sicherlich weitsichtigste freiraumplanerische Projekt des Leitplans, wurde in den 70er Jahren im Zuge der Planung für die Bundesgartenschau wieder aufgegriffen und planerisch umgesetzt. Bestandteil dieser Grünverbindung zum Rhein wurde auch der Botanische Garten, der nicht wie geplant im Norden, sondern im Zusammenhang mit dem Bau der Universität im Süden der Stadt entstand. Von dem Plan, einen neuen Zoo zu eröffnen, nahm die Stadt schließlich endgültig Abstand. Stattdessen richtete man ein Aquarium, den sog. Aqua-Zoo ein. Er wurde 1987 in einem modernen Museumsgebäude im Nordpark untergebracht. Durch die “Einquartierung“ dieses überregional bekannten Publikumsmagneten, der zudem die Überbleibsel des ältesten Düsseldorfer Ausstellungsparks darstellt, ist der Nordpark erneut zum “Ausstellungspark“ geworden[26].

[26] 1971 wurde in direkter Nachbarschaft zum Nordpark das neue Messegelände eröffnet. Düsseldorfs Ausstellungsgelände verschob sich hierdurch noch ein Stück weiter nach Norden, behielt jedoch seine traditionelle Lage am Rhein bei.

3.3.4.2 Freiraum als "Freizeitraum": die Phase der Freizeitplanung

In der Freiraumplanung begann zum Ende der 60er Jahre eine neue Gestaltungsphase, die mit dem Stichwort "Freizeitplanung" überschrieben werden kann. So erarbeitete das Sportamt unter der Beteiligung anderer betroffener Ämter eine "Gesamtkonzeption für Sport und Freizeit" (V.B. 1968-70, 97). 1969 wurde die erste als "Freizeitanlage" bezeichnete öffentliche Grünanlage eröffnet (vgl. V.B. 1968-70, 123).

Auch der 1973 fertiggestellte und 1974 veröffentlichte Grünordnungsplan (GOP) wies eine starke Freizeitorientierung auf. Das Planwerk mit dem Titel "Untersuchungen und Vorschläge zum Grünordnungsplan" enthielt

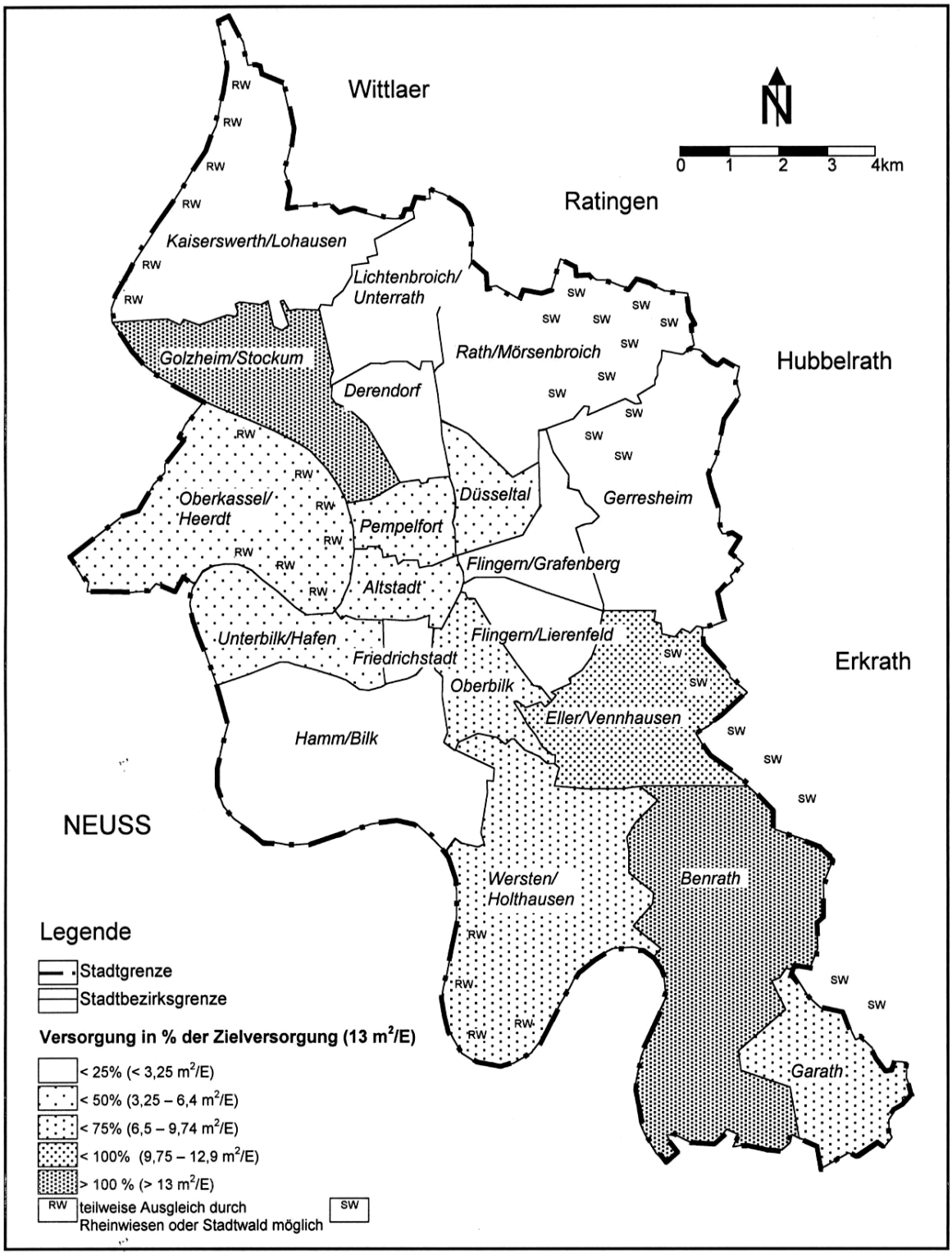
- eine Bestandsaufnahme der erholungsrelevanten Grünflächen im Stadtgebiet,
- Zielvorstellungen einer Grünordnung mit Grünverbindungen und Freizeitzentren,
- Strukturuntersuchungen über den Bedarf an Kinderspielplätzen und
- einen auf 10 Jahre befristeten Zeit- und Finanzplan für den Ausbau von Grünflächen (Kinderspielplätze, allg. öffentlichen Grünanlagen, Kleingärten)

(vgl. LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974; V.B. 1971/73, 131).

Der Grünordnungsplan entfaltete seine Hauptfunktion als Fachgutachten, das den an der Stadtplanung beteiligten Ämtern und Gremien mögliche Interessenskonflikte bestimmter Projekte mit der Freiraumplanung im Planungsstadium aufzeigte. Er hatte damit lediglich einen empfehlenden Charakter (vgl. LH DÜSSELDORF - GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974, 5). Seine Aufstellung ist Ausdruck einer generellen Tendenz zur Intensivierung und Systematisierung der Freiraumplanung in dieser Phase.

Die Bestandsaufnahme (Stand Ende 1971) ergab eine stark unterschiedliche Versorgung der einzelnen Stadtbezirke mit den Freiflächen. So lag der durchschnittliche Versorgungsgrad an allgemeinen öffentlichen Grünflächen bei 5,4 m^2 pro Einwohner und schwankte zwischen 0,4 m^2 in der Friedrichstadt und 24,7 m^2 pro Einwohner im Bezirk Golzheim/Stockum. Gemessen an der im Grünordnungsplan angestrebten Zielversorgung von 13 m^2 bestand in 18 von 20 Stadtbezirken eine starke Unterversorgung, die allerdings in der Hälfte der Fälle durch wohnungsnahen Erholungswald, die Rheinwiesen oder auch landwirtschaftliche Flächen kompensiert wurde (LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974, 7; s. Abb. 29).

Abb. 29: Die quantitative Grünflächenversorgung in Düsseldorf nach Stadtbezirken (1971)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974, 7)

Die Freizeitanlagen bildeten den Schwerpunkt der Neuplanungen. Unter den Begriff, der zum Teil auch synonym mit “Freizeitparks“ oder “Freizeitzentren“ verwendet wurde, fallen grünbestimmte Anlagen für die intensive Erholungsnutzung, die je nach Größe ein mehr oder weniger breites Angebot für Spiel, Sport und Erholung für alle Altersgruppen beinhalten und grundsätzlich der Allgemeinheit zugänglich sind. In den im GOP dargelegten Zielvorstellungen der Düsseldorfer Grünordnung wurde ein System aus Freizeitanlagen vorgestellt, die vier Kategorien zugeordnet wurden:

Typ A entspricht der bisherigen Form der Stadtparks, wie dem Rheinpark oder dem Volksgarten, die sich für die stundenweise Erholung eignen.

Typ B Hierunter fallen Freizeitzentren, die einem Stadtteil zugeordnet sind und auf stundenweisen oder halbtägigen Besuch ausgerichtet sind. Sie müssen mindestens 5 ha groß sein und sollen aktive Formen der Erholung ermöglichen.

Typ C Freizeitanlagen dieser Kategorie sind dem ganzen Stadtgebiet und darüber hinaus auch der Region zugeordnet. Sie umfassen mindestens 100 ha und dienen halb- und ganztägigen Besuchen. Zu den Angeboten der Kategorie B treten hier landschaftliche Elemente wie Wald oder Wasserflächen sowie zumindest ein Restaurant.

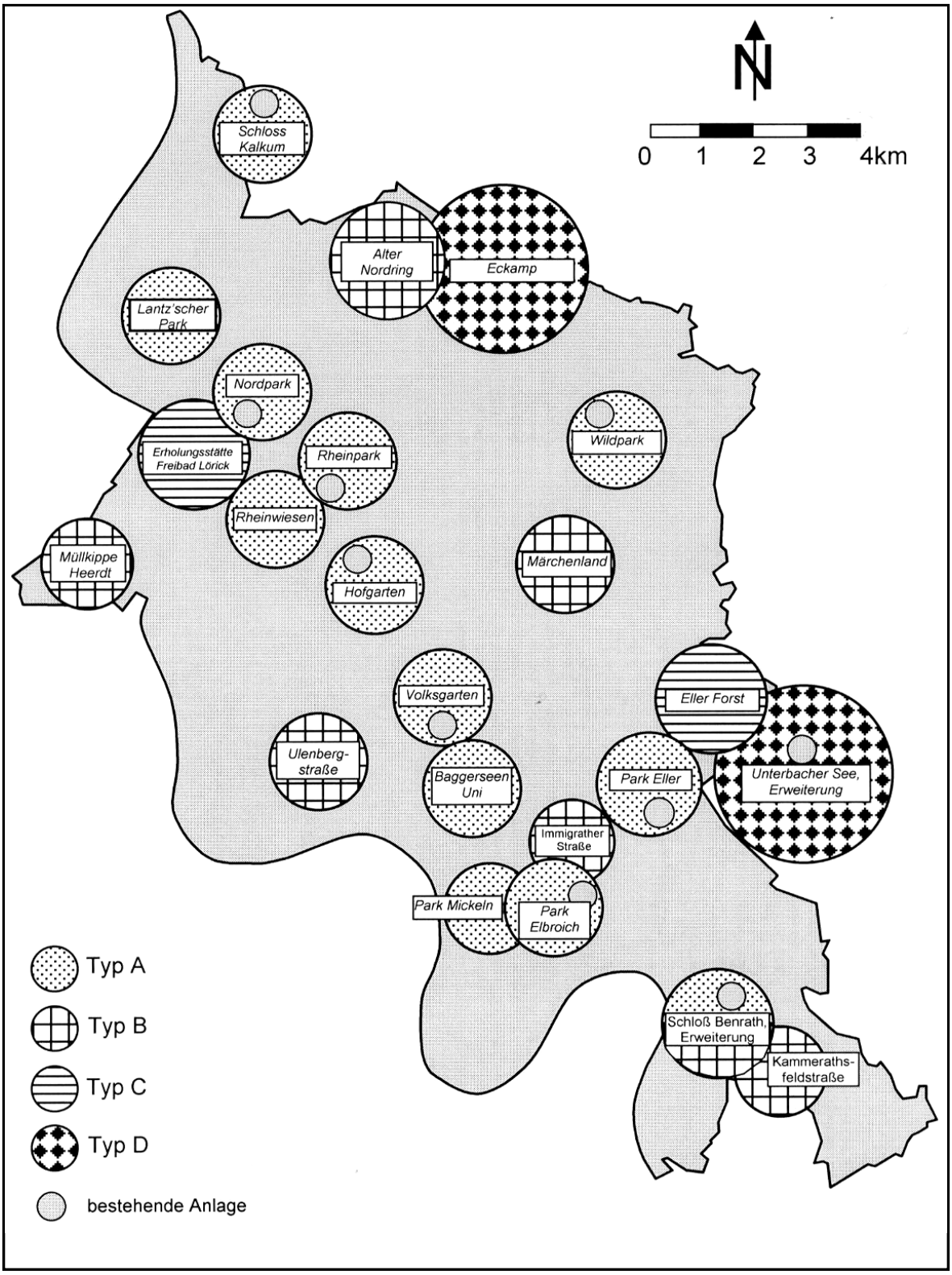
Typ D unterscheidet sich von Typ C im wesentlichen durch die Größe, die hier bei ca. 200 ha liegt. Auch hier dominieren landschaftlich ausgerichtete Erholungseinrichtungen wie Strandbäder oder Wanderwege in Kombination mit Spiel- und Sporteinrichtungen und Restauration. Freizeitanlagen der Kategorie D befinden sich in der Regel in übergemeindlicher Trägerschaft. Die in Abschnitt 3.7.3.2 näher beschriebene “Volkserholungsstätte Unterbacher See“ ist ein Beispiel für diesen Typ.

(vgl. LH DÜSSELDORF - GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974, 27)

Der Lantz’sche Park sollte ursprünglich zu einem Freizeitzentrum ausgebaut werden, man nahm jedoch Abstand von diesem Plan und machte den Park mit seinem alten Baumbestand statt dessen nach einer Sanierung für die stille Erholung nutzbar. Auch der Plan, einen “Landschafts-, Tier- und Pflanzengarten“ in Eller als Freizeitzentrum einzurichten, musste aufgegeben werden, weil der Regierungspräsident diesem Projekt aus landschaftsrechtlichen Gründen nicht zustimmte (vgl. V.B. 1974-76, 153). Das Gartenamt erarbeitete auf einen Beschluss des Rates aus dem Jahre 1977 hin eigens ein “Freizeitparkkonzept“ (V.B. 1977-79, 149), das 1980 als langfristige Grundlage für die Planung und den Ausbau weiterer Freizeitparks beschlossen wurde.

Von den 22 geplanten Freizeitparks wurden jedoch lediglich drei realisiert: der Freizeitpark Ulenbergstraße in Bilk (1977), der Freizeitpark Niederheider Wäldchen in Holthausen (1980) und der Freizeitpark Heerdter Landstraße (1981) (vgl. LH DÜSSELDORF, GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1991, 11). Der Ausbau weiterer Freizeitanlagen scheiterte an zunehmend schwieriger werdenden Haushaltslage der Stadt. Als eine Art Notbehelf wurden zwei der projektierten Freizeitparkstandorte, die sich bereits im Besitz der Stadt befanden, durch “Einfachbegrünung“ für die Bevölkerung zumindest eingeschränkt nutzbar gemacht (vgl. V.B. 1980-82, 150). Das Zurückschrauben des Freizeitparkprogramms markierte nicht nur das Ende der freizeitorientierten Phase in der städtischen Grünflächenpolitik, sondern gleichzeitig auch den Beginn einer grundlegenden Neuorientierung in der Freiraumentwicklung der Stadt, die Gegenstand der Kapitelgruppe 4 ist.

Abb. 30: Planungsvorschlag über ein System von Freizeitanlagen in Düsseldorf (GOP 1974)



(Quelle: eigener Entwurf, nach LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974)

3.3.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von 1900 bis 1975

Die im Zeitraum von 1900 bis 1975 entstandenen Parks der Stadt Düsseldorf lassen sich hinsichtlich ihrer Entstehung, Lage und Funktion in drei Gruppen einteilen:
In den ersten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts entstanden die Ausstellungsparks. Da für den Erfolg der Ausstellung eine gute Erreichbarkeit Voraussetzung war, wurden sie an zentrumsnahen Standorten errichtet. Durch ihre spätere Umwandlung in Parkanlagen konnten Flächen als Freiräume gesichert werden, die in dieser renditeträchtigen Lage andernfalls mit großer Wahrscheinlichkeit bebaut worden wären. Sie bilden heute zentrale Bestandteile der Freiraumversorgung für die Stadtteile Pempelfort, Golzheim und Stockum. In ihrer Verbindungsfunktion zum Rheinufer und zum Grünring und als Bestandteil einer durchgehenden Grünverbindung parallel zum Rhein sind sie darüber hinaus von gesamtstädtischer Bedeutung.

Die zweite Gruppe setzt sich aus den Parkanlagen zusammen, die aus ehemaligen herrschaftlichen Parkanlagen hervorgegangen sind und seit den 50er Jahren nach und nach öffentlich zugänglich wurden. Wie ihre englischen Pendants in Manchester befanden sie sich ursprünglich in einem gewissen Abstand zur Stadt, waren von ihr jedoch zum Zeitpunkt der Umwandlung in öffentliche Parks längst eingeholt worden. Sie bilden heute zentrale Elemente in der Freiraumversorgung der ehemals ländlichen Vororte, die mittlerweile städtischen Charakter angenommen und den räumlichen Kontakt zur Landschaft des Umlandes weitgehend verloren haben.
Die Lage der Parks beider Gruppen resultierte aus anderen als freiraumplanerischen Erwägungen und war damit aus freiraumplanerischer Sicht zufällig.

Erst die Parks der dritten und jüngsten Gruppe, die in den 70er Jahren angelegten Freizeitparks, waren das Ergebnis einer systematischen, bedarfsorientierten Freiraumplanung.
Ihre Zuordnung zu den Parks stützt sich vor allem auf ihre Größe und ihre Vielseitigkeit. Als Parks eines neuen Typs steht bei ihnen weniger die Bereitstellung einer grünen Erholungsumgebung als die Ausstattung mit Einrichtungen für Sport und Spiel im Vordergrund. Damit führen sie eine Entwicklungstendenz fort, die sich bereits in den ersten beiden Jahrzehnten des Jahrhunderts im Übergang vom repräsentativen Bürgerpark zum nutzerorientierten Volkspark manifestiert hat.

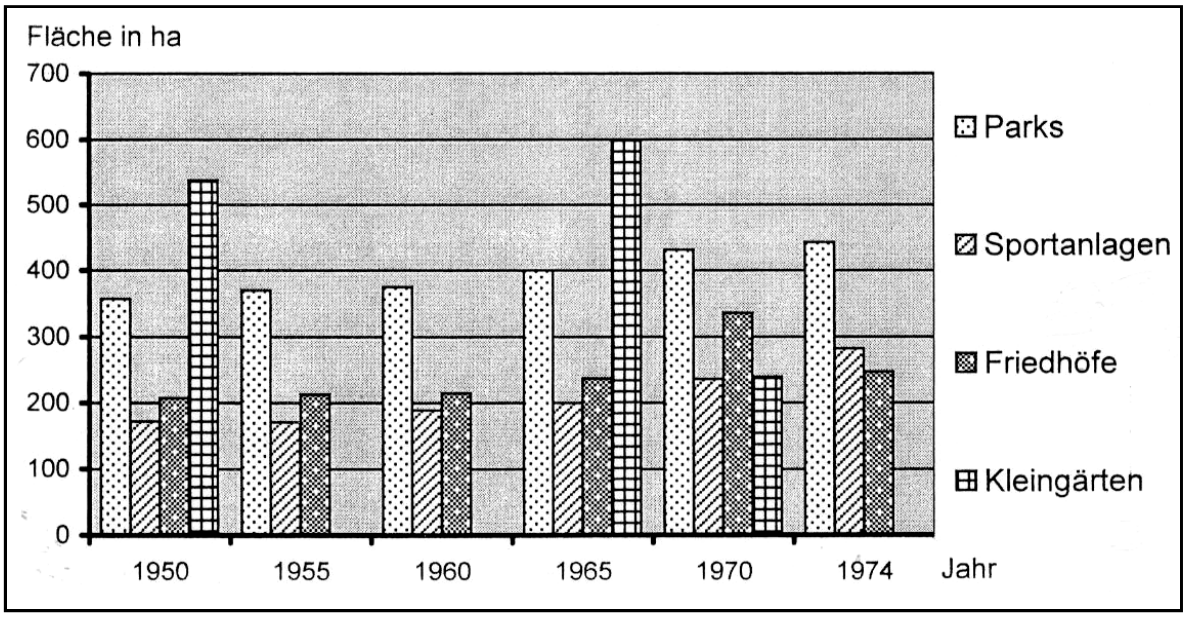
Neben den mit Anlagen für Sport und Spiel ausgestatteten Parks entstanden zudem seit der Jahrhundertwende separate Anlagen für diese Zwecke, die jedoch, zumindest was die Sportplätze mit ihrer meist vereinsgebundenen Zugänglichkeit und ihres zumeist geringen Begrünungsgrades betrifft, nur eingeschränkt als Erweiterung des städtischen Freiraumangebotes anzusehen sind. Auch die Kleingartenanlagen, deren Entwicklung wie in Manchester in Notzeiten ihren Aufschwung nahm, sind im wesentlichen auf eine bestimmte Nutzergruppe beschränkt. Angesichts ihrer Gesamtfläche, die zum Ende des Untersuchungsabschnitts mit rd. 370 ha sogar etwas größer war als die der allgemeinen öffentlichen Freiflächen (rd. 355 ha) (vgl. LH DÜSSELDORF, GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1974, S. 7 f), muss ihnen trotz dieser Einschränkung eine erhebliche Bedeutung für die Durchgrünung der Stadt und das lokale Stadtklima zugesprochen werden.

Dies gilt in ähnlicher Weise für die Friedhöfe der Stadt, die zur selben Zeit eine Fläche von rd. 410 ha einnahmen (vgl. w.o.).

Im Rahmen der Planentwürfe für die längerfristige Stadtentwicklung, wie sie für die Städtebauausstellung von 1912 oder als in Form des Leitplans vorgelegt wurden, wurden zwar räumliche Konzepte für die zukünftige Freiraumentwicklung erstellt, doch erfolgte die Expansion der städtischen Freiräume von 1900 bis 1975 in der Praxis eher pragmatisch als programmatisch. Im grundsätzlichen Bestreben den Freiraumbestand in Anpassung an den wachsenden Bedarf zu erweitern folgten die Zuständigen statt einem planerischen räumlichen Leitbild den sich unter den jeweiligen räumlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen bietenden Möglichkeiten.

Eine grundlegende Systematisierung der Freiraumentwicklung erfolgte erst mit der Erstellung des Grünordnungsplans im Jahre 1974. In dieser Zeit erhielt die Einrichtung öffentlicher Freiräume durch die Freizeitwelle generell einen enormen Impetus, der sich in der starken Zunahme der Grünflächen in den 70er Jahren widerspiegelt. Allein im Zeitraum von 1971-73 erhöhte sich die Zahl der Kinderspiel- und Bolzplätze um 46, wurden 14,7 ha neue öffentliche Grünanlagen geschaffen und die Grünflächen an Straßen, Schulen und anderen öffentlichen Gebäuden um 105,2 ha erweitert, so dass die Gesamtfläche der vom Gartenamt zu pflegenden Grünflächen innerhalb dieser zwei Jahre von 495 ha auf 615 ha stieg (vgl. V.B. 1971-73, 131). Auf die gesamten 70er Jahre gesehen verdoppelte sich die Fläche nahezu, wobei allerdings ein großer Teil des Zuwachses auf das Verkehrsbegleitgrün entfiel (vgl. V.B. 1980-82, 149).

Abb. 31: Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Düsseldorf von 1950-1974



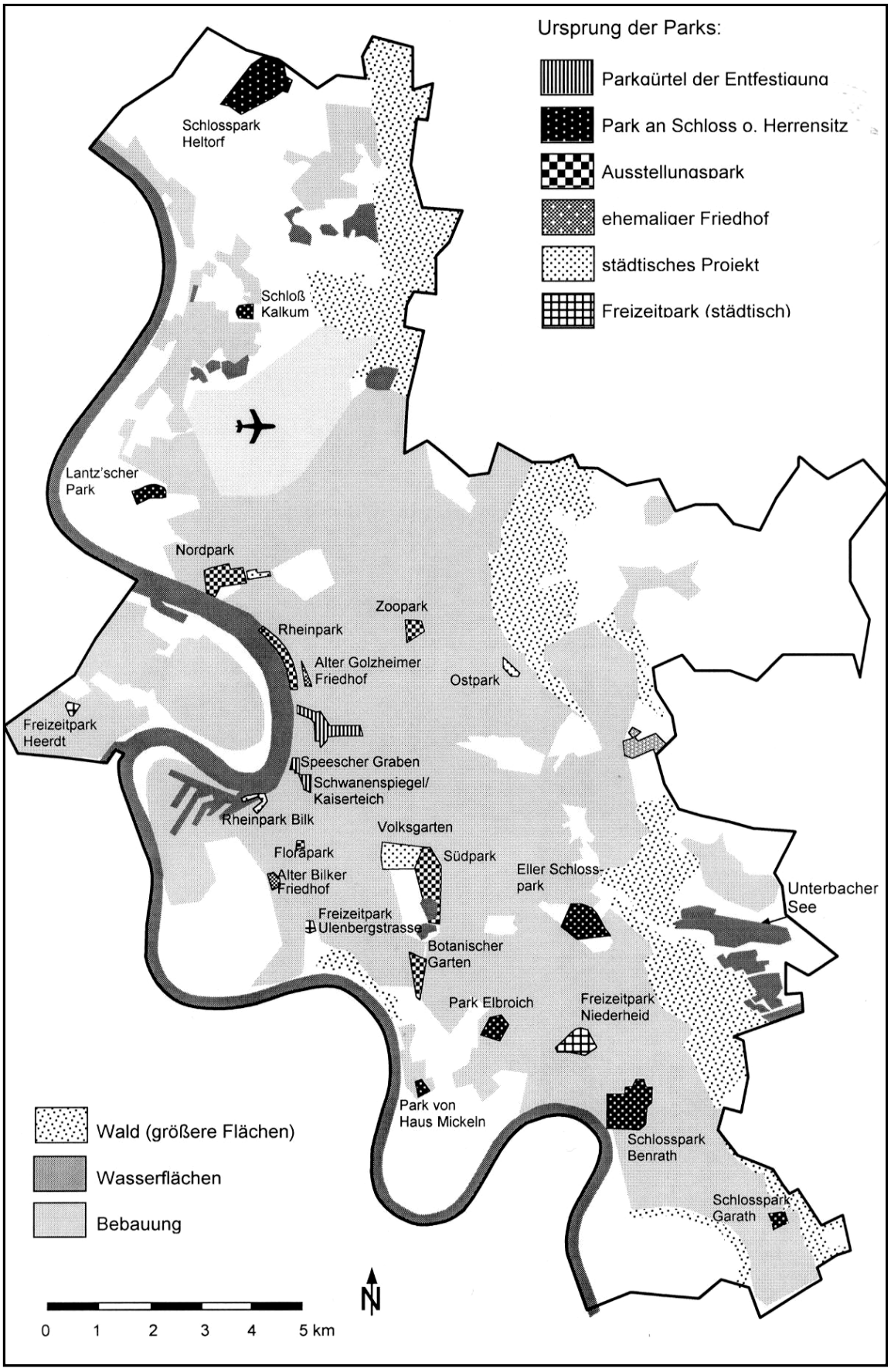
(Quelle: eigener Entwurf, Datenquelle: Statistisches Jahrbuch der LH Düsseldorf, Datenreihe Kleingärten nicht vollständig vorhanden)

Insgesamt lässt sich hinsichtlich der quantitativen Ausstattung mit erholungsbedeutsamen Freiflächen zum Ende des zweiten Untersuchungsabschnittes eine günstige Bilanz ziehen. Problematisch ist jedoch die ungleichmäßige Zuordnung der Freiflächen zu den einzelnen Stadtteilen. Da der Stadtkern über den Grünring versorgt wird, sind von der Unterversorgung vor allem die Stadtteile der Innenstadtrandzone betroffen, wie beispielsweise Flingern, Derendorf oder Unterbilk. Eine weitere Negativfolge der mangelnden planerischen Einflussnahme auf die freiräumliche Entwicklung stellt die Fragmentierung der Freiräume dar. Trotz der günstigen Vorgaben durch die naturräumliche Lage, die mit der Rheinaue im Westen und dem Waldgürtel im Osten bereits ein Grundgerüst der Grünversorgung vorgab, gelang es nicht, ein durchgehendes Freiraumsystem zu schaffen. Aus diesem Grunde stand die Schaffung von grünen Ost-West-Verbindungen, die bereits im Wettbewerbsentwurf von 1912 als freiraumplanerisches Ziel enthalten war, im Grünordnungsplan von 1974 erneut auf der Agenda.

Tab. 5: Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Düsseldorf 1900 – 1975

Phase (Zeitangaben näherungsweise)	**Vorherrschende Entwicklungstendenzen**	**Rahmenbedingungen: Auswahl wichtiger Daten**
1900-1933	• Neuanlage zentrumsnaher Parks im Zuge großer Ausstellungen • Erweiterung des Stadtwaldes durch Flächenaufkäufe und Ausstattung mit Erholungsinfrastruktur • Anlage von Stadtgrünplätzen • Aufkommen des "sozialen Grüns" in Form von Spielplätzen, Sportanlagen, Kleingärten • Verstärkung der "Benutzbarkeit" von öffentlichen Grünanlagen im Sinne der Volksgartenbewegung	1908/1909 Vergrößerung der Stadtfläche durch Eingemeindungen 1912 Städtebaulicher Wettbewerb für einen "Gesamtbebauungsplan für Groß-Düsseldorf" im Rahmen einer Internationalen Städtebauausstellung 1922 Einrichtung eines Kleingartenamtes 1927 Generalbebauungsplan 1928 Einrichtung eines eigenständigen Sportamtes
1933-1945	• Fortsetzung der Tendenzen aus der vorhergehenden Phase • wichtigste Neueinrichtung: Nordpark (als Ausstellungspark)	1937 "Große Reichsausstellung Schaffendes Volk" 1938 Generalbebauungsplan der Stadtplanungs-GmbH des Gauleiters FLORIAN
1945-1975	• ehemalige herrschaftliche Parks werden in öffentliche Parks umgewandelt • freizeitorientierte Freiraumentwicklung: Freizeitparkkonzept im ersten Grünordnungsplan, Einrichtung erster Freizeitparks • starke Zunahme des Verkehrsgrüns	1947 Konzeption DÜTTMANNs für den Wiederaufbau 1949 Neuordnungsplan von TAMMS 1957 Leitplan (späterer Flächennutzungsplan) 1974 Grünordnungsplan

Abb. 32: Die Genese der öffentlichen Parks in Düsseldorf



(Quelle: eigener Entwurf)

3.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam von 1900 bis 1975

Zur Jahrhundertwende lebten in Amsterdam auf einer Fläche von rund 4.600 ha über 510.000 Menschen. Die in den beiden ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts einsetzende Suburbanisierung und das Wachstum der Stadt nach außen führten zu einem allmählichen Verschmelzen Amsterdams mit seinen kleineren Nachbargemeinden und zur Zersiedlung der stadtnahen Landschaft. Diese mit einem hohen Freiraumverbrauch einhergehende Entwicklung löste wie in Manchester Forderungen nach einer effektiveren planerischen Steuerung der Siedlungstätigkeit auf gemeindlicher und übergemeindlicher Ebene aus. Anders als Manchester konnte Amsterdam diesen Problemen auch durch umfangreiche Gebietserweiterungen begegnen, die der Stadt die Planungshoheit über ihr suburbanes Umfeld verschafften. 1921 wurde das Stadtgebiet durch Eingemeindungen nahezu um das Vierfache von 4.395 auf 17.455 ha vergrößert (vgl. HELLINGA 1985a, 20).
In den folgenden Ausführungen soll zunächst die Freiraumentwicklung in dieser expansiven Phase der Siedlungsentwicklung beleuchtet und die Stellung der Freiraumplanung innerhalb der sich etablierenden Stadtplanung anhand der frühen Stadterweiterungspläne bewertet werden. 1934 wurde mit der Aufstellung des Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (AUP) eine neue Periode der Stadt- und Freiraumentwicklung eingeleitet. Aufgrund der herausragenden Bedeutung, die der AUP sowohl für die Entwicklung der Stadt Amsterdam und ihrer Freiräume als auch für die Weiterentwicklung der niederländischen Stadtplanung hatte, wird auf seine die Freiräume betreffenden Planinhalte und seine Auswirkungen auf die Freiraumentwicklung der Stadt im zweiten Teil des Kapitels näher eingegangen.
Zu Beginn der 60er Jahre erreichte Amsterdam mit ca. 870.000 Einwohnern seinen Einwohnerhöchststand. Obwohl der AUP für eine Endbevölkerung von über 1.000.000 konzipiert war, reichten die vorgesehenen Erweiterungsgebiete aufgrund der erheblich gestiegenen Wohnraumansprüche nicht aus und Amsterdam baute eine neue Generation großer Wohnviertel an seiner Peripherie.

3.4.1 Die Entwicklung der städtischen Freiraumversorgung in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts

3.4.1.1 Parks

Im Zeitraum zwischen 1899 und 1911 wurden in Amsterdam keine neuen Parkanlagen größeren Umfangs eröffnet, so dass das erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts eine Phase des Stillstandes in der Freiraumentwicklung in der Stadt darstellt. 1909 erschien ein Bericht über die Amsterdamer Parks und Grünanlagen einer Kommission des Amsterdamer Wohnungsrates (vgl. AMSTERDAMSCHE WONINGRAAD 1909). In diesem Bericht wurde Amsterdam im Vergleich mit anderen Städten im In- und Ausland ein deutlicher Freiraummangel sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht bescheinigt. Den 550.000 Einwohnern der Stadt standen zu dieser Zeit mit rund 86 ha Grünflächen (75 ha Parks und 11 ha Ziergrünflächen) pro Person kaum mehr als 1,5 m^2 zur Verfügung (vgl. KOOY 1972, 273 f). Die Kommissionsmitglieder forderten vor diesem Hintergrund die

Anlage neuer Nachbarschafts- und Stadtteilparks sowie den Aufkauf größerer Naturgebiete als Erholungsräume in der Umgebung der Stadt. Die Parks sollten nach ihrer Vorstellung einen stärkeren Gebrauchswert erhalten, d.h. sich von repräsentativen Bürgerparks zu für Spiel und Sport geeigneten Volksparks wandeln. Beide Forderungen waren ebenso wie der gleichfalls im Bericht enthaltene Hierarchiegedanke und der Ansatz zur Anwendung eines Minimumstandards bei der Freiraumplanung sehr fortschrittlich für die damalige Zeit (vgl. AMSTERDAMSCHE WONINGRAAD 1909; VAN ROOIJEN 1990, 196 f; ANDELA 1985, 173 f). Angesichts der Mitgliederzusammensetzung der Kommission ist diese Progressivität leicht zu erklären. Ihr gehörte beispielsweise neben M.D. Hudig, dem späteren Generalsekretär des Niederländischen Instituts für Wohnungswesen und Städtebau auch der international renommierte Architekt und Städteplaner Hendrik Berlage an, der den ersten Stadterweiterungsplan für Amsterdam im 20. Jahrhundert entwarf (s.u.)
Die Freiraumentwicklung der Folgezeit blieb jedoch hinter dem Stand der öffentlichen Diskussion und des fachlichen Wissens zurück. Insgesamt stieg die Gesamtfläche der Parks von 1909 bis 1930 von 86 auf 163 ha. Die Freiraumzuwächse beschränkten sich jedoch fast ausschließlich auf Amsterdam-Noord, wo beispielsweise im Jahre 1913 der Volewijkspark (12 ha) und 1917 der Vliegenbos (27 ha, früher Ijbos) angelegt wurden. 1928 folgte der 15 ha große Florapark (heute 24,4 ha). Hierdurch entstand ein großes Ungleichgewicht hinsichtlich der Freiraumversorgung in der Stadt. Während im Norden Amsterdams auf jeden Einwohner durchschnittlich 12,35 m^2 entfielen, waren südlich des Ij-Meeres pro Kopf nach wie vor nur rund 1,5 m^2 vorhanden. Hinzu kam, dass die wenigen Parks im Süden schlecht verteilt und daher für die Bewohner einiger Viertel nur schwer oder gar nicht erreichbar waren (vgl. AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW 1985a, 98, 121; s.u.).

Ein Blick auf die Entwicklung der Spielplätze und des Kleingartenwesens zeigt, dass sich auch diese Freiraumtypen vergleichsweise spät von Einzelerscheinungen zu zahlen- und flächenmäßig relevanten Elementen der städtischen Freiraumversorgung entwickelten. Wie bei den Parks stand auch hier die Privatinitiative der Bürger am Beginn der Bewegung.

3.4.1.2 Spielplätze

Am 17. Juni 1900 gründete der Handwerker U. J. Klaren den Verein “Oosterspeeltuin“. Damit erhielt die bislang paternalistisch dominierte Bewegung zur Gründung von öffentlichen Kinderspielplätzen zum ersten Mal den Charakter einer Selbsthilfeinitiative. Zwar wurde der Spielplatz überwiegend durch Spenden finanziert, doch wurde er von den Vereinsmitgliedern in Eigenarbeit gebaut und in der Folgezeit von den Eltern der im Viertel wohnenden Kinder betreut. Klarens Projekt weitete sich zur Amsterdamer Spielplatzbewegung aus. Überall in der Stadt wurden Vereine nach dem Vorbild der “Vereniging Oosterspeeltuin“ gegründet, die sich schließlich 1917 unter dem Dachverband “Bond van Amsterdammer Speeltuinverenigingen“ (“Bund der Amsterdamer Spielplatzvereine“) organisierten (vgl. PAREE 1950, 215)[27]. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg (1947) wurden zusätzlich

[27] Aus diesem Grunde wird Klaren als Vater der Spielplatzbewegung in Amsterdam bezeichnet, doch vergisst man dabei die Bemühungen seiner Vorgänger im vorigen Jahrhundert, die die eigentliche Pionierarbeit geleistet haben (vgl. EMEIS 1980, 161).

zu den beschränkt zugänglichen Vereinsspielplätzen auch öffentliche Kinderspielplätze in den Straßen der Stadt angelegt. Hinzu kamen Wasserspielplätze in den neuen Wohngebieten und den Parks der Stadt (vgl. VAN KESSEL & PALSTRA 1994, 20 f).

3.4.1.3 Kleingärten

Die Vorläufer der ersten Klein- oder Schrebergärten, die in den Niederlanden “Volksgärten“ (volkstuinen) genannt werden, finden sich bereits im 14. Jahrhundert in Form von Armengärten. Der Beginn des modernen niederländischen Kleingartenwesens steht in direktem Zusammenhang mit der Arbeit des 1784 gegründeten Wohltätigkeitsvereins “Tot Nut van het Algemeen“. Dieser Verein bemühte sich etwa seit Mitte des 19. Jahrhunderts, Flächen zu erwerben, um sie gegen ein geringes Entgelt an Bedürftige zu vermieten. Sie sollten auf diese Weise die Möglichkeit erhalten, ihre Nahrungsmittelversorgung zu verbessern und über den Verkauf der Produkte bescheidene Einkünfte zu erzielen. Ähnliche Projekte wurden auch von Gemeinden und Armenverwaltungen durchgeführt. Zu den praktischen karitativen Effekten traten volkserzieherische Ziele, was unter anderem darin zum Ausdruck kam, dass auch Vereine gegen Alkoholmissbrauch in der Volksgartenbewegung aktiv waren. Nach der Jahrhundertwende entwickelte sich das Volksgartenwesen zu einer eigenständigen, von der Wohltätigkeit losgelösten Bewegung. In Amsterdam wird dieser Schritt durch die Gründung des “Comité van Volkstuinen“ im Jahre 1909 markiert, das die ersten Volksgartenkomplexe schuf. 1917 wurde der erste Pächterverein gegründet (vgl. BOUMAN 1978, 192; Van ROOIJEN 1990, 164 f). Bis zum Beginn der 30er Jahre erhöhte sich die Zahl der Kleingärten in Amsterdam in rasanter Entwicklung auf 4800. Sie nahmen insgesamt eine Fläche von 143 ha ein (vgl. AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW 1985a, 113).

3.4.2 Freiraumplanung im Rahmen der Stadterweiterungspläne

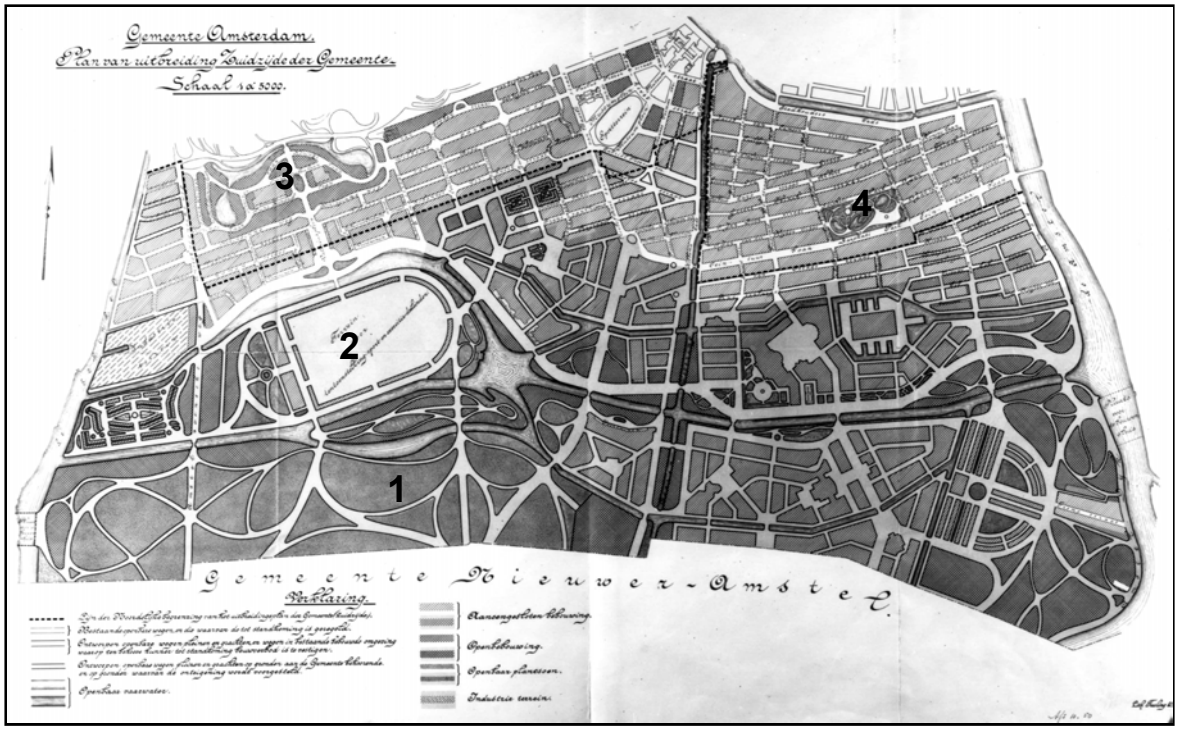
3.4.2.1 Der Stadterweiterungsplan “Amsterdam-Zuid“

Als in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts die Industrialisierung und Verstädterung in den größeren Städten des Landes einsetzte, hatte man in England und Deutschland bereits erste Erfahrungen mit der stadtplanerischen Regulierung der Folgen raschen industriellen und städtischen Wachstum gesammelt und Regelungen getroffen, an denen sich die Entwicklung der niederländischen Planung orientieren konnte (vgl. VAN DER HEIDEN 1988, 14). Mit dem Erlass des Wohnungsgesetzes (Woningwet) im Jahre 1901 wurden die Gemeinden mit den dringend benötigten Befugnissen zur Durchführung des sozialen Wohnungsbaus ausgestattet. Es regelte darüber hinaus erstmals auch Fragen der allgemeinen Bebauungsplanung. Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern und solche, deren Einwohnerschaft in den letzten fünf Jahren um mehr als 20% gestiegen war, wurden hierin zur Aufstellung eines Stadterweiterungsplans (uitbreidingsplan) verpflichtet. Dieser Stadterweiterungsplan musste von der Provinzialregierung genehmigt werden und wies den Verlauf von Straßen und Grachten auf den in naher Zukunft zur Bebauung anstehenden Flächen aus. Der Stadtplanungsparagraf des Woningwet wandelte damit eine in den großen Städten bereits

gängige Praxis in eine gesetzliche Vorschrift um. Gerade den Städten waren die Bestimmungen jedoch häufig nicht weitreichend genug. Sie hatten ein Interesse daran, auch auf die Nutzung der Grundstücke Einfluss nehmen zu können. 1921 wurde das Gesetz dahingehend geändert, dass die Stadterweiterungspläne die Flächennutzungskategorien öffentliche Gebäude, Parks, Industrie-, Hafen- und Wohngebiete vorgeben konnten. Der uitbreidingsplan wurde zudem zur rechtlichen Grundlage für die Erteilung von Baugenehmigungen (vgl. VAN DER CAMMEN & DE KLERK 1986, 48-50).

Der erste Amsterdamer Stadterweiterungsplan auf der Basis des Woningwet wurde 1905 von Hendrik Berlage für eine Süderweiterung der Stadt erstellt. 1896 war das Stadtgebiet Amsterdams durch die Angliederung der Gemeinde Nieuwer Amstel von 3.250 auf 4.630 ha angewachsen. Der Plan Berlage sollte die Bebauung des neuen Gebietes, das südlich an das gehobene Viertel zwischen Vondelpark und Reichsmuseum sowie an das dichtbebaute Arbeiterviertel Pijp grenzte, in geordnete Bahnen lenken (vgl. PANEREI & CASTEX & DEPAULE 1985, 78).

Abb. 33: Der Plan von H.P. Berlage zur Süderweiterung Amsterdams (1905)



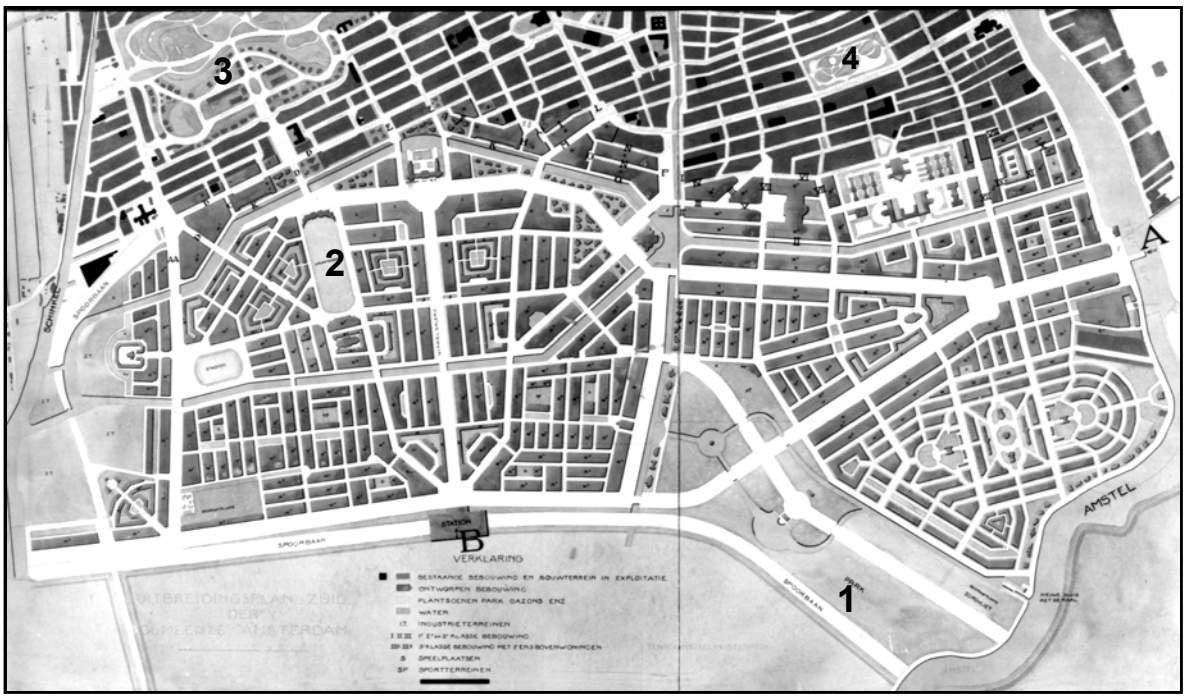
(Quelle: Fotographische Reproduktion des Plans, Stadtarchiv Amsterdam, Ziffern ergänzt, Erläuterung s. Text)

Berlage legte viel Wert auf die ästhetische Gestaltung der großzügigen Plätze und breiten Straßen. Großzügig durchgrünte Villenviertel sollten dazu betragen, die wohlhabenden Bürger in der Stadt zu halten (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 182). Darüber hinaus plante er umfangreiche öffentliche Grünanlagen (1) im Süden des neuen Stadtgebiets ein. Neben Parks und Ziergrünflächen sah er ein großes Sportgelände (2) vor, das gleichzeitig als Ausstellungsgelände dienen sollte. Zudem sprach er sich dafür aus, die landschaftlich attraktiven Bereiche an den Ufern von Amstel und Schinkel im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung langfristig für die Erholungsnutzung zu erhalten, was ihm

die Unterstützung der Grünflächenkommission des Amsterdamer Wohnungsrates eintrug (vgl. ANDELA 1985, 174). Als Verbindung zum nördlich gelegenen Vondelpark (3) war ein breiter Boulevard vorgesehen. Eine zur Verknüpfung der Grünanlagen im westlichen Teil des Plans mit dem nahegelegenen Sarphatipark (4) ist jedoch nicht erkennbar. Hier liegt stattdessen eine klare Trennung zwischen dem neuen, luxuriösen Erweiterungsgebiet und dem Arbeiterviertel De Pijp vor. Die umfangreichen Grünflächen waren dementsprechend nicht gleichzeitig zur Verbesserung der Grünversorgung in diesem dichtbebauten Viertel vorgesehen, sondern schon durch ihre Lage allein auf die Bedürfnisse des für eine gehobene Wohnbebauung geplanten Erweiterungsgebietes ausgerichtet. Die Bestrebungen zu einer sozial orientierten Freiraumplanung, die, wie oben dargelegt, die ersten beiden Jahrzehnte des Jahrhunderts prägten, sind in diesem Plan noch nicht spürbar.

Hauptsächlich aus finanziellen Gründen musste der ursprüngliche Plan noch mehrfach überarbeitet werden, ehe er, in stark modifizierter Form, 1917 genehmigt wurde (vgl. VAN DER VALK & DE RUITER 1985, 18 f). Der überarbeitete Plan war durch eine wesentlich höhere Bebauungsdichte gekennzeichnet. Ein Großteil der ursprünglich als Freiraum vorgesehenen Flächen wurde für den Wohnungsbau genutzt. Trotzdem blieb noch eine größere Fläche im Süden für einen Park (1) vorbehalten, und auch Sport- und Spielplätze (2), sowie in breite Boulevards eingebettete Ziergrünflächen waren Bestandteil des Plans, was ihn trotz der erheblichen Reduzierung des Freiraumanteils gegenüber dem Plan von 1905 noch deutlich von seinen Vorgängern vor der Jahrhundertwende abhob.

Abb. 34: Die überarbeitete Fassung des Erweiterungsplans von Berlage (1917)



(Quelle: Fotographische Reproduktion des Plans, Stadtarchiv Amsterdam, Ziffern ergänzt, Erläuterungen s. Text)

3.4.2.2 Stadterweiterungsplanungen in den 20er Jahren

Der anhaltende Bevölkerungszuwachs konnte nicht allein durch das Erweiterungsgebiet Amsterdam-Süd aufgefangen werden. Die stetig hinzukommenden neuen Stadterweiterungsgebiete am Rande der Stadt fügten sich nach und nach zu einem Stadtbereich zusammen, den man heute als “Gürtel 20-40“ bezeichnet[28]. Darüber hinaus fiel in diese Zeit auch die erste planerische und bauliche Umsetzung des Gartenstadtgedankens, die in Amsterdam maßgeblich auf die Initiative des damaligen sozialdemokratischen Stadtratsbeigeordneten S.R. Miranda und des Leiters des Wohnungsamtes A. Keppler zurückging. Im Norden und im Süden der Stadt wurden ländlich anmutende, durchgrünte Arbeitersiedlungen errichtet, die zu einem großen Teil aus Einfamilienhäusern bestanden und als “tuinwijken“ (Gartenviertel) oder “tuindorpen“ (Gartendörfer) bezeichnet wurden (Nieuwendam, Buiksloterham, Oostzaan, Tuindorp Watergraafsmeer). Aufgrund ihrer Ausstattung mit privatem Grün und der Lage am Stadtrand wurden für die Gartendörfer keine Parks angelegt. Das öffentliche Grün beschränkte sich hier auf einige kleinere Schmuckanlagen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM, DRO 1985, 9).

Anlässlich beträchtlicher Flächengewinne durch weitere Eingemeindungen wurde 1921 eine Kommission mit der Aufgabe betraut, einen Plan für die “Groß-Amsterdam“ zu erstellen. Dieser Plan sollte die Grundzüge der räumlichen Entwicklung in den neuen Gemeindeteilen festlegen. Aus diesem Grunde wurde er auch als “Schemaplan“ bezeichnet. Die Kommission Groß-Amsterdam setzte sich aus den Leitern verschiedener städtischer Ämter zusammen. In ihrer mehrjährigen Tätigkeit erarbeiteten die Kommissionsmitglieder verschiedene Planentwürfe. Der endgültige Schemaplan mit den zugehörigen Erläuterungen wurde 1926 fertiggestellt (vgl. HELLINGA 1985b, 28). Im Schemaplan wurde eine konzentrische Erweiterung Amsterdams vorgesehen. Nördlich des Ij-Armes sollte die Stadt nur sehr begrenzt wachsen. Die Hauptrichtung der zukünftigen Stadterweiterung lag im Westen, wo auch die Hafenerweiterung durchgeführt werden sollte. Inmitten der neuen Stadtgebiete, an der Stelle des Sloterdijkermeerpolders, sollte ein großer Park angelegt werden.

Der Leiter des Wohnungsamtes Keppler stellte 1924 einen Gegenplan auf, in welchem er – ganz im Sinne Howords - für eine Dezentralisierung der künftigen Stadtentwicklung innerhalb der Gemeindegrenzen plädierte. Die neuen Stadtviertel sollten relativ eigenständige Einheiten bilden. Diese Eigenständigkeit sollte in ihrer Abgrenzung durch begrünte Freiräume auch optisch deutlich werden. Sie wurden von Ausfallsstraßen durchschnitten, die er nach dem anglo-amerikanischen Vorbild zu parkways ausbauen wollte. Insbesondere die Frage nach den Freiräumen in der Stadt löste große Divergenzen zwischen Keppler und Bos, dem Leiter des Bauamtes und Verantwortlichen für den Schema-Plan aus. Die Kepplerschen Grünringe um die Neubauviertel bezeichnete BOS als “Malariastreifen“, während einer der Hauptkritikpunkte Kepplers am Schemaplan im fehlenden Schutz der Uferbereiche der größeren Gewässer bestand. Seiner Meinung nach sollten die Amstelufer, die Ufer

[28] Die Bestimmungen des Wohnungsgesetzes führten zu erheblichen Maßstabsvergrößerungen der Bauprojekte, wodurch es möglich wurde, ganze Baublöcke in einem einheitlichen Stil zu entwerfen. Viele Straßenzüge in den neuen Stadtteilen wurden von Mitgliedern der Amsterdamer Schule entworfen, einer Architektengruppe, die sich die Erneuerung der architektonischen Stadtgestaltung zur Aufgabe gemacht hatte und sich als Träger einer neuen Gemeinschaftskunst ansah (vgl. WAGENAAR 1993, 232 f).

des Neuen Meeres (Nieuwe Meer) und der Zuiderzeeküste in möglichst natürlichem Zustand erhalten bleiben (vgl. HELLINGA 1985b, 30).

Der Schemaplan, der Plan Kepplers und auch ein weiterer, zwei Jahre später entstandener Stadterweiterungsplan für den Westen Amsterdams von Witteveen spiegeln – wenn auch in unterschiedlichem Maße - mit dem erweiterten Spektrum der Freiraumkategorien, das nun neben dem Ziergrün und den "Spazierparks" auch das sog. "Gebrauchsgrün" in Form von Sportplätzen und Kleingärten sowie größere naturnahe Erholungsflächen am Stadtrand umfasste, die fachlichen Fortschritte auf diesem Gebiet wieder. Darüber hinaus finden sich in Kepplers Plan Ansätze zur Verbindung der Freiräume zu einem durchgängigen, die Bebauung gliedernden System, in das Siedlungsbereiche und Verkehrswege eingebettet sind (vgl. ANDELA 1985, 176 f)[29].

Kepplers Plan blieb lediglich eine Diskussionsgrundlage, doch auch der Schemaplan kam nie zur Ausführung. Von den raschen Entwicklungen seiner Zeit überholt, konnte er den mittlerweile deutlich gestiegenen Ansprüchen an eine moderne Stadtplanung nicht genügen, so dass man sich schon kurz nach seiner Fertigstellung zu einem stadtplanerischen Neuanfang entschloss (vgl. HELLINGA 1985b, 28-31).

3.4.3 Richtungsweisende Freiraumplanung im Rahmen des Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) für Amsterdam

3.4.3.1 Der Entstehungskontext des AUP

Im Zentrum des Neuanfangs stand die Bildung einer eigenen, personell hervorragend ausgestatteten Abteilung für Stadtentwicklung. Sie wurde 1928 eingerichtet und behielt bis in die 60er Jahre eine Pionierrolle in der niederländischen Stadtentwicklungsplanung (vgl. POSTUMA & VAN DER VALK & WALLAGH 1989, 21). Die wichtigste Aufgabe der neuen Abteilung in den ersten Jahren ihres Bestehens war die Erarbeitung des Allgemeinen Erweiterungsplans (Algemeen Uitbreidingsplan, AUP). Er wurde 1934 fertiggestellt und 1935 durch die Gemeinde festgestellt. 1939 wurde er von der Krone genehmigt. Der AUP war gemäß der Änderung des Woningwet von 1931 ein sog. "plan-in-hoofdzaak", der die Grundzüge der räumlichen Entwicklung in den Erweiterungsgebieten festlegte und durch detailliertere Gebietspläne ("plan-in-onderdelen") ergänzt werden musste. Nach dieser Gesetzesänderung war es erstmals auch möglich, verbindliche Pläne mit einem langfristigen Planungshorizont aufzustellen (vgl. HELLINGA 1985c, 45)[30].

Dies unterscheidet den AUP ganz wesentlich von seinen Vorgängerplänen und macht ihm dem City of Manchester Plan und dem Düsseldorfer Leitplan vergleichbar.

---

[29] Von großem Einfluss auf die fachliche Weiterentwicklung in den 20er Jahren war die Internationale Städtebautagung der International Garden Cities and Town Planning Association (ab 1924: International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities), die 1924 in Amsterdam stattfand und unter den beiden Themen Regionalplanung ("Der Regionalplan für die Großstadt und ihre Umgebung") und Freiraumplanung ("Parks, Parksysteme und Erholung") stand (vgl. S. 194).

[30] Das Planwerk umfasste neben der Plankarte einen umfangreichen Erläuterungsband (*Nota van toelichting*, hier zitiert als "AUP, Nota") und einen ergänzenden Beilagenband mit weiteren Hintergrundinformationen (hier zitiert als "AUP, Bijlagen"). Es wurde 1985 anlässlich des 50jährigen Jubiläums des AUP vom Amsterdamse Raad voor de Stedebouw als fotomechanischer Nachdruck erneut herausgegeben.

Der AUP bildete nicht nur die Grundlage für die Entwicklung Amsterdams bis ins Jahr 2000, sondern war zugleich wegweisend für die Entwicklung der Stadtplanung in den Niederlanden. In den ersten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts galten die USA, Deutschland und England als Vorreiter auf den Gebieten der Stadt-, Regional- und Freiraumplanung, an deren Beispiel sich die niederländischen Städtebauer bzw. Stadtplaner orientierten. Sie holten jedoch in den kommenden Jahren rasch auf. Das gestiegene internationale Renommee des niederländischen Städtebaus manifestierte sich unter anderem in der Wahl des Leiters des Amsterdamer Stadtplanungsamtes Cornelius Van Eesteren zum Präsidenten des CIAM im Jahre 1930. Van Eesteren war ein Vertreter des funktionalistischen und analytischen Städtebaus, der sich allmählich gegen den vorherrschenden, auf künstlerisch-ästhetischen Kriterien basierenden intuitiven Stil durchsetzte. Mit AUP von 1935 legten die Amsterdamer Stadtplaner eine frühe und beispielhafte planerische Umsetzung der in der Charta von Athen aufgestellten CIAM-Prinzipien des funktionalistischen Städtebaus vor und erwarben sich damit weltweite Anerkennung und Bekanntheit (vgl. STEEMERS & KLAREN & VAN DOORMAAL 1974, 7). Erstmals ging man bei der Planaufstellung konsequent nach dem Prinzip des “survey before plan“ vor. Auch die Freiraumplanung wurde im AUP auf eine wissenschaftlich-analytische Basis gestellt. Über die Gleichstellung der Erholung mit den Funktionen Arbeiten, Wohnen und Verkehr erhielt sie darüber hinaus ein ganz neues Gewicht.

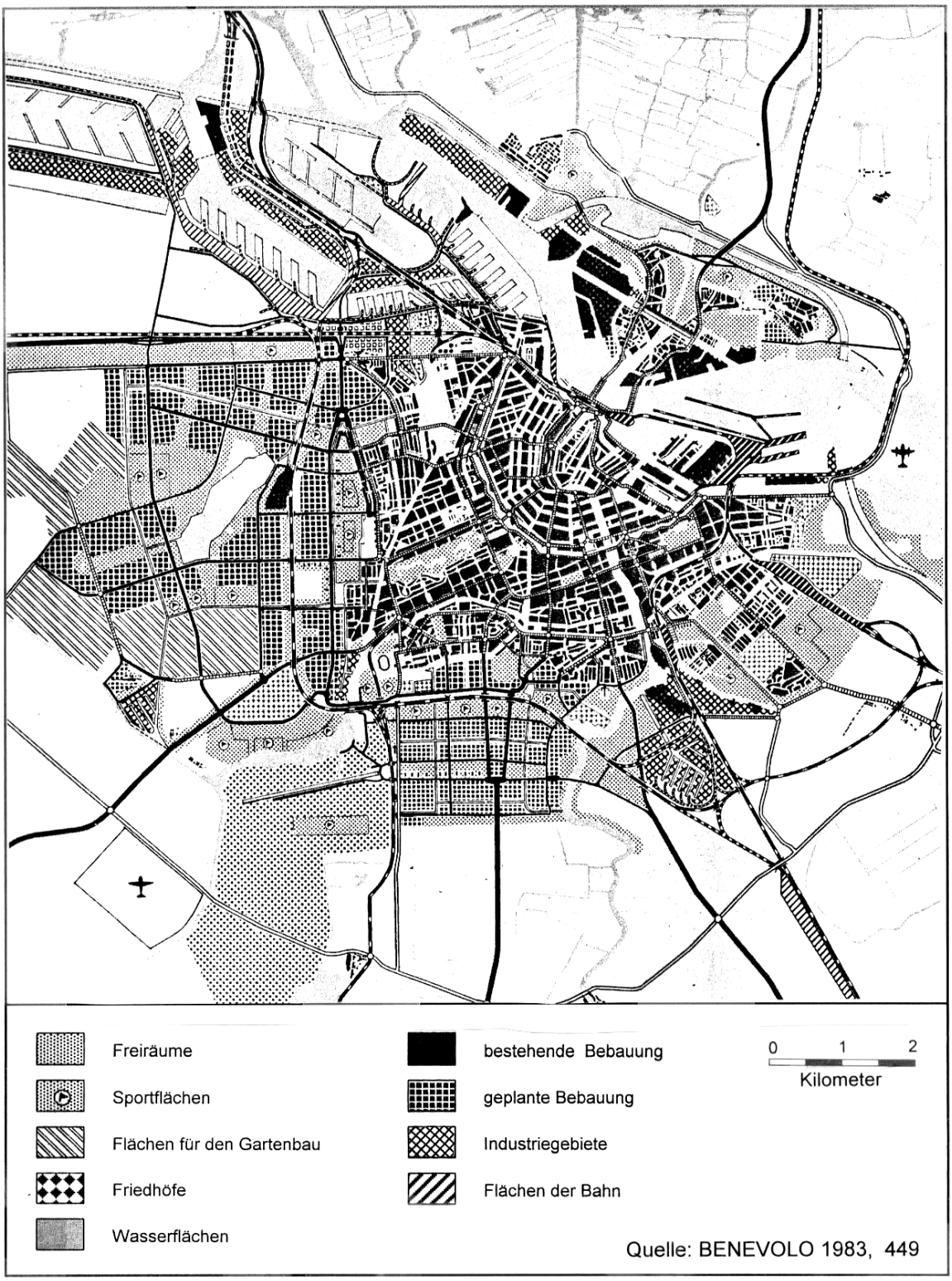
3.4.3.2 Der AUP als Richtschnur für die Amsterdamer Stadtentwicklung

Der AUP basierte auf einer Bevölkerungsprognose von 1,1 Millionen Einwohnern im Jahre 2000. Die Berechnungen ergaben, dass die Einwohnerzahl darüber hinaus nicht weiter steigen würde. Auf der Basis dieser Prognose wurde der AUP als ein Endplan konzipiert. Eine weitere Folge der Ergebnisse war, dass die dezentrale Form der Stadterweiterung in Form selbständiger Gartenstädte zugunsten der konzentrischen Stadterweiterung endgültig verworfen werden konnte. Man hielt es durchaus für möglich, die für eine Millionen Einwohner benötigten Wohn-, Gewerbe- und Erholungsgebiete so auf dem Stadtgebiet anzuordnen, dass eine “zweckmäßig eingerichtete und schöne Stadt“ entstehen konnte (AUP, Nota, 33, übers.).

Durch die Anordnung und Gestaltung der neuen Wohnviertel versuchte man nach dem Muster des Kepplerschen Gegenplans, bestimmte Vorteile der Gartenstädte mit den Vorteilen der konzentrischen Stadterweiterung zu kombinieren. Sie wurden als relativ selbständige Einheiten konzipiert und wiesen sich durch eine offene Bauweise mit hohem Freiraumanteil aus. Die tuinwijken wurden zusätzlich in kleinere Einheiten aufgeteilt, um eine dörfliche Atmosphäre entstehen zu lassen. Auf diese Weise wollte man der Anonymität der Großstadt Vorschub leisten. Als Mittel zur optischen Abgrenzung der Untereinheiten dienten Grünflächen und Gewässer. Die meisten der neuen Wohngebiete lagen im Westen der Stadt. Hier war die Nähe zu den Arbeitsplätzen in der sich gleichfalls westwärts erstreckenden Hafenerweiterung gegeben und genügend Fläche vorhanden. Inmitten der gartenstadtartigen Neubauviertel für jeweils 30-50.000 Einwohner, der sog. “Westelijke Tuinsteden“ Slotermeer, Geuzenveld, Slotervaart und Osdorp, war ein 90 ha großer künstlicher See, der Sloterplas, geplant. Er sollte der Sandgewinnung zur Aufschüttung des Baugrundes dienen und später zum Erholungsgebiet ausgebaut werden. Darüber hinaus umfasste die westliche Erweiterung noch Flächen für den Intensivgartenbau, Parks und Sportanlagen. Mit einer mittleren Wohndichte von 70

Wohnungen pro ha bildeten sie einen deutlichen Kontrast zu den Wohnvierteln, die innerhalb des die Stadt umgebenden Eisenbahnrings geplant waren und für die Wohndichten von bis zu 110 Wohnungen pro ha vorgesehen waren.

Abb. 35: Der Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) (1935)



Im Süden waren das Wohngebiet Buitenveldert, ein Gewerbegebiet an der Amstel, die Erweiterung des Flughafens Schiphol sowie ein 900 ha großes Waldgebiet vorgesehen. Bei dem Waldgebiet handelte es sich allerdings nicht um eine originäres Projekt des AUP, sondern um den bereits in der Entstehung befindlichen Amsterdamer Wald. Teile des Gewerbegebiets, der größte Teil des Waldes und das gesamte Flughafenterrain lagen jenseits der Gemeindegrenze. Im Osten der Stadt war aus Platzgründen keine Ausdehnung der Siedlungsfläche geplant und auch im Norden wollte man keine größeren Wohngebiete ansiedeln, um zu verhindern, dass größere Verkehrsströme das Hafengebiet kreuzen mussten (vgl. HELLINGA 1985c, 45; GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 15 f).

3.4.3.3 Die Freiraumplanung im AUP

Im AUP von Amsterdam erhielten die städtischen Freiräume neben den Wohn- und Gewerbegebieten und den Verkehrsflächen einen festen Platz in der Stadtstruktur. Dieser Platz war so großzügig bemessen, wie nie zuvor und seither nie wieder. Mit großer Gründlichkeit und vor allem auch mit großem Enthusiasmus nahmen sich die Planer der Abteilung Stadtentwicklung der Freiraumplanung an. Die Erläuterungen und die Beilagen zu dem AUP lassen den Umfang ihrer Bemühungen und das zugrundeliegende Engagement deutlich erkennen und geben Auskunft über die Ziele und die Methoden, mit denen die Weichen für die künftige Grünversorgung Amsterdams gestellt wurden.

In den Erläuterungen skizzierten die Autoren die historische Entwicklung der Grünversorgung der Stadt und hoben die fundamentalen Veränderungen hervor, die diesen Sektor in den letzten Jahrzehnten geprägt haben:

> “Grün + Wasser + Sonne = Gesundheit ist zur Zauberformel unserer Zeit geworden [...]“ und “Naturschön, Erholung, Sport und Spiel sind dann auch Lebensnotwendigkeiten für die Menschen geworden und zwar besonders für die Stadtbewohner“ (AUP, Bijlagen, 90, übers.).

Ein moderner Stadtentwicklungsplan sei ohne die Berücksichtigung der Erholungsmöglichkeiten nicht mehr denkbar.

Systematisierung durch Quantifizierung

Die Autoren wiesen auf England und Deutschland hin, wo man in der Planungspraxis bereits feste Normen bei der Grünplanung handhabte (w.o. 90 f). Den ausgeprägten Grünmangel in Amsterdam führte man auf das Fehlen einer solchen Norm zurück (vgl. AUP, Bijlagen, 118, 130). Um das genaue Ausmaß der Unterversorgung aufzudecken, musste der Bestand aufgenommen und an zuvor festgelegten Standardwerten gemessen werden. Die Planer stützten sich hierbei auf die Methode des Deutschen Martin Wagner. Wagner hatte in seiner vielbeachteten Dissertation aus dem Jahre 1915 mit dem Titel “Städtische Freiflächenpolitik“, ausgehend von statistischen Werten wie Wohndichte und Altergruppenzusammensetzung der Bevölkerung, Richtwerte für die Versorgung der Stadtbevölkerung mit Freiräumen verschiedener Kategorien sowohl bezüglich der Fläche pro Kopf als auch hinsichtlich der Lage aufgestellt. Über die mathematische Umsetzung und Fundierung medizinischer, sozialer, politischer und städtebaulicher Argumente für die Notwendigkeit

von Freiräumen in der Stadt leistete er einen wesentlichen Beitrag zur Verknüpfung der Freiraumplanung mit der Stadtplanung und stärkte die Stellung freiraumplanerischer Belange erheblich. Das Schema Wagners zur quantitativen Ermittlung des städtischen Freiflächenbedarfs war zwar nicht das erste oder einzige, dass in dieser Zeit entwickelt wurde, doch gewann es aufgrund seiner besonderen Eignung in der Folgezeit sowohl in Deutschland als auch im europäischen Ausland große Bekanntheit und fand eine breite Anwendung in der städtischen Freiraumplanung.
Die quantitative Methode war in Ansätzen auch in den Vorgängerplänen des AUP zur Anwendung gekommen, doch die Gründlichkeit und Konsequenz, mit der sie hier zur Planung eines Freiraumsystems für die Stadt eingesetzt wurde, war vorbildhaft für die künftige städtebauliche bzw. freiraumplanerische Praxis in den Niederlanden (vgl. ANDELA 1985, 176-178).

Im AUP wurden vier Freiraumkategorien unterschieden:
1. Naturnahe Erholungsgebiete wie Seen, Wälder, Rad- und Wanderwege
2. Parks und Grünanlagen
3. Anlagen für Sport und Spiel (inklusive Einrichtungen für den Wassersport und Strandbäder)
4. Schrebergärten und Schulgärten (vgl. AUP, Nota, 91).

Naturnahe Freiräume

Amsterdam ist bedingt durch die naturräumlichen Gegebenheiten und die kulturhistorische Entwicklung der nordholländischen Landschaft mit attraktiven Naturräumen in seiner näheren Umgebung relativ dürftig ausgestattet. Es fehlen beispielsweise Wälder, Heidegebiete oder das Landschaftsbild auflockernde Hügel in der direkten Umgebung der Stadt. Der Schutz der wenigen naturnahen Gebiete auf dem Stadtgebiet war den Planverfassern deshalb ein besonderes Anliegen[31]. Hierzu gehörten die Uferbereiche der Flüsse und Binnenmeere und das im Norden der Stadt liegende feuchte Weidegebiet Waterland. Lediglich Waterland hatte Aussichten darauf, in relativ unveränderter Form erhalten zu bleiben. Die anderen Gebiete würden, so die durchaus realistische Einschätzung der Stadtplaner in den 30er Jahren, früher oder später in den Einflussbereich der Bebauung geraten. Hier galt es, die besonders wertvollen Teile zu schützen oder, wenn anders nicht möglich, zu ersetzen (vgl. AUP, Nota, 92 f). Im AUP war zudem die Neuanlage größerer naturnaher Erholungsflächen vorgesehen, um dadurch einen Teil des Mangels zu kompensieren. Der Amsterdamer Wald und auch der bereits erwähnte Sloterplas, das Erholungszentrum der westlichen Stadterweiterung, gehörten zu dieser Gruppe. Im Osten der Stadt wurde der Ijsselmeerpark als größeres naturnahes Erholungsgebiet geplant. Mit über 163 ha hatte sich die Gesamtfläche der Amsterdamer Parks und Grünanlagen wie bereits erwähnt seit der Jahrhundertwende mehr als verdoppelt. Trotzdem lag sie mit 2,2 m^2 pro Einwohner noch weit unter dem, was die Mitarbeiter der Abteilung Stadtentwicklung für wünschenswert erachteten. WAGNER hatte einen Mindestwert von 2,5 m^2 pro Einwohner errechnet, den die Amsterdamer Planer in Anpassung an die lokalen Gegebenheiten noch um einen Quadratmeter erhöhten. Ein weiterer Quadratmeter wurde für Grünverbindungen addiert, die die Parks mit den umliegenden Wohngebieten verknüpfen sollten. Der daraus resultie-

[31] vgl. Kepplers Alternative zum Schemaplan (S. 144)

rende Standardwert von 4,5 m^2 pro Einwohner war mit Bedacht großzügig bemessen, um die als unvermeidbar erachtete Unterversorgung an naturnahen Erholungsgebieten ausgleichen zu können (vgl. AUP, Bijlagen, 148).

Parkanlagen

Zur Ermittlung der optimalen Verteilung der Parks legte man einen 400-Meter-Abstand als maximal zumutbaren Fußweg für Mütter mit kleinen Kindern und ältere Leute zugrunde, also für diejenigen Bevölkerungsgruppen, die am häufigsten im Verlauf des Tages einen Park aufsuchen. Im Stadtgebiet südlich des Ij stand 380.000 Einwohnern, d.h. 55% der Stadtbevölkerung, innerhalb von 400 m Entfernung von ihrer Wohnung kein Park zur Verfügung. 260.000 Einwohner südlich des Ij-Armes konnten selbst im Umkreis von 800 m keinen Park erreichen. Auch im flächenmäßig wesentlich besser versorgten Norden lebten noch 43,2% der Einwohner außerhalb eines 400-Meter-Einzugsbereichs eines Parks (vgl. AUP, Nota, 98 f). Um den Freiraummangel in der bestehenden Stadt so weit wie möglich auszugleichen, plante man, wo immer möglich, neue Parks in direktem Anschluss an die betreffenden Viertel anzulegen. Sie dienten in dieser Lokalisation gleichzeitig der zukünftigen Bevölkerung der Erweiterungsgebiete (vgl. AUP, Bijlagen, 159). Hierzu gehören der heutige Rembrandtpark, der die neuen westlichen Stadtviertel deutlich gegen das alte Stadtgebiet abgrenzt, der Beatrixpark im Süden, der Julianapark, der jedoch nie gebaut wurde, und ein kleinerer Park um den Schellingwouderbreek in Nord-Amsterdam (vgl. VAN LEEUWEN 1985, 190). Insgesamt sollte die Gesamtfläche der Parks bis zum Jahr 2000 auf 507 ha erhöht werden. Bei einer prognostizierten Bevölkerungszahl von 958.000 hätte dies die Versorgung von 2,2 m^2 auf 5,29 m^2 pro Einwohner erhöht (vgl. AUP, Nota, 102).

Sportplätze und Kleingärten

Für Sportanlagen legte man größere durchschnittliche Entfernungen zugrunde als für Parks. Hier galt der Fahrradabstand von einer Viertelstunde als Norm (vgl. AUP, Bijlagen, 160). Der Berechnungsmethode Wagners folgend veranschlagte man insgesamt 5 m^2 pro Einwohner. Ein Viertel davon war für Begleitgrün, für die Erschließung u. ä. vorgesehen. Bis zum Jahr 2000 sollte dieser Standardwert allerdings auf 4 m^2 zurückgeschraubt werden, da der Anteil der älteren, sportlich weniger aktiven Bürger bis dahin stark zunehmen würde. Die bisherigen Sportplätze lagen unsystematisch über das Stadtgebiet verteilt auf zufällig verfügbaren Grundstücken und waren meist sehr provisorisch angelegt. Der vereinsmäßig betriebene Feldsport befand sich noch in seinen Anfängen. Viele der bestehenden Sportplätze mussten der geplanten Bebauung weichen und wurden durch neue Anlagen am Stadtrand ersetzt. Die neuen, im AUP vorgesehenen Sportplätze waren häufig in größeren Sportanlagen gebündelt und lagen zum Teil innerhalb oder an den Rändern der Parks oder entlang der Grünstreifen und naturnahen Erholungsgebiete (vgl. AUP, Nota, 103-105).

Auch die Kleingärten sollten von ihren Besitzern oder Pächtern möglichst innerhalb einer Viertelstunde mit dem Fahrrad erreichbar sein. Der ermittelte Standardwert orientierte sich an der Bevöl-

kerungsdichte der Stadt (vgl. AUP, Nota, 157). Er lag bei 5 m^2 pro Einwohner. Von den 143 ha Kleingartenland der Stadt befanden sich 28 ha im Norden Amsterdams und 115 ha südlich des Ij-Armes.

Auch die Verteilung Kleingärten war nicht das Ergebnis planvoller Flächenzuweisung, sondern ist durch die zufällige Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke bestimmt worden. Wie die Sportplätze mussten sie nach den Vorgaben des AUP einer planmäßigen Bebauung weichen und erhielten zum Teil neue Standorte, meist in Angliederung an andere Freiräume im Randbereich der Stadt. Für den Zeitraum bis zum Jahr 2000 war bei einem angestrebten Versorgungsgrad von 5 m^2 pro Einwohner eine Erweiterung der Kleingartenflächen auf 518 ha vorgesehen (vgl. AUP, Nota, 109-113).

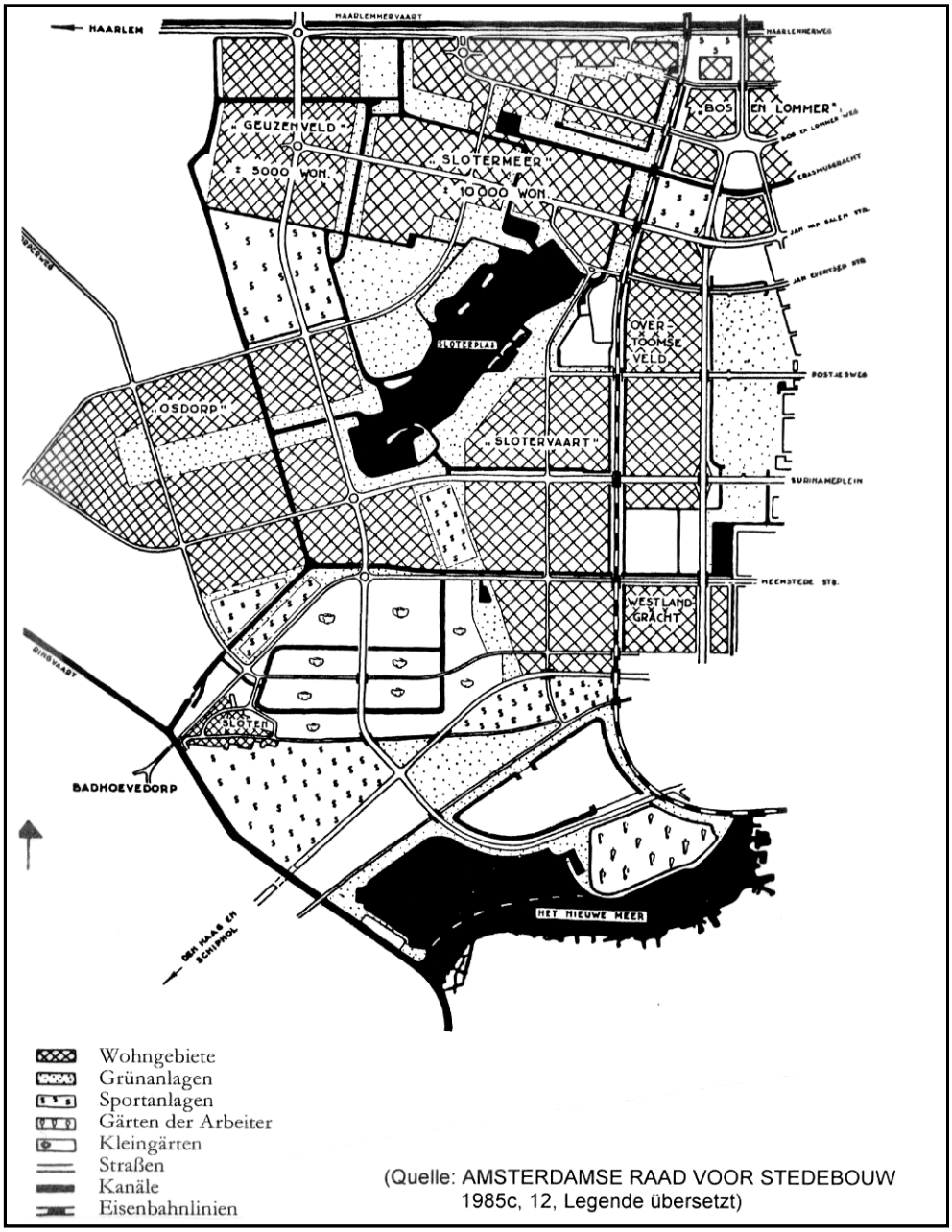
Entwicklung eines Freiraumsystems in den neuen Stadtteilen

In der Darstellung der Planungen des AUP für die einzelnen Freiraumkategorien ist mehrfach angeklungen, dass die einzelnen Freiräume nicht nur in Beziehung zur Bevölkerung angeordnet wurden, sondern hinsichtlich ihrer Lage im Stadtplan auch aufeinander abgestimmt wurden. Die Planer legten großen Wert auf die Verknüpfung der Freiräume miteinander und – was besonders fortschrittlich war - mit dem Außenbereich. Besonders deutlich kommt diese Bestrebung im Westen des Plans zum Ausdruck, wo die Möglichkeit bestand, einen neuen Stadtbereich idealiter zu entwerfen (vgl. Abb. 36):

Im Zentrum der westlichen Stadterweiterung liegt der Sloterplas. Die Lage dieses künstlich geschaffenen Erholungsgebiets war insofern vorgegeben, als dass sich hier ein ehemals trockengelegter Polder aufgrund seiner Bodeneigenschaften für eine erneute Überflutung zwecks Schaffung eines Freizeitsees anbot. Auf der Plankarte des AUP ist der See von Parkanlagen umgeben, die sich durch vier Ausläufer weit in die neuen Stadtviertel hineinziehen. Von diesen streifenförmigen Parks gehen wiederum grüne Querverbindungen ab, meist entlang einer Gracht, die weitere in die Siedlungen eindringen. Parkstreifen verbinden den Sloterplas außerdem mit dem Rembrandtpark und damit mit den dichtbebauten Innenstadtgebieten. Diese Ost-West-Verbindungen werden zwar durch den von Kleingärten gesäumten Damm der Ringbahn unterbrochen, doch stellt dieser eine zusätzliche grüne Nord-Südachse am Stadtrand dar. Im Süden der Stadt ist die Trasse des Eisenbahnrings von Flächen für Sportanlagen gesäumt.

Das hierarchisch gegliederte Freiraumsystem aus Parks, Sport- und Kleingartenanlagen, Parkstreifen und schmaleren Grünsäumen dient nicht nur der Grünversorgung der Einwohner, sondern hat gleichzeitig eine siedlungsstrukturierende Funktion, indem es die Stadterweiterung in deutliche Siedlungseinheiten unterteilt. Über das Grünsystem wurde die Landschaft gewissermaßen in die Stadt hineingeführt. Im Falle der Ringbahn schirmt es die Wohnungen der betroffenen Stadtviertel vom Verkehrslärm ab.

Abb. 36: Die im AUP vorgesehene Freiraumausstattung der neuen Stadtteile im Westen



3.4.4 Die Freiraumentwicklung der Nachkriegszeit bis 1975

Der AUP bildete die Leitlinie für die bauliche Entwicklung Amsterdams bis in die 70er Jahre. Er stand jedoch nicht für eine strikte Blaupausenplanung, sondern wurde in der Folgezeit häufig modifiziert und aktualisiert (vgl. POSTUMA & VAN DER VALK & WALLAGH 1989, 23).

Obgleich man mit dem Bau der meisten der im AUP geplanten Erweiterungsgebiete erst nach dem Krieg beginnen konnte, war bereits Ende der 50er Jahre ein Großteil der neuen Stadtviertel fertiggestellt. Der Bedarf an Wohnraum war damit jedoch noch längst nicht gedeckt. Was die Planer am Beginn der 30er Jahre noch nicht hatten voraussehen können, waren die infolge wachsenden Wohlstands und demographischer Veränderungen gestiegenen Wohnraumansprüche. Zusätzlich

fielen durch die in dieser Zeit einsetzende Stadterneuerung Wohnungen im Innenstadtbereich weg. Als Reaktion darauf wurden zwei weitere große Stadterweiterungen im Norden und im Südosten der Stadt geplant. Die Verbindung von Nord-Amsterdam zum übrigen Stadtgebiet wurde durch den Bau eines Tunnels unter dem Ij verbessert. Das preiswerte Bauland, das zudem bereits größtenteils im Besitz der Stadt war, konnte so für den Bau neuer Viertel im Stil der Gartenstadt genutzt werden. Die tuinwijken Nieuwendam-Noord, Buikslotermeer, Banne Buikslot und Molenwijk, die nach einem Plan von 1958 entstanden, unterschieden sich von den Gartenvierteln der Vor- bzw. direkten Nachkriegszeit durch einen deutlich höheren Anteil des Hochbaus an der Gesamtbebauung. Die Stadterweiterung im Südosten schließlich bestand zu einem großen Teil aus Hochhäusern. An ihrem Beispiel werden in Abschnitt 3.6.3 exemplarisch die Folgen dieser Bauweise für die Freiraumversorgung erläutert.

Die im AUP geplanten Freiräume kamen zum überwiegenden Teil in der geplanten Form zur Ausführung. Bezüglich der Anlage von Parks, Sportanlagen, Kleingärten und Friedhöfe lässt sich eine durchweg positive Bilanz ziehen. Veränderungen und Reduzierungen betrafen in erster Linie die grünen Verbindungselemente, so dass die Vernetzung des Freiraumsystems deutlich schwächer ausgefallen ist als geplant. Viele der ursprünglich vorgesehenen streifenförmigen Parks stellten später willkommene Reservebauflächen für Einrichtungen dar, die man gern mit einem grünen Umfeld versieht, wie Schulen, Clubhäuser oder Kirchen (vgl. VAN LEEUWEN 1985, 191). Gleichzeitig boten sie sich als Trasse für die später geplante Stadtautobahn an, wodurch sie zum einen verkleinert wurden, zum anderen stärkeren Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm ausgesetzt sind. Während die Stadtautobahn im Süden direkt auf der Eisenbahntrasse gebaut wurde, wählte man im Westen einen etwas weiter stadteinwärts liegenden Streckenverlauf entlang des Rembrandtparks. Grundsätzlich stellt die Zerschneidungswirkung der Verkehrsadern heute das größte Problem für den Zusammenhang des städtischen Freiraumsystems dar. Auch die Grünverbindungen, die die Landschaft in die Stadt führen sollten, erlitten durch die Verkehrswegeführung und Veränderungen in der Bebauungsplanung bezüglich ihrer Durchgängigkeit und Gestaltung Abstriche. Ihre Verbesserung ist bis heute ein zentrales Anliegen der Amsterdamer Stadt- bzw. Freiraumplanung geblieben (s. Abschnitt 4.4.1.3).

Die meisten der im AUP geplanten Parks kamen erst etwas später als die Bebauung zur Ausführung. Vor dem Krieg wurde lediglich der Beatrixpark im Süden der Stadt angelegt, dessen Bau man in diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme nutzte[32]. In den 50er Jahren entstand der Martin-Luther-King-Park (vormalig Amstelpark) entlang der Amstel. Die meisten anderen Parks wurden erst im Laufe der 60er Jahre angelegt. Hierzu gehören der Eendrachts-park, der Gerbrandypark und der Sloterpark in den westlichen Gartenstädten und der Gijsbrecht van Amstelpark in Buitenveldert. Auch der Erasmuspark wurde zu Beginn der 60er Jahre angelegt, hatte

[32] Der Beatrixpark grenzt an ein Villenviertel und markierte die damalige Stadtgrenze. Es war das erste Mal, dass zur Anlage eines Parks der Boden durch Sand aufgeschüttet wurde. Dies hatte zur Folge, dass erstmals auch Koniferen anpflanzt werden konnten, die dem Park einen wintergrünen Charakter verliehen. Er wurde bei seiner Fertigstellung 1938 nach der im gleichen Jahr geborenen Prinzessin Beatrix benannt. Der Park wurde beim Bau des Messegebäudes im Jahre 1958 etwas verkleinert, 1993 renoviert und wieder um 4 ha vergrößert (vgl. KESSEL & PALSTRA 1994, 12).

aber im Jan van Galen Park einen im Krieg zerstörten Vorläufer, der schon vor Aufstellung des AUP bestand. Der 45 ha große Rembrandtpark wurde erst zu Beginn der 70er Jahre (1971-73) angelegt (zur Lage der Parks s. Abb. 38, S. 158). Bei seiner Gestaltung wurde den Anwohnern ein weitreichendes Mitspracherecht eingeräumt, so dass er sich heute hinsichtlich der Vielseitigkeit seiner Einrichtungen deutlich von den meisten anderen Parks der Stadt abhebt.
Auch der Amstelpark im Süden der Stadt, dessen Gelände im AUP als "Fläche für Sonderbauvorhaben" ausgewiesen war, weist aufgrund seiner Entstehung als Ausstellungsgelände der Floriade von 1972 gestalterische Besonderheiten auf[33]. Die Floriade ist die nationale Gartenbauausstellung, die im 10-jährigen Turnus durchgeführt wird. Amsterdam war bereits zweimal Austragungsort der Floriade. 1982 fand sie im Süden der Stadt am Gaasperplas statt. Für die prestigeträchtige Veranstaltung stehen Gelder in einer Höhe zur Verfügung, wie sie normalerweise nicht in die Gestaltung städtischer Grünanlagen investiert werden können, so dass im Zusammenhang mit den beiden Floriaden besonders aufwendige Parkentwürfe zur Ausführung kommen konnten (vgl. GUINÉE 1994, 29-31, s. Abb. 38). Insgesamt sind nach dem Krieg in keiner anderen niederländischen Stadt so viele Parks angelegt worden, wie in Amsterdam. Die Stadt hat in dieser Zeit namhafte Architekten beschäftigt und sich einen Ruf für die besonders sorgfältige Gestaltung ihrer öffentlichen Freiräume erworben. Dabei herrschte der sogenannte neo-romantische Stil vor, bei dem im Unterschied zu den sachlichen, von geraden Linien dominierten Entwürfen der Vorkriegszeit auf die quasinatürliche Formgebung des Landschaftsparks zurückgegriffen wurde (vgl. LÖRZING 1992, 41).

Obgleich mit dem Bau der meisten der im AUP geplanten Erweiterungsgebiete erst nach dem Krieg begonnen werden konnte, war bereits Ende der 50er Jahre ein Großteil der neuen Stadtviertel fertiggestellt. Der Bedarf an Wohnraum war damit jedoch noch längst nicht gedeckt. Was die Planer am Beginn der 30er Jahre noch nicht hatten voraussehen können, waren die infolge wachsenden Wohlstandes und demographischer Veränderungen gestiegenen Wohnraumansprüche. Zusätzlich fielen durch die in dieser Zeit einsetzende Stadterneuerung Wohnungen im Innenstadtbereich weg. Als Reaktion darauf wurden zwei weitere große Stadterweiterungen im Norden und im Südosten der Stadt geplant. Die Verbindung von Nord-Amsterdam zum übrigen Stadtgebiet wurde durch den Bau eines Tunnels unter dem Ij verbessert. Das dort vorhandene preiswerte Bauland, das zudem bereits größtenteils im Besitz der Stadt war, konnte so für den Bau neuer Viertel im Stil der Gartenstadt genutzt werden. Die tuinwijken Nieuwendam-Noord, Buikslotermeer, Banne Buikslot und Molenwijk, die nach einem Plan von 1958 entstanden, unterschieden sich von den Gartenvierteln der Vor- bzw. direkten Nachkriegszeit durch einen deutlich höheren Anteil des Hochbaus an der Gesamtbebauung. Die Stadterweiterung im Südosten schließlich bestand zu einem großen Teil aus Hochhäusern. Aus Gründen, die in Abschnitt 3.6.3 noch näher erläutert werden, war die Freiraumausstattung dieser Stadterweiterungsgebiete noch großzügiger bemessen als in den auf der Basis des AUP errichteten Erweiterungsgebieten (vgl. Tab.).

[33] 1960 wurde das Gelände im Rahmen der Gebietsplanaufstellung für Buitenveldert für eine parkartige Ausstellungsfläche reserviert. Erst nach Ende der Floriade beschloss man, den Ausstellungspark als öffentliche Parkanlage zu erhalten.

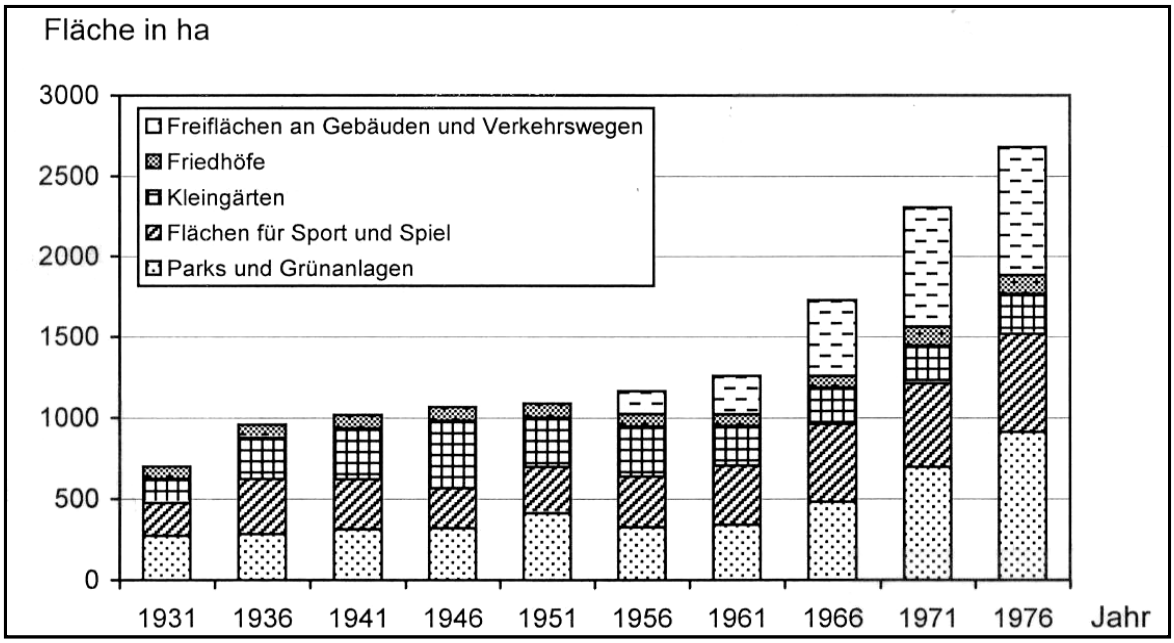
1975 verfügte Amsterdam über rund 1800 ha öffentlicher Freiräume, wovon etwa die Hälfte zum sog. Gebrauchsgrün gezählt wurde. Von dieser Fläche wurden allein 482 ha von den 27 städtischen Parks (> 4 ha) eingenommen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 4).

3.4.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum von 1900 bis 1975

Die Expansion der Freiraumentwicklung in Amsterdam von 1900 bis 1975 erfolgte nicht kontinuierlich, sondern lässt sich in Phasen unterschiedlicher Intensität einteilen (s. Tab.).
Die ersten beiden Jahrzehnte sind durch eine ausgesprochen zögerliche Entwicklung geprägt, die fast schon als Stillstand angesprochen werden kann. Die Einrichtung neuer Parks beschränkte sich auf die entstehenden Stadtteile nördliche des Ij-Armes. Die Freiraumentwicklung wurde in dieser Zeit in erster Linie durch das Engagement weniger reformgesinnter Bürger und Politiker vorangetrieben, die sich für den Bau von Kinderspielplätzen, die Einrichtung von Kleingärten oder den Schutz der Natur im Umfeld der Stadt einsetzten.
Der Städtebaukongress von 1924 stellte einen Wendepunkt dar und leitete eine Phase der intensiven planerischen Tätigkeit ein, in der vor allem konzeptionelle Fortschritte erzielt wurden. So wurden im Rahmen der Planungen für die Stadterweiterungsgebiete nach der Gesetzgebung von 1921 verschiedene Möglichkeiten der Stadtentwicklung diskutiert. Die Freiraumversorgung stellte innerhalb der Diskussion um die günstigste Struktur für die wachsende Stadt immer wieder einen Streitpunkt dar, was dazu beitrug, ihre Bedeutung für die städtische Lebensqualität ins allgemeine Bewusstsein zu bringen. Im AUP, der den Höhepunkt und Abschluss dieser Phase bildet, wurde der Freiraumversorgung eine den anderen Funktionen gleichrangige Position beigemessen und ein entsprechend breiter Raum eingeräumt.
Mit dem Bau der im AUP geplanten Stadtteile, der allerdings durch den Krieg etwas verzögert wurde, nahm der Amsterdamer Freiraumbestand rasch zu. Da die Grünversorgungen in der Regel etwas später realisiert wurden als die Bebauung, lag die Zeit der stärksten aus den Planungen des AUP resultierenden Expansion in den 60er Jahren. Aus der Grünversorgung der über den AUP hinaus geplanten Stadterweiterungsgebiete, insbesondere Amsterdam-Zuidoost, in denen die öffentlichen Freiräume sehr reichhaltig bemessen waren, resultierten weitere große Zuwächse (vgl. Abb. 37).
Der Hauptanteil an der Expansion der städtischen Freiraumversorgung entfiel auf Parks und kleinere Grünanlagen. Mitte der 70er Jahre nahmen sie insgesamt 833 ha ein. Darin sind lediglich 78 ha des insgesamt 935 ha umfassenden Amsterdamer Waldes eingeschlossen, da der übrige Teil außerhalb der Gemeindegrenzen liegt. Hinzu kamen beachtliche 720 ha Ziergrünflächen an Gebäuden und Straßen. Sie wurden erst seit Mitte der 50er Jahre in der amtlichen Statistik getrennt ausgewiesen. Ihre starke Zunahme reflektiert die expansive Verkehrsflächenentwicklung der 60er und 70er Jahre, aber auch den Bau zahlreicher öffentlicher Einrichtungen. Auf Sportplätze entfielen 526 ha und auf Kleingärten 249 ha. Die Spielplätze der Stadt nahmen 66 ha ein (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM – DIENST RUIMTELIJKE ORDENING 1981, Tabelle 1a-c).

Insgesamt nahmen die Freiflächen der Stadt zwischen 1931 und 1976 um rund 300% zu. Lässt man das Verkehrsbegleitgrün unberücksichtigt, so sind es immerhin noch etwa 200% (vgl. Abb. 37). Damit übertreffen die Freiräume bezüglich ihrer relativen Zunahme alle anderen Flächennutzungsformen mit weitem Abstand (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM – DRO 1981, 7).

Abb. 37: Die quantitative Entwicklung der Freiraumversorgung in Amsterdam 1931 – 1976



(Datenquelle: GEMEENTE AMSTERDAM – DIENST RUIMTELIKE ORDENING 1981, eigene Berechnungen)

In Abhängigkeit von der herrschenden Freiraumpolitik zu ihrer Entstehungszeit ergab sich ein sehr unterschiedlicher Ausstattungsgrad der Stadtgebiete mit öffentlichen Freiräumen, wobei der Umfang der Freiraumausstattung vom Kern zum Rand um ein Vielfaches zunimmt:

Tab. 6: Quantitative Freiraumausstattung in Amsterdamer Stadtgebieten unterschiedlicher Entstehungszeit

Zone / Gürtel	Einwohner (31.12.1982)	Freiraum in ha	m^2 Freiraum / Einwohner
Innenstadt (Grenze: Befestigungsring des 17. Jahrhunderts)	71.440	10,6	1,5
Stadtteile des 19. Jahrhunderts	189.495	107,5	5,7
Gürtel `20-`40	195.920	199,6	10,2
Gartenvorstädte	169.025	591,0	35,5
Stadterweiterungsgebiet Amsterdam-Zuidoost	53.560	368,8	68,9
Gesamtes städtisches Wohngebiet	678.440	1277,5	18,8

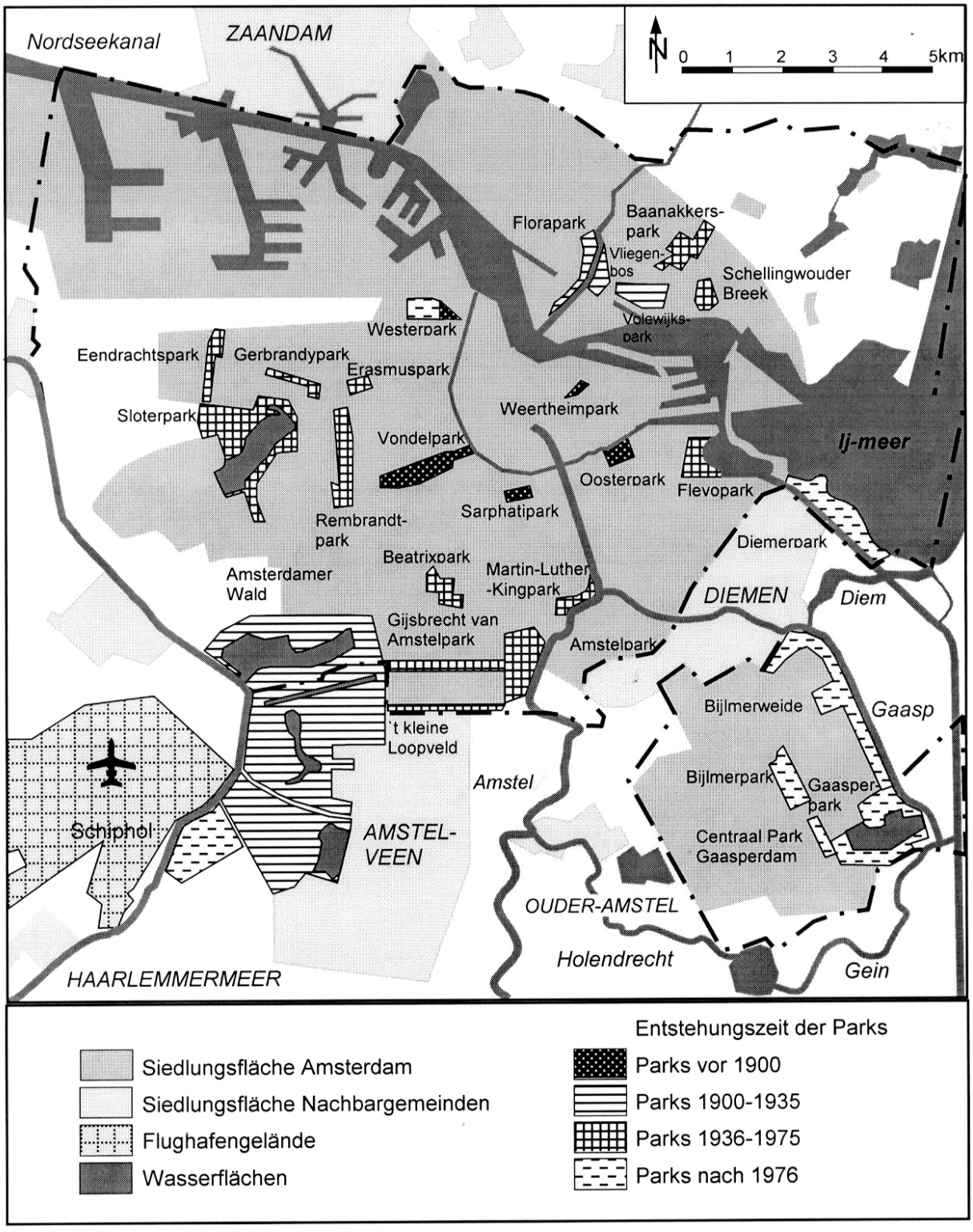
(Quelle: VAN DER DUIM & VAN DER WAARDE 1991, 18)

Die folgende Tabelle stellt die beschriebenen Phasen der Freiraumentwicklung in Amsterdam zwischen 1900 und 1975 in einem abschließenden Überblick dar.

Tab. 7: Übersicht über die Phasen der Freiraumentwicklung in Amsterdam 1900 – 1975

Phase *(Zeitangaben nährungsweise)*	**Vorherrschende Entwicklungstendenzen**	**Rahmenbedingungen: Auswahl wichtiger Daten**
1900-1920	• sehr zögerliche Fortsetzung der im letzten Jahrhundert begonnen Ausstattung der Stadt mit öffentlichen Freiräumen • neue Parks fast ausschließlich in Amsterdam-Noord • Fortschritte vor allem durch das Engagement der Bürger, insbesondere auf dem Gebiet der Spielplatzeinrichtung (bis 1947 rein privat organisiert) und bei der Förderung des Kleingartenwesens, Stadtverwaltung sehr passiv	1901 Woningwet (u.a. Verpflichtung größerer Gemeinden zur Aufstellung von Stadterweiterungsplänen) 1905 Plan von Berlage über ein Erweiterungsgebiet im Süden Amsterdams 1909 Gründung des "Comité van Volkstuinen" 1917 erster Kleingartenpächterverein 1917 Überarbeitung des Stadterweiterungsplans für Amsterdam-Zuid von Berlage
1920-1935	• Phase einer intensiven konzeptionellen Weiterentwicklung auf dem Gebiet der Stadt- und Freiraumplanung[1] • reale Fortschritte auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung weiterhin sehr langsam	1921 Vergrößerung der Stadtfläche durch Eingemeindungen auf das Vierfache 1924 Internationale Städtebautagung in Amsterdam 1925-1936 Planungen zur Anlage des Amsterdamer Waldes 1926 Schemaplan für "Groß-Amsterdam" 1928 Gründung der Abteilung für Stadtentwicklung 1935 Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam (AUP)
1935-1945	• Anlage von Parks als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme (Beatrixpark, Amsterdamer Wald) • vorübergehend starke Zunahme des Kleingartenbestandes	1939 Genehmigung des AUP durch die Krone
1945-1975	• Phase starker absoluter und relativer Zunahme der städtischen Freiräume: • Einrichtung der im AUP geplanten Freiräume mit Verzögerung gegenüber dem Bau der zugehörigen Wohnviertel • große Zuwächse auch durch die Freiräume in den Erweiterungsgebieten im Norden und vor allem im Südosten	1958 Planung zusätzlicher Wohngebiete im Norden 1959 Strukturplan für die Stadterweiterungen nach Süden und Südosten 1972 Amsterdam ist Austragungsort der Floriade

Abb. 38: Die Genese der öffentlichen Parks in Amsterdam



(Quelle: eigener Entwurf)

3.5 Vergleichendes Resümee zur innerstädtischen Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsräumen von 1900 bis 1975

3.5.1 Die Freiraumentwicklung

Die beiden zentralen Grundtendenzen der Entwicklung der öffentlichen Freiräume in der Phase von 1900 bis 1975 sind die starke Zunahme der Gesamtfläche an öffentlichen Freiräumen und die Diversifizierung der Freiraumtypen. Die Entstehung neuer Freiraumtypen, die wie die Parks allmählich in den Kanon der Versorgungsfunktionen der öffentlichen Hand übergingen, hat sehr zur Ausdehnung der Gesamtfläche beigetragen.

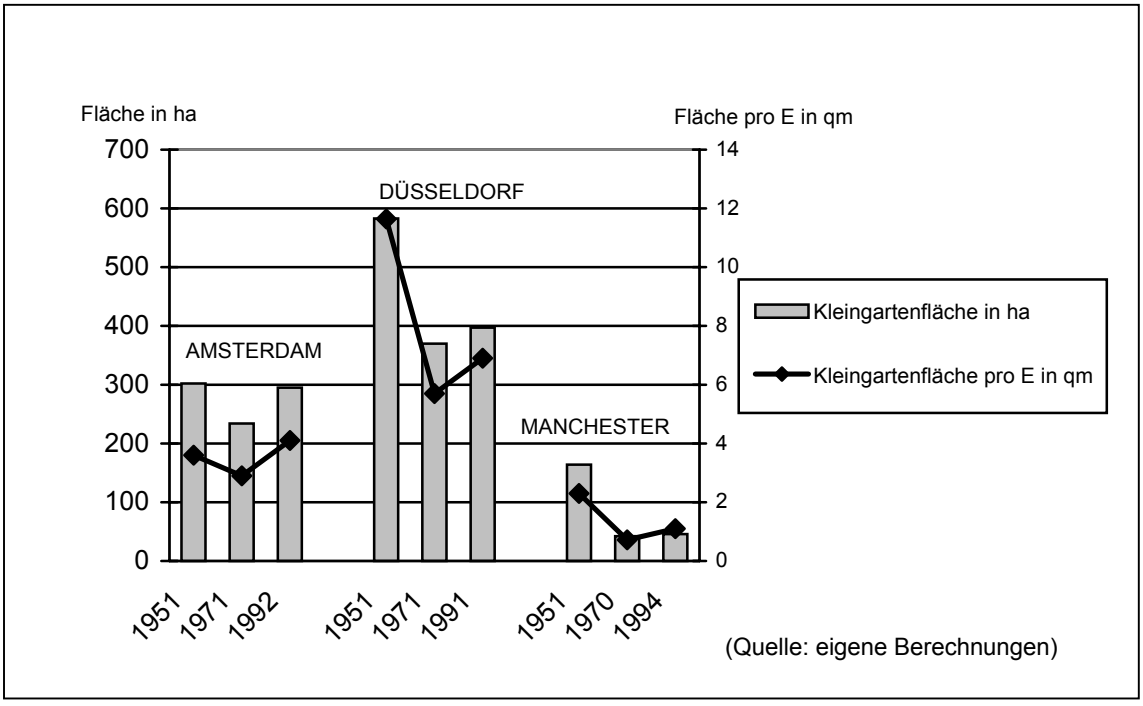
Während die Stadtverwaltungen in Manchester und Düsseldorf ihre aktive Freiraumpolitik auch im neuen Jahrhundert fortsetzten und den Bestand öffentlicher Freiräume in den ersten beiden Jahrzehnten beträchtlich erhöhen konnten, lief die Einrichtung öffentlicher Parks in Amsterdam zunächst vergleichsweise zögerlich an. Manchester verfügte 1915 bereits über 19 Parks, darunter so ausgedehnte Freiräume wie Heaton Park mit 258 ha und Boggart Hole Clough mit 66 ha, sowie über 41 kleinere Grünanlagen (vgl. MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE 1915, 4). Insgesamt nahmen die öffentlichen Grünanlagen zu dieser Zeit sowohl in Manchester als auch in Düsseldorf, hier allerdings unter Einbeziehung des Erholungswaldes, ein Gesamtfläche von über 500 ha ein. Dem stand eine Fläche von nur etwa 100 ha in Amsterdam gegenüber. Dieses Ungleichgewicht hielt sich bis in die 60er Jahre. Der rasche Anstieg des Grünflächenbestandes in Manchester setzte sich noch bis in die 30er Jahre fort. Die Schenkung von Wythenshawe Park (1926) markiert gewissermaßen das Ende der großen Akquirierungsphase städtischer Parks in Manchester. Es fällt zeitlich überein mit der letzten nennenswerten Vergrößerung der Stadtfläche und dem Maximum der Einwohnerzahl (1931). Sowohl die Gesamtfläche als auch die Anzahl der Parks, “recreation grounds“ und “playing fields“ stieg von da an nur sehr langsam an.
In Amsterdam stiegen die allgemeinen Freiflächen bis zum Beginn der 30er Jahre auf lediglich 275 ha. Erst nach dem Krieg, als die Planungen des AUP in die Realität umgesetzt werden konnten, beschleunigte sich die Zunahme. Mitte der 50er Jahre war das Niveau von Düsseldorf und Mitte der 60er Jahre das Niveau von Manchester eingeholt. Fortan entstanden in Amsterdam deutlich mehr neue Grünflächen als in den beiden anderen Städten. Amsterdams Expansionsphase setzte damit sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der Grünflächen deutlich später ein als in Düsseldorf und Manchester, erfolgte dann jedoch besonders ausgeprägt.

Die Sorge um die Volksgesundheit und das Repräsentationsbedürfnis der bürgerlichen Oberschicht sind als zentrale Motive der Einrichtung öffentlicher Freiräume im 19. Jahrhundert herausgestellt worden. Sie wurden im folgenden Jahrhundert durch eine differenziertere und vielschichtigere Sichtweise bezüglich des Nutzens und der Notwendigkeit von Grünanlagen in der Stadt abgelöst, die in Anpassung an gesellschaftliche Entwicklungen immer wieder nuanciert wurde.

Neben die ästhetischen Ansprüche trat die Forderung nach der Nutzbarkeit der öffentlichen Anlagen für Sport, Spiel und gesellige Formen der Erholung. Der repräsentative, im Landschaftsstil konzipierte Bürgerpark, der in erster Linie als Flanierpark galt, wurde vom stärker funktional ausgerichteten Volkspark abgelöst. Der Volkspark war jedoch selten in Reinform verwirklicht. Wesentlich häufiger kam es zu Mischformen, die Elemente beider Parktypen miteinander verbanden. Die von Anfang an stärker funktional ausgerichteten britischen Parks galten als Vorbilder in dieser Entwicklung. Anlagen für Sport und Spiel wurden nicht nur in Parks integriert, sondern bildeten auch eigenständige Freiraumtypen, die, zumeist gärtnerisch eingebettet, ebenfalls zur allgemeinen städtischen Grünversorgung beitrugen. Der Grad der öffentlichen Zugänglichkeit variierte bei den Sportanlagen, da sie in der Regel bestimmten Nutzerkreisen, wie Vereinen oder Schulen vorbehalten waren bzw. sind. Diese Einschränkung trifft jedoch für Manchester aufgrund des großen Angebots an öffentlich zugänglichen playing fields in geringerem Maße zu als für die beiden anderen Städte.

Während mit Parks, Spielplätzen und Sportanlagen Aufenthalts- und Bewegungsräume geschaffen wurden, die der städtischen Bevölkerung Erholungsmöglichkeiten im Freien bieten sollten, stand bei der Entstehung der Kleingärten in den drei Städten zunächst die Nahrungsmittelversorgung im Vordergrund. Sie erlangten vor allem Krisenzeiten Bedeutung, in denen ihre Zahl stark anstieg. Ein Teil der Gärten blieben jedoch auch über diese Zeiten hinaus erhalten. Nach dem zweiten Weltkrieg entwickelte sich die gärtnerische Tätigkeit einer Notwendigkeit zum Hobby, der Kleingarten vom reinen Nutzgarten zum Freizeitgarten. Während diese Entwicklung in allen drei Städten gleichermaßen vollzogen wurde, ergaben sich hinsichtlich der Verbreitung dieses Freiraumtyps deutliche Unterschiede. Wie Abb. Abb. 39 verdeutlicht, hat das Kleingartenwesen in Manchester längst nicht in dem Maße Fuß gefasst, wie in Amsterdam und Düsseldorf. Dies ist vermutlich auf eine höhere Ausstattung mit privaten Gärten aufgrund der vorherrschenden Einfamilienhausbauweise zurückzuführen.

Abb. 39: Die Entwicklung der Kleingartenflächen in den Untersuchungsräumen



(Quelle: eigene Berechnungen)

Trotz der Entstehung neuer Freiraumtypen behielten die öffentlichen Parks ihre tragende Rolle in der städtischen Grünversorgung und ihre Gesamtzahl nahm in allen drei Städten weiterhin zu. Ermöglicht wurde die ungebrochene Popularität durch die gestalterische Anpassungsfähigkeit dieses Freiraumtyps an neue Nutzungsansprüche.
Diese Flexibilität ermöglichte es auch, ehemalige private Parks einer Nutzung durch die Öffentlichkeit zuzuführen. Dieser Umwandlungsprozess, der im Manchester bereits im letzten Jahrhundert eine wichtige Rolle in den Geburtsjahren der öffentlichen Freiraumversorgung gespielt hatte, kennzeichnet die Genese eines nicht unbeträchtlichen Teils der öffentlichen Parks dieser Stadt im 20. Jahrhundert, darunter so herausragender Anlagen wie Heaton Park, Wythenshawe Park, Platt Fields und Baguley Hall Park. Derartige Flächen gelangten durch Kauf oder öfter noch durch Schenkung in den Besitz der Stadt und boten sich für die Anlage öffentlicher Parks aufgrund ihres alten Baumbestandes und ihrer vielfach landschaftlich bevorzugten Lage besonders an.
In Düsseldorf war die Tendenz der Folgenutzung bereits bestehender Parks bezogen auf die Gesamtzahl der öffentlichen Parks noch ausgeprägter. Hier ging die Mehrzahl der nach der Jahrhundertwende entstanden öffentlichen Parks aus der Öffnung ehemaliger Privatparks um Schlösser oder Rittersitze hervor (Eller Schloßpark, Garather und Benrather Schloßpark, Lantz'scher Park, Park bei Haus Morp, Elbroichpark, Haus Mickeln). Auf gleichartige Ansätze konnte man in Amsterdam hingegen nicht zurückgreifen. Die öffentlichen Parks entstanden hier, sieht man vom Umbau alter Friedhöfe ab, ausnahmslos als Neuanlagen.

3.5.2 Die Entwicklung der Freiraumplanung

In den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts etablierte sich die Stadtplanung als Mittel der Zukunftssicherung. Mit ihrem schrittweisen Ausbau zu einer eigenständigen Fachdisziplin und einem Aufgabenfeld der städtischen Verwaltung erfolgte auch eine Systematisierung und Professionalisierung der Freiraumplanung. Nachdem zur Jahrhundertwende gewissermaßen die Grundsteinlegung städtischer Freiraumplanung und -entwicklung erfolgt war, wurde in den ersten beiden Jahrzehnten unter dem maßgeblichen Einfluss sozialreformerischer Strömungen die konzeptionelle Pionierarbeit geleistet. Wie am Beispiel der Städtebautagung in Amsterdam veranschaulicht wurde, spielte der fachliche Austausch auf Städtebauausstellungen und Kongressen hierbei eine wichtige Rolle. Grundsätzlich lassen sich zwischen dem auf Kongressen, in der Fachliteratur und in den Planwerken manifestierten fachlichen Entwicklungsstand und der tatsächlichen freiräumlichen Entwicklung deutliche Diskrepanzen feststellen. Dies gilt nicht nur für die ersten Stadterweiterungspläne, sondern auch für die Pläne der 30er und 40 er Jahre. Ein besonders prägnantes Beispiel für die Lücke zwischen planerischem Anspruch und der Realität stellt der City of Manchester Plan dar. In Düsseldorf kam erschwerend hinzu, dass wertvolle planerische Ansätze durch Kriegs- und Kriseneinwirkungen immer wieder umgestoßen wurden.

In der Regel gaben Eingemeindungen den Anlass zur Aufstellung von Stadterweiterungsplänen, deren Umfang im Laufe des Jahrhunderts von wenigen Straßenzügen auf ein Vielfaches der bestehenden Stadtfläche stieg.

Bereits die Erweiterungspläne der ersten beiden Jahrzehnte zeigen, dass den Freiräumen zu dieser Zeit bereits ein fester Platz in der Stadt zugebilligt wurde. Im Unterschied zur losen Verteilung einzelner Grünflächen über den Stadtgrundriss, wie sie in den Plänen des vorherigen Jahrhunderts vorlag, bemühte man sich um eine stadtstrukturierende Verbindung der ästhetischen und vor allem sozialen Zwecken dienenden Freiflächen, doch blieb die Umsetzung der diesbezüglichen Ansätze unter den herrschenden planungsrechtlichen Bedingungen noch recht beschränkt. Mit den fortschreitenden Freiraumverlusten durch die Ausdehnung der Siedlungsfläche entwickelte sich auch der Erhalt größerer, vorwiegend landwirtschaftlich genutzter Freiräume im Außenbereich zu einem Ziel städtischer Freiraumplanung .

In den 20er Jahren erhielt die Stadterweiterungsplanung zunehmend den Charakter einer langfristigen, das ganze Stadtgebiet umfassenden Entwicklungsplanung. In Düsseldorf setzte dieser Trend mit dem städtebaulichen Wettbewerb von 1912 besonders früh ein und wurde in Form des mehrfach überarbeiteten Generalbebauungsplans fortgeführt. In Amsterdam repräsentieren der Schemaplan der Kommission Groß-Amsterdam und der Gegenplan von Keppler diese Entwicklungsphase der Stadtplanung. In Manchester setzte sie erst in den 40er Jahren mit dem City of Manchester Plan ein.
Im Zuge dieses Prozesses weitete sich auch die Bezugsebene der Freiraumplanung von der Freiraumversorgung einzelner Stadtviertel zu einem gesamtstädtischen Freiraumsystem aus. Auf dieser Betrachtungsebene kamen die stadtstrukturierenden Funktionen der Freiflächen viel stärker zum Tragen. Darüber hinaus ermöglichte sie eine Integration der Freiräume unterschiedlicher Kategorien in ein zusammenhängendes System und legte eine hierarchische Abstufung zwischen kleineren wohnungsnahen und größeren weiter entfernt liegenden Freiräumen nahe. Auch die Einbeziehung der Freiräume im Außenbereich fand innerhalb dieser Phase ihre erste planerische Umsetzung.

In den 30er und 40er Jahren wurden in Amsterdam und Manchester mit dem AUP und dem City of Manchester Plan wegweisende Planwerke für die städtebauliche Entwicklung der Nachkriegszeit erstellt. Diese Rolle übernahm in Düsseldorf der erst in den 50er Jahren aufgestellte Leitplan, wobei dem Neuordnungsplan von 1949 in programmatischer Hinsicht eine ähnliche Bedeutung zukommt. Die genannten Planwerke stehen am Vorabend der Etablierung des modernen zweistufigen Planungssystems und am Beginn der langanhaltenden Wachstumsphase der Nachkriegszeit. Gemeinsam ist ihnen auch das zugrundeliegende moderne wissenschaftsgestützte Planungsverständnis. Die Freiraumplanung erfolgte sowohl bei der Aufstellung des AUP als auch im Rahmen des City of Manchester Plan auf der Grundlage des neuesten fachlichen Kenntnisstandes und vor allem mit großem fachlich und sozial motivierten Engagement. Die Basis für die angestrebte städtische Freiraumversorgung bildeten Richtwerte, die mit den Daten der bereits vorhandenen Freiflächen verrechnet wurden. Sowohl im City of Manchester Plan als auch im AUP wurde erstmals ein den Stadtkörper durchziehendes, hierarchisch gegliedertes und verschiedene Freiraumtypen umfassendes Freiraumsystem angestrebt.

Grundsätzlich war die Freiraumplanung in dieser Phase auch in Düsseldorf ein fest etablierter Bereich der Stadtplanung. Trotzdem erfolgte sie in den Düsseldorfer Plänen deutlich weniger ambitioniert als im AUP und im City of Manchester Plan. Sowohl im Leitplan als auch im Neuordnungsplan lagen die Prioritäten – maßgeblich bestimmt durch Friedrich TAMMS - stärker auf der Entwicklung einer verkehrsgerechten Stadt. Darüber hinaus machte sich bei den beiden in der Nachkriegszeit erstellten Düsseldorfer Plänen eine Veränderung des planerischen Denkens bemerkbar, die ebenfalls eine Begründung für die schwächere Position der Freiraumplanung liefert. In der allgemeinen Reformbegeisterung der 20er und 30er Jahre wurde auch die Arbeit vieler Stadtplaner von Idealismus und sozialer Verantwortung motiviert. Auch in den Erläuterungen zum AUP und zum City of Manchester Plan, die am Ende dieser Reformphase stehen, kommt noch deutlich zum Ausdruck, dass die Planer von dem Wunsch beseelt waren, eine neue und "bessere" Stadt zu schaffen. Hierzu lieferten die städtischen Freiräume einen entscheidenden Beitrag, zumal in beiden Planwerken der Gartenstadtgedanke in der reduzierten Form des Ideals einer durchgrünten und gegliederten Stadt noch von großem Einfluss war. Die Freiraumplanung der Nachkriegszeit hingegen erfolgte im allgemeinen wesentlich nüchterner, und war stärker an den vorhandenen Erfordernissen und Möglichkeiten als an langfristigen Zukunftsbildern orientiert.
Die konkrete Wirkung der Planwerke auf die räumliche Entwicklung der Beispielstädte war recht unterschiedlich. Während der AUP die Entwicklung der Stadt maßgeblich prägte, wurde die fortschrittlichen Vorschläge im City of Manchester Plan Opfer einer ungünstigeren planungsrechtlichen Entwicklung. Der Leitplan nahm diesbezüglich eine Mittelstellung ein.

Die Frage nach der Realisierung der planerischen Zielvorstellungen stellt ein generelles Problem dar. Von Einfluss sind hier nicht allein die grundlegenden planungsrechtlichen und fachmethodischen Rahmenbedingungen, sondern eine Vielzahl von Faktoren, die für jede Planung eine spezifische mehr oder weniger günstige Bedingungskonstellation bilden.
Die stärkste flächenmäßige Expansion der Stadt und ihrer Freiräume fand in Manchester zu einer Zeit statt, als sich die Stadtentwicklungsplanung in einer Formierungsphase befand. Das bis heute bestehende freiräumliche Muster entwickelte sich deshalb weitgehend ungesteuert nach dem ad hoc Prinzip. Der City of Manchester Plan sah zahlreiche Freiräume auf Flächen vor, die zur damaligen Zeit noch anderen Nutzungen vorbehalten waren. Seine ambitionierten Planungen wurden zudem in der Phase der development plans nicht weiter verfolgt. Auch in Düsseldorf wurde mit dem historischen Grünring, dem Volksgarten und den Ausstellungsparks die Basis des heutigen Freiraumsystems gelegt, ehe eine systematische und langfristige stadtplanerische Steuerung der baulichen Entwicklung einsetzte. Doch auch der Übergang zu übergeordneten Plänen für die städtebauliche Entwicklung brachte diesbezüglich nur wenig Änderung. Die rasche Abfolge der nach der zwischen 1912 und 1949 erstellten Pläne schließt schon von vornherein die langfristige und systematische Umsetzung eines geschlossenen städtebaulichen bzw. freiraumplanerischen Leitbildes aus. Auch die Vorgaben des nach seiner Aufstellung vielfach abgeänderten Leitplans waren für die Ausbildung des Düsseldorfer Freiraummusters nur wenig relevant und beeinflussten vornehmlich die Lage von Sportstätten und Kleingärten. Die Freiflächenstruktur beider Städte ist daher eher ein Ergebnis zahlreicher, in unterschiedlichen Kontexten getroffener planerischer Einzelentscheidun-

gen, denn der systematischen Verfolgung eines kohärenten planerischen Leitbildes. Der Negativfolgen dieser Entwicklung bestehen weniger in einer generellen Unterversorgung, – dies trifft in erster Linie auf bestimmte, in der Regel zentrumsnahe Stadtteile oder bestimmte Freiraumtypen zu – sondern vor allem in der vielfach zufälligen und unsystematischen Anordnung der Freiräume zueinander und zu den übrigen Flächennutzungsformen. Insbesondere die in vielen Planwerken als wichtiges Ziel der Freiraumplanung hervorgehobene Durchgängigkeit des Freiraumsystems konnte nur in Einzelabschnitten verwirklicht werden. Als günstige Entwicklung ist hier beispielsweise die Aneinanderreihung der Ausstellungsparks am Düsseldorfer Rheinufer zu nennen.

Lediglich Amsterdam kann es für sich beanspruchen, die städtebauliche und freiräumliche Entwicklung mit dem AUP, und damit in einem großen Teil seines Stadtgebietes, planerisch gesteuert zu haben. Der Erfolg des berühmten Stadterweiterungsplans ist zu einem hohen Maße auf die außerordentlich günstigen Bedingungen zur Zeit seiner Aufstellung und Umsetzung zurückzuführen. Hierbei sind zum einen die fachlichen Kompetenzen des Planungsteams unter Cornelius van Eesteren und zum anderen die Grundbesitzverhältnisse hervorzuheben, die der Stadt eine weitreichende Gestaltungsfreiheit einräumten. Der AUP hat die Freiraumentwicklung bis in die 70er Jahre bestimmt. Zwar wurden die geplanten Parks und Grünflächen häufig erst mit Verzögerung eingerichtet, doch kamen sie in der Regel im geplanten Umfang und an dem vorgesehenen Standort zur Ausführung. In den ergänzenden Plänen der späten 60er und frühen 70er Jahre wurde die Grünversorgung der Stadterweiterungsgebiete sogar noch reichhaltiger bemessen. Der Höhe- und Wendepunkt der Expansion des Freiraumanteils an der Siedlungsfläche wird im folgenden Kapitel am Beispiel der “vertikalen Gartenstadt“ Bijlmermeer dargestellt.

3.6 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung im Rahmen großmaßstäblicher Stadterweiterungsprojekte

Ein zentrales stadtplanerisches Thema der Stadtplanung in der Expansionsphase war in Amsterdam und Manchester die Frage nach den Grenzen des Wachstums, sowohl im übertragenen als auch im räumlichen Sinne. Die mangelnde Wohn- und Lebensqualität in den rasch wachsenden Städten selbst, die Suburbanisierung mit den einhergehenden Zersiedelungserscheinungen und die problematische Verkehrsentwicklung ließen den Ruf nach einer festbegrenzten Stadtgröße insbesondere in England, aber auch unter niederländischen Planern immer wieder laut werden. Als Alternative wurde die Ablenkung des Wachstums auf neue oder erweiterte Städte angesehen. Die Frage der Freiraumversorgung spielte in der Diskussion um das Für und Wider einer zentralen bzw. dezentralen Siedlungswachstums eine wichtige Rolle, denn zum einen wird durch Form und Größe der Stadt die Erreichbarkeit des ländlichen Umlandes determiniert und zum anderen hängt von der Art der Siedlungsentwicklung auch der Grad des Zersiedlung und damit der Bestand größerer erholungsrelevanter Freiraumgebiete in städtischen Verdichtungsräumen ab.

In Großbritannien, dem Ursprungsland der Gartenstadt, wurde die dezentrale Stadtentwicklung mit großer Konsequenz verfolgt. Die Furcht vor der großen Stadt war traditionell sehr ausgeprägt. Die Expansionsbestrebungen der Städte wurden unter anderem durch eine rigide Eingemeindungspolitik gehemmt. Als Mittel zur Selbstbeschränkungen stand ihnen darüber hinaus seit 1947 die Ausweisung eines Green Belts zur Verfügung. Auf der anderen Seite war der Flächenbedarf aufgrund der vorherrschenden Bauweise in geringen Dichten gerade in den englischen Städten besonders hoch. Diesen Widerspruch versuchte man zwischen 1947 und 1973 von staatlicher Seite durch den Bau zahlreicher New Towns zu entschärfen.
Manchester entschloss sich in den 20er Jahren mit dem Bau von Wythenshawe zu einem Kompromiss zwischen einer konzentrischen und einer dezentralen Stadterweiterung.

In den Niederlanden stieß der Gedanke eines ungehemmten Siedlungswachstums aus anderen Gründen als in England auf Ablehnung. Angesichts der geringen Landesfläche stand hier die Sorge um ein Zuwachsen der verbliebenen Freiräume zwischen den Städten im Vordergrund. Die Bemühungen der Stadt Amsterdam um eine freiraumverträgliche Stadterweiterung wurden seit den 60er und verstärkt seit Ende der 70er Jahre durch eine nationale Raumordnungspolitik komplementiert, die unter der Maxime der gebündelten Dekonzentration die Einrichtung von Wachstumspolen außerhalb der Randstad forcierte. In Amsterdam selbst ist die Frage nach der Form der Stadterweiterung lange kontrovers diskutiert worden, ehe sich das Modell der Lobenstadt herauskristallisierte, das die freiraumplanerischen Nachteil einer konzentrischen Stadterweiterung durch weit in die Stadtmitte vordringende Grünkeile entschärfen sollte. Der Bau der Südost-Erweiterung mit der Großsiedlung Bijlmermeer ist Ausdruck dieses Kompromisses.

Die Raumordnung auf nationaler Ebene ist in der föderalistisch organisierten Bundesrepublik im Vergleich zu den Niederlanden und zu Großbritannien relativ schwach ausgeprägt. Die im Laufe der

Nachkriegszeit zur Anwendung gekommenen siedlungssteuernden Instrumente sollte in erster Linie zur Verwirklichung der im Grundgesetz verankerten Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen beitragen. Eine systematische Dezentralisierung des wirtschaftlichen und demographischen Wachstums wurde jedoch zu diesem Zweck nicht betrieben. In NRW entstanden in den 60er und 70er Jahren drei Neue Städte, davon eine, Hochdahl, als Entlastungsstadt für Düsseldorf. Sie haben jedoch nie dieselbe planungspolitische Bedeutung gehabt, wie die britischen New Towns oder die niederländischen Wachstumszentren ("grooikernen").
Was der Vergleich auf nationaler Ebene zeigt, spiegelt sich auch im Vergleich der Beispielstädte wieder. Zwar wurde in Düsseldorf die Frage nach der Aufnahmefähigkeit des Stadtgebiets gelegentlich Gegenstand stadtplanerischer Erwägungen, so zum ersten Mal im Wettbewerb von 1912, doch war dieses Thema nie so virulent wie in Manchester und Amsterdam. Die planerische Diskussion um die Form der Expansion der Stadt wurde in Düsseldorf nicht auf der Ebene siedlungsstruktureller Grundsatzentscheidungen geführt, sondern orientierte sich in nüchterner und ideologiefreier Weise an den vorhandenen Erfordernissen und Möglichkeiten. Dies spiegelt u.a. die Entstehungsgeschichte des Erweiterungsstandortes Garath wider.
Die genannten großmaßstäblichen Stadterweiterungsprojekten sind jedoch in nicht nur siedlungsstruktureller Hinsicht für die Freiraumentwicklung der Untersuchungsräume von Relevanz. Als in sich geschlossene, vom übrigen Stadtköper räumlich und baulich klar abgegrenzte Siedlungseinheiten, die eine separate Planungs- und Entwicklungsgeschichte durchlaufen haben, zeigen sie besondere freiraumplanerische Ansätze, die zum Teil wieder in die freiraumplanerischen Konzepte für die weitere Stadtentwicklung eingeflossen sind.

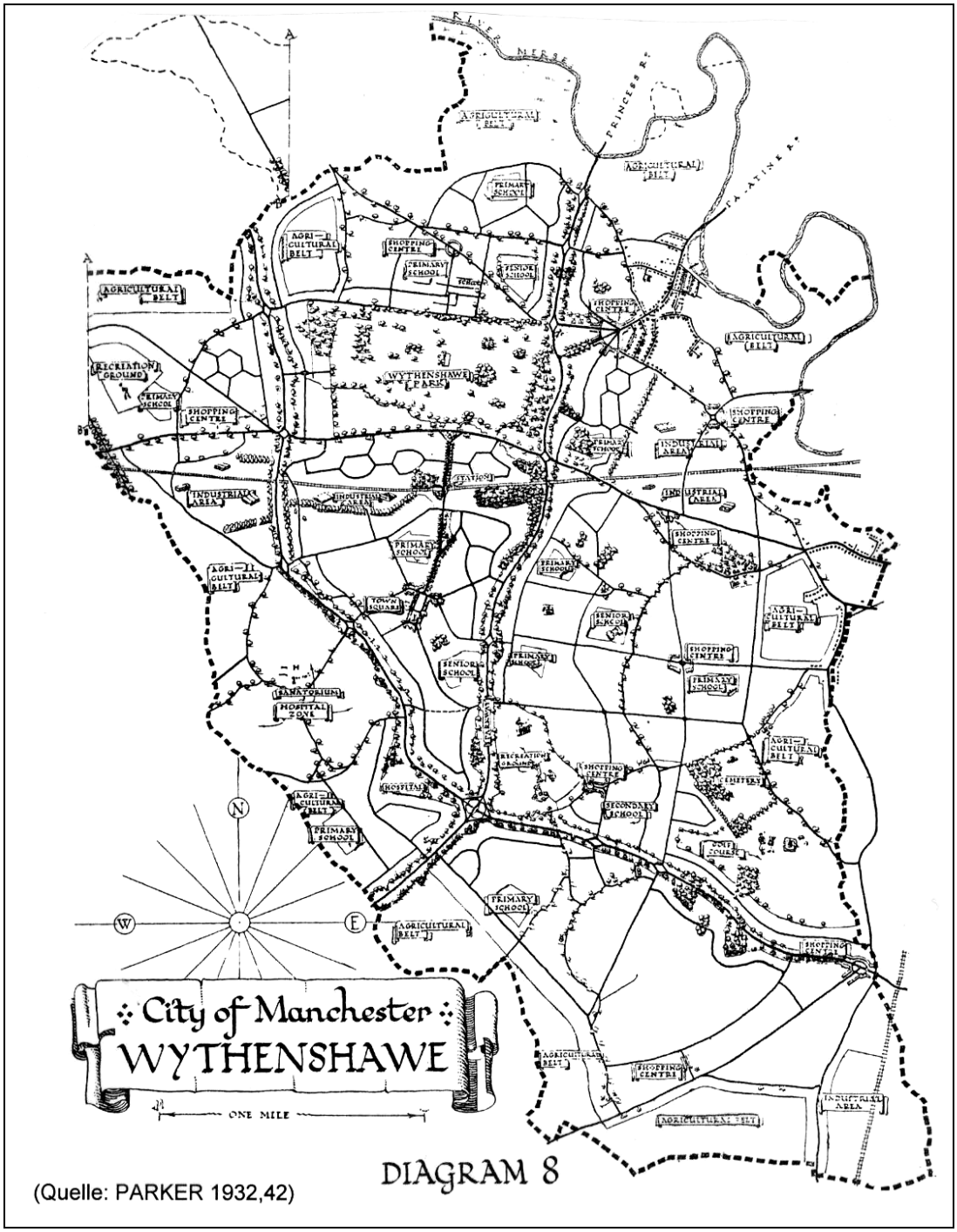
3.6.1 Wythenshawe: eine Gartenstadt für Manchester

3.6.1.1 Der Plan für eine Gartenstadt

1926 erwarb die Stadt rund 11 km^2 Land jenseits des Mersey im benachbarten Cheshire, etwa 13 km südlich des Stadtzentrums, um hier eine Satellitenstadt für etwa 100.000 Einwohner zu errichten. Das ländliche Cheshire südlich von Manchester bot die geeignetsten Flächen im Umkreis der Stadt zum Erwerb zusätzlichen Baulandes, vor allem weil die Bodenpreise südlich des Mersey, der zu dieser Zeit sowohl die Grenze Manchesters zu Cheshire bildete als auch die Grenze des suburbanen Wachstums darstellte, um ein Mehrfaches niedriger waren. Auch war die Luftqualität aufgrund der vorherrschen Südwestwinde deutlich besser als in den meisten anderen Gebieten (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1945, 145).
Für die Aufstellung des master plans konnte Manchester mit Barry Parker einen führenden Vertreter der Gartenstadtbewegung gewinnen. Parker hatte mit seinem Partner und Schwager Raymond Unwin die Pläne für Letchworth entworfen und auch Hampstead Garden Suburb bei London geplant. Die Freiraumplanung für Wythenshawe, wie die neue Stadt nach dem ehemaligen Gutsbesitz auf diesem Gebiet genannt wurde, fand damit unter außergewöhnlich günstigen Bedingungen statt und stellt nicht nur für Manchester selbst, sondern auch im nationalen Bezug eine Optimumbeispiel dieser Zeit dar. Durch seinen Einfluss auf die Stadtentwicklungsplanung im Rahmen des City of

Manchester Plan von 1945, dem ersten das gesamte Stadtgebiet umfassende Planwerk, war die Wirkung des Gartenstadtkonzeptes auch über Wythenshawe hinaus in der Freiraumentwicklung Manchesters spürbar. Beim Bau von Wythenshawe wurde zum ersten Mal eine Freiraumplanung möglich, die nicht im Nachhinein als Reparatur- oder Kompensationsversuch städtebaulicher Fehlentwicklungen diente. Freiräume bildeten vielmehr ein originäres Element der neuen Stadt und wurden von Anfang unter verschiedenen funktionalen und gestalterischen Aspekten in den master plan eingeschlossen. Die tatsächliche Entwicklung jedoch verlief nach einem vielversprechenden Anfang anders als ursprünglich geplant.

Abb. 40: Plankarte von Wythenshawe (1932)

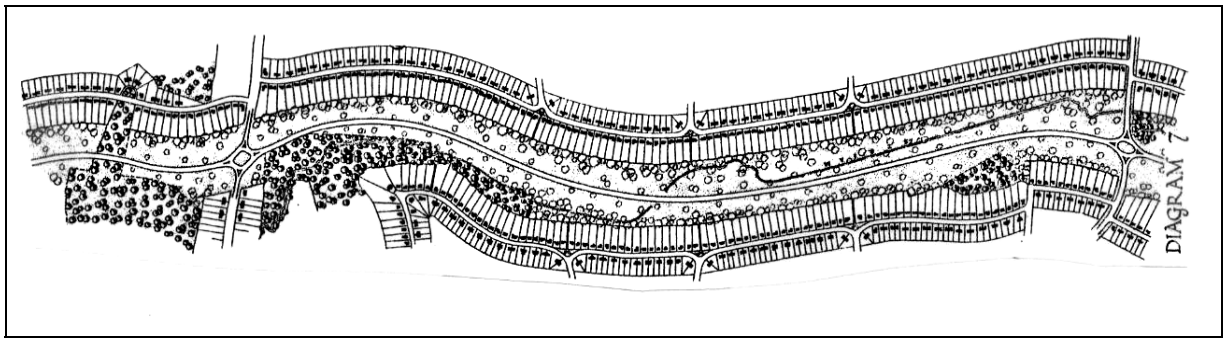


(Quelle: PARKER 1932,42)

Parkers Entwurf für Wythenshawe enthielt alle wesentlichen Kennzeichen, die auch Letchworth und Welwyn prägten, darunter den Grüngürtel, die Mischung von Wohn- und Gewerbegebieten, das Einfamilienhaus als bevorzugte Bauform und ein hochwertiges Design der Gebäude und des Layouts (vgl. HALL 1992, 39-41). Parker führte zusätzlich zu den Howard'schen Gartenstadtprinzipien aus der amerikanischen Gartenstadtbewegung übernommene Gestaltungsprinzipien ein (vgl. HALL 1988, 110). Aus freiraumplanerischer Sicht ist hier der "parkway" von besonderer Relevanz. Die von Parker für Wythenshawe entwickelten parkways kombinierten die Merkmale verschiedener amerikanischer Vorbilder und stellten in ihrer engen Verknüpfung von Verkehr und Grünversorgung eine stadt- und freiraumplanerische Innovation dar. Es handelte sich dabei um große, vierspurige Durchgangsstraßen, die von einem breiten, multifunktionalen Grüngürtel begleitet werden:

> "They have been planned to skirt existing parks, future recreation grounds, school playing fields, existing woodlands, coppieces and spinnies, the proposed golf course, the banks of streams, the hospital reservation, and everything which will enhance their charm and will widen them into great expanses of unbuilt upon country" (PARKER 1932, 40).

Abb. 41: Skizze eines parkways



(Quelle: PARKER 1932, 41; Original um 90° gedreht)

Mit den parkways verfolgte Parker eine Kombination unterschiedlicher, durchaus nicht nur freiraumplanerischer Ziele: Zum einen strebte er zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Verringerung der Unfallhäufigkeit eine weitgehende Trennung des Erschließungsverkehrs vom Durchgangsverkehr an. Zum anderen wollte er dem "ribbon-development" entlang der Haupt- und Ausfallstraßen Vorschub leisten. Gleichzeitig versprach er sich von den parkways einen effektiveren Schutz des Grüngürtels zwischen zwei Siedlungen (PARKER 1932, 41). Einen weiteren Vorteil in der Verbindung von Verkehr und Grünversorgung sah er in der Erhöhung der Nutzungsintensität des öffentlichen Freiraums:

> "No-one to-day proposes to establish a new town or village, or to extend an existing town or village without providing some open spaces or parks for the rest and refreshment of the dwellers therein. These open spaces and parks are very pleasant for those who have the leisure to visit them, but usually many never go near them from one year's end to the other. But when they are provided along the main roads, and so cause one's daily journeys to be through parks, they bring health, pleasure and refreshment to all" (PARKER 1932, 38).

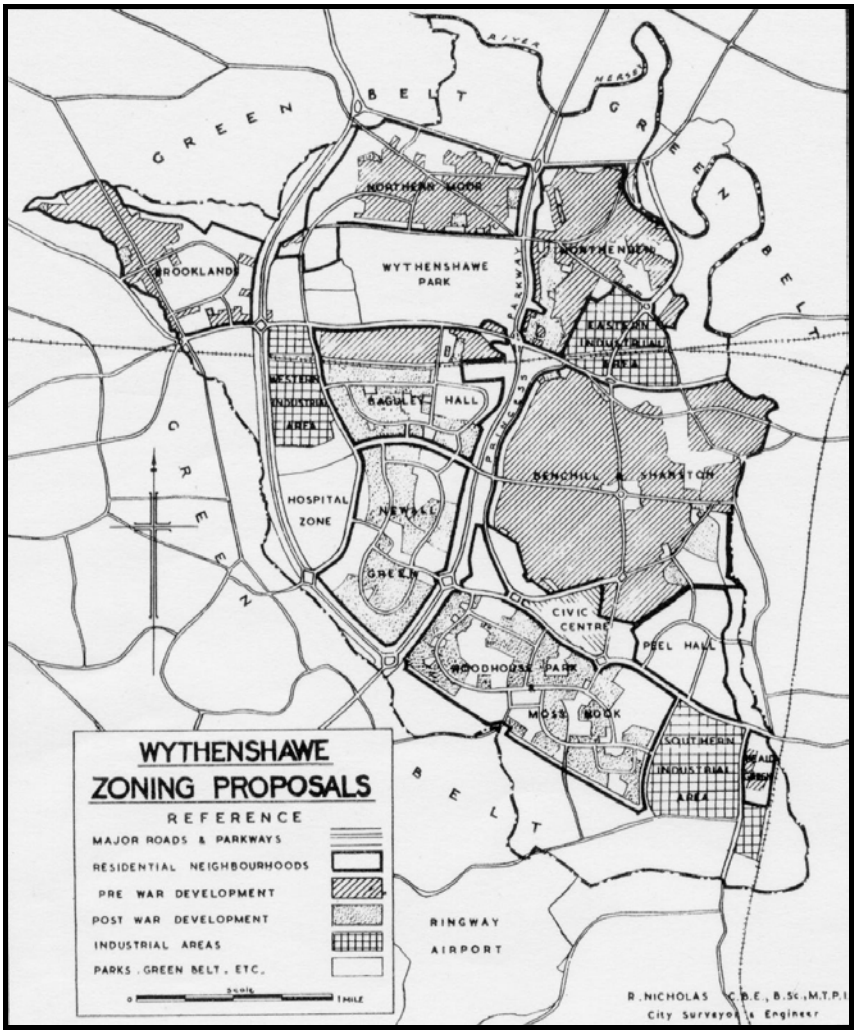
3.6.1.2 Die Entwicklung zur Gartenvorstadt

Der Bau der ersten Nachbarschaften konnte erst nach erfolgter Eingemeindung im Jahre 1930 vorangetrieben werden. Die Stadtfläche Manchesters vergrößerte sich hierdurch um 5.567 ha. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden insgesamt 9.415 Häuser errichtet. Mit rund 40.000 Einwohnern hatte Wythenshawe zu diesem Zeitpunkt seine Vorgänger Letchworth und Welwyn überholt und Parker äußerte sich in einem Zeitungsartikel enthusiastisch: “Wythenshawe is now the most perfect example of a garden city“ (Letchworth Citizen vom 10.8.1945, zit. bei WALLACE 1978, 53).
Dieses Lob mag in gestalterischer Hinsicht Gültigkeit haben, hinsichtlich des Kriteriums der wirtschaftlichen Eigenständigkeit, die eine Gartenstadt wesentlich von einer Gartenvorstadt unterscheidet, traf es jedoch nicht zu. Es war nicht gelungen, eine ausreichende Anzahl Betriebe in Wythenshawe anzusiedeln, um den Arbeitsplatzbedarf vor Ort zu decken. Wythenshawe war wie die ihm benachbarten Vorstädte Manchesters eine Pendlergemeinde - mit dem Unterschied, dass sie für damalige Verhältnisse überdurchschnittlich weit von der Stadt entfernt lag. Auch die räumliche Eigenständigkeit war gefährdet: Während private Bauunternehmen in Wythenshawe selbst nur sehr zögerlich investierten, boomte die bauliche Entwicklung in den östlichen Nachbargemeinden Cheadle und Gately und im westlich angrenzenden Altrincham. Entgegen der Hoffnung Manchesters, dass die Nachbargemeinden von ihrer Seite zur Schaffung eines trennenden Grüngürtels beitragen würden, rückten die neuen Vorortsiedlungen dicht an den ohnehin schmal bemessenen Grüngürtel Wythenshawes heran und verwischten nach und nach den Eindruck einer freistehenden Stadt (vgl. WALLACE 1978, 48-50).

Rowland Nicholas, der spätere leitende Vermessungs- und Bauingenieur der Stadt und Autor des City of Manchester Plans (1945), behielt das Grundgerüst der Freiraumplanung für Wythenshawe aus Parkers Plan bei und konkretisierte es im City of Manchester Plan. Er betrachtete das Freiraumsystem als eine der wichtigsten Errungenschaften der Gartenstadt. Für die noch zu bauenden Nachbarschaften sah er eine durchschnittliche Freiraumausstattung von 7,1 ha auf 1000 Einwohner vor. Hiervon entfielen 3,1 ha auf das geplante Nachbarschaftsgrün, 1,6 ha auf größere Parks (also hauptsächlich Wythenshawe Park) und 2,5 ha auf die parkways. Dieser Wert lag erheblich über dem für das übrige Stadtgebiet geltenden Mindeststandard von 4,05 ha pro 1000 Einwohner. Die Freiräume sollten über ein Netzwerk aus begrünten Wegen und Pfaden miteinander in Verbindung stehen und nicht nur Freizeit- und Erholungszwecke erfüllen, sondern auch als strukturgebende Elemente der Siedlungsgestaltung eingesetzt werden (MANCHESTER CITY COUNCIL 1945, 148).

Gegen Ende der 50er Jahre war das Wohnungsbauprogramm für Wythenshawe weitgehend abgeschlossen, doch der Baulandmangel im übrigen Stadtgebiet, der u.a. durch umfangreiche Slumbeseitigungsmaßnahmen in der Innenstadt hervorgerufen wurde, veranlasste die Stadt im Nachhinein zur verdichtenden Bebauung in Wythenshawe. Auf Flächen, die als öffentliche Freiräume vorgesehen waren, entstanden Wohngebäude in Hochbauweise, die sich schlecht in die bestehende Struktur einfügten, Nachbarschaften miteinander verschmelzen ließen und den Gartenstadtcharakter stark beeinträchtigten.

Abb. 42: Flächennutzungsplanung für Wythenshawe (1951)



(Quelle: NICHOLAS 1951, 38)

Die parkways, Herzstücke des ursprünglichen Entwurfs, wurden lediglich rudimentär verwirklicht. Während der Western Parkway niemals zur Ausführung kam – er war bereits im City of Manchester Plan von 1951 nicht mehr vorgesehen –, wurde der Princess Parkway zumindest in Teilbereichen gebaut. Einige Abschnitte fielen dann jedoch dem Autobahnbau in den 60er Jahren zum Opfer, der auch den Grüngürtel im Norden von Wythenshawe weitgehend zerstörte (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1951; WALLACE 1978, 70-94; DEAKIN 1984b). Neben dem Wegfall des größten Teils der parkways und den Beschneidungen des Grüngürtels mussten die Bewohner die Bebauung zahlreicher kleinerer Freiflächen im Siedlungsgebiet hinnehmen und häufig sehr lange auf die Einrichtung der geplanten Sport- und Spielplätze warten[34]. Wythenshawe Park stellt mit einer Fläche von über 100 ha die mit Abstand wichtigste Grünversorgung dar. Seine Lage im Norden von Wythenshawe ist allerdings wenig zentral und damit recht ungünstig. Durch den Ausbau der Merseyaue zum Erholungsgebiet im Zuge der Flusstalregenerierungsprogramme (s. Abschnitt 4.2.1.2,

[34] In den 60er Jahren setzten sich Bürgerinitiativen, insbesondere in den am weitesten vom Wytheshawe Park entfernten Gegenden, für die Einrichtung von Nachbarschaftsparks und Abenteuerspielplätzen ein. Ihre Bemühungen blieben jedoch relativ erfolglos. Einer der wenigen Parks die tatsächlich zur Ausführung kamen, Painswick Park, wurde nach einigen Jahren wieder geschlossen, ein Schicksal dass häufig auch die Abenteuerspielplätze aufgrund von wiederholtem Vandalismus erfuhren (vgl. GREATOREX 1984, 199).

S. 258) wurde das Freiraumangebot in den frühen 80er Jahren zwar erheblich verbessert, das Ungleichgewicht zwischen dem Norden und dem Süden jedoch noch verstärkt.
Die aktuellen Pläne der Stadt zur Freiraumentwicklung in Wythenshawe betreffen in erster Linie den Schutz bestehender Freiräume und deren qualitative Aufwertung. Grundsätzlich ist der Druck auf Freiflächen im Süden Manchesters aufgrund der Nähe zum Flughafen deutlich höher als in den meisten übrigen Stadtgebieten, so dass es in der Vergangenheit immer wieder zu Freiraumverlusten gekommen ist. Auch im aktuellen Gesamtentwicklungsplan (Unitary Development Plan, s. S. 229) sind einige Freiflächen in Gewerbeflächen umgewidmet worden. Zudem sollen kleinere, mehr zufällige Freiflächen im Wohngebieten bei Bedarf in Parkplätze umgewandelt werden (MANCHESTER CITY COUNCIL 1995b , 225-250, proposals map: areas 16 u. 17).

3.6.1.3 Bewertung

Wythenshawe hat von seiner Entstehung als Gartenstadt bezüglich seiner Freiraumausstattung vor allem durch die niedrige Bebauungsdichte profitiert, die mit einem hohen Anteil privater Freiflächen und einer großzügigen Gestaltung des Straßenraums mit Schmuckgrünflächen verbunden ist. In Bezug auf die Versorgung mit öffentlichen Freiräumen hingegen weist der Stadtteil, sieht man von Wythenshawe Park ab, der kein originäres Produkt der Gartenstadt darstellt, keine besonderen Qualitäten auf. Das Vorhandensein des großen Parks kann sich unter Umständen sogar insofern negativ ausgewirkt haben, als dass es dazu verleitete, beim Bau der Gartenstadt keine weiteren Parkanlagen größeren Umfangs einzurichten und auch die Bereitstellung von Nachbarschaftsparks zu vernachlässigen.
Es sollte jedoch deutlich geworden sein, dass die Gartenstadt nicht nur eine grüne Stadt ist. Es wäre daher falsch, den Erfolg oder Misserfolg bei der Anwendung des Konzepts auf den Bau einer Satellitenstadt für Manchester einzig am Aspekt der Freiraumversorgung zu messen, auch wenn dieser im gegebenen Zusammenhang im Vordergrund steht. Wythenshawe war vor allem ein Beispiel für die Umsetzung der Gartenstadtidee unter der Regie einer großen, organisatorisch und finanziell potenten Stadt. Vor dem Hintergrund des Wohnraummangels der sozial schwächeren Bevölkerungsschichten und der schlechten Erfahrungen, die man mit den Lebensbedingungen in den im 19. Jahrhundert entstandenen Industriestädten und in ihrem monotonen suburbanen Umfeld gemacht hatte, bot sie die am konsequentesten durchdachte Alternative künftiger Siedlungsentwicklung. Manchesters individuelle räumliche Situation, die durch eine enge Begrenzung der Ausdehnungsmöglichkeiten ins Umland gekennzeichnet war, induzierte ebenfalls den Bau einer Satellitenstadt als Ausweichmöglichkeit. Das von viel Idealismus und Reformeifer geleitete Engagement einflussreicher Persönlichkeiten im Rat der Stadt[35] und die Einbeziehung führender Fachleute der noch jungen Gartenstadt- und Stadtplanungsbewegung halfen dem Projekt über die Anfangsschwierigkeiten hinweg und führten es in seiner ersten Phase zu durchaus beachtlichen Erfolgen.

[35] Der Plan, den zusätzlichen Wohnraumbedarf statt durch weitere Vorstädte durch den Bau einer Satellitenstadt zu decken, wurde maßgeblich von zwei Mitgliedern des Manchester Stadtrates, die beide auch eine Zeit lang des Amt des Bürgermeisters bekleideten, vorangetrieben. Sir Ernest Darwin Simon und William Jackson waren auch über Manchester hinaus für ihr soziales Engagement bekannt und gehörten zu den prominentesten Vorkämpfern für den Umweltschutz und den sozialen Wohnungsbau in Großbritannien (vgl. DEAKIN 1984a, 10-12).

Dass aus der geplanten Gartenstadt Wythenshawe schließlich doch die Gartenvorstadt Wythenshawe wurde, hängt vor allem mit der vielbeschworenen Kluft zwischen Theorie und Wirklichkeit zusammen, die sich im Falle der Gartenstadt parallel zu den gesellschaftlichen Veränderungen der Nachkriegszeit immer weiter öffnete, bis die Gartenstadt keine adäquate Lösung mehr für die Probleme der Stadt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts darstellte oder darzustellen schien. Interessanterweise sind es vor allem die freiraumplanerischen Besonderheiten der Gartenstadt Wythenshawe, die dem "updating" des Konzepts geopfert wurden: der Grüngürtel, der sie als eigenständige Einheit kennzeichnen sollte, und der parkway, der dazu gedacht war, die Freiraumversorgung der Siedlung durch die Herstellung einer besonderen Verbindung des Angenehmen und Schönen mit dem Nützlichen - einem Grundprinzip der Gartenstadt - zu gewährleisten.

3.6.2 Amsterdam-Bijlmermeer: eine vertikale Gartenstadt

3.6.2.1 Von der konzentrischen Stadterweiterung zur Lobenform: stadtstrukturelle Konzepte für die Entwicklung Amsterdams

Etwa zum selben Zeitpunkt wie in Manchester kam auch in Amsterdam die Frage nach der Ausrichtung der zukünftigen Stadtentwicklung auf die planungspolitische Agenda: Wie in Abschnitt 3.4.2.2 bereits angedeutet, entbrannte im Zusammenhang mit der Aufstellung des Schemaplans ein Konflikt zwischen den Befürwortern eines mehr oder weniger konzentrischen Wachstums rund um die Kernstadt und den Verfechtern eines dezentralen Stadtentwicklungsmodells. Letztere sprachen sich für einen Ausbau mehrerer neuer Siedlungen nach dem Muster der Gartenstadt im weiteren Umfeld der Stadt aus.

In den Niederlanden stieß der mit der Howards Gartenstadtkonzept importierte Gedanke einer durchgrünten und in ihrer Ausdehnung begrenzten Stadt allgemein auf große Resonanz. Zudem lockten auch finanzielle Vorteile: das Bauland war in größerer Entfernung zur Stadt in der Regel wesentlich billiger als in ihrer direkten Umgebung. Bereits 1893, d.h. fünf Jahre vor der ersten Veröffentlichung von Howards Gartenstadtkonzept, war zum ersten Mal der Vorschlag aufgekommen, eine Arbeiterstadt nach reformerischen Grundsätzen im Heidegebiet Gooi zu bauen[36]. 1923, d.h. während der Aufstellung des Schemaplans, wurde eine Kommission eingesetzt, die sich mit der Frage eines Gartenstadtbaus zur Entlastung von Amsterdam näher beschäftigen sollte. Diese sog. "tuinstadcommissie" kam nach fünfjähriger Untersuchung zu dem Ergebnis, dass eine Gartenstadt im Gooi nicht empfehlenswert sei. Das Gooi sollte als Naturraum erhalten bleiben und den Amsterdamern als Erholungsgebiet zur Verfügung stehen (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 285-287; SCHOENMAKERS 1985, 23). Im Schemaplan folgte man diesen Empfehlungen und sah eine konzentrische Stadterweiterung vor. Freiraumplanerische Erwägungen hatten somit bereits in den 20er Jahren grossen Einfluss auf die zukünftige Form der Amsterdamer Stadtentwicklung. Auch im Algemeen Uitbreidingsplan von 1935 hielt man am Prinzip der konzentrischen Stadterweiterung fest. Erst im

[36] Auch in dem bekannten Buch "Tuinsteden" ("Gartenstädte") aus dem Jahre 1906 von J. Bruinwold Riedel wurde das Gooi als günstiger Standort für eine Gartenstadt genannt. Für diesen Standort sprach vor allem, dass der sandige Untergrund ein wesentlich kostengünstigeres Bauen ermöglichte, als die feuchten Böden des Poldergebietes um Amsterdam (vgl. VAN ROOIJEN 1990, 285 f).

Zusammenhang mit den großmaßstäblichen Stadterweiterungen der 60er und 70er Jahre wurde es von einem neuen Konzept abgelöst:

1957 bildete Amsterdam mit seinen Nachbarn Amstelveen, Ouder Amstel, Weesperkarspel und Diemen ein Gremium zur Koordination der räumlichen Entwicklung der Agglomeration. Diese "Stadsrandcommissie Zuid en Zuidoost Agglomeratie Amsterdam", kurz "Stadsrandcommissie" genannt, machte es sich zur Aufgabe, einen gemeindeübergreifenden Strukturplan für das Gebiet südlich von Amsterdam zu erstellen (vgl. STEEMERS & KIAREN & DOORMAAL 1974a, 12). Hinter dieser Kooperation stand der Wunsch Amsterdams, einen großen Teil seines zukünftigen Baulandbedarfs in diesem Gebiet zu decken.

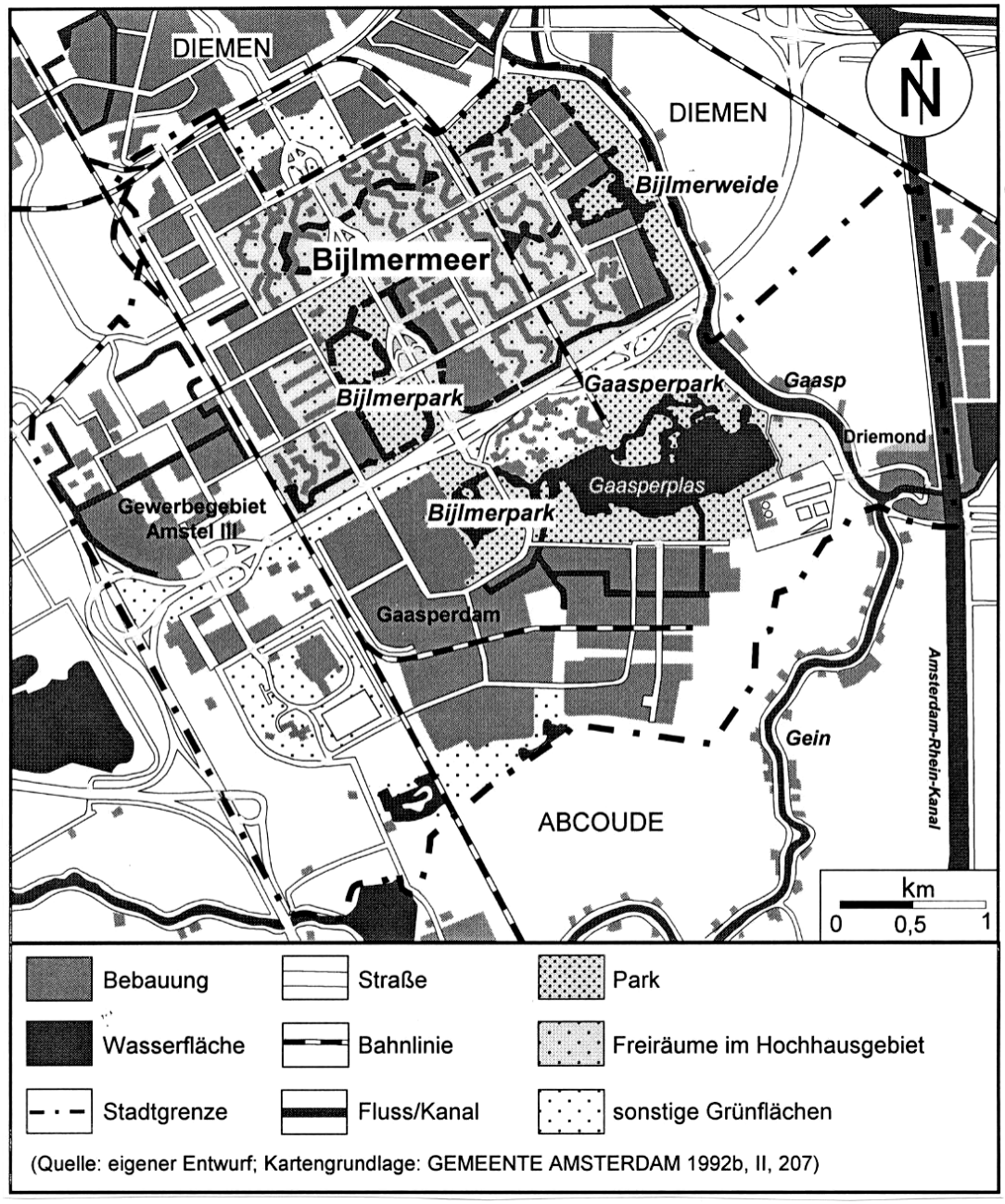
Der Strukturplan wurde 1959 fertiggestellt. Er löste sich von dem Modell der konzentrischen Stadterweiterung und beinhaltete statt dessen zwei fingerförmige Stadtteile, die an den bestehenden Siedlungskörper anschlossen und sich nach Süden bzw. nach Südosten bis zur Provinzgrenze erstreckten. Laut VAN DER HEIDEN & WALLAGH lag dieser auch als "Lobenstadt" bezeichneten Form das Vorbild Kopenhagens zugrunde (1991, 35). Nach VAN DER VELDE (1968, 20) sind die Loben jedoch mehr oder weniger zufällig entstanden und wurden erst im Nachhinein als wohlbedachtes Konzept präsentiert. Teilweise wurde das Prinzip der fingerförmigen Stadt auch auf den AUP zurückgeführt. Demnach wären die westlichen Stadterweiterungsgebiete als erster Lobus anzusehen (w.o.). Fest steht, dass räumliche Rahmenbedingungen, wie der Grenzverlauf der Provinz, Wasserläufe, Schienen und Straßen sowie die Lage zu den umliegenden Ortschaften als Ausgangspunkte für die Festlegung der Lage des neuen Stadtteils gedient haben (vgl. WALLAGH 1994, 125). Für die Freiraumsituation der Agglomeration ist die Lobenform - unabhängig von ihrer Entstehung - von besonderer Bedeutung, denn sie bedingt ein Ineinandergreifen von Stadt und Land. Die Freiräume des Umlandes ragen keilförmig in die Agglomeration hinein und ermöglichen so auch den Bewohnern des Kerns den raschen Zugang zum ländlichen Umland. Der Südlobus wird im Westen vom Amsterdamer Wald flankiert. Zwei weitere naturnahe Erholungsgebiete sollten entlang der Flüsse Amstel (zwischen Süd- und Südostlobus) und Gaasp (östlich des Südostlobus) entwickelt werden. Die Grünkeile wurden also ganz gezielt für die Erholungsnutzung eingesetzt und stellten aus planerischer Sicht nicht etwa bloße Rest-, Puffer- oder Reserveräume dar (vgl. 85).

3.6.2.2 Die städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption von Bijlmermeer

Die Großsiedlung Bijmermeer bildet den zentralen Teil von Amsterdam-Zuidoost und sollte als erster Teilabschnitt des Plans verwirklicht werden[37]. 1965 stellte Amsterdam seinen Erweiterungsplan für Zuidoost vor. Der Plan für die neue Siedlung stand in der Tradition der in der Charta von Athen niedergelegten CIAM-Prinzipien, die bereits in den Gartenvierteln des AUP ihren Niederschlag gefunden hatten.

[37] Bijlmermeer lag auf dem Gebiet der Gemeinde Weesperkarspel. Amsterdam gelang es, die Eingemeindung dieses Gebietes bei der Regierung zu erwirken Die Gemeinde Weesperkarspel wurde 1965 aufgelöst und Bijlmermeer wurde zunächst für eine Periode von zehn Jahren der Gemeinde Amsterdam angegliedert. 1978 ging das Gebiet vollends in den Besitz der Stadt über (vgl. MENTZEL 1991, 11).

Abb. 43: Amsterdam-Zuidoost mit Bijlmermeer: Flächennutzung



Durch die Anwendung des Systembaus wollte man die Wohnungsproduktion maximieren. Da diese Bauweise sich nur für Großbauten eignet, begünstigte sie die Entscheidung für die Hochbauweise, in der rund 90% der insgesamt 13.000 Wohnungen errichtet wurden. Das wohl markanteste Strukturmerkmal der Großsiedlung ist das wabenförmige Muster der Bebauung. Es ist in erster Linie Folge der gewählten Verkehrserschließung. Die Wabenform ermöglicht es, mehrere Wohnblöcke über ein im ersten Stockwerk der Häuser untergebrachtes System aus “Innenstraßen“ mit einem oder sogar mehreren Parkhäusern zu verbinden. Das Prinzip der Trennung der Verkehrsströme wurde in Bijlmermeer auf die Spitze getrieben. Die wichtigsten Straßen verlaufen auf Wällen und sind ausschließlich dem Autoverkehr vorbehalten. Im Innenbereich gibt es lediglich Fuß- und Radwege, sowie einige Servicestraßen. Der Stadtteil ist über eine Metrolinie an die Innenstadt ange-

bunden. Durch die Aus- bzw. Hochlagerung des Autoverkehrs und die Hochbauweise erreicht der Freiraumanteil an der Siedlungsfläche mit über 80% ein Maximum, das selbst die großzügig mit Grün versorgten Stadterweiterungsgebiete des AUP übertrifft (vgl. STEEMERS & KLAAREN & VAN DOORMAAL 1974b, 9 f; LAUMANNS 1984, 37).

Sowohl die Innenräume der Waben als auch die übrigen Gebäudezwischenräume sind begrünt. Darüber hinaus verfügt Bijlmermeer mit dem zentral gelegenen Bijlmerpark und der Bijlmerweide am Ostrand der Siedlung über zwei Stadtteilparks. Im Süden grenzt der Gaasperplas an den Südostlobus, ein See, der durch die Sandgewinnung für die Baugrundaufschüttung entstand. Als Bestandteil des Ausstellungsgeländes der Floriade von 1982 wurde er mit großzügigen Parkanlagen umgeben, die nach Abschluss der Ausstellung wie im Falle des Amstelparks in einen öffentlichen Park umgewandelt wurden.

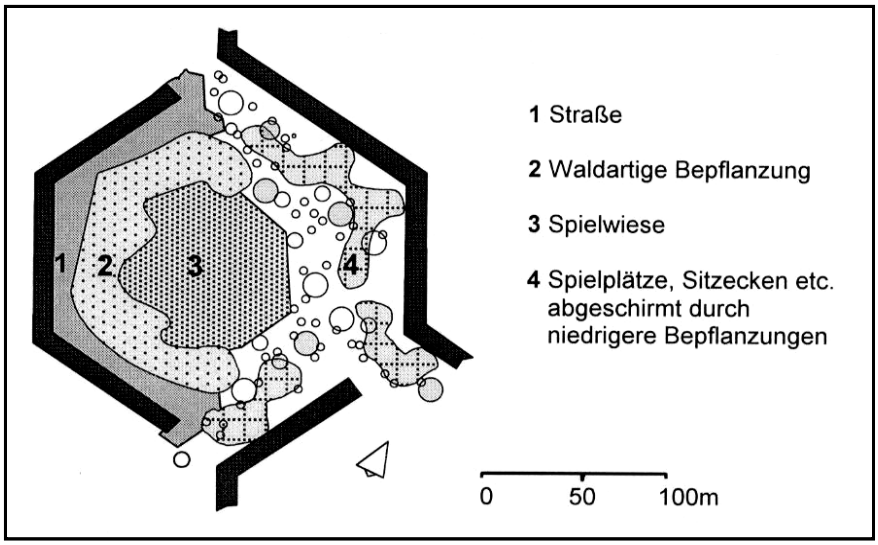
3.6.2.3 Die landschaftsarchitektonische Gestaltung des Freiraums in Bijlmermeer

Der Architekt des Basisplans für die Begrünung der Großsiedlung, Hans Laumanns, stimmte die Bepflanzung ganz auf das städtebauliche Konzept ab. Er sah es als Aufgabe der Landschaftsarchitekten an, die stadtplanerischen Intentionen zu unterstützen. In der Praxis bedeutete dies vor allem, mit Hilfe der Grüns die negativen Auswirkungen der Hochbauweise zu kompensieren. Sein Entwurf ist einerseits äußerst funktional, bildet aber andererseits mit seinen geschwungenen Formen und der Wahl des Pflanzmaterials einen deutlichen Kontrast zur strengen Geometrie der Bebauung. Die Freiräume in Bijlmermeer waren vor allem öffentliche Räume. Laumanns' Pläne für deren Gestaltung waren darauf ausgerichtet, die Aneignung dieser Räume durch die Öffentlichkeit zu ermöglichen und zu stimulieren. Demzufolge stand für ihn der Gebrauchswert im Vordergrund. Die Wohnhöfe sollten Gemeinschaftsgärten für die Bewohner darstellen und mit Sitz- und Spielgelegenheiten versehen werden (vgl. LAUMANNS 1971, 67).

Hinsichtlich der Ausstattung mit Spielplätzen lagen explizite Vorgaben seitens Abteilung Stadtentwicklung vor, die auf einer soziologischen Bedarfsermittlung basierten. Zu den Einrichtungen, die in festgelegter Anzahl zu Verfügung stehen sollten, gehörten Kleinkinderspielplätze, Wasserspielplätze, Rollschuhbahnen, Basketball- und Volleyballfelder (vgl. LAUMANNS 1971, 68).

Weitere wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Freiräume waren die mikroklimatischen Gegebenheiten. Laumanns stützte seinen Entwurf u.a. auf eine Besonnungsstudie und setzte die Bepflanzung bewusst zur Steuerung der Windverhältnisse ein. Entlang der Südwestseiten wurden halbkreisförmige grüne Wände aus schnellwachsenden Gehölzen gepflanzt, in deren Windschatten der übrige Teil der Innenhöfe zum Aufenthalt genutzt werden konnte.
Ein zentrales Ziel war die Ermöglichung einer Privatsphäre für die Nutzer. Die riesigen Fensterfronten vermitteln das Gefühl beobachtet zu werden. Man versuchte diesem widrigen Umstand Rechnung zu tragen, indem man die Innenhöfe durch Abpflanzungen und Reliefierungen in kleinere Teilräume aufteilte. Die Bepflanzung sollte den Nutzern helfen, die sie umringende Bebauung zu vergessen (vgl. LAUMANNS 1971, 68 f).

Abb. 44: Modell der Innenhofgestaltung in Bijlmermeer



(Quelle: eigener Entwurf nach LAUMANNS 1971, 71)

Schnelligkeit spielte eine wichtige Rolle bei der Grünplanung in Bijlmermeer, denn man wollte den Bewohnern nicht zumuten, über Jahre hinweg mit den kargen Anfangsstadien einer nach konventionellen Methoden durchgeführten Bepflanzung zu leben (vgl. SCHINDLER 1993, 560). Aus diesem Grunde wählte man ein alternatives Verfahren, dass bereits bei der Anlage des Amsterdamer Waldes erfolgreich angewendet worden war. Zunächst wurden schnellwachsende Gehölze dicht aufeinander gepflanzt, die in einer späteren Phase ausgelichtet und nach und nach auch durch edlere Arten ersetzt werden sollten. Grundsätzlich bevorzugte LAUMANNS die Verwendung heimischer Arten, um die Bepflanzung so natürlich wie möglich zu halten (s.a. RUFF 1979, 13-23).

3.6.2.4 Kritik und Umgestaltung

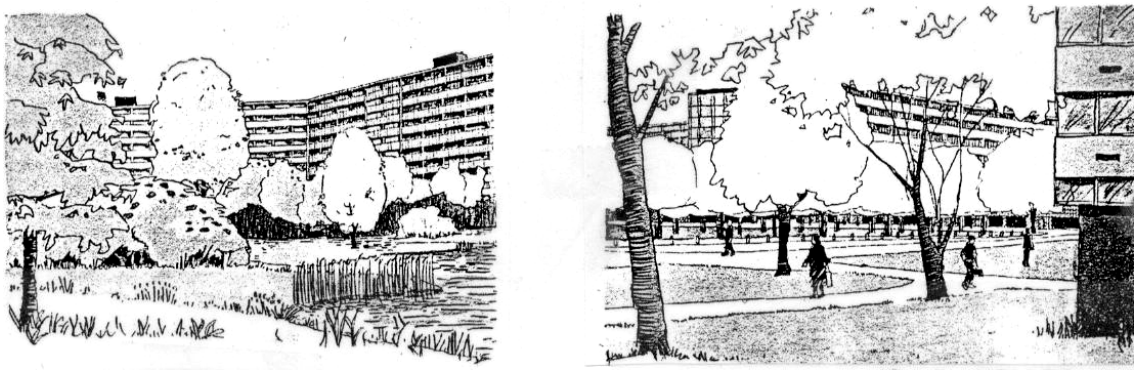
Bijlmermeer entwickelte sich schon kurz nach seiner Fertigstellung zu einem Problemviertel, das auch über die Landesgrenzen hinaus eine traurige Berühmtheit als Negativbeispiel für den Bau von Großsiedlungen in Hochbauweise errang. Statt zu einem modernen Viertel für Arbeiter- und Mittelstandsfamilien, wie ursprünglich geplant, entwickelte sich Bijlmermeer zu einem Viertel für marginalisierte Bevölkerungsgruppen, die in anderen Stadtteilen keine Aussicht auf eine Wohnung hatten. Ein Großteil der rund 28.000 Einwohner des Viertels kommt aus Surinam oder von den niederländischen Antillen (45%); insgesamt sind 80% nicht-niederländischen Ursprungs. Arbeitslosigkeit, Vandalismus, Drogenmissbrauch, Schmutz und Verfall prägen das Bild des Stadtteils trotz verschiedener Sanierungs- und Rehabilitierungsmaßnahmen in der Öffentlichkeit und leider auch in der Realität. Die Entwicklungen in Bijlmermeer trugen dazu bei, dass Siedlungen in Hochbauweise in den 70er Jahren generell in Misskredit gerieten und der Hochbauboom in den Niederlanden bereits nach weniger als einer Dekade vollkommen abebbte (vgl. LAMBERT 1992, 17; VAN KEMPEN & WASSENBERG 1996, 22 f).

Die Kritik an der Architektur Bijlmermeers betraf auch die öffentlichen Freiräume, die die Planer eigentlich als eine der Stärken dieser Bauweise angesehen hatten. Die erwartete Besitzergreifung des Grüns blieb aus. Sowohl die Wohnhöfe als auch die Parks wurden wenig genutzt. Die Durch-

forstung wurde vernachlässigt und das naturnahe Grün wucherte im Übermaß. Hierdurch wurde das Gelände unübersichtlicher, was viele Bewohner insbesondere im Zeichen zunehmender Kriminalität als Sicherheitsrisiko empfanden. Darüber hinaus sammelten sich in den Gehölzsäumen Müll und Unrat (vgl. MARTINOT 1982, 121-123).

1983 wurde ein umfangreiches Programm zur Verbesserung der Wohnsituation in Bijlmermeer eingeleitet, das sowohl die Wohnungen selbst als auch die Wohnumgebung und damit auch den Freiraum und dessen Gestaltung betraf. Zunächst wurden die Gehölzbestände stark ausgelichtet bzw. stellenweise ganz abgeholzt und durch geometrische Baumreihen oder freistehende Bäume ersetzt. Einige Wasserflächen wurden vergrößert, um den Grünanteil zurückzudrängen und die Übersichtlichkeit weiter zu erhöhen. Die einzelnen Wohnhöfe erhielten durch die Beschränkung auf ein bestimmtes Motiv, wie Wiese, Wasser oder eine Gehölzform, ein individuelles Aussehen, wodurch Eintönigkeit und Anonymität weiter abgeschwächt werden sollten. Eine Anzahl Fußwege wurde umgebaut: aus neoromantischen Schlingerpfaden wurden mit dem Lineal gezogene Verbindungswege zwischen Wohnungen, Geschäften und Bushaltestellen. Auf diese Weise hoffte man, die Gehzeiten zu verkürzen, die Gebrauchsintensität zu steigern und so für mehr soziale Sicherheit zu sorgen. Darüber hinaus kam man dem Wunsch vieler Anwohner entgegen und ließ private Pkws in einigen Innenbereichen der Siedlung zu. Zu diesem Zweck mussten Wohnstraßen angelegt werden, die entsprechende Zufahrts- und Parkmöglichkeiten bieten (vgl. GALJAARD 1989, 10).

Abb. 45: Die öffentlichen Freiräume in Bijlmermeer vor und nach der Umgestaltung



(Quelle: KOLLEE 1989, 15)

Die Erfahrungen in Bijlmermeer haben gezeigt, dass die Steigerung der Lebensqualität durch öffentliche Freiflächen keine Frage der Quantität ist. Die Prämisse der Planer “je mehr Grün desto besser“ hat sich als falsch oder zumindest unvollständig erwiesen. Schuld an der geringen Nutzung des Freiflächenangebotes durch die Bewohner ist sicherlich nicht allein das oft bemängelte “Übermaß“ an Grün. Inwieweit es tatsächlich zu einem angenehmeren Leben in der Stadt beitragen kann, hängt, wie das Beispiel Bijlmermeer gezeigt hat, auch ganz entscheidend auch von seiner Gestaltung und seinem Umfeld ab. Laumanns schreibt etwa 13 Jahre nach seiner Arbeit in Bijlmermeer:

> “Meines Erachtens liegen die Ursachen für die geringe Benutzung dieser Freiflächen in der ihnen anhaftenden Anonymität. Nach langer Erfahrung mit dem öffentlichen Grün

> in Wohnsiedlungen muß ich feststellen, daß die Menschen nur ausnahmsweise zu gemeinschaftlichem Handeln bereit sind. Das Bedürfnis nach dem eigenen Territorium läßt sich nicht wegplanen“ (1984, 37).

Bijlmermeer war darum auch keine Alternative für alle diejenigen, die sich ein Häuschen im Grünen mit eigenem Garten wünschten. Sie verließen die Stadt in Richtung auf Suburbia. Bijlmermeer war eine gigantisches städtebauliches Experiment, bei dem man mit viel Enthusiasmus die seit Beginn des Jahrhunderts durchlaufene Entwicklung im Bereich des Städtebaus auf die Spitze und damit in den Abgrund trieb. Bijlmermeer bewirkte ein Umdenken und eine Trendwende im stadtplanerischen Denken, die sich auch in Gaasperdam, dem später bebauten südlichen Teilgebiet von Amsterdam-Zuidoost, manifestiert hat (vgl. MARTINOT 1982, 123-125).
Amsterdam-Zuidoost war für lange Zeit die letzte große Stadterweiterung. Die Planungen der folgenden zwei Jahrzehnte waren zum einen nach innen gerichtet, auf die Sanierung der Innenstadt, und zum anderen nach außen auf die Wachstumskerne. Auch die Freiraumplanung hatte, zumindest was den Maßstab anging, mit Bijlmermeer einen Höchststand erreicht, der aber zugleich einen Wendepunkt markierte.

3.6.3 Düsseldorf-Garath

3.6.3.1 Wohnungen für Düsseldorf

Wie Amsterdam sah sich auch Düsseldorf in den 50er Jahren mit einem starken Bevölkerungsanstieg konfrontiert. So nahm die Einwohnerzahl zwischen 1950 und 1961 um mehr als 200.000 Menschen zu. Der Wohnungsbau, der sich in der unmittelbaren Nachkriegszeit zunächst auf den Wiederaufbau stark zerstörten Innenstadtbereich und in einer zweiten Phase auf den Neubau von kleineren Wohnungsgruppen in den weniger zerstörten Vororten konzentrierte, konnte mit dem wachsenden Bedarf nicht schritt halten. Bereits Mitte der 50er Jahre, während der Aufstellung des Leitplans, wurde deutlich, dass der Wohnungsfehlbestand nur durch eine großmaßstäbliche Neubaumaßnahme wirksam abgebaut werden konnte. Es sollte jedoch keine “Neue Stadt“ außerhalb der Stadtgrenzen entstehen. Die Stadt entschied sich stattdessen für den Bau eines neuen Wohnstadtteils für rund 30.000 Einwohner in ihren eigenen Grenzen.

Als Standort bot sich ein an Urdenbach und Benrath grenzendes ländliches Gebiet am Südostrand der Stadt an. Große Teile des projektierten Baugebiets befanden bereits in städtischem Besitz. Es wurde darüber hinaus von der Bundesbahnstrecke Düsseldorf-Köln durchzogen, die einen guten Anschluss des projektierten Stadtteils an die Innenstadt über eine neu einzurichtende S-Bahn-Verbindung ermöglichte. Auch die Lage im Landschaftsraum zwischen der Altrheinniederung “Urdenbacher Kämpe“ im Westen und dem Staatsforst im Osten trug zur Entscheidung für den Standort bei.

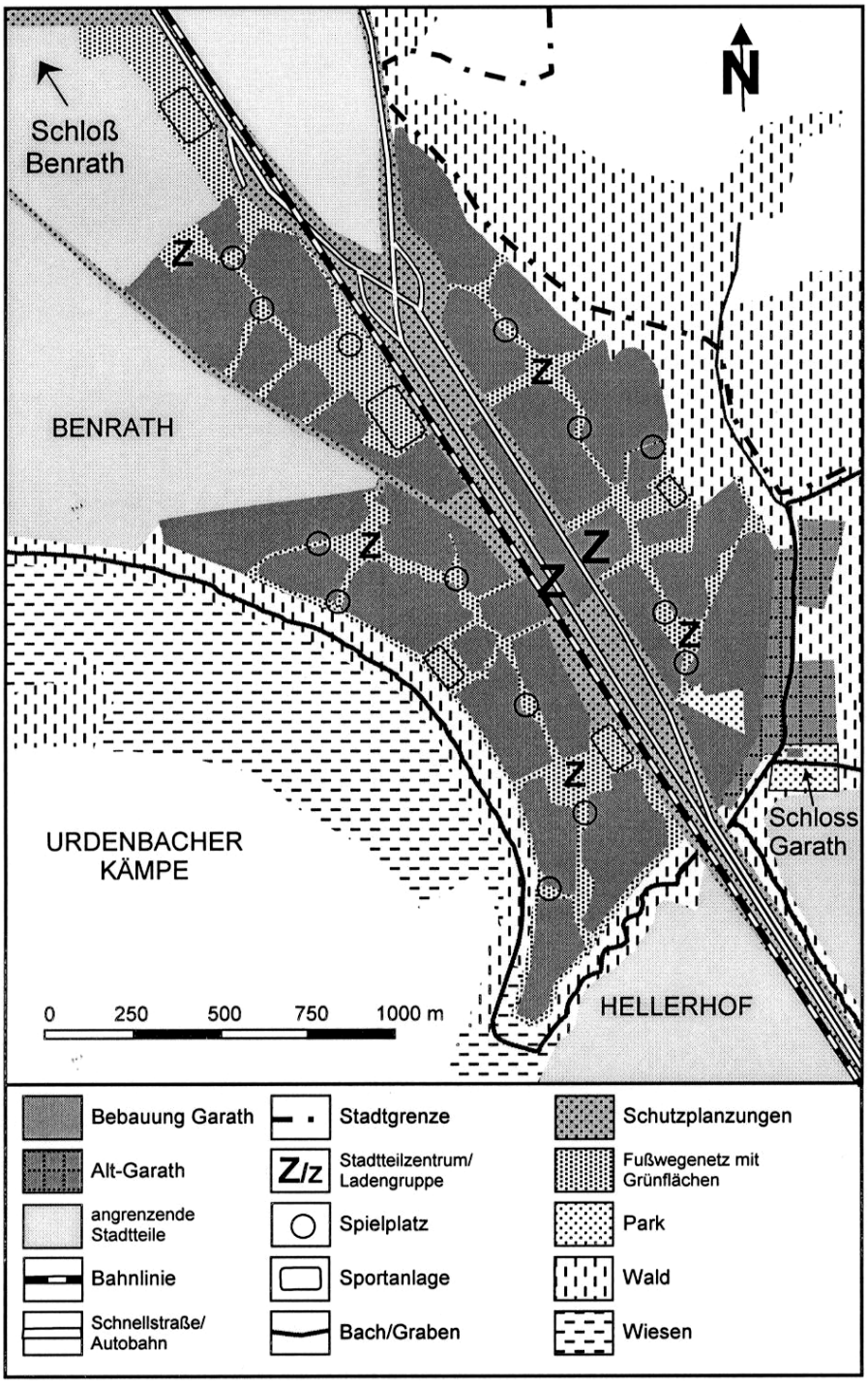
Zur Konkretisierung der Planung schrieb die Stadt 1958 einen engeren städtebaulichen Ideenwettbewerb aus. Sowohl die sich in der Wettbewerbsausschreibung der Stadt widerspiegelnden Wün-

sche des städtischen Planungsamtes als auch die letztlich zur Verwirklichung gekommenen Pläne sind charakteristisch für das städtebauliche Leitbild der damaligen Zeit. Noch zu Beginn der 50er Jahre hielt man in Fachkreisen die Zeilenbauweise aus verschiedenen Gründen für die geeignetste Grundform der Erschließung und Bebauung von Wohngebieten. Im Laufe des Jahrzehnts kam es jedoch zu einer deutlichen Hinwendung zu einer Mischung verschiedener Wohn-, Haus- und Bebauungsformen in größeren Siedlungseinheiten. Von der Mischbebauung erwartete man in Verfolgung des “Nachbarschaftsgedankens“ eine größere soziale Vielfalt und zum anderen auch variantenreichere gestalterische Möglichkeiten (vgl. RABELER 1990, 136). In diesen Hintergrund lässt sich auch die angestrebte besitzrechtliche Mischung einordnen.
Nach der Wettbewerbsausschreibung sollte die Nettowohndichte in Garath 250-300 Einwohner pro Hektar betragen. Den größten Teil der anvisierten 7.500 Wohnungen wollte man in Form drei- und viergeschossiger Mehrfamilienhäuser erstellen. Darüber hinaus waren Einfamilienreihenhäuser (etwa 20% der Wohnungen) und auch Wohnbauten mit fünf und mehr Stockwerken vorgesehen.

3.6.3.2 Eine ökonomische Freiraumplanung

Grünflächen waren laut Ausschreibungsbedingungen sparsam zu bemessen, da man den Grünflächenbedarf weitgehend über den Anschluss an die Altrheinschlinge und den Wald gedeckt sah. Der erste Preisträger, Professor Guther aus Darmstadt, der später auch an der Planbearbeitung und Durchführung beteiligt wurde, empfahl in seinem Entwurf eine Verklammerung der durch die Bahnlinie und ein parallel dazu verlaufende Bundesstraße getrennten Gebietsteile mit Hilfe eines die Verkehrsbänder überbrückenden gemeinsamen Zentrums (vgl. TAMMS 1965, 9-11).
Durch die von Hochbauten geprägte Stadtteilmitte, in der auch der Bahnhof liegt, werden die beiden Stadtteilhälften jeweils in eine Nord- und eine Südhälfte geteilt, so dass sich vier Wohnviertel ergeben. Sie verfügen ihrerseits über zentral gelegene Nebenzentren mit Geschäften für den täglichen Bedarf, Gemeindezentren und Grundschulen. Parallel zur Bahnstrecke wird der Stadtteil heute von einer Stadtautobahn und einer stadtinternen Schnellstraße durchzogen. Dieses Verkehrsband ist durch waldartige Schutzpflanzungen von den Wohngebieten abgegrenzt. Sie dienen als Sicht-, Lärm- und auch Windschutz.
Die Erschließung der Wohnviertel erfolgt über mit der Hauptstraße verbundene Ringstraßen, von denen Straßenschleifen oder kurze Stichstraßen ausgehen. Die Straßenführung ist so angelegt, dass im Inneren der Viertel reine Fußgängerbereiche entstehen. Diese Fußgängerzonen bilden eine verzweigte Achse, die die Wohnviertel über ihre Nebenzentren mit dem gemeinsamen Zentrum verbindet. Die Fußwegerschließung ist außerhalb der Nebenzentren in ein Grünsystem eingebettet, das Schulsportanlagen, Spielplätze und kleinere Grünanlagen einschließt. Das Fußwegesystem steht darüber hinaus in Verbindung zu den flankierenden Freiraumbereichen, den Waldgebieten im Osten und der im Übergangsbereich zur Siedlung ebenfalls bewaldeten Altrheinniederung. Beide Naturräume reichen unmittelbar an die Bebauung heran.
Die Verteilung der Bauformen variiert in den vier Vierteln. Die Einfamilienhäuser liegen in jeweils drei bis vier Gruppen unterteilt sowohl in Randbereichen als auch im Inneren der Wohnviertel. Das gleiche gilt für die Häuser in Hochbauweise (meist 7-8geschossig, zuweilen auch höher), die die Wohnviertel in kleineren Gruppen oder auch in Einzelstellung durchsetzen.

Abb. 46: Schematische Darstellung des Garather Freiraumsystems



(Quelle: eigener Entwurf, nach GUTHER/DRAESEL 1965)

Aus der Mischung der unterschiedlichen Bauformen resultiert eine große Varianz des Freiraummusters. Während sich wohnungsbezogenen Grünflächen, die für die nötigen Abstände zwischen den höheren Gebäuden sorgen, mit dem Grünsystem des Fußwegenetzes verbinden und für eine stärkere Durchlässigkeit sorgen, bilden die mit privaten Gärten oder Gartenhöfen ausgestatteten Einfamilienhausgruppen relativ abgeschlossene Bereiche. Nur ein relativ geringer Anteil der Flächen im Geschosswohnungsbau wird als Parkraum genutzt. Viele Häuser verfügen stattdessen

über Tiefgaragen, deren begrünte, und zum Teil mit Spielplätzen ausgestattete Dächer das wohnungsnahe Freiraumangebot ergänzen (vgl. DRAESEL & GUTHER 1965).

In Garath wurde damit eine neue Form der Freiraumversorgung verwirklicht, die sich von der Freiraumausstattung der älteren Stadtviertel deutlich unterscheidet. Die schon von Düttmann vertretene Position, dass reines “Ziergrün“ nach Möglichkeit zu vermeiden sei (s. S. 123) findet sich auch in der ausgesprochen zweckrationalen Grünflächenplanung für Garath wieder. Das “nutzbare Grün“ in Form von Spielplätzen und Sportanlagen überwiegt. Den allgemeinen öffentlichen Freiflächen kommt in erster Linie eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion zu. Öffentliche Parks, die in den anderen Stadtteilen die Basis der öffentlichen Freiraumversorgung bilden, fehlen im städtebaulichen Konzept für Garath ganz. Den Bewohnern steht damit als umfangreichere Parkanlage lediglich der öffentlich zugängliche Park von Schloss Garath am Südost-Ende des Stadtteils zur Verfügung. Aufgrund seiner peripheren Lage ist die fußläufige Erreichbarkeit trotz Anbindung an das Fußwegesystem jedoch zumindest für die beiden nördlichen Viertel stark eingeschränkt. Dasselbe gilt für den 1,5 km entfernten Schlosspark in Benrath. Die übergeordnete Grünversorgung stützt sich damit gänzlich auf die Altrheinniederung im Westen und die Waldgebiete im Osten.

Durch den Verzicht auf großflächige Parks und die enge Verknüpfung der Funktionen Erholung, Erschließung und ästhetische Durchgrünung auf kleiner Fläche hat man den Freiraumanteil an der Stadtfläche auf ein Minimum beschränkt. Im Vergleich zu den anderen Stadtteilen liegt Garath mit 5,17 m^2 öffentlicher Grünflächen pro Einwohner weit unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 11,1 m^2. In dieser dem Grünordnungsplan von 1991 entnommenen Berechnung sind die beiden genannten Landschaftsräume allerdings nicht einbezogen. Auch Kleingärten wurden für den neuen Stadtteil ursprünglich nicht eingeplant. Erst im Gründordnungsplan ist eine Anlage in der Nähe von Schloss Garath vorgesehen. Hinsichtlich des Ausstattungsgrades mit Spielplätzen nimmt der Stadtteil jedoch eine Spitzenstellung ein (vgl. LH DÜSSELDORF - GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1991,85-87).
Durch die Einbindung in das Fußwegesystem werden die Grünflächen Garaths intensiv ins das tägliche Leben der Bewohner einbezogen, so dass sie trotz ihrer vergleichsweise geringen Ausdehnung den Charakter des Stadtteils als durchgrünte Wohnstadt prägen. Hierzu trägt auch der enge, nahezu übergangslose Kontakt der östlichen und westlichen Randbereiche zu den naturnahen Freiräumen des Außenbereiches bei, die in ihrer Ausstrahlung auf die Stadtviertel durch die Bewaldung besonders verstärkt werden. Im Unterschied zu neu angelegten Parks stellt der Wald einen besonders starken Kontrast zur städtischen Bebauung her, schirmt diese ab und vermittelt den Besuchern das Gefühl, sich bereits wenige Meter von den Häusern entfernt in der Natur aufzuhalten.
Der erste Spatenstich für den neuen Stadtteil Garath erfolgte 1961. Im Laufe der etwa zehnjährigen Bauzeit änderten sich die demographischen Voraussetzungen, die der Planung des neuen Stadtteils zugrunde gelegen hatten, drastisch. Die Einwohnerzahl begann zu schrumpfen und sank bis 1972 auf 644.000 ab. In diesem Jahr erreichte der neue Stadtteil mit rund 29.000 seinen Einwohnerhöchststand.

Der Plan der Stadt Düsseldorf, auf einer 82 ha großen, landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich von Garath einen weiteren Wohnstadtteil für 15.000 bis 18.000 Menschen in verdichteter, mehrgeschossiger Bauweise zu errichten, wurde vor dem Hintergrund dieser Entwicklung modifiziert. Statt der ursprünglich vorgesehenen 5.000 Wohnungen realisierte man in dem neuen Stadtteil Hellerhof lediglich etwas mehr als 2.000, von denen ein Großteil in Form von Eigenheimen entstand (vgl. LH DÜSSELDORF 1986).

3.6.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung am Beispiel großmaßstäblicher Stadterweiterungsgebiete: eine vergleichende Bewertung

Die drei vorgestellten Stadterweiterungen waren zu ihrer Entstehungszeit moderne, im Falle von Wythenshawe und Bijlmermeer sogar avantgardistische Stadtplanungsprojekte. Sie zeigen den damaligen konzeptionellen Entwicklungsstand der Freiraumplanung in Idealform, da hier, unter den Sonderbedingungen eines großdimensionierten und konzertiert durchgeführten Einzelprojektes, viele Einflussfaktoren ausgeschaltet waren, die sich in stadt- und freiraumplanerischen Alltagssituation modifizierend auswirken und die Kluft zwischen Theorie und Praxis verstärken. Die Projekte wurden unter der Mitwirkung namhafter Experten als Experimentierfeld genutzt und hatten eine Vorbildfunktion. Die Erfahrungen, die man beim Bau von Wythenshawe gemacht hatte, flossen beispielsweise in den City of Manchester Plan ein. Bijlmermeer hingegen entwickelte sich sowohl hinsichtlich des städtebaulichen als auch des darauf abgestimmten freiräumlichen Konzeptes zu einem Negativbeispiel. Hierfür sind zum einen planerische Fehleinschätzungen bezüglich der Eignung des Hochbaus in städtebaulicher “Monokultur“ verantwortlich zu machen, zum anderen aber auch unvorhersehbare Veränderungen der Rahmenbedingungen.

Durch ein qualitativ hochwertiges Wohnraumangebot in direkter Anbindung an die Stadt sollte den Amsterdamer Wohnungssuchenden eine Alternative zur Abwanderung in die Umlandgemeinden geboten werden. Der Wunsch nach mehr Raum, Licht, Luft, Ruhe und Grün, der viele Menschen ins suburbane Umland zieht, kann auf unterschiedliche Weise befriedigt werden. In Amsterdam entschied man sich in den frühen 60er Jahren für die Hochbauweise. Durch diese Bauweise ergeben sich zwar Einsparungen hinsichtlich der überbauten Fläche, doch sind auch größere Abstände zwischen den Wohngebäuden nötig. Beide Faktoren begünstigen einen hohen Freiraumanteil an der Siedlungsfläche, was man als besonderen Vorteil dieser Bauweise begrüßte. Eine sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht hervorragende Freiraumversorgung nahm einen hohen Rang im Zielsystem der Planer ein. Doch weder die mehr als reichhaltige Bemessung noch die sorgfältige Gestaltung der Freiflächen konnten den freiraumplanerischen Erfolg garantieren. Die Anonymität der Großbauten schlug sich auch auf ihre Freiräume nieder, deren Inbesitznahme durch die Anwohner ausblieb. Eine für Arbeiter- und Mittelstandsfamilien geplante Ausstattung passte zudem nicht in das Anforderungsprofil der Menschen, die die Wohnungen in Bijlmermeer tatsächlich bezogen.

Obwohl die Grünversorgung in Garath um ein Vielfaches geringer ist, kommt der Stadtteil mit seinem vielfältigeren Angebot an Bau- und Wohnformen den Wohnwünschen der Menschen offensichtlich stärker entgegen als Bijlmermeer. Hatte man in Bijlmermeer ein Maximum an öffentlichen Freiräumen angestrebt, so versuchte man bei der Planung von Garath aus Gründen des Raummangels bewusst mit einem Minimum auszukommen und lagerte einen Großteil der Freiraumversorgung durch geschickte Ausnutzung des vorhandenen naturräumlichen Angebots gewissermaßen aus.

Als Schlussfolgerung aus dem Vergleich zwischen Bijlmermeer und Garath hinsichtlich des Freiraumangebots kann man es allerdings nicht mit der Feststellung bewenden lassen, dass “weniger manchmal mehr ist“. Es sollte vielmehr deutlich geworden sein, dass die Frage nach Art und Umfang des städtischen Freiraumangebots untrennbar mit der städtebaulichen und sozialen Struktur des betreffenden Stadtteils verknüpft ist. Zwar stecken Normen und Standards oder Erfahrungswerte den planerischen Gestaltungsspielraum ab, doch bleibt ein Teil der Antwort der Einschätzung der Verantwortlichen in Politik und Planung überlassen. Ihre Entscheidungen für oder gegen ein bestimmtes städtebauliches Konzept ist von einer Vielzahl von Faktoren, darunter auch persönlichen Vorlieben, beeinflusst. Eine zentrale Rolle spielt jedoch auch – und das ließ sich an allen drei Beispielen klar erkennen – das vorherrschende stadtplanerische Leitbild, das die in die zeitgenössische Planungsideologie einfließenden Vorstellungen von der “besseren Stadt“ in sich bündelt und symbolhaft verkörpert.
Der Wandel dieses Leitbildes von der Gartenstadt der Einfamilienhäuser zur verdichteten, in die Vertikale strebenden Stadt, die sich die Vorsilbe “Garten-„ durch eine höhere Ausstattung mit gemeinschaftliche nutzbaren Freiräumen erkämpft, hat sich im Stadtbild aller drei Untersuchungsräume manifestiert. Bijlmermeer und auch Garath markieren mit ihren jeweils südlich angrenzenden Nachfolgern Gaasperdam und Hellerhof den Wendepunkt in dieser “Aufwärts“-Entwicklung und die Rückkehr zur flacheren Bauweise mit einem höherem Anteil privater Freiräume.

Während Bijlmermeer und Garath hinsichtlich ihrer Entstehungszeit weitgehend übereinstimmen, wird der Vergleich mit Wythenshawe dadurch erschwert, dass die Gartenstadt für Manchester bereits 30 Jahre früher geplant wurde. Die Hochbauweise, die in Bijlmermeer dominiert und auch in Teilen von Garath zur Anwendung kam, spielte zu dieser Zeit noch keine Rolle. Damit steht Wythenshawe für die klassische Gartenstadt in flacher Bauweise, in der andere freiraumplanerische Voraussetzungen gegeben sind, als in den anderen beiden Stadterweiterungsgebieten. Wythenshawe steht für den Versuch, eine als Idealform angesehene Siedlungs- und Freiraumentwicklung in die Realität umzusetzen. Sein Beispiel zeigt auf prägnante Weise, dass selbst die in der Projektsituation optimierten Rahmenbedingungen keine Garantie für eine optimale Stadt- und Freiraumentwicklung bieten.
Wytheshawe und Bijlmermeer ist gemeinsam, dass bei ihrer Planung der Versuch einer indirekten Steuerung der Freiraumentwicklung auf der Ebene des Verdichtungsraumes vorgenommen wurde. Bevor es zu Detailplanungen zur Größe und Ausgestaltung der Erweiterungsgebiete kam, wurden Entscheidungen über die zukünftige Entwicklung der Siedlungsstruktur getroffen, die zum einen

Auswirkungen auf die Erreichbarkeit des Außenbereichs für die Bewohner der Kernstadt hatte und zum anderen die Verfügbarkeit größerer zusammenhängender Freiräume im Umfeld der Städte determinierte. Das Modell der dezentralen Stadtentwicklung, wie dem klassischen Gartenstadtkonzept zugrunde liegt, steht für eine begrenzte Stadtgröße mit entsprechend guter Erreichbarkeit des ländlichen Umlandes. Die für Amsterdam gewählte Lobenform soll dies auch bei einer an die Kernstadt angelehnten Erweiterung ermöglichen. In Garath stand bei der Wahl des Standorts die Verfügbarkeit des Baulandes im Vordergrund. Hinweise auf eine vorhergegangene prinzipielle stadtstrukturelle planerische Diskussion gibt es hingegen nicht. Durch die Form des Stadtgebiets, das sich nach Süden ähnlich wie ein Lobus stark verjüngt, und durch die günstige Anordnung der Nachbargemeinden in ausreichendem Abstand genießen die südlichen Stadtteile jedoch zufallsbedingt dieselben Vorteile, die für Amsterdam-Zuidoost planerisch induziert worden sind.

Am Beispiel Bijlmermeers wurde auch die enge Wechselwirkung zwischen der strukturellen Freiraumplanung und dem landschaftsgärtnerischen Design der Freiflächen aufgezeigt, ein Aspekt, der auch im Zusammenhang mit dem Wandel vom Bürger- zum Volkspark zur Sprache kam. In beiden Fällen wurde mit dem Einsatz heimischer Pflanzenarten und bestimmten Pflanztechniken zwecks einer möglichst naturnahen Gestaltung des Freiraumsystems experimentiert. Die Gestaltungsmaxime der Naturnähe oder Natürlichkeit, hier noch avantgardistisch, fand im Laufe der 80er Jahre im Zuge der Ökologiebewegung Eingang in die Pflanz- und Pflegepraxis der Städte (s. z.B. Abschnitt 4.3.7). Der Wechsel der Gestaltungsmaxime spiegelt besonders prägnant den Wandel gesellschaftlicher Präferenzen und fachinterner Entwicklungen wider, die sich nicht nur in neuen Gestaltungselementen innerhalb traditioneller Freiräume, sondern sogar in neuen Freiraumtypen niederschlagen.

3.7 Freiraumplanung für die Naherholung: die Expansion der städtischen Freiraumversorgung in das ländliche Umland

Von der Entwicklung der Freizeit zu einer gesellschaftlichen Grundfunktion gingen, wie am Beispiel der öffentlichen Parks gezeigt werden konnte, maßgebliche Impulse für die Entstehung und Diversifizierung der öffentlichen Freiräume in der Stadt aus. Die innerstädtischen Freiräume erfüllten das allgemeine Bedürfnis nach Erholung im Freien jedoch nur teilweise. Landschaft und Natur verloren nicht ihre Anziehungskraft auf die Städter - im Gegenteil: die Erholung im Freien entwickelte sich im Laufe des 20. Jahrhunderts von einem elitären Vergnügen zu einer Massenbewegung. Vereinzelte Ansätze zur Bewahrung bestimmter Natur- bzw. Landschaftsräume im Umfeld der Stadt gab es bereits in vorindustrieller Zeit (s. z.B. Haarlemmer Hout, S. 23). Ein frühes Beispiel städtischer Naherholungsplanung stellt auch der Düsseldorfer Stadtwald dar. Bereits in den 20er Jahren wurde in allen Untersuchungsräumen die Forderung nach einer systematischen Sicherung und Ausstattung von Naherholungsräumen als außerstädtische Ergänzung des städtischen Freiraumangebotes erhoben, doch dauerte es noch bis in die 60er Jahre, ehe man ihr tatsächlich nachkam. Das folgende Kapitel beleuchtet die Entstehung und Weiterentwicklung der Naherholungsplanung in den drei Untersuchungsräumen und vergleicht die Konzepte, die zur Deckung eines von der Stadt ausgehenden Freiraumbedarfes im ländlichen Umland entwickelt wurden.

3.7.1 ”Country Parks“ in Greater Manchester

3.7.1.1 Die informelle Regionalplanung als freiraumplanerische Innovationsquelle

Die Berücksichtigung des stadtnahen Umlandes bei den Bemühungen zur Verbesserung der städtischen Freiraumversorgung begann in Manchester in den 20er Jahren. Die sich beschleunigende Entwicklung Manchesters und seiner Nachbarstädte und Gemeinden zu einer Conurbation in Form eines zusammenhängend bebauten Gebietes mit immer geringer werdenden Freiräumen führte zu einem Handlungsbedarf hinsichtlich der freiraumverträglichen Steuerung der weiteren Verdichtung. Vor diesem Hintergrund schlossen sich 96 Lokalbehörden in Südost-Lancashire und Nord-Cheshire in einem stadtplanerischen Beratungsgremium unter der Bezeichnung “Manchester and District Joint Town Planning Advisory Committee“ zusammen. 1926 veröffentlichte dieses Gremium mit dem “Report upon the Regional Scheme“ das erste Planungsdokument, das sich mit Aspekten der außerstädtischen Freiaumplanung im Raum Manchester befasste.

Seine Verfasser forderten zur Ergänzung des städtischen Freiraumangebots, bestehend aus Parks, Sportplätzen und Spielplätzen, die Sicherung attraktiver Landschaftsausschnitte wie Moore, Flussufer, Schluchten etc. für “allgemeine Erholungszwecke“. Zur Konkretisierung ihrer Forderung hatten sie eine Liste mit 36 Gebieten beigefügt, die sich nach Ansicht der Kommission als Standorte für “regional parklands“ eigneten. Bei vielen dieser Vorschläge handelte es sich um herrschaftliche Landsitze, deren Eignung für die Erholung der Stadtbevölkerung im Report upon the Regional Scheme eigens hervorgehoben und deren Ankauf für diesen Zweck empfohlen wurde (vgl. MANCHESTER AND DISTRICT JOINT TOWN PLANNING ADVISORY COMMITTEE 1926, 90-93).

Die freiwillige Planungsgemeinschaft vollzog damit einen ersten Schritt zur Erweiterung der Freiraumversorgung im Raum Manchester um Naherholungsgebiete und erklärte die Sorge für ein entsprechendes Angebot zur regionalen Planungsaufgabe.

Auch im City of Manchester Plan findet sich der Regionalparkgedanke wieder. Unter “regional parks“ verstand man hier Schutzgebiete, die den bislang durch Eigentumsrechte und das Fehlen einer entsprechenden Erholungsinfrastruktur begrenzten Zugang zu attraktiven Landschaftsräumen verbessern (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1945, 111).

Nach dem Krieg wurde die regionalplanerische Pionierarbeit mit der Veröffentlichung eines weiteren regionalen Planungsdokumentes fortgesetzt. Der von Rowland Nicholas und M.J. Hellier für das South Lancashire and North Cheshire Advisory Planning Committee verfasste “Advisory Plan“ von 1947 war bezüglich der Naherholungsplanung weniger weitreichend als sein Vorgängerplan. Die Autoren siedelten die Sorge für ein ausreichendes Angebot erholungsrelevanter Freiräume auf der lokalen Ebene an und betrachteten nur die Einrichtung eines das Siedlungswachstum steuernden Grüngürtels als eine Aufgabe von regionaler Tragweite (vgl. SOUTH LANCASHIRE AND NORTH CHESHIRE ADVISORY PLANNING COMMITTEE 1947, 69; s.a. Abschnitt 3.7.1.2).

In der anschließenden Phase der development plans machte die Naherholungsplanung im Raum Manchester keine nennenswerten Fortschritte. Wie im Zusammenhang mit der innerstädtischen Freiraumentwicklung erläutert (s. Abschnitt 3.2.5), dominierten in dieser Zeit die Wohnungsfrage und die Verkehrsentwicklung das Planungsgeschehen; Freiraumplanung nahm demgegenüber einen geringen Stellenwert ein. Vor diesem Hintergrund ist der Zeitraum von 1947 bis 1968 hinsichtlich der Erholungsplanung und der Schaffung von Erholungseinrichtungen als eine Phase des Stillstands zu bewerten (vgl. TARRANT 1988, 122-126).

Erst die im Auftrage des Wirtschaftsministeriums erstellte “Regional Study of the North West“ aus dem Jahre 1965 leitete diesbezüglich eine Trendwende ein. Dem ländlichen Raum und hier insbesondere den stadtnahen Bereichen wurde in dieser Studie eine wichtige Funktion für die Befriedigung einer wachsenden Nachfrage nach Erholungsgebieten zuerkannt (vgl. DEPARTMENT OF ECONOMIC AFFAIRS 1965). Die Tendenz zu einer stärkeren Berücksichtigung dieses Raumes in der Planung für Freizeit und Erholung setzte sich in den folgenden Jahren fort. Belege hierfür finden sich beispielsweise im 1969 veröffentlichten “Sub-Regional Context Report“ von Manchester (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1969).

Parallel zu den Bestrebungen auf regionaler Ebene, die Erholungsmöglichkeiten der Bevölkerung zu verbessern, wurden auch auf nationaler Ebene Vorstöße zur Einbeziehung des ländlichen Raumes in die Erholungsplanung unternommen. Sie mündeten 1949 in den Erlass des “National Parks and Access to the Countryside Act“, der die Einrichtung von zehn Nationalparks ermöglichte. Sie wurden im Laufe der 50er Jahre ausgewiesen und nehmen heute etwa 9% der Fläche von England und Wales ein (vgl. CURTIS 1991, 453-455). Anders als beispielsweise ihre amerikanischen Vorläu-

fer dienten die britischen Nationalparks nicht nur dem Natur- und Landschaftsschutz, sondern ausdrücklich auch der Erholung der Bevölkerung. Den Nationalpark-Status sollten deshalb nach dem National Parks and Access to the Countryside Act Gebiete erhalten, die sich neben ihrer Größe und landschaftlichen Schönheit auch aufgrund ihrer Lage in der Nähe der Bevölkerungszentren besonders für die Erholungsnutzung eigneten. In der Praxis fand diese Forderung bei der Ausweisung der National Parks jedoch kaum Berücksichtigung. Insgesamt trat die Erholungsförderung gegenüber den Schutzaufgaben in den meisten Nationalparks sehr in den Hintergrund (vgl. MAC EWEN & MAC EWEN 1982, 13 f). Eine in dieser Hinsicht positive Ausnahme stellt allerdings der Peak District National Park dar. Sowohl in Bezug auf seine Lage zwischen den Verdichtungsräumen Manchester und Sheffield, als auch hinsichtlich seines Managements war er deutlich stärker auf die Erholungsnutzung ausgerichtet als die übrigen National Parks (vgl. TARRANT 1988, 126). Der relativ gute Zugang zu einem Nationalpark mag dazu beigetragen haben, dass bis zum Beginn der 70er Jahre keine weiteren Maßnahmen zu Verbesserung des landschaftsgestützten Naherholungsangebotes getätigt wurden – ein Versäumnis, dass in der Folgezeit zu Problemen führte.

3.7.1.2 Die Naherholung als Konfliktquelle und neuer Flächenbedarf

Die Angebotsentwicklung im Bereich der Naherholung stand durch den relativ späten Start der Naherholungsplanung der Nachfrageentwicklung bis in die 70er Jahre hinein konträr gegenüber, was zu einem hohen Druck auf geeignete Räume und damit zu Konflikten in den ländlichen Zielgebieten der Tages - und Wochenenderholung führte. So waren die Freizeit- und Erholungsaktivitäten beispielsweise nicht ohne weiteres mit den Belangen der Landwirtschaft, der Hautnutzungsform des ländlichen Raumes vereinbar:

> "...the tradition of accommodating recreation on land designated for other uses was breaking down as a result of both, the increasing numbers of recreationists, and also of changes, especially in agriculture, that were rendering these informal multi-use schemes less acceptable to both visitors and landowners" (BURTENSHAW & BATEMAN & ASHWORTH 1991, 191).

Zu einer Konzentration der Erholungssuchenden und damit zu einer Maximierung des Konfliktpotentials kam es in den National Parks. Besonders betroffen waren bzw. sind die Nationalparks Peak District, Lake District, Snowdonia und Yorkshire Dales, die im Einzugsbereich der städtischen Verdichtungsräume um Manchester und Liverpool liegen. Die negativen Auswirkungen der Erholungsnutzung beeinträchtigen sowohl andere Nutzungsformen als auch die Eignung der betroffenen Gebiete für die Erholungsnutzung selbst. Diese Probleme bestehen auch heute noch, doch trafen sie die Nationalparkverwaltungen in den 60er Jahren relativ unvorbereitet (vgl. BLACKSELL 1987, 218).

Die zentralen Errungenschaften des National Parks and Access to the Countryside Act von 1949, nämlich die Ausweisung spezieller Schutzgebiete, die Verbesserung der Zugänglichkeit der Landschaft über Abkommen mit Grundeigentümern und die Einrichtung von Wanderwegen, konnten den Erfordernissen der Freizeitgesellschaft mit ihren gewandelten Ansprüchen an die "Erholungseignung" von Natur und Landschaft im Laufe der 60er Jahre immer weniger genügen. Die neue Generation der Ausflügler entsprach nicht mehr nur dem klassischen Typ des wandernden Naturfreun-

des, der Stille und Einsamkeit in einer möglichst unberührten Landschaft sucht. Sowohl die stetig wachsende Zahl als auch die anders gearteten Bedürfnisse der überwiegend motorisierten Erholungssuchenden machten eine Umorientierung der außerstädtischen Freizeit- und Erholungsplanung notwendig.

3.7.1.3 Die Country Parks als Auffanggebiete für den Naherholungsdruck

In dem 1966 veröffentlichten White Paper der Regierung mit dem Titel “Leisure in the Countryside“ wurde die problematische Entwicklung auf dem Gebiet der Erholung aufgegriffen. Man sah die Lösung des Problems in der Einrichtung spezieller Auffanggebiete nach dem sog. “honeypot“-Prinzip: mit einer entsprechenden Infrastruktur versehen sollten sie besonders attraktive ländliche Ausflugsziele darstellen und dadurch die geschützten Landschaftsbereiche vom wachsenden Erholungsdruck entlasten (vgl. MINISTRY OF LAND AND NATURAL RESOURCES 1966, Paragraph 7). Der Vorschlag aus dem White Paper wurde in den Countryside Act von 1968 aufgenommen. Durch dieses Gesetz wurden die lokalen Behörden ermächtigt, entweder durch den Kauf von Land oder durch Übereinkünfte sog. Country Parks einzurichten und zu unterhalten (vgl. COUNTRYSIDE COMMISSION 1969, 2)[38]. Die Definition des Country Parks wird im Gesetzestext lediglich in einem Nebensatz gegeben und bleibt relativ vage:

> "... a park or pleasure ground for the purpose of providing, or improving opportunities for the enjoyment of the countryside by the public" (zitiert in COUNTRYSIDE COMMISSION 1969, 3).

Die Anerkennung der von den lokalen Behörden vorgeschlagenen Gebiete als Country Parks wurde der Countryside Commission übertragen[39]. Die Countryside Commission führte die gesetzliche Definition in ihren Förderrichtlinien “Policy on Country Parks and Picnic Sites“ in folgender Weise weiter aus:

> "In amplification of this definition the Countryside Commission consider that a Country Park is: an area of land, or land and water, normally not less than 25 acres in extent, designed to offer the public, with or without charge, opportunity for recreational activities in the countryside" (COUNTRYSIDE COMMISSION 1969, 3).

Mit der Anerkennung als Country Park wurde die Gewährung von staatlichen Geldern zur Finanzierung der Parks verknüpft. Bis zu 75% der Ausgaben für die Einrichtung und die Betreibung des Country Parks konnten vom Department of the Environment übernommen werden. Mit einer Änderung der Förderrichtlinien im Jahre 1974 sank dieser Anteil auf 50% (vgl. CURRY 1985, 71). Um von der Countryside Commission anerkannt zu werden, musste ein Country Park für Autofahrer und Fußgänger zugänglich sein und eine angemessene Infrastruktur vorweisen können, zu der u.a.

---

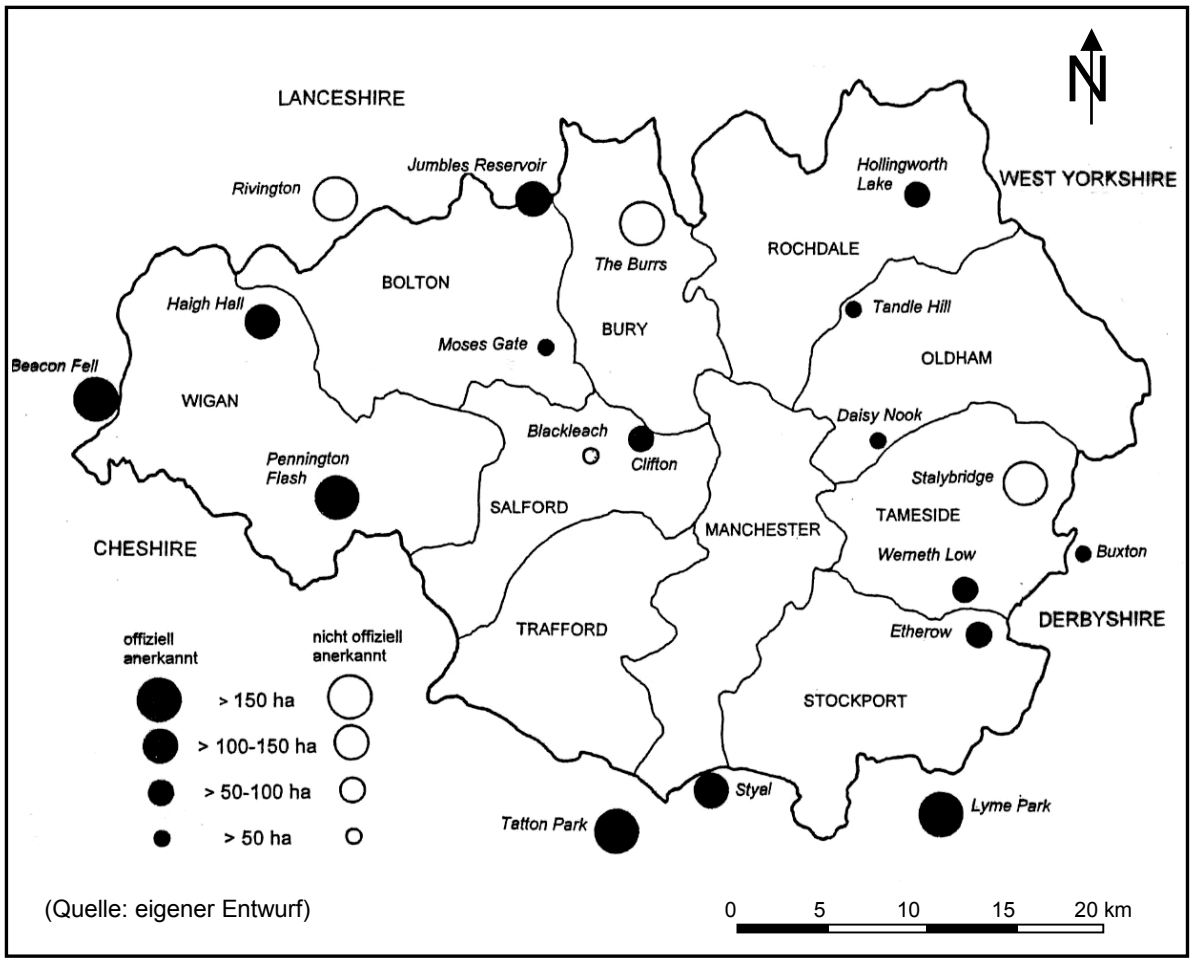
[38] Auch Gebiete im öffentlichen Besitz, die bereits zu entsprechenden Zwecken genutzt werden, können bei Erfüllung entsprechender Voraussetzungen nachträglich den Country Park-Status erhalten. Die lokalen Behörden sind ebenfalls berechtigt, private Country Park-Projekte zu unterstützen (vgl. COUNTRYSIDE COMMISSION 1969, 2).

[39] Diese Körperschaft ging aus der 1949 gegründeten National Parks Commission hervor, deren Befugnisse mit dem Countryside Act auf das Gesamtgebiet von England und Wales ausgedehnt wurden. Ihre Aufgaben liegen hauptsächlich auf dem Gebiet der Förderung der Freizeit- und Erholungsnutzung des ländlichen Raumes, wozu auch die Erhaltung von Natur und Umwelt gehört.

auch Parkplätze und Toiletten gehörten. Auch die Betreuung des Parks musste gewährleistet sein (vgl. COUNTRYSIDE COMMISSION 1969, 3).

Bis 1999 wurden England und Wales 220 Country Parks offiziell ausgewiesen. Sie variieren sowohl hinsichtlich Ausstattung und Charakter als auch in Bezug auf ihre Ausdehnung erheblich. Die beiden größten Parks umfassen mehr als 1000 ha, die kleinsten weniger als 10. Die durchschnittliche Flächengröße liegt bei 120 ha. Viele der Country Parks sind aus umgestalteten herrschaftlichen Anwesen entstanden, wie beispielsweise Tatton Park und Lyme Park südlich von Manchester. Andere umfassen weite Teile offener Landschaft. Bei einer Reihe von Country Parks handelt es sich um ehemalige Industrieflächen, die landschaftsgestalterisch aufgewertet wurden. Auch alte Bahnlinien und Kanäle bieten Ansätze für eine Erholungsnutzung. In einigen Fällen ließen sich die Relikte der industriellen Vornutzung, wie Gebäude oder Stollen, zu Ausstellungszwecken verwenden. Ein bekanntes Beispiel für einen Country Park, der das industrielle Erbe zu seiner Hauptattraktion gemacht hat, ist der Styal Country Park in der Nähe des Manchester Airport mit einer zum Museum umgewandelten Textilfabrik von 1784.

Abb. 47: Die Lage der Country Parks im Raum Greater Manchester



(Quelle: eigener Entwurf)

In Greater Manchester entstanden im Laufe der 70er Jahre zehn Country Parks. Die junge Stadtgrafschaft wies damit im Vergleich zu anderen Grafschaften nicht nur eine sehr hohe Gesamtzahl sondern - mitbedingt durch ihre vergleichsweise geringe Ausdehnung - auch eine bemerkenswerte Dichte an Country Parks auf. Darüber hinaus profitierte Greater Manchester hinsichtlich seiner Versorgung mit Country Parks auch von der besonderen Ausweisungspolitik in der südlichen Nachbargrafschaft Cheshire. Das Cheshire County Council setzte die Country Parks an seinen Grafschaftsgrenzen als eine Art Filter ein, um die Erholungssuchenden aus Liverpool, Manchester und Stoke aufzufangen und die ländliche Grafschaft auf diese Weise vom Erholungsdruck aus den stärker verstädterten Nachbarräumen zu entlasten (vgl. TANNER 1987, 190).

3.7.1.4 Die Einrichtung von Country Parks vor dem Hintergrund sich wandelnder planerischer Rahmenbedingungen

Im selben Jahr, in dem mit dem Countryside Act die Erholungsplanung des Landes reformiert wurde, erfolgte auch eine grundlegende Reform des zwischenzeitlich bereits mehrfach modifizierten Planungssystem von 1947, gefolgt von einer Gebietsreform zu Beginn der 70er Jahre. Aus Gründen die es im folgenden noch näher zu erläutern gilt, erwies sich das reformierte Planungs- und Verwaltungssystem als sehr positiv für die Freiraumentwicklung im Raum Manchester. Dies trifft insbesondere auch für die Einrichtung von Country Parks zu.

Der development plan wurde 1968 in ein zweistufiges System aus structure plans und local plans aufgeteilt. Structure plans übernahmen gewissermaßen die strategischen Aufgaben des development plans, indem sie die längerfristigen Entwicklungsziele für ein Grafschaftsgebiet festlegten. Nur sie benötigten die Genehmigung durch die Regierung. Sie wurden durch die detaillierteren local plans ergänzt, die kleinere Gebiete, wie etwa einen Bezirk (district), ein Stadtzentrum oder auch bestimmte fachliche Bereiche wie den Abbau von Bodenschätzen zum Gegenstand haben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Reformen des Planungssystems erst in der Verbindung mit der Verwaltungsgebietsreform der frühen 70er Jahre ihre volle Wirkung entfalteten: Die Aufteilung in structure plans und local plans betraf zunächst lediglich die Planinhalte bzw. die Größe des Bezugsraums. Erst nach der Neugliederung wurde die Zuständigkeit für die Aufstellung der Pläne auf zwei Verwaltungsebenen verteilt. Durch den Local Government Act von 1972, der 1974 in Kraft trat, wurde England in metropolitane und nicht-metropolitane Grafschaften aufgeteilt. Die sechs metropolitanen Grafschaften wurden nach dem Vorbild Londons, wo die Zweistufigkeit des Verwaltungssystems bereits 1963 eingeführt worden war, in sog. metropolitan districts unterteilt, deren Kerne meist ehemalige county boroughs, also Stadtgrafschaften sind[40]. Der Grund für die Bildung der metropolitan counties lag in erster Linie in der Erkenntnis, dass die großen Verdichtungsregionen mit ihren speziellen Problemen einer eigenen, vom ländlichen Umland abgegrenzten Verwaltung und Planung bedurften. Eine dieser neuen Stadtgrafschaften war Greater Manchester. Die Zuständigkeit für die Aufstellung der structure plans lag fortan bei den county councils, während die Auf-

[40] Die nicht-metropolitanen Grafschaften wurden ebenfalls in districts unterteilt. Jede dieser Gebietskörperschaften verfügt mit dem council über einen direkt gewählten Rat.

stellung der local plans Aufgabe der district councils wurde (vgl. JANNASCH 1979, 42 f; HEALEY et al. 1988, 23; CULLINGWORTH & NADIN 1995, 50-52; HEINEBERG 1997, 24 f).

Die hohe Zahl von Country Parks in Greater Manchester lässt sich, wie bereits angedeutet, auch auf die Auswirkungen der Verwaltungsreform zurückführen: Im Vergleich zu den traditionellen county councils hatten die neuen metropolitan county councils weitaus weniger Aufgabenbereiche und suchten als Betätigungsfelder Gebiete, auf denen sie sich als neue Verwaltungseinrichtungen präsentieren konnten. Die Country Parks waren durch die verfügbaren staatlichen Fördermittel nicht nur billig, sondern stellten auch rasch zu verwirklichende, öffentlichkeitswirksame Projekte dar, mit denen das Greater Manchester County Council (GMC) positiv in Erscheinung treten konnte (vgl. TARRANT 1988, 234 f).

Darüber hinaus wirkte sich ein Kurswechsel in der Förderpolitik der Countryside Commission positiv auf die Einrichtung von Country Parks in Greater Manchester aus: Zwar war es von Anfang an erklärtes Ziel der Countryside Commission, ländliche Erholungsgebiete zu fördern, die die städtische Bevölkerung leicht erreichen konnte, doch vermied sie es anfänglich, Vorschläge anzuerkennen, die zu nah am Stadtrand lagen (vgl. TANNER 1987, 190).

Verschiedene Faktoren in der ersten Hälfte der 70er Jahre induzierten eine Hinwendung zu quasi-urbanen Standorten für Country Parks. Der Kurswechsel der Countryside Commission stellt einen weiteren Schritt auf der seit Mitte 60er Jahre zu beobachtenden generellen Entwicklung von einer an den vorhandenen Ressourcen orientierten Freizeit- und Erholungsplanung im ländlichen Raum zu einer stärker nutzerorientierten Planung dar. Während sich die ressourcenorientierte Freizeit- und Erholungsplanung auf die landschaftliche Qualität geeigneter Gebiete unabhängig von deren Lage stützt, steht bei der nutzerorientierten Planung die Lage einer Erholungseinrichtung im Bezug zu den Wohnorten der potentiellen Nutzer im Vordergrund (vgl. BLACKSELL 1991, 376 f). Die nutzerorientierte Freizeitpolitik richtete sich zumindest in ihren Anfängen schwerpunktmäßig auf die sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen, die in Bezug auf die Freiraumversorgung doppelt benachteiligt waren. Zum einen lebten sie überwiegend in den mit öffentlichen Grünflächen und privaten Gärten unterversorgten Innenstadtbereichen, zum anderen waren die Naherholungsgebiete in größerer Entfernung zu Stadt ohne Auto kaum erreichbar. Man bemühte sich also nach dieser erholungspolitischen Trendwende verstärkt darum, möglichst stadtnahe Erholungsmöglichkeiten zu schaffen, die auch mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln erreichbar waren (vgl. TANNER 1987, 189 f). Einige Country Parks in Greater Manchester standen der Öffentlichkeit schon vor ihrem Ausbau bzw. ihrer Ausweisung für Erholungszwecke zur Verfügung[41]. Der Country Park Tandle Hill in Oldham beispielsweise ist aus einem ehemaligen herrschaftlichen Jagdgebiet hervorgegangen, das bereits seit 1919 öffentlich zugänglich war. Ein weiteres Beispiel ist der Country Park Werneth Low in Tameside. Das Gelände wurde 1920 auf Initiative des War Memorial Committee in Hyde aufgekauft und zum Gedenken an die Kriegsopfer zum öffentlichen Freiraum erklärt.

Tab. 8: Country Parks in Greater Manchester

Name des Country Parks (Jahr der Ausweisung)	Verwaltung	Kurzbeschreibung (Größe, landschaftliche Merkmale)	Freizeitangebot (Ausschnitt)
Pennington Flash 1981 eröffnet, nach 1974 ausgewiesen	Wigan MBC	390 ha See (75 ha), durch Bergsenkung entstanden	Besucherzentrum, städtischer Golfplatz, Kinderspielplatz, Angeln, Wassersport, Naturbeobachtung (v.a. Vögel)
Haigh Hill vor 1974	Wigan MBC	150 ha herrschaftliches Anwesen im Douglas Valley, 75 ha Wald	Cafeteria mit Souvenirladen, Golf, Minigolf, Miniatur-Eisenbahn, model village, Kunsthandwerksgalerie, Naturlehrpfad
Moses Gate 1977	Bolton MBC	50 ha Flusstal: Croal bis zur Mündung in den Irwell, renaturierte Industrielandschaft, Wald, Wiesen	Renoviertes Herrenhaus als Besucherzentrum, Souvenirladen, Angeln, div. Wassersportarten, Modellbootfahren, Modellflughafen
Clifton 1991	City of Salford	80 ha Baggersee von Laubwald umgeben, Flußlauf des Irwell, verfallenes Kanalsystem	Besucherzentrum industriehistor. Sehenswürdigkeiten: Wet Earth Colliery, städt. Bauernhof, Arboretum, Angeln
Tandle Hill 1971	Oldham MBC	45 ha 50% Wald, 50% Wiesen hügelige Landschaft	Picknicktische, spezielle Routen z.B. für Orienteering und für Hundebesitzer, Café, Kinderspielplatz
Hollingworth Lake 1974	Rochdale MBC	84 ha Stausee (zur Speisung des Rochdale Canal), kleinere Waldflächen	Wassersport, Bootsverleih, Camping, Angeln, Naturbeobachtung
Daisy Nook 1977	Oldham MBC	34 ha Hollinwood und Fairbottom Canal, Wald	Reiten, Modellbootfahren, Vogelbeobachtung
Werneth Low 1979	Tameside MBC	76,5 ha hügelige Landschaft	Besucherzentrum in histor. Bauernhaus, Aussichtspunkt
Etherow (vor 1974)	Stockport MBC	65,5 ha Flusstal	Wassersport, Angeln, Blindenpfad
Jumbles Reservoir 1973	Lancashire BC (Bolton)	103,2 ha Stausee	Wassersport, Angeln, lokalgeschichtl. Sehenswürdigkeiten, Café, Informationszentrum, geführte Wanderungen, Beobachtungsstand
Weitere als Country Parks geführte Gebiete, jedoch nicht offiziell ausgewiesen			
The Burrs	Bury MBC	ca. 350 ha ehemalige industrielle Brachfläche, Wiesenflächen und Laubwald	Einrichtungen für landschaftsbezogene Erholungsmöglichkeiten (Angeln, Wandern, Kanufahren etc.)
Blackleach	City of Salford	50 ha ehemalige industrielle Brachfläche, Renaturierung als Anwohnerprojekt, See, Wiesenflächen, Wald	Einrichtungen für landschaftsbezogene Erholungsmöglichkeiten (Angeln, Spazierengehen, Naturbeobachtung etc.)
Stalybridge	Tameside MBC in Kooperation mit North West Water	ca. 250 ha Kette aus 4 Stauseen	Wandern, Radfahren, Reiten, Naturbeobachtung, Ausstellungen

[41] Dies gilt für einen beträchtlichen Teil der unter dem Countryside Act geförderten Erholungseinrichtungen. So wurden etwa 60% der zwischen 1968 und 1974 ausgewiesenen neuen Erholungsflächen bereits vorher für Erholungszwecke genutzt (vgl. CURRY 1985, 71).

Man muss bei dieser Einschränkung der Wirksamkeit des Förderinstrumentes Country Park jedoch die obengenannte Weiterentwicklung der Naherholungspolitik berücksichtigen. Ihre Erfolge sind nicht nur an der Sicherung und Öffnung vorhandener landschaftlich wertvoller Freiräume zu messen, sondern vor allem auch an deren Nutzbarmachung für Freizeit- und Erholungszwecke durch eine möglichst vielseitige und tragfähige Erholungsinfrastruktur. In diesem Sinne sind vor allem diejenigen Country Park-Projekte hervorzuheben, die die spontane Nutzung von Stau-, Bagger- oder Bergsenkungsseen durch entsprechende Einrichtungen in geordnete Bahnen gelenkt und hierdurch den Wert dieser Gewässer sowohl für Freizeit und Erholung als auch für den Naturschutz erhöht haben. In Greater Manchester fallen allein fünf Country Parks in diese Gruppe und unter Einbeziehung der Country Parks an wassersportgeeigneten Flüssen und Kanälen sogar sieben.
Einen spürbar negativen Effekt hatte die Förderpolitik auf die städtischen Parks, für die keine speziellen Fördermittel bereitstanden. Das Engagement für Country Parks verringerte vielerorts die Ausgaben, die für Schaffung und Erhalt urbaner Freiräume getätigt wurden. Auch die Parks in Manchester verloren in den 70er Jahren durch einen Rückgang der Gelder für notwendige Reparaturen und die Pflegemaßnahmen deutlich an Attraktivität (s.a. Abschnitt 4.2.3).

3.7.1.5 Stärken und Schwächen des Planungsinstrumentes Country Parks

Das Angebot der finanziellen Förderung der Country Parks durch den Staat hatte Vor- und Nachteile. Im Hinblick auf die generelle Versorgung mit Erholungsgebieten der Country Park - Kategorie wirkte es sehr stimulierend. Ausgaben der Lokalbehörden für ländliche Erholungseinrichtungen waren, in Entsprechung zu der geringen Priorität, die diesem Bereich beigemessen worden war, bis dahin sehr gering gewesen. Erst mit der Möglichkeit, staatliche Zuschüsse zu erhalten, begannen viele örtliche Behörden über mögliche Projekte auf ihrem Gebiet nachzudenken. Allein in den ersten sechs Jahren nach 1968 wurden in England und Wales insgesamt 123 Country Parks geschaffen. Allerdings muss man einschränkend hinzufügen, dass 60% der in dieser Zeit als Country Parks ausgewiesenen Flächen auch schon vorher als Erholungsgebiete genutzt worden waren (vgl. CURRY 1985, 71). Auf der anderen Seite ist zu beklagen, dass sich das Verteilungsmuster der Country Parks nicht aus einer übergeordneten Bedarfsplanung ergeben hat, sondern aus dem Zusammenspiel der örtlichen Behörden, welche die Gebiete in entsprechender Weise ausbauen konnten, und der Countryside Commission, welche die von den ersteren vorgeschlagenen Projekte als Country Parks anerkennen oder zurückweisen konnte. Sie verfügte jedoch weder über die Möglichkeit, selbst Land für die Einrichtung von Country Parks zu erwerben, noch die Einrichtung von Country Parks durch die Lokalbehörden zu erwirken. Ihr Einfluss auf die Ausstattung der Verdichtungsregionen mit Country Parks beschränkte sich daher im wesentlichen auf die Stimulierung lokalen Engagements. Vor diesem Hintergrund hat sich die Einrichtung der metropoltian counties als sehr günstig erweisen, da sie zumindest im Einzugsbereich der Verdichtungsregionen für eine ausgewogenen und auf den Bedarf abgestimmte Ausstattung mit Country Parks hinwirken und auf diese Weise die fehlende übergeordnete Bedarfsplanung weitgehend kompensieren konnten. Gerade Manchester, dessen eigenes Stadtgebiet kaum geeignete Flächen zur Anlage eines Country Parks bot, hat von dem Engagement seiner Grafschaftsverwaltung sehr profitiert, das zur Einrichtung zahlreicher Country Parks in der näheren Umgebung beigetragen hat.

3.7.2 “Grüne Sterne“ für Amsterdam

3.7.2.1 Die Wurzeln der Naherholungsplanung in den Niederlanden

Parallel zum Vordringen der städtischen Siedlung in ihr ländliches Umland erweiterte sich auch der freiraumplanerische Aktionsradius der Gemeinde Amsterdam auf Gebiete jenseits der baulichen und politischen Stadtgrenzen. Wie in Manchester erwies sich die Freiraumplanung als frühes Feld regionaler Kooperation und wie in Großbritannien war die Naherholungsplanung in den Niederlanden in ihren Anfängen stark mit der Naturschutzbewegung verknüpft.

Das rasche Wachstum der Städte und ihrer Randgemeinden war naturgemäß mit einem hohen Freiraumverbrauch verbunden[42]. Naturschützer beklagten vor allem den Verlust wertvoller Naturräume, doch auch die Verstädterung landwirtschaftlich geprägter Räume beeinträchtigte die Erholungsmöglichkeiten für die Stadtbewohner bald schon spürbar. 1905 wurde anlässlich einer Kampagne gegen die Pläne der Amsterdamer Stadtverwaltung, das Naardermeer, eine wertvolles Naturgebiet, aufzukaufen und als städtische Müllkippe zu nutzen, der erste Naturschutzverein des Landes, der “Verein für den Erhalt von Naturdenkmälern“ (“Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten“ kurz “Natuurmonumenten“) gegründet. Der Verein kaufte das Gebiet und wandelte es in ein Naturschutzgebiet um (vgl. VAN DER VALK 1983, 3). 1911 gründeten einige Organisationen, denen aus verschiedenen Motiven an der Erhaltung der charakteristischen niederländischen Landschaft, aber auch dem Schutz historischer Stadt- und Dorfbilder gelegen war, den Verein “Heimatschutz“ (“Heemschut“), der auf dem Gebiet des Naturschutzes eng mit “Natuurmonumenten“ zusammenarbeitete. Auch der erste niederländische Fremdenverkehrsverband (VVV) und der Radfahrerbund (ANWB) setzten sich von Anfang an aktiv für den Naturschutz zu Erholungszwecken ein (vgl. VAN DER VALK 1982, 35-38).

3.7.2.2 Die katalysierende Funktion der Internationalen Städtebautagung in Amsterdam (1924)

Zu Beginn der 20er Jahre, und damit zur selben Zeit wie in Manchester, richtete sich die Aufmerksamkeit auf die Regionalplanung als Lösungsmöglichkeit für die Fragen des Landschaftsverbrauches, der Koordinierung von Erweiterungsplänen benachbarter Gemeinden und der Verkehrsplanung. Die Anregungen hierzu kamen u. a. aus Deutschland, wo es zum Beispiel im Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk bereits erfolgreiche regionalplanerische Ansätze gab (vgl. S. 203) .

1924 fand die Internationale Städtebautagung der “International Garden Cities and Town Planning Association” (ab 1924: “International Federation for Town and Country Planning and Garden Cities”) in Amsterdam statt. Sie wurde durch das “Nederlandsche Instituut voor Volkshuisvesting en Stedebouw“ organisiert und war der Regionalplanung (“Der Regionalplan für die Großstadt und ihre Umgebung“) und der Freiraumplanung (“Parks, Parksysteme und Erholung“) gewidmet. Diese

Tagung, auf der 435 Planer aus 25 Ländern ihre Gedanken und Erfahrungen austauschten, bedeutete für den niederländischen Städtebau eine enorme Stimulation. Sie verhalf der Idee der Regionalplanung zum Durchbruch und verbesserte das Klima für die Freiraumplanung erheblich (vgl. VAN DER HEIDEN 1988, 17; DE RUIJTER 1980, 17-20).

Hendrik CLEYNDERT, ein prominenter niederländischer Stadtplaner und Naturschützer, argumentierte in einem Vortrag über “Parks and Recreation Grounds in the Netherlands“ für Regionalplanung aus freiraumplanerischen Gründen. In Orientierung am amerikanischen Vorbild, u.a. an Frederic Olmsteds “Boston Metropolitan Park System“, entwarf er ein dreistufiges Freiraumsystem aus innerstädtischen, stadtnahen regionalen und nationalen Freiräumen. Da die Städte zur Verwirklichung der regionalen Parks fast immer auf ihre ländlichen Nachbargemeinden angewiesen sein würden, schlug CLEYNDERT vor, zu diesem Zweck in intergemeindlicher Zusammenarbeit einen regionalen Freiraumplan zu erstellen. Die gemeinsame Freiraumplanung war seiner Ansicht nach der erste Schritt auf dem Weg zu einer umfassenden Regionalplanung. Er zitierte in diesem Zusammenhang Patrick Abercrombie: ”One feels that in many ways public recreation is the ideal subject for proving the need of regional action“ (1924, 268 f).
CLEYNDERT sprach in seinem Vortrag auch die Notwendigkeit eines nationalen Planes an. Aufgrund der ungleichmäßigen Verteilung der wertvollen Naturgebiete über das Land seien einige Provinzen bei ihrer Freiraumversorgung von anderen abhängig. Dieses Problem könne nur durch einen nationalen Freiraumplan zufriedenstellend gelöst werden (w.o. 265).

Der fachliche Diskussionsstand war damit der planungsrechtlichen Situation weit voraus. Gemeinschaftliches regionales Handeln konnte nur auf freiwilliger Basis stattfinden und war vom Engagement der betroffenen Städte und Gemeinden abhängig. Die noch unzureichenden administrativen Rahmenbedingungen zum Freiraumschutz veranlassten viele Gemeinden zur direkten Intervention, indem sie größere Flächen zu Naturschutz- oder Erholungszwecken aufkauften. Eines der bekanntesten Beispiele gemeindlicher Fürsorge für die Naherholung stellt der Amsterdamer Wald dar.

3.7.2.3 Der Amsterdamer Wald

Eingebettet in eine seit Jahrhunderten intensiv bewirtschaftete Kulturlandschaft, die zu einem großen Teil durch Landgewinnungsprojekte entstanden ist, fanden sich im Umfeld der Stadt Amsterdam nur wenige Gebiete, die sich von ihren landschaftlichen Voraussetzungen her für die intensive Erholungsnutzung eigneten. Die Gemeinde Amsterdam schuf deshalb in den 30er Jahren mit dem Amsterdamer Wald vor den Toren der Stadt einen Landschaftspark als quasi naturnahes Erholungsgebiet, das zudem mit einer umfangreichen modernen Erholungsinfrastruktur ausgestattet wurde.

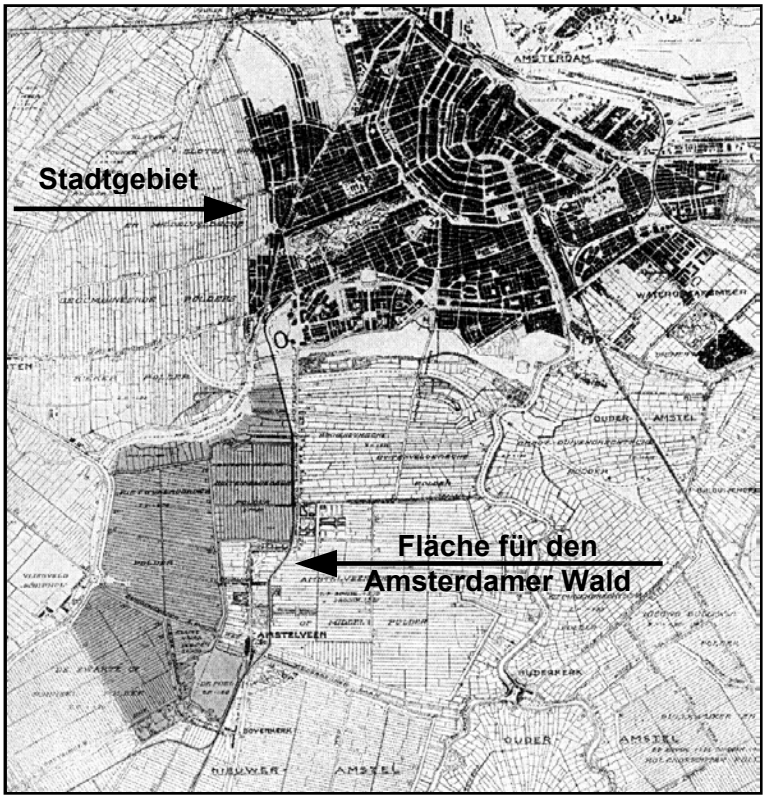
---

[42] 1915 beispielsweise stellte Amsterdams Nachbargemeinde Sloten, die damals etwa 10.000 Einwohner zählte, einen Erweiterungsplan auf, der Wohngelegenheiten für weitere 340.000 Einwohner enthielt (vgl. VAN DER HEIDEN 1989, 31). Auch Ouder-Amstel und Weesperkarspel, zwei Gemeinden südlich von Amsterdam, planten erhebliche Erweiterungen, die ihren ländlichen Charakter und damit auch ihre Eignung als Naherholungsräume für Amsterdam zunichte gemacht hätten (vgl. VAN DER VALK 1982, 67)

Der Gedanke, ein Erholungsgebiet für die Amsterdamer Bürger in der Nähe der Stadt anzulegen, kam bereits um die Jahrhundertwende auf und war bis zum endgültigen Beschluss ein Thema, das immer wieder von verschiedenen Seiten, unter verschiedenen Zielstellungen und in veränderter Form in die Ratsversammlung getragen wurde (vgl. ANDELA 1985, 179). Dass 1925 schließlich eine kleine Gruppe der Ratsmitglieder mit einem diesbezüglichen Antrag erfolgreich war, ist maßgeblich auf den Einfluss der Internationalen Städtebautagung zurückzuführen.

Die Wahl für den Standort fiel auf ein etwa 900 ha großes Gebiet südlich des Nieuwe Meer. Diese Flächen lagen überwiegend außerhalb der Gemeindegrenzen. Abb. 48 veranschaulicht in der Gegenüberstellung des Gebietes mit der damaligen Stadtfläche, welche Dimension das ehrgeizige Projekt hatte.

Abb. 48: Die Lage des Amsterdamer Waldes (1928)



(Quelle: ANDELA 1985, 181, Beschriftung ergänzt)

Der endgültige Plan für den Amsterdamer Wald wurde erst 1936 fertiggestellt und im Rahmen einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert (vgl. ANDELA 1985, 185 f). In den Entwurf flossen sowohl Charakteristika des Englischen Landschaftsparks als auch Merkmale des deutschen Volksparks ein, der in den 30er Jahren gerade den Höhepunkt seiner Entwicklung überschritten hatte. An den englischen Landschaftsstil erinnert die geschwungene Form der Wege und der Gewässerbegrenzungen. Geschlossene Waldpartien bilden den Rahmen für offene, nur durch wenige, locker verteilte Einzelbäume oder Baumgruppen kompartimentierte Wiesenflächen. Wasserflächen, Wald und Wiesen nehmen jeweils etwa ein Drittel der Gesamtfläche ein. In die parkartige Waldlandschaft sind Sportanlagen, Spielplätze und andere Freizeiteinrichtungen eingebettet, die die Forderung nach der Nutzbarkeit, einem Charakteristikum des Volksparks, in hohem Maße erfüllen. Das Neben- oder besser Miteinander romantischer Gestaltung und funktionaler Einrichtungen für Freizeit und Erholung hat sich als erfolgreiches Konzept erwiesen. Durch eine ausgeklügelte Raumverteilung eignet sich der Amsterdamer Wald sowohl für große Schulsportgruppen, als auch für Spaziergänger auf der Suche nach Ruhe und Naturnähe (vgl. LÖRZING 1979, 19).

Der nördliche Teil des Amsterdamer Waldes, in dem sich unter anderem eine Ruderbahn mit internationalen Wettkampfmaßen befindet, wurde bereits vor dem Krieg fertiggestellt. Die Arbeiten an

dem Park wurden auch während des Krieges fortgeführt. Seine endgültige Fertigstellung erfolgte erst 1967. 1999 erfolgte eine 40 ha große Erweiterung nach Süden. Sie verstärkt die Pufferfunktion des Amsterdamer Waldes zwischen der Stadt und dem Flughafen Schiphol.

Auch andere niederländische Städten richteten Erholungswälder für ihre Bevölkerung ein. So weisen der Kralingse Bos in Rotterdam, der Zuiderpark in Den Haag und der Goffert in Nijmegen hinsichtlich ihrer Entstehungszeit und ihrer Gestaltung große Gemeinsamkeiten mit dem Amsterdamer Wald auf (vgl. KONIJNENDIJK 1994, 18).

Zu den Einrichtungen des Amsterdamer Waldes gehören heute u.a. ein Besucherzentrum mit einem Museum, ein Freilufttheater, mehrere Restaurants, ein Campingplatz, ein Freizeitbauernhof, Möglichkeiten zum Surfen, Segeln, Kanufahren, Angeln, Reiten, Minigolfspielen, Schwimmen etc. Die Sportplätze für Feldsportarten liegen am Ostrand des Waldes und schirmen ihn gegen den Stadtteil Buitenveldert ab. Der Amsterdamer Wald wird heute durch eine Autobahn in zwei Hälften geteilt. Insgesamt ist die größere nördliche Hälfte stärker auf die intensive Erholungsnutzung ausgerichtet als die kleinere Südhälfte mit dem Naturgebieten Amstelveense Poel, Kleine Poel und dem Erweiterungsgebiet Schinkelbos. Auch im Nordteil, am Nieuwe Meer, gibt es Bereiche, die der Natur und dem Naturerleben vorbehalten sind (vgl. Abb. 85, S. 333).

3.7.2.4 Regionale Kooperation auf dem Gebiet der Freiraumsicherung

Die Stadt Amsterdam setzte ihr Engagement für die Freiraumversorgung zu Naherholungszwecken parallel zur Planung und Anlage des Amsterdamer Waldes auch auf regionaler Ebene fort. So betraf eines der ersten Beispiele für die regionale Zusammenarbeit im Raum Amsterdam die Freiraumsicherung. Gemeinsam mit sechs weiteren Gemeinden und der Provinz Nord-Holland kaufte sie 1933 1.526 Hektar Land im Gooi, um den Erhalt dieses Landschaftsraumes zu sichern und seine Nutzung als Erholungsgebiet zu fördern (vgl. VAN DER HEIDEN 1989, 32 f). Amsterdam, als Hauptherkunftsort der Erholungssuchenden übernahm 50% der Betriebskosten der zu diesem Zweck gegründeten Stiftung “Het Gooisch Natuurreservaat“. 1950 trat die Stadt der Stiftung “Nationaal Park De Kennemerduinen“ bei und 1957 der “Plassenschap Loosdrecht en Omstreken“, die beide ähnliche Ziele wie die erstgenannte Stiftung verfolgten. Das 1950 erlassene “Gesetz über gemeinschaftliche Regelungen“ (Wet Gemeenschappelijke Regelingen) stellt bis heute die rechtliche Basis für derartige Formen übergemeindlicher, zweckgebundener Zusammenarbeit dar (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1978).

Der Amsterdamer Wald, die Kennemerdünen und das Heidegebiet Gooi blieben bis in die 60er Jahre hinein in Ermangelung gleichwertiger Alternativen die wichtigsten Naherholungsziele im Raum Amsterdam. Mit zunehmender Partizipation der Bevölkerung an der Freilufterholung wurden diese Gebiete insbesondere zu den saisonalen Spitzenzeiten überlastet und der Bedarf an weiteren Naherholungsräumen im Verdichtungsraum wuchs.

Tab. 9: Erholungszweckverbände unter Beteiligung von Amsterdam (1995)

Bezeichnung des Zweckverbandes	Jahr der Gründung	Größe des Gebietes	Mitglieder (neben Amsterdam)	Finanzieller Beitrag Amsterdams
Stichting Gooisch Natuurreservaat	1932	2.510 ha	Provinz Noord-Holland, Blaricum, Bussum, Hilversum, Huizen, Laren, Naarden	zunächst 50%, später 25%, seit 1990 10%
Stichting het Nationaal Park de Kennemerduinen[1]	1950	1.240 ha	Staat, Provinz Noord-Holland, Haarlem, Bloemendaal	25%
Plassenschap Loosdrecht en Omstreken	1957	2.000 ha	Provinz Noord-Holland, Provinz Utrecht, Breukelen, Hilversum, Loenen, Loosdrecht, Utrecht *(1990 hat Amsterdam seine Mitgliedschaft beendet)*	12,1%
Stichting Recreatiegebied Het Twiske	1971	650 ha	Provinz Noord-Holland, Ilpendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Zaanstad	28 %
Stichting Recreatiegebied Spaarnwoude	1971	2.750 ha	Provinz Noord-Holland, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmer-meer, Velsen	25 %
Recreatieschap Vinkeveense Plassen	1972	900 ha	Abcoude, Vinkeveen en Waverveen	25 %
Stichting Groengebied Amstelland	1975	4.500 ha	Provinz Noord-Holland, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel	72 %
Recreatieschap Noord-Zuid-Hollands Plassengebied	1976	14.000 ha	Provinz Noord-Holland, Pronvinz Zuid-Holland, 13 Gemeinden	27,8 %
Recreatieschap Waterland	1983	25.000 ha	Provinz Noord-Holland, Edam/Volendam, Beemster, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zeevang, Zaanstad, Oostzaan *(1995 ist der Stadtteil Amsterdam-Noord an die Stelle Amsterdams getreten.)*	20 %

[1] *geht u.U. auf im Nationalpark Zuid-Kennemerland,* (Stand der Angaben: 9/1995)

3.7.2.5 Das Programm der "Grünen Sterne" für die Niederlande

Bis in die 60er Jahre hinein kamen Einrichtungen für Freizeit und Erholung in den Niederlanden lediglich aufgrund privater und kommunaler Initiativen zustande. Die ersten Ansätze staatlichen Handelns auf diesem Sektor richteten sich auf die Jugendfürsorge und weiteten sich erst im Laufe der Nachkriegszeit auf die Förderung der Freizeitmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen aus.

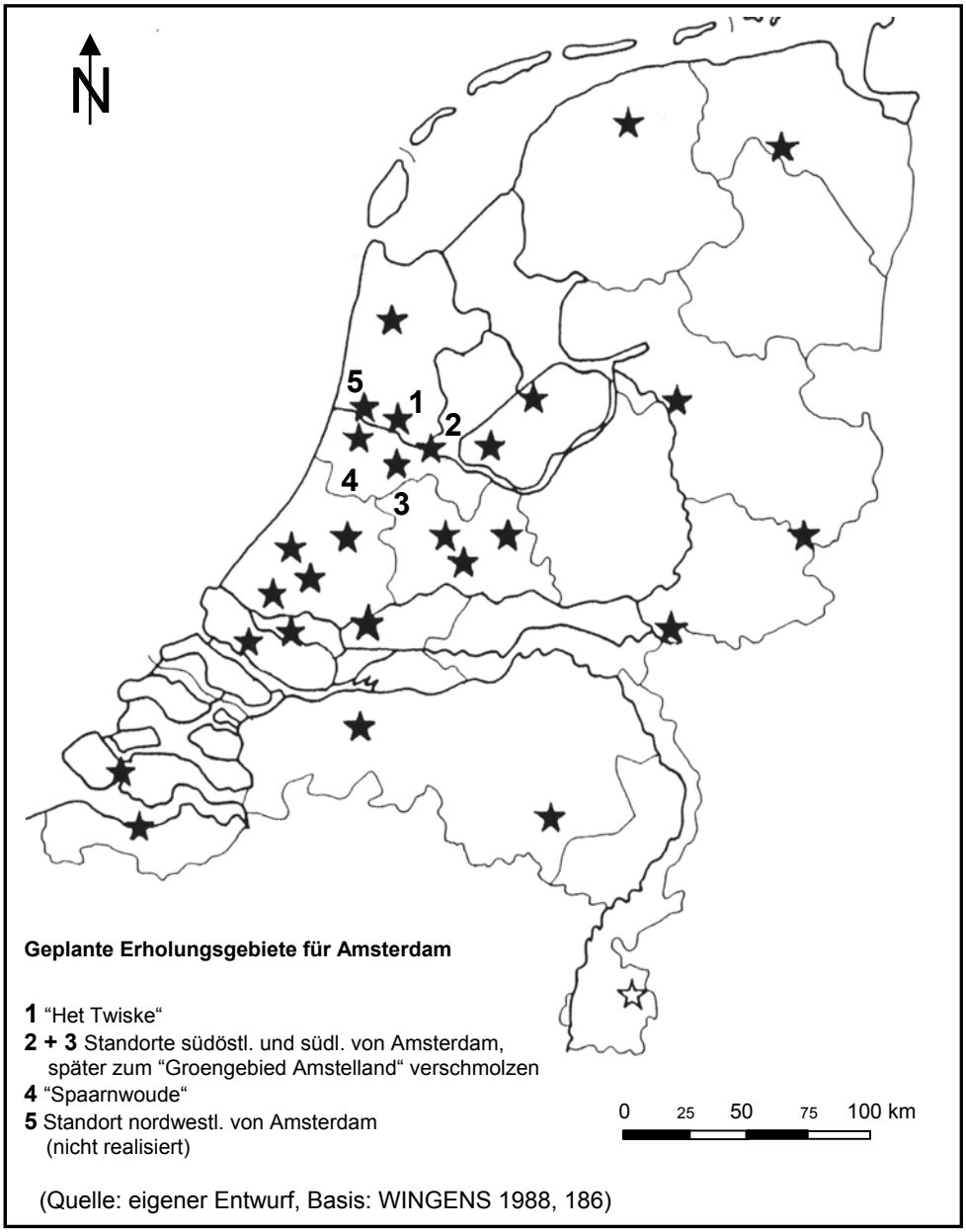
Angesichts wachsender Flächenansprüche durch die Erholung schloss der Staat die Erholungsplanung zu Beginn der 60er Jahre in seinen Aufgabenkatalog ein (vgl. MINISTERIE VAN CULTUUR; RECREATIE EN MAATSCHAPPELIJK WERK 1977, 9-11).

1961 erstellte das Amsterdamer Planungsamt einen Erholungsbasisplan, in dem es für die Anlage weiterer großer Erholungsgebiete in der Umgebung der Stadt plädierte, um den Amsterdamer Wald, der an schönen Sonntagen bis zu 100.000 Besucher anzog, zu entlasten bzw. zu ergänzen. Dieser Gedanke wurde von der Regierung aufgenommen und erfuhr seine Weiterführung im Rahmen eines großangelegten nationalen Programms zur Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten. In den Verdichtungsregionen des Landes wurde die Einrichtung von insgesamt 28 Großprojekten für die Tageserholung geplant, die nach dem hierfür verwendeten Planzeichen auch als “Grüne Sterne“ bezeichnet wurden. Es handelte sich dabei um fest umrissene Naherholungsgebiete, die nach dem Muster des Amsterdamer Waldes etwa 1000 ha umfassen und wie dieser ein landschaftliches Angebot mit Einrichtungen für Sport und Spiel kombinieren sollten[43].

Die Grundlage für die systematische Umsetzung des ambitiösen Programms legte das 1965 gebildete MINISTERIE VOOR CULTUUR, RECREATIE EN MAATSCHAPPELIJK WERK mit der 1969 veröffentlichten und 1973 überarbeiteten Veröffentlichung “Planning Projectontwikkeling op het Gebied van de Openluchtrecreatie“ (P.P.O.) (= “Projektentwicklung Freilufterholung“). Unter anderem wurde hierin die Durchführung einer Vorstudie und die Aufstellung eines Basisplanes für Erholungseinrichtungen aller Art gefordert. Die finanzielle Unterstützung einzelner Klein- und Kleinstprojekte, die bislang die Regel gewesen war, wurde damit durch eine großmaßstäblichere und planmäßigere Vorgehensweise abgelöst.
Der finanzielle Beitrag der Regierung zur Einrichtung der Grünen Sterne umfasste 75 % der Kosten für Grunderwerb, Planung und Ausführung. Die Subventionierung war an die freie, d.h. kostenlose Zugänglichkeit geknüpft, die für mindestens 20 Jahre garantiert sein musste. In der Regel wurden zur Einrichtung der Grünen Sterne sog. recreatieschappen, gegründet, die den deutschen Erholungszweckverbänden vergleichbar sind. Ihnen gehörten in der Regel die betroffenen Gemeinden und in einigen Fällen die jeweilige Provinz und der Staat an (vgl. WINGENS 1988, 189). In den Erholungsgebieten können zusätzlich einige privat geführte kommerzielle Einrichtungen, wie Restaurants, Cafes oder Yachthäfen vorhanden sein. Da die Grünen Sterne für die Tageserholung konzipiert sind, wurden jedoch nur in Ausnahmefällen Campingplätze oder andere Unterkunftsmöglichkeiten eingerichtet. Das Gestaltungsprinzip 1/3 Wasser, 1/3 Wald, 1/3 offenes Gelände, das sich im Amsterdamer Wald sehr bewährt hat, kam vor allem in den ersten Projekten wieder zur Anwendung. Auch die separaten Wegenetze für Fußgänger, Fahrradfahrer, Reiter und den motorisierten Verkehr sind ein gemeinsames Merkmal der Grünen Sterne (vgl. LÖRZING 1979, 6).

[43] Der Gedanke, den städtischen Naherholungsbedarf mit Hilfe von “Großprojekten für die Tageserholung“ zu decken, fand sich bereits im Ersten Raumordnungsbericht (1960, 9 f). Die ersten elf dieser Projekte wurden 1964 in der “Ersten Strukturskizze über die räumliche Entwicklung der Freilufterholung in den Niederlanden“ ausgewiesen, weitere 17 kamen 1966 in der “Zweiten Strukturskizze...“ hinzu, die dem Zweiten Raumordnungsbericht (“Tweede nota over de ruimtelijke ordening“) beigefügt war.

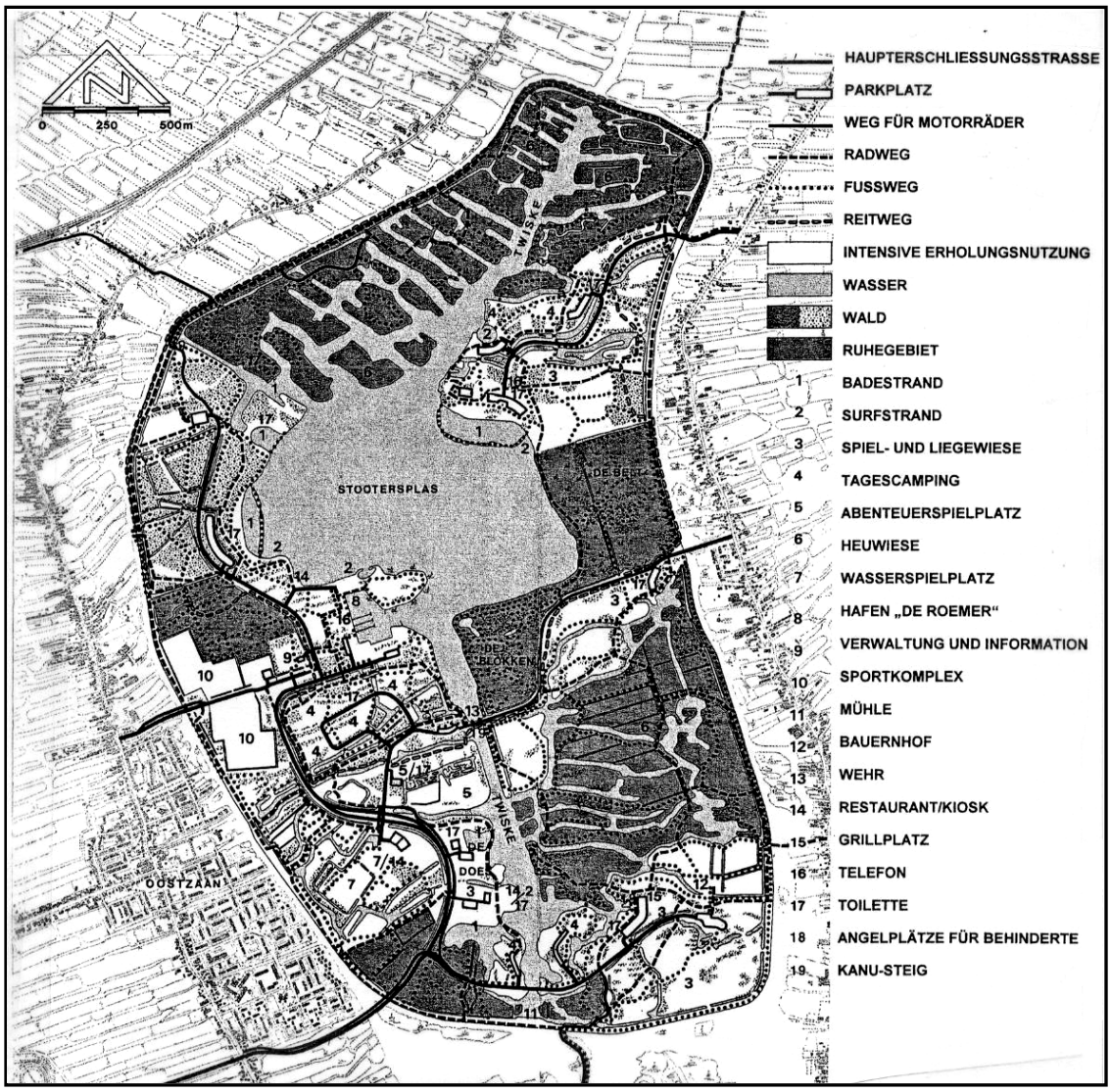
Abb. 49: Das Programm der "Grünen Sterne" in den Niederlanden (1964/66)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: WINGENS 1988, 186)

Im Umfeld der Stadt Amsterdam waren fünf Grüne Sterne geplant. Zwei davon, Het Twiske im Norden (1) (Ziffern beziehen sich auf Abb. 49) und Spaarnwoude (4) im Südwesten, kamen als Gemeinschaftsprojekte der betroffenen Gemeinden und der Provinz Noord-Holland in der geplanten Form zur Ausführung. An den beiden vorgesehenen Standorten im Süden (3) und im Südosten (2) der Stadt wurde mit dem Groengebied Amstelland ein zusammenhängendes Erholungsgebiet eingerichtet, dessen Gestaltung jedoch deutlich von der "klassischen" Form eines Grünen Sterns abweicht. Auch dieses Gebiet stellt ein Gemeinschaftsprojekt dar, an dem sich neben Amsterdam die Gemeinden Ouderkerk, Diemen und Amstelveen beteiligen. Zusammen mit dem Amsterdamer Wald und Waterland bilden die drei Naherholungsgebiete einen Gürtel rund um die Amsterdam, der lediglich im Nordwesten eine größere Lücke aufweist. Das hier geplante Großprojekt (5) für die Tageserholung kam nicht zur Ausführung.

Abb. 50: Das Naherholungsgebiet "Het Twiske"



(Quelle: RECREATIESCHAP HET TWISKE 1993, Legende überarbeitet)

3.7.2.6 Die “Grünen Sterne“ verblassen: eine Trendwende in der niederländischen Freizeit- und Erholungspolitik

Bereits zu Beginn der 70er Jahre geriet das enthusiastische Programm der noch jungen nationalen niederländischen Erholungsplanung ins Stocken. Der enorme Kostenaufwand ist nur einer von vielen Faktoren, die im Laufe der 70er Jahre zur Abkehr dem Programm der “Grünen Sterne“ beitrugen, ehe es überhaupt zur Hälfte realisiert war. Statt dessen erfolgte sowohl auf nationaler als auch auf kommunaler Ebene eine Hinwendung zu einer integrativeren Zugangsweise bei der Erholungsplanung, mit der Folge, dass der Ausbau monofunktionaler Erholungsanlagen gegenüber der Förderung des sog. “medegebruik“, d.h. der Mit- oder Nebennutzung landwirtschaftlicher Gebiete für die Erholung erheblich an Bedeutung verlor.

Der Versuch, stadtnahe Gebiete zur Naherholungsgebieten mit vielseitigen Einrichtungen und einer hohen Aufnahmekapazität auszubauen, muss vor dem Hintergrund der Problemkonstellation der

60er Jahre betrachtet werden. In ersten beiden Raumordnungsberichten und den für die Einrichtung der Grünen Sterne relevanten Strukturskizzen zur Entwicklung der Freilufterholung in den Niederlanden kommt ein allgemeiner Wachstumsoptimismus zum Ausdruck. Die Probleme, die das demographische und ökonomische Wachstum in einem kleinen Land mit sich brachten, wurden zwar als solche erkannt, doch im damaligen Zeitgeist lediglich als eine Art Herausforderung betrachtet. Ihre Lösung schien angesichts des technischen, wissenschaftlichen und planerischen Know-hows nur eine Frage der Zeit und der Sorgfalt zu sein. Nicht zuletzt durch die erste Ölkrise wurde dieser tatkräftige Optimismus abgeschwächt und wich einer etwas vorsichtigeren und besorgteren Haltung gegenüber der Entwicklung des Landes. Gleichzeitig wurde mit den wachsenden Umweltschäden die Kehrseite der expansiven Entwicklung immer offensichtlicher. Im Bereich der Erholungsplanung begann man vor diesem Hintergrund nach neuen, ressourcenschonenden und verkehrsvermeidenden Konzepten zu suchen. Die Erkenntnis von den Grenzen des Wachstums wirkte sich auch auf die Planungsmethodik aus. Großmaßstäbliche Projekte stießen in der Bevölkerung zunehmend auf Widerstand und verloren auch in den Kreisen der Planer und Politiker an Popularität. Es erfolgte eine allmähliche Rückkehr zum menschlichen Maßstab, zu einer Strategie der kleinen Schritte. Die “Blaupausenplanung“ mit definiertem Endziel wandelte sich in Richtung auf eine problemorientierte und wesentlich flexiblere Prozessplanung, die auch in späteren Planungsstadien noch Zielkorrekturen erlaubt (vgl. VAN DEN BAN 1976, 579-582).
Auch fachliche Weiterentwicklungen haben zum Strategiewechsel der niederländischen Naherholungsplanung beigetragen. Dem Konzept der Grünen Sterne lag das auf die CIAM zurückgehende Prinzip der räumlichen Trennung von Funktionen zugrunde. Den vier Hauptfunktionen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholung sollten, um gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden, jeweils eigene Bereiche zugewiesen werden. Dieses Prinzip wurde, zumindest in seiner starren Ausprägung, in Frage gestellt. Gerade für die Erholungsplanung erschien ein integrativer Ansatz, wie das Prinzip der obenerwähnten Mitnutzung landwirtschaftlich geprägter Räume, sinnvoller.

Die Erholungsgebiete rund um Amsterdam repräsentieren hinsichtlich Konzeption und Gestaltung unterschiedliche Phasen dieser Entwicklung. Het Twiske, das als ein Grüner Stern der ersten Stunde eine umfangreiche Erholungsinfrastruktur aufweist, und Waterland, das nie Bestandteil des Programms der Grünen Sterne war und dessen Erholungsnutzung ausschließlich in die Kategorie des “medegebruik“ fällt, markieren ihren Anfangs- bzw. derzeitigen Endpunkt.
Spaarnwoude, ein aus fünf Teilgebieten bestehendes Erholungsgebiet mit Pufferfunktion zwischen Haarlem und Amsterdam, befand sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium der Realisierung, als die Wende in der niederländischen Erholungspolitik erfolgte. Nach einer Periode der Stagnation und Überarbeitung der Pläne wurde der Ausbau der beiden letzten Teilgebiete zu Beginn der 90er Jahre fortgesetzt. In Anpassung an den neuen Kurs sind sie deutlich stärker als die älteren Teilgebiete extensiven Erholungsformen gewidmet (vgl. SMALLEGANG 1985, 12 f; RECREATIESCHAP SPAARNWOUDE 1995). Amstelland hingegen, dessen Ausbau erst in den 80er Jahren begann, entspricht abgesehen von einigen intensiv genutzten Wassersporteinrichtungen gänzlich dem neuen Typus eines in die bestehende Landschaft schonend integrierten Erholungsgebietes, in dem auch die Funktion Naturschutz ihren Platz findet (vgl. GROENGEBIED AMSTELLAND 1996).

Insgesamt hat Amsterdam hinsichtlich seiner Freiraumversorgung sehr vom Programm der Grünen Sterne profitiert. Durch die Möglichkeit der staatlichen Förderung und die systematische Planung im Rahmen des Programms wurde eine beispielhafte Ausstattung mit ausgedehnten und gut erreichbaren Naherholungsgebieten erzielt. Die Wende in der niederländischen Freizeit- und Erholungspolitik hat sich hierauf nicht negativ ausgewirkt. Die hierdurch induzierte Diversifizierung der Grünen Sterne in Erholungsgebiete sehr unterschiedlichen Charakters lässt sich im Gegenteil sogar als positive Auswirkung auffassen.

3.7.3 "Freizeit- und Erholungsschwerpunkte" im Regierungsbezirk Düsseldorf

3.7.3.1 Erste konzeptionelle Ansätze der Naherholungsplanung im Raum Düsseldorf

Auch im Raum Düsseldorf gehen frühe regionalplanerische Anstrengungen auf die Freiraumproblematik im sich abzeichnenden Rhein-Ruhr-Ballungsraum zurück. Anlässlich einer Internationalen Städtebauausstellung (1910), deren Präsentation nach Berlin auch in Düsseldorf und London gezeigt wurde, erhielt der damalige Regierungspräsident des Regierungsbezirks Düsseldorf die Anregung, gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und Landkreisen die Frage eines potentiellen "Nationalparks" für den Rheinisch-Westfälischen Industriebezirk zu erörtern. Unter diesem Begriff verstand man im Prinzip einen großen zusammenhängenden siedlungsnahen Freiraum, einen Wald- und Wiesengürtel, der der Bevölkerung als Erholungsraum zur Verfügung stehen sollte. Die daraufhin gebildete Grünflächenkommission setzte zur Ermittlung des qualitativen und quantitativen Grünflächenbedarfs einen Arbeitssausschuss ein (vgl. OTTO 1981, 28).

Im Auftrag dieses Arbeitsausschusses sammelte der Essener Beigeordnete Robert Schmidt Material und verfasste eine berühmte, sogar als die "Geburtsurkunde der deutschen Landesplanung" bezeichnete Denkschrift mit dem Titel: "Denkschrift betreffend Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)". Sie erschien 1912 und beinhaltete ein umfassendes und fortschrittliches Konzept zur räumlichen Ordnung des Ruhrgebiete (vgl. PFLUG 1970, 82). Ein zentrales Element der Denkschrift bildete Schmidts Grünflächenplanung, die nach Gründung der Siedlungsgemeinschaft Ruhrkohlenbezirk (SVR) im Jahre 1920 in den Verbandsgrünflächenplan von 1923 einfloss. Im Verbandsgrünflächenplan wurden alle größeren, von der Bebauung freizuhaltenden Flächen dargestellt (vgl. BÜRKLEIN 1995, 447). Der Siedlungsverband war durch seine als Gesetz erlassene Verbandsordnung der erste Regionalverband, der auf gesetzlicher Grundlage arbeitete. Die Verbandsordnung verpflichtete den Siedlungsverband, Freiräume zu erhalten und zu schaffen, sich an der Aufstellung entsprechender Pläne zu beteiligen und Personal und finanzielle Hilfen für landespflegerische Aufgaben bereitzustellen. Damit stellte das Gesetz nicht nur aus administrativer, sondern auch aus freiraumplanerischer bzw. landespflegerischer Sicht eine enorme Innovation dar (vgl. PFLUG 1970, 85). Von der Arbeit des SVR (seit 1979 KVR) gingen im Laufe seiner über 75jährigen Geschichte immer wieder wichtige Impulse auf die überörtliche Freiraumplanung im Regierungsbezirk Düsseldorf aus.

Die Grünflächenkommission beim Regierungspräsidenten wurde indes nach der Gründung des SVR nicht aufgelöst, sondern unter Einbeziehung der übrigen Stadt- und Landkreise des Regierungsbezirks in den Siedlungsausschuss für den Regierungsbezirk Düsseldorf umgewandelt, aus dem 1925 der Planungsverband Düsseldorf als zeitlich befristeter eingetragener Verein der Kreise und Gemeinden hervorging. Zu seinen selbstgewählten Aufgaben gehörte die Erstellung eines Plans für die Verkehrs- und Grünflächenentwicklung sowie die Abstimmung der Siedlungs- und Bebauungspläne der beteiligten Gebietskörperschaften. Im Gegensatz zum Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, fehlten dem Planungsverband Düsseldorf die für eine wirksame Arbeit erforderlichen Umsetzungskompetenzen, so dass er lediglich eine indikative Raumplanung betreiben konnte. Für die Freiraumentwicklung im Verbandsgebiet haben sich aus seiner Tätigkeit ganz im Gegensatz zur wegweisenden Arbeit des SVR keine nennenswerten raumwirksamen Auswirkungen ergeben.
Die Phase von 1925 bis 1955 war, überschattet von der Wirtschaftskrise, der Machtergreifung und den Kriegsereignissen insgesamt eine Phase des Stillstands für die regionale Freiraumplanung im Raum Düsseldorf. Die ersten Initiativen in der Nachkriegszeit gingen schließlich nicht von der nunmehr in den Händen der Landesplanungsgemeinschaft Rheinland[44] liegenden Regionalplanung, sondern von den Städten und Gemeinden aus, die sich zur Umsetzung von Projekten zur Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten zu Zweckverbänden zusammenschlossen.

3.7.3.2 Die Naherholungszweckverbände in Düsseldorf und Umgebung

1956 gründete die Stadt Düsseldorf gemeinsam mit dem damaligen Landkreis Düsseldorf-Mettmann, der Gemeinde Erkrath und der Stadt Hilden einen Zweckverband “zur Schaffung und Unterhaltung einer Groß-Erholungsanlage, der Wassersportanlage Unterbacher See“ (LH DÜSSELDORF 1957, 41). An Düsseldorfs östlicher Stadtgrenze lag auf dem Gebiet von Erkrath und Hilden ein durch Auskiesung entstandener See, den die Stadt aufgrund seiner Nähe zum Eller Forst als hervorragenden Standort für ein größeres, wassergestütztes Naherholungsgebiet ansah. Ursprüngliche Pläne, ihn mit Müll zu verfüllen, wurden deshalb verworfen. Seit der Neugliederung im Jahre 1975 gehört der See zu Düsseldorf, der Zweckverband wurde jedoch aufrechterhalten[45].

In der Umgebung Düsseldorfs entstanden in der Folgezeit fünf weitere Zweckverbände. 1968 wurde der Zweckverband Erholungsgebiet Neandertal gegründet, 1971 folgten die Zweckverbände Erholungsgebiet Ittertal und Bergisch-Märkisches Erholungsgebiet, 1974 entstanden der Zweckverband band Erholungsgebiet Angertal und 1980 der Zweckverband für das Erholungsgebiet Knipprather

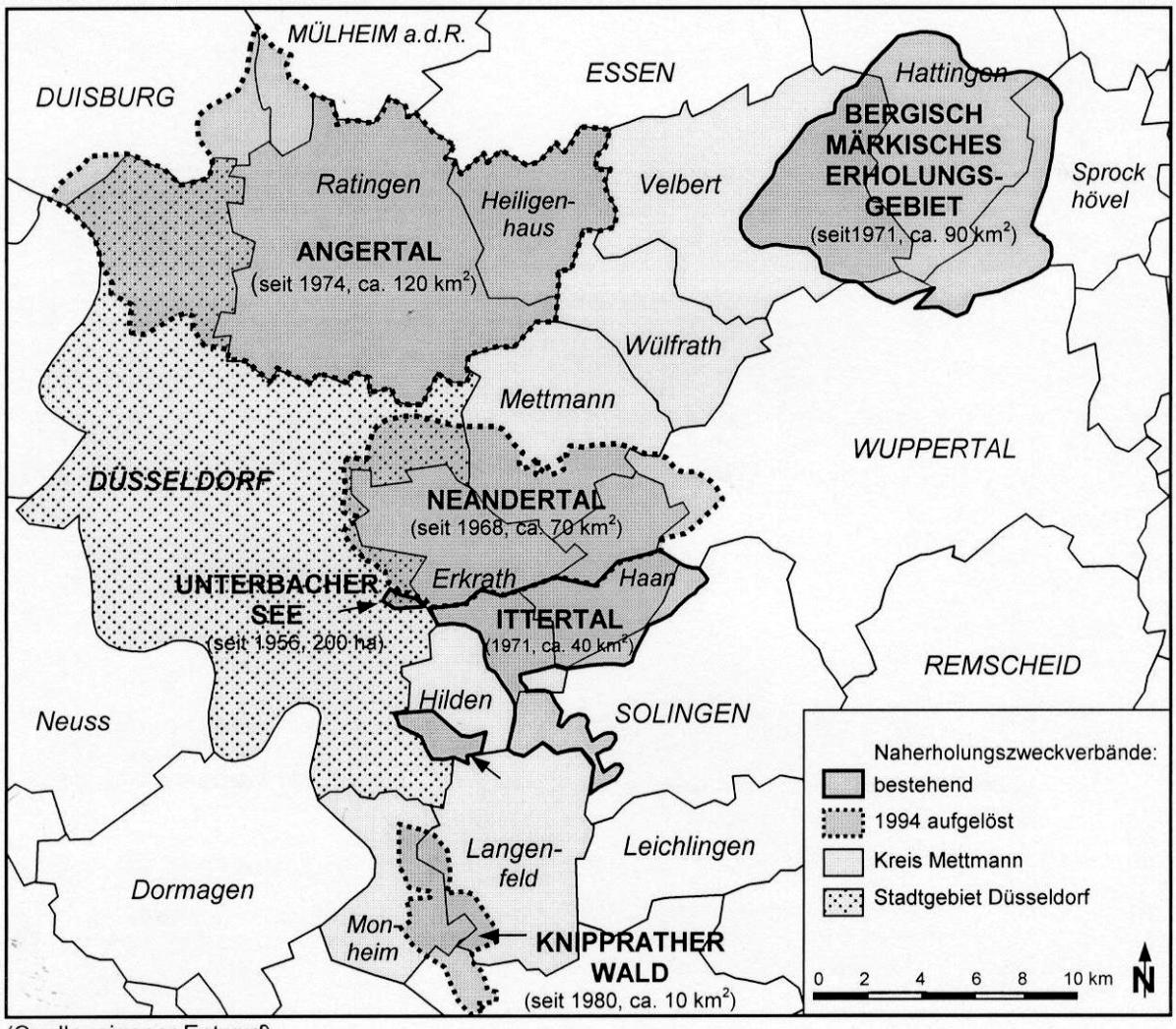
[44] Die Landesplanungsgemeinschaft Rheinland wurde 1937 gegründet. Die Planungsgemeinschaften waren ihr als Bezirksstellen eingegliedert. Bis 1976 nahm sie alle Aufgaben der Regionalplanung im Raum Düsseldorf wahr. Mit der Novellierung des Landesplanungsgesetzes vom 1.1.1976 gelangte die Regionalplanung in NRW in die Zuständigkeit der Bezirksplanungsräte bei den Bezirksregierungen. Die Landesplanungsgemeinschaften wurden aufgelöst (vgl. WEYL 1995, 415, 418).

[45] Die rechtliche Grundlage der Zweckverbände ist das aus den 40er Jahren stammende Gesetz über Kommunale Gemeinschaftsarbeit Die Verbandsbildung zu Kooperationszwecken zwischen verschiedenen Gemeinden entstand jedoch bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In der preußischen Landgemeindeordnung von 1856 und im preußischen Zweckverbandgesetz von 1911 finden sich diesbezüglich frühe rechtliche Regelungen. Die Organisationsform des Zweckverbandes kommt auch bei Wasserverbänden, Volkshochschulverbänden oder Verkehrsverbänden zur Anwendung. Auch zahlreiche Naturparke werden von Zweckverbänden geführt (FREUND 1987, unveröff.).

Wald[46]. Die Stadt Düsseldorf war allerdings lediglich an den Zweckverbänden Angertal und Neandertal beteiligt. Ihr anteilsmäßiger finanzieller Beitrag betrug 23 bzw. 32% (s.a. Abb. 51).

Im Unterschied zum Unterbacher See umschließen die genannten Erholungsgebiete weitaus größere Flächen und werden weniger intensiv genutzt. Die Landschaft und die stille Erholungsnutzung stehen hier dementsprechend stärker im Vordergrund. Ihre Aufgabenstellung war nach dem Tenor der Satzungen prinzipiell deckungsgleich. Als Körperschaften öffentlichen Rechts mit einem gemeinnützigen Zweck sollten sie stadtnahe, zusammenhängende Erholungsgebiete auf hierfür geeigneten Flächen planen, einrichten und betreuen. Neben der Bereitstellung und Unterhaltung von Freizeitinfrastruktureinrichtungen wie z.B. Parkplätzen, Wanderwegen, Trimmpfaden, Ruhebänken und einer entsprechenden Beschilderung gehörte hierzu vor allem die Pflege und Verbesserung der Landschaft unter Berücksichtigung land- und forstwirtschaftlicher Interessen (vgl. NOTHNICK 1975, 13).

Abb. 51: Naherholungszweckverbände im Raum Düsseldorf



(Quelle: eigener Entwurf)

[46] Die meisten Naherholungszweckverbände in der Umgebung Düsseldorfs gehen maßgeblich auf die Initiative des Kreises Mettmann zurück, der federführend bei der Planung und Vorbereitung und Mitglied in allen rechtsrheinischen Naherholungszweckverbänden im Düsseldorfer Einzugsbereich war (vgl. NOTHNICK 1975, 10 f).

Ende 1994 wurden die Zweckverbände Knipprather Wald und Angertal aufgelöst und der Zuständigkeitsbereich des Zweckverbandes Neandertal auf zwei Einrichtungen beschränkt. Die Auflösung der Zweckverbände, die lange Zeit eine anerkanntermaßen erfolgreiche Arbeit geleistet haben, hatte vor allem finanzielle Gründe. So hatten sie als Körperschaften des öffentlichen Rechts neben ihren sachlichen auch zahlreiche kostenträchtige administrative Aufgaben, die man durch die Auflösung einzusparen hoffte. Zudem hatten sich im Laufe der Zeit Veränderungen der Rahmenbedingungen ergeben, durch die die Notwendigkeit zur interkommunalen Kooperation auf dem Gebiet der Naherholungsversorgung gesunken war: Die Einrichtung der Naherholungsinfrastruktur, die in gemeinschaftlicher Anstrengung durchgeführt wurde, galt als weitgehend abgeschlossen. Für die landschaftspflegerischen Aufgaben, die sich mehr und mehr in den Vordergrund der Verbandsarbeit schoben, sind seit Inkrafttreten des Landschaftsgesetzes im Jahre 1975 prinzipiell die Unteren Landschaftsbehörden bei den Kreisen und kreisfreien Städten zuständig. Die Aufgaben der betroffenen Naherholungszweckverbände konnten damit relativ problemlos an die zuständigen Unteren Landschaftsbehörden, d.h. den Kreis Mettmann und die Stadt Düsseldorf übergehen.

3.7.3.3 Das Konzept der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte: Entstehung und Umsetzung

Zu Beginn der 70er Jahre wurde auch die nordrhein-westfälische Landesregierung auf dem Gebiet der Naherholungsplanung aktiv. Als Reaktion auf den wachsenden Bedarf entwickelte sie wie die britische und die niederländische Regierung ein Förderprogramm zur Verbesserung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Lande. Es hat seinen Ursprung in dem 1970 verabschiedeten „Nordrhein-Westfalen-Programm ‘75“ (NWP 75) (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1970). Dabei handelte es sich um ein Handlungsprogramm für den Zeitraum von 1971 bis 1975, das vorrangige “Ziele und Maßnahmen aus allen Bereichen von besonderer strukturpolitischer Bedeutung“ für die Entwicklung des Landes beinhaltete[47] (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1971, 29). Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung der Freizeit - man erwartete eine Steigerung der durchschnittlichen Nettofreizeit bis 1980 um ein Fünftel - sah sich die Landesregierung zu einer Intensivierung und Systematisierung der Förderung von Freizeiteinrichtungen, sowohl für die Tages- als auch die Wochenend- und Ferienerholung, veranlasst. Der Freizeitwert wurde erstmalig auch als Standortfaktor erkannt: “Waren noch vor wenigen Jahren die Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten für Zuzug und Sesshaftigkeit maßgebend, so tritt heute immer mehr der “Freizeitwert“ in den Vordergrund“. Neben Kontakt-, Fortbildungs- und Hobbymöglichkeiten in der direkten Wohnumgebung wurde ein Bedarf an Anlagen festgestellt, “die Möglichkeiten für Sport, Spiel und Muße für alle Altersgruppen und Jahreszeiten vereinigen“. Die Einrichtung derartiger Tageserholungsanlagen sah man als Aufgabe größerer Gemeinden oder Gemeindeverbände an. Sie sollten neben Angeboten für Sport und Spiel auch Möglichkeiten für die stille Erholung bieten und mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

[47] Aufbauend auf den Zielen der Landesplanung und den Fachplanungen der Ressorts war damit erstmalig eine integrierte Gesamtplanung für Nordrhein-Westfalen aufgestellt worden, die zudem auch Angaben über die jeweils vorgesehenen Landesausgaben machte.

Insbesondere im Ruhrgebiet sowie im Raum Düsseldorf lag nach Ansicht der Landesregierung eine unzureichende Ausstattung mit Tageserholungsanlagen vor (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1970, 107 f).

Im Nordrhein-Westfalen Programm 1975 wurden aus diesem Grunde 37 Standorte ausgewiesen, die sich für die Errichtung oder den weiteren Ausbau von Tageserholungsanlagen besonders eigneten. Drei weitere sollten im späteren Programmzeitraum hinzukommen. 20 dieser Anlagen sollten aufgrund der Dringlichkeit in der sog. “Ausbaustufe I“ vorrangig gefördert werden. Für die 20 Anlagen der Ausbaustufe II rechnete man innerhalb des Programmzeitraums lediglich mit dem Grunderwerb. Für Flächenaufkäufe und die Einrichtung waren 133 Millionen DM an Landsfördermitteln vorgesehen. Damit sollten etwa ein Drittel der Gesamtkosten gedeckt werden. Als Standorte für Tageserholungsanlagen der Ausbaustufe I waren im Raum Düsseldorf der “Aaper Wald“ sowie linksrheinisch ein als “Schiefbahn-Kaarst“ bezeichneter Bereich ausgewiesen. Etwas weiter nördlich lagen mit der “Sechs-Seen-Platte“ und “Breitscheid-Lintorf“ zwei weitere potentielle Standorte für Tageserholungsanlagen im Einzugsbereich Düsseldorfs. Die Urdenbacher Kämpe war als Erholungsanlage der Ausbaustufe II vorgesehen, ebenso wie die Zonser Heide (linksrheinisch) und das “Gebiet Monheim“ (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1970, 109)

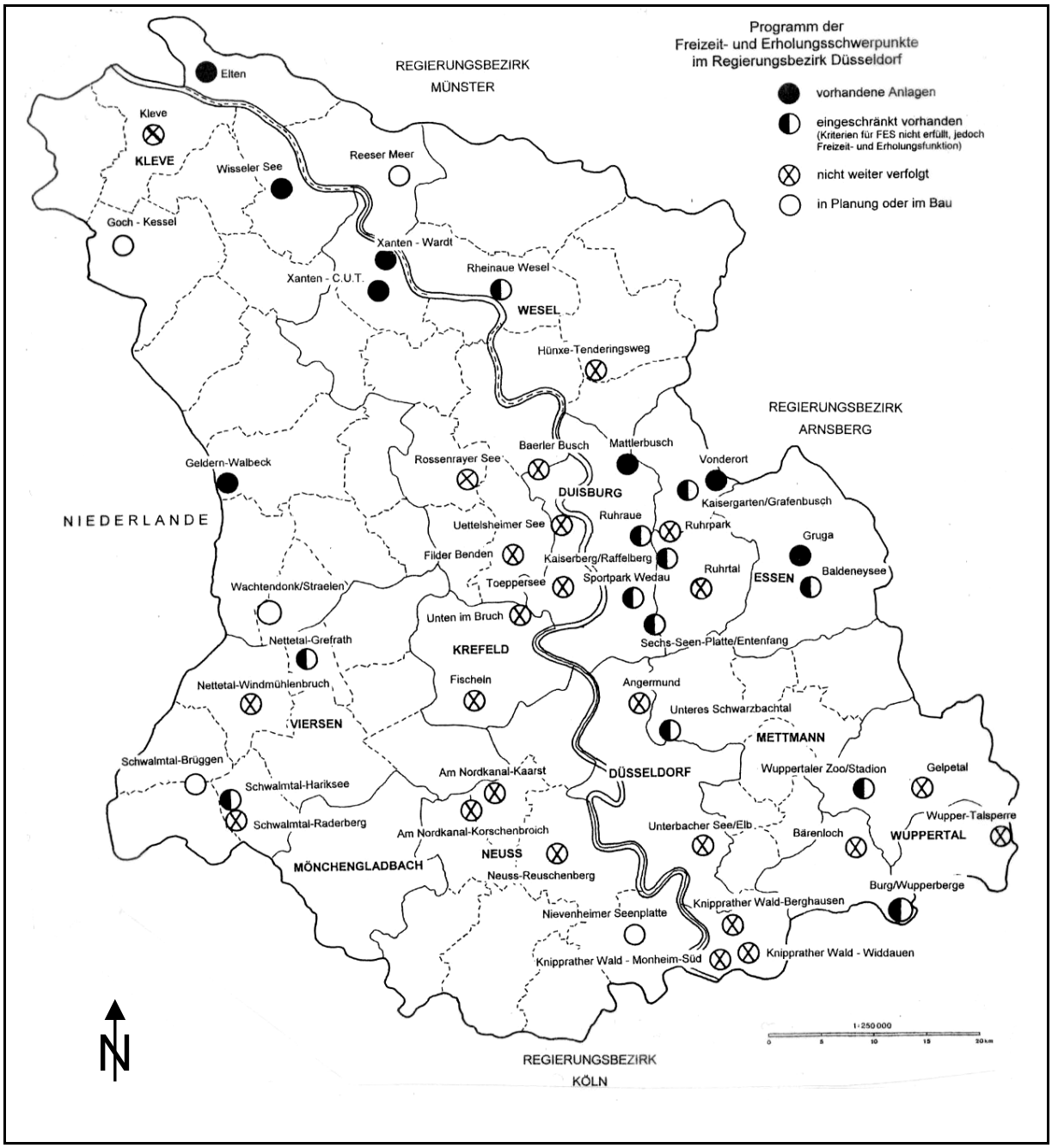
Ende 1974 standen bereits 44 Tageserholungsanlagen und zusätzlich 30 Anlagen für die Wochenend- und Ferienerholung in der Landesförderung (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1975, 55). Damit waren die Vorgaben des Nordrhein-Westfalen Programms in Bezug auf die Tageserholungsanlagen sogar übererfüllt. Das Engagement der Landesregierung für den Freizeit- und Erholungssektor schlug sich nicht nur in der finanziellen Unterstützung entsprechender Projekte, sondern auch gesetzlich in der Fassung des Landesentwicklungsprogramms (LEPro) von 1974 sowie planerisch im Landesentwicklungsplans (LEP) III “Gebiete mit besonderer Bedeutung für Freiraumfunktionen - Wasserwirtschaft und Erholung“ aus dem Jahre 1976 nieder. Die im Nordrhein-Westfalen-Programm enthaltenen Freizeitanlagen wurden bis auf wenige Ausnahmen als sog. „Freizeit- und Erholungsschwerpunkte von überregionaler Bedeutung“ in den LEP III übernommen. Sie sollten nach Maßgabe des LEP III durch die Gebietsentwicklungsplanung um “Freizeit- und Erholungsschwerpunkte von regionaler Bedeutung“ ergänzt werden (vgl. GARBRECHT 1983, 25 f).

Im 1986 in Kraft getretenen Gebietsentwicklungsplan (GEP) des Regierungsbezirkes Düsseldorf wurde die von der Landesplanung geforderte Ergänzung der überregionalen Freizeit- und Erholungsschwerpunkte um Standorte für Freizeit- und regionaler Bedeutung unter folgenden Gesichtspunkten vorgenommen:

- “Nähe zu den Nachfragebieten und Berücksichtigung des Freizeit- und Erholungspotentials,
- schwerpunktmäßiger Ausgleich für Mangelsituationen an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bzw. Verbesserung innerstädtischer Freizeitbedingungen,
- Sicherung bzw. Ausnutzung getätigter Investitionen und Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit“ (vgl. REGIERUNGSPRÄSIDENT DÜSSELDORF 1986, B V 4-1).

Im Regierungsbezirk Düsseldorf wurden zunächst 48 Freizeit- und Erholungsschwerpunkte ausgewiesen. Im Rahmen der 44. GEP-Änderung wurde die Liste um lediglich einen weiteren Standort ergänzt (vgl. REGIERUNGSPRÄSIDENT DÜSSELDORF 1986, B V 4-2; Stand Juli 1994, B V 4-2, s. Abb. 52).

Abb. 52: Freizeit- und Erholungsschwerpunkte im Regierungsbezirk Düsseldorf (2001)



(Quelle: eigener Entwurf, Kartengrundlage: Erläuterungskarte “Regionales Entwicklungskonzept: Freizeit, Erholung“ zum GEP 1986, 1:250.000)

Besondere Bedeutung für die Freizeit- und Erholungsschwerpunkte des Regierungsbezirkes haben abgrabungsbedingte Wasserflächen, die vor allem entlang des Rheins sehr häufig vorkommen. In den Ballungsrandzonen, so auch im Raum Düsseldorf, stehen nahezu alle Freizeit- und Erholungsschwerpunkte im Zusammenhang mit Auskiesungsmaßnahmen (vgl. REGIERUNGSPRÄSIDENT DÜSSELDORF 1986, BV 4-2)[48]. Bei der überwiegenden Mehrheit der Standorte für Freizeit- und Erholungsschwerpunkte im Düsseldorfer Raum handelt es sich um konkretisierte LEP-Standorte[49]. Abb. 52 ist zu entnehmen, dass rund die Hälfte der geplanten Anlagen nicht eingerichtet worden ist und ein weiterer Teil nur in reduzierter Form zur Ausführung kam. Der Grund für diese niedrige Realisierungsquote ist in der Trendwende der nordrhein-westfälischen Freizeit- und Erholungspolitik zu suchen:

3.7.3.4 Die Trendwende in der nordrhein-westfälischen Freizeit- und Erholungsplanung

Im Laufe der 70er und frühen 80er Jahre wandelten sich eine Reihe wichtiger Rahmenbedingungen der Freizeit- und Erholungspolitik, die zu einer allmählichen Veränderung und schließlich zur Abkehr von dem Konzept der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte führten. Die Parallelen zu der Entwicklung in den Niederlanden sind dabei unverkennbar. Bereits Mitte der 70er Jahre, in der Zeit also, in der der LEP III in Kraft trat und die ersten Vorarbeiten zur Erstellung des GEP für den Regierungsbezirk Düsseldorf gerade begonnen hatten, machte sich eine Trendwende in der Freizeit- und Erholungspolitik der Landesregierung bemerkbar.

Nachdem in der Entstehungsphase der Freizeit- und Erholungsplanung auf Landesebene, ausgehend von dem bereits stärker etablierten Naturschutz, der Außenbereich im Vordergrund freiraumplanerischer Bemühungen gestanden hatte, verschob sich das freizeit- und erholungsplanerische Interesse in der Mitte der 70er Jahre in Richtung auf den Innenbereich. Die Sicherung intakter Landschaftsräume als Ausgleichs- und Erholungsräume für die Bewohner der Ballungsgebiete blieb zwar nach wie vor ein wichtiges Ziel der nordrhein-westfälischen Landesplanung, doch erkannte man, dass darüber hinaus auch freiraumplanerische Maßnahmen im Siedlungsbereich selbst erforderlich waren[50]. Die räumliche Schwerpunktverlagerung ist nicht allein sachlich begründet, sondern ergab sich auch aus einer durch Knappheit notwendig gewordenen Konzentration von Fördermitteln auf besonders dringliche Bereiche.

---

[48] Dieser Umstand ist auch vor dem Hintergrund eines seit 1984 entwickelten „Baggerseenprogramms“ der Landesregierung interessant. Um wohnungsnahe Freizeit- und Erholungsanlagen mit geringen Ausbaustandards und Folgekosten zu realisieren, werden die Baggerseen im Zuge dieses Programms nach Abschluss der Auskiesung nicht zugeschüttet, sondern u.a. durch landschaftsgestalterische Maßnahmen der Uferbereiche für Freizeit- und Erholungszwecke hergerichtet (vgl. LANDESREGIERUNG NRW 1989, 52). Durch das Baggerseenprogramm ergab sich eine zusätzliche Fördermöglichkeit beim Ausbau der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte.

[49] Der Standort Monheim, der bereits im Nordrhein-Westfalen-Programm als „Bereich Monheim“ ausgewiesen wurde, und im LEP III unter der Bezeichnung “Langenfeld-Monheim“ wieder aufgegriffen wurde, wurde in drei regionale Freizeit- und Erholungsschwerpunkte, “Knipprather Wald - Berghausen“, “Knipprather Wald - Monheim-Süd“ und “Knipprather Wald-Widdauen“ gesplittet, eine Lösung, die der LEP III eröffnete.

[50] Die endgültige Trendwende wird durch die Einrichtung des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung im Jahre 1980 markiert (vgl. MIELKE 1994, 34).

Bereits 1978 deutete sich an, dass einige der 91 im LEP III dargestellten Freizeit- und Erholungsschwerpunkte wegen mangelnden Interesses der entsprechenden Städte oder Gemeinden gestrichen oder durch andere Standorte ersetzt werden mussten. Dies stand im Gegensatz zu der hohen Zahl von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Kreisen, die Anfang der 70er Jahre die Aufnahme von Standorten in den LEP III beantragt hatten (vgl. OHRMANN 1979, 27 f). Offensichtlich kommen hier organisatorische und vor allem finanzielle Probleme zum Ausdruck, die in der "Planungseuphorie" der frühen 70er Jahre noch nicht oder nicht in vollem Umfang wahrgenommen worden waren. Vor allem die Unterhaltungskosten dürften sich für die potentiellen Träger vor dem Hintergrund der verschlechterten wirtschaftlichen Lage als Investitionshemmnis dargestellt haben, insbesondere nachdem man diesbezüglich erste negative Erfahrungen in den bereits vorhandenen Freizeit- und Erholungsschwerpunkten hatte machen können.

Bei den von der Bezirksplanungsbehörde in Düsseldorf ausgewiesenen Standorten für Freizeit- und Erholungsschwerpunkten von regionaler Bedeutung lassen sich ähnliche Beobachtungen machen. Auch hier fanden sich die infragekommenden Gemeinden vielfach nicht bereit, die Einrichtung zu planen, auszubauen und zu unterhalten. Damit ist ein zentrales Problem der landesplanerischen Steuerung der Freiraumversorgung angesprochen. Insbesondere wenn damit - wie im Falle der intensiv genutzten Freizeit- und Erholungsschwerpunkte - hohe Investitions- und Folgekosten verbunden sind, reicht die planerische Sicherung entsprechender Standorte zur Gewährleistung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit entsprechenden Einrichtungen nicht aus. Erst wenn den potentiellen Investoren, meist also Gemeinden oder Gemeindeverbänden, mit der Flächenausweisung wie zur Laufzeit des Nordrhein-Westfalen-Programms eine umfangreiche finanzielle Förderung in Aussicht gestellt wird, sind die Voraussetzungen für eine effektive landes- bzw. regionalplanerischen Einflussnahme gegeben. Während in den 70er Jahren rund 860 Millionen DM Städtebauförderungsmittel in den Ausbau der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte flossen (davon 610 Millionen in die überregionalen Freizeit- und Erholungsschwerpunkte des LEP III), wurden die Mittel in den 80er Jahren zugunsten von Maßnahmen im Wohnumfeld umgelenkt. 1982 wurden die ursprünglich vorgesehenen Fördermittel von 485 Millionen DM für den weiteren Ausbau auf 85 Millionen DM zum funktionsfähigen Abschluss der im Bau befindlichen Anlagen reduziert. Die Darstellung der noch nicht im Bau befindlichen Freizeit- und Erholungsschwerpunkte wurde in der Folgezeit lediglich als Instrument zur Sicherung von Standorten, die sich für Freizeitanlagen besonders eignen, interpretiert. Ein Anspruch auf staatliche Fördermittel war damit jedoch nicht mehr verbunden (vgl. MIELKE 1994, 34).

Die weitere Entwicklung der freiraumorientierten Freizeit- und Erholungsplanung in NRW und im Regierungsbezirk Düsseldorf ist durch eine zunehmende Integration von Landschaftsschutz und Freizeit- und Erholungsförderung gekennzeichnet. Sie ging mit einer sowohl finanziell als auch ökologisch motivierten Abkehr von einer intensiven Ausstattung der Erholungslandschaft mit Einrichtungen der Freizeit- und Erholungsinfrastruktur einher. Parallelen zur Entwicklung der niederländischen Freizeit- und Erholungspolitik sind dabei unverkennbar. In einer von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Studie zur Überprüfung des Konzepts der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte

wurde das Beispiel der Niederlande zur Bearbeitung der Untersuchungsfragen herangezogen. Da die Trendwende in den Niederlanden einige Jahre früher eingesetzt hatte, konnten die dortigen Erfahrungen in die Empfehlungen zur Weiterentwicklung der nordrhein-westfälischen Freizeit- und Erholungsplanung in Richtung auf eine integrative, dem Prinzip der Mitnutzung geeigneter Gebiete im inner- und außerstädtischen Bereich einfließen (vgl. GARBRECHT 1983).

In der Neufassung des LEP III von 1987 mit dem Titel “Umweltschutz durch Sicherung von natürlichen Lebensgrundlagen - Freiraum, Natur und Landschaft, Wald, Wasser, Erholung“ “verzichtete“ - so die Wortwahl in der textlichen Darstellung - die Landesregierung auf die Ausweisung von Freizeit- und Erholungsschwerpunkten und legte diese Aufgabe ganz in die Hände der Regionalplanung. Für die von der Regionalplanung auszuweisenden bzw. bereits ausgewiesenen Freizeit- und Erholungsschwerpunkte wurde eine räumliche und funktionale Ausrichtung auf den Siedlungsbereich sowie ihre gestalterische Einbindung in Natur und Landschaft gefordert (MINISTER FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW 1988, 20, Ziel 5.2.4). Zudem unterschied der LEP III zwischen “siedlungsnahen Erholungsgebieten“, die auf die Bedürfnisse der erholungssuchenden Bevölkerung abgestimmt und nach Möglichkeit regionalplanerisch mit den innerstädtischen Grün- und Freiflächen in Verbindung gebracht werden sollten, und “landschaftsorientierten Erholungsgebieten“, in denen die Ziele des Natur- und Landschaftsschutzes mit der Erholungsnutzung in Einklang zu bringen sind (w.o. Ziele 5.2.2 und 5.2.3). Der LEP III kennzeichnet damit einen deutlichen Umbruch von einer spezialisierten, lediglich freiraumrelevanten oder freiraumgestützten Planung für Freizeit und Erholung zu einer integrativen Freiraumplanung, die die Belange verschiedener Freiraumfunktionen - meist zum gegenseitigen Nutzen - aufeinander abstimmt. Dieser Kurs wird im jüngsten LEP, dem LEP NRW von 1995, prinzipiell fortgeführt. Zusätzlich werden die Belange des Natur- und Umweltschutzes gegenüber dem Freizeitsektor gestärkt (vgl. MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW 1995, 61).
Auch die Regionalplanung zog sich schließlich aus der Förderung intensiver Freizeitanlagen zurück. Im aktuellen GEP (1999) für den Regierungsbezirk Düsseldorf spielen Freizeit- und Erholungsschwerpunkte als Instrument der freiraumorientierten Freizeit- und Erholungsplanung keine Rolle mehr (vgl. BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF 2000).

Anders als Amsterdam, das seine Naherholungsgebiete zu einem großen Teil dem nationalen Programm von Freizeit- und Erholungsanlagen verdankt, konnte Düsseldorf nicht von der Aktivität der Landesregierung auf diesem Gebiet profitieren. Vor dem Hintergrund der Streichung der Fördergelder nach einer relativ kurzen Laufzeit und der sinkenden Finanzkraft der Städte waren die Projekte einfach zu kostspielig für die öffentliche Hand. Private Investoren ziehen tendenziell den ländlichen Raum vor, da dort weniger die Planung hemmende Flächennutzungskonflikte vorliegen und die nötigen Flächen preiswerter zu erwerben sind. Dies spiegelt sich auch in der Verteilung der tatsächlich realisierten Standorte im Regierungsbezirk Düsseldorf wider (vgl. Abb. 52).

Für die Entwicklung der Erholungslandschaft um Düsseldorf war die Arbeit der Naherholungszweckverbände erheblich bedeutsamer. Hierbei sind vor allem die Standorte Unterbacher See und Neandertal hervorzuheben, die aufgrund ihrer Nähe zur Stadt und der Attraktivität ihres Angebotes eine besonders wichtige Rolle für die Naherholung spielen. Auch die älteste Maßnahme zur Sicherung attraktiver Erholungsräume im Umfeld Düsseldorfs, die Sicherung der Erholungswälder durch Flächenaufkäufe und die Anlage von Spazierwegen durch die Stadt selbst, sollte in ihrer Bedeutung auf keinen Fall vernachlässigt werden.

3.7.4 Vergleichendes Resümee zur Entwicklung der Naherholungsplanung in den Untersuchungsräumen

Die Entwicklung der Freiraumplanung zur Deckung des Bedarfs an für Freizeit- und Erholung geeigneten Landschaftsräumen in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester weist, wie die vorangehenden Ausführungen gezeigt haben, große Parallelen auf und legt eine Einteilung dieses Entwicklungsprozesses in vier Phasen nahe:

1. eine konzeptionelle Pionierphase
2. eine Phase der gemeindlichen und übergemeindlichen Initiativen
3. eine Phase der staatlichen Förderprogramme
4. eine Phase der Konsolidierung

In zusammenfassender Betrachtung sollen im folgenden zunächst die Gemeinsamkeiten und Unterschiede im generellen Entwicklungsprozess der überörtlichen Freiraumplanung in den drei Untersuchungsräumen herausgestellt werden. Dabei erfolgt eine Fokussierung auf die zentralen Elemente der überörtlichen Naherholungsplanung, die Freizeit- und Erholungsschwerpunkte, die Grünen Sterne und die Country Parks, die in Bezug auf die nähere Ausgestaltung und die Effektivität dieser Instrumente miteinander verglichen und bewertet werden. Dieser Vergleich mündet abschließend in eine gegenüber den bisherigen Ausführungen erweiterte Zusammenstellung der Ursachen für die Abkehr von den Grünen Sternen und den Freizeit- und Erholungsschwerpunkten, da die hier wirksam gewordenen Veränderungen der Rahmenbedingungen nicht nur für die Konsolidierungsphase der Naherholungsplanung, sondern auch für die Freiraumplanung der 80er und 90er Jahre charakteristisch sind.

1. Die konzeptionelle Pionierphase:

Seit der Jahrhundertwende und schwerpunktmäßig in den 20er Jahren erfolgten in den drei Untersuchungsräumen über regionalplanerische Initiativen erste Versuche zur Deckung des aufkeimenden Bedarfs an Naherholungsgebieten. In allen drei Untersuchungsräumen bildeten sich mehr oder weniger informale, gemeindeübergreifende Zusammenschlüsse zur Durchführung einer koordinierten Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Die frühen Ansätze übergemeindlicher Planungsarbeit lieferten zum Teil sehr weitsichtige und umfassende regionalplanerische Konzepte, die integrierte

oder eigenständige freiraumplanerische Beiträge beinhalteten. Aufgrund der problematischen wirtschaftlichen Situation der Zwischenkriegszeit und der nachfolgenden Kriegs- und Nachkriegssituation, vor allem aber auch aufgrund der mangelnden Kompetenzen blieben die vielversprechenden Konzepte jedoch ohne Umsetzung. Die Wirkung der indikativen regionalen Freiraumplanung bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges muss in erster Linie auf einer ideellen Ebene gesehen werden. Sie gab wichtige Impulse für die Weiterentwicklung der staatlichen Raumplanung in organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht und ihre Konzepte fanden Eingang in die gemeindliche und übergemeindliche Freiraumplanung der Nachkriegszeit.

Kennzeichnend für die Pionierphase war auch die enge Verknüpfung von Erholungsplanung und Naturschutz. Die Sicherung wertvoller Landschaftsräume vor der Inanspruchnahme für Siedlungszwecke, Verkehrserschließung oder der wirtschaftlichen Nutzung erfolgte nicht nur als Selbstzweck, sondern in der Regel auch mit dem Ziel, sie der Bevölkerung als Erholungsräume zu erhalten. Die Naturschutzverbände, Vereinigungen zum Heimatschutz, Wandervereine und Fremdenverkehrsverbände etc. gingen eine enge und fruchtbare Koalition ein und bildeten eine Lobby, die in allen drei Ländern noch vor dem zweiten Weltkrieg erste Gesetze zum Schutz von Natur und Landschaft sowie die Einrichtung erster staatlicher Schutzgebiete erwirken konnte. Die Erholungsplanung der Pionierphase war dementsprechend landschaftsorientiert, ein Merkmal, das auch auf die anschließende Phase zutrifft. Die Besorgnis um die Freiraumverluste durch die Siedlungsflächenexpansion stellte darüber hinaus in allen drei Beispielräumen ein wichtiges, vielleicht sogar das wichtigste Argument für die Einführung einer übergeordneten Planungsebene dar. In den Niederlanden war auch die Einrichtung der nationalen Raumordnung stark von der Freiraumplanung motiviert.

2. Die Phase gemeindlicher und übergemeindlicher Initiativen:

Zunächst jedoch griffen die Städte zur Selbsthilfe. Allein oder in Kooperation mit ihren Nachbargemeinden sorgten sie für ein erstes Angebot zur Deckung des wachsenden Bedarfs an Naherholungsräumen. Beispiele hierfür sind der Amsterdamer Wald, das Erholungsgebiet Unterbacher See sowie die von Zweckverbänden oder zweckverbandähnlichen Stiftungen betreuten Gebiete Neandertal, Gooi und Kennemeerdünen. Die Erholungsplanung der Städte war in dieser Phase ressourcenorientiert, d.h. die Einrichtung der Erholungsgebiete richtete sich in erster Linie nach den landschaftlichen Gegebenheiten. Für Manchester fehlen entsprechende Beispiele, doch deckten Heaton Park und Wythenshawe Park hinsichtlich ihrer Ausdehnung, Gestaltung und Ausstattung zumindest einen Teil des Bedarfs an großflächigeren Erholungsgebieten ab. Darüber hinaus bestand im Unterschied zu den beiden anderen Städten die Möglichkeit, mit dem Peak District National Park ein von nationaler Ebene eingerichtetes Schutzgebiet für landschaftsgebundene Erholungsformen zu nutzen.

Bereits in den 30er Jahren war die Zahl der Besucher in den wenigen vorhandenen Naherholungsgebieten so hoch, dass es örtlich zu Zielkonflikten kam, doch erfolgte der eigentliche Übergang der “outdoor recreation“ zu einer Massenbewegung erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Durch den hieraus entstehenden Druck auf den ländlichen Raum und insbesondere auf die landschaftlich besonders attraktiven aber empfindlichen Schutzgebiete bekam die Allianz zwischen Erholung und Natur-

schutz allmählich Risse. Besonders deutlich trat dieses Problem in den englischen National Parks hervor.

3. Die Phase staatlicher Förderung:

Der Sektor Freizeit, seit Beginn des Jahrhunderts ein Sektor kommunaler Daseinsvorsorge, entwickelte sich im Laufe der 60er Jahre auch zu einem staatlichen Aufgabenbereich. Die Erholung im Freien spielte auch innerhalb der staatlichen Freizeitpolitik eine wichtige Rolle. Die gestiegenen Anforderungen in diesem Bereich überstiegen sowohl in räumlicher als auch organisatorischer und finanzieller Hinsicht die Leistungsfähigkeit der Städte und Gemeinden, so dass sich hier ein Handlungsbedarf für die übergeordneten Planungsebenen auftat. Ältere Ansätze zu einer überörtlichen Freiraumplanung für Freizeit- und Erholung, wie sie beispielsweise in Zweckverbänden praktiziert wurden, flossen zum Teil in die Gestaltung der neuen auf nationaler Ebene bzw. auf der Ebene eines Bundeslandes entwickelten Programme und Konzepte ein. Neben der Verbesserung der Naherholungsinfrastruktur gehörte - vor allem in England, untergeordnet auch in den beiden anderen Ländern - die Entlastung empfindlicher Naturgebiete vor den Folgen der Erholungsnutzung zu den Zielen, die der Einrichtung stadtnaher, mit einer facettenreichen Erholungsinfrastruktur ausgestatteter Naherholungsgebiete zugrunde lagen. Die Hierarchie der städtischen Freiräume wurde damit unter Einfügung einer neuen Ebene in den außerstädtischen Bereich fortgeführt. Der neue Typ eines Parks war zur Tageserholung für überwiegend motorisierte Besucher gedacht- die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln blieb in den meisten Fällen ein Lippenbekenntnis - und musste neben einer natürlichen oder quasi-natürlichen Umgebung eine relativ umfangreiche Erholungsinfrastruktur bieten, die auch die neuen Ansprüche an eine aktive Erholung mit Sport und Spiel befriedigte. Die Erholungsplanung dieser Phase war durch die Ausrichtung des Angebots am Bedarf nutzerorientiert, was eine Ausrichtung der Standortwahl an den landschaftlichen Gegebenheiten natürlich nicht vollkommen ausschließt. Vor dem Hintergrund der günstigen wirtschaftlichen Situation waren die Planungen der 60er und der 70er Jahre zur Verbesserung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten im Freien in allen drei Ländern durch einen großen Maßstab und einen entsprechend hohen finanziellen Aufwand gekennzeichnet.

Der auffälligste Unterschied der unter ähnlichen Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen etwa zeitgleich (1963-70) entstandenen Konzepte war ihre Dimensionierung. Während in den Niederlanden ein System aus insgesamt 28 Grünen Sternen im ganzen Land geplant war, die jeweils ca. 1000 ha umfassen sollten, war die Zahl der geplanten Standorte für Freizeit- und Erholungsschwerpunkte in NRW mit 91 weitaus höher. Ihre Größe jedoch betrug mit ca. 25-50 ha nur einen Bruchteil der Fläche der Grünen Sterne. Für die Country Parks war eine Fläche von mind. 10 ha vorgesehen, doch gibt es auch Country Parks in der Größenordnung von mehreren hundert Hektar.
Zum Konzept der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte gehörte es, möglichst viele Freizeitangebote an gut erreichbaren Standorten zu bündeln. Durch die Konzentration derartiger Einrichtungen inmitten großräumiger Erholungsgebiete erwartete man neben der Attraktivitätssteigerung auch eine Entlastungsfunktion sensiblerer Landschaftsbereiche. Im Vordergrund stand also die Ausstattung der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte mit einer vielseitigen Freizeit- und Erholungsinfrastruktur.

Bei den Grünen Sternen lag das Gewicht stärker auf der Schaffung einer erholungsgeeigneten Landschaft. Wie beim Vorbild der Grünen Sterne, dem Amsterdamer Wald, wollte man nicht nur ein verbessertes Angebot an Freizeit- und Erholungsinfrastruktur, sondern auch den dazu notwendigen landschaftlichen Rahmen schaffen. Hierzu waren zum Teil sehr aufwendige landschaftsgestalterische Maßnahmen notwendig. Es gab nicht viele Gebiete im Einzugsbereich der Ballungsräume, die sich für diese Art der Landschaftsaufwertung anboten. Die in Frage kommenden Gebiete mussten bei einer anvisierten Aufnahmekapazität von 100.000 Besuchern eine gewisse Größe aufweisen, um auch zu Spitzenzeiten nicht zu überlaufen zu wirken und ihren Charakter als ländlicher Erholungsraum wahren zu können. Hieraus erklärt sich die unterschiedliche Größe und Anzahl der geplanten Erholungsräume in NRW und den Niederlanden.
Bei der Einrichtung der Country Parks stand aufgrund der in den National Parks aufgetretenen Probleme die Entlastung für ökologisch empfindliche Bereiche stärker im Vordergrund als bei den Freizeit- und Erholungsschwerpunkten und den Grünen Sternen, doch ergaben sich hieraus keine erkennbaren konzeptionellen Konsequenzen, mit der Ausnahme, dass die Countryside Commission zumindest anfänglich bei der Anerkennung der Vorschläge darauf achtete, dass diese einen ländlichen Charakter aufwiesen. Das Country Park-Programm war weitaus weniger ausgearbeitet als seine deutschen und niederländischen Gegenstücke, was unter anderem in den stark divergierenden Größen der Country Parks resultierte. Während in den Niederlanden das landesweite System der Grünen Sterne bereits auf nationaler Ebene entworfen wurde, nahm die Regierung in Großbritannien auf die Lage der Country Parks nur indirekt Einfluss indem es der Countryside Commission überantwortet wurde, ungeeignete Standortvorschläge abzulehnen. Das Standortmuster der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte wurde zunächst auf Landesebene ausgearbeitet und anschließend auf regionaler Ebene um weitere Standorte ergänzt. Auf beiden Ebenen wurden Standortvorschläge im Rahmen der Beteiligungsverfahren berücksichtigt.

Trotz dieser Unterschiede spielten in allen drei Fällen die Städte und Gemeinden als die geeignetsten und häufig einzigen in Frage kommenden Träger die Schlüsselrolle bei der Realisierung der Programme. Der Staat förderte - und diesbezüglich sind sich die Programme erneut sehr ähnlich – 50-75 % der Kosten für die Einrichtung des Erholungsgebiets (inklusive Flächenaufkauf, Planung, Bau). Mit dem Hauptproblem, der Finanzierung der Unterhaltskosten, wurden die örtlichen Behörden jedoch in allen drei Ländern weitgehend allein gelassen.
Obwohl der Einrichtung der Country Parks keine übergeordnete Versorgungsplanung zugrunde lag, hat sich dieser pragmatische Ansatz als besonders erfolgreich erwiesen. Die große Dichte der Country Parks in und um Greater Manchester, aber auch in anderen metropolitanen Grafschaften zeigt, dass die Verteilung der Country Parks trotzdem am Bedarf ausgerichtet ist. Die Metropolitan County Councils spielten hierbei eine wichtige Rolle. Die hohe Flexibilität, mit der das ohnehin wenig festgelegte Instrument gehandhabt wurde, führte sowohl zu einer großen Vielzahl als auch zu einer großen Vielfalt an Country Parks im ganzen Land und ermöglichte die problemlose Anpassung an Veränderungen der Rahmenbedingungen, die in den beiden anderen Ländern letztlich zur Abkehr von den Konzepten der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte bzw. Grünen Sterne geführt haben.

Das Konzept der Country Parks zeichnete sich durch eine günstige Mischung von traditionellen und modernen Elementen aus. Durch die Beibehaltung des Park-Begriffs und auch des Park-Charakters, durch die Betonung der landschaftlichen Qualitäten und eine sehr moderate Einstreuung von Einrichtungen für modernere Freizeitaktivitäten kam man offensichtlich der Mentalität der englischen Erholungssuchenden sehr entgegen. Die Bezeichnung “Country Park“ verknüpft zwei sehr positiv belegte Einzelbegriffe und vermittelt sofort eine Vorstellung von Aussehen und Funktion einer solchen Einrichtung. Bestandteil des Namens ist in der Regel auch eine geographische Bezeichnung, die Rückschlüsse auf die Landschaft und die Lage des Parks erlaubt und ihm eine Individualität verleiht. Zu den Stärken der Country Parks, die sie insbesondere von den Freizeit- und Erholungsschwerpunkte positiv abheben, gehört ihr Bekanntheitsgrad, der sicherlich zu einem Teil auf den prägnanten Namen sowohl für den Freiraumtyp als auch für den Einzelpark zurückzuführen ist. Freizeit- und Erholungsschwerpunkte hingegen sind unter diesem Namen in der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt. Die einzelnen Projekte haben bezüglich ihres Bekanntheitsgrades in der Öffentlichkeit nicht von einem gemeinsamen “Label“ profitieren können. Letzteres gilt auch für die Grünen Sterne, die in der Öffentlichkeit in der Regel unter ihrem geographisch bestimmten Namen, meist in Verbindung mit dem Zusatz “recreatiegebied“ bekannt sind. Zudem betreiben die meisten Country Park-Träger eine intensive Öffentlichkeitsarbeit. Broschüren, die über den Park informieren, liegen kostenlos an allen relevanten Stellen aus und viele Parks locken mit saisonal abgestimmten Angeboten wie naturkundlichen Wanderungen, Festen und Ausstellungen Besucher an.

4. Die Konsolidierungsphase:

Der Erfolg des Country Park-Konzepts zeigt sich unter anderem in seiner Konstanz. Zwar sind Country Parks gegenüber anderen Formen der Erholungsförderung im städtischen Umfeld in den Hintergrund getreten, doch werden weiterhin Country Parks eingerichtet bzw. ausgewiesen, und das, obwohl eine solche Ausweisung zur Erlangung staatlicher Fördermittel nicht mehr notwendig ist. Das Programm der Grünen Sterne und der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte lief hingegen in den 80er Jahren aus. An der Entwicklung beider Beispiele zeigte sich ein von zahlreichen, stark miteinander verflochtenen Faktoren herbeigeführter Umbruch der Freiraumplanung für Freizeit und Erholung, der den Übergang zu einer neuen freiraumplanerischen Phase in den 80er und 90er Jahren markiert. Der Umbruch hat in den Niederlanden zwar einige Jahre früher eingesetzt als in NRW, doch weisen sowohl die Rahmenbedingungen als auch der Wandlungsprozess große Parallelen auf. Die wichtigsten Tendenzen dieses Umbruchs lassen sich für beide Räume wie folgt zusammenfassen:

a) Zurückschrauben des Maßstabs

Diese Tendenz bezieht sich auf verschiedene Bereiche. Die in Zeiten starken wirtschaftlichen und demographischen Wachstums und entstandenen Programme spiegelten den Wachstumsoptimismus ihrer Zeit wieder und erwiesen sich in Zeiten verlangsamten Wachstums als zu kostenintensiv. Die Erfahrungen mit Großprojekten, die sich nicht nur auf dem Sektor der Freiraumplanung eine Zeit lang großer Beliebtheit erfreuten, brachte die Schattenseiten großangelegter Programme ans Licht. Sie erwiesen sich u.a. als zu unflexibel und führten zu einer Standardisierung der Lebens-

raumgestaltung, die bald auf die Ablehnung der Öffentlichkeit stieß. Die Alternative wurden in kleinen, individuell geplanten Projekten gesehen, die besser an die konkreten lokalen und aktuellen Bedürfnisse angepasst werden können. Dabei sollte der privaten Initiative gegenüber dem planenden Versorgungsstaat wieder eine stärkere Bedeutung eingeräumt werden. Die Umorientierung der Erholungsplanung von monofunktionalen auf multifunktionale Gebiete bedeutete gleichzeitig eine Abkehr von dem in der Freiraumplanung vorherrschenden Denken in Hierarchien. Die Grünen Sterne und die Freizeit- und Erholungsschwerpunkte bilden die oberste Stufe in einem hierarchisch gegliederten System städtischer Freiräume, das innerhalb der Stadt mit den Nachbarschaftsparks beginnt.

b) Umkehr zu einer ökologisch verträglicheren Erholungsplanung

Mit der wachsenden Sensibilität für die Umweltprobleme stiegen die Anforderungen an eine ökologisch angepasste Planung. Die Auswirkungen der Grünen Sterne und der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte auf den Natur- und Umweltschutz sind ambivalent. Auf der einen Seite konzentrieren sie Einrichtungen und Besucher auf bestimmte Gebiete und entlasten auf diese Weise andere vom Erholungsdruck. Auf der anderen Seite gehen von der intensiven Erholungsnutzung auch Störungen auf die umliegenden Gebiete aus. Die Eingriffe in die Landschaft bei der Einrichtung der Projekte variierte. Während die Freizeit- und Erholungsschwerpunkte in der Regel an bereits vorhandenen Standorten von Erholungseinrichtungen ausgewiesen wurden, wurden durch die Anlage der Grünen Sterne auch bislang relativ unbeeinträchtigte Naturgebiete durch Einrichtungen zu intensiven Erholung wie Freibäder, Minigolfanlagen und Yachthäfen degradiert oder zerstört. Als grundsätzlich negativ ist die verkehrserzeugende Wirkung der gebündelten Einrichtung anzusehen. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist entgegen anderslautender Pläne von wenigen Ausnahmen abgesehen mangelhaft und trotz der Nähe zu den Ballungsräumen reist ein großer Teil der Besucher mit dem Pkw an (vgl. MIELKE 1994, 35; WINGENS 1988, 209). Die funktionalen Integration der Erholung mit der Landwirtschaft stellt ein Alternativkonzept dar, das an die neuen ökologischen und ökonomischen Rahmenbedingungen besser angepasst ist. Dies gilt in etwas eingeschränktem Maße auch für die Integration von Naturschutz und Erholung.

c) Rückbesinnung auf die Stadt als Freizeitraum

Eine Minderung der von Freizeit und Erholung auf Natur- und Landschaft ausgehenden Beeinträchtigungen erwartete man auch von einer Verstärkung der rekreativen Funktionen der Stadt. Durch eine Aufwertung des Quellgebietes der Erholungssuchenden, sollte das Zielgebiet entlastet und die Zunahme des motorisierten Freizeitverkehrs gestoppt werden. Neben diesen ökologischen Gesichtspunkten trugen auch Fortschritte in der freizeitsoziologischen Forschung zur Rückbesinnung auf die Stadt als Freizeit- und Erholungsraum bei, die im folgenden zur Ergänzung und Abrundung der zusammenfassenden Darstellung erläutert werden sollen:

Die Erholungskonzepte der 60er und frühen 70er Jahre waren von einer anti-urbanen Haltung geprägt, deren Wurzeln in dem romantischen Ideal der Natur als Stätte eines besseren Lebens liegen. Erholung wurde einseitig mit Erholung im Freien gleichgesetzt und als Ausgleich zu den

Tab. 10: Phasen der Naherholungsplanung in den Untersuchungsräumen: vergleichende Übersicht

ZEIT / PHASE	Generelle Merkmale und Tendenzen / *Lokale Ausprägung und Beispiele*		
	Manchester	***Amsterdam***	***Düsseldorf***
ca. 1912 **Konzeptionelle Pionierphase**	Auswirkungen vor allem ideeller und konzeptioneller Art: • Wegbereitung einer übergemeindlichen Sorge für Freizeit, Erholung, Landschaftsschutz und für die Einführung einer regionalen Planungsebene • Gemeinden werden in Einzelfällen selbst aktiv: s. Amsterdamer Wald • Internationale Entwicklung: s. Internationale Städtebautagung Amsterdam (1924)		
	Report upon the Regional Scheme (1926): Sicherung attraktiver Landschaftsausschnitte (regional parklands) für allgemeine Erholungszwecke vorgeschlagen	*Starker Einfluss der sich formierenden Natur- und Heimatschutzvereine Vorbildprojekt Amsterdamer Wald*	*Pläne der Grünflächenkommission des Regierungsbezirks Düsseldorf, Vorbild durch SVR (19) und seine Verbandsgrünflächenplan*
ca. 1950 **Phase gemeindlicher Kooperation**	Ressourcenorientierte, d.h. auf Natur und Landschaft gestützte Freizeit- und Erholungsplanung		
	(Keine Beispiele, stattdessen Engagement des Staates in Form der Ausweisung von Nationalparks, die sowohl dem Naturschutz als auch der Erholung dienen sollen, Im Einzugsgebiet Manchesters: Peak District National Park)	*Stiftungen / Zweckverbände zum Erhalt schützenswerter Landschaften, Mitglieder Gemeinden und Provinzen (1933) Het Gooisch Natuurreservaat (1950) Nationaal Park De Kennemerduinen (1957) Plassenschap Loosdrecht en Omstreken*	*6 Zweckverbände zur Föderung von Erholungsgebieten in der Umgebung Düseldorfs, Düsseldorf selbst beteiligte sich an 1956 Zweckverband Unterbacher See 1968 Zweckverband Erholungsgebiet Angertal 1980 (- 1994) Zweckverband Erholungsgebiet Angertal*
ca. 1970 **Phase staatlicher Förderprogramme**	Ressourcenorientierte Freizeit- und Erholungsplanung wird von nutzerorientierter Freizeit- und Erholungsplanung abgelöst. Folge: intensivere Ausstattung der Gebiete mit Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Gebiete liegen tendenziell näher an Städten, landschaftliche Attraktivität nicht mehr ausschlaggebend		
	Country Parks	*Grüne Sterne*	*Freizeit- und Erholungsschwerpunkte*
ca. 1980 **Konsolidierungsphase**	Rückbesinnung auf die Stadt als Freizeitort, Förderung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt (auch nicht-freiraumgestützte Aktivitäten) Trend zur "sanfteren" Nutzung von Natur und Landschaft für Freizeit und Erholung, Funktionsintegration anstelle von Funktionstrennung		
	Country Parks verlieren zentrale Stellung in der Erholungsförderung im ländlichen Raum	*Programm der Grünen Sterne läuft aus, viele der geplanten Projekte werden nicht, einige zumindest in konzeptionell veränderter Form realisiert*	*Programm läuft aus, die meisten Freizeit- und Erholungsschwerpunkte werden nicht oder nur teilweise realisiert*

(Quelle: eigener Entwurf)

beengten Lebensumständen in der Stadt angesehen. Damit unterlagen die Planer zwei Fehleinschätzungen, die u.a. auf einen Rückstand der freizeitsoziologischen Forschung zurückgeführt werden können. Zum einen besteht Erholung im Freien aus einer Vielfalt von Freizeitaktivitäten, die nicht unbesehen als funktionale Einheit dargestellt werden können. So hängt es bei vielen Freizeitaktivitäten und insbesondere Sportarten zu einem großen Teil vom Wetter ab, ob sie im Freien oder in Räumen ausgeübt werden. Die Zusammenfassung heterogener Freizeitaktivitäten unter die Kategorie “Freilufterholung“ (“openluchtrecreatie“, “outdoor recreation“) ist das Resultat der Raumwirksamkeit dieser Aktivitäten, wodurch sie aus praktischen Gründen in das Ressort der Raumplanung fallen. Vom soziologischen Standpunkt her wäre jedoch eine integrierte Freizeit- und Erholungspolitik sinnvoller, zumal Aktivitäten im Freien keineswegs den Hauptanteil der Freizeit einnehmen.

Die zweite Fehleinschätzung liegt in der sog. “Fluchtthese“. Die vorherrschende ländliche Orientierung der Erholungsplanung führte zur Vernachlässigung der städtischen Potentials zur Erholung im Freien. Der Aufenthalt außerhalb der Stadt galt als Voraussetzung für die Erholung. Die ländlichen Erholungsgebiete dienten also vor allem zur Kompensation der Nachteile des Lebensraums Stadt. Durch diese Voreingenommenheit entstand ein “blinder Fleck“ bei Wissenschaftlern, Planern und Verwaltungsangestellten hinsichtlich der möglichen Austauschbarkeit und gegenseitigen Ergänzung von Erholungsmöglichkeiten in der Stadt und auf dem Land. Die der Fluchtthese zugrundeliegende anti-urbane Haltung führte also zu einer unnötigen Einseitigkeit der Erholungspolitik, die erst seit der Mitte der 70er Jahre allmählich revidiert wurde (vgl. BECKERS 1983, 257-260).

3.8 Freiraum zur Steuerung der Siedlungsentwicklung

Standen bei den bisher betrachteten Freiraumkategorien die Funktionen für Freizeit und Erholung im Vordergrund, so rückt das folgende Kapitel den Einsatz von Freiraum zur Steuerung des Siedlungswachstums in den Blickpunkt. Der quantitative Verlust und die mangelnde Erreichbarkeit grünbestimmter Freiräume sind als Hauptbeweggrund für die Einrichtung öffentlicher Freiräume beschrieben worden. Sie bilden grüne Enklaven inmitten des von baulichen Strukturen geprägten städtischen Raumes. Auf der anderen Seite lassen sie sich jedoch auch dazu einsetzen, die weitere Ausdehnung der städtischen Siedlung zu stoppen oder durch größere freiräumliche Zäsuren zu strukturieren. Hierdurch lässt sich der Freiraummangel gewissermaßen an seiner Wurzel bekämpfen. Eine Begrenzung der Stadtgröße bzw. eine Siedlungsstrukturierung dient jedoch nicht nur freiräumlichen, sondern auch sozialen und wirtschaftlichen Zielen.

Mit dem britischen Konzept des Green Belt und dem niederländischen Konzept des “Grünen Herzens der Randstad“ werden im folgenden zwei unterschiedliche Ansätze der Siedlungssteuerung hinsichtlich ihrer Entstehung und konzeptionellen Weiterentwicklung vorgestellt und miteinander verglichen. Ihnen wird mit den “Regionalen Grünzügen“ ein regionalplanerisches Freiraumplanungsinstrument gegenübergestellt, das erst seit kurzem in Düsseldorf zur Anwendung kommt, jedoch bereits eine längere Entwicklung im Ruhrgebiet durchlaufen hat. Aufgrund dieses unterschiedlichen zeitlichen Hintergrundes sowie einiger grundsätzlicher konzeptioneller Unterschiede ist die Vergleichbarkeit zum Green Belt und zum Grünen Herzen eingeschränkt, so dass der Schwerpunkt der Ausführungen auf dem britischen und niederländischen Untersuchungsraum liegt. Wie bereits im Kapitel zur Naherholungsplanung wird der Betrachtungsrahmen in räumlicher und planerischer Sicht auf den regionalen Rahmen und im Falle des Grünen Herzens auch auf national bedeutsame Fragestellungen erweitert.

3.8.1 Die Entwicklung der Green Belts im Raum Manchester im Wandel der staatlichen Green Belt-Politik

3.8.1.1 Die Herkunft des Green Belt-Gedankens

Der Gedanke eines Grüngürtels zur Begrenzung des städtischen Wachstums hat eine sehr lange Tradition. Dass er bereits im 16. Jahrhundert zur Eindämmung der Siedlungstätigkeit in und um London eingesetzt wurde, weist darauf hin, dass die Größe einer städtischen Siedlung schon lange vor der Entstehung der modernen Industriestädte Probleme aufwarf oder zumindest entsprechende Befürchtungen wachrief. In einem Aufsatz zur Ideengeschichte des “grünen Rings der Großstädte“, kommt HENNEBO (1979, 425) zu dem Ergebnis, dass

> “... die Idee eines stadtergänzenden und stadtbegrenzenden Freilandringes in ganz verschiedenen Bereichen auftaucht: In utopischen Siedlungskonzepten mit z.T. ausgesprochen “antiurbanistischen“ Zielsetzungen, in sozial- oder lebens-reformerischen Modellstadtentwürfen, aber auch im Zusammenhang mit pragmatischen Planungen oder Maßnahmen, die eine unmittelbar realisierbar erscheinende Verbesserung bzw. eine partielle Beseitigung von Missständen beabsichtigen“.

Stadtergänzende und stadtbegrenzende Funktionen schließen einander nicht aus und finden sich häufig in Kombination. Da die jeweils verwendeten Begriffe wie “Grünring“, “Grüngürtel“ oder “Freilandring“ nicht systematisiert sind und keine näheren Rückschlüsse auf die Ausgestaltung oder die Funktion der jeweiligen “Grünring-Variante“ erlauben, wird der Begriff “Green Belt“ in den folgenden Ausführungen unübersetzt und in Großschreibung verwendet. Er steht für eine spezifische Ausprägung der allgemeinen städtebaulichen Grundidee innerhalb der britischen Raumplanung der Nachkriegszeit.

Als Bestandteil des von Ebenezer Howard entwickelten Gartenstadt-Konzepts erhielt der Gedanke eines Grüngürtels zu Beginn des 20. Jahrhunderts einen festen Platz innerhalb der modernen Stadtplanungstheorie und in der britischen Raumplanung[51]. Das Konzept wurde von den englischen Stadtplanern Raymond Unwin und Patrick Abercrombie in den 30er und 40er Jahren aufgegriffen und durch Übertragung auf bestehende Großstädte wie London, Edinburgh und Glasgow weiterentwickelt (vgl. TEWDWR-JONES 1997, 73).
Howards Beitrag zum heutigen Green Belt wurde allerdings häufig fehlinterpretiert. In seinem Gartenstadt-Konzept verstand er Stadt und Land als eine Einheit. Die die Gartenstadt umgebenden Freiflächen des sog. Country Belts sind am besten als Stadtflächen zu beschreiben, die für Landwirtschaft und Gartenbau genutzt werden. Über die Verpachtung dieses in Besitz der Gemeinde befindlichen Landes sollte ein Teil der Kosten der Stadt gedeckt werden. Gleichzeitig dienen sie als Standort für Einrichtungen wie Krankenhäuser, Behindertenheime oder Sanatorien und als Naherholungsraum für die Bevölkerung der Stadt. Für eine Gartenstadt mit 32.000 Einwohnern sah Howard einen Country Belt von rund 5.000 acres (2.025 ha) vor. In der britischen Raumplanung erfuhr dieser multifunktionale Grüngürtel eine Verkürzung zur Bebauungsgrenze. Die Grenze des städtischen Wachstums resultierte nach Howard jedoch allein aus der Einwohnerzahl (vgl. HOWARD 1965).

3.8.1.2 Die Green Belt-Planung im Raum Manchester vor 1955

Im "Report upon the Regional Scheme" von 1926 werden als Hauptaufgaben einer Freiraumplanung auf regionaler Ebene neben der Einrichtung von städtischen Freiräumen auch folgende genannt:

> "The provision of open belts of country around towns, preventing straggling building growth, and providing "lungs" or air channels between populated areas."

und

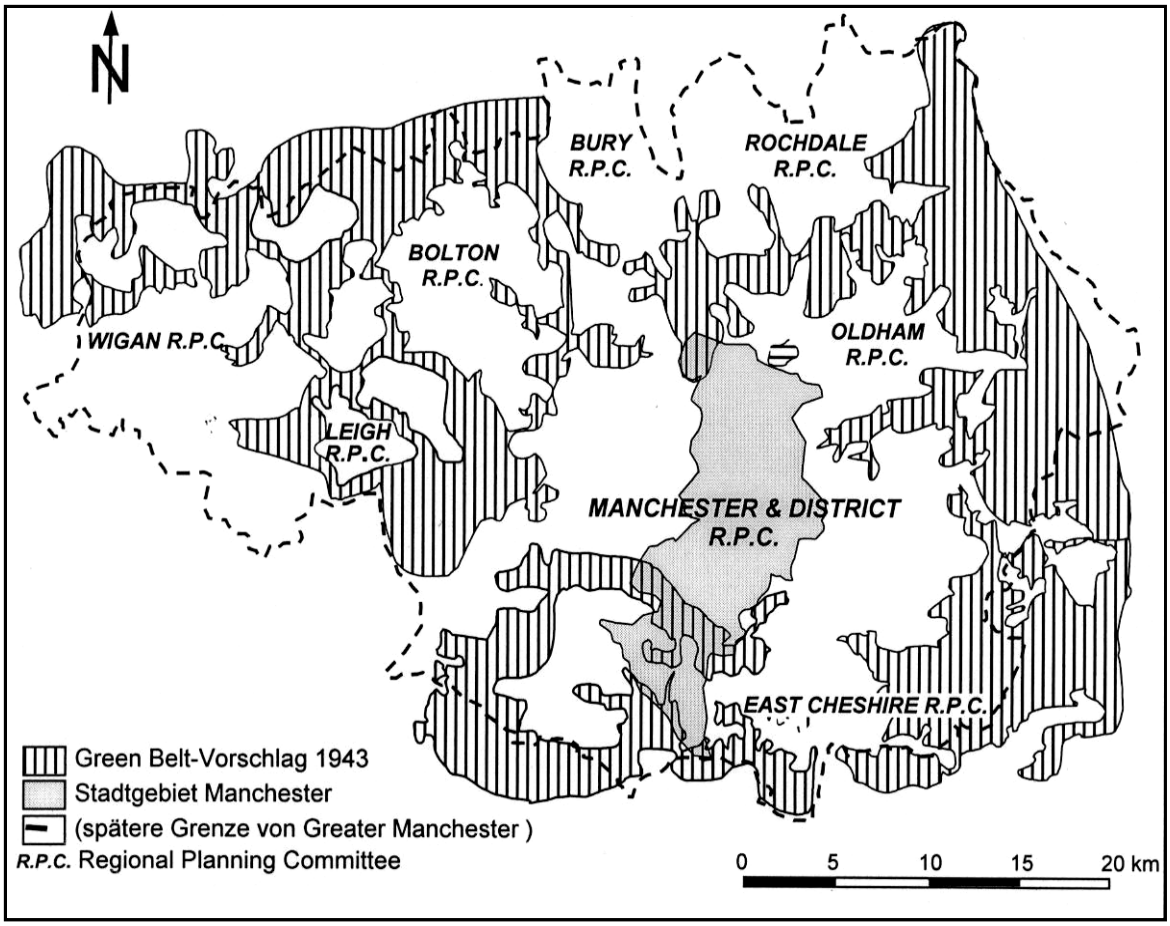
> "The preservation of the entity and individuality of existing towns by securing open land to form "buffers" between towns." (MANCHESTER AND DISTRICT JOINT TOWN PLANNING ADVISORY COMMITTEE 1926, 91)

Der hier angesprochene "open belt of country" kam in seiner Konzeption und Begründung dem beinahe dreißig Jahre später gesetzlich eingeführten Green Belt sehr nahe. Die durch den "open

[51] Howard selbst dürfte sich an älteren in Großbritannien entstandenen Stadtmodellen wie beispielsweise von Robert Owen (1817) oder James Silk Buckingham (1849) sowie an einigen Werkssiedlungen philanthropisch gesinnter Unternehmer orientiert haben.

belt" angestrebten siedlungsstrukturellen Ziele wurden zudem von stadtökologische bzw. stadtklimatischen Aspekten begleitet, was die Fortschrittlichkeit dieser Idee noch unterstreicht. Die Empfehlungen des MANCHESTER AND DISTRICT JOINT TOWN PLANNING ADVISORY COMMITTEES mündeten 1938 in die Einberufung einer speziellen Konferenz zur Sichtung der Möglichkeiten eines Green Belt-Plans für Manchester und seine Nachbarstädte in Lancashire, Cheshire und Derbyshire. 1943 reichte eine von der Konferenz gebildete Unterkommission für die Green Belt-Frage einen Zwischenbericht und einen Plan mit Vorschlägen zur Lage des Green Belts ein. Dieser erste Entwurf für einen Green Belt im Großraum Manchester umfasste ein Gebiet das ungefähr dem 1972 gegründeten Greater Manchester Metropolitan County entsprach (vgl. Abb. 53). Verglichen mit den nachfolgenden, von den einzelnen Gebietskörperschaften ausgehenden Green Belt-Entwürfen der 50er, 60er und 70er Jahre schlug das Planungsteam in ihrem Plan 1943 eine sehr umfangreiche Green Belt-Ausweisung vor, die große Parallelen mit dem Greater Manchester Green Belt Local Plan von 1984 aufweist (vgl. Abb. 54).

Abb. 53: Der erste Green Belt-Entwurf für den Großraum Manchester (1943)



(Quelle: eigener Entwurf, Kartengrundlage: CITY OF MANCHESTER 1945, 110)

3.1.8.3 Die Green Belt-Planung in der Phase der development plans

In scheinbarem Widerspruch zu dem hohen Verstädterungsgrad Großbritanniens war die Tradition der zumeist konservativen gesellschaftlichen Elite eine ländliche geblieben. Ihr Interesse galt dem "rural England" mit den damit implizit verbundenen traditionellen Werten. Die Opposition gegen das weitere Vordringen der Städte wurde von der Agrarlobby und vielen, fast ausschließlich konservativ regierten stadtnahen Landgemeinden unterstützt. So ist nicht verwunderlich, dass der entscheidende Vorstoß zur aktiven Eindämmung des städtischen Wachstums zu Beginn der 50er Jahre von einer Tory-Regierung vorgenommen wurde, obwohl die Konservativen im Gegensatz zur Labour-Partei raumplanerischen Eingriffen des Staates im allgemeinen sehr skeptisch gegenüberstanden. Seit dem Erlass des Town and Country Planning Acts von 1947 besaßen die Städte die rechtlichen Möglichkeiten zur Ausweisung von Grüngürteln, hatten davon jedoch mit Ausnahme Londons, wo eine besondere Situation vorlag, bis in die Mitte der 50er Jahre kaum Gebrauch gemacht. 1955 schließlich wurden die Gemeinden von der Regierung per Runderlass (Green Belt Circular) aufgefordert, Grüngürtel in ihre Stadtentwicklungspläne aufzunehmen (vgl. MINISTRY OF HOUSING AND LOCAL GOVERNMENT 1955).
Mit der Gesetzgebung von 1947 und dem richtungsweisenden Green Belt Circular von 1955 wurde eine in London und einigen anderen Industriestädten gängige Praxis in allgemein geltendes Recht umgesetzt. Einmal mehr fungierten also die Industriestädte als Vorreiter und Wegweiser in der Entwicklung der Freiraumplanung. Die Kodifizierung der Green Belt-Gesetzgebung im Rahmen des Green Belts Circulars löste eine Welle von Green Belt-Ausweisungen im ganzen Land aus. Bis 1960 wurden nicht weniger als 69 Vorschläge beim zuständigen Ministerium zur Genehmigung eingereicht (vgl. WARD 1994, 164).

Das Green Belt-Konzept entwickelte sich rasch zu einem Eckpfeiler der britischen Raumplanung. Die ungewöhnliche Popularität des Green Belts ist bis heute ungebrochen. Versuche, den Green Belt aufzuheben, wurden nie ernsthaft unternommen und Abschwächungen nur mit äußerster politischer Vorsicht angestrebt, ohne jedoch zu grundsätzlichen Änderungen zu führen. Im allgemeinen tendierten konservative Regierungen zu einer Bekräftigung des Prinzips, wohingegen Labour-Regierungen tendenziell eher geneigt waren, Green Belt-Bestimmungen zugunsten der Deckung des Baulandbedarfs der betroffenen Städte aufzuweichen. Insgesamt führten die mit dem Regierungswechsel einhergehenden Kurswechsel dazu, dass bis 1974 lediglich die Hälfte aller Green Belt-Flächen offiziell genehmigt war, was im Widerspruch zu der stetig wachsenden Bedeutung stand, die ihnen beigemessen wurde (vgl. WARD 1994, 164-168):
Nach der Gesetzgebung von 1955 sah man die Hauptaufgabe des Green Belts in der Eindämmung des städtischen Wachstums. Im Green Belt Circular wurde dies in Form von drei Punkten dargelegt:

1. Der Green Belt ermöglicht die Kontrolle der weiteren Ausdehnung der bebauten Gebiete.
2. Er soll verhindern, dass benachbarte Städte ineinander wachsen und
3. den individuellen Charakter einer Stadt bewahren.

(vgl. MINISTRY OF HOUSING AND LOCAL GOVERNMENT 1955).

Die Ausweisung als Green Belt bedeutet für die betreffenden Flächen keinen vollständigen Baustopp, sondern führt zur Anwendung eines restriktiven Baurechts. Genehmigungen für Bauvorhaben und Nutzungsänderungen werden nur unter speziellen Voraussetzungen erteilt. Ortschaften, die sich innerhalb des Green Belts befinden, wird die Möglichkeit zugestanden, über das Auffüllen von Baulücken und das Abrunden der Siedlungsränder Bauvorhaben in begrenztem Ausmaß zu realisieren. Die Ausweisung von Green Belts obliegt den lokalen Behörden, doch bedürfen ihre Vorschläge der Genehmigung durch den zuständigen Minister (vgl. TESSIN 1979, 433 f).

In den folgenden 20 Jahren wurden von den county councils und einigen county boroughs verschiedene Green Belts im Großraum Manchester geplant bzw. ausgewiesen:

- Der Merseyside und South East Lancashire Green Belt sollte vor allem den Freiraumkorridor zwischen der Merseyside und der Manchester Conurbation offen halten.
- Der North Cheshire Green Belt hatte den Zweck, die städtische Ausdehnung im Süden Manchesters zu begrenzen.
- Nach Osten hin wurde dieses Ziel durch den North West Derbyshire Green Belt verfolgt (vgl. DEPARTMENT OF ECONOMIC AFFAIRS 1965, 89).
- Darüber hinaus verfügten die county boroughs Oldham und Stockport über ministeriell genehmigte Green Belts, die in ihren development plans ausgewiesen waren (vgl. YENDOLE 1996, 24 f).

Der weitaus größte Teil der Green Belt-Flächen behielt bis zur Einrichtung des Greater Manchester Metropolitan County, die einen wichtigen Einschnitt in der Green Belt-Entwicklung darstellte, einen informellen Status. So fielen 1974 auf dem Gebiet der neuen metropolitanen Grafschaft rund 52.245 ha unter den Green Belt-Status, wovon nur ein Bruchteil, nämlich 1.857 ha, abschließend vom Ministerium genehmigt war. Für 35.788 ha liefen Genehmigungsverfahren und die verbleibenden 14.600 ha waren lediglich als Green Belt vorgesehen (provisional green belt). In der Praxis ergaben sich keine signifikanten Unterschiede zwischen “vorläufigen“, “beantragten“ oder “genehmigten“ Green Belt-Flächen hinsichtlich ihrer baurechtlichen Behandlung. Die überwiegend provisorischen Green Belt-Ausweisungen der 60er und 70er Jahre haben sich also trotzdem als recht wirksame Steuerungsinstrumente der baulichen Entwicklung erwiesen (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1975, 58; GREATER MANCHESTER COUNCIL 1984, 1; s. Abb. 54, S. 227).

3.8.1.4 Der Greater Manchester Green Belt

Die Verwaltungsreform und die damit einhergehende Umstrukturierung des Raumplanungssystems führten in der zweiten Hälfte der 70er Jahre zu einer enormen Zunahme der Green Belt-Flächen, teils durch Neuausweisungen, teils durch Erweiterungen bereits bestehender Green Belts. ”From merely being a sacred cow of planning in the 1950s and 1960s, the and Green Belt became a supreme deity in the 1970s and 1980s“ beschreibt WARD (1994, 256) die Bedeutungszunahme des Green Belts in dieser Zeit.

De facto lag seit der Einführung des Planungsinstrumentes eine große Diskrepanz zwischen der offiziellen staatlichen Green Belt-Politik und den allgemeinen Erwartungen an den Green Belt vor. Während für das Ministerium und viele professionelle Planer in städtischen Verdichtungsräumen die Steuerung der Siedlungsentwicklung im Vordergrund stand, sah die Öffentlichkeit im Green Belt in erster Linie ein Mittel zum Schutz des ländlichen Raumes und damit auch zum Erhalt attraktiver stadtnaher Erholungsgebiete. Erst in den späten 80er und zum Teil sogar erst in den 90er Jahren wurden diese, gern als “sekundäre“ Funktionen bezeichneten Effekte des Green Belts zum erklärten Ziel der staatlichen Green Belt-Politik. Die konzeptionelle Erweiterung des Instrumentes erfolgte zunächst auf einem anderen Gebiet:

In den 70er Jahren veränderten sich die Konstellationen, die zur Einführung des Green Belts und der Ausweisung von Green Belts um große Städte bzw. Verdichtungsregionen herum geführt hatten. Der Niedergang traditioneller Industriezweige und die damit verbundenen Arbeitsplatzverluste verstärkten den anhaltenden Trend zur Stadtflucht. Vor allem die Innenstädte wurden zu Problemgebieten, und es ergab sich eine Verschiebung der Planungsstrategie von der bislang propagierten Dezentralisierung zur Konzentration auf die Regenerierung der Innenstadtbereiche (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1988b, 10). Hatte der Green Belt bislang als Planungsinstrument zur Förderung der Dezentralisierung gedient, so erkannte man nun zunehmend sein Potential zur Förderung der Stadterneuerung. Eine restriktive Baulandausweisung im Umland hat nicht nur die Verlagerung von Bauprojekten in weiter entfernte Standorte zur Folge, sondern schafft über die Begrenzung des Angebots der allgemein bevorzugten “green field sites“ am Stadtrand auch Anreize zur Neunutzung brachgefallener innerstädtischer Flächen. Die “neue“ Rolle des Green Belts fand ihren Niederschlag in der staatlichen Green Belt-Politik im Green Belt Circular des Umweltministeriums von 1984. In diesem Runderlass wurden die drei klassischen, noch aus dem Jahre 1955 stammenden Ziele des Planungsinstruments um die “Unterstützung der Stadterneuerung“ ergänzt (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1984).

Die Schaffung der metropolitanen Grafschaft Greater Manchester durch das Neugliederungsgesetz ermöglichte erstmals eine verbindliche integrative Planung für den gesamten Verdichtungsraum und eröffnete die Chance zu einer regionalen Freiraumplanung. Es galt nun in Zusammenarbeit zwischen dem neuen County Council und den zehn District Councils einen sinnvollen, nach einheitlichen Gesichtspunkten ausgewiesenen Green Belt zu definieren. Grundlage hierfür war der vom County Council erstellte Greater Manchester County Structure Plan (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1981). Die Vorgaben des Structure Plans für Green Belts wurden im Greater Manchester Green Belt Local Plan von 1984 inhaltlich und räumlich präzisiert (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1984).

Angesichts der gravierenden wirtschaftlichen und sozialen Probleme der jungen metropolitanen Grafschaft, bildeten Maßnahmen zur ökonomischen Regeneration einen inhaltlichen Schwerpunkt des Structure Plans. Eine zentrale Strategie bildete hierbei die Konzentration der Entwicklung auf die besonders betroffenen städtischen Gebiete im Zentrum des Verdichtungsraums. Gleichzeitig

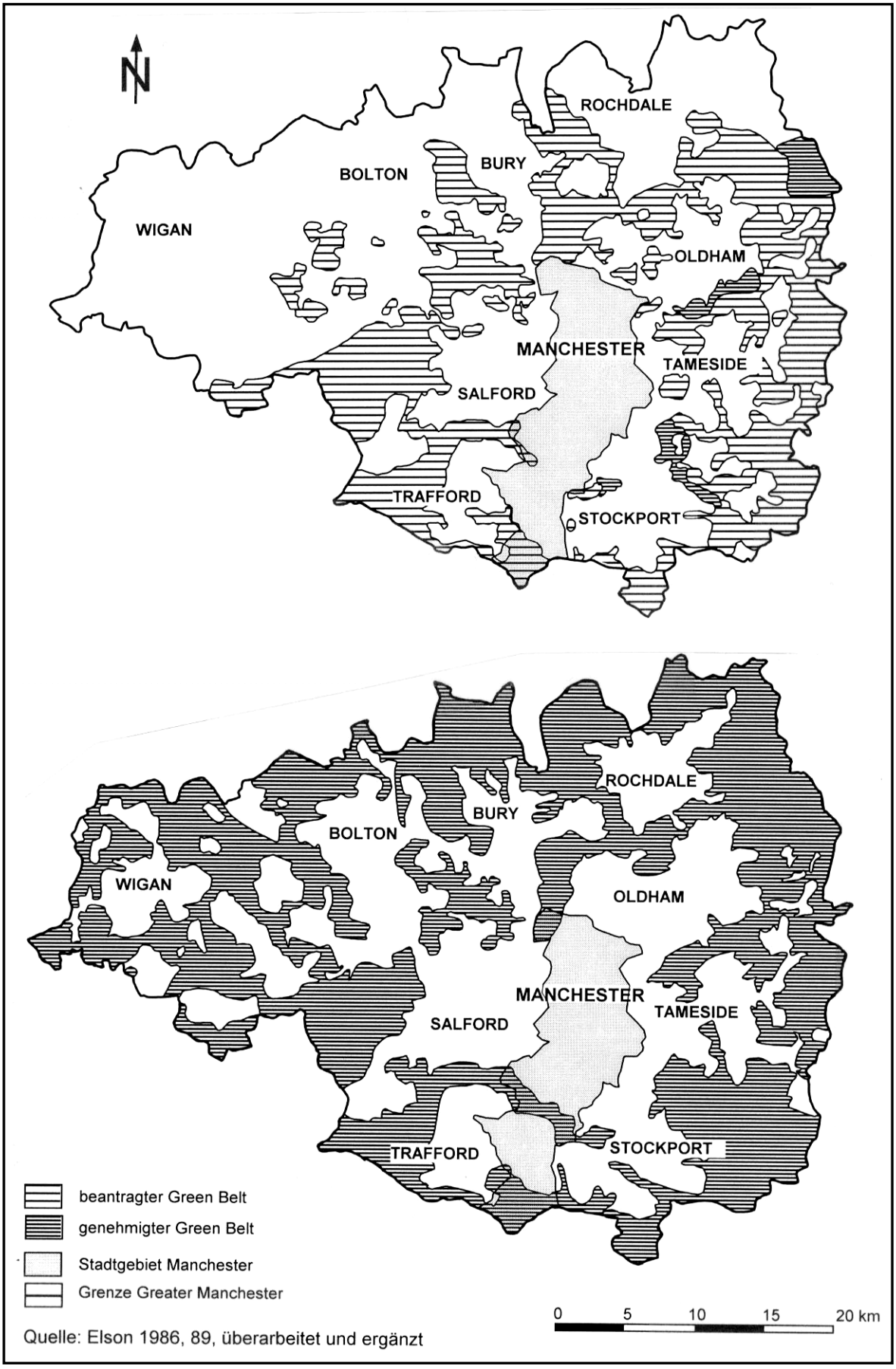
wurde dem Erhalt von freier Landschaft in der Umgebung ein hoher Wert beigemessen. Für beide Zwecke galt der Green Belt als geeignetes Planungsinstrument. Damit war man bei der Green Belt Planung in Greater Manchester der Entwicklung der nationalen Green Belt Politik erneut ein Stück voraus. Als Hauptzweck des Green Belts wurde aber auch im Structure Plan die Siedlungsstrukturierung genannt, in dem vom Ministerium übernommenen Wortlaut. Auch hinsichtlich der Art und Weise der Entwicklungskontrolle im Green Belt-Gebiet musste man sich bei der Aufstellung des Structure Plans an den Vorgaben der Regierung orientieren. Der Structure Plan enthält eine umfangreiche Liste mit Gebietsausschnitten, für die eine Green Belt-Ausweisung vorgesehen war. Die Festlegung der genauen Grenzen wurde im Green Belt Local Plan von 1984 und weiteren distriktbezogenen local plans vorgenommen[52].

Trotz der Vorgaben durch den Structure Plan erwies sich die Aufstellung des Green Belt Local Plans als mühsamer Prozess. So stellte sich insbesondere die Einigung zwischen den beteiligten Distrikten und dem Greater Manchester County Council als recht schwierig heraus. Der der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme vorgestellte Planentwurf wurde Gegenstand von 9.100 Einsprüchen, in denen sich die unterschiedlichen Interessen widerspiegeln. Die Mehrzahl davon, etwa 70%, wurde von Grundstückseigentümern vorgenommen, die eine Einbeziehung ihrer Grundstücke in den vorgesehenen Green Belt erreichen. Den stärksten Widerstand gegen den Plan leistete die House Builders Federation, deren Mitglieder eine Baulandverknappung durch die Green Belt-Beschränkungen befürchteten. Sie konnten sich jedoch mit ihrer Argumentation nicht durchsetzen. Im Gegensatz dazu setzten sich verschiedene Organisationen, darunter der Council for the Preservation of Rural England (CPRE), die Ramblers Association und lokale Naturschutzinitiativen, für eine noch größere Ausdehnung des Green Belts ein (vgl. ELSON 1986, 91 f).

Der im Vorfeld starken Interessenskonflikten ausgesetzte Greater Manchester Green Belt wurde schließlich 1984 genehmigt und umfasste 61.600 ha, was eine Ausdehnung gegenüber den alten, zum größten Teil nur provisorischen Green Belts auf dem Gebiet Greater Manchesters um 8.400 ha bedeutete. Den größten Zuwachs verzeichneten dabei die Distrikte in der Peripherie, wie zum Beispiel Rochdale und Bolton. Einschränkungen des Green Belts wurden hauptsächlich im Zentrum der Agglomeration vorgenommen. Salford zum Beispiel benötigte größere vormalige Green Belt-Flächen für neue Wohnungsbauprogramme (vgl. ELSON 1986, 93).
1585 ha des Greater Manchester Green Belts lagen auf dem Stadtgebiet von Manchester. Damit nahmen sie beinahe 40% des gesamten städtischen Freiraums ein und rund 13% der Stadtfläche (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1993, 58).

[52] Zusätzlich zu den Green Belt-Flächen, sah der Structure Plan eine Flächenkategorie mit der Bezeichnung "other protected open land" vor, in die alle als "open land" zu bezeichnenden Flächen fielen, die nicht für den Green Belt vorgesehen waren. Für sie galten im Prinzip dieselben Einschränkungen hinsichtlich der Bebauung, jedoch konnten hier Flächen für unerwarteten dringlichen Bedarf zur Verfügung gestellt werden. Diese Möglichkeit wollte man in erster Linie für industrielle oder gewerbliche Projekte offen halten (vgl. ELSON 1986, 90).

Abb. 54: Die Ausdehnung des Greater Manchester Green Belts 1974 und 1984



3.8.1.5 Die Green Belt-Planung nach der Abschaffung des Greater Manchester Councils

Eine zusätzliche Stärkung erfuhr der Green Belt - Gedanke in den 80er und 90er Jahren durch die Umweltschutzbewegung, die insbesondere die Eindämmung des Freiraumverbrauchs im städtischen Umland durch die Green Belts begrüßte und deren Interessengruppen und Verbände sich immer wieder für den Erhalt und die Ausweitung von Green Belt-Flächen einsetzten. Darüber hinaus mehrten sich die Stimmen, die für einen positiven Umgang mit Green Belt-Flächen votierten (vgl. BATE 1987; COLLENS 1992; SPORTS COUNCIL 1992; COUNTRYSIDE COMMISSION 1993; ELSON 1994, 154). Der Green Belt hatte sich zwar als geeignet erwiesen, die klassischen Ziele der Siedlungssteuerung zu erfüllen (vgl. ELSON & MACDONALD & WALKER 1993, 20), doch blieb sein Potential für die Funktionen Natur- und Landschaftsschutz und Freizeit und Erholung häufig ungenutzt. In der Praxis stellte der Schutz des ländlichen Umlandes vor dem Vordringen der städtischen Bebauung zwar eine notwendige, nicht jedoch eine hinreichende Bedingung für die Eignung desselben als Erholungsraum dar. So kritisiert COLLENS (1992, 15): ”In many places, the Green Belts are green only in name. On the ground, they are often scruffy urban fringes full of scrap metal merchants, half-used allotments, horticulture, derelict greenhouses and a scattering of poor quality dwellings”. Hier ist ein aktiver planerischer Zugang der lokalen Behörden gefragt, die außer der Grenzziehung des Green Belts auch die Gestaltung und Pflege der Landschaft als ihre Aufgabe betrachten.

In der Planning Policy Guidance (PPG) 2/88 wurde der Schutz des ländlichen Umlandes vor weiteren von den Städten ausgehenden Eingriffen als fünftes Ziel der Green Belt-Ausweisung aufgenommen und auf die positive Rolle und steigende Bedeutung der Green Belts für die Verfügbarkeit des ländlichen Umlands zu Freizeit- und Erholungszwecken hingewiesen. Diese Nutzung werde immer größere Green Belt Flächen beanspruchen, wohingegen die Landwirtschaft als traditionell vorherrschende Green Belt-Nutzung rückläufig sei. Es wurde jedoch hervorgehoben, dass die landschaftliche Qualität kein entscheidendes Kriterium für die Ausweisung oder Aufrechterhaltung eines Green Belts darstellt (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1988a)[53]. Der Negativcharakter des Planungsinstrumentes blieb damit trotz der neuen Ansätze erhalten. 1995 revidierte die Regierung die PPG 2 erneut, was insbesondere durch Reformen des Planungs- und Verwaltungssystems erforderlich geworden war. Die neue Version der PPG 2 führte keine prinzipiellen konzeptionellen Veränderungen ein, beinhaltet jedoch Akzentverschiebungen und Konkretisierungen, die im einzelnen sehr deutlich die wichtigsten Diskussionsbereiche der Green Belt-Politik der vergangenen Jahre wiederspiegeln.

Nach der Abschaffung des Greater Manchester County Councils im April 1986 wurde die Verantwortlichkeit für den Greater Manchester Green Belt von den Councils der zehn Distrikte übernommen. Mit dem Ersetzen des Systems aus Structure Plans und Local Plans durch die Unitary Deve-

[53] Zwei weitere erwähnenswerte Ergänzungen bzw. Veränderungen im PPG 2/88 sind die folgenden: Die Formulierung "to preserve the special character of towns" wurde in "to preserve the special character of historic towns" umgeändert (DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1988a). Dadurch sollte ermöglicht werden, Green Belts auch um kleinere, freistehende Städte herum auszuweisen. Die Formulierung "to check the further growth of a built-up area" wurde zu "to check the unrestricted sprawl of large built-up areas" umformuliert, um zukünftig die Assoziation von Green Belts mit entwicklungsfeindlichem Wachstumsstopp zu vermeiden (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1993, 7).

lopment Plans (UDP) verlor der Greater Manchester Green Belt Local Plan jedoch seine Funktion, blieb aber noch bis zur endgültigen Genehmigung der entsprechenden UDPs in Kraft (vgl. WILLIAMS et al. 1992, 39). Bei der Erstellung ihrer UDPs sind die lokalen Behörden nun an Vorgaben des DoE gebunden, die das Ministerium in Form sog. Regional Planning Guidances (RPGs) vorlegt. In ihrer Koordinierungsfunktion übernehmen sie in begrenztem Maße die Rolle des Structure Plans. Die Aussagen, die in der Regional Planning Guidance für Greater Manchester (RPG4) in Bezug auf den Green Belt getroffen werden, sind - entsprechend der Konzipierung des Instruments - recht allgemeiner Natur. Die UDPs sollen mit PPG 2 übereinstimmen und nach Möglichkeit die Grenzen des alten Greater Manchester Green Belts übernehmen, um die Übereinstimmung zwischen dem Green Belt in Greater Manchester und den neuen Green Belts der Nachbargebiete zu bewahren (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1989, 3).

Die zehn Distrikte haben anlässlich der Aufstellung ihrer UDPs keine umfassende Revision der Green Belt-Grenzen durchgeführt, sondern, entsprechend der Bestimmungen der Regional Guidance, die Green Belt-Ausweisungen des Greater Manchester Green Belt Local Plan weitgehend übernommen. Einige Distrikte, darunter Manchester[54], Rochdale, Stockport und Trafford, haben die Gelegenheit zu einer Veränderung der Green Belt-Grenzen von 1984 auf ihrem Gebiet genutzt und Flächen aus dem Green Belt ausgeklammert oder hinzugefügt. Da es sich hierbei in der Regel um kleine Flächen handelt und sich Ergänzungen und Verkleinerungen in etwa ausgleichen, bleibt die Ausdehnung des Greater Manchester Green Belt insgesamt nahezu unverändert (vgl. YENDOLE 1996, 74).

Die Handhabung des Planungsinstrumentes Green Belt innerhalb von Greater Manchester ist allerdings nun nicht mehr einheitlich, sondern variiert von Distrikt zu Distrikt. Die erneute Aufsplittung der Green Belt-Ausweisung auf verschiedene Planungsbehörden, denen trotz der Vorgaben in der Strategic bzw. Regional Guidance und in der PPG 2 ein gewisser Spielraum zur Entwicklung einer eigenen Green Belt-Politik zur Verfügung steht, ist - wie die Erfahrungen aus der Zeit vor 1974 gezeigt haben - sicherlich für den Erfolg des Konzeptes nicht ganz unproblematisch. Die neue Eigenständigkeit der Distrikte bringt jedoch auch Chancen für die Umsetzung neuer Ideen und die Verstärkung innovativer Tendenzen innerhalb der traditionellen Green Belt-Politik. Ein Beispiel hierfür ist die oben angesprochene Tendenz zu einer stärkeren Positivkontrolle hinsichtlich Natur- und Landschaftsschutz in Green Belt-Gebieten, die unter anderem in den UDPs von Salford, Stockport, Trafford und Tameside ihren Niederschlag fand (vgl. SALFORD MBC 1995, 42 f; STOCKPORT CITY COUNCIL 1994, 47-49; TAMESIDE MBC 1993, OL3; TRAFFORD MBC 1993, C4).

Durch die Green Belt-Ausweisungen ist es gelungen, rund 60.000 ha in Greater Manchester weitgehend unbebaut und damit als Freiraum zu erhalten. Als Negativinstrument zur Steuerung der Siedlungsentwicklung in Verdichtungsräumen war es jedoch nicht dazu gedacht, die Entwicklung dieser Freiräume zu steuern und auf ihre Nutzung oder ihre Gestaltung Einfluss zu nehmen. Die

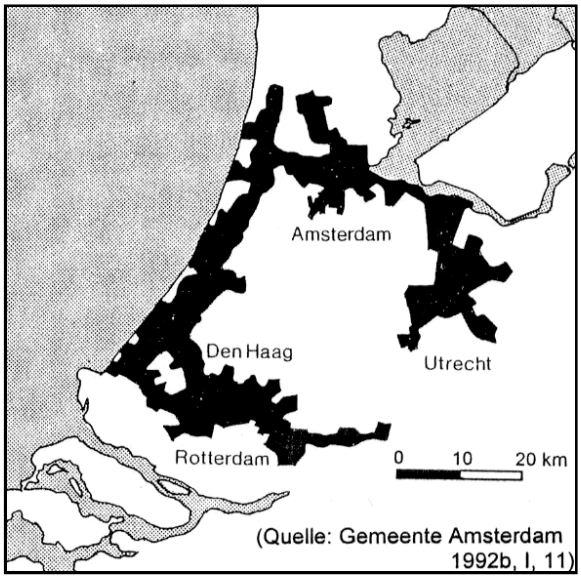
[54] In Manchester wurde Clayton Vale, ein Flusstalabschnitt des Medlock westlich von Philips Park im Osten der Stadt, zusätzlich unter Green Belt-Status gestellt (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1995, 15).

Einrichtung von 13 Country Parks in Greater Manchester zeigt, dass die Sicherung von Freiräumen am Stadtrand allein noch keine Garantie für eine adäquate Freiraumversorgung der Stadt bietet. Überwiegend in landwirtschaftlicher Nutzung erfüllen die Green Belt Bereiche zwar wichtige stadtergänzende Freiraumfunktionen, doch gewährleisten sie nicht die Deckung des Freiraumbedarfs für Freizeit- und Erholungszwecke. Gerade dieser Bedarf hat sich jedoch als die eigentliche treibende Kraft bei der Entwicklung öffentlicher Freiräume in Manchester erwiesen. Durch die Ergänzung des Negativinstrumentes durch eine Positivplanung für die Green Belt Flächen könnte das unbestreitbar beachtliche Potential dieser stadtnahen Freiräume erheblich besser ausgeschöpft werden. Die konzeptionellen Entwicklungen der letzten Jahre zeigen diesbezüglich gute Ansätze, die es jedoch noch in die Praxis umzusetzen gilt. Die Initiative zu einer Freiraumplanung *für* den Green Belt in Ergänzung zu einer Stadt- bzw. Regionalplanung *mit* dem Green Belt muss allerdings bedingt durch die enge Kopplung der städtischen an die nationale Green Belt-Politik von nationaler Ebene ausgehen. Der Spielraum für eine eigene, multifunktional ausgerichtete Green Belt-Planung ist, wie die UDPs der Greater Manchester Distrikte erkennen lassen, relativ gering.

3.8.2 Das “Grüne Herz“ der Randstad

Die drei Provinzen Noord- und Zuid-Holland und Utrecht bilden die demographische und ökonomische Kernregion der Niederlande. Die vier größten Städte des Landes, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag und Utrecht, haben sich zu ineinanderübergehenden Agglomerationsräumen entwickelt, die gemeinsam mit ihren kleineren Nachbarstädten ein hufeisenförmiges Verstädterungsband: die Randstad[55]. Peter HALL ([3]1984) wertete diesen vielkernigen, hochverdichteten Raum als eine Weltstadt besonderen Formats. Im Zentrum der niederländischen Metropole liegt eine relativ offener ländlicher Raum, bekannt unter dem Namen “het Groene Hart“, „das Grüne Herz“ der Randstad. Die Entstehung des halbkreisförmigen Verstädterungsmusters liegt in der physisch-geographischen Beschaffenheit sowie der spezifischen historischen Entwicklung der westlichen Niederlande begründet (s. BORCHERT & VAN GINKEL 1979, 38; DIJKEMA & RADEMEKERS & DE VISSER 1990, 170 f; OTTENS 1976, 5-7). Sein Fortbestehen verdankt es jedoch vor allem der konsequenten Steuerung der räumlichen Entwicklung durch die niederländische Raumordnung, die sich das Offenhalten des Grünen Herzens seit Mitte der 50er Jahre zu

Abb. 55: Die Randstad Holland



[55] Der Begriff „Randstad“ stammt aus den späten 30er Jahren. Er wird auf den Direktor der staatlichen Luftfahrtgesellschaft, Albert Plesman, zurückgeführt, der ihn erstmalig in einem Brief an den Außenminister erwähnte. Plesman plädierte im Zusammenhang mit der Standortfindung für einen neuen Zentralflughafen für eine planerische Lenkung der Entwicklung der Randstad (vgl. FALUDI 1994, 488).

einem - im wahrsten Sinne des Wortes - zentralen Anliegen gemacht hat. Das Doppelkonzept Randstad/Grünes Herz hat eine essentielle Bedeutung für die niederländische Raumordnung. Das folgende Unterkapitel behandelt die Entstehung und die räumliche Entwicklung des Grünen Herzens, das wie kaum ein anderes Beispiel die enge Verflechtung von Freiraumplanung und allgemeiner Raumplanung veranschaulicht und sich zugleich als Beispiel für die Freiraumplanung auf überregionalem bzw. nationalem Niveau der Green Belt-Planung in Großbritannien gegenüberstellen lässt. Amsterdam tritt demgegenüber zwangsläufig etwas in den Hintergrund; es sollte jedoch deutlich sein, dass das Grüne Herz für die Freiraumsituation der größten Stadt der Randstad ebenfalls von großer Bedeutung ist.

3.8.2.1 Die Rolle der Freiraumfrage in der Randstad bei der Entstehung der nationalen Raumplanung

Bei der Entstehung der nationalen Raumordnung in den Niederlanden spielte die Freiraumfrage in Form der Verdichtungsproblematik im Westen des Landes und der zunehmenden Gefährdung wertvoller Naturgebiete[56] eine zentrale Rolle. 1931 war die Raumplanung auf provinzialer Ebene gesetzlich verankert worden. Eine Raumplanung auf nationaler Ebene gab es noch nicht, doch mit wachsender Besorgnis über die rasche Bevölkerungszunahme und die Ausbreitung der Städte, insbesondere der Randstad, nahmen die Bestrebungen zur Etablierung einer nationalen Raumplanung zu. FALUDI (1994, 488) charakterisiert die Beweggründe hierzu folgendermaßen:

> ”The driving force was the perennial fear of overcrowding, mixed with an albeit modest dose of anti-urbanism. Dutch planners were certainly not against cities as such. The Dutch do not share the English ideal of the pastoral life of the landed gentry. However, Dutch planners abhorred the metropolitan development“.

Erste Vorbereitungen für die Einführung einer nationalen Raumplanungsebene wurden vor dem Krieg getroffen und während des Krieges unter den herrschenden Bedingungen der deutschen Besatzung fortgeführt. 1941 wurde der Rijksdienst voor het Nationale Plan, die Vorgängerinstitution des heutigen Staatsamtes für Raumordnung (Rijksplanologische Dienst) gegründet (vgl. FALUDI & VAN DER VALK 1994, 74 f). Zu den ersten Aktivitäten der neuen Planungsinstitution gehörte die Erstellung einer Liste mit besonders schützenswerten Naturräumen. Die hier aufgeführten Gebiete dienten als Bausteine für einen nationalen Plan für Naturgebiete, der allerdings nicht fertiggestellt wurde. Trotzdem verlieh dieser Ansatz der Raumplanung auf nationaler Ebene von Anfang an ein grünes Image. Das Vetorecht des Präsidenten des Rijksdienst voor her Nationale Plan gegen den Verkauf und die Umwandlung wertvoller Naturgebiete trug ebenfalls dazu bei (vgl. FALUDI & VAN DER VALK 1994, 78 f).

Im Zentrum frühen der raumordnerischen Bemühungen auf nationaler Ebene stand jedoch das eklatante demographische und wirtschaftliche Ungleichgewicht zwischen dem Westen des Landes und den übrigen Landesteilen.

---

[56] Der Schutz wertvoller Naturräume gehörte zu den Hauptargumenten für die Einführung einer nationalen Raumordnungsplanung seit Hendrik CLEYNDERT 1924 auf der Internationalen Städtebautagung in Amsterdam für einen nationalen Naturschutzplan plädiert hatte (vgl. FALUDI & VAN DER VALK 1994, 78).

Nachdem erste Versuche diesem Missverhältnis raumordnerisch entgegenzuwirken erfolglos geblieben waren, wurde zur genaueren Analyse der Problematik und zur Erarbeitung angemessener raumordnerischer Lösungsstrategien die “Werkcommissie Westen des Lands“ gebildet, die nach einer Reihe von Zwischenberichten die beiden richtungsweisenden Studien “Het Westen ... en overig Nederland“ (1956) und “De ontwikkeling van het Westen des Lands“ (1958) veröffentlichte. Letztere gilt als die konzeptionelle Geburtsstunde des Grünen Herzens. Für die Randstad als Kerngebiet des Westens erwartete man für den Zeitraum bis 1980 einen Anstieg der Bevölkerung von 4 auf 5,5 Millionen. Vor diesem Hintergrund erschien die Struktur der Randstad als „ein Kreis aus größeren und kleineren Agglomerationen um das holländisch-utrechtsche Weidegebiet als das Grüne Herz des Ganzen“ sehr vorteilhaft. Mit dem Grünen Herzen hatte die “niederländische Metropole“, wie sie genannt wurde, ein strukturgebendes Element, das zugleich eine gute Wechselwirkung zwischen Stadt und Land ermöglichte. Der Erhalt eines “agrarischen Binnenraums als zentraler Raum großen Umfangs“ war ein Kernanliegen des Berichtes. Das weitere Wachstum der Randstad-Agglomerationen sollte künftig nach außen abgelenkt werden, um allmähliches Zuwachsen und damit den “Infarkt“ des Grünen Herzens zu verhindern. Die Entwicklung innerhalb des Grünen Herzens sollte auf einige eigens dafür ausgewiesene Wachstumskerne konzentriert werden (vgl. WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS 1958, FALUDI & VAN DER VALK 1994, 107-109).

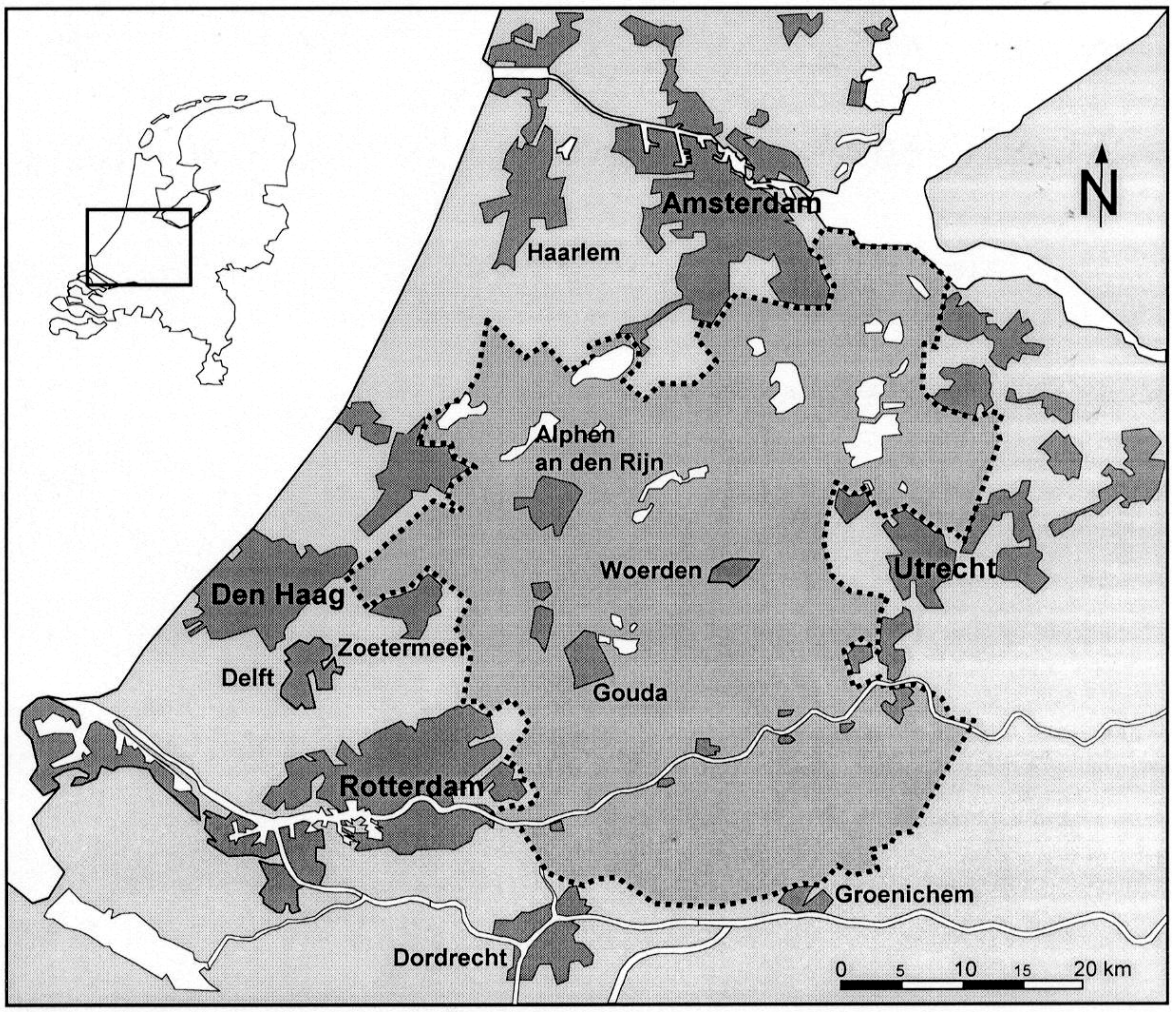
Abb. 56: Die konzeptionelle Geburtsstunde des Grünen Herzens



(Quelle: WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS 1958, Titelseite)

Das Doppelkonzept Randstad/Grünes Herz stieß nicht ausschließlich auf Zustimmung, doch entwickelte es sich zu dem einigenden Leitbild, das der nationalen niederländischen Raumplanung bis dato noch gefehlt hatte. Das Konzept war unter Beteiligung verschiedener Ministerien, der betroffenen Provinzen und der wichtigsten Randstad-Städte zustande gekommen, was ihm einen breiten Konsens verschaffte. Dieser Konsens blieb bis in die jüngste Vergangenheit stabil. Als Schlüsselprinzip für die räumliche Struktur des Kernraumes der Niederlande stellte es nicht nur ein weithin akzeptiertes raumordnerisches Leitbild dar, sondern verhalf der nationalen Raumordnung vor allem in der ersten Phase ihres Bestehens zu einer unangezweifelten Legitimation (vgl. VAN DER WUSTEN & FALUDI 1992, 20). Ein Teil dieses Erfolges kann sicherlich der Metaphorik des Begriffs „Grünes Herz“ zugeschrieben werden: ”It’s power lies in the injunction not to choke the heart by building over it, especially not since that heart is green, thus evoking pastoral reminiscences“ (vgl. FALUDI & VAN DER VALK 1994, 21).

Abb. 57: Das Grüne Herz der Randstad in den 90er Jahren



(Quelle: eigener Entwurf nach MINISTERIE VAN VROM 1995)

3.8.2.2 Das Grüne Herz im Wandel: Kritik und konzeptionelle Kursveränderungen

Mit dem Raumordnungsgesetz von 1962 wurde die niederländische Raumplanung zum ersten Mal aus der Kopplung an den Wohnungsbau gelöst. Das während des Krieges etablierte dreigliedrige Planungssystem (Gemeinden, Provinzen, Staat) blieb erhalten, wobei die strenge Hierarchie der aufeinanderfolgenden Planungsebenen zugunsten eines stärker auf gegenseitiger Abstimmung basierenden Systems gelockert wurde. In diesem Sinne wurde der nationale Plan durch indikative Raumordnungsberichte (Nota's Inzake de Ruimtelijke Ordening) ersetzt, die die raumordnerischen Probleme des Landes beschreiben und die Leitlinien und Grundsätze der längerfristigen nationalen Raumordnungspolitik der Regierung darlegen. Die in unregelmäßigen Abständen veröffentlichten Raumordnungsberichte dokumentieren die Wandlungen in der Raumordnungspolitik bezüglich des Grünen Herzens in Abhängigkeit von sich ändernden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, räumlichen und auch politischen Rahmenbedingungen und geben Auskunft über die raumordnerischen Instrumente, die zum Erhalt des Grünen Herzens zur Anwendung kamen. Die Längsschnittanalyse zeigt, dass bei aller Persistenz des Grundgedankens sowohl die Bezeichnung und die räumliche

Abgrenzung des Grünen Herzens, als auch die Instrumente bzw. Strategien, die zu seinem Erhalt zur Anwendung kamen, wiederholt verändert wurden (vgl. Tab. 11).

Die restriktive Raumordnungspolitik bezüglich des Grünen Herzens ist die nunmehr seit fast vier Jahrzehnten gültige planerische Antwort auf die Verstädterungsprozesse in den westlichen Niederlanden. Gegen Ende der 80er Jahre kamen Zweifel an der Richtigkeit dieser Antwort auf. Sowohl in Fachkreisen als auch in der breiten Öffentlichkeit entbrannte eine intensive und zum Teil sehr emotional gefärbte Diskussion um das Für und Wider des Grünen Herzens. Die Ursachen hierfür wurden zum Teil bereits angesprochen:
Die Rückbesinnung auf die Stadt im allgemeinen und auf die Randstad im besonderen, sowie die damit einhergehende Abkehr vom Konzept der Wachstumskerne löste eine Suche nach neuen Bauflächen in und in der Nähe der Randstad aus. Damit richtete sich der Blick auch auf das Grüne Herz als möglicher Standort für Industrie-, Gewerbe- und Wohnungsbauprojekte. Der Druck wurde durch den wirtschaftlichen Aufschwung verstärkt (vgl. AHSMANN & ZONNEVELD 1990, 164).
Es besteht heute ein Konsens darüber, dass die Raumordnungspolitik bezüglich des Grünen Herzens verändert werden muss - über die Richtung jedoch herrschen verschiedene, zum Teil sehr gegenteilige Auffassungen. Die Palette der Vorschläge reicht über zahlreiche Abstufungen von einem radikalen Baustopp bis zum vollständigen Ausfüllen des Grünen Herzens, was aus der Randstad einen Agglomerationsraum der Größe Greater Londons machen würde (vgl. VAN BLERCK 1995, 13). Das Bild von der ländlichen Idylle des Grünen Herzens als Kontrast zum dichtbevölkerten Städtering, in dem das Raumordnungskonzept seine Wurzeln hat, ist heute aufgrund der entgegen aller raumordnerischen Bemühungen stark vorangeschrittenen Suburbanisierung kaum noch haltbar (vgl. VAN DOREN & SIJMON1995, 2 f; VAN SCHENDELEN 1993b, 290).

Gegner des Grünen Herzens nehmen diese Entwicklung zum Anlass, für ein Akzeptieren der Tatsachen und eine aktive Verstädterungspolitik zu plädieren. Für die Befürworter des Grünen Herzens ist sie hingegen ein Grund, effektivere Schutzmaßnahmen für die noch verbliebenen Freiräume gegen die weitere Zersiedlung und Verdichtung zu fordern. Es fällt auf, dass die Diskussion um das Fortbestehen des Grünen Herzens hauptsächlich aus der Sicht der Randstad geführt wird. VAN ROSSEM argumentiert, dass das “mythische Grüne Herz“, das er auch als “heilige Kuh der niederländischen Raumplanung“ bezeichnet “einer gesunden Entwicklung des randstädtischen Wohnungsmarktes im Wege steht“ (1995, 212, übers.). Wie er - wenn auch etwas gemäßigter - sehen BOSMA, DEKKER und DE HAAN (1994, 14). die Städte der Randstad aufgrund der künstlichen Baulandverknappung zu einer übermäßigen Verdichtung gezwungen, die letztlich zum Gegenteil des gewünschten Effektes, nämlich zur Stadtflucht und damit zur Entflechtung und Streuung von Funktionen führe. Auch VAN SCHENDELEN (1993a, 7) konstatiert einen klaren Zusammenhang zwischen dem Schutz des Grünen Herzens auf der einen Seite und dem Rückgang von städtischem Grün durch verdichtende Bebauung auf der anderen Seite. Den Nachteilen, die sich aus der restriktiven Haltung der Regierung gegenüber städtischer Entwicklung im Grünen Herzen für die Bewohner des Städterings ergeben, stehen, wie die Geschichte der Suburbanisierung dieses Raumes gezeigt hat, nur mäßige Erfolge dieser Raumentwicklungspolitik gegenüber.

Tab. 11: Der konzeptionelle Wandel des Grünen Herzens in den Raumordnungsberichten

Raumordnungs-berichte	Grünes Herz: Bezeichnung, Ausdehnung	Hintergrund und Zielvorstellungen	Funktionen des Grünen Herzens, Maßnahmen
Nota Inzake de Rruimtelijke Ordening in Nederland **(1960)**	"**landwirtschaftlicher Innenraum**" "**zentrales Weidegebiet**"	Für die Randstadt als "niederländische Metropole" wurde starkes Wachstum erwartet. Die Entstehung eines riesigen Agglomerationsraumes sollte verhindert werden.	Grünes Herz sollte Gegenstück zum Städtering bilden, **Ablenkung des Wachstums nach außen** um die als günstig erachtete Ringstruktur zu erhalten, **Wachstum in der Mitte nur in ausgewiesenen Wachstumskernen**, landschaftl. **Pufferzonen** im Übergangsbereich zu Städten
Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordnening **(1966)**	"**zentraler Freiraum**" (= zentrales Weidegebiet + Rivierengebied, Peel, zentraler Teil des Deltagebietes) keine feste Abgrenzung	starkes Wirtschaftswachstum, Bev.-Prognose für das Jahr 2000: 20 Mio. Einwohner, räumliches Grundkonzept für die Randstadt wurde beibehalten, jedoch **Vergrößerung des Maßstabs**, zentraler Raum dient dem ihn umgebenden Verdichtungsraum	Siedlungssteuerung nach dem Prinzip der **gebündelten Dekonzentration** Erhalt des ländlichen Charakters im zentralen Freiraum über die Optimierung der landwirtschaftl. Produktionsbedingungen, daneben auch **Stärkung der Erholungsfunktionen** als Standort von Naherholungsgroßprojekten, **Pufferzonen** als Auffanggebiete
Derde Nota over de Ruimtelijke Ordening **(1974-85)**	"**zentraler Freiraum**" (Ausklammerung von 2 Randgebieten: entlang Bahnlinie Noordorp – Rijnakker – Berkel; nördlicher Teil des Haarlemmermeers bei Amsterdam)	breitere politische und gesellschaftliche Akzeptanz der Wachstumskontrolle, unzureichende Erfolge der Politik der gebündelten Dekonzentration, fortgeschrittene Suburbanisierung auch im zentralen Freiraum	**Differenziertere Betrachtung der Funktionen des Freiraums**, Gliederungsfunktion sollte durch Stärkung der Nutzfunktionen (Landwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz, Erholung) dauerhaft erhalten werden, **Zonierung** des ländl. Raumes in Gebiete mit unterschiedlichen Hauptfunktionen bzw. Funktionskombinationen
Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening (VINO) **(1987)**	**vergrößerter zentraler Freiraum im "Stedenring Centraal-Nederland"**, nur westliche Hälfte "**Grünes Herz**", östl. Teil "**Rivierengebied**" Grenzverlauf festgelegt, bis auf einige Abschnitte, die in Regionalplänen genauer bestimmt werden sollten	Reaktion der christdemokratisch-liberalen Regierung auf zunehmende **Internationalisierung der Wirtschaft**, Entwicklung einer international konkurrenzfähigen metropolitanen Standortattraktivität im "Stedenring Centraal Nederland" (= Randstad + Teile von Brabant und Gelderland)	Potential des Grünen Herzens für Tourismus und Erholung sollte zur **Verstärkung der weichen Standortvorteile** der Randstad ausgeschöpft werden, hierzu v.a. Ausbau der Wassersportmöglichkeiten, auch Entwicklung eines Netzwerks aus sog. Kerngebieten für den Naturschutz und ökologische Verbindungszonen
Vierde Nota Extra (VINEX) **(1990)**	"**Grünes Herz**" feste u. durchgehende Begrenzungslinie	Nachbesserung der VINO nach Regierungswechsel, unter Sozialdemokraten **stärkere Betonung von Umweltfragen** und Belangen sozial schwacher Gruppen	Der in der Randstad entstehende Flächenbedarf soll nach Möglichkeit auch hier gedeckt werden, Grünes Herz ist jedoch für Bauvorhaben der Randstadt tabu "Nähere Ausarbeitung" (*Nadere Uitwerking*) eines **Entwicklungskonzepts** für das Grüne Herz wird veranlasst

Die Landwirtschaft ist heute weder ein Garant für das Offenhalten des Grünen Herzens, noch sorgt sie für eine ansprechende Gestaltung der Landschaft. Die zentrale Rolle, die ihr bislang offiziell innerhalb des Grünen Herzens zugesprochen wurde, ist revisionsbedürftig. Intensive Milchviehhaltung und die Ausdehnung riesiger Gewächshauskomplexe wirken sich sehr negativ auf Natur und Umwelt aus und stellen vielerorts die Eignung des Grünen Herzens als Erholungsgebiet in Frage (vgl. VAN ROSSEM 1995, 210; BOSMA & DEKKER & DE HAAN 1994, 15; VAN DOREN & SIJMONS 1995, 2).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Kritik an dem bisherigen raumordnungspolitischen Umgang mit dem Grünen Herzen weniger die Grundidee als die Ausgestaltung und konkrete Umsetzung des Konzepts betrifft. Die Konzeption des Grünen Herzens als reines Anti-Verstädterungsinstrument hat sich als zu einseitig und unflexibel erwiesen, um der komplexen und dynamischen räumlichen Entwicklung der westlichen Niederlande gerecht werden zu können. Der Siedlungsdruck von Seiten der Randstad fand immer wieder Lücken, um die ohnehin schon vagen und administrativ schwachen Schranken zu durchbrechen. Die vorgesehenen Ventile in Form der nationalen und regionalen Wachstumskerne erfüllten zwar bis zu einem gewissen Grad ihren Zweck, reichten jedoch offensichtlich nicht aus, um die gesamte Siedlungsentwicklung in geordnete und freiraumverträgliche Bahnen zu lenken. Zudem fehlte es an Konzepten und Maßnahmen, um die “grünen“ Funktionen des Gebiets über die Landwirtschaft hinaus zu stärken und so sein Potential für Naturschutz und Erholung ausreichend zu entwickeln. Zu lange bestand die Hauptfunktion des Grünen Herzens aus planerischer Sicht darin, “grün“ zu sein, im Sinne von “mehr oder weniger unbebaut“. Die Landwirtschaft allein war jedoch nicht stark genug, um diese Beschaffenheit dauerhaft abzusichern, ja sie trug durch die zunehmende Intensivierung und den Unterglasanbau noch dazu bei, den “grünen“ Wert zu schwächen und das Grüne Herz damit anfälliger für die Zersiedlung zu machen.
Das Konzept des Grünen Herzens stammt aus einer Zeit, in der die Trennung zwischen Stadt und Land noch recht ausgeprägt war. Nach 40 weiteren Jahren der Verstädterung im Westen der Niederlande sind diese traditionellen Raumkategorien kaum mehr anwendbar. Versuche, sie durch Begriffe wie „Stadt-Land-Kontinuum“ oder „städtische Felder“ zu ersetzen, zeugen davon. So wie ein „grüner“ Raum in den Niederlanden schon lange kein Naturraum mehr ist, sondern ein in erster Linie ein intensiv landwirtschaftlich genutzter Kulturraum, wird auch die Vorstellung vom Grünen Herzen als ländlicher Raum einer neuen Raumvorstellung weichen müssen. Soll dieser Raum weiterhin grün sein, so muss von raumplanerischer Seite dazu ein pro-aktiver Beitrag geleistet werden, denn außer einer spezifischen Farbe benötigt das Grüne Herz der Zukunft auch eine planerisch vorgegebene Struktur, entlang der sich die zukünftige Raumentwicklung vollziehen kann.

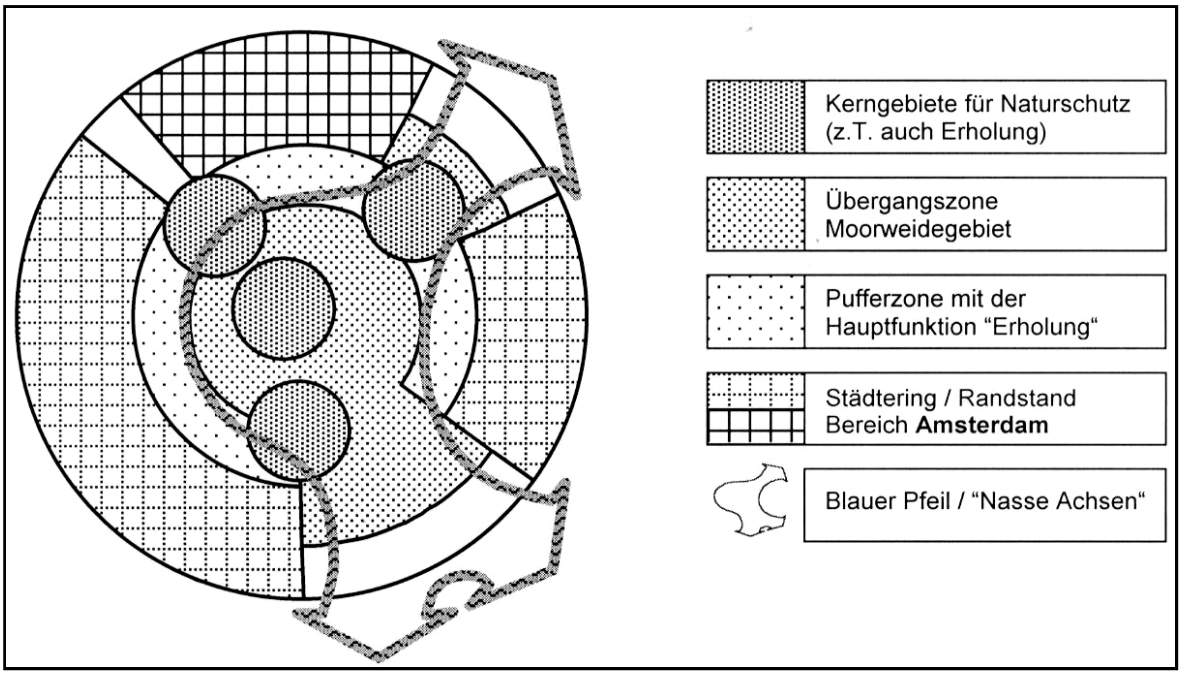
3.8.2.3 Ansätze zur Modernisierung eines zentralen Planungskonzeptes

Die im Vergleich zu den Vorgängerberichten wesentlich differenzierteren Aussagen bezüglich des Grünen Herzens im Vierten Raumordnungsbericht lassen erkennen, dass ein Umdenken in Richtung auf eine stärkere inhaltliche Ausfüllung des Konzepts stattfindet. Zur Erstellung einer sog. “Näheren Ausarbeitung“ (*Nadere Uitwerking*) der im Vierten Raumordnungsbericht skizzenhaft

dargelegten Entwicklungsperspektive wurde ein Lenkungsausschuss aus Vertretern dreier Ministerien und der Provinzen Noord-Holland, Zuid-Holland und Utrecht gebildet[57]. Das im Rahmen der Näheren Ausarbeitung entworfene raumplanerische Konzept für die Randstad propagiert eine Zonierung des Raumes, mit deren Hilfe die Konflikte zwischen den verschiedenen Raumansprüchen im Grünen Herzen entschärft werden sollen. Das Basiskonzept umfasst vier ineinanderliegende Zonen:

Auf den Städtering folgt nach innen eine Übergangszone von 10-15 km Breite, die aufgrund ihrer Lage Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner der Randstad bieten soll. Dazu muss in dieser ansonsten überwiegend landwirtschaftlich genutzten Zone vor allem das Wegenetz für Fußgänger Reiter und Radfahrer verbessert werden. Sie stellt zugleich eine Pufferzone gegen die fortschreitende Ausbreitung der städtischen Siedlung dar. Auf diese Übergangszone folgt die Zone des Moorweidegebietes. Das Zentrum des Grünen Herzens eignet sich durch seine abgeschirmte Lage theoretisch am besten für den Schutz bzw. die Entwicklung eines zusammenhängenden Naturgebietes. In Anlehnung an die realen physisch-geographischen Gegebenheiten wurden in Abweichung von dem abstrakten Basiskonzept vier Kerngebiete ausgewiesen, von denen keines tatsächlich in der geographischen Mitte des Grünen Herzens liegt.

Abb. 58: Grundkonzept für die Entwicklung des Grünen Herzens (1992)



(Quelle: eigener Entwurf nach STUURGROEP GROENE HART 1992, 87)

[57] Im Vierten Raumordnungsbericht war angekündigt worden, dass neben den Vertretern der Regierung und der betroffenen Provinzen auch Vertreter der Gemeinden in den Lenkungsausschuss einbezogen werden sollten. Im Regierungsbeschluss war davon jedoch nicht mehr die Rede (vgl. ASHMANN & BAKKERS & WAAGMEESTER 1990, 184). Die Gemeinden wurden lediglich über die Einzelprojektplanung- und -durchführung in die Gestaltung des Grünen Herzens miteinbezogen. Diesen Umstand werten FALUDI und VAN DER VALK als Gefahr für die Effektivität der "Näheren Ausarbeitung", die ohne die Unterstützung und das Engagement der Gemeinden wenig Erfolg haben kann (vgl. 1994, 226).

In den Kerngebieten “Moorseen“ und “Holländischen Seen“ stellen Naturschutz und Erholung gleichrangige, miteinander verbundene Funktionen dar, wohingegen dem Naturschutz in den Kerngebieten “Die Moore“ und “Krimpenerwaard“ der Vorrang eingeräumt wird (vgl. STUURGROEP GROENE HART 1992, 85 f).
Darüber hinaus wird eine Verbindung zwischen dem Ijsselmeer und dem Delta und den Flußgebieten über durchlaufende Freizeitwasserwege angestrebt. Die Kerngebiete sollen über “Ökologische Verbindungszonen“ in Form von “Trittsteinen“, d.h. insulären kleineren Schutzgebieten, miteinander in Verbindung gebracht werden. Eine solche Verbindung ist auch zwischen den Vechtseen und dem Ijsselmeer vorgesehen. Grünkeile sollen die städtischen Gebiete mit der Übergangszone verknüpfen (w. o. 96 f).

3.8.2.4 Die Auswirkungen des Grünen Herzens auf Amsterdam

Durch die Lage am Nordrand des Grünen Herzens sind die Ausdehnungsmöglichkeiten des Verdichtungsraumes um Amsterdam nach Süden begrenzt. Nach Norden hin ist zum Schutz des landschaftlich und kulturhistorisch wertvollen Moorweidegebietes Waterland ebenfalls keine weitere städtebauliche Entwicklung vorgesehen. Der Autobahnring der A 10, der das Siedlungsgebiet der Stadt Amsterdam nach Norden abschließt, bildet hier eine sehr deutliche Bebauungsgrenze, die nicht überschritten wird. Im Westen und Südwesten bilden der Hafen und vor allem der Flughafen Schiphol mit seinen Lärmschutzzonen Hindernisse für eine Erweiterung der städtischen Bebauung in diese Richtung.
Das zukünftige Wachstum richtet sich daher nach Osten in das Ij-Meer hinein. Hier soll langfristig ausgehend von dem im Bau befindlichen neuen Amsterdamer Stadtteil Ijburg auf künstlichen Inseln im Ij-Meer eine Entwicklungsachse bis Almere entstehen. Sie würde zwar das erweiterte Gebiet des Grünen Herzens nicht berühren, jedoch die als Blauer Pfeil symbolisierte Wasserverbindung zwischen dem Grünen Herzen und des Ijsselmeer blockieren (vgl. Abb. 58, S. 237). In der “Näheren Ausarbeitung“ der VINEX-Pläne für das Grüne Herz wird daher im Ij-Meer, das ein unverzichtbares Verbindungselement innerhalb des Blauen Pfeiles darstellt, ein etwa 7 km breiter Korridor für Erholung und Ökologie gefordert, der von der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung auszunehmen ist. Darüber hinaus ist die Sicherung eines Korridors zwischen Amsterdam-Zuidoost und Bussum erforderlich. In diesem Gebiet liegen mit den Ankeveense Plassen und dem Naarder Meer weitere wichtige Bestandteile des Blauen Pfeiles. Die Verbindungsfunktion dieses Gebietes wird durch den Fluß Vecht ergänzt, der das Gebiet von Süden nach Norden durchzieht, um dann bei Muiden in das Ij-Meer zu münden (vgl. w.o., 75 f).
Den Be- bzw. Einschränkungen in der Siedlungsentwicklung stehen jedoch auch Vorteile für Amsterdam gegenüber. So verhindert der im Rahmen des Grünen Herzens betriebene großräumige Freiraumschutz eine übermäßige Verdichtung des Raumes und gewährleistet die Sicherung wertvoller Erholungsräume im Umfeld der Stadt. Als Stadt am Rande des Grünen Herzens profitiert Amsterdam zudem von der davon ausgehenden positiven Imagewirkung: Trotz aller Kritik an seinen tatsächlichen landschaftlichen Qualitäten hebt das Grüne Herz die Randstad von vielen anderen Ballungsräumen ab, denen ein grüne Lunge vergleichbaren Ausmaßes fehlt.

3.8.3 Die Konzeption der Regionalen Grünzüge[58] im Regierungsbezirk Düsseldorf

Als regionale Freiraumkategorie mit Gliederungsfunktion, die wie der Green Belt und das Grüne Herz auch über eine gewisse konnotative Wirkung zu einer Steuerung der Siedlungsentwicklung beiträgt, bietet sich für den Darstellungszusammenhang der Arbeit lediglich das Konzept der Regionalen Grünzüge an. Allerdings haben sie erst mit dem nordrhein-westfälischen Landesentwicklungsplan (LEP NRW) von 1995 Eingang in die nordrhein-westfälische Landesplanung gefunden[59]. Da die Ausweisung Regionaler Grünzüge in NRW auf regionaler Ebene durch die Bezirksplanungsbehörden erfolgt, wurden in der Überarbeitung des Gebietsentwicklungsplans (GEP) für den Regierungsbezirk Düsseldorf von 1999 erstmals Regionale Grünzüge im Düsseldorfer Raum ausgewiesen. Die kurze Zeit des Bestehens erschwert die Vergleichbarkeit mit dem Grünen Herzen und dem Green Belt. Die Planungspolitik, die sich an überregionalen gliedernden Vernetzungsstrukturen in Grünräumen orientierte, setzte sich in konkreter Ausgestaltung in der Region Düsseldorf erst deutlich später als in den ausländischen Vergleichsregionen durch, wenngleich konzeptionelle Ansätze dazu bereits wesentlich früher zu finden sind.

3.8.3.1 Die Entstehung des Planungskonzeptes "Regionaler Grünzug"

Der Gedanke, die Lebensqualität im bebauten Stadtgebiet nicht nur durch punktuelle, sondern auch durch lineare Grünräume zu erhöhen, findet sich zuerst in planungstheoretischen Abhandlungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (vgl. BÜRKLEIN 1995, 447). Grünzüge oder auch Grünzäsuren, Begriffe die häufig synonym verwendet werden, können als durchlaufende Grünstrukturen eine Verbindung zwischen dem Zentrum der Stadt und ihrer Peripherie herstellen. Als solche wurden bzw. werden sie in der Regel bewusst von der Bebauung freigehalten. Vielfach verdanken sie ihre Entstehung aber auch den ursprünglichen naturräumlichen Gegebenheiten. Insbesondere sumpfige oder überflutungsgefährdete Auenbereiche sowie stark reliefierte Bereiche wurden häufig nicht oder erst relativ spät bebaut und dienten bzw. dienen der planerischen Ausweisung von Grünzügen als Ansatzpunkte (vgl. RICHTER 1981, 43). Beispiele für naturräumlich bedingte Grünzüge finden sich in nahezu allen Städten. In Düsseldorf durchzieht der überflutungsgefährdete Rheinauenbereich das Stadtgebiet mit kurzen Unterbrechungen wie ein grünes Band. An der östlichen Stadtgrenze wird er durch den bewaldeten Terrassenanstieg komplementiert, dem eine Bruchwaldzone vorgelagert ist. Die beiden Düsselläufe stellen zwei in Ost-West-Richtung verlaufende Bänder dar, an denen sich viele der städtischen Grünanlagen befinden. Diese Strukturen spielen eine zentrale Rolle in der Grünversorgung der Stadt. Sie wurden jedoch erst im Grünordnungsplan von 1991 als "Hauptgrünzüge" ausgewiesen (vgl. LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1991, 51, s.a. Abb. 32, S. 138).

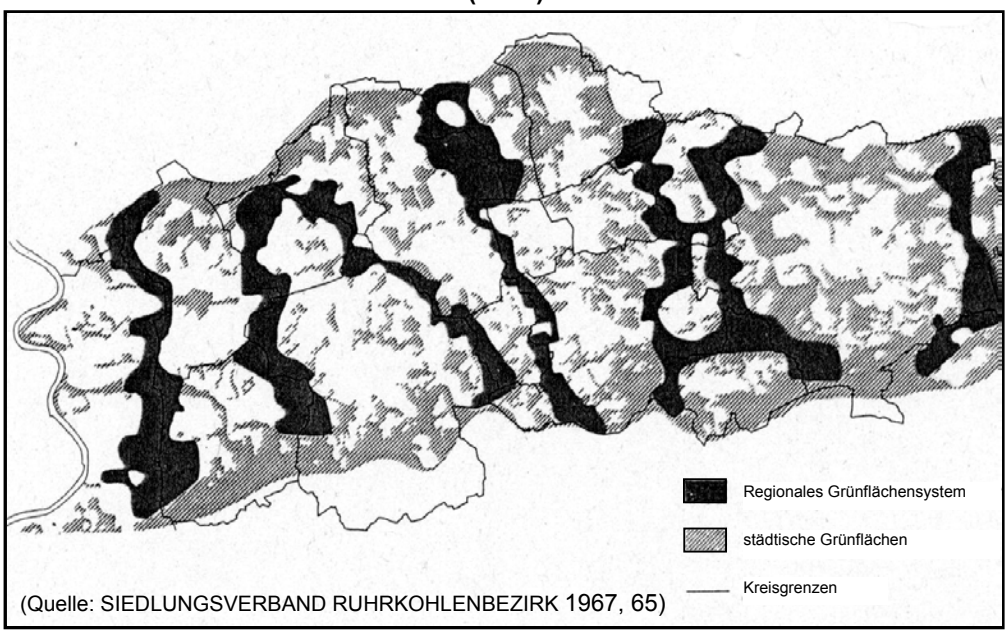
---

[58] Verbreitet ist auch die Schreibweise „regionaler Grünzug". Die Großschreibung des Adjektivs wurde hier zu Abgrenzung einer spezifischen Planungskategorie von dem häufig allgemein verwendeten Begriff gewählt.

[59] In Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Bayern und dem Saarland wurde das Instrument - wenn auch in unterschiedlicher Form - schon erheblich eher eingesetzt (vgl. KURSAWE 1992, 8 f)

Die Weiterentwicklung des Gedankens zu einem regionalen Freiraumplanungsinstrument in Deutschland erfolgte zuerst im Ruhrgebiet, wo man solche Gliederungsüberlegungen aus dem Stadtraum auf den gesamten Verstädterungsraum übertrug. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die überwiegend restriktive planerische Freiraumsicherung mittels des Verbandsverzeichnisses Grünflächen zu einer integrativeren und pro-aktiveren Form des Freiraumschutzes im Rahmen eines Regionalplans für das gesamte Verbandsgebiet. Der 1966 in Kraft getretene Gebietsentwicklungsplan (GEP) für das Gebiet des SVR war der erste in einem förmlichen Verfahren aufgestellte verbindliche Regionalplan der Bundesrepublik.
Bestandteil des GEP war ein sog. Regionales Grünflächensystem, das in der Hauptsache aus sieben das Verbandsgebiet in Nord-Süd-Richtung durchziehenden Grünzügen bestand.

Abb. 59: Das Regionale Grünflächensystem des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (1966)



(Quelle: SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK 1967, 65)

Es wurde sowohl als Teil der allgemeinen Siedlungsstruktur als auch als Teil der Erholungsinfrastruktur angesehen. Zu den siedlungsstrukturellen Funktionen gehörten neben der als “Ordnungsfunktion“ bezeichneten Gliederung des Kerngebietes auch “sozialhygienische Funktionen“, wie die Durchlüftung des Siedlungsraumes. Die bessere Strukturierung mit Hilfe des Regionalen Grünflächensystems wurde bewusst zur Verbesserung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Ruhrgebiet eingesetzt. Gleichzeitig sollte das Regionale Grünflächensystem, wie oben angedeutet, Erholungszwecken dienen “soweit es lufthygienisch nicht zu stark belastet ist oder andere schwerwiegende Gründe nicht entgegenstehen“. Die Eignung des Regionalen Grünflächensystems für diese Zwecke ergab sich schon aus seiner engen Nachbarschaft zu den Wohngebieten des Kernraumes. Die Regionalen Grünzüge stellten das fehlende Bindeglied zwischen den innerstädtischen Grünflächen und den Erholungsgebieten außerhalb der Kernzone dar (vgl. SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK 1967, 63-70). Innerhalb eines als Regionaler Grünzug ausgewiesenen Gebiets können durchaus kleine Wohngebiete oder Industrie- und Verkehrsflächen liegen. Die Breite eines Grünzuges variiert von wenigen hundert Metern bis zu 2,5 bis 3 km. Die Sicherung der

als Regionale Grünzüge ausgewiesenen Flächen ließ sich allerdings in vielen Fällen nicht in der angestrebten Weise durchsetzen, da der SVR als ein von den Kommunen finanzierter Zusammenschluss sich nur schwer gegen deren Baulandinteressen durchsetzen konnte.

3.8.3.2 Vom Ruhrgebiet in den Regierungsbezirk Düsseldorf

Nachdem er 1976 seine Eigenschaft als Landesplanungsgemeinschaft verloren hatte, wurde der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1979 in den Kommunalverband Ruhrgebiet (KVR) umgewandelt. Die Aufstellung der weiterhin als Gebietsentwicklungspläne bezeichneten Regionalpläne wurde mit der Neufassung des Landesplanungsgesetzes im Jahre 1975 Aufgabe der neu eingerichteten Bezirksplanungsräte bei den Regierungspräsidenten[60]. Der Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf trat 1986 in Kraft. Er übernahm die im Gebietsentwicklungsplan von 1966 ausgewiesenen Regionalen Grünzüge im westlichen Ruhrgebiet in die Erläuterungskarte "Regionales Entwicklungskonzept Freizeit und Erholung". In der textlichen Darstellung fanden sie jedoch nur randliche Berücksichtigung. So sollten zu ihrer Sicherung bzw. zu ihrer Verbesserung die ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe und Waldbestände erhalten bleiben (vgl. REGIERUNGSPRÄSIDENT DÜSSELDORF 1986, B IV u. B IV 3-2).

Erst durch eine 1994 durchgeführte Änderung des GEP erhielt der Schutz der Regionalen Grünzüge einen gesetzlichen Rahmen[61]. Der Regionale Grünzug wurde als neues Planzeichen eingeführt und der textlichen Darstellung wurde mit dem Schutz und der Entwicklung der regionalen Grünzüge im Ruhrgebiet ein neues Ziel hinzugefügt. Folgender Ausschnitt aus der schriftlichen Erläuterung der Zielvorstellung verdeutlicht, dass es sich hierbei im Unterschied zum Green Belt und zum Grünen Herzen nicht um ein reines Negativinstrument zur Siedlungssteuerung handelt, sondern dass hier Freiraumschutz unter Berücksichtigung der Multifunktionalität des Freiraums beabsichtigt war:

> "[...]. Die Regionalen Grünzüge sollen insbesondere die siedlungsräumliche Gliederung, den klimaökologischen Ausgleich, die Biotopvernetzung sowie die freiraumgebundene Erholung sichern. Sie sind ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und zu entwickeln. Planungen, die diese Aufgaben und Funktionen beeinträchtigen, sind grundsätzlich auszuschließen.
>
> Die Regionalen Grünzüge sollen durch eine qualitative ökologische Aufwertung des Freiraumes, den Wiederaufbau von zerstörter oder beeinträchtigter Landschaft sowie durch die Vernetzung vereinzelt vorhandener ökologischer Potentiale entwickelt und verbessert werden. Ein Verbund der innerörtlichen Grünflächen mit den Grünzügen ist im Rahmen der Bauleitplanung anzustreben" (GEP 1994, B IV 1-3.1).

---

[60] Die Mitglieder der Bezirksplanungsräte sind gewählte Vertreter der Gemeinden. Die gleichfalls neugeschaffenen Bezirksplanungsbehörden sollen bei der Aufstellung und Erarbeitung der Pläne mitwirken, was de facto bedeutet, dass sie den Plan entwerfen und dann dem Bezirksplanungsratrat zur Billigung vorlegen, bevor das offizielle Erarbeitungsverfahren durchgeführt wird (vgl. GADEGAST 1991, 279).

[61] Die Änderung erfolgte auf Anregung des KVR, der Anfang der 90er Jahre Planwerk mit dem Titel „Regionales Freiflächensystem" heraus, das die Regionalen Grünzüge als probates Mittel zur Freiflächensicherung im dichtbesiedelten Raum darstellte und zusätzlich ihre Vernetzung zu einem Freiflächensystem empfahl. Auf intensive Anregung des KVR hin, dem allein die Möglichkeiten zur Umsetzung dieses Konzeptes fehlten, griffen die Bezirksregierungen in Münster, Arnsberg und Düsseldorf den Gedanken auf. Zur wirksamen Sicherstellung der Regionalen Grünzüge auf ihrem Gebiet leitete die Bezirksregierung Düsseldorf die 44. GEP-Änderung "Ökologische Verbesserungen im Emscherraum" ein, durch die der Schutz der Regionalen Grünzüge einen gesetzlichen Rahmen erhielt (Interview A. SADLO 11.04.1996).

3.8.3.3 Regionale Grünzüge für Düsseldorf

Im Landesentwicklungsplan von 1995 (LEP NRW) wird der Gebietsentwicklungsplanung die Sicherung “regionalbedeutsamer Grünzüge“, wie es hier heißt, erstmals verbindlich vorgeschrieben. In der 3. DVO zum Landesplanungsgesetz vom 17. Januar 1995 werden die Regionalen Grünzüge, dem Wortlaut der Zielformulierung im LEP NRW nahezu entsprechend, als “Freiraumbereiche - insbesondere in Verdichtungsgebieten“ beschrieben, “die als Grünverbindung oder Grüngürtel wegen ihrer freiraum- und siedlungsbezogenen Funktionen (insbesondere räumliche Gliederung und klimaökologischer Ausgleich, Erholung, Biotopvernetzung) zu erhalten, zu entwickeln oder zu sanieren und vor anderwärtiger Inanspruchnahme besonders zu schützen sind“ (vgl. MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW 1995, Planzeichenbeschreibung 2. dc).
In die Überarbeitung[62] des GEP wurden die Zielstellungen bezüglich der Regionalen Grünzüge aus der GEP-Änderung von 1994 unverändert übernommen. Die ausgewiesenen Regionalen Grünzüge sind jedoch erheblich erweitert worden. Sie umfassen nun einen Großteil der „allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche“ der Mittleren Niederrheinebene und der Köln-Bonner Rheinebene, linksrheinisch von Rheinberg bis Neuss, rechtsrheinisch von Voerde bis Düsseldorf bzw. Monheim-Langenfeld. Die östlich angrenzende Bergische Heideterrasse ist ebenfalls zum großen Teil Bestandteil Regionaler Grünzüge. Hinzu kommen Regionale Grünzüge in überwiegender Ost-West-Erstreckung entlang der Ruhr und der Düssel. Auch die Freiraumbereiche im Bergischen Städtedreieck sind nahezu vollständig als Regionale Grünzüge ausgewiesen. Schmalere Grünzüge trennen Mönchengladbach von seinen Nachbargemeinden, sowie Kaarst von Willich und Neuss und Krefeld von Tönisvorst. Entlang der Erft erstreckt sich ein Regionaler Grünzug bis zum Rhein (vgl. BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF 1999: Erläuterungskarte 2: Landschaft).

Als schützenswerte und zu fördernde Funktionen der Regionalen Grünzüge werden genannt:

- Gliederung der Siedlungsräume
- Erholung
- Klimaökologie
- Arten- und Biotopschutz
- Wald
- Landwirtschaft

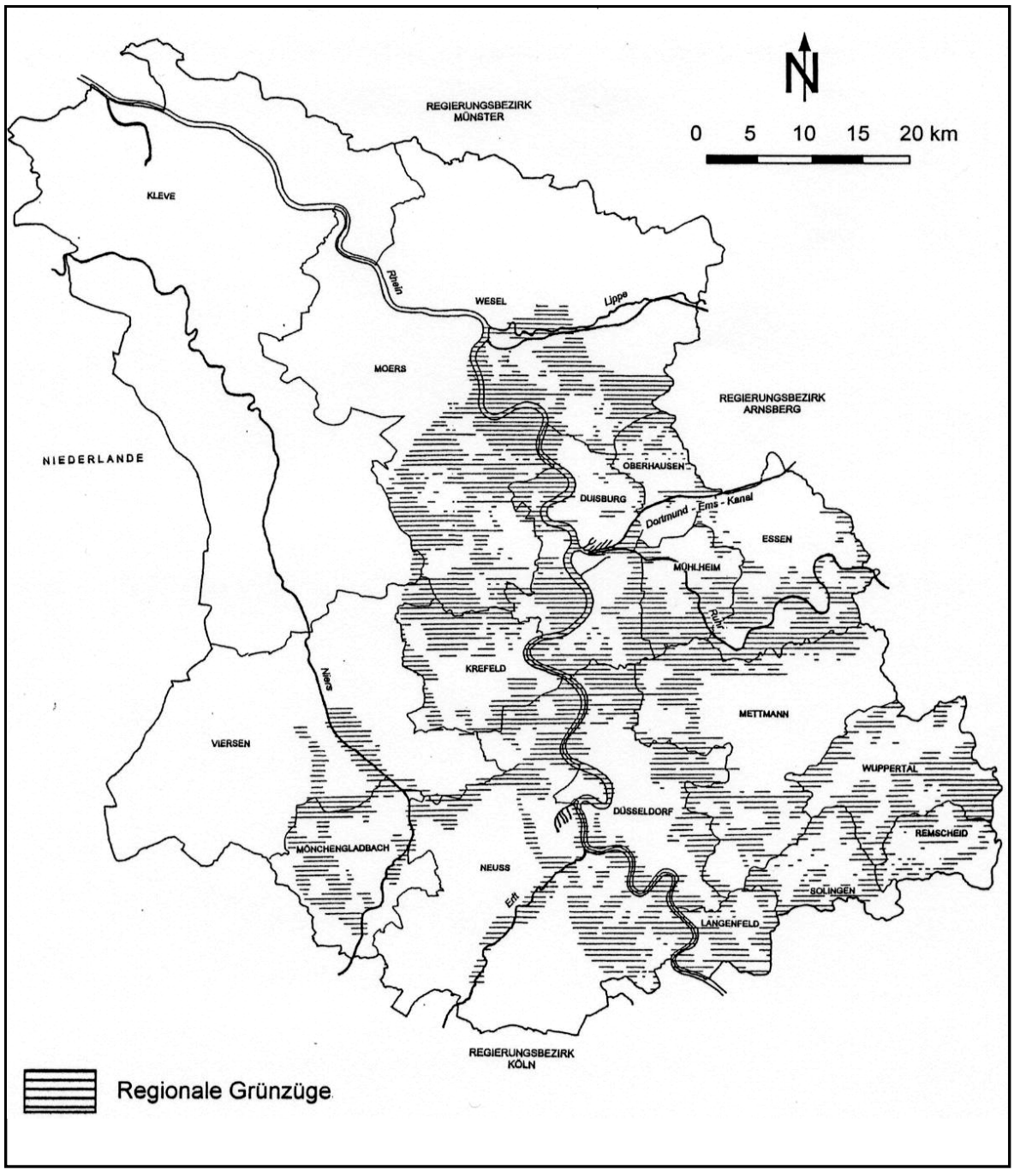
(vgl. BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF 1999, 24-26).

Die Entscheidung, welche Flächen einem Regionalen Grünzug zugewiesen werden sollen, trifft die Bezirksplanungsbehörde im Gegenstromverfahren. Als Grundlage dient ihr insbesondere der ökologische Fachbeitrag der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten/Landesamt

[62] Der GEP soll nach § 15 Abs. 5 des Landesplanungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Juni 1994 spätestens alle zehn Jahre nach seiner Genehmigung überprüft und erforderlichenfalls geändert werden. Änderungen sind auch dann erforderlich, wenn Ziele in einem Landesentwicklungsplan geändert worden sind und er nun nicht mehr mit dem GEP übereinstimmt.

für Agrarordnung, der neben einem Konzept für ein Biotopverbundsystem auch Vorschläge bezüglich des räumlich grundsätzlich abgestimmten Regionalen Grünzuges enthält.

Abb. 60: Regionale Grünzüge im Regierungsbezirk Düsseldorf



(Quelle: eigener Entwurf, Grundlage: GEP 1999 - Erläuterungskarte “Landschaft“, 1:20 000)

Nach dem GEP soll grundsätzlich der gesamte Freiraumbereich der Stadt Düsseldorf als Bestandteil eines Regionalen Grünzuges angesehen werden. Hierdurch werden die entsprechenden Freiflächen Düsseldorfs besonders gesichert und zum Bestandteil eines stadtgebietsübergreifenden Freiflächenetzes.

Angesichts der überaus umfassenden Ausweisung Regionaler Grünzüge in den dichter besiedelten Gebieten des Regierungsbezirks stellt sich die Frage nach der Effektivität des Instrumentes. Mit der Ausweisung des Regionalen Grünzüge verbinden sich, wie oben erläutert, die Ziele der ökologischen Entwicklung und der Durchgängigkeit, d.h. der Erschließung durch Rad- oder Wanderwege. Die Flächen erhalten einen zusätzlichen Schutz vor einer Inanspruchnahme für bauliche Zwecke. Durch die Ausweisung regionaler Grünzüge erfolgt eine zukunftswirksame Sicherung eines Freiraumnetzes im Rhein-Ruhr-Verdichtungsraum, die die wichtigste Voraussetzung für eine ökologische Aufwertung derselben darstellt. Die qualitative Entwicklung der Regionalen Grünzüge entsprechend ihrer vielfältigen Funktionen bedeutet allerdings angesichts der Dimensionierung der Flächen eine sehr langfristige Aufgabe.

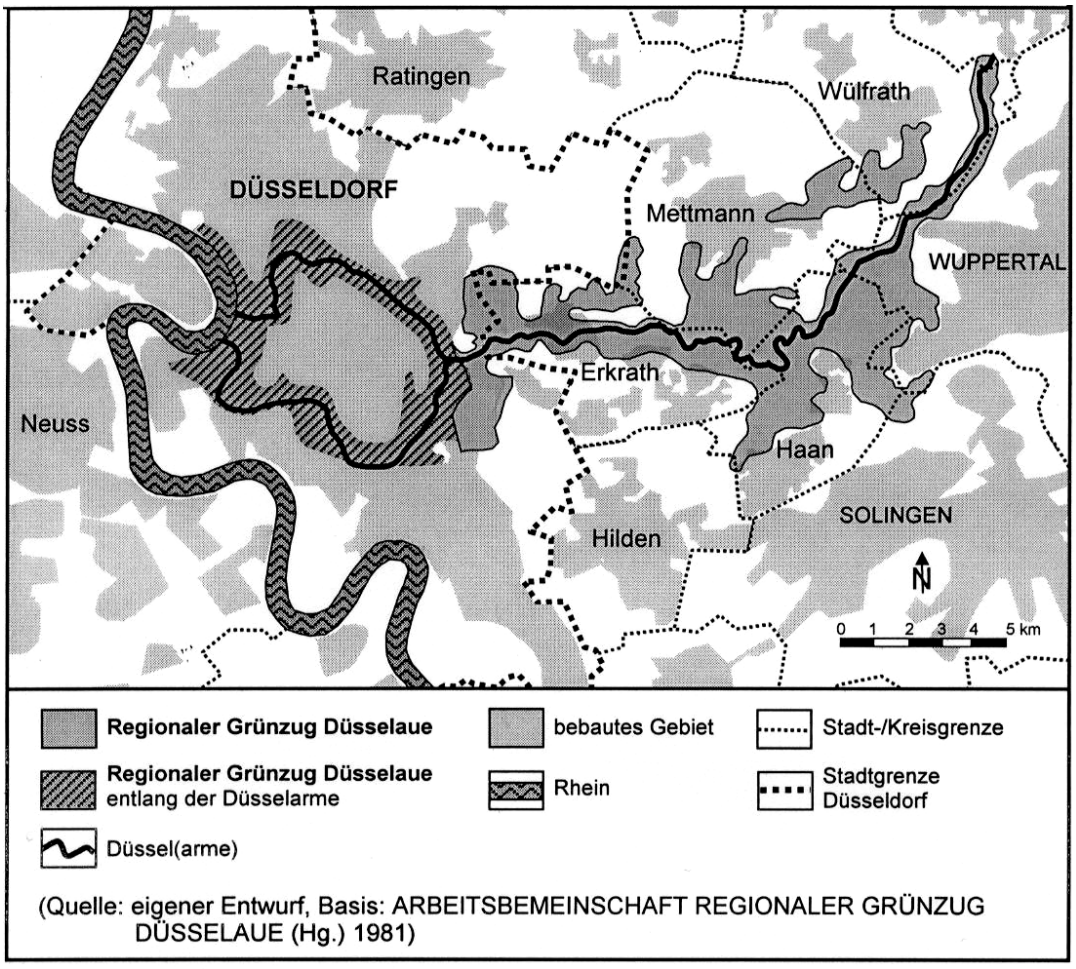
Ein Beispiel aus dem Beginn der 80er Jahre, als Regionale Grünzüge im Raum Düsseldorf noch kein offizielles regionalplanerisches Thema waren, zeigt abschließend, wie man sich die Verwirklichung dieser Aufgabe vorstellen könnte:

3.8.3.4 Das Projekt “Regionaler Grünzug Düsselaue“

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des GEP von 1986 ergriffen der Zweckverband Neandertal mit seinen Mitgliedern, die Stadt Wülfrath und der Bergisch-Rheinische Wasserverband die Initiative zur Erarbeitung einer Konzeption für einen “Regionalen Grünzug Düsselaue“. Die Düsselaue stellt den Kernraum eines Erholungsgebietes zwischen den Großstädten Wuppertal und Düsseldorf dar. Aufgrund dessen wurde sie bereits im Vorentwurf zum GEP als “grünes Entwicklungsband“ ausgewiesen. Ziel der Arbeitsgemeinschaft Düsselaue war die Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten in dem genannten Gebiet. Zu diesem Zweck sollte der bislang meist punktuell betriebene Ausbau einzelner Wanderwege, Parkplätze, oder Freizeitanlagen unter eine einheitliche Gesamtplanung gestellt werden, die neben Freizeitinfrastruktur auch Maßnahmen zum Schutz von Natur beinhalten sollte. Der Planungsbereich erstreckte sich über die Düsselaue von Wülfrath bis zum Rhein und schloss darüber hinaus die Täler der Kleinen Düssel, des Mettmanner Baches, des Stinderbaches sowie Verbindungen zur Hildener Heide und zum oberen Ittertal ein. Besonders interessant war das Projekt auf Düsseldorfer Stadtgebiet. Die Düssel gabelt sich im Osten der Stadt in einen nördlichen und einen südlichen Arm, die das Stadtgebiet bogenförmig um- bzw. durchfließen und sich erst bei ihrer Mündung in den Rhein einander wieder annähern. Die oberirdisch verlaufenden Abschnitte der beiden Düsselarme sollten nach Vorstellung der Planer von Fuß- und Radwegeverbindungen begleitet werden, um auf diese Weise vorhandene Grünräume miteinander zu verbinden und die Erholungspotentiale der angrenzenden Landschaft besser zu erschließen (vgl. ARBEITSGEMEINSCHAFT REGIONALER GRÜNZUG DÜSSELAUE 1981, s. Abb. 61).

Der Arbeitsgemeinschaft Düsselaue als informeller, d.h. nicht rechtlich manifestierter Zusammenschluss von Verwaltungen fehlte es an politischer Unterstützung für ihr Vorhaben. Die Mittel zur Umsetzung des Projektes wurden nur in Einzelfällen bewilligt, so dass es schließlich nicht weiter verfolgt wurde (Auskunft V. FREUND, Kreisverwaltung Mettman vom 15.08.2001).

Abb. 61: Planungsvorschlag "Regionaler Grünzug Düsselaue" (1981)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: ARBEITSBEMEINSCHAFT REGIONALER GRÜNZUG DÜSSELAUE (Hg.) 1981)

Obwohl das Projekt Düsselaue im Prinzip in der Planungsphase stecken blieb, stellt es ein interessantes Beispiel gemeindeübergreifender Freiraumplanung dar. Das Gebiet, der Regionale Grünzug Düsselaue, bot eine klare Identifikation und verband sowohl mehrere Städte miteinander als auch innerstädtische Gebiete mit ihrem ländlichen Umland. Die Bündelung der Koordinierungsaufgaben beim Zweckverband Neandertal machte die Erfahrungen und Ressourcen des Verbandes für eine übergemeindliche Projektplanung nutzbar. Die Düsselaue war in Einzelmaßnahmen auf den verschiedenen Stadtgebieten unterteilt, die nicht nur im Kontext des Gesamtprojektes, sondern auch für ihr direktes Umfeld von Nutzen und Bedeutung waren. Seither gab es immer wieder planerische Anleihen an diese Idee wie zum Beispiel jüngst im Rahmen der Europäischen Gartenschau 2002 (s. Abschnitt 4.3.6).

Für die im GEP ´99 ausgewiesenen Regionalen Grünzüge lässt sich daraus die Forderung nach einer klaren Abgrenzung und individuellen Benennung einzelner Grünzüge ableiten. Der bereits in der Bezeichnung "Grünzug" implizierte gliedernde Charakter des Planungsinstrumentes sollte nicht zugunsten eines amorphen Netzwerkes verloren gehen. Der Einsatz der zuständigen Gebietskörperschaften für "ihren" Grünzug wird hierdurch gefördert. Ein Projekt nach dem Muster der Düsselaue kann werbewirksam in die Öffentlichkeit getragen werden und sich zu einer echten Gemein-

schaftsaufgabe entwickeln. Nur so lassen sich Schritt für Schritt die hochgesteckten regionalplanerischen Ziele verwirklichen und die Regionalen Grünzüge des Regierungsbezirks nicht nur erhalten, sondern auch funktionsgerecht entwickeln.

3.8.4 Vergleichendes Resümee zur Siedlungssteuerung durch Freiraumplanung in den Untersuchungsgebieten

Im Bezug auf den Green Belt und das Grüne Herz kann der Begriff Freiraumplanung nur in einem eingeschränkten Sinne verwendet werden. Zwar handelt es sich um Instrumente zur Sicherung von Freiraum in städtischen Verdichtungsräumen, doch stand dabei zumindest bis in die jüngere Vergangenheit nicht der Erhalt der Freiraumfunktionen im Vordergrund, sondern die Steuerung des Siedlungswachstums. Freiraum ist innerhalb dieses Problemfeldes nicht Zweck an sich, sondern in erster Linie Mittel zum Zweck.
Bei der Ausweisung der Regionalen Grünzüge hingegen wurde die Funktionsvielfalt der Freiräume berücksichtigt. Die Gliederungsfunktion war nur einer von mehreren Faktoren um derentwillen man die in Frage kommenden Flächen von der Bebauung frei halten wollte. Eine generelle Begrenzung der Siedlungsentwicklung war hingegen nicht vorgesehen, so dass man im Falle der Regionalen Grünzüge nicht von einem Negativinstrument sprechen kann.

Folglich orientiert sich die Grenzziehung eines Green Belts nicht an der Bedeutung oder Eignung der betreffenden Freiräume für die Landwirtschaft, den Naturschutz oder die Erholung, sondern in erster Linie an ihrer Lage im Siedlungsgefüge. Auch beim Grünen Herzen, überwiegt der Lageaspekt die Funktionsaspekte. Während ein Green Belt jedoch um jeden städtischen Verdichtungsraum und seit 1984 auch um freistehende historische Städte herum ausgewiesen werden kann, also in jedem Falle das Ergebnis einer raumordnerischen Setzung darstellt, ist das Grüne Herz in seiner Lage durch die von den naturräumlichen Voraussetzungen beeinflusste kulturräumliche Entwicklung der westlichen Niederlande vorgegeben. Hier wurde ein historisch entstandenes Siedlungsmuster bestehend aus einem Städtering, der sich um ein weitgehend ländliches Gebiet legt, in siedlungsstruktureller Hinsicht als günstig erkannt und für erhaltenswert befunden.
Das Ziel, vorhandener Freiräume in einem bereits hochgradig verdichteten Raum zu bewahren, führte auch im Falle der Regionalen Grünzüge dazu, bei der Ausweisung dem Kriterium der Lage Priorität zu verleihen und die Lage der Grünzüge an den vorhandenen physisch-geographischen Gegebenheiten auszurichten. Dies gilt sowohl für die Regionalen Grünzüge im Ruhrgebiet als auch für die im Raum Düsseldorf. Hier hat das Bestreben, Resträume zu bewahren, dazu geführt, dass eine Vielzahl kleiner, unzusammenhängender Freiräume unter den Status “Regionaler Grünzug“ gelangte.
Ein deutlicher Nachteil der zentralen Lage des Grünen Herzens gegenüber der peripheren Lage des Green Belts ergibt sich durch den “Brennglaseffekt“ (vgl. VAN GINKEL 1979, 66) der sich in Form eines stärkeren Suburbanisierungsdrucks auf das Grüne Herz auswirkt. Während im Falle einer konzentrisch von einer zentralen Stadt nach außen verlaufenden Suburbanisierung die zur Verfügung stehende Fläche mit wachsender Entfernung vom Zentrum stark zunimmt, sich also ein “Ver-

dünnungseffekt“ bemerkbar macht, der durch den Green Belt noch verstärkt wird, nimmt sie bei einer nach innen gerichteten Suburbanisierung von einem dezentralen Städtering aus rasch ab, wodurch die Verdichtung steigt. Die auswärts gerichtete Ausbreitung ist natürlich auch einer Ringstadt möglich, wird jedoch im Falle der Randstad durch spezifische physisch-geographische Faktoren stark eingeschränkt. Im Norden und Süden bilden große Wasserwege Barrieren für die Siedlungsentwicklung, im Westen grenzt die Randstad an die Nordsee und im Osten liegen die Hoge Veluwe und der Utrechter Hügelrücken, die zu den wertvollsten Landschaftsräumen der Niederlande gehören. Die amorphe Zerstückelung der Regionalen Grünzüge in Düsseldorf hingegen, bringt es mit sich, dass mit “Regionaler Grünzug“ eher ein Schutzstatus bezeichnet wird, nicht jedoch, wie die Bezeichnung suggeriert, eine gestreckte Grünzäsur in der Siedlungsstruktur.

Die genaue Ausdehnung des siedlungssteuernden Freiraums ist in allen drei Fällen variabel und von Setzungen abhängig, die dem Einfluss verschiedener Interessen und dem Wandel von sozioökonomischen und politischen Rahmenbedingungen und raumordnungspolitischen Zielsetzungen unterliegen. So wurde in den vorangegangenen Ausführungen gezeigt, auf welche Weise sowohl die Entwicklung des Green Belts als auch diejenige des Grünen Herzens durch Kursveränderungen in der nationalen Raumordnungspolitik in konzeptioneller und räumlicher Hinsicht beeinflusst worden sind. Auf die Entwicklung der Green Belts haben sich zudem die Veränderungen des Planungs- und Verwaltungssystems ausgewirkt, ein Faktor, der aufgrund der Konstanz des niederländischen Planungs- und Verwaltungssystems für das Grüne Herz nicht zum Tragen gekommen ist.

Sowohl der Green Belt als auch das Grüne Herz machten die Entwicklung eines siedlungsplanerischen Gegenstücks erforderlich, eines Ergänzungs- oder Komplementärkonzeptes. Als Negativausweisungen geben sowohl die Green Belts als auch das Grüne Herz vor, in welchen Gebieten lediglich eine stark eingeschränkte Siedlungsentwicklung stattfinden darf. Im Falle der Green Belts erwartete man, dass sich die Siedlungserweiterung auf Flächen jenseits der Green Belts verlagern würde, oder sich aber, und dies war die angestrebte Entwicklung, in New Towns in größerem Abstand würde ablenken lassen. Auch in den Niederlanden hielt man die gebündelte Dekonzentration in für diesen Zweck ausgewiesenen Wachstumskernen außerhalb der beiden Randstadflügel für die bessere Alternative zu einer weiteren Verdichtung der Randstad. Der Erfolg der beiden siedlungssteuernden Freiraumkonzepte war bzw. ist damit nicht nur von der Effektivität der Freiraumsicherung, sondern auch vom Erfolg der Wachstumskerne bzw. New Towns abhängig.

Sowohl das Grüne Herz als auch der Green Belt zeichnen darüber hinaus sich durch ihre tragende Rolle innerhalb der nationalen Raumordnungspolitik ihres Landes aus. Trotz immer wieder aufflebender Kritik werden beide von einer breiten Mehrheit der Bevölkerung gestützt und erleichtern die Konsensbildung innerhalb der Raumordnungspolitik. Hieran wird der metaphorischen Wirkung der gewählten Benennungen ein nicht unerheblicher Anteil zugesprochen.
Die Regionalen Grünzüge des Ruhrgebiets sind bei der dortigen Bevölkerung und darüber hinaus bekannt und profitieren von einem ähnlich positiven Image. Die Regionalen Grünzüge außerhalb des Ruhrgebietes sind noch zu neu, um einen gewissen Bekanntheitsgrad zu erreichen, doch lässt

sich bezweifeln, ob dies angesichts der Auflösung relativ klarer linearer Formen zugunsten einer starken Verzweigung, die sowohl Wahrnehmung im Landschaftsbild als auch die planerische Präsentation sehr erschwert, gelingt. Verglichen mit der konnotative Wirkung der Bezeichnung und den bei allen Veränderungen doch relativ klaren Lage- und Abgrenzungskriterien des niederländischen und des britischen Beispiels wirken die neuen Regionalen Grünzüge noch sehr gesichtslos.

Den britischen Green Belts wird im allgemeinen eine hohe Effizienz bescheinigt. Auch die jüngsten Umstrukturierung der Verwaltung mit der damit verbundenen Fragmentierung der Green Belt-Ausweisung in den metropolitanen Grafschaften hat, wie am Beispiel des Greater Manchester Green Belt deutlich wurde, entgegen anderslautender Befürchtungen bislang keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Konstanz und Konsequenz gehabt, mit der der Green Belt geschützt wird.
Das Grüne Herz hingegen war in den letzten Jahren Gegenstand kontroverser Diskussionen um das Ob und Wie seines Fortbestehens. Sie wurden zum einen am chronischen Raummangel in der Randstad und zum anderen an der ungeachtet aller planerischen Bemühungen stark fortschreitenden Suburbanisierung im Grünen Herzen entfacht. Die jüngeren raumordnungspolitischen Entwicklungen haben die Position des Grünen Herzens zwar bekräftigt, doch wird seine zukünftige Bedeutung sehr davon abhängen, ob es gelingt, das in den 50er Jahren entstandene Konzept den mittlerweile stark veränderten Rahmenbedingungen anzupassen.

Wie der Green Belt durchläuft das Grüne Herz gegenwärtig einen konzeptionellen “Modernisierungsprozess“, in dessen Zentrum eine stärkere inhaltliche Ausfüllung des Negativinstrumentes steht. Es hat sich in der Vergangenheit in beiden Ländern gezeigt, dass ein wirksamer Freiraumschutz angesichts eines ungebrochenen Drucks auf die Flächen am Rande größerer Städte und Verdichtungsregionen nur über eine strukturelle und funktionale Aufwertung des zu schützenden Freiraums möglich ist.
Die Landwirtschaft, die bislang quasi als “natürliche“ Hauptnutzungsform des Green Belts und des Grünen Herzens galt, hat sich in ihrer modernen intensiven Form in freiraumplanerischer Hinsicht vielfach als kontraproduktiv erwiesen. Eine Aufwertung der Landschaft für Naturschutz und Erholung erhöht mit der Funktionsvielfalt den Umwidmungsschutz der Freiflächen und sichert damit gleichzeitig ihre Gliederungsfunktion. Während sich diese Erkenntnisse in England gerade ihren Weg in die nationale und lokale Green Belt - Politik bahnen, sind in den Niederlanden für das Grüne Herz diesbezüglich bereits detaillierte Planungen von einem eigens zu diesem Zweck zusammengestellten Lenkungsausschuss getätigt worden.

4. FREIRAUMPLANUNG UND FREIRAUMENTWICKLUNG SEIT 1975

4.1 Prägnante Rahmenbedingungen der Freiraumplanung und Freiraumentwicklung

Der Beginn der 70er Jahre markiert den Übergang von einer seit der Nachkriegszeit anhaltenden Wachstumsphase zu einer Zeit, die nicht durch eine eindeutige Entwicklungstendenz gekennzeichnet ist. Wachstum, Stagnation und Schrumpfungsprozesse finden in den Untersuchungsräumen in jeweils unterschiedlichen Anteilen und Ausprägungen nebeneinander statt. Gemeinsam ist ihnen die generelle Tendenz des Wandels und der Umstrukturierung, des Umbaus und der Anpassung.
In den vorhergegangenen Kapiteln ist die grundlegende Rolle der wirtschaftlichen Entwicklung als Matrix, innerhalb der sich gesellschaftliche und räumliche Prozesse vollziehen, mehrfach hervorgehoben worden. Auch für die dritte und letzte Phase des Betrachtungszeitraums lassen sich eine Reihe ökonomischer und gesellschaftspolitischer Entwicklungstendenzen aufzeigen, mit deren Hilfe sich die Befunde zur Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in den Untersuchungsräumen in einen übergeordneten räumlichen und sozioökonomischen Kontext einordnen lassen.

4.1.1 Der wirtschaftliche Strukturwandel

Im 19. Jahrhundert war die Industrialisierung Impulsgeber und Motor für die umwälzenden gesellschaftlichen und räumlichen Entwicklungen, die u.a. zu einem anhaltenden Städtewachstum und zur Entstehung der städtischen Verdichtungsräume geführt haben. Gegenwärtig befinden sich die westlichen Industriegesellschaften in einer ökonomischen Umbruchsphase, deren Auswirkungen sich zwar bislang noch nicht eindeutig absehen lassen, die jedoch in ihrer gesellschaftlichen und raumwirksamen Bedeutung der Industrialisierung vergleichbar sein könnte. Zu den wichtigsten Kennzeichen dieser Umbruchsphase gehört der starke und in einigen Städten geradezu dramatische Rückgang des produzierenden Sektors bei gleichzeitig starkem Anstieg des Dienstleistungssektors. Diesem mit dem Begriff Deindustrialisierung bezeichneten Prozess steht an einigen Standorten eine Reindustrialisierung gegenüber, verbunden mit der Entstehung neuer Produktionen in zukunftsgerichteten Branchen wie Informationstechnologie, Mikroelektronik, Bio- und Gentechnologie. Da sowohl der tertiäre Sektor als auch die führenden Branchen der Reindustrialisierung vielfach andere Standortpräferenzen haben als die traditionellen Branchen des sekundären Sektors, kommt es im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels zu wirtschaftsräumlichen Schwerpunktverlagerungen mit tiefgreifenden Folgen für die von Firmenschließungen und Abwanderung betroffenen traditionellen Industrieräume. Der Deindustrialisierungsprozess im Verein mit Veränderungen in den Bereichen Kommunikation und Transport bewirkt die Aufgabe großer Flächen durch Schwerindustrie, Werften, und Hafennutzungen und geht bei ausbleibender Neunutzung mit der Bildung von Brachflächen einher. Es kommt in gewisser Weise zu einer Umkehrung der mit der Industrialisierung in Gang gesetzten Flächeninanspruchnahme und in den besonders betroffenen Industriestäd-

ten sogar zu einem Freiflächenüberschuss, der völlig neue freiraumplanerische Strategien erfordert. Am Beispiel Manchesters, wo sich die genannten Prozesse besonders früh und besonders gravierend ausgewirkt haben, werden die Folgen der Brachflächenentstehung für die freiräumliche Entwicklung der Stadt ausführlich erläutert. In Amsterdam und Düsseldorf hingegen hat sich der Strukturwandel wirtschaftlich und räumlich ungleich moderater ausgewirkt. Die Freiraumentwicklung dieser beiden Städte, die sich im Zuge des Strukturwandels immer stärker zu internationalen Dienstleistungs- und Managementzentren entwickelt haben, ist von einem wachsenden Druck auf die Fläche geprägt; eine Situation, die grundsätzlich andere freiraumplanerische Strategien erforderlich macht als der “geordnete Rückzug aus der Fläche“, der gegenwärtig im Raum Manchester bewältigt werden muss.

4.1.2 Die Globalisierung

Eine weitere wichtige Veränderung für die Rahmenbedingungen der Stadt- und Freiraumplanung ergibt sich aus der zunehmenden Globalisierung der Wirtschaft. Sie internationalisiert auch den Konkurrenzdruck und stellt insbesondere die führenden Großstädte eines Landes als die “primären geographischen Knotenpunkte einer transnational organisierten kapitalistischen Ökonomie“ (KRÄTKE 1991, 41) in eine neue Konkurrenz zu anderen Großstädten innerhalb und außerhalb Europas. Neben Faktoren der Verkehrserschließung, der technologischen und wissenschaftlichen Infrastruktur und sog. Fühlungsvorteilen durch die Anwesenheit von Hauptverwaltungen großer Industrie- und Finanzunternehmen spielen sog. “weiche Standortfaktoren“ eine zunehmend wichtigere Rolle im internationalen Konkurrenzkampf um die Ansiedlung von Unternehmen der New Economy und hochrangige Dienstleistungs- und Managementfunktionen. Ein grünes “setting“ für Bürogebäude, attraktive Wohngelegenheiten und ein vielseitiges Freizeitangebot vom Golfplatz bis zum Filmfestival bilden mittlerweile unverzichtbare Elemente der Wirtschaftsförderung. Für die Freiraumplanung ergeben sich vor diesem Hintergrund neue Aufgaben und Perspektiven. Die Verknüpfung von Stadtmarketing und Freiraumplanung zu einer Koalition des gegenseitigen Nutzens lässt sich am Beispiel Düsseldorfs besonderes gut illustrieren, aber auch in Amsterdam und Manchester macht sich diese neue “Allianz“ bemerkbar.

4.1.3 Veränderungen in der Politik

Weitere auch auf die Freiraumplanung zurückwirkende Veränderungen ergeben sich aus den Eigenheiten einer sich abzeichnenden postfordistischen Regulationsweise. Grundsätzlich scheinen nationale Zusammenhänge schwächer zu werden, während einerseits lokal-regionale Institutionen und andererseits supranationale Institutionen eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Auf nationalstaatlicher Ebene gibt es Versuche, durch neoliberale Politikansätze Staatseingriffe zurückzuschrauben und Marktkräfte freizusetzen. Privatisierung, Entbürokratisierung und Deregulierung spielen hierbei eine wichtige Rolle. Das neue Staatsverständnis zielt auf die Ablösung zentraler durch dezentrale Entscheidungsstrukturen und eine engere Verflechtung von Staat und Wirtschaft.

Überkommene administrativ verankerte Planungsstrukturen werden zunehmend als unflexibel und entwicklungshemmend angesehen und durch die Übertragung bestimmter Aufgaben auf den privaten Sektor oder auf public-private-partnerships ausgeschaltet (vgl. BATHELT 1994, HELLBRECHT 1994, KRÄTKE 1991). Die neokonservative Politik Margret Thatchers zeigte viele dieser Momente, die sich in Deutschland und den Niederlanden als Strömungen oder Tendenzen andeuten, quasi in Reinform, so dass die Auswirkungen der veränderten Regulationsweise auf die Freiraumplanung sich am deutlichsten am Beispiel Manchester erkennen und darstellen lassen.

4.1.4 Die Umweltbewegung

Das Bestreben, die städtische Umwelt attraktiver, sauberer und insgesamt erträglicher zu machen, ist eine wesentliche Triebfeder für die Entstehung der Stadtplanung und die Einrichtung öffentlicher Freiräume. Auch auf die Rolle des Naturschutzgedankens bei der Einrichtung der überörtlichen Planungsebenen wurde hingewiesen (vgl. z.B. S. 194). Der Umwelt- und Naturschutz beeinflusst das stadtplanerische Denken nicht erst seit Beginn der 70er Jahre, doch entwickelte er sich seither von einem gesellschaftlichen Randthema zu einem auf allen Ebenen diskutierten Schlüsselproblem für die Zukunft der Menschheit. Der Bericht des Club of Rome von 1972 trug entscheidend dazu bei, Ausmaß, Folgen und Gefahren des jahrzehntelangen fahrlässigen Umgangs der industrialisierten Länder mit der natürlichen Umwelt in das öffentliche Bewusstsein zu bringen. Sein eindringlicher Hinweis auf die Grenzen des Wachstums wurde durch die enge zeitliche Übereinstimmung mit der Ölkrise untermauert, die nur zu deutlich zeigte, dass es keine Garantie für die kontinuierliche Fortsetzung eines ständigen Wirtschaftswachstums gibt. In der Folgezeit entstand eine breitgefächerte grüne Bewegung, die sich zunehmend institutionalisierte und schließlich über die Grünen Parteien eine politische Lobby erhielt. Zu den Kennzeichen der Ökologiebewegung der 80er und 90er Jahre gehört die zunehmende Integration traditionell deutlich getrennter Bereiche wie technischer Umweltschutz, Artenschutz oder Landschaftsschutz in ein umfassenderes Bild von den komplexen Wirkungen und Rückwirkungen des menschlichen Handelns in der Natur und die Entwicklung entsprechend komplexer umweltpolitischer Handlungsansätze.
Für den städtischen Raum drückte sich die gewandelte Sichtweise in der Auffassung von der Stadt als Ökosystem aus. Hierdurch trat der überkommene Gegensatz von Stadt und Natur in den Hintergrund. Neben den Humanwissenschaften kommen seit den 70er Jahren auch verstärkt naturwissenschaftliche Zugangsweisen und Untersuchungsmethoden im städtischen Raum zu Anwendung und liefern u.a. differenziertere Erkenntnisse über ökologische Bedeutung städtischer Freiräume für den Lebensraum Stadt. Die Ergebnisse moderner stadtökologischer Forschung werden zunehmend zu einer wichtigen Grundlage für die Stadtentwicklungsplanung mit Hinblick auf einen ökologischen Umbau der Stadt (vgl. BÖCKER 1993, 40 f):

> “Stadtökologie bedeutet nicht nur Begrenzung von Schadstoffbegrenzung, sondern tiefgreifendes, ganzheitliches Denken und Handeln. Die Stadt und ihr Umland, die bebaute Fläche und Freiflächen, die von der Stadt verursachten Stoff- und Energieströme, die Lebensqualität des Wohnens, der Freizeit und der Berufswelt - alles dies muss in seiner ökologischen Vernetzung begriffen werden“ (vgl. MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NRW 1993, 10 f).

Die Zunahme der Komplexität findet ihren vorläufigen Höhepunkt in dem Konzept des “sustainable development“. Der englische Begriff “sustainability“, der in die deutsche Literatur unter der Übersetzung „Nachhaltigkeit“ eingegangen ist, hat sich inzwischen von einer analytischen mehr und mehr zu einer programmatischen Kategorie entwickelt. Die bekannteste und gebräuchlichste Definition für “sustainable development“ stammt aus dem 1987 veröffentlichten Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen (Brundtland-Kommission, Brundtland-Bericht) “Our Common Future“. Hier wird nachhaltige Entwicklung als Entwicklung umschrieben, die die Bedürfnisse der heute lebenden Menschen befriedigt, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zur Befriedigung ihrer eigenen Bedürfnisse einzuschränken (vgl. BISHOP 1996, 206)[63].

Das Aufkommen der Umweltbewegung brachte mit dem Wunsch nach mehr Natur in der städtischen Umgebung auch wichtige Impulse für eine Reform der Gestaltungs- und Pflegepraxis öffentlicher Freiräume. Die naturnahe Gestaltung öffentlicher Freiräume wurde als ökologisch sinnvolle und zudem kostenextensive Alternative zu kurzgeschnittenen Rasenflächen und pflegeintensiven Rabatten propagiert. Das Plädoyer für den Erhalt, die Regeneration und die Schaffung natürlicher bzw. naturnaher, den Stadtköper durchdringender Freiräume war über die Aspekte des Artenschutzes und der Gestaltung hinaus Bestandteil einer umfassenden Reform der Lebensraumgestaltung und Lebensführung mit dem Ziel, den seelischen Einklang des Menschen mit der Natur wieder herzustellen und die Gefährdung seiner natürlichen Lebensgrundlagen zu stoppen. Die Ermöglichung von Naturerfahrung in der direkten Wohnumgebung der Menschen gehört für viele Autoren zu den zentralen Voraussetzungen für die Initiierung des zur Verfolgung dieser Anliegen notwendigen gesellschaftlichen Umdenkungsprozesses (vgl. u.a. LAURIE 1979; RUFF & TREGAY 1982; NICHOLSON-LORD 1987; YATES & RUFF 1991).

1992 wurde auf der UN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro die “Lokale Agenda 21“ ins Leben gerufen. Die Kommunen der Weltstaatengemeinschaft wurden aufgefordert, innerhalb von vier Jahren einen langfristigen kommunalen Aktionsplan mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung aufzustellen. Als Leitbild dient ihnen die auf der Konferenz verabschiedete Agenda 21, ein Handlungsprogramm für die nachhaltige Entwicklung der UN-Mitgliedsstaaten im 21. Jahrhundert. Die Lokale Agenda nimmt Bezug auf nahezu alle Bereiche des menschlichen Handelns und Wirtschaftens, so dass die Kommunen eine Zielselektion in Anpassung an ihre individuelle Situation vornehmen müssen. Als Handlungsprogramm soll die Lokale Agenda 21 nicht nur Ziele, sondern auch Methoden zu deren Erreichung und diesbezügliche Fristen enthalten. Bei der Aufstellung ihrer Agenda sind die Kommunen auf eine ganz bestimmte Verfahrenskultur festgelegt. Sie verpflichtet die Kommunalverwaltungen zur Konsultation mit den Bürgern, örtlichen Organisationen und der Privatwirtschaft. Am Ende dieses Konsultationsprozesses soll kein mehrheitlich herbeigeführter Entschluss, sondern die Bildung eines Konsens stehen, dem die größere Tragfähigkeit zugestanden wird (vgl. KUHN & ZIMMERMANN 1996, 153-159).

---

[63] Der weniger bekannte, vom Internationalen Rat für Kommunale Umweltinitiativen (ICLEI) geprägte Begriff der “Zukunftsbeständigkeit“ wäre hinsichtlich der sprachlichen Übereinstimmung mit dem englischen Begriff sicherlich angemessener, hat sich jedoch nicht durchgesetzt.

Trotz der unterschiedlichen Resonanz, die die Lokale Agenda 21 in den einzelnen Staaten bzw. bei den einzelnen Kommunen findet, - in Großbritannien beispielsweise stellt sie inzwischen die zentrale Plattform für kommunale Umweltaktivitäten dar, in Deutschland hingegen verläuft ihre Umsetzung etwas schleppender - muss man ihr eine wichtige impulsgebende Funktion und vor allem einen immensen "didaktischen" Effekt in Bezug auf die Verbreitung des Gedankens der Zukunftsbeständigkeit sowohl unter Fachleuten in den Kommunalverwaltungen als auch in der breiten Öffentlichkeit beimessen.

4.1.5 Paradigmenwechsel in der Stadtplanung

In allen drei Städten hat das Bestreben den zukünftigen Flächenbedarf nach Möglichkeit innerhalb der eigenen Grenzen zu decken und hierzu zentrale, an den ÖPNV angebundene Flächen anzubieten, nicht nur ökologische Gründe, sondern ist zugleich Zeichen eines Wandels in der Stadtentwicklungspolitik, der nach einer jahrzehntelangen Ausrichtung der Stadtentwicklungspolitik auf die Dezentralisierung nun eine Wiederentdeckung der Innenstädte als Wohn- und Lebensraum erkennen lässt. Während die Rückbesinnung auf die Stadt als Lebensraum in Düsseldorf in Form einer auf die Erhöhung städtischer Lebensqualität abzielenden Stadterneuerung unter weitgehendem Erhalt der alten Bausubstanz zum Ausdruck gekommen ist, wurde sie in Amsterdam unter Integration ökologischer, sozialer und ökonomischer Belange unter dem Etikett der "kompakten Stadt" zu einem Leitbild für die zukünftige Stadtentwicklung weiterentwickelt.
Schlechte Erfahrungen mit städtebaulichen Großprojekten auf der grünen Wiese, Kahlschlagsanierungen und fehlgeschlagene Versuche einer staatlichen Steuerung der räumlichen Entwicklung führten darüber hinaus zu einem Imageverlust der Planungsdisziplinen und leiteten eine Wende zu einer sanfteren, an spezifischen lokalen Bedürfnisse und Gegebenheiten angepassten Planung ein.

4.1.6 Veränderungen im Freizeitverhalten

Der Trend zur Zunahme der verfügbaren Freizeit hat sich seit den 70er Jahren weiter fortgesetzt. Die betrifft sowohl die Wochen- und Jahres- als auch die Lebensarbeitszeit. Im Verein mit einer Zunahme des allgemeinen Wohlstandes setzte sich auch der Wachstumstrend der Nachfrage nach freizeitbezogenen Gütern und Dienstleistungen fort.
BECKERS und VAN DER POEL (1990) konstatieren jedoch eine Reihe charakteristischer Tendenzen in der jüngeren Entwicklung des Freizeitverhaltens, die die Planung für diesen Bereich und damit auch die Freiraumplanung vor neue Anforderungen stellen:

- Die großen Unterschiede zwischen "Elite und Massen" bei der Erholung scheinen zu schwinden. Man spricht von einer "Demokratisierung" der Freizeit.
- Ein zunehmender Anteil der Freizeit findet in der eigenen Wohnung oder im eigenen Garten statt, ein Trend, der sich als Privatisierung der Freizeit beschreiben lässt.

- Es lässt sich ein gestiegenes Bedürfnis nach Autonomie beobachten. Die Menschen möchten immer weniger von Faktoren wie der Anwesenheit anderer, Öffnungszeiten, großen Entfernungen, Einrichtungen außerhalb der eigenen Wohnung oder dem Vereinswesen abhängig sein.
- Die Freizeitbeschäftigungen diversifizieren sich; das Repertoire an Freizeitbeschäftigungen wird breiter.
- Die soziale Kontrolle hat abgenommen, was die Entwicklung zu einem auf den Genuss gerichteten Lebensstil begünstigt. Insgesamt ist eine Liberalisierung der Freizeit zu beobachten.
- Die Segmentierung der Gesellschaft in Gruppen unterschiedlichen Freizeitverhaltens erfolgt zunehmend auf der Basis gleicher Interessen oder Lebensstile, wohingegen die gesellschaftliche Stellung und die Lebensanschauung diesbezüglich an Bedeutung verlieren.

Durch die genannten Tendenzen wird die Vorhersagbarkeit von Entwicklungen auf dem Freizeitsektor immer schwieriger, was eine längerfristige Planung für Freizeit und Erholung erschwert. Die starke Diversifizierung des Freizeitverhaltens geht darüber hinaus mit einer Fülle neuer Ansprüche an die Freizeitinfrastruktur einher, auf die die öffentlichen Träger angesichts sinkender verfügbarer Mittel nur mit großen Schwierigkeiten reagieren können (vgl. VAN DER DUIM & VAN DER WAARDE 1991, 9 f).

4.2 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Manchester seit 1975

Der Mitte der 60er Jahre im Zuge des allgemeinen Strukturwandels einsetzende Deindustrialisierungsprozess führte Manchester in eine gravierende und langanhaltende Krise, die bis heute noch nicht ganz überwunden ist[64]. Die Stadtentwicklung seit den 70er Jahren war demgemäß von den Konversionsprozessen von einer industriellen zu einer postindustriellen Stadt geprägt. Unterstützt durch ihre Tradition als Handels-, Verwaltungs-, Presse- und Dienstleistungszentrum sowie als bedeutende Universitätsstadt (30.000 Studenten) gelang ihr dieser Übergang besser als vergleichbaren anderen Altindustriestädten. Drei Viertel aller Arbeitsplätze der Stadt gehören heute zum tertiären Sektor (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1993, 21). Mit Hilfe staatlicher Förderprogramme wurden in den letzten 20 Jahren umfassende Stadterneuerungsprojekte durchgeführt, die das Bild der Stadt insbesondere im Zentrum und im Bereich des ehemaligen Hafens tiefgreifend verändert haben. Wichtig für die Ansiedlung neuer Firmen der modernen Wachstumsbranchen ist die Aufwertung des Images der Stadt, das trotz der beachtlichen Fortschritte, die im Rahmen der Stadterneuerung erzielt werden konnten, immer noch durch die industrielle Vergangenheit und die Jahre des wirtschaftlichen Niedergangs belastet ist. Zur Strategie der wirtschaftlichen Regenerierung Manchesters gehört daher die Nutzbarmachung ihres industriellen Erbes zur Förderung des Tourismus und zur Schaffung eines positiven und prägnanten neuen Images (vgl. BRISTOW 1994, LONSDALE 1988). Auch die Freiraumentwicklung in Manchester und seiner Region steht seit den 70er Jahren ganz im Zeichen des Umstrukturierungsprozesses.

Das folgende Kapitel hat vor dem skizzierten Hintergrund zwei eng miteinander verknüpfte Schwerpunkte: zum einen die Brachflächenproblematik als neuen freiraumplanerischen Aufgabenbereich und zum anderen die fachlichen und organisatorischen Wandlungen der Freiraumplanung in ihren Auswirkungen auf die neuen aber auch auf die traditionellen Aufgabenbereiche. Nach einem kurzen allgemeinen Abschnitt zu Brachflächenproblematik werden die unter der Regie des Greater Manchester Councils durchgeführten Flusstalregenerierungsprogramme als Beispiele für die Regenerierungsprojekte der 70er und frühen 80er Jahre vorgestellt. Anhand des Stadtteils East Manchester wird im Anschluss daran die besondere Problematik innenstadtnaher Brachflächen beleuchtet. Die hier zur Anwendung gekommenen Lösungsstrategien werden im Kontext der staatlichen Förderpolitik betrachtet, die den Erhalt von Brachflächen als dauerhafte Freiflächen stark beeinflusst hat. Mit der Mersey Basin Campaign, dem Groundwork Trust Manchester und dem Red Rose Forest werden drei neue Akteure auf dem Gebiet der Freiraumplanung vorgestellt, verglichen und hinsichtlich ihres Nutzens für die Freiraumentwicklung im Raum Manchester bewertet. Abschließend soll analysiert werden, inwieweit sich die gewandelten wirtschaftlichen, administrativen und politischen Rahmenbedingungen auf die städtischen Parks als klassischen freiraumplanerischen Bereich ausgewirkt haben und welche Rolle der Natur- und Umweltschutzgedanke in der jüngeren Freiraumentwicklung gespielt hat.

[64] Im Zeitraum von 1960 bis 1990 ging die Anzahl der Arbeitsplätze im produzierenden Gewerbe von 600.000 auf rund 200.000 zurück (vgl. BRISTOW 1994, 113)

4.2.1 Brachflächen als freiraumplanerischer Aufgabenbereich

4.2.1.1 Grundzüge der Brachflächenproblematik

Ursachen und Ausmaß

Durch den Deindustrialisierungsprozess wurden und werden zahlreiche vormalig industriell genutzte Flächen freigesetzt, die aufgrund der andersgearteten Standortpräferenzen der "neuen" Industrien und der Dienstleistungsunternehmen nicht oder nicht im vorherigen Umfang wiederbesetzt werden. Entsprechend des Süd-Nord-Gefälles der jüngeren wirtschaftlichen Entwicklung Englands weist auch die landesweite Verteilung der Brachflächen eine starke Disproportionalität auf: In den drei nördlichen Regionen North West, Yorkshire & Humberside und North liegen fast 50% aller Brachflächen. Der Nordwesten nimmt dabei mit einem Anteil von rund 22% eine Spitzenstellung ein (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1995, I, 43)[65]. Die regionale Verteilung verdeutlicht, dass die Gebiete mit den höchsten Brachflächenaufkommen weitgehend mit den vom Strukturwandel am stärksten betroffenen Altindustrieregionen des Landes übereinstimmen, wobei die großen Städte und städtischen Verdichtungsräume als Kerne dieser Problemräume einen besonders hohen Anteil am Brachflächenaufkommen ihrer Region aufweisen. In Greater Manchester wurden 1993 3.066 ha "derelict land" erhoben, was eine Steigerung um knapp 200 ha gegenüber 1988 (2.871 ha) bedeutete. Unter den 25 Gebietskörperschaften des Landes mit den höchsten Brachflächenaufkommen befinden sich vier Distrikte aus Greater Manchester, nämlich Wigan (8.), Salford (17.), Bury (18.) und Oldham (21.) (vgl. w.o., 66). Manchester selbst hat gegenwärtig 496 ha Brachflächen[66]. Der Großteil davon liegt in der nördlichen Hälfte der Stadt, die den industriellen Schwerpunkt bildete. Die Wiedernutzung dieser Brachflächen wird durch den Umstand erschwert, dass der industriell unbelastete Süden Manchesters mit seiner Nähe zum Flughafen eine ungleich stärkere Anziehungskraft auf ansiedlungswillige Firmen ausübt.

Neben dem wirtschaftlichen Strukturwandel haben städtebauliche Umstrukturierungsprojekte aus den 50er, 60er und 70er Jahren vielerorts zur Entstehung größerer Brachflächen geführt. Die groß angelegten Slumbeseitigungen und die ambitionierten Maßnahmen zum Bau eines modernen Verkehrsnetzes konnten in vielen Fällen nur mit erheblichen Verzögerungen oder unvollständig durchgeführt werden, wodurch es häufig zur Entstehung sog. "Planungsbrachen" kam.

---

[65] 1964 wurde durch das DEPARTMENET OF THE ENVIRONMENT (DoE) die erste landesweite Brachflächenerhebung durchgeführt, gefolgt von Erhebungen in den Jahren 1974, 1982, 1988 und zuletzt 1993. Das DoE definiert dabei Brachflächen im Sinne von "derelict land" als "...land so damaged by industrial or other development that it is incapable of beneficial use without treatment" (1991, 1). Diese offizielle, auf die Vergabe staatlicher Fördermittel zugeschnittene Definition hat sich aufgrund der hohen Dichte der verfügbaren Daten und ihrer Bedeutung für die Planung zur gebräuchlichsten Brachflächendefinition entwickelt, obwohl sie beispielsweise die große Gruppe der Flächen ausschließt, die ohne größere Beeinträchtigungen durch ihre Vornutzung brachliegen. Der hierfür verwendete Begriff "vacant land" ist erheblich weiter gefasst und kommt dem deutschen Brachflächenbegriff im Sinne von "ungenutzter Fläche" näher, wird aber in der von "derelict land" dominierten wissenschaftlichen Diskussion der Brachflächenproblematik in England seltener verwendet.

[66] Information des Planungsamtes August 2000, der Brachflächenbegriff umfasst hier "derelict" und "vacant sites".

In Manchester wurden zwischen 1951 und 1981 83.000 Häuser im Zuge von Slumbeseitigungsprojekten abgerissen. Mit dieser Abrissquote hielt der Neubau jedoch aufgrund finanzieller Engpässe insbesondere seit Einsetzen des wirtschaftlichen Niedergangs nicht Schritt, so dass es zur Entstehung ausgedehnter innerstädtischer Brachflächen kam. Ähnlich verhielt es sich mit dem in den 60er Jahren geplanten und nur zu einem geringen Teil ausgeführten Stadtautobahnnetz (vgl. ADAMS & BAUM & MACGREGOR 1988, 63; KIVELL 1993, 164).

Auswirkungen

Die Brachflächen in Manchester sind äußere Symptome eines lang anhaltenden und tiefgreifenden wirtschaftlichen Strukturwandels, der neben den ökonomischen auch schwerwiegende soziale Probleme mit sich brachte. Als Lücken innerhalb des gewohnten Bildes einer mehr oder weniger geschlossenen städtischen Bebauung weisen sie auf den Wertverlust hin, den die ehemals bevorzugten Standorte in den letzten drei Jahrzehnten erfahren haben und symbolisieren damit optisch den wirtschaftlichen Niedergang der betroffenen Städte. Die symbolisch und ästhetisch entwertete und zersetzte Stadtlandschaft verstärkt den mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang einhergehenden Imageverlust und hemmt die Investitionsbereitschaft. Insbesondere für die Firmen der neuen Wachstumsbrachen, die auf hochqualifiziertes Personal angewiesen sind, ist die Qualität der bebauten und natürlichen Umwelt als weicher Standortfaktor von großer Bedeutung (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1994).
Keinesfalls zu vernachlässigen sind die Beeinträchtigungen, die von den Brachflächen auf die Lebensqualität der Anwohner ausgehen. Die häufig als wilde Müllkippen missbrauchten, von verfallenen Gebäuden und anderen Relikten ihrer industriellen Vornutzung verschandelten Flächen wecken vielerorts einen deprimierenden Eindruck von Vernachlässigung und Verfall, der sich negativ auf das Selbstwertgefühl und die Zufriedenheit der Anwohner auswirkt. Das Interesse für die als ungepflegt oder abstoßend empfundene Wohnumgebung sinkt, wodurch die weitere Verwahrlosung von Gebäuden und Grundstücken beschleunigt wird. Durch die Lage der Brachflächen sind von diesen Negativauswirkungen in erster Linie Stadtteile betroffen, die bedingt durch die hohe Arbeitslosigkeit bzw. eine entsprechende Sozialstruktur bereits mit zahlreichen sozialen Problemen zu kämpfen haben.

Gegenmaßnahmen

Da das Ausmaß des Brachflächenaufkommens von den betroffenen Gebietskörperschaften allein nicht zu bewältigen ist und zudem ein Problem von nationaler Tragweite darstellt, ist es ein Gegenstand staatlicher Förderpolitik. Diese Förderpolitik hat im Laufe der Zeit Veränderungen durchlaufen, die sich auch auf die Brachflächenpolitik in Manchester niedergeschlagen haben. Regenerierungsmaßnahmen im größeren Stil setzten erst mit Erlass des Local Government Act von 1966 ein, der das Prinzip der staatlichen Förderung lokalbehördlicher Sanierungsmaßnahmen auf das ganze Land, d.h. auch auf Brachflächen außerhalb ausgewiesener Wirtschaftsförderungsgebiete erweiterte. Bis zum Beginn der 80er Jahre lag der Schwerpunkt der Brachflächenprogramme auf der Ver-

besserung der allgemeinen Umweltbedingungen in Bezug auf ästhetische und umwelthygienische Aspekte. Dabei standen Abraumhalden und stillgelegte Kohlebergwerke als die flächenmäßig und hinsichtlich ihres Gefahrenpotentials gravierendsten Problembereiche im Vordergrund. Die sanierten Flächen wurden überwiegend sog. “weichen“ Nachnutzungen zugeführt, d.h. für land- und forstwirtschaftliche Zwecke, Naturschutz oder Freizeit- und Erholungszwecke instandgesetzt (vgl. HANDLEY 1996, 19). Ein Großteil der regenerierten Flächen im städtischen Raum wurde zur Ergänzung der Freiraumversorgung der Bevölkerung eingesetzt. Erstmals bestand die Möglichkeit, den Freiflächenanteil in den dichtbebauten Altindustriestädten deutlich zu erhöhen, eine Gelegenheit, von der viele der zuständigen Behörden regen Gebrauch machten (vgl. KIVELL 1987, 267)[67]. Mit den Flusstalregenerierungsprojekten tat sich der Greater Manchester Council landesweit auf diesem Gebiet besonders hervor.

4.2.1.2 Die Flußtalprojekte in Greater Manchester: Regenerierung und Freiraumentwicklung als regionales Programm

Die Entwicklung der Flusstäler zu Problemgebieten

Die das Grafschaftsgebiet durchziehenden Flüsse entspringen in ihrer Mehrzahl nördlich von Greater Manchester in den Pennines und lassen sich hinsichtlich ihrer Laufrichtung durch den Kernraum des Verdichtungsraums mit den Speichen eines Rades vergleichen (vgl. Abb. 62). Die Flüsse Irk und Medlock dringen bis in die Innenstadt Manchesters vor. Der Irwell bildet die Grenze zwischen Salford und Manchester. Alle drei entwässern wie auch die weiter östlich verlaufenden Flüsse Tame und Etherow-Goyt im Süden der Grafschaft in den Mersey, der das Grafschaftsgebiet in Ost-West-Richtung durchzieht. Als Tieflandfluss mit einer breiten Überschwemmungsebene unterscheidet sich der Mersey deutlich von den übrigen, stärker meandrierenden und tiefer eingeschnittenen Flüssen. Zu den neun größten Flüssen zählen neben den bereits genannten der Douglas in Wigan, der an der Südgrenze von Greater Manchester verlaufende Bollin und der in den Irwell mündende Fluss Roche in Rochdale. Auch eine Reihe ihrer Zuflüsse wie der Moston Brook in Manchester und der Ladybrook in Stockport sind für die Freiraumsituation von Bedeutung, bzw. wurden zumindest in Teilgebieten zum Gegenstand von Regenerierungsmaßnahmen. Das Flusssystem wird durch ein umfangreiches Kanalnetz komplementiert. Auch die Kanäle, die im ausgehenden 19. Jahrhundert ihre eigentliche Verkehrsfunktion verloren haben, bilden wichtige Ansätze für lineare Freiräume im Stadtgebiet.

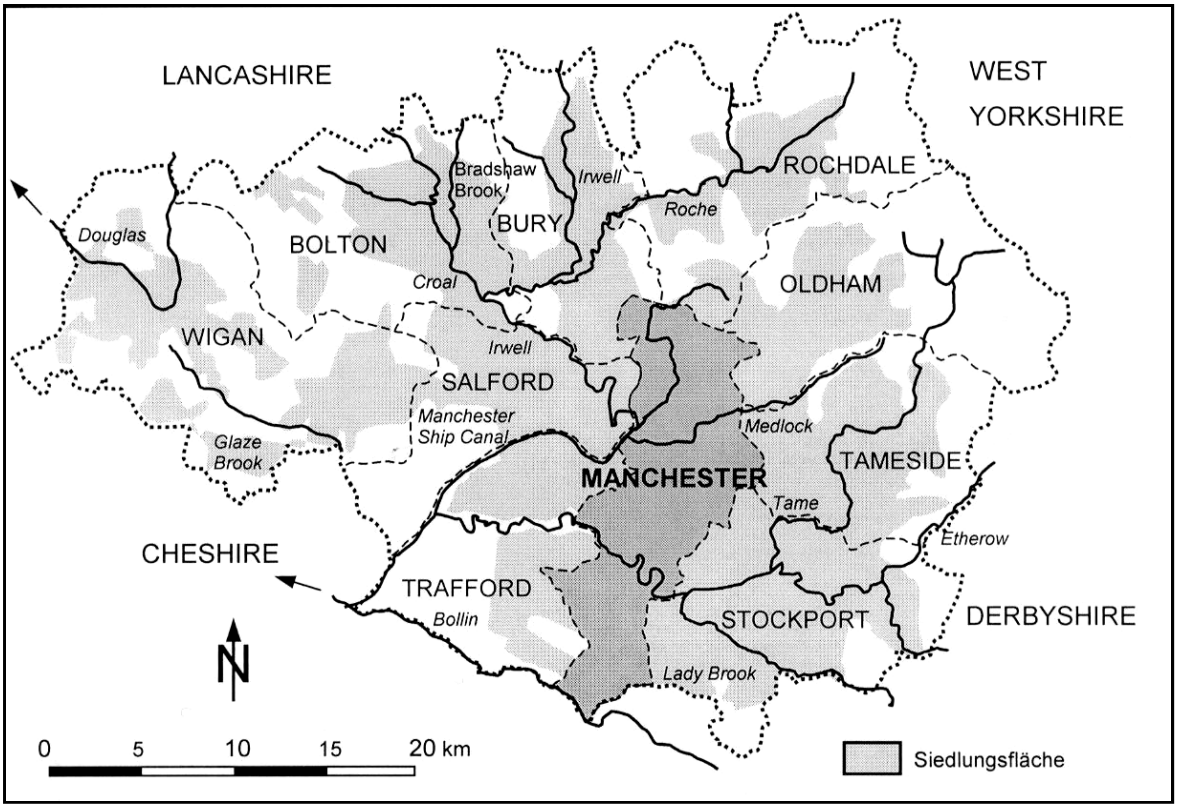
Als bevorzugte Standorte der auf die Brauchwasserversorgung und die Abwasserentsorgung angewiesenen Industriebetriebe entwickelten sich die Flusstäler dort, wo es die physisch-geographischen Bedingungen zuließen, zu Kernbereichen der Industrialisierung und Verstädterung. Für bauliche Zwecke weniger geeignete Abschnitte wurden später als Standorte für Kläranlagen und zur Deponierung häuslicher und industrieller Abfälle genutzt.

---

[67] In North Staffordshire beispielsweise, wurden zwischen 1970 und 1980 77% der regenerierten Flächen in öffentlichen Freiraum umgewandelt (vgl. KIVELL 1987, 267).

Der Kiesabbau und die Führung von Verkehrstrassen und Energieversorgungsleitungen bilden weitere typische Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes der Flusstäler. Der zunehmende Druck auf die verbliebenen naturnahen oder landwirtschaftlich genutzten Flächen durch die erholungssuchende städtische Bevölkerung führte ebenfalls zu Schäden. Viele landwirtschaftliche Betriebe wurden aufgegeben, die Brachflächen in Schrottplätze, wilde Müllkippen und ähnliche, für den Stadtrand typische Nutzungsformen umgewandelt (vgl. STUART-MURRAY 1984, 18). Art und Ausmaß der Beeinträchtigungen variierten in den einzelnen Flusstälern bzw. Talabschnitten, doch stellten die "river valleys" vor ihrer Regenerierung insgesamt betrachtet Brennpunkte der Umweltzerstörung in einem ohnehin stark belasteten Raum dar.

Abb. 62: Flüsse in Greater Manchester



(Quelle: eigener Entwurf)

Erste Schritte zur Regenerierung der Flusstäler

Die ersten Schritte zur Regenerierung der Flusstäler in der Mitte der 60er Jahre fielen zeitlich mit der Formierungsphase der nationalen Brachflächenpolitik überein. Die aktiv gewordenen Gebietskörperschaften leisteten auf dem Sektor der Brachflächenregenerierung Pionierarbeit und zwar nicht nur in Bezug auf die Rekultivierung als solche, sondern auch hinsichtlich der Herrichtung der rekultivierten Flächen für eine informelle Erholungsnutzung. Die 60er und frühen 70er Jahre waren durch ein erwachendes Interesse an der Freizeit und der Erforschung des Freizeitverhaltens gekennzeichnet (vgl. z.B. Abschnitt 3.1.3). Das Thema "informelle Erholung" war noch relativ jung und die Widmung öffentlicher Gelder zur Förderung dieses Bereiches noch keine Selbstverständlichkeit.

Die frühen Initiativen in Greater Manchester betrafen die Flüsse Tame (1964), Croal-Irwell (1964), Mersey (1965) und Medlock (1967). Sie gingen von jeweils einer Gebietskörperschaft aus, wiesen aber bereits Ansätze einer übergemeindlichen Zusammenarbeit auf, in die zum Teil auch die Grafschaftsverwaltungen von Lancashire und Cheshire einbezogen waren. In allen vier Projektgebieten wurden in der zweiten Hälfte der 60er Jahre Untersuchungen zur Umweltsituation durchgeführt[68]. Die Durchführung konkreter Projekte machte jedoch lediglich im Tame Valley nennenswerte Fortschritte, was hauptsächlich auf die äußerst förderliche Zusammenarbeit der am Projekt beteiligten Behörden mit dem Civic Trust for the North West zurückzuführen ist. Die Initiativen in den anderen Flusstälern gerieten aufgrund ungelöster finanzieller und organisatorischer Fragen bald ins Stocken und kamen kaum über die Anfangsplanungen hinaus (vgl. WALLIS 1987, 39-41).

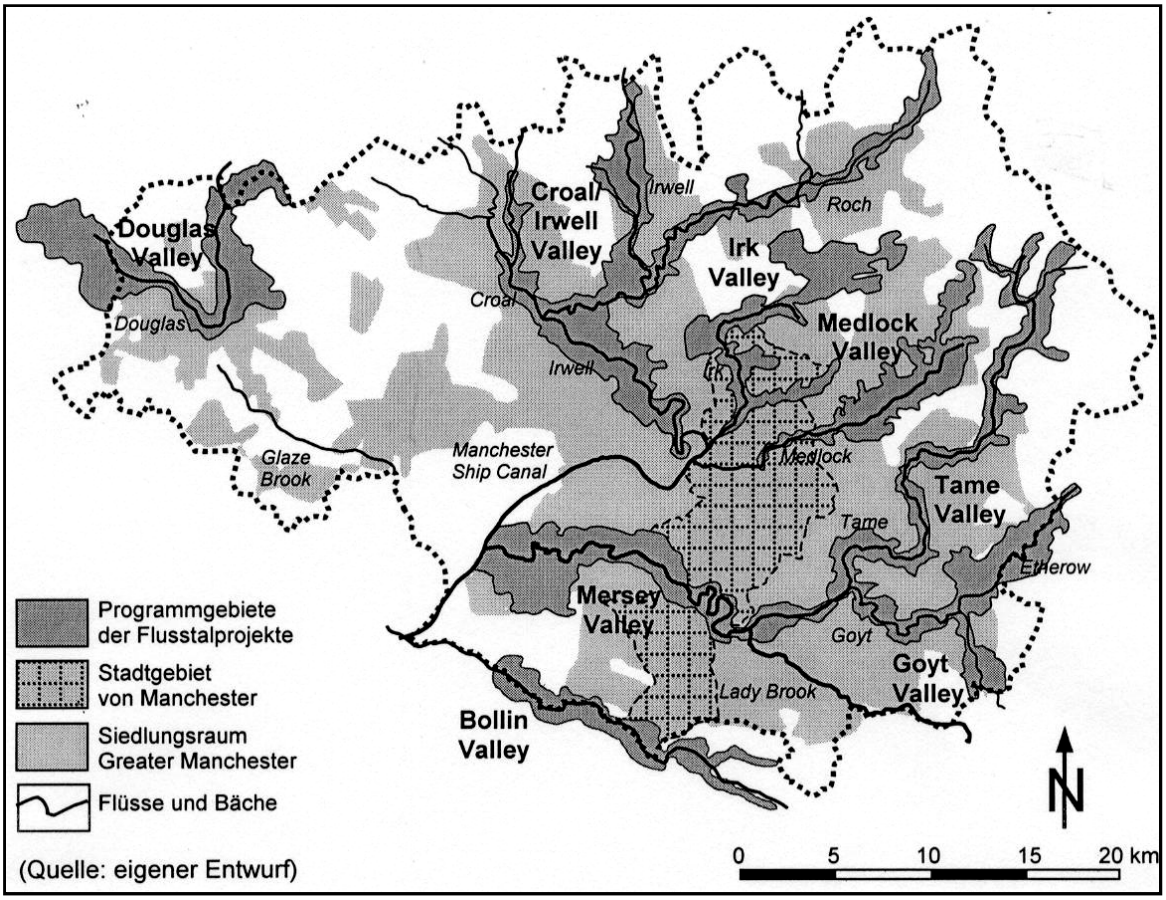
Die Flußtalprojekte unter der Leitung des Greater Manchester County Councils

1974 gestalteten sich die Rahmenbedingungen zur Durchführung einer umfassenden ökologischen Regenerierung der Flusstäler in mehrfacher Hinsicht weitaus günstiger. Mit dem Greater Manchester Metropolitan County wurde eine übergeordnete Gebietseinheit und mit dem County Council das entsprechende Verwaltungsorgan geschaffen, um Fragen, die wie die Regenerierung der Flusstäler mehrere Distrikte gleichzeitig betrafen, wirksam angehen zu können. Die Rekultivierung industrieller Brachflächen nahm bei der Arbeit des Greater Manchester Councils von Anfang an einen hohen Stellenwert ein. Die neuen Behörden der metropolitanen Grafschaft knüpften an die bisher geleistete Arbeit in den Flusstälern an und setzten sie unter dem Einsatz umfangreicher personeller und finanzieller Ressourcen fort. Der Greater Manchester Structure Plan und die River Valley Local Plans verliehen den mit der Regenerierung verbundenen allgemeinen und flächengebundenen Planungszielen Rechtskraft und eine entsprechende Verbindlichkeit.

Die Vorgaben im Greater Manchester Structure Plan waren seiner Konzeption entsprechend nur grundsätzlicher Natur. Sie betrafen Art und Ausmaß der erlaubten baulichen Nutzung der Flusstäler und verschiedene Formen von Umweltverbesserungsmaßnahmen, wie Pflanzungen oder die Rekultivierung von Industriebrachen und ehemaligen Mülldeponien (vgl. GREATER MANCHESTER COUNCIL 1981, 34). Sie wurden in den meisten Fällen durch die River Valley Local Plans konkretisiert. Die local plans wurden von den district councils in Zusammenarbeit mit dem Greater Manchester Council erstellt und enthielten sowohl programmatische, das Flusstal als Ganzes betreffende Vorgaben als auch genaue Angaben zur Gestaltung bestimmter Abschnitte und Einzelflächen in Form textlicher Angaben und gezeichneter Pläne. Wichtig ist, dass es sich bei den River Valley Local Plans nicht um umfassende Entwicklungspläne für die zukünftige Gesamtgestaltung der Täler handelte. Als zweckgebundene Pläne beschränkten sie sich inhaltlich auf die Verbesserung der Umwelt und die Förderung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

[68] Mersey 1966, Croal-Irwell 1967, Tame 1968, Medlock 1969

Abb. 63: Die Programmgebiete der Flusstalprojekte



Die River Valley Local Plans wiesen hinsichtlich ihrer Zielsetzung und der Konzeptionierung große Übereinstimmungen auf, so dass die Flusstäler heute trotz großer naturräumlicher Unterschiede in weiten Teilen ähnliche Gestaltungsmerkmale und viele Gemeinsamkeiten in Bezug auf ihre Erholungsinfrastruktur aufweisen. Die River Valley Local Plans stellten damit eine Balance zwischen den lokalen Anforderungen an die Flusstäler und der Gestaltung des jeweiligen Flusstals als Einheit in seiner Bedeutung für die Gesamtenwicklung der Landschaft des Greater Manchester Metropolitan Counties her. Im Vordergrund der Regenerierungsstrategie der Flusstäler stand die Wiederherstellung einer zusammenhängenden landschaftlichen Rahmenstruktur, in die vielfältige Erholungsangebote eingebettet werden sollten. Zur landschaftlichen Aufwertung wurden industrielle Brachflächen und stillgelegte Deponien renaturiert, störende Nutzungsformen beseitigt, Baggerseen landschaftlich eingebunden, Ufer renaturiert und Waldstücke angepflanzt. Zur Förderung der Erholungsnutzung wurden Fuß-, Reit- und Radwege angelegt, Zufahrten und Parkplätze am Rande der Flusstäler gebaut, Schilder aufgestellt und Informationszentren eingerichtet. Neben den Möglichkeiten zur informalen Erholung schuf man in den Flusstälern auch Angebote für Wassersportarten wie Angeln, Baden, Segeln, Surfen, Rudern, Kanufahren oder Tauchen und andere naturgebundene Freizeitbeschäftigungen. Für Besucherzentren und die Unterbringung der warden services wurden häufig ältere Gebäude im Bereich der Flusstäler restauriert, da der Erhalt architektonisch und kulturgeschichtlich wertvoller Strukturen ebenfalls zu den Zielen der Flusstalregenerierung zählte. Die Besucherzentren bieten außer allgemeinen Informationen über Freizeitmöglichkeiten im jeweiligen

Flusstal auch Ausstellungen, Broschüren und Führungen zu ökologischen, naturhistorischen oder kulturgeschichtlichen Themen. Zu den Aufgaben der warden services gehört damit nicht nur die Pflege der Landschaft und der Freizeitinfrastruktur, sondern auch eine breitgefächerte Öffentlichkeitsarbeit.

Planung, Organisation und Finanzierung der Flusstal-Projekte waren das Ergebnis einer umfangreichen Zusammenarbeit zwischen den Distrikten und dem Greater Manchester Council. Die Beteiligung des GMC als übergeordnete Instanz mit einer bündelnden und vermittelnden Funktion erwies sich als besonders förderlich für die Durchführung der Projekte. Insbesondere die Bündelung der Finanzierung in einer Hand wirkte sich vorteilhaft auf die Sicherung des reibungslosen Ablaufes der Arbeiten aus (vgl. STUART-MURRAY 1984, 18). Auf diese Weise haben sich Rahmenbedingungen administrativer Art als entscheidende Hilfe für die Einrichtung eines neuen Freiraumtyps erwiesen, der schon aufgrund seiner rein physischen Ausdehnung neue Formen der distriktübergreifenden Freiraumplanung erforderte. Auch in konzeptioneller Hinsicht wurde durch die Vielfalt und Komplexität der involvierten Problembereiche eine Zusammenarbeit verschiedener Planungsbehörden und darüber hinaus auch weiterer räumlich oder sachlich betroffener Körperschaften notwendig.

Die Entwicklung der Flusstalprojekte nach 1986

Nach der Auflösung des Greater Manchester Councils blieben die organisatorischen Grundstrukturen der Flusstalprojekte zunächst relativ unverändert, da die beteiligten Distrikte an den bisherigen Formen der Zusammenarbeit festhielten. Die Inhalte der River Valley Local Plans wurden von den meisten Distrikten relativ vollständig in die neuen unitary development plans (UDPs) übernommen. Als Planwerke mit starkem Bezug zum Management der Flusstäler beinhalten die Local Plans Details, die von den Distrikten und auch dem Department of the Environment in einigen Fällen nicht als adäquat für einen UDP angesehen wurden, so dass es bei der Übertragung in die UDPs zu Kürzungen und Auslassungen kam. Einige der Entwicklungsziele für die Flusstäler finden sich lediglich in verallgemeinerter Form in den umweltbezogenen Planungszielen für den gesamten Distrikt wieder (vgl. FISTEL 1994, 118).

Trotz dieser Einschränkungen stellte die Übernahme der Inhalte der River Valley Local Plans eine wichtige Basis für die Kontinuität der Projekte dar. Gravierender wirkten sich die Veränderungen hinsichtlich der Finanzierung aus. Die Kosten für die laufenden Projekte und die allgemeinen Betriebskosten der Flusstäler mussten auf die Distrikte, die nun wieder allein für die Landschaftsplanung und -pflege in ihrem Gebiet zuständig sind, umgelegt werden. Insgesamt fließt nun wesentlich weniger Geld in die Flusstalprojekte als zur Zeit des mit einem großen Etat ausgestatteten Greater Manchester Councils, was zum einen auf die veränderte Prioritätensetzung der einzelnen Distrikte, zum anderen aber auf eine Reform der Gemeindefinanzierung zurückzuführen ist, die die Lokalbehörden in eine stärkere finanzielle Abhängigkeit von der Regierung in London brachte. Vor diesem Hintergrund kommt den staatlichen Zuschüssen zur Arbeit der warden services seit der Abschaffung des Greater Manchester Councils eine verstärkte Bedeutung zu. Für die Arbeit in den Flusstälern bedeutet dieser Umstand, dass sich die Betreiber bei Zusammenstellung der jährlichen Arbeitsprogramme nach den Förderprioritäten der Regierung richten müssen, um Einbußen bei den Zuschüssen zu vermeiden. Es besteht die Gefahr, dass unter diesem finanziellen Sachzwang

bestimmte gebietsspezifische Anforderungen in den Arbeitsprogrammen zu kurz kommen. Auch der Wegfall der fachlichen Unterstützung durch die Spezialisten des Greater Manchester Councils machte sich negativ bemerkbar. Zunächst versuchten die Distrikte, diese Lücke durch den Einsatz des Personals aus einer gemeinsam finanzierten Expertengruppe, der sog. Countryside Unit, zu schließen, doch wurde diese Einrichtung bereits nach wenigen Jahren aufgrund mangelnden finanziellen Engagements der beteiligten Distrikte personell erheblich reduziert[69], so dass die von ihr übernommenen Aufgaben letztlich auf die Mitarbeiter der warden services zurückfielen. Die Beteiligung des Greater Manchester Councils an der Aufstellung der River Valley Local Plans und der konkreten Durchführung der Projekte hat nicht nur in den Flusstälern, sondern auch in der gesamte Stadtgrafschaft zu einem einheitlichen und durchweg hohen Standard im Bereich der Landschaftsplanung und -pflege geführt. Bedingt durch die unterschiedliche Schwerpunktsetzung der einzelnen Distrikte und ihre spezifische finanzielle und personelle Ausstattung hat sich dieses Bild in den letzten Jahren etwas diversifiziert. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend zur Veruneinheitlichung in Zukunft fortsetzen wird, da einige Distrikte den Ausstieg aus den Projektgemeinschaften für die Flusstäler in Erwägung ziehen bzw. ihn bereits vollzogen haben.

Die Entwicklung der Flusstalprojekte lässt sich damit in vier Phasen untergliedern (vgl. Tab.). Nach einer in der Mitte der 60er Jahren einsetzenden Pionierphase, in der nur einige wenige Gebietskörperschaften auf dem Gebiet der Umweltverbesserung in den besonders belasteten Flusstälern aktiv geworden sind, setzt die Hauptregenerierungsphase mit der Bildung des Greater Manchester Councils ein. Die River Valley Local Plans wurden in ihrer Mehrzahl zwar erst in der zweiten Hälfte der 80er Jahre aufgestellt, also bereits nach Auflösung des Greater Manchester Councils, doch lag in der Regel ein mehrjähriger Planaufstellungsprozess zugrunde, so dass ihre Aufstellung als das Ergebnis der Tätigkeit des Councils auf diesem Gebiet angesehen werden muss. Sie waren insbesondere nach Abschaffung des Greater Manchester Councils als Abstimmungs- und Koordinierungsinstrumente von großem Wert für die Kontinuität der Arbeit der Gebietskörperschaften in den River Valleys. In einer etwa bis zur Mitte der 90er Jahre dauernden Übergangsphase wurden die Regenerierungsmaßnahmen in den Flusstälern auf dieser Grundlage erfolgreich fortgesetzt. Dabei wurden die unter der Federführung des Greater Manchester Councils entwickelten Formen der organisatorischen und fachlichen Kooperation zunächst weitgehend beibehalten. Mit der Zeit erfuhren diese etablierten Strukturen jedoch eine Lockerung. Unter sich wandelnden Rahmenbedingungen – so waren beispielsweise die eigentlichen Regenerierungsmaßnahmen Mitte der 90er Jahre weitgehend abgeschlossen und der Investitionsbedarf nicht mehr so hoch - veränderten sich auch die Prioritäten der beteiligten Gebietskörperschaften. Einige zogen sich aus den distriktübergreifenden Arbeitsgemeinschaften zurück, um ihre Anteile an den Flusstälern in Eigenregie zu betreuen. Dabei können sie in zunehmendem Maße auf die fachliche, personelle und finanzielle Unterstützung durch Umweltstiftungen zurückgreifen (vgl. Abschnitt 4.2.2). Die jüngste Phase der Flusstalregenerierung, die auch als Endphase bezeichnet werden kann, da nun die Unterhaltung der Gebiete

[69] Die reduzierte und in ihren Aufgaben erheblich eingeschränkte Countryside Unit trägt seit 1995 den Namen Ecology Unit.

im Vordergrund steht, ist somit von einer zunehmenden Diversifizierung in organisatorischer, aber auch freiraumplanerischer Hinsicht geprägt.

Tab.12: Die Entwicklung der Flusstäler in Greater Manchester: Phasen der Regenerierung im Überblick

Phase / Hauptakteure	Entwicklungsprozesse / Maßnahmen	Hintergrund
seit ca. 1750	Kernbereiche der Industrieansiedlung (Sondersituation: Merseytal)	Industrialisierung
ca. 1965 **Pionierphase** einzelne Gebietskörperschaften	erste Vorstöße zur Regenerierung der Flusstäler: Tame (1964) Corall-Irwell (1964) Mersey (1965) Medlock (1967)	Deindustrialisierung Formierungsphase der nationalen Brachflächen-politik Beginn der Förderung informaler Erholung Förderung von Naturschutz und Naturentwicklung erstmals auch in industriellen Verdichtungsräumen
1974 **Hauptregenerierungsphase** unter dem *Greater Manchester Council*	Bildung von distriktübergreifenden Ausschüssen und Expertengruppen für jedes Flusstalprojekt Erstellung von *River Valley Local Plans*: 1982 *Medlock Valley LP,* 1986 *Croal-Irwell* u. *Mersey Valley LPs,* 1988 *Tame Valley LP,* 1989 *Douglas*, *Etherow-Goyt* und *Ladybrook Valley LPs*	Deindustrialisierung staatliche Förderung der Brachflächenregenerierung intensive Förderung der informalen Erholung in Ballungsräumen
1986 **Übergangsphase** Gebietskörperschaften in enger Kooperation	gemeinsam finanzierte *Countryside Unit* für fachliche Beratung und *warden services* für praktische Betreuung der Flusstäler werden Bestandteil des Programmgebiets der *Mersey Basin Campaign*	Deindustrialisierung Deregulierung
ca. 1994 **Endphase** Gebietskörperschaften und Partnerschaftsorganisationen	zunehmende Aufsplittung der Kompetenzen und Programme durch Rückzug einzelner Distrikte aus den Arbeitsgemeinschaften Flusstäler gehören zu Kerngebieten (*core forest areas*) des Red Rose Forest (1994) nur noch punktuelle Regenerierungs-maßnahmen; es dominieren Maßnahmen zur Erhaltung und zum Ausbau	*public-private-partnerships* integrative Konzepte der Freiraumentwicklung

(Quelle: eigener Entwurf)

4.2.1.3 Innerstädtische Brachflächensanierung im Kontext der staatlichen Förderpolitik: das Beispiel East Manchester

Entsprechend der eingangs dargestellten Verteilungstendenzen konzentrieren sich auch die Brachflächen innerhalb der Stadt Manchester auf diejenigen Stadtbezirke, die sich gleichzeitig durch weitere wirtschaftliche und soziale Indikatoren als Problemgebiete der Stadt ausweisen. Es handelt sich hierbei im wesentlichen um die nördlich, östlich und südöstlich an das Zentrum angrenzenden Bezirke, in denen durch den Rückgang der dort ehemals stark vertretenen Industrie viele Flächen frei geworden sind (vgl. ADAMS & BAUM & MACGREGOR 1988, 64). Das Erscheinungsbild einiger dieser Gebiete lässt heute kaum erahnen, dass sie sich in nur zwei Kilometer Entfernung zum Stadtzentrum befinden. Das städtische Gefüge ist durch weitläufige Brachflächen so stark zersetzt, dass der urbane Charakter gebietsweise verloren gegangen ist.



Abb. 64:
Vormalig industriell genutzte Brachfläche in Bradford, East Manchester

(Foto: A. Philipp, 1996)

Die Regenerierungsproblematik unterscheidet sich deutlich von der Situation in den Flusstälern und erfordert dementsprechend auch andere Lösungsstrategien. Am Beispiel des Regenerierungsgebietes East Manchester soll erläutert werden, welche Rolle die Nutzung der Brachflächen als temporäre bzw. dauerhafte Freiräume im Verlauf des Regenerierungsprozesses eines innerstädtischen Problemgebietes spielte bzw. spielt.

Das rund 16 km^2 große Stadtgebiet East Manchester erstreckt sich vom Stadtzentrum bis an die östliche Stadtgrenze. Der wirtschaftliche Niedergang eines der größten britischen Industriegebiete begann Ende der 60er Jahre. Durch die Stilllegungen von Bergwerken und die Schließung großer Fabriken gingen hier zwischen 1971 und 1985 rund 20.000 Arbeitsplätze verloren. 1982/83 wurde von der Stadt in Kooperation mit dem Department of the Environment die East Manchester Initiative (EMI) ins Leben gerufen. Das Ausmaß der Brachflächen machte eine grundsätzliche Umstrukturierung des Programmgebietes erforderlich, deren Linien mit dem East Manchester Planning Framework von 1983 abgesteckt wurden[70]. Mit Hilfe staatlicher Fördermittel (aus dem Derelict Land Grant und dem Urban Programme) wurden seither Brachflächen aufgekauft, saniert und landschaftlich

[70] Das East Manchester Planning Framework fungierte als Basis für den East Manchester Local Plan, dessen Entwurf jedoch nie Rechtskraft erhielt (vgl. TYE & WILLIMAS 1994, 49).

gestaltet. Bis zum Beginn der 90er Jahre konnten auf diese Weise 250 Flächen umgestaltet werden (vgl. TYE & WILLIAMS 1994, 43-49).

Brachflächen als temporäre Freiflächen

Über die Vergabe der Fördergelder konnte die Regierung erheblichen Einfluss auf die Art der Sanierungsmaßnahmen ausüben. Bedingt durch die sich verschärfende wirtschaftliche Krise sowie den politischen Kurswechsel im Jahre 1979 erhielten die sog. “harten“ Nachnutzungsformen zu Beginn der 80er Jahre eine klare Priorität in der staatlichen Förderpolitik. Die Kulmination der Probleme in den Altindustriestädten erforderten verstärkte Bemühungen um umfassendere wirtschaftliche Regenerationsstrategien für die Städte, in die es die Flächenrecyclingsprogramme besser als bisher zu integrieren galt. Die Wiederherrichtung brachgefallener Flächen mit Hilfe öffentlicher Gelder sollte nach dem Willen der Konservativen Regierung durch die Stimulierung privater Folgeinvestitionen gezielt als Wirtschaftsförderungsinstrument eingesetzt werden. Es wurden nun bevorzugt Sanierungen von Flächen gefördert, für die eine privat finanzierte Wiedernutzung gesichert war oder mit deren Hilfe eine solche erleichtert wurde (vgl. KIVELL 1987, 267; CULLINGWORTH & NADIN 1994, 128; LINDLEY 1986, 60-62)[71].

In Einklang mit der staatlichen Förderpolitik war in East Manchester ein dauerhafter Erhalt der Brachflächen als innerstädtische Freiräume, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht angestrebt. Das Ziel war vielmehr, über die Sanierung und die temporäre landschaftliche Gestaltung die Umweltqualität der betroffenen Viertel optisch aufzuwerten und die Flächen für potentielle Investoren interessanter zu machen. Die Begrünung der temporären Freiflächen durfte angesichts des strikten Sparkurses, der den Gemeinden gleichzeitig von der Regierung auferlegt wurde, nur mit minimalem Kostenaufwand für Anlage und Unterhalt betrieben werden. In der Regel säte man Gras ein, dessen Pflege sich auf regelmäßiges Mähen beschränkte. Mit den Maßnahmen im Rahmen der East Manchester Initiative konnten deutliche Umweltverbesserungen erzielt werden, die vor allem den Anwohnern zugute kamen. Die Wiedernutzung der aufbereiteten Flächen lief allerdings erst nach Abflauen der Rezession gegen Ende der 80er Jahre an. Die vielversprechenden Ansätze waren jedoch nicht ausreichend, um eine wirtschaftliche Trendwende für East Manchester einzuleiten. Die Stadt setzte ihre Bemühungen in den 90er Jahren fort und weitete sie von einem primär flächenbezogenen Umweltverbesserungsprogramm zu einer umfassenden Regenerierungsstrategie aus, die noch stärker als bisher auf die Erschließung zusätzlicher öffentlicher und vor allem auch privater Gelder ausgerichtet ist (vgl. TYE & WILLIAMS 1994, 50-66).

Brachflächen als Flächen für die Stadtökologie

Zu Beginn der 90er Jahre überarbeitete die Regierung ihre Brachflächenpolitik erneut. Angestrebt war unter anderem eine größere Flexibilität bei der Vergabe der Fördermittel, um die Brachflächen-

sanierungen zu beschleunigen. Des weiteren erfuhren Umweltbelange und damit auch die "weichen" Formen der Nachnutzung eine neue Wertschätzung, was unter anderem im Zusammenhang mit einschneidenden gesetzlichen Veränderungen im Bereich des Umweltschutzes stand (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1991). So betreffen zahlreiche Bestimmungen des Water Resources Act von 1991, des Environmental Protection Act von 1990 und des Environment Act von 1995 Fragen des Bodenschutzes und der Sanierung von Altlasten und schufen damit neue Rahmenbedingungen für die allgemeine Brachflächenproblematik (vgl. BIRCH & HARRIS & PALMER 1996, 25 f). Der ökologische Wert der spontan entstehenden Sonderhabitate auf brachgefallenen Industrieflächen, Abraumhalden und Abgrabungen, aber auch auf kleineren innerstädtischen Brachflächen ist von wissenschaftlicher Seite schon seit langem immer wieder hervorgehoben und ihr Erhalt als ökologisch sinnvolle und vor allem kostengünstige Alternative zu den traditionellen Begrünungsmaßnahmen empfohlen worden (vgl. z.B. BRADSHAW 1979; GILBERT 1984; GEMMEL & CONNEL 1984).
1991 wurde der Naturschutz vom DoE offiziell als förderungswürdige Nach"nutzungs"form anerkannt (DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1991 b). Die spontane Wiederbegrünung temporärer Brachflächen durch den bewussten Verzicht auf landschaftsgestalterische Maßnahmen hat bislang in East Manchester noch keine Verbreitung erfahren. Grundsätzlich stehen den unbestreitbaren ökologischen Vorteilen dieser Art der "Zwischennutzung" eine Reihe von sozialen Faktoren entgegen, die die zuständigen Behörden in Manchester von dieser Methode hat Abstand nehmen lassen. Hierzu gehören unter anderem die Ordnungsvorstellungen bzw. das traditionelle Schönheitsempfinden vieler Menschen, die in der spontanen Vegetation im städtischen Raum lediglich ein Zeichen für mangelnde Pflege sehen. Darüber hinaus fürchtet man das Entstehen wilder Müllkippen, auf Flächen, die durch das Fehlen sichtbarer Betreuung als "Niemandsland" erscheinen und auch ein Ansteigen der Kriminalität, begünstigt durch eine uneinsehbare Vegetationsstruktur.

Erweisen sich die ungeliebten innerstädtischen Freiflächen in Manchester und anderen Städten zukünftig nicht als Übergangs- sondern als Endstadium, so müssen Strategien für den zukünftigen Umgang mit den unbebauten Bestandteilen der ehemals industriell geprägten Stadtlandschaft gefunden werden, die gleichermaßen ökologisch wie sozialverträglich sind und zudem das Maß der Finanzierbarkeit nicht überschreiten. Das Red Rose Forest-Projekt, das am Ende des folgenden Kapitels vorgestellt wird, stellt diesbezüglich ein wegweisendes Konzept dar. Es ist gleichzeitig ein Beispiel für eine nicht von einem öffentlichen Träger, sondern von einer sog. Partnerschaftsorganisation ausgehende Gestaltung der Freiraumversorgung im Verdichtungsraum Manchester. Die Tätigkeit der Red Rose Forest Initiative wird im folgenden Abschnitt den freiraumbezogenen Aktivitäten der Mersey Basin Campaign und der Organisation Groundwork Manchester vergleichend gegenübergestellt, um die jüngsten organisatorischen, konzeptionellen und inhaltlichen Veränderungen der Freiraumplanung in Greater Manchester zu verdeutlichen und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Freiraumentwicklung der Stadt bzw. der Region Manchester zu analysieren. Da ein

[71] In der nationalen Praxis überwogen jedoch weiterhin deutlich die weichen Nachnutzungsformen. So wurden die von 1982 bis 1987 sanierten und einer Nachnutzung zugeführten Brachflächen zu 73% für Freiraumzwecke genutzt (vgl. DoE 1991, 8). Von 1988 bis 1993 waren es immerhin 66% (vgl. DoE 1995, I, 57).

Teil der Arbeit der genannten Initiativen die Brachflächenregenerierung umfasst, findet auch dieser Themenstrang seine Fortführung.

4.2.2 Neue Akteure auf dem Gebiet der Freiraumplanung und –entwicklung im Raum Manchester

Mit dem Wahlsieg der Konservativen im Jahre 1979 und ihrer neoliberalen Reformpolitik haben sich die freiraumplanerischen Rahmenbedingungen in Manchester stark gewandelt. Reformen innerhalb des Planungs- und Verwaltungssystems waren insgesamt auf ein Zurückdrängen des öffentlichen Sektors ausgerichtet, dessen Aufgaben nach Ansicht der Reformer in vielen Fällen besser und billiger vom privaten Sektor wahrgenommen werden können. Die hiermit einhergehenden Einschränkungen der städtischen Autonomie wurden durch Veränderungen der Gemeindefinanzierung verstärkt, die die Städte in eine größere finanzielle und damit auch politische Abhängigkeit von der Regierung in London brachten. Innerhalb der neuen politisch-administrativen Konstellation entstanden eine Reihe privater, halb-öffentlicher oder staatlicher Körperschaften bzw. Organisationen, die im Dreieck zwischen Staat, lokalen Behörden und privatem Sektor Aufgaben erfüllen, die vormals fast ausschließlich der öffentlichen Hand oblagen. Die Privatisierungs- und Deregularisierungstendenzen haben sich auch auf die Freiraumplanung und -entwicklung im städtischen Raum ausgewirkt, was sich insbesondere in dem Hervortreten neuer Akteure neben den Städten als traditioneller freiraumplanerischer Instanz äußerte.

Die drei genannten Beispiele für neue Akteure auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung operieren bei aller Ähnlichkeit der Organisationsform und der grundsätzlichen Zielrichtung auf unterschiedlichen Gebieten: Während die Mersey Basin Campaign die Arbeit in den Flusstälern fortsetzt, besteht die Aufgabe des Groundwork Trusts in der Regenerierung von Brachflächen. Die Arbeit dieser Organisation spiegelt konzeptionell die jüngste Entwicklung innerhalb der staatlichen Brachflächenpolitik wider. Die Red Rose Forest - Initiative schließlich richtet sich auf eine Aufwertung der Landschaft am Stadtrand und im stadtnahen ländlichen Raum und stellt damit ein Beispiel für eine auf Naturschutz und Naherholung gerichtete Freiraumplanung unter den neuen Rahmenbedingungen dar.

4.2.2.1 Die Mersey Basin Campaign

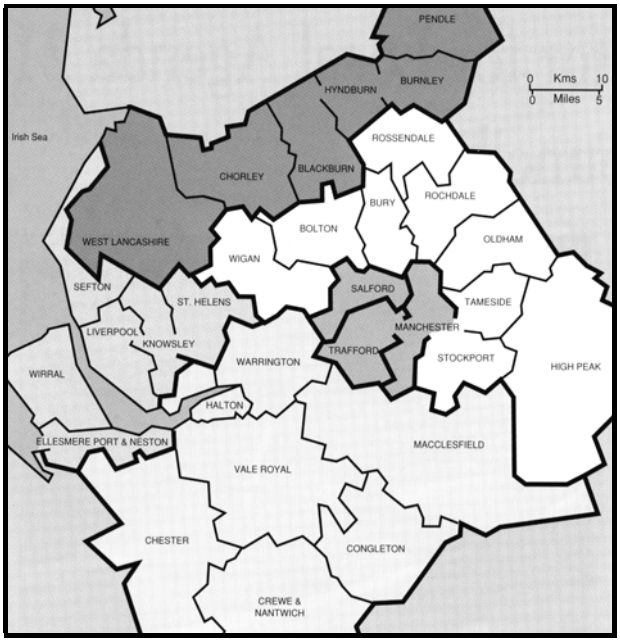
Zur Unterstützung der ökonomischen und ökologischen Gesundung der Region North West rief das Umweltministerium 1985 die Mersey Basin Campaign ins Leben. Das Programmgebiet umfasst das Mersey-Becken mit einer Fläche von 4.680 km^2 und Wasserläufen mit einer Gesamtlänge von rund 2.000 km. Ziel der Initiative ist die Regenerierung der zum Teil erheblich belasteten Flüsse, Kanäle und des Ästuars durch die Verbesserung der Wasserqualität - angestrebt ist ein Standardwert, der das Leben von Fischen ermöglicht - und die Aufwertung der Uferbereiche. Mit Hilfe des auf 25 Jahre angelegten Programms soll die Zusammenarbeit zwischen den lokalen und staatlichen Be-

hörden, der Wirtschaft, den Umweltverbänden und den sog. Quangos[72] auf dem Gebiet des Umweltschutzes gefördert werden, um unter dem Motto “Building a healthier economy through a cleaner environment“ auch die regionale Wirtschaftssituation zu verbessern.

Die Organisationsstruktur der Mersey Basin Campaign spiegelt den Partnerschaftsgedanken wieder. Sie besteht aus drei zentralen Einheiten:

- Die vom Department of the Environment finanzierte Mersey Basin Campaign Unit übernimmt die Koordination, Organisation und Verwaltung der Initiative. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Vermittlung bzw. Erschließung europäischer Fördermittel für Umweltprojekte im Mersey-Becken.
- Der Mersey Basin Trust ist ein eingetragener gemeinnütziger Verein. Ihm gehören mittlerweile über 450 Vereine und Gruppen aus den Bereichen Natur- und Umweltschutz, Wassersport, Heimatpflege etc. als Mitglieder an. Zu seinen Tätigkeiten gehört die Unterstützung von Gruppen, die Projekte im Rahmen der Kampagne durchführen möchten, beispielsweise durch die Gewährung bzw. Erschließung von Fördermitteln, die Bereitstellung von Materialien und Informationen, die Durchführung von Schulungen oder die Vermittlung von Kontakten.
- Die Mersey Basin Business Foundation schließlich wird von Firmen getragen, die als Sponsoren für die Kampagne insgesamt bzw. bestimmte Projekte auftreten. Es handelt sich hierbei in erster Linie um große Konzerne (wie Shell, Unilever, British Telecom etc.), aber auch regional bedeutsame Firmen wie Manchester Airport und die Manchester Ship Canal Company unterstützen die Kampagne. Darüber hinaus beteiligen sich weitere staatliche und halbstaatliche Einrichtungen, darunter das Landwirtschaftsministerium, die Countryside Agency, English Nature und die National Rivers Authority) (vgl. MERSEY BASIN CAMPAIGN 1995).

Das Programmgebiet ist in fünf Gebiete, die sog. Project Group Areas, aufgeteilt, die von den beteiligten Lokalbehörden geführt werden. Manchester bildet gemeinsam mit Salford und Trafford eine gemeinsame Projektgruppe. Da die meisten Flussläufe in Greater Manchester bereits im Rahmen der Flusstalprojekte saniert worden sind und sich die Uferbereiche in einem vergleichsweise guten Zustand befinden, konzentrieren sich die Projekte innerhalb der Mersey Basin Campaign hier vor allem auf die Umwelterziehung an Schulen und die Verbesserung der Wasserqualität. Die Mersey Basin Campaign stellte Projekte verschiedenster Art und unter unterschiedlichster Trägerschaft in einen gemeinsamen Rahmen. Dieser Rahmen besteht aus



(Quelle: MERSEY BASIN TRUST 1996, 8)

Abb. 65: Das Programmgebiet der Mersey Basin Campaign

[72] Das Acronym “Quangos“ steht für “quasi-autonomous non-governmental organizations“. Es handelt sich hierbei um von der Regierung eingerichtete oder bestellte Körperschaften mit bestimmten regional oder thematisch definierten Aufgaben (vgl. HEINEBERG 1997, 33-36).

einem definierten Ziel - eine einheitliche Strategie oder eine konkrete, räumlich fixierte Maßnahmenplanung fehlen jedoch. Von Programm kann daher nur in einem eingeschränkten Sinne gesprochen werden - die Mersey Basin Campaign arbeitet im wesentlichen projektorientiert, wobei sie die Projekte nicht plant, sondern in erster Linie stimuliert und fördert. Der wichtigste Beitrag der Mersey Basin Campaign liegt in ihrer umfangreichen Öffentlichkeitsarbeit. Über aufwendig gestaltetes und umfangreiches Werbematerial trägt sie dazu bei, Interesse für die Problematik in der Bevölkerung und in der Wirtschaft zu wecken und so freiwillige Helfer und Sponsoren zu gewinnen. Sie gewinnt damit - ganz im Sinne der neuen Politik - private Initiativen und Gelder, um den Ressourcenmangel der öffentlichen Hand auszugleichen. In den ersten acht Jahren ihres Bestehens zogen 200.000 Pfund, die pro Jahr von der Regierung für die Kampagne eingesetzt wurden, durchschnittlich 600.000 Pfund aus anderen Quellen nach sich. Die Publikationen der Mersey Basin Campaign tragen zudem ein Bild einer Region nach außen, die ihre Probleme mit Engagement und Ideenreichtum anpackt und dabei beachtliche Erfolge erzielt. Sie betreibt damit also zugleich eine gezielte Werbung für die Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Die Schwächen der Kampagne liegen in der fehlenden Planung und der starken Streuung der Einzelprojekte. Auch eine ganz und gar projektorientierte Vorgehensweise braucht bestimmte räumliche Bindungen und Abstimmungen. Die Erfahrungen in Greater Manchester haben gezeigt, wie effektiv eine Zugangsweise sein kann, die dezentrales Engagement mit einer zentralen, gemeinsam getragenen Steuerung verknüpft.

1993 wurde vom Umweltminister ein neue Strategie in die Arbeit der Mersey Basin Campaign eingeführt, deren Bezeichnung an Altbekanntes erinnert: die Einrichtung von sieben River Valley Initiatives (RVI). Hierdurch sollten die Einzelmaßnahmen räumlich stärker gebündelt werden. Man erhoffte sich hiervon eine stärker Identifizierung der Anwohner mit “ihrem“ Projektgebiet und ein entsprechend höheres Engagement. Für jede RVI wurde eine Lenkungsausschuss gebildet, die einen Plan über die durchzuführenden Maßnahmen ausarbeitet. Mit der neuen Strategie näherte man sich organisatorisch stärker den Flusstalprojekten in Greater Manchester an, hielt jedoch an der Einbeziehung privater Initiativen und Sponsoren neben den örtlichen und übergeordneten Behörden fest. Dieser Ansatz erscheint sehr vielversprechend, verbindet er doch die Stärken beider Vorgehensweisen: der programmorientierten des Greater Manchester Councils und der projektorientierten der Mersey Basin Campaign.

4.2.2.2 Groundwork Manchester

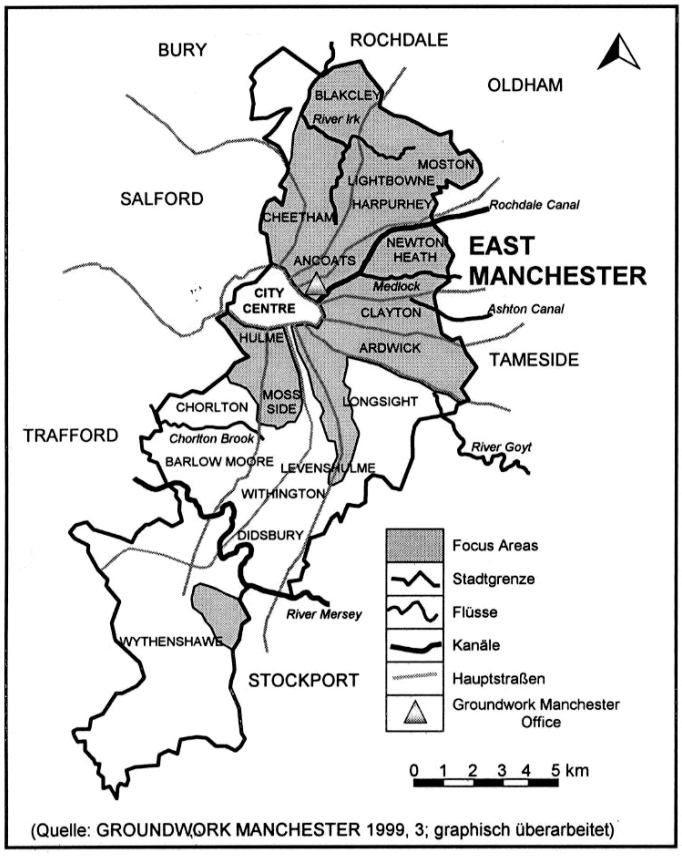
Die Stiftung Groundwork entstand zu Beginn der 80er Jahre im Zusammenhang mit einem großangelegten landschaftlichen Regenerierungsprojekt der Countryside Commission in St. Helens und Knowsley im Nordosten der Merseyside Counurbation und entwickelte sich in der Folgezeit rasch zur größten Partnerschaftsorganisation für Umweltprojekte in Großbritannien. Heute gibt es 42 unabhängige Groundwork Trusts in England, Wales und Nordirland. Ihre Programmgebiete umfassen über 120 Städte und Gemeinden und liegen vor allem in Gebieten mit einer besonderen Umweltproblematik. Zusätzlich zu den seit 1983 bzw. 1984 bestehenden Stiftungen in Salford/Trafford, Wigan und Oldham/Rochdale entstand 1994 mit Groundwork Manchester eine vierte Organisation innerhalb Greater Manchesters (vgl. JONES 1995, 54 f). Alle Trusts stellen unabhängige Einzelor-

ganisationen dar, die ihre Arbeiten an den spezifischen lokalen Erfordernissen ausrichten können. In ihrer Rolle als Partnerschaftsorganisation verstehen sich die Groundwork Trusts als Vermittlungsinstanz zwischen den Bürgern, den Behörden, der Wirtschaft, den Umweltverbänden und der Regierung. Die gemeinnützigen Trusts werden wie Wirtschaftsunternehmen geführt, arbeiten jedoch nicht profit-, sondern kostendeckungsorientiert. Durchschnittlich erhalten sie zwei Drittel ihrer Einkünfte in Form öffentlicher Gelder und ein Drittel über private Sponsoren und Fördermittel der EU. Ein geringer Prozentsatz der Einkünfte wird über kostenpflichtige Dienstleistungen erwirtschaftet (vgl. GROUNDWORK 1995).

Groundwork Manchester nahm zu Beginn des Jahres 1995 seine Arbeit auf. Die Stadt Manchester ist ein Gründungsmitglied der Stiftung und zudem einer ihrer wichtigsten Geldgeber. Drei Stadtratsmitglieder haben einen Sitz im leitenden Ausschuss von Groundwork Manchester, wobei die stellvertretende Bürgermeisterin den Vorsitz führt. Hieraus ergibt sich eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stiftung und der Stadt, die in der Praxis vor allem über die mit der Stadterneuerung befassten Ämter erfolgt. Im Zentrum der Arbeit der Stiftung steht die Unterstützung und Ergänzung des städtischen Regenerierungsprogramms. Dem Programm der Stadt folgend konzentrierte sich Groundwork Manchester zunächst schwerpunktmäßig auf die Sanierungsgebiete East Manchester und Moss Side und weitete dann sein Arbeitsgebiet sukzessive auf weitere Sanierungsgebiete (die sog. Single Regeneration Budget Areas) aus. Es umfasst heute in etwa die nördliche Hälfte des Stadtgebietes sowie einen Teil von Wythenshawe.

Das Groundwork-Projekt in East Manchester gehört zu den Projekten im Programm “Changing Places“ des Dachverbandes, die sich durch eine besonders intensive Form der Bürgerbeteiligung und ökologische Regenerierungskonzepte auszeichnen. Das Programm spiegelt in seinen hohen sozialen und ökologischen Maßstäben die Grundsätze der staatlichen Regenerierungspolitik wieder. Der Trend zu einem an den Zielen der Nachhaltigkeit und der sozialen Erneuerung orientierten Umgang mit den Brachflächen in städtischen Problemgebieten hat durch den jüngsten Regierungswechsel zusätzlichen Auftrieb erfahren. Der Nachnutzung der regenerierten Flächen für Freiraumzwecke tritt dementsprechend stärker als bisher in den Vor-

Abb. 66: Das Programmgebiet von Groundwork Manchester (1996–1999)



(Quelle: GROUNDWORK MANCHESTER 1999, 3; graphisch überarbeitet)

dergrund. Dies geschieht jedoch nicht allein aus den genannten ideellen Gründen, sondern auch in Anpassung an die ökonomischen Rahmenbedingungen (vgl. BARTON 1999, 4). Der Beitrag Groundworks zur Regenerierung East Manchesters besteht u.a. in der Aufwertung des das Stadtgebiet durchziehenden Flusses Irk und des Rochdale Canals mit Hilfe der Sanierung von insgesamt 14 ha Brachflächen im Uferbereich. Groundwork Manchester führt damit gewissermaßen die Arbeit an den Flusstalprojekten im Stadtgebiet fort. Das Programm umfasst vor allem Maßnahmen zur Erhöhung des Freizeit- und Erholungswertes, so zum Beispiel über den Bau von Spielplätzen und Spazierwegen entlang der Wasserläufe. Darüber hinaus finden auch die Bereiche Naturschutz, Denkmalschutz und Bildung (z.B. durch die Einrichtung von Freiluftklassenzimmern) Berücksichtigung. Die nähere Ausgestaltung der Projekte erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Bürgern. Über das “Changing-Places“-Programm konnte Groundwork für die vorgesehenen Projekte in East Manchester 2,4 Millionen Pfund vom Millennium Fund, einem der fünf Töpfe, in die die Einnahmen der staatlichen Lotterie fließen, gewinnen. Wie bei der Mersey Basin Campaign liegt also eine Stärke dieses neuen Akteurs auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung im “fundraising“.

Zur Vorbereitung der Sanierung des Stadtteils Moss Side, einem sozialen Brennpunkt in Manchester, erarbeitete Groundwork Manchester im Auftrag der Stadt eine Freiraumstrategie, der eine detaillierte Bestandsaufnahme vorausging (s. GROUNDWORK MANCHESTER 1996). Auf der Basis dieser Strategie wurde in der Folgezeit ein Programm zur Verbesserung der Freiraumversorgung des Problemstadtteils durchgeführt, bei dem die Inwertsetzung informaler Freiflächen eine besondere Rolle spielte. Zu den geographisch bestimmten Arbeitsgebieten kommen eine Reihe programmatischer Schwerpunkte, die das gesamte Stadtgebiet betreffen, darunter die Projektarbeit mit Schulen, die Einrichtung einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsinitiative für junge Leute im Rahmen von Regenerierungsprojekten, die Verbesserung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt insbesondere über die Qualitätsverbesserung der städtischen Parks sowie die Beratung von Firmen in Fragen des Umweltschutzes und bei der Begrünung von Firmengeländen (vgl. GROUNDWORK MANCHESTER 1999).

4.2.2.3 Die Red Rose Forest-Initiative

Im Juni 1992 wurde in sechs der ehemals zehn Greater Manchester Distrikts die Red Rose Forest - Initiative zur Einrichtung eines sog. “Community Forest“ ins Leben gerufen. Es handelt sich dabei wie bei Groundwork Manchester um einen lokalen Zweig einer landesweiten, auf die größeren Verdichtungsräume bezogenen Kampagne, an deren Entstehung die Countryside Commission maßgeblich beteiligt war. Das Community Forest-Programm wurde gegen Ende der 80er Jahre im Zusammenhang mit einer allgemeinen Reform der nationalen Forstwirtschaftspolitik und dem Aufkommen neuer Denkansätze in der Planung für den nach wie vor als Problemraum in Erscheinung tretenden Stadtrand entwickelt. In der nationalen Forstwirtschaftspolitik erfolgte ein Wechsel von einem weitgehend monofunktional auf die Holzproduktion ausgerichteten Kurs zu einer Strategie, die weitere positive Funktionen der Waldes wie den Naturschutz und die Erholung mit einbezog. Unter Orientierung am Vorbild multifunktionaler, stadtnaher Erholungswälder im Ausland wie beispielsweise in Amsterdam, Kopenhagen und Oslo sowie am Muster der mittelalterlichen Wälder

Großbritanniens entwickelten die Countryside Commission und die Forestry Commission gemeinsam das Konzept der Community Forests. Ziel des Programms ist die landschaftliche Aufwertung und Nutzungsdiversifizierung des stadtnahen ländlichen Raumes bei gleichzeitiger Erhöhung der nationalen Holzproduktion (vgl. COUNSELL 1995, 182).

Bei dem Community Forest handelt es sich nicht um eine geschlossene Waldfläche, sondern um ein Mosaik unterschiedlicher Landschaftstypen, das insgesamt vom Baumbestand dominiert wird. Die sprachliche Unterscheidung fällt im Englischen leichter als im Deutschen. Ein geschlossenes Waldstück wird als “wood“ bezeichnet, ein “forest“ hingegen kann sich aus mehreren “woods“, sowie Heideflächen, Feldern, Seen etc. zu einer großen Parklandschaft zusammensetzen[73] (vgl. COLES 1995, 73). Das 1989 gestartete Programm umfasste zunächst drei Community Forests, die 1991 um neun weitere ergänzt wurden. Die Gesamtfläche der zwischen 9.000 und 92.000 ha großen Community Forests umfasst rund 450.000 ha. Innerhalb der Programmgebiete soll in den kommenden 40 Jahren ein Waldbedeckungsgrad von 30% erreicht werden. Der durchschnittliche Waldbesatz in England beträgt lediglich 7,2%. Die Region North West liegt mit 3,8% noch erheblich unter diesem Wert und weist damit den geringsten Waldanteil der Regionen in England auf. Dieser Umstand hat sicherlich zur erfolgreichen Bewerbung der Red Rose Forest - Initiative in Greater Manchester um die Aufnahme in das Community Forest - Programm beigetragen. Des weiteren ist das Programm auf Städte und Stadtregionen ausgerichtet, die durch ihre industrielle Entwicklung ein besonders hohes Brachflächenaufkommen aufweisen. Auch dies trifft auf Greater Manchester zu. Das Red Rose Forest - Konzept wurde von der Greater Manchester Countryside Unit ausgearbeitet. Das Programmgebiet umfasst die gesamte Fläche von Manchester, Trafford, Salford, Bury, Bolton und Wigan und damit das Zentrum und den westlichen Teil von Greater Manchester[74]. Mit rund 76.000 ha ist es das zweitgrößte Community Forest - Gebiet des Landes. Die vorhandenen 3000 ha Waldflächen sollen bis zum Jahr 2011 verzehnfacht werden.

Der Red Rose Forest ist ein Partnerschaftsprojekt der genannten Distrikte mit der Countryside Commission und der Forestry Commission. Vertreter der Partner (je zwei gewählte Vertreter aus den jeweiligen Städten bzw. Distrikten und je ein Vertreter der Forestry und der Countryside Commission) besetzen das leitende Gremium der Initiative, die Forest Partnership Group. Die praktische Arbeit zur Umsetzung des Konzeptes wird vom Red Rose Forest Team geleistet, einer eigens zu diesem Zweck eingestellten Gruppe von Fachleuten, an deren Spitze der Forest Director steht. Ein Lenkungsausschuss, der sich aus Beamten der beteiligten Lokalbehörden, Vertretern der Countryside Commission, der Forstbehörden und diverser Interessensgruppen und Organisationen aus den Bereichen Umwelt- und Naturschutz, Landwirtschaft und Sport zusammensetzt, berät den Forest Director und die Forest Partnership Group.

[73] Ein Muster des mittelalterlichen englischen “forest“ liefert heute der New Forest.

[74] Ursprünglich sollte das Programmgebiet die unbebauten Randbereiche der Conurbation umfassen. Die Gebietsausweisung erwies sich jedoch als zu kompliziert, so dass man auf die politischen Grenzen zurückgriff. Um das Programmgebiet trotzdem auf eine gewisse Größe zu beschränken, bezog man die vier östlichen Distrikte nicht mehr ein (mündl. Auskunft G. McVITTIE, Interview vom 11.09.1996).

Das Forest Team wurde zu Beginn seiner Tätigkeit mit der Aufstellung eines Planes für die Entwicklung des Red Rose Forest beauftragt. Der 1994 fertiggestellte Forest Plan beinhaltet die vorrangigen Ziele und Maßnahmen im Programmgebiet und dient als Grundlage und Leitlinie für die zukünftige Arbeit des Forest Teams und der Partnerorganisationen. Die dem Forest Plan vorangestellten 17 Leitziele stellen im Prinzip eine lokale Modifizierung der Ziele des nationalen Community Forest Programms dar und stimmen von daher weitgehend mit den Zielen der übrigen Community Forests überein. Das erste dieser Leitziele “to provide a visionary focus for the planning and management of the non-built environment of the Forest area“ bringt deutlich zum Ausdruck, dass es sich bei dem Community Forest-Programm nicht nur um eine Initiative zur Vermehrung des Baumbestandes, sondern um eine umfassende freiraumplanerische Strategie für besonders verstädterte Gebiete Englands handelt. Der angesprochene unbebaute Raum umfasst nahezu das gesamte Spektrum der Freiraumkategorien vom städtischen Park über das Straßenbegleitgrün bis zur stadtnahen Agrarlandschaft.

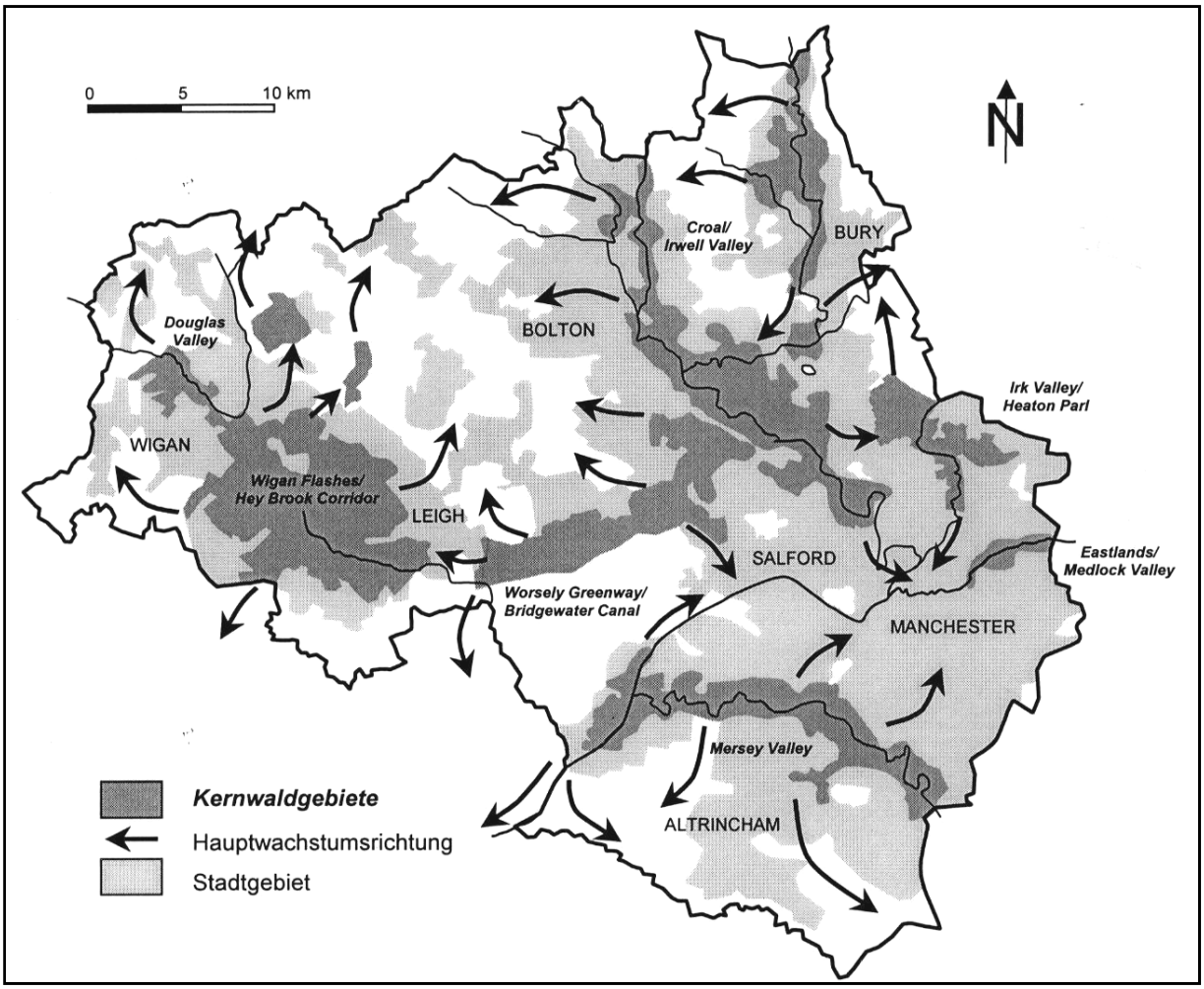
Ein grünes Netzwerk, das sich vom Stadtzentrum bis ins ländliche Umland zieht, stellt ein Leitbild für eine moderne urbane Landschaft dar, das zahlreiche freiraumplanerische Belange miteinander verknüpft und auf die spezifischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange der betreffenden Region abstimmt. Im Vordergrund steht naturgemäß die generelle Verbesserung der Landschaft des Programmgebietes, wozu die Beseitigung unattraktiver oder gar gesundheitsgefährdender Brachflächen, die allgemeine optische Aufwertung und die Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten gehören. Eine mit den Mitteln der Landschaftsgestaltung aufgewertete städtische Umgebung bietet Raum für neue Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten und den Naturschutz. Beide Aspekte gehören zu den Leitzielen bei der Entwicklung des Red Rose Forest. Weitere Leitziele sind: der Schutzlandschafts- oder kulturgeschichtlich wertvoller Bereiche, die Verbesserung der Luftqualität und der Beitrag zur Herabsetzung der globalen Erwärmung sowie wirtschaftliche Aspekte wie die Förderung der Diversifizierung der Landwirtschaft, die Erhöhung der heimischen/lokalen Holzproduktion und die Verbesserung der weichen Standortfaktoren zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsraumes. Als Community Forest soll der Red Rose Forest in erster Linie dem Wohl der ansässigen Bevölkerung dienen, indem er durch die verbesserte Grünversorgung und auch durch die wirtschaftlichen Impulse die allgemeine Wohn- und Lebensqualität steigert. Das Community Forest - Programm erweitert diesen geradezu klassischen freiraumplanerischen Grundgedanken jedoch um eine wichtige soziale Komponente: die aktive Hinführung der Bevölkerung an die sie umgebende Natur:

> ”The Red Rose Forest area is predominantly urban and heavily populated, and it is crucial that the vision for the Forest is centred on people, and that the woodland and trees that will make up the community forest are closely linked, both physically and spiritually, to people’s daily lives“ (RED ROSE FOREST 1994, 15).

Da die Bereitstellung der räumlichen Voraussetzungen allein noch keine hinreichende Voraussetzung dafür ist, dass die Menschen in vollem Umfang von der Freiraumversorgung ihres Lebensbereiches profitieren können, beinhaltet das Programm auch natur- und umwelterzieherische Ziele. Die Einbeziehung der Anwohner in Red Rose Forest - Projekte in ihrer Wohnumgebung und die

Zusammenarbeit mit Schulen und Kindergärten, Vereinen und Wirtschaftsverbänden trägt zur Sensibilisierung der Menschen für die Natur in ihrer Nähe und für die Umweltqualität ihrer Stadt bei. Hiervon sind zugleich positive Effekte für den Red Rose Forest zu erwarten. Ein wichtiger Aufgabenbereich des Forest Team ist dementsprechend die Öffentlichkeitsarbeit, um den Red Rose Forest bekannt zu machen, Sponsoren und freiwillige Helfer zu werben und Kontakte zu anderen Initiativen aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen zu knüpfen. Neben der Durchführung von Maßnahmen zur Landschaftsgestaltung bemüht sich das Forest Team um verschiedene Nutzungsformen des Red Rose Forest. Gefördert werden können Sport und Spiel, Kunst und Kultur, Feste und Ausstellungen. Die Red Rose Forest-Initiative bietet einen inhaltlichen Rahmen und organisatorische und fachliche Unterstützung für vielfältige, im weitesten Sinne zur Umweltverbesserung beitragende Aktionen. Sie sucht nach Finanzierungsmöglichkeiten über Fördergelder verschiedenster Herkunft und versucht, neue, durch größere Firmen finanzierte Förderprogramme ins Leben zu Rufen. Hierin und hinsichtlich ihrer Rolle als Partnerschaftsorganisation weist sie starke Ähnlichkeit mit dem Groundwork Trust auf, von dem sie sich jedoch neben inhaltlichen und organisatorischen Differenzen insbesondere durch das geschlossene Leitbild des Community Forest als landschaftliches Pendant zu den bebauten Teilen der Stadtregion unterscheidet.

Abb. 67: Das Gebiet des Red Rose Forest und die Kernwaldgebiete



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: RED ROSE FOREST 1994)

Zur Umsetzung ihres umfassenden Programms hat die Red Rose Forest-Initiative im Forest Plan zunächst sog. “Kernwaldgebiete“ (“core forest areas“) ausgewiesen. Es handelt sich dabei um Gebiete, die bereits eine relativ hochwertige Landschaft aufweisen und in gewisser Weise Muster für zukünftige Forest-Bereiche darstellen. Sie dienen als Initialzellen für die Entwicklung des Red Rose Forest und sollen durch ein Netzwerk von “forest ways“ für Fußgänger, Radfahrer und Reiter miteinander und mit kleineren, teilweise noch anzupflanzenden “community woodlands“ verknüpft werden. Die Kernwaldgebiete stimmen weitgehend mit den Flusstälern oder Abschnitten derselben überein (vgl. RED ROSE FOREST 1994, 79).

4.2.2.4 Die Bewertung der Tätigkeit der Partnerschaftsorganisationen in Bezug auf die Freiraumentwicklung

In flächenmäßiger Hinsicht gehen von der Red Rose Forest–Initiative die stärksten Auswirkungen auf die Freiraumentwicklung im Raum Manchester aus (vgl. Tab.), was schon aus der Wahl und Dimensionierung des Programmgebietes resultiert. Die Menge der von Groundwork Manchester betreuten Flächen ist wesentlich geringer, doch kommt diesen Flächen aufgrund ihrer Lage in innerstädtischen Problemgebieten ein besonders hoher Wert zu. Auch in konzeptioneller Hinsicht sind vom Red Rose Forest im Vergleich der drei Initiativen der höchste Einfluss auf die künftige Freiraumentwicklung zu erwarten. Die Bezeichnungen “Community Forest“ und “Red Rose Forest“ stehen für ein Leitbild, das sehr unterschiedliche Räume und Interessen miteinander verknüpft und sich zudem durch einen hohen Wiedererkennungswert und eine positive Imagewirkung katalysierend auf die Durchführung der geplanten Maßnahmen auswirkt.

Bei der Bewertung muss jedoch grundsätzlich berücksichtigt werden, dass die Einrichtung und gestalterische Aufwertung von Freiräumen für die Erholung, den Naturschutz und zu ästhetischen Zwecken in allen drei gemeinsam mit einer Vielzahl räumlicher und nicht-räumlicher Ziele in ein übergeordnetes Zielsystem eingebunden ist und lediglich einen Bestandteil innerhalb einer umfassenden Regenerierungsstrategie bildet. Die Integration klassischer freiraumplanerischer Ziele in ein mehrdimensionales Zielsystem kann als Charakteristikum der jüngeren Freiraumplanung angesehen werden. Das Integrationsprinzip findet sich auch auf organisatorischer Ebene wieder. Von einem traditionellen Bereich der von der öffentlichen Hand zu leistenden Daseinsvorsorge hat sich die Freiraumplanung und -entwicklung zu einem Tätigkeitsfeld unterschiedlich strukturierter und finanzierter Organisationen entwickelt, die zum einen selbst einen konzeptionellen, personellen und finanziellen Input liefern und zum anderen Beiträge von Privatleuten, Vereinen und Verbänden, Wirtschaft, Staat, Kommunalverwaltungen etc. stimulieren und koordinieren. Diese Zugangsweise entspricht der Komplexität der zugrundeliegenden Problematik. Auch die von den neuen Akteuren ausgehende Innovations- und Stimulationskraft sollte positiv hervorgehoben werden.
Als Partnerschaftsorganisationen zur Entlastung und Unterstützung der Städte bei ihrer Arbeit für die Regeneration der Umwelt konzipiert, werden sie in der Praxis jedoch vielfach als Konkurrenz um öffentliche Fördergelder empfunden. Zu Zeiten der Konservativen Regierung wurden sie zudem auch als Instrumente zur schrittweisen Aushöhlung der städtischen Kompetenzbereiche angesehen.

Tab. 13: Vergleichende Übersicht zu den neuen Akteuren auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung im Raum Manchester

	Mersey Basin Campaign	Groundwork Manchester	Red Rose Forest
Entstehung/ Gründung	1985 durch das Department of the Environment (DoE) ins Leben gerufen	Groundwork Manchester besteht seit 1995 (eine von 42 unabhängigen Groundwork-Stiftungen im UK)	1992 als lokaler Zweig der landesweiten Community Forest– Initiative, die maßgeblich durch Countryside Commission und Forestry Commission begründet wurde
Programmgebiet, ggf. lokale Schwerpunkte	Einzugsgebiet des Mersey, Flussläufe, Kanäle und Uferbereiche	Stadtgebiet Manchester projektorientierte Schwerpunkte: u.a. East Manchester, Moss Side, North Manchester Regeneration Area	westl. Hälfte Greater Manchesters, hauptsächlich Stadtrand und ländl. Umland, aber auch städt. Parks und Brachflächen
Organsationsstruktur/ Finanzierung	Mersey Basin Camapaign Unit für Organisation und Verwaltung, wird von DoE bezahlt Mersey Basin Trust als gemeinnütziger Verein, unterstützt Umweltgruppen bei der praktischen Arbeit, Mersey Basin Business Foundation als Sponsorenvereinigung	gemeinnützige Stiftunge, wird wie ein Wirtschaftsunternehmen geführt, arbeitet kostendeckungsorientiert Finanzierung über öffentliche Gelder und Spenden, zum geringen Teil auch über kostenpflichtige Dienstleistungen für Dritte	Partnerschaftsorganisation, getragen von sechs Distrikten in Greater Manchester, der Countryside und Forestry Commission, Forest Partnership Group als leitendes Gremium, besetzt mit Vertretern der Countryside Commission, der Forestry Commission und der beteiligten Städte, praktische Arbeit wird von den Fachleuten des Forest Teams geleistet
Zentrale Ziele	Unterstützung der ökonomischen Gesundung der Region North West über die ökologische Regeneration	Unterstützung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Regeneration und der nachhaltigen Entwicklung des Programmgebietes	Landschaftliche Aufwertung und Nutzungsdiversifizierung des stadtnahen ländlichen Raumes, Erhöhung der nationalen Holzproduktion
Zusamenarbeit mit der Stadtverwaltung	gering	eng	eng
(Voraussichtliche) Auswirkungen auf die Freiräume in Manchester	auf Uferbereiche beschränkt, die jedoch als lineare Freiräume mit Verbindungsfunktion eine wichtige Bedeutung haben im Stadtgebiet Manchesters bislang und zukünftig geringer Einfluss, Flussläufe im Stadtgebiet sind bereits überwiegend regeneriert in erster Linie ökologische. Aufwertung über Verbesserung der Wasserqualität	Einbeziehung städtischer Freiräume in die Verbesserung der Umwelt in Regenerierungsgebieten Beispiel: Erstellung einer Freiraumstrategie für das Problemviertel Moss Side Da gerade die städtischen Sanierungsgebiete bezüglich der Freiraumversorgung benachteiligt sind, ist die Bedeutung der Arbeit Groundworks auf die Freiraumsituation in Manchester lokal als sehr hoch einzuschätzen. Bilanz 1995-1999: Gestaltung von 20 informalen Freiräumen, Einrichtung von 9 Spielplätzen, 3 Sport- und Erholungsflächen, 5 Nachbarschaftsgärten, Anpflanzung von 4 Waldstücken (47.000 Bäume)	Einbeziehung von Freiflächen unterschiedlichster Art und Größe Bedeutung zukünftig hoch einzuschätzen, betrifft Gestaltung durch Bepflanzung, induziert ökologische und ästhetische Aufwertung des gesamten Programmgebietes Leitbild für die Landschaftsgestaltung in Programmgebiet, schließt damit wichtige konzeptionelle Lücke Flächenbilanz 1997-99: 303 ha neubepflanzter Freiflächen im Programmgebiet

Die Konzentration auf bestimmte räumliche oder thematische Schwerpunkte kann der Effizienz der Arbeit der Partnerschaftsorganisationen dienen, auf der anderen Seite jedoch auch zu einem unnötigen Abstimmungsaufwand führen. Das Beispiel Manchester zeigt, dass die Intensität und die Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Partnerschaftsorganisationen und der Stadtverwaltung sehr unterschiedlich sein kann, wobei die Gründe hierfür zum einen in den Organisationsstrukturen zum anderen auch im persönlichen Engagement der jeweiligen Mitarbeiter zu suchen sind. Die mangelnde Kooperation zwischen den Akteuren lässt eine Fragmentierung der freiraumplanerischen Projekte auf dem Stadtgebiet befürchten, die den Gesamterfolg mindert. Gerade in einer Umbruchsphase, in der die Stadtstruktur sich in kurzer Zeit grundlegend wandelt, ist ein übergeordnetes räumliches Leitbild für die zukünftige Entwicklung wichtig. Dieses Leitbild sollte von allen Akteuren gemeinsam verfolgt werden. Erst dann lassen sich die Gewinne aus den individuellen Stärken der Einzelorganisationen und der Flexibilität und Zielgerichtetheit der projektorientierten Arbeitsweise ziehen. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Arbeitsgebiete der Partnerschaftsorganisationen zeigt sich, dass außer den unitary development plans, auch ein den gesamten Verdichtungsraum umfassendes planerisches Leitbild, wie es früher im Structure Plan zur Verfügung stand, wünschenswert wäre. Der Red Rose Forest bietet interessante Ansätze zur inhaltlichen Ausgestaltung eines freiraumplanerischen Leitbildes für den Verdichtungsraum. Auf die Freiraumentwicklung im Stadtgebiet Manchesters bezogen wäre darüber hinaus vor allem ein fachspezifischer Plan nach dem Muster der niederländischen Grünstrukturpläne (s. S. 323) oder der deutschen Grünordnungspläne (s. S. 307) zur Koordinierung der freiraumplanerischen Bemühungen der freiraumplanerischen Tätigkeit der verschiedenen Akteure von großem Nutzen.

4.2.2.5 Der Community Initiatives Fund

Die Partnerschaftsorganisationen haben im Rahmen ihrer flexiblen, relativ unabhängigen organisatorischen Strukturen innovative Konzepte und Methoden zur Umweltgestaltung entwickelt, die den Stadtverwaltungen als Anregungen Anstoß zur Modernisierung ihrer eigenen Arbeitsformen dienen können. Dabei ist vor allem die Einbeziehung des privaten Sektors hervorzuheben. Neben den zusätzlichen Ressourcen, die auf diese Weise mobilisiert werden können, wird diese Methode über die Sensibilisierung der Bevölkerung für ihren Lebensraum der Forderung nach Nachhaltigkeit in besonderer Weise gerecht. Dass eine solche Arbeitsweise jedoch keineswegs auf die Partnerschaftsorganisationen beschränkt bleiben muss, zeigt abschließend ein Projekt der Stadtverwaltung Manchester. Es weist gleichzeitig auf die finanzielle Abhängigkeit der Städte von den Fördergrammen der Regierung und ihre im Vergleich zu den Partnerschaftsorganisationen geringe Flexibilität bei der Erschließung neuer Fördermittel hin:

1985 wurde vom Planungssausschuss des Stadtrats ein Fonds zur Förderung von Bügerinitiativen auf dem Gebiet der Umweltverbesserung eingerichtet. Dieser Community Initiatives Fund richtete sich in erster Linie an Maßnahmen, die die Regenerierung innerstädtischer Bereiche betrafen. Er wurde zu 75% durch staatliche Fördermittel aus dem Urban Programme gespeist, die verbliebenen 25% übernahm die Stadt selbst. Die Einrichtung dieser Fördermöglichkeit stand im Rahmen der Politik der Stadt, die Bürger stärker in die Stadtentwicklung einzubinden, ihr Selbsthilfepotential zu

aktivieren und mehr Mitbestimmungsmöglichkeiten zu bieten. Darüber hinaus sollte die Sensibilität der Einwohner für Umweltfragen erhöht werden. Mit dem Förderprogramm wurden demnach ähnlich wie bei den oben beschriebenen Initiativen nicht nur räumliche, sondern auch erzieherische Ziele verfolgt. Mit Hilfe des Community Initiative Funds wurden zwischen 1985 und 1993 rund 250 Klein- und Kleinstprojekte zur Verbesserung der Wohnumgebung in Manchester durchgeführt, darunter auch zahlreiche Maßnahmen zur ästhetischen Aufwertung und Nutzbarmachung von Brachflächen und halböffentlichen, wohnungsbezogenen Freiflächen. 1993 wurde das Programm jedoch bedingt durch das Auslaufen des Urban Programmes trotz beachtlicher Erfolge eingestellt und seither aufgrund mangelnder finanzieller Ressourcen nicht mehr neu aufgelegt.

4.2.3 Städtische Parks in der Krise

> "The British park has stagnated and may die. Though some parks are beautiful, popular, well-managed and well-designed, our typical park has more in common with a declining rustbelt industry: it suffers from under-investment, falling consumer appeal, vandalism and neglect. School sports grounds are already being sold for development by local authorities. Parks may follow" (TURNER 1992, 19).

Die in obigem Zitat beschriebene Krise der städtischen Parks ist ein Phänomen, das in England seit den frühen 80er Jahren als solches erkannt und benannt wurde. Seine Erscheinungsformen und Ursachen sind vielfältig und stehen in enger Verbindung zu den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umstrukturierungsprozessen, die in den vorhergehenden Kapiteln angesprochen wurden. Der Verfall vieler städtischer Parks lässt sich damit als Symptom, Bestandteil und Abbild gesamtgesellschaftlicher Probleme ansprechen, die aus der gegenwärtigen Umbruchssituation heraus entstanden sind. Er zeigt sich entsprechend dort in aller Schärfe, wo sich die wirtschaftlichen und sozialen Probleme maximieren, nämlich in den Innenstadtbereichen der Altindustriestädte - den Geburtsstätten der öffentlichen Parks.

4.2.3.1 Ursachen

Die meisten Ursachen für die Krise der Parks sind bereits in anderem Zusammenhang angesprochen worden. Als Hauptursache lässt sich das seit den 60er Jahren zu beobachtende sinkende Interesse an innerstädtischen Freiräumen sowohl auf der Anbieter- als auch auf der Nachfragerseite ausmachen, das wiederum maßgeblich auf Veränderungen im Freizeitverhalten seit dem Zweiten Weltkrieg zurückzuführen ist (vgl. Abschnitt 3.6.1.2).
In Manchester wurde der Verfallsprozess städtischer Parks durch das neu eingerichtete Metropolitan Council in seinen Auswirkungen verschärft. Das Greater Manchester Council war entsprechend seiner übergeordneten Stellung nur für grafschaftsweite Freiraumfragen zuständig und konzentrierte die verfügbaren Ressourcen auf den Außenbereich, wo, wie die vorhergehenden Kapitel gezeigt haben, vorbildliche Arbeit geleistet wurde. Wie bereits erwähnt gelangten die Country Parks und River Valleys nach der Abschaffung der Metropolitan Councils in den Zuständigkeitsbereich der

Distriktverwaltungen. Diese waren jedoch oftmals bereits mit der Pflege der Parks finanziell überfordert. Mit der sinkendenden Bedeutung, die den Parks für die Freizeitgestaltung der Bevölkerung zugemessen wurde, ging auch die Bereitschaft zurück, öffentliche Gelder für ihren Unterhalt einzusetzen. Gleichzeitig mussten vorhandene personelle und finanzielle Ressourcen immer stärker auf die wachsende Zahl neuer Freizeiteinrichtungen aufgeteilt werden. In Zeiten wirtschaftlicher Prosperität mag diese Aufsplittung durch Aufstockung von Mitteln auszugleichen sein. In Krisenzeiten bestimmen jedoch Kürzungen und Sparmaßnahmen die öffentlichen Haushalte, von denen Bereiche geringer Priorität wie die öffentlichen Freiräume in der Regel besonders hart betroffen sind.
Für die öffentlichen Parks setzte sich damit eine Spirale des Verfalls in Gang. Der Pflegestandard wurde schrittweise zurückgeschraubt, aufwendig zu unterhaltende Pflanzungen und Ausstattungselemente reduziert oder abgeschafft und anfallende Reparaturen häufig nicht mehr oder nur mit Verzögerung ausgeführt. Wachsende soziale Probleme im Umfeld vieler innerstädtischer Parks wirkten sich in Form von Vandalismus auf das Erscheinungsbild der Anlagen aus. Der Attraktivitätsverlust derartig in Mitleidenschaft gezogener Grünflächen führte über das weitere Absinken der Besucherzahlen auch zu einem Verlust sozialer Sicherheit bzw. zu einem Absinken des subjektiven Sicherheitsgefühls der Besucher. Die Furcht vor Kriminalität und antisozialem Verhalten stellt mittlerweile für viele Menschen einen Haupthinderungsgrund für einen Parkbesuch dar (vgl. u.a. BURGESS & HARRISON & LIMB 1988, 465; ALBON 1992, 14).
Ein weiterer Umstand kam in Manchester, aber in ähnlicher Form auch in anderen Städten erschwerend hinzu: 1992 wurden durch eine Umstrukturierung der Stadtverwaltung im Zuge der Bemühungen um eine schlankere Verwaltung die Aufgaben des ehemaligen Recreation Department auf andere Ämter aufgeteilt. Pflege und Unterhalt der Pflanzungen und baulichen Anlagen in Parks wurden fortan vom Engineering Department wahrgenommen, während Fragen der Nutzung für Freizeit und Erholung in den Zuständigkeitsbereich des aus dem Education Department hervorgegangenen Freizeitamtes (= Manchester Leisure) gelangten. Damit trat in Manchester ein, was Kritiker der Reformen befürchtet hatten:

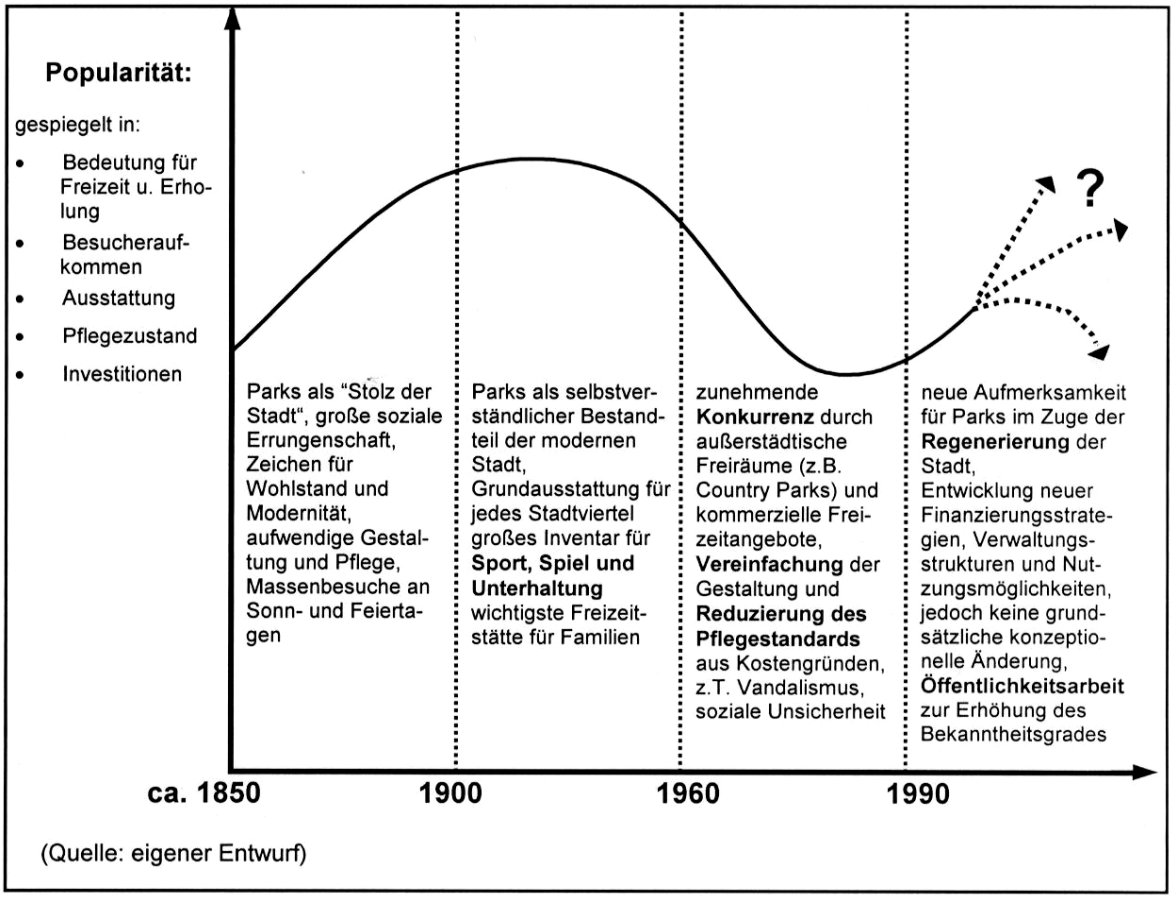
> "The management of parks and amenity horticulture is now sometimes buried deep in the bowels of a department that has other more pressing interests and imperatives. It is at risk of being given low priority or receiving no more informed attention at all so that a major resource, the system of urban parks and open spaces, is allowed to atrophy and wither or at best remain unchanging and progressively less relevant" (WELCH 1991, 51).

Die gesellschaftlichen, ökonomischen und verwaltungsstrukturellen Rahmenbedingungen haben sich seit den 60er Jahren ohne Zweifel sehr ungünstig für den öffentlichen Park in seiner überkommenen Funktion und Gestalt entwickelt. Auf der anderen Seite lässt sich nicht ausschließen, dass sein Bedeutungsverlust auch aus der mangelnden Anpassung des Parks an die veränderten Bedürfnisstrukturen resultiert. Der Park als Produkt der viktorianischen Gesellschaft stellt in den Augen vieler seiner Kritiker einen Atavismus dar, eine Einrichtung, die den Bedürfnissen der heutigen Gesellschaft nicht mehr angemessen ist und die man entweder grundlegend innovieren oder durch andere, zeitgemäßere Freiraumtypen ersetzen sollte (vgl. CLOUSTON 1984, 12; ELLIOTT 1988, 13; DUFFIELD & WALKER 1983, 7).

4.2.3.2 Reformansätze

In den letzten Jahren hat die Aufmerksamkeit für öffentliche Parks wieder merklich zugenommen und zwar sowohl auf nationaler als auch auf lokaler Ebene. Auch in Manchester ist dieser Trend zu beobachten. Aktuelle Publikationen des Department of the Environment (bzw. in dessen Auftrag) mit Titeln wie “Better Parks, Better Cities“ (1995) und “People, Parks and Cities. A Guide to Good Practice in Urban Parks“ (GREENHALG & WORPOLE 1996) sind zugleich Ausdruck und Ursache des wiedererwachten Interesses. Für die Regenerierung von Parks können sich die Städte nun um Fördermittel aus der staatlichen Lotterie bewerben. Diese Tatsache hat ebenfalls sehr dazu beigetragen, den gegenwärtigen Zustand und die mögliche Zukunft der städtischen Parks in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen und die Städte zu neuen Initiativen anzuregen.

Abb. 68: Die Popularitätsentwicklung städtischer Parks in Manchester



(Quelle: eigener Entwurf)

In Manchester drückte sich die Trendwende in der Haltung der Stadt gegenüber den Parks 1996 in einer Reorganisation der Parkverwaltung aus. Manchester Leisure wurde in eine Indoor- und eine Outdoor-Abteilung aufgeteilt. Zur Leitung der Outdoor-Abteilung wurde ein Park-Manager ernannt. Er ist für alle Fragen des Unterhalts und der Nutzung der städtischen Parks zuständig, so dass dieser Bereich erstmals wieder unter einer Verantwortlichkeit koordiniert wird. Nicht zuletzt durch die Kritik aus der Bevölkerung hat sich der Verfall vieler Parks mittlerweile zu einem wichtigen lokalpolitischen Thema entwickelt. In den Jahren 1995 und 1996 wurde das Budget für die städtischen Parks nach Jahren der Kürzung erstmals wieder erhöht. Die Mittel, die seither stagnieren,

reichen jedoch zu einer spürbaren Verbesserung aller Parks bei weitem nicht aus, so dass man sich zunächst zu einer Konzentration der Erneuerungsmaßnahmen auf sechs der größeren Parks entschloss. Ziel dieser für fünf Jahre anberaumten Strategie ist es, jedem Einwohner der Stadt den Besuch eines vielseitigen und qualitativ hochwertigen Parks in einer maximalen Entfernung von drei Meilen zu ermöglichen.

1999/2000 wurde im Rahmen eines von der Regierung initiierten Programms zur Qualitätsverbesserung der Leistungen kommunaler Verwaltungsapparate eine umfassende Prüfung der Arbeit der Parkverwaltung Manchesters durchgeführt. Arbeitsgruppen, an denen neben Fachleuten aus Wissenschaft und Verwaltung auch Bürger aus Vereinen und Interessensgruppen beteiligt waren, beschäftigten sich u.a. mit der Nutzung der Parks und Grünanlagen in Manchester, ihrer Ausstattung mit Einrichtungen für Spiel, Sport und Kultur, ihrer Pflege und den Möglichkeiten des Natur- und Umweltschutzes auf diesen Flächen. Ihre Empfehlungen mündeten in einen Aktionsplan zur Steuerung der Arbeit des zuständigen Amtes.



Abb. 69:
Reitturnier im Wythenshawe Park als Beispiel für die Nutzungsintensivierung öffentlicher Parks
(Foto: A. Philipp, 1996)

Bei der Regenerierung der Parks setzt man in Manchester vor allem auf Qualität und Vielseitigkeit, nicht auf ein völlig neues Konzept. Der Gesamteindruck der Parks soll den Besuchern das Gefühl vermitteln, dass den Parks eine gewisse öffentliche Wertschätzung beigemessen wird und dass sie unter der Obhut der Verwaltung stehen. Dazu soll auch die ständige und sichtbare Anwesenheit von Personal in den Parks dienen. Man hofft durch diese Maßnahmen gleichzeitig die Rate des Vandalismus senken und das Sicherheitsgefühl der Besucher erhöhen zu können. Ausstellungen, Kurse, Feste, Sport- und Kulturveranstaltungen etc. sollen die Attraktivität der Parks und ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Freizeitangeboten steigern. Durch reich illustrierte Informationsbroschüren und Internetseiten bemüht man sich, den Bekanntheitsgrad der größeren Parks und ihrer Freizeitangebote zu erhöhen und das Image der städtischen Grünanlagen als zeitgemäße und gutgepflegte Freizeiteinrichtungen aufzuwerten (s. Abb. 69).

Ökologische Gestaltungsprinzipien finden lediglich randlich Berücksichtigung. Nach Ansicht des City Parks Managers sind naturnah gestaltete Bereiche nur dann von Wert, wenn sie für die Besucher als solche deutlich erkennbar sind. Sie erfordern deshalb ebenso wie herkömmlich gestaltete Flächen regelmäßige Pflegemaßnahmen:

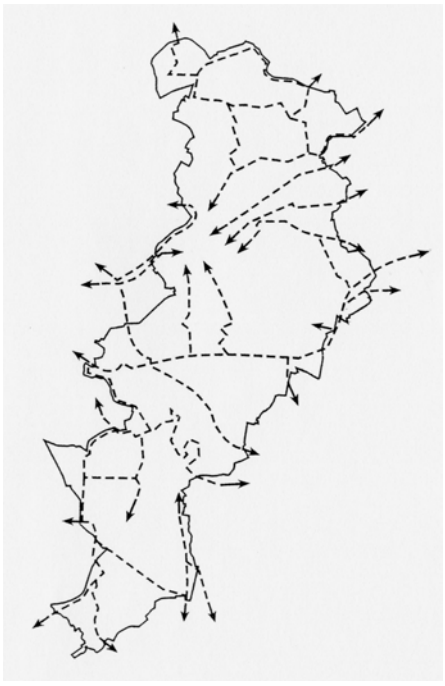
> ”Different managers have experimented with informal areas. It’s my view that in a city park unless they are clearly defined, they turn into eyesores. People look at them as dumping grounds. [...] I think they have to be properly managed. I think the mistake is that people do it to save money and presume that those areas will survive without management. And if you like it as justification for leaving large areas of grass uncut than you manage it so that people can actually see that it is an designates wildlife area“ (J. STANIFORTH, City Parks Manager, Interview vom 09.09.1996).

Es fällt auf, dass der Denkmalschutz bei der Regenerierung der Parks in Manchester, außer bei der Beantragung von Fördergeldern aus dem “Lottery Heritage Fund“ keine Rolle spielt. Das gilt auch für Philips Park und Queens Park, denen in Bezug auf die Geschichte öffentlicher Parks große historische Bedeutung zukommt.

4.2.4 Die Rolle der Bewegung für Natur- und Umweltschutz in der jüngeren Entwicklung der Freiräume in Manchester

Die Auswirkungen des Bedeutungszuwachses von Natur- und Umweltschutz auf die städtische Freiraumversorgung in Manchester machten sich, wie durch die obigen Ausführungen belegt wird, in der Praxis weitaus weniger in den etablierten Parks als in neuen Freiräumen bemerkbar. Das Beispiel der Flusstalprogramme, und der Projekte und Konzepte von Groundwork Manchester und der Red Rose Forest zeigt, dass die neuen Planungs- und Gestaltungsprinzipien ihre Anwendung vor allem dort fanden, wo es um die Regenerierung der industriell-städtischen Landschaft ging, wo also neue Lösungswege für neue freiraumplanerische Problembereiche gefordert waren und neue Akteure mit innovativen Ideen ein Arbeitsfeld fanden. Die Übertragung dieser Konzepte auf in der Obhut der öffentlichen Verwaltung stehenden traditionellen Freiräume unterblieb jedoch weitgehend, blieb in Ansätzen stecken oder wurde nach kurzer Zeit wieder rückgängig gemacht. Das vergleichsweise geringe Engagement der Stadt auf dem Gebiet der ökologischen Stadtentwicklung hat vielfältige Gründe. Neben den finanziellen Engpässen spielt hierbei auch der geringe Stellenwert eine Rolle, dem dieser Aufgabenbereich innerhalb der Stadtverwaltung beigemessen wird. Dies wiederum lässt sich zumindest teilweise auf die Aufgabenteilung während des Bestehens des GMC zurückführen. Der GMC griff den Natur- und Umweltschutz ähnlich wie die Erholungsplanung im ländlichen Umland als Betätigungsbereich auf und arbeitete auf diesem Gebiet wie die Flusstalprogramme gezeigt haben mit großem Engagement. Noch kurz vor der Auflösung veröffentlichte die Grafschaftsverwaltung Naturschutzstrategie für Greater Manchester (GREATER MANCHERSTER COUNCIL 1986), der eine umfangreiche grafschaftsweite Habitaterhebung vorausgegangen war (GREATER MANCHERSTER COUNCIL 1984). Mit dem Greater Machester Council wurde eine Körperschaft aufgelöst, die bereits über umfangreiche praktische Erfahrungen und eine große Expertise auf dem Gebiet der Natur- und Landschaftsentwicklung in einem urbanen Verdichtungsraum verfügte. Die Countryside Unit als gemeinsam finanzierte Expertengruppe konnte die Kontinuität in fachlicher Hinsicht zunächst noch bewahren, den Verlust der Organisationsstruktur und der politischen Einflussnahme aber nicht kompensieren. Manchester selbst sah als dicht besiedelte Stadt wenig Anlass zur Förderung der Naturentwicklung auf ihrem Gebiet und hatte vor dem Hintergrund der Aufgabenteilung mit dem County Council auch keine Tradition im städtischen Naturschutz entwickelt. Dies spiegelt unter anderem der Unitary Development Plan (UDP) wider.

Nach Weisung der Strategic Guidance for Greater Manchester (RPG4) waren die ehemals zur Stadtgrafschaft gehörenden Städte und Kreise gehalten, bestimmte freiraumplanerische Ziele in ihre neu zu erstellenden UDPs aufzunehmen. Hierzu gehörten neben dem bereits erwähnten Schutz des Green Belts und der Flusstäler die Förderung des Waldanteils und der Erholungsmöglichkeiten, der Schutz von Gebieten mit besonderer wissenschaftlicher und ökologischer Bedeutung und die Fortsetzung der Umweltverbesserungsmaßnahmen in Regenerierungsgebieten (vgl. DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT 1989). Über die Erfüllung dieser Vorgaben hinaus weist der UDP der Stadt Manchester kaum stadtspezifische Planungen zur Verbesserung der Freiraumsituation auf. Eine Ausnahme bildet das angestrebte Netzwerk aus linearen Freiräumen, das sich auf die Flusstäler, Kanäle und stillgelegten Eisenbahnstrecken stützt und zukünftig aufgewertet und durch die Einbeziehung weiterer Freiräume verdichtet werden soll. Es ist in erster Linie als Erholungsnetzwerk gedacht, hat jedoch auch eine ökologische Sekundärfunktion (vgl. MANCHESTER CITY COUNCIL 1995, 15).

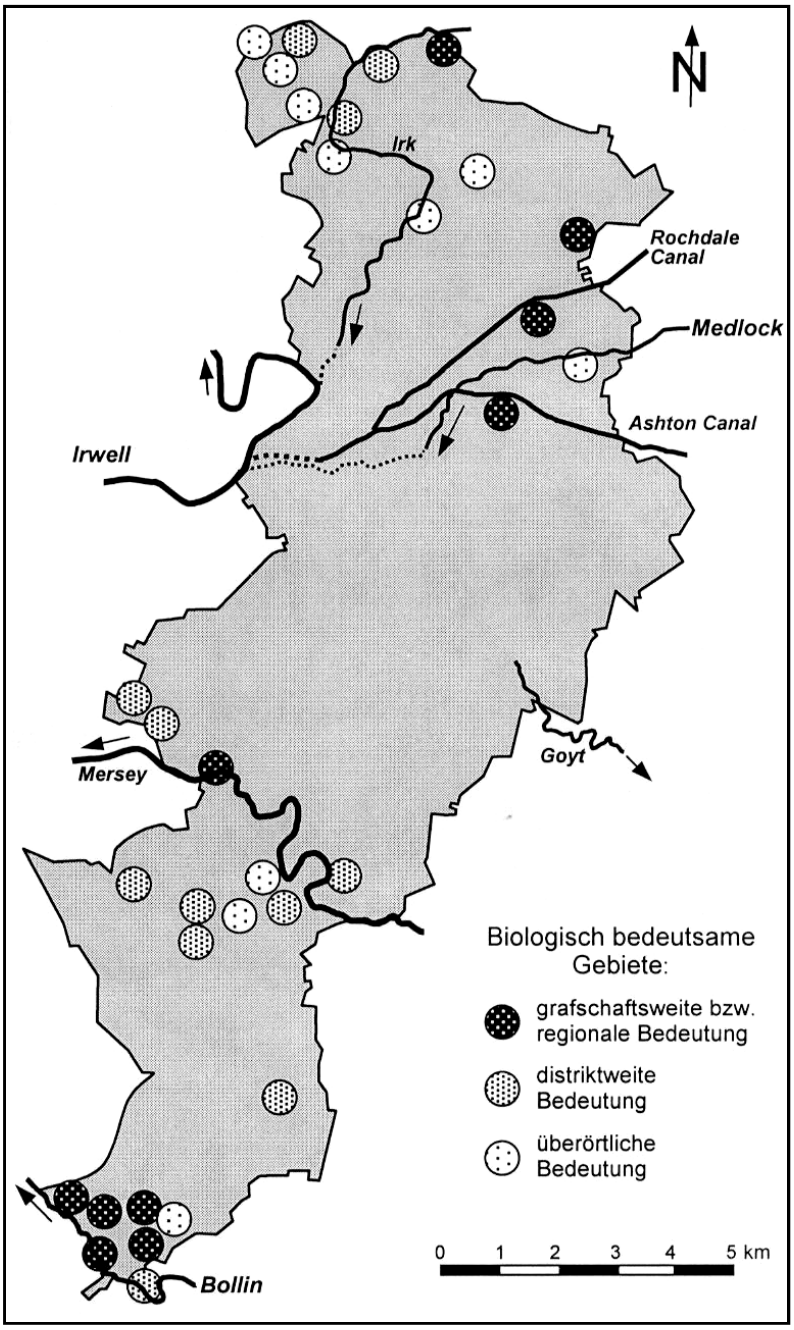


(Quelle: MANCHESTER CITY COUNCIL 1995, 21)

Abb. 70: Netzwerk aus “major recreational routes“ im UDP Manchester 1995

Der Natur- und Umweltschutz fällt in Manchester heute den Zuständigkeitsbereich der zum Amt für Planung und Umwelthygiene gehörenden Sustainablity Group, die anlässlich der Lokalen Agenda aus einer bereits bestehenden Arbeitsgruppe für Umweltfragen gebildet wurde. Angesichts der Bandbreite ihrer Tätigkeiten und der geringen personellen und finanziellen Ausstattung fand dieser Aufgabenbereich bislang jedoch kaum Berücksichtigung. Entsprechend wird auch die Umsetzung des Netzwerkes nur sehr verhalten und unsystematisch betrieben. Auch die auf dem Stadtgebiet vorhandenen Schutzgebiete, die sog. “Sites of Specific Scientific Interest“ (SSSIs) und “Sites of Biological Importance“ (SBIs), erfahren keine besondere Aufmerksamkeit und Pflege von Seiten der Verwaltung. Die Möglichkeit, darüber hinaus auch lokale Naturschutzgebiete auszuweisen, wurde von der Stadt trotz einer entsprechenden Absichterklärung im Unitary Development Plan (MANCHESTER CITY COUNCIL 1995, 19) bislang noch nicht genutzt. Während die Sites of Spefic Interest von English Nature ausgewiesen wurden, übernahm die Greater Manchester Countryside Unit dies bei den insgesamt 32 Gebieten von biologischer Bedeutung. Bei den ausgewiesenen Schutzgebieten in der Regel um sehr kleine Gebiete, die jedoch eine Gesamtfläche von über 300 ha einnehmen. Sie liegen in ihrer Mehrzahl entlang der Flussläufe, was erneut die Bedeutung der Flusstäler für die Stadt hervorhebt (vgl. Abb. 71).

Abb. 71: Biologisch bedeutsame Gebiete in Manchester (UDP 1995)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: MANCHESTER CITY COUNCIL 1995, 18)

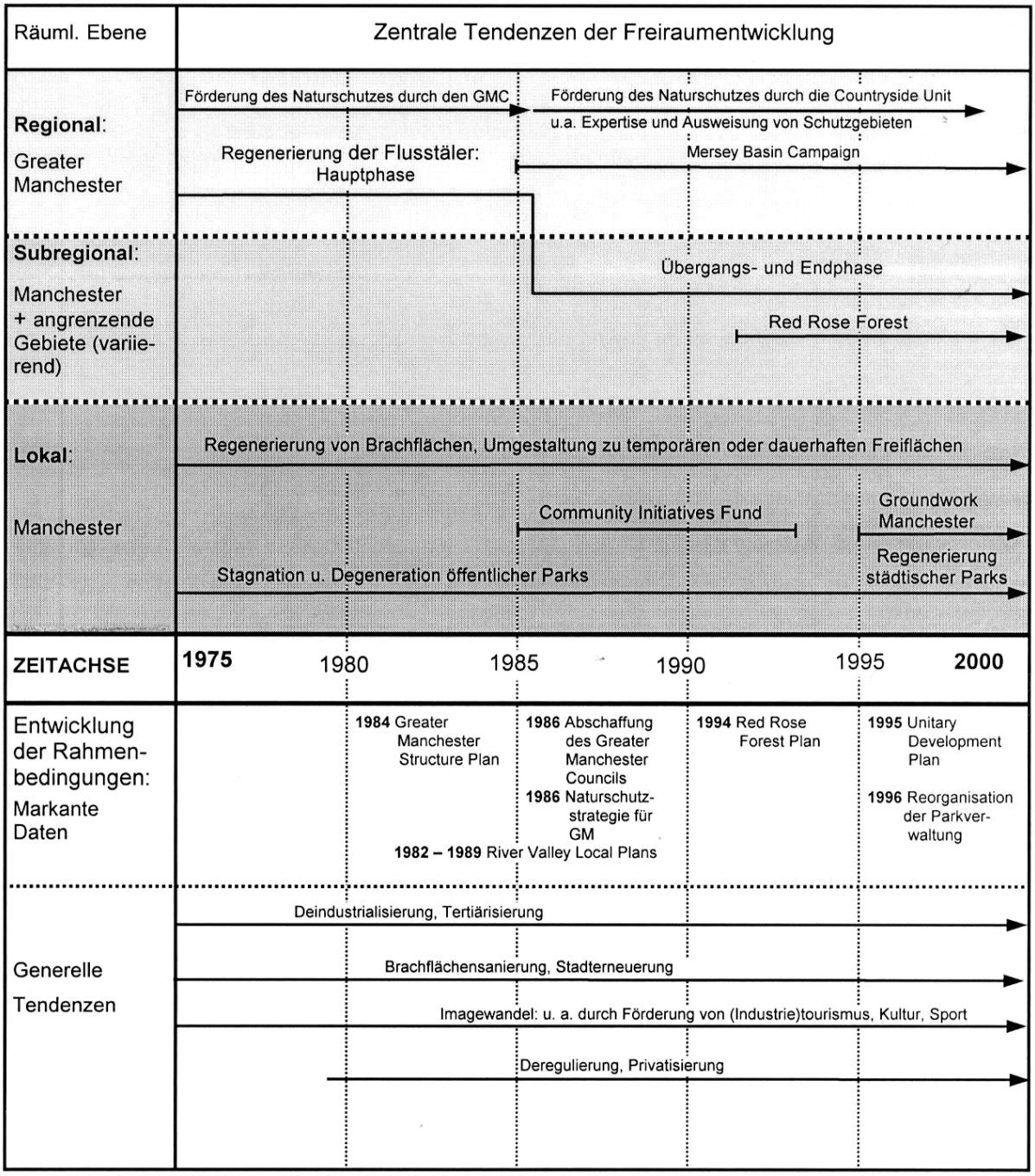
4.2.5 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975

Die Freiraumentwicklung Manchesters seit 1970 stand im Kontext des krisenhaften Wandels der Stadt von einer Industrie- zu einer modernen Dienstleistungsmetropole, der mit einer grundlegenden Erneuerung ihrer räumlichen Struktur und baulichen Gestalt einherging. Obwohl dieser Erneuerungsprozess noch nicht abgeschlossen ist, lässt sich in Bezug auf die Freiraumversorgung Manchesters bereits eine in quantitativer und qualitativer Hinsicht positive Bilanz ziehen. Folgende Aspekte der Freiraumentwicklung sind diesbezüglich besonders relevant:

Durch das hohe Brachflächenaufkommen wurde die Stadt gewissermaßen mit einem Freiflächenüberschuss konfrontiert, eine Situation, die völlig neue planerische Lösungsstrategien verlangte und mit grundsätzlich gewandelten Rahmenbedingungen für die freiräumliche Entwicklung einherging. Dem großen Flächenangebot standen bedingt durch die wirtschaftliche Problematik finanziell stark eingeschränkte planerische Handlungsspielräume gegenüber. Die Zunahme unbebauter und ungenutzter Flächen brachte für die Freiraumversorgung per se noch keinen Gewinn, barg jedoch die Chance, die freiräumlichen Qualitäten der Stadt und damit ihre Wohnqualität und ihr Image zu verbessern. Diese Chance wurde vom Greater Manchester Council mit der Durchführung der Flusstalregenerierungsprogramme genutzt. In diesen Programmen wurden die “klassischen“ freiraumplanerischen Ziele in den Bereichen Freizeit und Erholung, Natur- und Landschaftsschutz und Aufwertung der Stadtgestalt erfolgreich mit den Zielen der wirtschaftlichen und sozialen Gesundung der Altindustrieregion verknüpft.
Manchester als Kernstadt dieser Region profitierte insbesondere von der Verbindungsfunktion der radial verlaufenden grünen Bänder zum weniger dicht besiedelten Umland. Durch das Vordringen der Flussläufe bis in die inneren Stadtgebiete konnte auch die Versorgung mit wohnungsnahem Grün erweitert werden. Von großer Bedeutung ist darüber hinaus die Stärkung der übergeordneten Erholungsfunktionen des “grünen“ Südens der Stadt durch die Maßnahmen zur Freiraumentwicklung im Mersey Valley.

Während das Angebot an naturnah gestalteten Freiräumen erheblich verbessert wurde, verloren die gärtnerisch gestalteten Parks im Laufe der 70er und 80er an Attraktivität und entwickelten sich in einigen Gegenden sogar zu “no-go-areas“. Dieser Negativtrend kehrte sich erst in der zweiten Hälfte der 90er Jahre um. Mittlerweile nehmen die traditionsreichen und vielfältigen städtischen Parks in Manchester wieder einen wichtigen Platz in der lokalpolitischen Agenda ein. Die Krise hat zu einem Überdenken ihrer Bedeutung und Funktion in der heutigen Zeit beigetragen und Impulse für ihre Weiterentwicklung geliefert. Nachdem mit den großmaßstäblichen Stadterneuerungsprojekten und den Brachflächenprogrammen die gravierendsten Schäden der industriellen Vergangenheit und der Jahre des wirtschaftlichen Niedergangs beseitigt worden sind, wird der hiermit eingeschlagene Weg nun in zahlreichen kleinen Schritten weiterverfolgt. Hierzu gehört auch die Aufwertung der Lebensqualität in der Stadt durch die Renovierung und Modernisierung ihrer Parks.

Tab. 14: Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Manchester 1975 – 2000: schematischer Überblick



(Quelle: eigener Entwurf)

4.3 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Düsseldorf seit 1975

Wie in Manchester und Amsterdam ist auch die Einwohnerentwicklung Düsseldorfs in der Phase seit 1975 durch einen starken Rückgang geprägt. Durch die Abwanderung von Wohnbevölkerung ins Umland sank die Bevölkerungszahl von 705.000 im Jahre 1970 auf 564.000 im Jahre 1985. Nach einem vorübergehenden leichten Wiederanstieg auf 577.000 (1992/93) setzte sich der Abwärtstrend in den 90er Jahren fort. 1999 lebten in Düsseldorf 567.396 Menschen (vgl. LH DÜSSELDORF – AMT FÜR WAHLEN UND STATISTIK 2000, 11). 1975 wurde das Stadtgebiet im Zuge der Eingemeindung von Wittlaer (N), Kalkum (N), Angermund (N), Hubbelrath (O), Unterrath (O) und Urdenbach (S) von 15.825 auf 21.708 ha vergrößert. Durch die Einbeziehung dieser ländlich geprägten Nachbargemeinden mit ihren ausgedehnten land- und forstwirtschaftlichen Flächen wurde der Freiraumanteil an der Stadtfläche erheblich erweitert.
Auch für die Freiraumentwicklung in Düsseldorf setzte der wirtschaftliche Strukturwandel wichtige Rahmenbedingungen, wenn seine Auswirkungen hier auch bei weitem nicht so gravierend waren wie in Manchester. Der hohe Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungsbereich hat Düsseldorf den Strukturwandel sehr erleichtert. Bereits 1970 wies die Stadt mit rund 57% aller Erwerbstätigen im tertiären Sektor die höchste Tertiärquote des Rhein-Ruhr-Raumes auf. Die Arbeitsplatzverluste im sekundären Sektor konnten seither weitgehend durch das weitere Wachstum des Dienstleistungsbereiches kompensiert werden, der heute mehr als 80% aller Arbeitsplätze bereitstellt (vgl. GLEBE 1973, 220; 1996, 87 f). Hervorzuheben ist auch die Entwicklung Düsseldorfs zu einem internationalen Finanzzentrum. Mittlerweile ist die Zahl der ausländischen Banken hier die zweithöchste nach Frankfurt (vgl. SLEVOGT 1994, 83). Seit den 80er Jahren hat sich die Stadt zudem zu einem wichtigen Standort für die zukunftsbedeutsame Informations- und Kommunikationsbranche entwickelt. Gleichzeitig haben sich die Internationalisierungstendenzen durch die weitere Ansiedlung hochrangiger Dienstleistungsunternehmen aus dem Consultants- und Werbesektor sowie weiterer ausländischer Unternehmen weiter verstärkt, so dass Düsseldorf heute einen Platz unter den sog. Global Cities einnimmt (vgl. SCHNEIDER 1998, 29 f). Die günstige ökonomische Entwicklung ging mit einer hohen Flächennachfrage und einem besonders hohen Druck auf Flächen im Innenstadtbereich einher. Diesbezüglich unterscheiden sich die Rahmenbedingungen für die Freiraumentwicklung in Düsseldorf deutlich von der Situation in Manchester.

Die durch den Strukturwandel und den neuen wirtschaftlichen Status der Stadt induzierten baulichen und stadtstrukturellen Veränderungen stehen im Kontext eines Paradigmenwechsels innerhalb der Stadtentwicklungspolitik bzw. der Städtebauförderungspraxis in der BRD. Hatte in der expansiven Phase der Nachkriegszeit die Akkommodation der Wachstumsprozesse im Vordergrund gestanden, so rückte etwa von der Mitte der 70er Jahre an die Verbesserung der Lebensqualität in den Mittelpunkt stadtplanerischer Tätigkeit. Insbesondere die diesbezüglich benachteiligten Innenstadtbereiche sollten im Zuge umfassender Stadterneuerungsmaßnahmen aufgebessert werden. Hierbei spielte die Freiraumplanung eine unterstützende Rolle.
Die freiräumlichen Entwicklung in Düsseldorf ist auf vielfältige Weise von den obengenannten Einflüssen geprägt worden. Das folgende Kapitel beleuchtet zentrale Aspekte des Düsseldorfer

Stadtumbaus seit 1975 unter freiraumraumplanerischen Gesichtspunkten und stellt dabei u.a. die Auswirkungen des Strukturwandels und der erhaltenden Stadterneuerung auf die Freiraumentwicklung heraus. Besonderes Augenmerk liegt zudem auf dem Einfluss des gestiegenen Umweltbewusstseins auf freiraumplanerische Konzepte und die Gestaltung der Freiräume.

4.3.1 Freiraumentwicklung im Rahmen der Flächenkonversion

Seit dem Beginn der 60er Jahre erfolgte durch Betriebsaufgaben oder Verlagerungen ein starker Rückgang der Gewerbe- und Industrienutzung im Stadtgebiet. Hiervon waren insbesondere die Standorte des metallverarbeitenden Sektors betroffen. Zusätzliche Flächen wurden durch Flächenaufgaben von Seiten der Bahn, der Post und des Militärs freigesetzt. Zwischen 1961 und 1997 wurden rund 100 ha der ehemaligen gewerblichen und industriellen Flächen umstrukturiert. Neben neuen Bürokomplexen und Wohnungen konnten an diesen Standorten in einigen Fällen auch kleinere parkähnliche Anlagen geschaffen werden, die eine wertvolle Ergänzung des Freiraumangebotes in traditionell besonders unterversorgten Bereichen darstellen. Ein Internationales Handelszentrum auf einem ehemaligen Stahlwerksgelände hinter dem Hauptbahnhof beispielsweise birgt in seiner Mitte eine 4,3 ha große, parkähnliche Anlage, die sowohl den dort Beschäftigten zur Verfügung steht, als auch das Freiflächendefizit angrenzender Wohngebiete ausgleicht.
Der an den Landtag und den Fernsehturm anschließende, 4,8 ha große Rheinpark Bilk entstand auf dem Gelände eines zugeschütteten Hafenbeckens, das gleichfalls seine ursprünglichen Funktionen verloren hatte. Häufig haben derartige große Um- und Neubaumaßnahmen auch Ausstrahlung auf benachbarte Straßenzüge, die, in die Neugestaltungsplanungen miteinbezogen, Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung erfahren (vgl. Abschnitt 4.3.2). Die neuen Grünflächen und begrünten, verkehrsberuhigten Wohnbereiche dienen nicht nur der Freiraumversorgung der Anwohner, sondern liefern zugleich ein attraktives Umfeld für neue Bürokomplexe bzw. ansprechende Wohngegenden für die Beschäftigten der entsprechenden Firmen. Insgesamt sollen die in die städtebauliche Umstrukturierung eingebundenen freiraumplanerischen Maßnahmen Düsseldorfs Anziehungskraft sowohl auf Investoren als auch auf Touristen verstärken und damit zu einer Verbesserung der Position der Stadt im internationalen Konkurrenzkampf der modernen Dienstleistungsmetropolen beitragen.

4.3.2 Freiraumentwicklung im Rahmen der Programme zur Wohnumfeldverbesserung

Stadterneuerung hatte in der städtebaulichen Wachstumsphase vor allem die Anpassung der baulich-technischen Strukturen an die Erfordernisse der expandierenden Stadt bedeutet. Hierbei waren gravierende Eingriffe in die bestehende Stadtstruktur in Form großflächiger Kahlschlagsanierungen an der Tagesordnung gewesen. Mit der zunehmenden Kritik an der “Unwirtlichkeit der Städte“ (vgl. MITSCHERLICH 1965, [14]1978) und dem Umschlag des Wachstums in vielen Bereichen in Stagnations- und Schrumpfungsprozesse kam es schließlich zum Übergang zu einem behutsameren Umgang mit der bebauten Umwelt und den sozialen Gefüge der Stadt. Das Konzept der “erhalten-

den Stadterneuerung“, das die Landesregierung 1983 zur Richtlinie ihrer Städtebauförderung erhob, umfasst dabei nicht nur die umsichtige Erneuerung der Bebauung, sondern auch die Verbesserung des Wohnumfeldes, den Erhalt von Arbeitsplätzen und einer intakten sozialen Umwelt (vgl. MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR 1989a, 7). Durch das Recycling von Flächen, deren Nutzung aufgegeben wurde, sowie durch eine generelle Attraktivitätssteigerung der Stadt als Wohnort trägt die erhaltende Stadterneuerungspolitik gleichzeitig zum übergeordneten raumordnerischen Ziel des Freiraumschutzes durch eine flächensparende Stadtentwicklungspolitik bei. Sie ist deutlich von der wachsenden Sensibilisierung für die Problematik des Umwelt- und Ressourcenschutzes beeinflusst.

Vor allem die Gründerzeitviertel, die bis heute am stärksten verdichteten Vierteln der Stadt gehören, wurden in den 80er Jahren im Zuge des Stadtumbaus Gegenstand umfassender Programme zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Zu den Negativmerkmalen dieser Sanierungsviertel gehörte auch ein unzureichendes Spiel- und Freiflächenangebot. Da die vorhandenen Flächenreserven für den Aus- oder Neubau entsprechender Anlagen nur einen geringen Spielraum boten, kam der Begrünung des Straßenraums eine besondere Bedeutung zu, der auf diese Weise – in Verbindung mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen – als attraktiver Außenraum einen Teil des Grünflächenmangels kompensieren konnte. Darüber hinaus bemühte man sich, private Flächenreserven zur Verbesserung der Grünversorgung zu aktivieren. In diesem Zusammenhang beschloss der Rat der Stadt Düsseldorf 1980 die Durchführung eines vom Land unterstützen Förderprogramms zur Innenhofbegrünung im privaten Bereich. Ziel des Programms war die Verbesserung des Wohn- und Freizeitwertes in der Innenstadt und in daran angrenzenden Stadtteilen durch eine Neugestaltung der Innenhöfe. Förderungsfähig waren außerdem Dach- und Fassadenbegrünungen (vgl. GARTEN-FRIEDHOFS- UND FORSTAMT & PLANUNGSAMT DÜSSELDORF 1991, 132).
1982 wurde das Sachprogramm Innenhofbegrünung um ein umfassendes Gebietsprogramm zur Wohnumfeldverbesserung (GPW) erweitert, dessen Maßnahmen sich auf den öffentlichen Bereich bezogen. Zum Programmgebiet gehörten zunächst Teile von Unterbilk, Friedrichstadt, Oberbilk und Wersten. 1984 wurde es auf Teile von Flingern und die Stadtmitte ausgedehnt. Bestandteile des GPW waren die Durchgrünung und Gestaltung von Straßen- und Platzräumen, verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Schaffung neuer öffentlicher Grünflächen und Kinderspielplätze (vgl. LH DÜSSELDORF 1984, 3).
Das Gebietsprogramm gliederte sich konzeptionell in Maßnahmen zur wohnungsnahen, zur quartierbezogenen und zur stadtteilübergreifenden Wohnumfeldverbesserung. Im Kern der stadtteilübergreifenden Wohnumfeldverbesserung stand der Südpark, der als Austragungsort der Bundesgartenschau von 1987 ausgebaut wurde. Zwar war die Bundesgartenschau selbst nicht Programmbestandteil, doch erhielt sie eine Bedeutung als “Zugpferd“ für die zügige Fertigstellung der geplanten Verbesserungsmaßnahmen bis 1987 (vgl. w.o., 3-5). Zur Stärkung seiner Funktion als Freizeit- und Erholungsort für die Bewohner der Programmgebiete wurde seine Erreichbarkeit durch die Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen verbessert (vgl. LH DÜSSELDORF – PLANUNGSAMT 1991b, 23). 1991 wurde das Programm zur Wohnumfeldverbesserung im wesentlichen abgeschlossen (vgl. V.B. 1989-91, 279).

Ende der 80er Jahre bzw. Anfang der 90er Jahre wurden darüber hinaus die vier Sachprogramme “Kinderspielplätze“, “Nachbarschaftsparks“, “Grünflächen“ und “Baggerseen“ durchgeführt. Im Unterschied zu den Programmen zur Wohnumfeldverbesserung eines bestimmten Stadterneuerungsgebietes, in denen Maßnahmen verschiedener Art gebündelt sind, umfassen Sachprogramme gleichartige Maßnahmen, die jedoch über das Stadtgebiet verstreut sein können (vgl. LH DÜSSELDORF – PLANUNGSAMT DÜSSELDORF 1991, 2-4).

4.3.3 Freiraumentwicklung und –aufwertung durch das Engagement der Bürger

Städtisches Grün, ob nun in Form von Freiräumen oder Straßenbäumen, stand schon immer stark im Interesse der Öffentlichkeit. Hier sei nur an die Protestbewegung zum Schutz des von der Neuordnungsplanung in seiner Unversehrtheit bedrohten Hofgartens erinnert, die 1961 in einer von mehreren tausend Menschen besuchten Protestkundgebung kulminierte (vgl. HEYER 1987, 1980 f). In den 80er und 90er Jahren wurde das zumeist ästhetisch motivierte Interesse vieler Bürger an einer grünen Wohnumgebung um das Ziel einer gesunden, ökologisch intakten städtischen Umwelt erweitert. Da gerade die Ökologiebewegung als Bewegung von unten entstand, waren Bürgerinitiativen für mehr Grün in der Stadt keine Seltenheit. Die folgenden Beispiele aus Düsseldorf sollen das praktische Engagement der Bürger zur Verbesserung der Freiraumsituation ihrer Stadt belegen, das die Arbeit der städtischen Verwaltung auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung seit Mitte der 70er Jahre verstärkt ergänzt.

Die aktive Beteiligung der Bürger galt als wichtiges Element bei der Durchführung der grünbezogenen Stadterneuerungsmaßnahmen. Über eine intensive Pressearbeit, Informations- und Beratungsstunden, Ausstellungen und Broschüren warb die Stadt um die Mitarbeit der Anwohner. Während organisatorisch und finanziell aufwendige Projekte wie eine Innenhofneugestaltung oder eine Dachbegrünung in der Regel nur von Hausbesitzern und Eigentümergemeinschaften durchgeführt wurden, stieß die Möglichkeit der Förderung von Fassadenbegrünungen und der Aufstellung von Pflanzkübeln auch bei den Mietern auf reges Interesse. Eine ungewöhnlich breite Resonanz fand das im Frühjahr 1983 vom Garten- Friedhofs- und Forstamt organisierte Baumpatenschaftsprogramm. Bereits im Juli desselben Jahres hatten sich für fast 1000 Bäume Paten unter den Düsseldorfer Bürgern gefunden; 1986 wurden 3.000 Bäume offiziell von Paten gepflegt, hinzu kam eine größere Zahl nicht beim Amt registrierter Paten (vgl. SCHMIDT & TEMPEL 1987, 240; LANGE 1987, 243 f).

1985 pachtete eine Anwohnergruppe im linksrheinischen Stadtteil Heerdt ein 2400 m^2 großes Schuttgelände der Stadt und richtete hier den “Bürgerpark Aldekerkerstraße“ ein. Der Park bietet sowohl Raum für Freizeitaktivitäten wie Boccia oder BMX-Radfahren oder als auch für Kleinstbiotope in Form von Hecken, Trockenmauern und Feuchtbiotopen. Im Übergangsbereich zwischen den Flächen für Freizeit und Natur befinden sich gärtnerisch genutzte Areale (vgl. MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR 1989b, 32 f).

Ebenfalls in Heerdt hat ein privater Verein ein siedlungsökologisches Modellprojekt mit der Bezeichnung “Ökotop Heerdt“ ins Leben gerufen. Es wird von der Stadt Düsseldorf, dem Land NRW und der Landesentwicklungsgesellschaft mitgetragen und verfolgt das Ziel, die Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten und Erholen nach ganzheitlichen und ökologischen Prinzipien zu integrieren und dabei im Hinblick auf die Energieversorgung, die Abwasserbehandlung und die Versorgung mit Nahrungsmitteln ein hohes Maß an Autonomie zu erreichen. Die Entwicklung naturnaher Freiräume bildet eines von drei miteinander in Beziehung stehenden Teilprojekten. Auch hierbei wird ein experimenteller Weg verfolgt (vgl. LH DÜSSELDORF – PLANUNGSAMT 1991b, 140).

Neben den privaten Initiativen ist die von einer Bekleidungsfirma im Stadtteil Düsselthal finanzierte Gestaltung einer Grünanlage als Trockenbiotop ein Beispiel für das Engagement eines Wirtschaftsunternehmens auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung. Die von Mitarbeitern des Garten-amtes konzipierte Anlage soll Schülern ermöglichen, einheimische Pflanzen und Tiere in ihrer direkten Wohnumgebung kennen zu lernen. In diesem Projekt wurde die Freiraumentwicklung also mit ökologischen, edukativen und natürlich auch ökonomischen Zielen verknüpft. Der Werbeeffekt für die beteiligte Firma wurde durch die Herausgabe einer Begleitbroschüre erzielt sowie über die Durchführung eines Umweltaktionstages für Schüler bei der Anlage der des Biotops (vgl. ESPRIT DE CORP. GMBH 1994).

Abb. 72: Bürgerbeteiligung bei der Anlage einer Grünfläche in Düsselthal

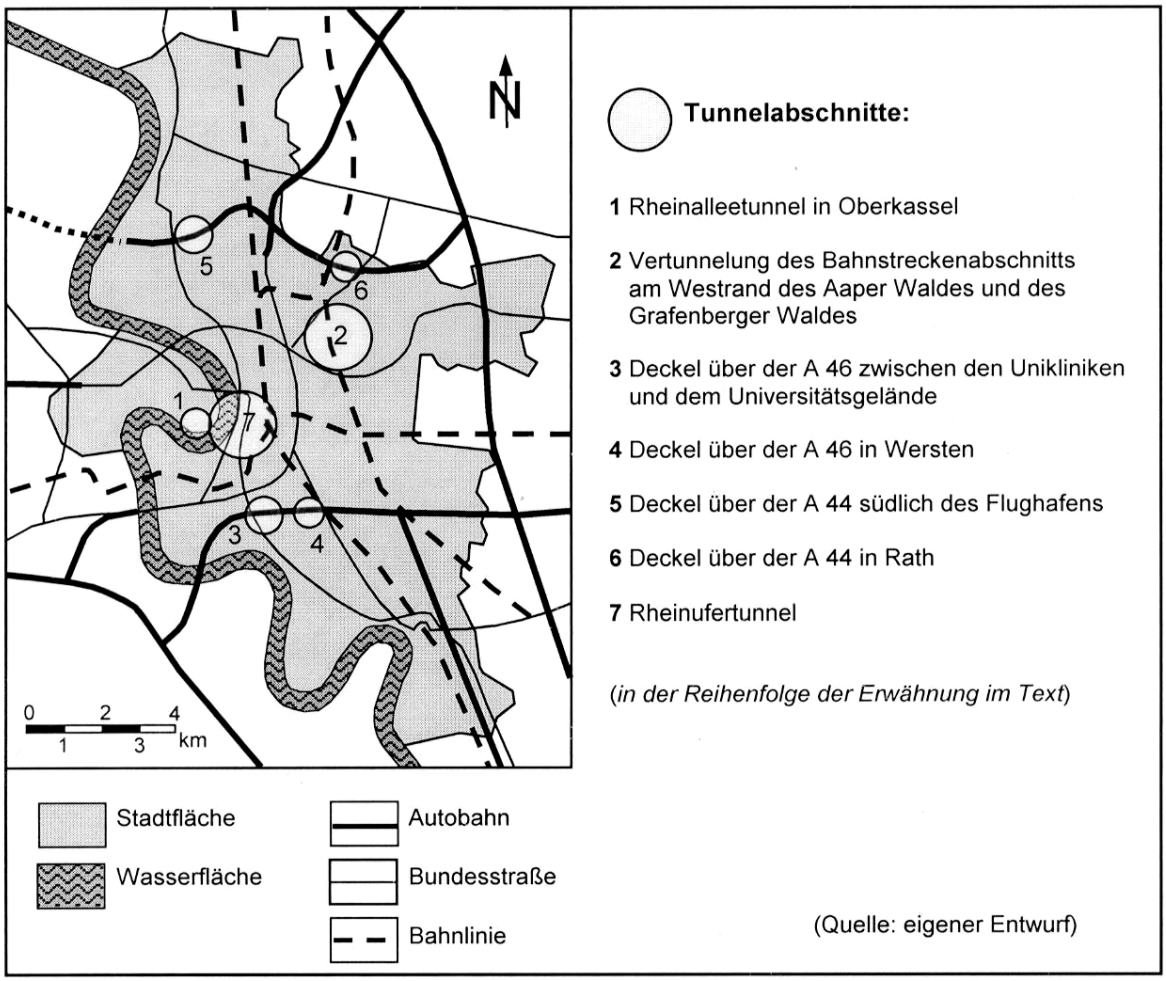


(Quelle: ESPRIT DE CORP. GMBH / LH DÜSSELDORF – GARTEN- FRIEDHOFS- UND FORSTAMT o. J., 6)

4.3.4 Neue Freiräume auf Verkehrstrassen

Die städtebaulichen Maßnahmen im Bereich der Stadterneuerung und der Umstrukturierung zeugen von dem Bemühen, den Wohn- und Arbeitsraum Stadt umwelt- und damit lebensfreundlicher zu gestalten. Nach Jahrzehnten der Stadtflucht soll das Leben in der Stadt wieder eine Alternative zum suburbanen Wohnen darstellen. Eine Quelle starker Beeinträchtigungen der städtischen Umweltqualität stellt der Verkehr dar. Neben den verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Wohngebieten wurde in Düsseldorf bereits in mehreren Projekten der Versuch unternommen, diesem Problem durch die abschnittsweise Vertunnelung störender Verkehrsadern entgegenzutreten. Auf diese Weise ließen sich zugleich nicht unbeträchtliche Freiraumgewinne erzielen.
Bereits in den 60er Jahren gelang es Düsseldorfer Bürgern, den Bau eines 800 m langen Straßentunnels zum Schutz ihrer Wohnqualität zu erwirken. Dabei ging es sicherlich nicht allein um Aspekte des Lärmschutzes, denn ihre Grundstücke lagen an der Rheinallee im linksrheinischen Stadtteil Oberkasssel und hätten durch die vierspurige Zufahrt von der linksrheinischen A 52 zur Rheinkniebrücke ihre direkte Verbindung zu den Rheinwiesen verloren. Der Rheinalleetunnel war gewissermaßen der Vorläufer einer Reihe großer Tunnelbauprojekte in Düsseldorf, die die Folgewirkungen des Autobahn- und Schnellstraßenausbaus in dichtbebauten Gebieten eingedämmt und die Schaffung neuer Grünanlagen ermöglicht haben.

Abb. 73: Öffentliche Freiräume auf Tunnelbauten im Düsseldorfer Stadtgebiet



Vertunnelung eines Bahnstreckenabschnitts

Zwischen 1982 und 1985 wurde im Osten der Stadt ein 2 km langer Streckenabschnitt einer vielbefahrenen Bahnlinie tiefergelegt und auf einer Länge von 2 km vertunnelt. Damit wurde eine trennende Barriere zwischen dem Stadtteil Mörsenbroich beseitigt. Auf dem Tunneldeckel wurde eine öffentliche Parkanlage eingerichtet. Da das Gelände inklusive der Trasse der alten Schienenstränge nur 40-45 m breit ist, bemühte man sich nach Möglichkeit, angrenzende Sportplätze, Kleingartenanlagen etc. gestalterisch einzubeziehen. Aus technischen Gründen konnte nur eine Halbtieflage verwirklicht werden, so dass der Reliefgestaltung des Geländes eine besondere Bedeutung zukam. Gestalterische Probleme warf auch die Kaschierung kanzelartiger Tunnelausbauten besonderer Betriebs- und Signaleinrichtungen auf. Ihre Dachflächen gestaltete man zu Spielterrassen oder Sitzbereichen um (vgl. WERNICKE 1987, 232-236).

Die Tunnelführung der A 46 im Düsseldorfer Süden

Ein weiteres Beispiel für ein Vertunnelungsprojekt, das die Freiraumausstattung der Stadt verbessert hat, befindet sich im Süden Düsseldorfs. Die über die Fleher Brücke führende A 46 stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem rechtsrheinischen und linksrheinischen Autobahnnetz her. Unmittelbar hinter dem Fleher Knoten quert die Trasse das Universitätsgelände und führt dann über das Werstener Kreuz durch die Stadtteile Wersten, Eller, Reisholz und Hassels nach Erkrath. Der Netzanschluss westlich des Werstener Kreuzes wurde erst durch den Bau der Fleher Brücke ermöglicht und war damit der letzte Ausbauabschnitt der Querspange. Ein 1000 m langer Teilabschnitt, der an den Universitätskliniken und einem Altenheim vorbeiführt, wurde aus Gründen des Lärmschutzes in Form eines geschlossenen Troges in Tieflage gebaut. Er wurde 1983 fertiggestellt. Der 40 m breite Betonkörper konnte aus statischen Gründen lediglich mit einer 60 cm hohen Bodenschicht bedeckt werden, was der Begrünung gewisse Grenzen setzte. Zudem mussten Schächte, querende Leitungen und Tunnelbetriebsgebäude in die landschaftsgärtnerische Gestaltung einbezogen werden (vgl. WERNICKE 1987, 236). Die etwa 7 ha große, langgestreckte Fläche wurde nach dem Muster einer Wiesenlandschaft gestaltet.

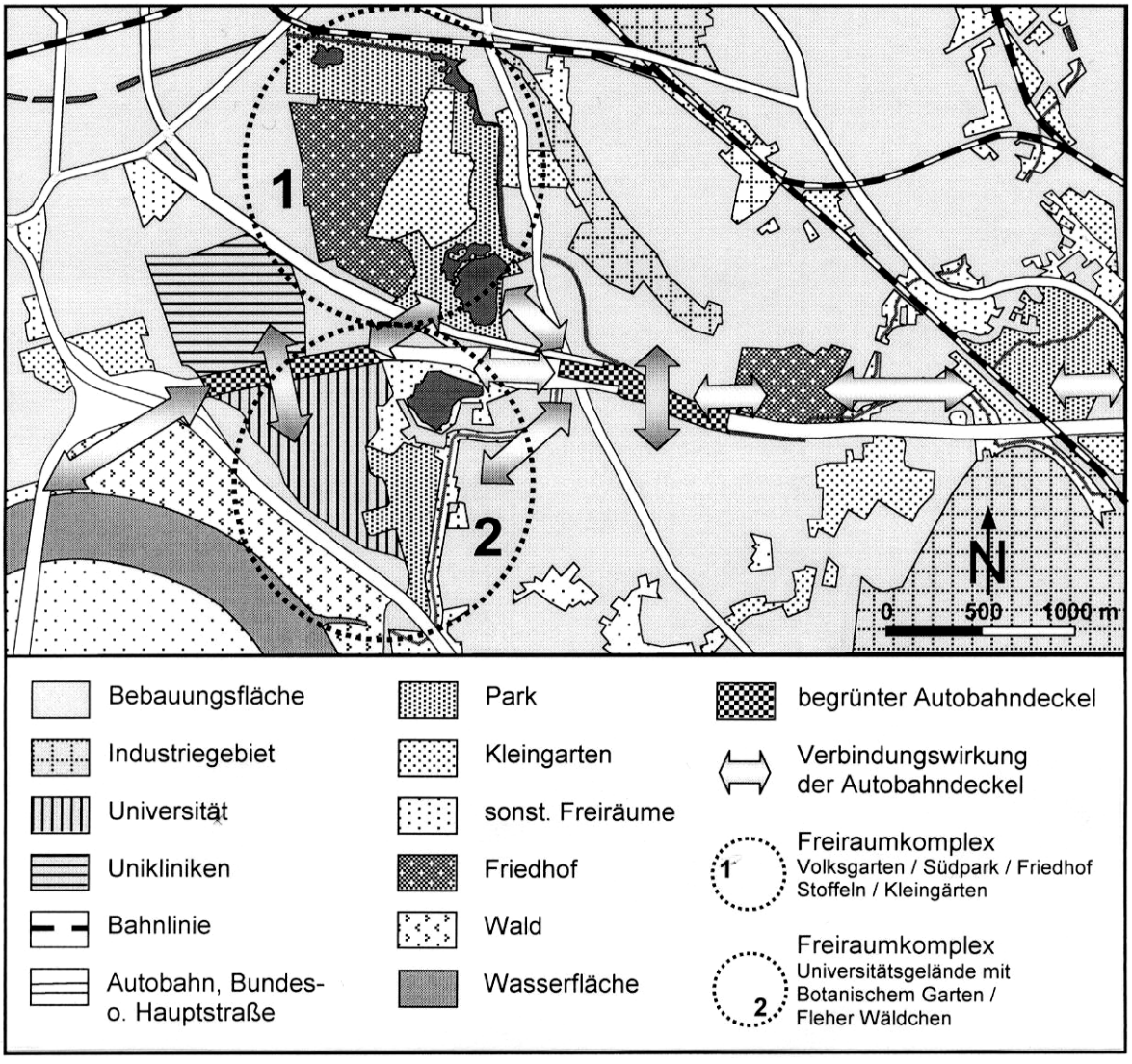
Abb. 74: Der begrünte Tunneldeckel in Wersten



(Quelle: MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NRW 1989c, 2)

Die Gräser und Stauden der pflegeextensiven Rasengesellschaften können auf der vorhandenen Bodendecke problemlos gedeihen. Die Wiesenflächen werden auf beiden Seiten von Gehölzsäumen begleitet, die die gestalterische Überleitung zu den Abpflanzungen der Gebäude und Parkplätze der Universität und des Klinikbereiches herstellen (vgl. PENKER 1987). Der begrünte Tunneldeckel stellt eine Verbindung zwischen dem Südpark und dem Wäldchen am Fleher Wasserwerk dar und ist damit Bestandteil einer im Zuge der Bundesgartenschau geplanten grünen Achse vom Rhein zum Rhein.

Abb. 75: Freiraumvernetzung durch die Autobahndeckel im Düsseldorfer Süden



(Quelle: eigener Entwurf)

Durch das Werstener Kreuz wurde die Autobahn in offener Tieflage geführt; eine Fußgängerbrücke stellt hier den Anschluss der Grünanlagen rund um die Universität an den Südpark sicher. An das Werstener Kreuz schließt sich dann ein zweiter, 850 m langer Tunnelabschnitt an, der parallel zur Düssel verläuft. Die Düsselaue war bis zu Beginn der 30er Jahre ein natürlicher Grünzug im Süden der Stadt. Als 10 km östlich von Wersten die Reichsautobahn entstand, benötigte Düsseldorf einen

Zubringer, für dessen Streckenführung sich dieser lineare Freiraum anbot (vgl. RECKNAGEL & PIEPER 1984, 35). Der Zubringer entwickelte sich mit der Zeit zu einer vielbefahrenen Bundesstraße und schließlich zu einer Autobahn, die bis zum Netzschluss am Werstener Kreuz endete. Mit dem Tunnelbau wurde diese alte Grünfläche wiederhergestellt und die Trennung zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Stadtteils Wersten aufgehoben. Die Düssel erhielt ein neues Bett, das allerdings zur Hochwassersicherung zwischen steilen Uferwänden verläuft. Die Bodendecke auf dem Tunneldeckel ist großzügiger als auf dem Universitätstunnel. Aufgrund der Nähe zu den Wohngebieten Werstens wurde die 5 ha umfassende Grünanlage auf dem Tunneldeckel parkartig gestaltet. Die Rasenflächen sind kurzgeschnitten und werden als Spielwiesen genutzt, es gibt Spielplätze und Sitzgelegenheiten. Beim Eller Friedhof endet der Tunnel. Von hier aus besteht eine schmale Grünverbindung entlang eines Bachlaufes zum Eller Schlosspark und weiter zum Düsseldorfer Stadtwald, so dass die Tunnelflächen nicht nur Bestandteil einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden grünen Achse durch die Stadt darstellen, sondern auch die größten Freiräume Düsseldorfs, die Erholungswälder im Osten der Stadt und die Rheinaue im Westen miteinander verbinden.

Die Vertunnelung der A 44 im Norden Düsseldorfs

Eine geradezu spiegelbildliche Situation findet man im Norden der Stadt, wo man zu Beginn der 90er Jahre mit dem Bau zweier Tunnels begann. Auch hier ist es eine Autobahnquerspange, die streckenweise in geschlossener Tieflage geführt wird. Die in West-Ost-Richtung verlaufende A 44 verbindet den Flughafen mit der A 3 im Osten der Stadt. Nach Fertigstellung der geplanten Rheinquerung westlich vom Flughafen wird auch eine Anbindung an die linksrheinische A 57 bestehen. Die beiden vertunnelten Teilstücke entsprechen mit 1050 und 700 m Länge in ihrer Größe in etwa den Tunnels der Südtangente, sie liegen allerdings erheblich weiter auseinander, so dass auch die neu geschaffen Freiräume keine zusammenhängende Grünverbindung bilden.
Der längere von beiden befindet sich südlich der Flughafengebäude im Stadtteil Unterrath vor dem Flughafenknoten. Die auf dem Tunnel angelegte Grünzone wird um weitere Grünanlagen entlang der Autobahn erweitert, so dass hier im Zusammenhang mit dem Autobahnbau 27 ha neue Grünanlagen mit Geh- und Radwegen entstanden. Im Gegensatz zu den Tunnelabschnitten der Südtangente, die optisch fast nicht mehr auffallen, ist die Eingrünung der A44 weniger gut gelungen. Aus Gründen des Grundwasserschutzes konnte der Trog nicht tief genug gelegt werden. Die Tunnelabdeckung ist auch durch landschaftsgestalterische Maßnahmen nicht zu verbergen und erhebt sich als eckiger Hügelrücken aus dem Gelände. Der zweite Tunnel liegt weiter westlich im Stadtteil Rath. Er wurde erforderlich, weil die Autobahn hier ein Wohngebiet und eine S-Bahn-Linie quert.

Die Tieflegung der Rheinuferstraße

Das vielleicht bekannteste Tunnelprojekt in Düsseldorf unterscheidet sich von den zuvor beschriebenen insbesondere darin, dass es sich nicht um den Bau einer neuen Straße, sondern um die Tieflegung einer bereits vorhandenen handelte. Diese gern als “Jahrhundertprojekt“ bezeichnete Baumaßnahme stand unter dem Motto “Die Stadt kehrt zurück an den Rhein“, da man mit dem

knapp 2 km langen Tunnel die trennende Barriere in Form einer mehrspurigen, stark befahrenen Straße zwischen der Altstadt und dem Rheinufer beseitigen und durch eine Flanierzone ersetzen wollte. Die Rheinuferstraße hatte bei der Verkehrsplanung für das wachsende Verwaltungs- und Wirtschaftszentrum Düsseldorf eine wichtige Rolle als Nord-Süd-Verbindung gespielt Im Leitplan von 1957 wurde sie als eine die City entlastende “stadtnahe Westtangente“ konzipiert, die es möglichst kreuzungsfrei auszubauen galt. Ende der 60er Jahre war dieser Ausbau abgeschlossen und die Straße wurde täglich von 40.000 Fahrzeugen befahren (vgl. NEISSER 1993, 17). Das hochwassergefährdete untere Werft wurde größtenteils als Parkplatz genutzt. Von der einstigen Flanierzone südlich der Oberkasseler Brücke war somit nicht mehr viel übrig geblieben; die Altstadt war durch die Rheinuferstraße vom Ufer abgeschnitten.

Gleich neben dem 1989 fertiggestellten Landtag wurde zu Beginn der 80er Jahre der Rheinturm, ein 234 m hoher Fernmeldeturm, gebaut. Er ist von einer streng formal gestalteten Grünanlage aus Rasenflächen und Platanen umgeben, die sich nach Süden auf einer Landzunge fortsetzt und “Bilker Rheinpark“ genannt wird. Die Landzunge steht seit Ende 1989 über eine Fußgängerbrücke, die die Einfahrt zum Hafen überspannt, mit den Rheinwiesen der Lausward und dem Vordeichland der Stadtteile, Hamm, Volmerswerth und Flehe in Verbindung. Mit der Tieflegung der Rheinuferstraße wurde somit die letzte Unterbrechung einer durchlaufenden grünbetonten Verbindung für Fußgänger und Radfahrer entlang des Rheinufers von Kaiserswerth im Norden bis Himmelgeist im Süden der Stadt beseitigt. Das zentrale Element des neu gestalteten Rheinufers bildet eine Platanenallee. Sie wird zum Rheinufer hin von einem Fuß- und auf der Stadtseite von einem Radweg begleitet.
Auf der Höhe des Landtages geht die Promenade in die Anlagen am Rheinturm über. Hinter dem Rheinturm wurde die Anlage eines 12 ha großen Parks möglich, der eine wertvolle Grünversorgung für den bislang mit Freiflächen stark unterversorgten Stadtteil Unterbilk darstellt. Über verkehrsberuhigte Anwohnerstraßen strahlt der neue “Bürgerpark Bilk“ weit in die Wohngebiete von Unterbilk aus. Der Bürgerpark-Rheinpark[75]-Komplex bildet damit eine südliche Weiterführung des historischen Grünzuges um die Altstadt, wie sie nördlich durch den Rheinpark an der Cecilienallee bereits gegeben ist (vgl. SCHMIDT 1993, 12).

[75] Sowohl die Anlage am Fuße des Fernsehturms als auch der ehemalige Kaiser-Wilhelm-Park werden als Rheinpark bezeichnet.

4.3.5 Freiraumentwicklung in Verbindung mit einer nationalen Gartenbauausstellung: die Düsseldorfer Bundesgartenschau (BUGA)

Düsseldorf war im Jahre 1987 Austragungsort der Bundesgartenschau, einer im vierjährigen Turnus stattfindenden nationalen Leistungsschau des Zentralverbandes Gartenbau.

4.3.5.1 Hintergrund: zur Entwicklungsgeschichte der Bundesgartenschau

Die erste Bundesgartenschau fand 1951 in Hannover statt. Seither wurde sie in wechselnden Ausstellungsstädten in zweijährigem Turnus durchgeführt. Einige Städte, darunter Köln und Dortmund, waren bereits zwei- bzw. dreimal Ausstellungsort. Veranstalter der Bundesgartenschau ist der Zentralverband Gartenbau (ZVG) e.V., an den sich die Bewerbungen der Städte um die Ausrichtung richten. Als Leistungsschau des Gartenbaus ist die Bundesgartenschau eine Informations- und Werbeveranstaltung für Wirtschaftszweige und Unternehmungen, die mit Pflanzen, Garten und Grün zu tun haben. Über den festlichen Charakter der Gartenschau wird ihre Anziehungskraft auf die Besucher verstärkt. Die Ausstellungsstädte erhoffen sich von der Gartenschau vor allem eine Steigerung ihrer Attraktivität und ihres Bekanntheitsgrades. Die enge Interessenverflechtung zwischen dem ZVG und den Ausstellungsstädten hat sich schon früh zu einer Art Symbiose entwickelt, ein förderlicher Umstand, der sich u.a. in der Kontinuität der Veranstaltung niedergeschlagen hat. Die Funktionen der Bundesgartenschau wurden schrittweise durch die Anlagerung weiterer Inhalte und Nebenaspekte, wie Sport, Spiel, Freizeit, Kunst und Bildung erweitert. In den 70er Jahren kamen die Bereiche Umwelt und Gesundheit und Bauen und Wohnen in der Stadt hinzu, die sich in den 80er Jahren fest etablierten und um die Bereiche Natur- und Umweltschutz, sowie Landschafts- und Stadtplanung ergänzt wurden (vgl. LINDEMANN 1977, 17).
Auch im Hinblick auf die gestalterische und stadtplanerische Konzeption der Bundesgartenschauen lassen sich seit 1951 Veränderungen beobachten. Stand in der ersten Phase die Wiederherstellung oder völlige Neugestaltung zerstörter Grünanlagen mit Hilfe der Gartenschau im Zentrum des städtischen Interesses, so ging es den Städten in der zweiten Phase in erster Linie um die Erweiterung und Verbesserung bereits vorhandener Grünbereiche. In der dritten Phase rückte die Sicherung immer knapper werdender städtischer oder stadtnaher Freiräume zunehmend in den Vordergrund (vgl. w.o., 14). Diese Absicht spielte auch im Falle der Düsseldorfer Bundesgartenschau eine wichtige Rolle, wobei Düsseldorf die Freiraumsicherung mit umfassenden wohnumfeldverbessernden Maßnahmen in den an das Gartenschaugelände grenzenden Stadtteilen und darüber hinaus mit generellen Strukturveränderungen in Zuge des Stadtumbaus verband. Aus diesem Grunde lässt sich die Düsseldorfer Bundesgartenschau konzeptionell einer vierten Phase zuordnen, für die die Einbeziehung der Gesamtstadt in die Veranstaltungsplanung kennzeichnend ist.

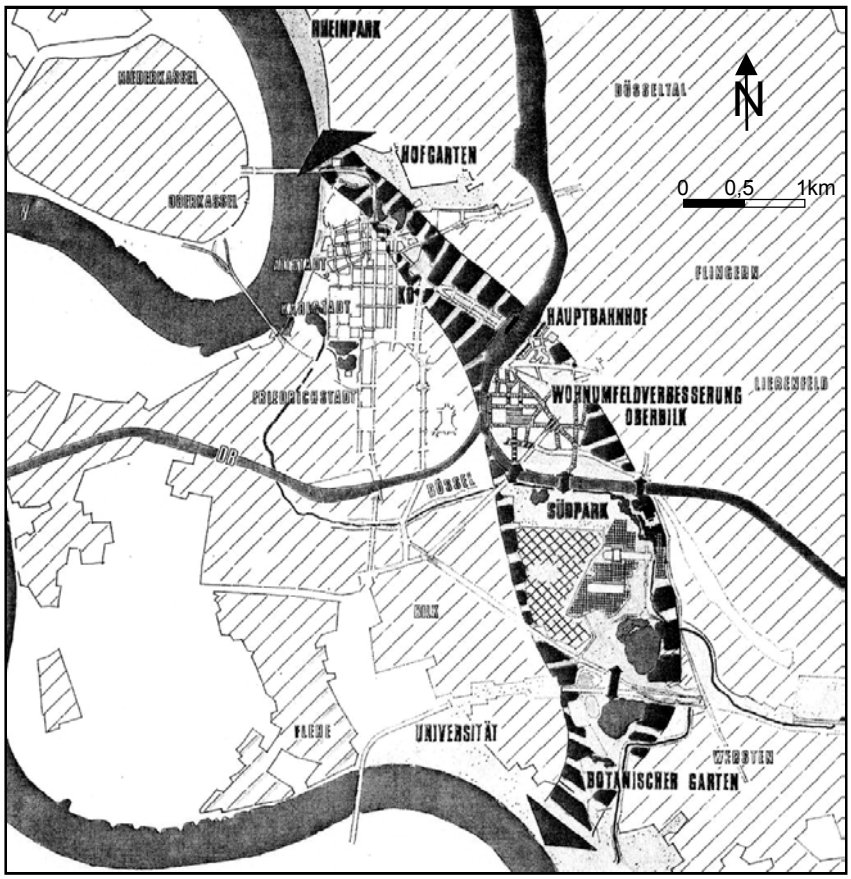
4.3.5.2 Motive der Stadt Düsseldorf zur Ausrichtung der BUGA

Die Austragung der Bundesgartenschau war als feierlicher Abschluss des langjährigen Stadtumbaus gedacht. Sie fiel darüber hinaus zeitlich eng mit der 700-Jahr-Feier der Stadt zusammen. Gleichzeitig konnte die Bundesgartenschau als “Motor“ für noch laufende oder geplante freiraum-

gestaltende Projekte dienen, indem sie zusätzliche Fördergelder erschloss und Baumaßnahmen in ihrem näheren und weiteren Umfeld in einen “Terminsog“ zog. Bei der Standortfindung wurden ausdrücklich Aufgaben der Stadtentwicklung und der Stadt- und Landschaftssanierung in den Vordergrund gestellt. Die Grünflächen der BUGA sollten keine temporären Schauflächen sein, sondern über die Ausstellungsperiode hinaus als ein in die bestehende Stadtstruktur eingebetteter Grünraum dauerhaft Bestand haben. Einen wesentlichen Grund für die späte Bewerbung der Kunst und- Gartenstadt Düsseldorf um die Ausrichtung einer BUGA sieht SCHÜLER (1978, 217 f) vor allem darin, dass Düsseldorf sich erst durch die Weiterentwicklung der Bundesgartenschau-Idee in den 70er Jahren zur Eigeninitiative angesprochen fühlte. Zur dieser Zeit hatte sich die in der Wiederaufbauphase vorherrschende enge Sicht von Bundesgartenschauparks als Selbstzweck bereits geweitet. Stattdessen waren mit der BUGA verknüpfte Ziele wie Stadtstruktur- und Stadtentwicklungsaufgaben in den Vordergrund getreten.

Bei der Untersuchung möglicher Standorte konzentrierte sich die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe auf den innerstädtischen Raum, da hier der größte Handlungsbedarf zur Verbesserung des Wohnumfeldes vorlag. Angesichts des hohen Flächenbedarfs einer solchen Veranstaltung und zusätzlicher Faktoren wie Verkehrsanschlüsse und Verfügbarkeit sind geeignete innenstadtnahe Flächen in der Regel äußerst selten (vgl. LH DÜSSELDORF 1977). Der gewählte Standort umfasste den Volksgarten in Oberbilk und ein südlich daran anschließendes, weitgehend unbebautes und sehr heterogen genutztes Gelände im Stadtteil Stoffeln. Das Gelände war mit der fortschreitenden Erschließung und Bebauung des Düsseldorfer Südens unter Entwicklungsdruck geraten. Es wurde als Standort für ein neues Messegelände und eine hochverdichtete City-Ausweitung diskutiert, doch die BUGA bot eine Gelegenheit, dieses Gelände für die Erholung zu sichern (vgl. NEISSER & SCHMIDT & TEMPEL 1987, 8 f). Der Volksgarten, der zur Grünversorgung der dichtbebauten Stadtteile Flingern, Bilk und vor allem Oberbilk als nicht mehr ausreichend angesehen wurde, sollte hierdurch erheblich ausgedehnt werden und damit zur Anhebung der Lebensqualität in diesen hochverdichteten Stadtteilen beitragen. Zu der Bedeutung, die das geplante BUGA-Gelände aufgrund seiner Lage für Oberbilk und andere angrenzende Stadtteile hatte, kamen übergeordnete stadtstrukturelle Vorteile, die im Konzept der BUGA ausgearbeitet wurden. Der günstige Verkehrsanschluß der Fläche sollte nicht nur den Ausstellungsbesuchern zugute kommen, sondern auch nach Abschluss der BUGA dazu beitragen, das neue Freizeitgelände zu einer gut erreichbaren Naherholungsstätte für die gesamte Düsseldorfer Bevölkerung, insbesondere jedoch für Besucher aus benachbarten Städten werden zu lassen. Die Lage des Geländes in Stoffeln machte es zudem zu einem wichtigen Bindeglied innerhalb einer im Rahmen der BUGA projektierten Fußwegeverbindung “vom Rhein zum Rhein“. Diese grüne Verbindung wurde im Konzept als “weiterer Gartenschaubereich“ bezeichnet. Sie nimmt ihren Ausgang im Rheinpark, verläuft von dort durch den Hofgarten zum Hauptbahnhof und weiter durch Oberbilk bis zum Volksgarten. Von dort setzt sie sich durch das zentrale Ausstellungsgelände fort und erreicht über das Universitätsgelände mit dem Botanischen Garten südlich der BUGA das Fleher Wäldchen und schließlich wieder den Rhein. Mit dieser Planung lehnte man sich im Prinzip an die bei der Umgestaltung der geschleiften Festungsanlagen geschaffene Grünverbindung an, die ebenfalls vom Rhein zum Rhein verläuft.

Abb. 76: Die grüne Achse vom Rhein zum Rhein



(Quelle: MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR 1989b, 19, Ausschnitt, ergänzt)

Durch die Wahl des Ausstellungsgeländes ließen sich somit verschiedene stadtstrukturelle und freiraumplanerische Ziele miteinander verknüpfen und gleichzeitig mit den Rahmenbedingungen für eine Großveranstaltung in Einklang bringen.

4.3.5.3 Die Bilanz der Bundesgartenschau

a) Die Gartenschau als Ausstellungsveranstaltung

Trotz der Anlaufschwierigkeiten hat sich die Düsseldorfer Bundesgartenschau für die Veranstalter zu einem großen Erfolg entwickelt. Vom 30.04. bis zum 11.10.1987, d.h. an 165 Öffnungstagen besuchten insgesamt rund 7,5 Millionen Menschen die Gartenschau. Die meisten Bestandteile der Gartenschau, ob nun Gebäude, Gärten, Gewässer oder Wege, Spielplätze, Brunnen oder Kunstwerke waren von Anfang an für eine Dauernutzung konzipiert. Der Rückbau nach Abschluss der Ausstellung führte dementsprechend nicht zu einschneidenden Veränderungen und hinterließ kaum gestalterischen Lücken, wodurch sich kostenträchtige Kaschierungen nach dem Abbau weitgehend erübrigten. Dies, wie auch die Einbeziehung vorhandener Strukturen und die weitgehende Belassung des Volksgartens fand seinen Niederschlag in vergleichsweise moderaten Investitionskosten (vgl. GARTENAMT DÜSSELDORF – PLANUNGSGRUPPE SÜDPARK 1987, 36). Der erhoffte Werbeeffekt für die Stadt Düsseldorf lässt sich nur schwer messen, dürfte aber, auch angesichts der Besucherzahlen, zur Zufriedenheit der Veranstalter eingetreten sein.

b) Die Gartenschau als Voraussetzung für die Entstehung eines neuen Parks im Düsseldorfer Süden

Die Umwandlung des Geländes hatte auch Kritik hervorgerufen. Kritisiert wurde vor allem der Verlust vorhandener Kleingartenanlagen und ökologisch wertvoller Brachflächen (vgl. WÜNDRICH 1987). Eine BUGA kann, wie eingangs erwähnt, nicht grundsätzlich als freiraumplanerisches Instrument aufgefasst werden. Wenn eine Stadt um die Ausrichtung einer Gartenschau bewirbt, stehen andere Aspekte zunächst im Vordergrund. Dass eine BUGA bewusst zur dauerhaften Verbesserung der Lebensverhältnisse einer Stadt eingesetzt wird, ist eine relativ junge Entwicklung in einer Zeit, in der die kostspieligen “Blümchenausstellungen“ zwar nach wie vor gern besucht, aber aus ökologischen und finanziellen Gründen nicht mehr selbstverständlich von den Bürgern akzeptiert werden. Düsseldorfs integratives Konzept kann diesbezüglich als besonders progressiv bezeichnet werden. Die Absicht, eine BUGA auszurichten, ging der Standortwahl ausdrücklich voran. In die Entscheidung für den Standort in Stoffeln flossen eine Vielzahl von Kriterien ein - die Sicherung eines großen Freiraums für die Bevölkerung im Süden der Stadt war sicherlich ein wichtiger Entscheidungsfaktor, jedoch nur einer von vielen. Doch ob nun als Selbstzweck oder erwünschter Nebeneffekt - angesichts der Verkehrsgunst des Standortes und der Flächenknappheit in Düsseldorf ist es sehr unwahrscheinlich, dass das Gelände ohne die BUGA in diesem Umfang als Freiraum erhalten geblieben wäre. Der Bau der Universität und der A 46 hatten den weiteren Ausbau des Düsseldorfer Südens bereits eingeleitet. Durch die umstrittene Umgestaltung des Geländes für die Bundesgartenschau wurde darüber hinaus ein ungewöhnlich vielseitiger Park geschaffen, dessen Attraktivität sich auch in den gegenwärtig hohen Besucherzahlen niederschlägt. Viele der bis heute stark genutzten ehemaligen BUGA - Attraktionen wären für einen “normalen“ Park sicherlich zu kostspielig gewesen.

Neben den weitläufigen, naturbelassenen Wiesen am See finden sich in anderen Teilen große Rasenflächen für Spiel und Sport und vor allem im Volksgarten kleinere, von Bäumen umstandene Wiesenstücke zum Lagern und Picknicken. Durch die Sportplätze, die Kleingärten und den angrenzenden Friedhof sieht man auch in ansonsten besucherarmen Zeiten Passanten im Park. Zehn Jahre nach der BUGA, sind die damals angelegten Gärten, die heute unter der Obhut einer auf dem Gelände untergebrachten Behindertenwerkstatt stehen, immer noch sehenswert. Der große Wasserspielplatz nördlich des Sees und der Seilburgenspielplatz sind stark genutzte Anziehungspunkte für Familien mit Kindern. Das Angebot des Parks umfasst darüber hinaus einen öffentlichen Grillplatz, mehrere Cafés und Restaurants, einen großen Biogarten der Volkshochschule und einen Bauernhof mit Streichelzoo. Der BUGA-See hat sich zu einem Brut-, Rast- und Überwinterungsgebiet für Wasservögel entwickelt. Auch andere Parkbestandteile, wie die Heuwiesen, die kleineren Teiche und der Gehölzbestand des Volksgartens stellen Rückzugsbiotope für Tier- und Pflanzenarten dar, denen Stadtkinder sonst nirgends mehr begegnen können.

c) Stadtstrukturelle Aspekte

Zu den mit der Durchführung der BUGA verbundenen Zielen gehörte auch der Lückenschluss in einer grünbestimmten, durchgängigen Fußwegeverbindung vom Norden Düsseldorfs bis in den Süden - “vom Rhein zum Rhein“, die den neuen Park zugleich in die Struktur der Gesamtstadt einbinden sollte. Dieses Ziel geriet in der Bauzeit etwas in den Hintergrund, konnte jedoch zumindest im Grundsatz verwirklicht werden. Die “schwächsten“ Stücke der “grünen Achse“ liegen bei-

derseits des Hauptbahnhofes. Die Verbindung vom Hofgarten durch die Innenstadt zum Hauptbahnhof besteht lediglich in Form neugestalteter Straßenräume, deren Umgestaltung, wie zum Beispiel in der Friedrich-Ebert-Straße durch den Bau der U-Bahn möglich und notwendig wurde. Auf der anderen Seite des Bahnhofs, in Oberbilk, haben umfangreiche, zum Teil über spezielle Landesfördermittel finanzierte Wohnumfeldverbesserungen unter anderem zu einer stärkeren Begrünung des Stadtteils geführt.
Die Sanierungsmaßnahmen in Oberbilk wären sicherlich ohne die Impulse durch die BUGA nicht so zügig durchgeführt worden. Zudem profitiert der Stadtteil ohne Zweifel von seiner Nähe zu dem großen Südpark. Die Attraktivitätssteigerung, die Oberbilk als Wohnviertel erfahren hat und die durch Gentrifizierungstendenzen belegt wird, ist neben der günstigen Verbindung zum Hauptbahnhof und den Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden und Straßen auf die Nachbarschaft des aus der BUGA hervorgegangenen Parks zurückzuführen, der zusammen mit dem angrenzenden Friedhof die größte zusammenhängende Grünfläche im bebauten Stadtgebiet bildet (vgl. GLEBE & SCHNEIDER 1998, 94 f). Die Düsseldorfer Bundesgartenschau stellt damit ein Beispiel für eine gelungene Zielverknüpfung dar. Freiraumsicherung erfolgte hier gewissermaßen als ein erwünschtes Nebenprodukt einer Großveranstaltung und war damit sowohl Mittel zum Zweck als auch Zweck an sich.

4.3.6 Die Europäische Gartenschau “EUROGA 2002 plus“

Die Nutzung von Tunneldeckeln auf Verkehrstrassen für die Freiraumversorgung und die Veranstaltung einer Bundesgartenschau stellen Beispiele für eine erfolgreiche Freiraumplanung unter Verknüpfung verschiedener Interessen dar. Dieser für Düsseldorf charakteristische integrative Weg wird im Rahmen der “EUROGA 2002 plus – Region an Rhein und Maas“ auch auf regionaler Ebene begangen.
“EUROGA“ – “Europäische Gartenschau“ ist eine Bezeichnung für ein gemeinsames Projekt der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein und der Geweste Noord- und Middenlimburg. Es handelt sich dabei um eine Gartenschau neuer Art, deren Ausstellungsgelände sich über ein Gebiet von rund 3.500 km^2 erstreckt und insgesamt 64 niederländische und deutsche Städte und Gemeinden einschließt. Die Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein entstand 1988/89 durch einen freiwilligen Zusammenschluss der Städte Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach und der Kreise Mettmann, Neuss und Viersen mit dem Ziel, die Zusammenarbeit und damit die Wettbewerbschancen im europäischen Maßstab zu verbessern. Die niederländischen Geweste sind regionale Zweckverbände, die eine Reihe übergemeindlicher Aufgaben, darunter die Bereiche Gesundheitsfürsorge, Umwelt, Wirtschaft und Infrastruktur koordinieren (vgl. REGION DÜSSELDORF / MITTLERER NIEDERRHEIN & GEWESTE NOORD- UND MIDDENLIMBURG 1998, 10-12).

Abb. 77: Das Gebiet der EUROGA 2002 plus an Rhein und Maas



(Quelle: eigener Entwurf)

Die EUROGA wird im Rahmen des Programms “REGIONALE – Natur- und Kulturräume in NRW“ durchgeführt. Mit diesem Programm fördert die Landesregierung die regionale Identitätsbildung und die regionale Kooperationsbereitschaft, um eine profilierte Regionalentwicklung anzuregen und die Regionen damit im europäischen Wettbewerb zu stärken. Hierbei wird den “weichen“ Standortfaktoren eine besondere Bedeutung beigemessen. Die EUROGA ist nach der REGIONALEN in Ostwestfalen-Lippe im Jahr 2000 die zweite der im zweijährigen Turnus durchgeführten Veranstaltungen. Sie zeichnet sich durch die grenzüberschreitende Kooperation besonders aus (vgl. EUROGA 2002 plus GmbH 2000, 3). Für die EUROGA werden vom Land Mittel aus der Städtebauförderung und der regionale Kulturförderung bereitgestellt. Darüber hinaus unterstützt das Umweltministerium Naturschutzmaßnahmen und auch die Landesgartenschau. Insgesamt fließen rund 130 Mio DM an Landesfördermitteln in das Projekt (vgl. MINISTERIUM FÜR STÄDTEBAU UND WOHNEN, KULTUR UND SPORT & MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2000, 1).

Mit der EUROGA 2002 plus verfolgen die beteiligten Städte und Gemeinden ein ganzes Bündel von Zielen, die in den weitgefassten Begriff der “Zukunftsfähigkeit“ des Raumes münden. Auf diesen Aspekt weist zum einen der Zusatz “plus“ hin und zum anderen das Motto der EUROGA “Vom neuen Umgang mit Natur und Landschaft, Technik und Kultur“. Ausstellungsgegenstand ist die Landschaft der Region. Die natürlichen Landschaftsformen sind jedoch in dem dichtbesiedelten Raum stark überformt und existieren heute bis auf wenige seltene Reste als Kulturlandschaften. Die EUROGA soll die heutige, von Siedlung, Industrie und Verkehr geprägte Kulturlandschaft in ihrem geschichtlichen Werdegang erfahrbar machen und Zusammenhänge zwischen menschlichem Wirtschaften und Naturzerstörung verdeutlichen. Ziel ist es, die zukünftigen Ausstellungsbesucher zu einem vernetzten Denken und Handeln anzuregen.
Unter der Regie der Städte, Kreise und Gemeinden wurden rund 120 flächenhaften und punktuellen Einzelprojekte entwickelt. Davon liegen ca. 100 auf deutscher und ca. 20 auf niederländischer Seite. Sie wurden nach den folgenden Kriterien ausgewählt:

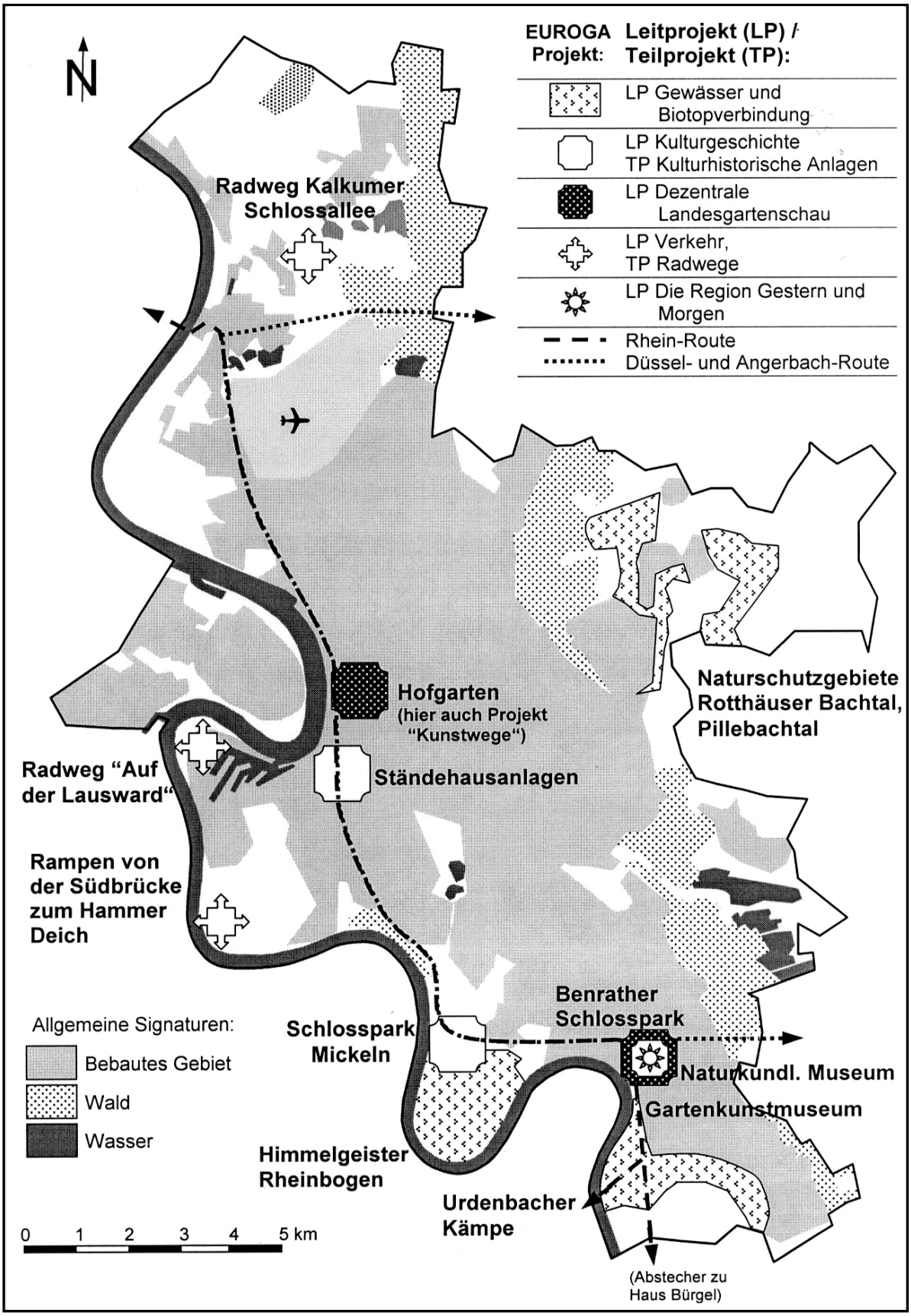
- Beitrag zur Entwicklung des Regionalbewusstseins
- Dauerhaftigkeit
- Erhaltung und Entwicklung der Umwelt
- Verbesserung des Freizeitwertes
- Beitrag zur regionalen Wirtschaft

Als inhaltliche und programmatische Klammer der Einzelprojekte fungieren sog. Leitthemen, die zum Teil weiter untergliedert sind:

- Region der Gewässer
- Grünen Lungen und Biotopvernetzung
- Bodenschätze, Ausbeutung und Rekultivierung
- Kulturgeschichte
- Die Region Gestern und Morgen
- Verkehr
- Kultur und Technik des Wassers
- Dezentrale Landesgartenschau

Zur Präsentation der EUROGA wurden u.a. thematisch und geographisch ausgerichtete Routen entwickelt, die die Besucher durch Teilbereiche der Region führen. Sie stützen sich auf die Flussläufe, so wie beispielsweise die durch Düsseldorf führende Rhein-Route oder die Düssel- und Angerbach-Route und verbinden markante Sehenswürdigkeiten und Landschaftssausschnitte (vgl. EUROGA 2002 PLUS GMBH 2000, 9 f).
Wie aus der Übersicht der Leitthemen hervorgeht, wurde in das EUROGA-Konzept auch die Landesgartenschau in modifizierter Weise integriert. Während sie bislang von einer Gemeinde ausgerichtet wurde, findet sie im Rahmen der EUROGA von April bis Oktober 2002 als dezentrale Gartenschau statt, deren “Ausstellungsgelände“ auf sieben Standorte verteilt ist. Es handelt sich hierbei um besonders wertvolle historische Park- und Gartenanlagen in der Region Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein. Mit dem Park von Schloss Benrath und dem Hofgarten befinden sich allein zwei dieser Standorte auf Düsseldorfer Stadtgebiet (vgl. EUROGA 2002 PLUS GMBH 2001o. J.).

Abb. 78: Düsseldorfer EUROGA-Projekte (Stand 8/2001)



(Quelle: eigener Entwurf, Basis: EUROGA GmbH 2001)

Auch die Ständehausanlagen und der Park von Schloss Mickeln sind als EUORGA-Projekte ausgewiesen. Die kulturhistorisch wertvollen Anlagen werden im Vorfeld der EUROGA in Teilbereichen restauriert, erfahren jedoch keine grundlegenden Veränderungen. Eine Ausnahme bildet der Park von Schloss Mickeln. Diese Anlage war stark überformt und verwildert. Sie wurde für die EUROGA nach den ursprünglichen Plänen Weyhes hergerichtet und erstmalig öffentlich zugänglich gemacht, so dass von diesem Projekt die wohl deutlichste Wirkung der EUROGA auf die Düsseldorfer Freiraumversorgung ausgeht.
Eine zweite Gruppe der Düsseldorfer EUROGA-Projekte mit Bedeutung für die Freiraumentwicklung umfasst Maßnahmen aus dem Bereich des Natur- und Landschaftsschutzes. Sie betreffen die Urdenbacher Kämpe, den Himmelgeister Rheinbogen und die Naturschutzgebiete Rotthäuser Bachtal und Pillebach. Weitere kleinere Projekte dienen der Verbesserung des Radwegenetzes.

Wie durch die Düsseldorfer Projekte belegt wird, greift die EUROGA auf bereits Vorhandenes zurück, der Bau neuer Parkplätze, Ausstellungsgebäude u.ä. ist nicht angestrebt. Durch das dezentrale Konzept kommt der Präsentation der Gesamtidee und der Teilprojekte durch eine strategisch wohldurchdachte Öffentlichkeitsarbeit für den Erfolg der Veranstaltung eine entscheidende Bedeutung zu.
Für die regionale Freiraumentwicklung sind von der EUROGA positive Auswirkungen zu erwarten. So geht von der EUROGA wie von der BUGA eine Katalysatorwirkung aus. Im Sog der Veranstaltung werden Projekte auf den Weg gebracht, die zum Teil bereits seit längerer Zeit geplant sind oder die – zum Teil in vereinfachter Form - bereits zu einem anderen Maßnahmenkatalog gehören. Die EUROGA 2002 plus unterstützt die Akquirierung von Fördergeldern insbesondere von Landesmitteln und bringt die Einzelprojekte verschiedener Träger in einen sinnvollen Zusammenhang, wodurch ihre Effektivität gesteigert werden kann. Über die Verbesserung und die Verknüpfung der Freiräume im Rahmen von Einzel- und regionsübergreifenden Projekten wird ihr Wert für verschiedene Funktionen erhöht. Neben den faktischen Veränderungen, die sich durch Maßnahmen im Rahmen der EUROGA ergeben, sind auch die ideellen Veränderungen, die die EUROGA induzieren kann, nicht zu unterschätzen. Durch die Tatsache, dass ein Kulturraum zum Ausstellungsgelände wird, entsteht ein neuer Blick auf den Raum und seine bebauten und unbebauten Teile. Die Veranstalter gehen sicherlich nicht fehl in der Annahme, dass hierdurch in den Köpfen vieler einen Umdenkungsprozess in Gang gesetzt werden kann.

4.3.7 Stadtökologische Strömungen: die Auswirkungen des gestiegenen Umweltbewusstseins auf die Grünversorgung

Bereits 1973 wurde im Verwaltungsbericht festgestellt:

> “Aufgabenstellung und –erfüllung [des Garten-, Friedhof- und Forstamtes, Erg. d. Verf.] wurden spürbar durch ein sich wandelndes Umweltbewusstsein beeinflusst. Die gesteigerte Wertschätzung der Grünanlagen und Freizeiteinrichtungen wirkte sich auf planerische und finanzpolitische Überlegungen vorteilhaft aus; auf der anderen Seite aber gab es durch die wachsende Inanspruchnahme der abermals zahlreicher gewordenen Grünflächen zunehmend Schwierigkeiten“ (V.B. 1971-73, S.130).

Das gestiegene gesellschaftliche Interesse an Fragen des Umwelt- und Naturschutzes hat vor allem seit den 80er Jahren auf die Freiraumentwicklung der Stadt ausgewirkt. Ein Beispiel ist die 1979 beschlossene Fortschreibung des Grünordnungsplans (GOP). Der GOP aus dem 1973 war mit einer Bestandsaufnahme erholungsrelevanter Grünflächen und einer Strukturuntersuchung über den Bedarf an Kinderspielplätzen stark auf die Freizeitfunktion der Freiflächen ausgerichtet. Die neue Fassung sollte in Anpassung an die "modernen" Erfordernisse neben den traditionellen Belangen der städtischen Freiraumplanung Erholungsflächensicherung und Stadtgestaltung ausdrücklich auch ökologische Themen beinhalten. Aus diesem Grunde wurde zunächst eine Reihe stadtökologischer Grundlagenuntersuchungen in Auftrag gegeben, darunter eine Bestandsaufnahme der erhaltenswerten Biotope und Biotopkomplexe im Stadtgebiet und eine klimatisch-lufthygienische Untersuchung. Sie dienten gleichzeitig der Vorbereitung des Landschaftsplanes und des Flächennutzungsplans und flossen in den "Ökologischen Begleitplan zum Flächennutzungsplan-Entwurf" von 1987 ein.

Der Schwerpunkt der ökologisch ausgerichteten Grünordnungs- bzw. Freiraumplanung lag auf der Verbesserung der stadtklimatischen Situation. Ziel war die Erhaltung und Verbesserung der Luftaustauschbedingungen über die Sicherung der Frischluftschneisen und der entsprechenden Frischluftherkunftsräume, die folglich vor einer baulichen Verdichtung zu schützen waren. Darüber hinaus sollten die im Rahmen der Grundlagenuntersuchungen ermittelten Hochbelastungsräume durch eine Reihe luftaustauschfördernder Maßnahmen, darunter die langfristige Schaffung von Freiräumen, entlastet werden (vgl. LH DÜSSELDORF – GARTEN-; FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1985, 3-9). In Düsseldorf entschied man sich 1979 per Ratsbeschluss für die Aufstellung eines dreistufigen GOP. Tab. 15 gibt Auskunft über die räumliche Bezugsebene und die inhaltlichen Aussagen der einzelnen Stufen, sowie über ihre Verbindung zur Bauleitplanung.

Tab. 15: Das Verhältnis von Bauleitplanung und Grünordnungsplanung

INHALT UND MAßSTAB DER PLANUNG	PLANUNGSINSTRUMENT		PLANUNGSGRUNDLAGEN DER GRÜNORDNUNGS-PLANUNG
	QUERSCHNITTSORIENTIERTE PLANUNG	FREIRAUMPLANERISCHER FACHBEITRAG	
Festlegung der Art der Flächennutzung 1 : 10.000	**Flächennutzungsplan**	**Grünordnungsplan der 1. Stufe** mit Aussagen zur Ökologie, Freiraumnutzung, Stadtgestalt	Gutachten zur ökologischen Situation Freiflächenschutz Auswirkungen auf die Stadtgestalt
Festlegung der Funktionen und Teilfunktionen 1 : 2.500/2.000	**Bezirksrahmenplan**	**Grünordnungsplan 2. Stufe**	Verfeinerung der Raumbewertung zusätzliche ökologische Messungen sind erforderlich
Nutzungswidmung nach Art und Maß sowie Gestaltungs-vorschriften	**Bebauungsplan**	**Grünordnungsplan 3. Stufe**	

(Quelle: vereinfacht nach LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1985, 3)

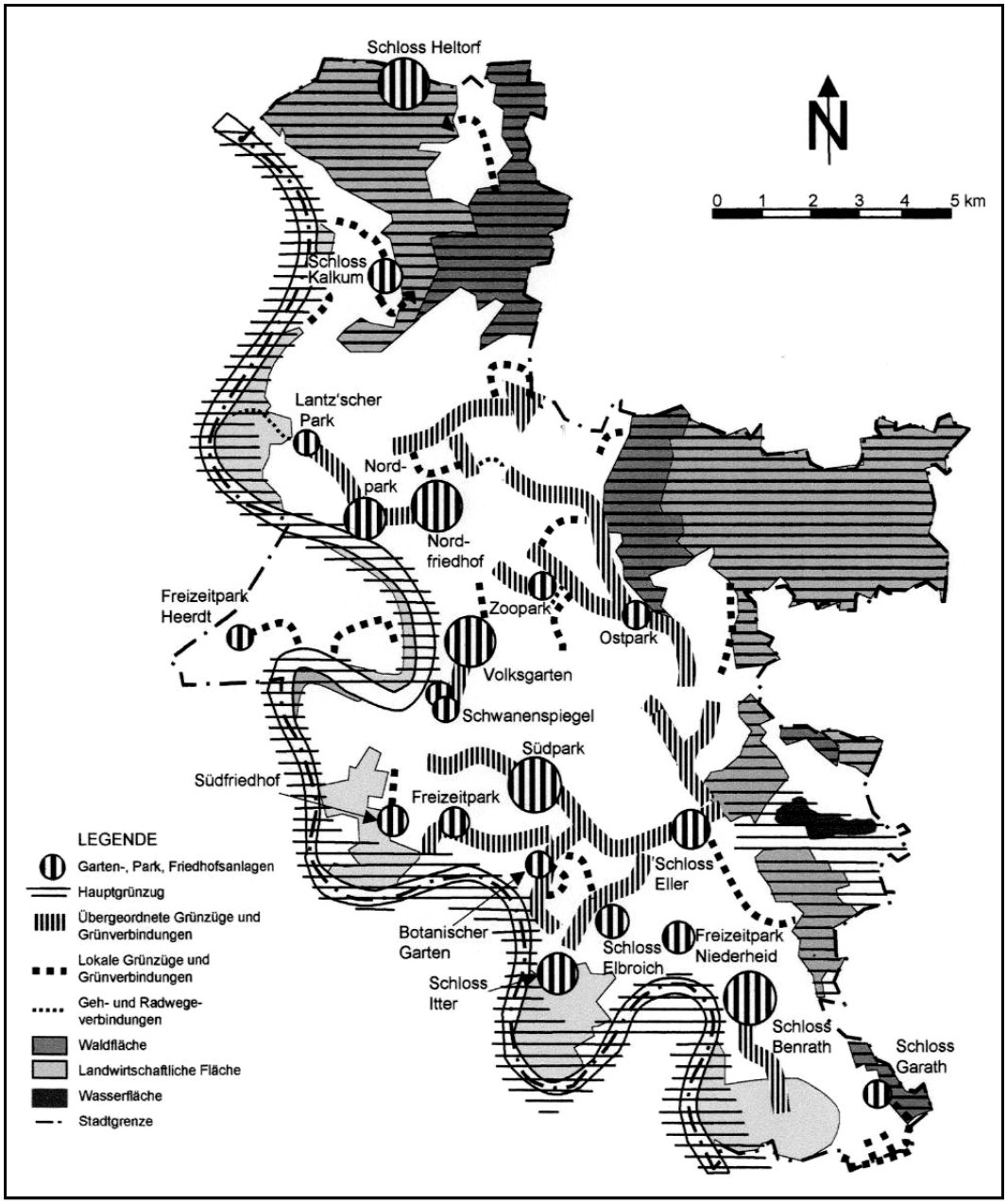
Zu der Umsetzung der Vorschläge in der überarbeiteten Fassung des GOP ist folgendes anzumerken: 1983 wurde der GOP durch eine Dienstanweisung des Oberstadtdirektors dem FNP nachgeordnet; er gilt seither als Fachbeitrag zur Flächennutzungsplanung und soll in dieser

Eigenschaft die abwägungsrelevanten Freiraumbelange als planerisches Gesamtkonzept darstellen. Der GOP wird in der Erarbeitung mit dem Flächennutzungsplan abgestimmt. In der Praxis stellte sich bald heraus, dass freiraumplanerischen Belangen trotz des gestiegenen Umweltbewusstseins nur eine geringe Priorität zuerkannt wurde. So mussten fachwissenschaftliche Aspekte im Abstimmungsverfahren häufig hinter wirtschaftlichen Erwägungen zurückstehen. Vor dem Hintergrund dieser Einschränkungen entfaltet der GOP seine größte Wirksamkeit als Orientierung oder Leitlinie für die Arbeit des Gartenamtes.

Die Trias aus Stadtökologie, Erholungsflächensicherung und Stadtgestaltung findet sich auch in der Fortschreibung des GOP aus dem Jahre 1991 wieder. Die drei zentralen freiraumplanerischen Arbeitsbereiche sind einander im Prinzip gleichwertig. Allerdings beschränkt sich der Komplex Ökologie nach dem Übergang der klimatisch-lufthygienischen Aufgaben an das 1988 eingerichtete Umweltamt nunmehr auf den Arten- und Biotopschutz. Im Laufe der 80er Jahre zeichnete sich immer deutlicher ab, wie eng gesteckt die Erfolge auf dem Gebiet der Ökologie im städtischen Raum trotz des hohen Aufwandes in Form der Gutachten und Kartierungen tatsächlich sind. Der Schwerpunkt der freiraumplanerischen Arbeit des Gartenamtes verlagerte sich aus diesem Grunde in den 90er Jahren wieder etwas mehr zur Erholungsplanung, doch hatte sich die Stadtökologie als fester Aufgabenbereich etabliert. Zu den stadtökologischen Projekten gehörte u.a. die Einrichtung von Stadtnaturlehrpfaden in Oberkassel, Rath, Heerdt und Lörick und die Entwicklung eines kleinräumigen Biotopverbundkonzeptes für den Stadtbezirk 6 (Lichtenbroich, Rath, Unterrath, Mörsenbroich). 1992 erfolgte eine Stadtbiotopkartierung, deren Ergebnisse in eine Biotoptypenkarte mündeten (vgl. V.B. 1989-91, 279, 283; LH DÜSSELDORF 1998, 57 f). Hierin kommt die für den Untersuchungsabschnitt seit 1975 prägende Sichtweise von der Stadt als Ökosystem mit spezifischen urbanen Lebensräumen und Artenspektren zum Ausdruck. Die gedankliche Trennung zwischen innerstädtischem, anthropogen geprägten und außerstädtischen, naturnahen Freiflächen, die in der städtischen Freiraumplanung der Vergangenheit zu beobachten war, findet sich in dieser ökologischen Zugangsweise nicht wieder.

Darüber hinaus wurde der Ausbau von Grünzügen und Grünverbindungen, die bereits in den 50er und 60er Jahren vereinzelt zur Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten in der Stadt angelegt worden waren, in den 80er und 90er Jahren unter der Einbeziehung ökologischer Ziele ausgeweitet. Die Abgrenzung von Grünzügen und Grünverbindungen ist fließend. Grünzüge sind mindestens 20 m breit. Grünverbindungen haben eine Breite zwischen 5 und 20 m und stellen von Grünflächen begleitete Fuß- und Radwegeverbindungen dar. Gemeinsam mit den sog. “übergeordneten regional bedeutsamen Freiraumstrukturen“, d.h. der Rheinaue und der östlichen Waldzone, sowie den Parkanlagen bilden sie die Grundstruktur des Düsseldorfer Freiraumsystems (vgl. Abb. 79).
Neue Grünzüge bzw. Grünverbindungen entstanden auch im Rahmen der Vertunnelungsprojekte und der naturnahen Umgestaltung von Bachläufen im Stadtgebiet (vgl. LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT 1991, 11, 51).

Abb. 79: Grünzüge und Grünverbindungen im Grünordnungsplan von 1991



(Quelle: LH Düsseldorf – Garten-, Friedhofs- und Forstamt 1991, graphisch überarbeitet)

Seit Beginn der 90er Jahre praktiziert das Gartenamt eine extensivere, naturnähere Gestaltung und Pflege der Grünanlagen. Dieser Praxis liegen allerdings nicht nur ökologische, sondern auch finanzielle Vorteile zugrunde (V.B.1989-1993, 282). Sie stößt längst nicht bei allen Besuchern auf Zustimmung. Ungemähte Wiesen reiben sich nicht nur mit den Ordnungsvorstellungen eines Teils der Besucher, sondern auch bestimmten Nutzungsformen wie Ballspielen und in einigen Fällen auch mit den gestalterischen Vorschriften für denkmalgeschützte Bereiche, so dass flexible, den jeweiligen fachlichen Anforderungen sowie den Bedürfnissen der Nutzer angepasste Pflegekonzepte entwickelt werden müssen (vgl. BROCKERHOFF 1995).

Die Betreuung innerstädtischer Grünanlagen wurde etwa seit Beginn der 80er Jahre im Zeichen der zunehmenden Bedeutung des Natur- und Landschaftsschutzes durch Maßnahmen im Außenbe-

reich komplementiert. Ein Großteil des Außenbereiches wird von land- und forstwirtschaftlichen Flächen eingenommen. Insbesondere durch Gesetzesinitiativen und Förderprogramme auf Landesebene wurde die Aufmerksamkeit der Städte auf die Bedeutung dieser Flächen für den Naturschutz aber auch die Erholung gerichtet. So wurden die Kreise und kreisfreien Städte mit dem Erlass des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen im Jahre 1975 zur Aufstellung eines Landschaftsplans für die Entwicklung, den Schutz und die Pflege der Landschaft verpflichtet. Die Verwaltungen übernahmen gleichzeitig die Aufgaben der Unteren Landschaftsbehörde. Der Landschaftsplan betrifft die Landschaftsbereiche außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage und macht, basierend auf einer Bestandsermittlung und Bewertung, Aussagen zu Gestaltung, Flächensicherung und Attraktivitätssteigerung des Landschaftsraumes, die u.a. in der Festsetzung von Natur- und Landschaftsschutzgebieten münden. Er bildet damit gewissermaßen das Pendant zum Grünordnungsplan im Innenbereich.

Der Düsseldorfer Landschaftsplan wurde nach einer rund 10jährigen Vorbereitungszeit im November 1997 festgestellt. Sein Geltungsbereich umfasst etwa 100 km^2. Angesichts der fehlenden Grundlage durch einen rechtskräftigen Landschaftsplan stellte die Bezirksregierung als Obere Landschaftsbehörde in den 90er Jahren in Abstimmung mit der Stadt Düsseldorf per ordnungsbehördlicher Verordnung die Naturschutzgebiete auf Düsseldorfer Gebiet vorab sicher. Der Landschaftsplan weist insgesamt 7 Naturschutzgebiete aus, die zusammen mit drei weiteren, durch die Bezirksregierung eingerichteten Naturschutzgebieten ein Fläche von 1040 ha und damit 4,79% der Stadtfläche einnehmen[76] (vgl. Abb. 80)

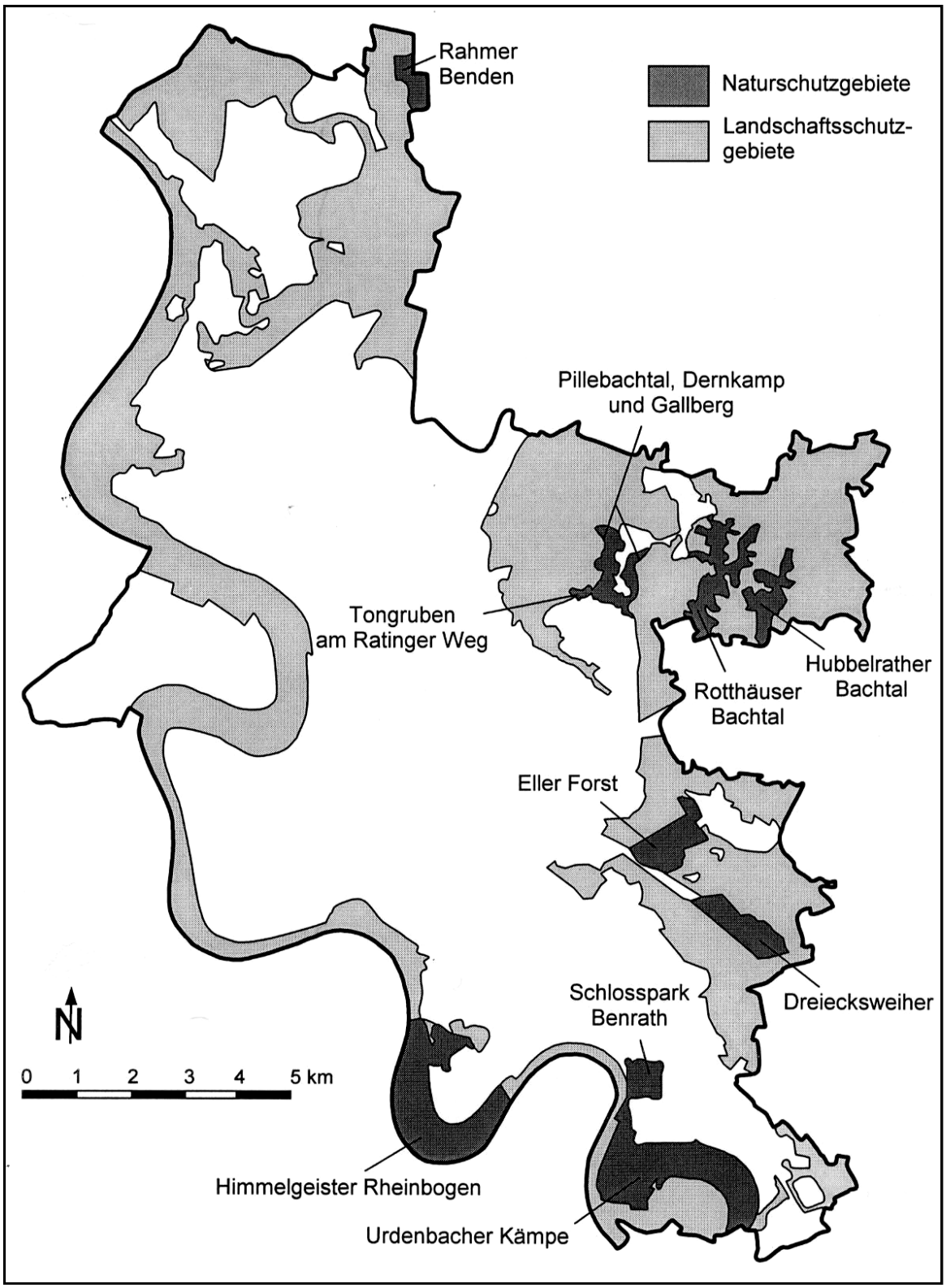
Sie übernehmen in dem dichtbesiedelten Raum auch Erholungsfunktionen, die mit der Schutzfunktion in Einklang gebracht werden müssen. Für die Urdenbacher Kämpe, dem am stärksten frequentierten Naturschutzgebiet, wurde deshalb ein Besucherkonzept erstellt. 1991 wurde in diesem Gebiet eine Biologische Station gegründet, die von der Stadt fachlich und verwaltungsmäßig betreut wird. Für die Naturschutzgebiete wurden Biotopmanagementpläne erstellt, die Leitlinien für die Entwicklung und die Pflege des jeweiligen Gebiets bieten. Auch außerhalb der Schutzgebiete werden durch die Stadt Maßnahmen zur Landschaftspflege, zum Naturschutz und zur Verbesserung der Erholungsnutzung durchgeführt. Sie werden in der Regel durch entsprechende Landesmittel unterstützt. Weitere 75 km^2, also etwa 35% der Stadt stehen unter Landschaftsschutz (vgl. VB 1980-82, 152; VB 1983-85, 150; VB 1986-88, 163; VB 1989-91, 279; VB 1992-93, 284; LH DÜSSELDORF 1998, 57-66)

Die oben erwähnten Renaturierungsprojekte von Fließgewässern betreffen sowohl den Innen- als auch den Außenbereich. Die Düssel und ihre Nebenbäche durchfließen das Stadtgebiet auf einer Länge von 60 km. Davon verlaufen 10 km unterirdisch oder sind teilweise überbaut. Viele der oberirdischen Abschnitte sind im Zuge der zunehmenden Besiedlung und Industrialisierung kanalisiert worden. Mit der Renaturierung des Eselsbaches von 1978 bis 1980 begann die Umkehrung dieses ökologisch und ästhetisch sehr nachteiligen Prozesses. Im Laufe der 80er Jahre wurden 20 Prozent

[76] Bei den 7 durch den Düsseldorfer Landschaftsplan geschützten Naturschuztgebiete handelt es sich um die Gebiete Eller Forst, Dreiecksweiher, Urdenbacher Kämpe, Rotthäuser Bachtal, Ratinger Weg, Hubbelrather Bachtal und Rahmer Benden. Die drei ordnungsbehördlich festgesetzten Naturschutzgebiete sind der Himmelgeister Rheinbogen, das Gebiet Pillebach/Dernkamp u. Gallberg und der Schlosspark Benrath.

der oberirdischen Fließgewässer naturnah ausgebaut. Neben der Verbesserung der Lebensbedingungen für Flora und Fauna und der Wasserqualität tragen die Renaturierungsmaßnahmen auch durch die Verknüpfung mit einem entsprechenden Wegenetz zu einer Bereicherung

Abb. 80: Natur- und Landschaftsschutzgebiete in Düsseldorf



(Quelle: LH DÜSSELDORF 1998, 65; graphisch überarbeitet und leicht verändert)

des Erholungsangebotes und zu einer Aufwertung des Stadt- bzw. Landschaftsbildes bei. Gegenstand umfangreicher Renaturierungsprojekte waren u.a. die Südliche Düssel an der A 46, die Nördliche Düssel im Bereich der Simrockstraße westlich des Ostparks, der Rather Broicher Grenzgraben, der Schwarzbachgraben und der Kittelbach (vgl. DÜSSELDORF MAGAZIN 1991, 29-32). Auch in den 90er Jahren wurden die Renaturierungsmaßnahmen fortgeführt. Bereits 1989 wurden vom Umweltamt als Unterer Wasserbehörde 13 naturnahe Gewässerausbaumaßnahmen auf einer Gesamtlänge von rund 10 km genehmigt, wovon bis 1998 zwölf mit einer Länge von rund 6 km ausgeführt wurden (vgl. LH DÜSSELDORF 1998, 27).
Charakteristisch für einige der Renaturierungsmaßnahmen war bzw. ist die Verknüpfung mit größeren städtebaulichen Umbaumaßnahmen, wie am Beispiel der Südliche Düssel im Zusammenhang mit der Vertunnelung der A 46 bereits dargestellt wurde (vgl. S. 294). Ein weiteres Beispiel ist die Verschwenkung des Kittelbaches im Rahmen des Ausbaus der A 44-Flughafenzufahrt, die dazu genutzt wurde, den Bachlauf naturnah umzugestalten. Es besteht auch die Möglichkeit, die Renaturierungsmaßnahmen als eigenständige wasserbauliche Maßnahmen zu realisieren (vgl. LH DÜSSELDORF 1998, 27).

4.3.8 Parks und Gärten als Denkmäler

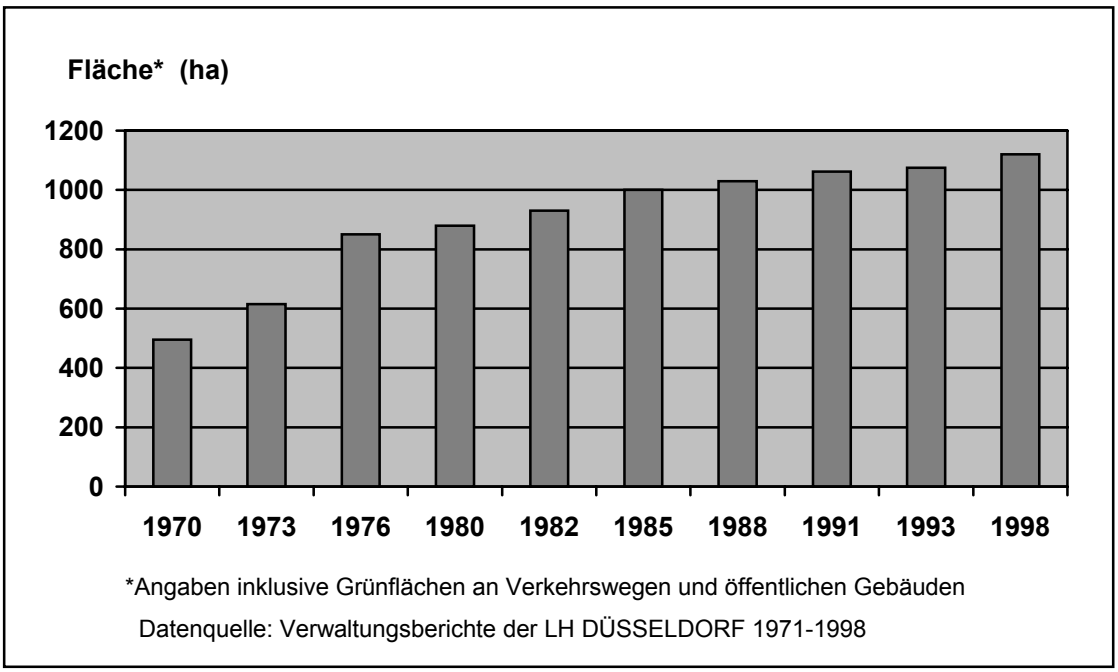
Die Entwicklung der Freiräume in den drei Untersuchungsräumen hat verdeutlicht, wie eng die Entstehung der Grünanlagen mit der jeweiligen Stadtgeschichte verknüpft ist. Historische Gartenanlagen sind genau wie historische Gebäude Dokumente ihrer Entstehungszeit und konfrontieren ihre Besucher mit der Geschichtlichkeit der Stadt. Aus dieser Erlebnisqualität und ihrer allgemeinen kunst- und kulturgeschichtliche Bedeutung ergibt für einen Teil der Parks und Gärten einer Stadt eine Funktion, die über die bisher genannten Funktionen städtischer Freiräume hinausgeht und die gesetzlich anerkannt ist. So regelt das Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Landes NRW vom 11. März 1980, dass Garten-, Park- und Friedhofsanlagen sowie bestimmte Landschaftsteile als Baudenkmäler geschützt werden können. Zu Beginn wurde die Aufgabe des Gartendenkmalschutzes in Düsseldorf von der Unteren Denkmalbehörde wahrgenommen, ehe durch eine Verfügung des Oberstadtdirektors Ende der 80er Jahre die fachliche Zuständigkeit für historische Gartenanlagen dem Garten- Friedhofs- und Forstamt zugeordnet wurde. Das Aufgabenspektrum dieses Bereiches gliedert sich in die Unterschutzstellung, die Wahrung des Schutzes und die Durchführung von Wiederherstellungsmaßnahmen. Das formale Verfahren der Unterschutzstellung wird nach wie vor von der Unteren Denkmalbehörde durchgeführt. Sie veranlasst u. a. die Eintragung in die Denkmalliste und stellt das Benehmen mit dem Landeskonservator her. Dem Gartenamt obliegt die fachliche Prüfung und Kommentierung von Bauanträgen, die historische Gartenanlagen berühren. Auch Umbaumaßnahmen von unter Denkmalschutz stehenden privaten Anlagen müssen auf ihre Denkmalverträglichkeit hin kontrolliert werden. Die Güte des Entwurfs steht als Anlass für Unterschutzstellungen in der Regel nicht an erster Stelle. Wichtiger sind vielmehr der Grad der Seltenheit und die Frage, ob ein Objekt besonders charakteristisch für den Stil seiner Entstehungszeit war. Ein wichtiges Entscheidungskriterium stellt auch die Bedeutung der Anlage für die Stadtgeschichte dar.

Neben Anlagen Parks und kleineren Zieranlagen wurden auch bemerkenswerte Friedhöfe sowie Gartenanlagen an Schlössern und Herrensitzen in die Denkmalliste aufgenommen. Zunehmend wird auch der Wert jüngerer Anlagen als soziale, kulturelle und künstlerische Zeitdokumente gesehen und ihre Unterschutzstellung vorangetrieben. Für sechs unter Denkmalschutz stehende Anlagen sind bereits sog. Parkpflegewerke erstellt werden, die neben einem Leitbild für die zukünftige Entwicklung, ein Arbeitsprogramm einschließlich langfristiger Pflegeanweisungen und Kostenschätzung umfassen. Mittel- bis langfristig sollen für alle Gartendenkmale in Düsseldorf Parkpflegewerke erarbeitet werden (vgl. LH DÜSSELDORF - GARTEN-, FRIEDHOFS UND FORSTAMT 1991, 55 f). Anforderungen des Denkmalschutzes können allerdings modernen Nutzungsansprüchen konträr gegenüber stehen und die Nutzungsmöglichkeiten einer Anlage gegebenenfalls auch einengen.

4.3.9 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975

Die Freiraumentwicklung der Stadt Düsseldorf seit Mitte der 70er Jahre war weiterhin expansiv. Zwar ging der Gesamtanteil der Freiflächen gegenüber den bebauten Flächen in erster Linie auf Kosten landwirtschaftlicher Flächen um 12% zurück, doch konnte die Versorgung mit öffentlichen Freiräumen erweitert werden. Neben dem rein flächenmäßigen Zugewinn von 270 ha öffentlicher Grünflächen (1976-1998, vgl. Abb. 80) ist vor allem die Angebotserweiterung in bisher unterversorgten Bereichen und die Diversifizierung und Vernetzung des Angebots positiv hervorzuheben.

Abb. 81: Die quantitative Entwicklung der Grünflächen in Düsseldorf 1970 – 1998



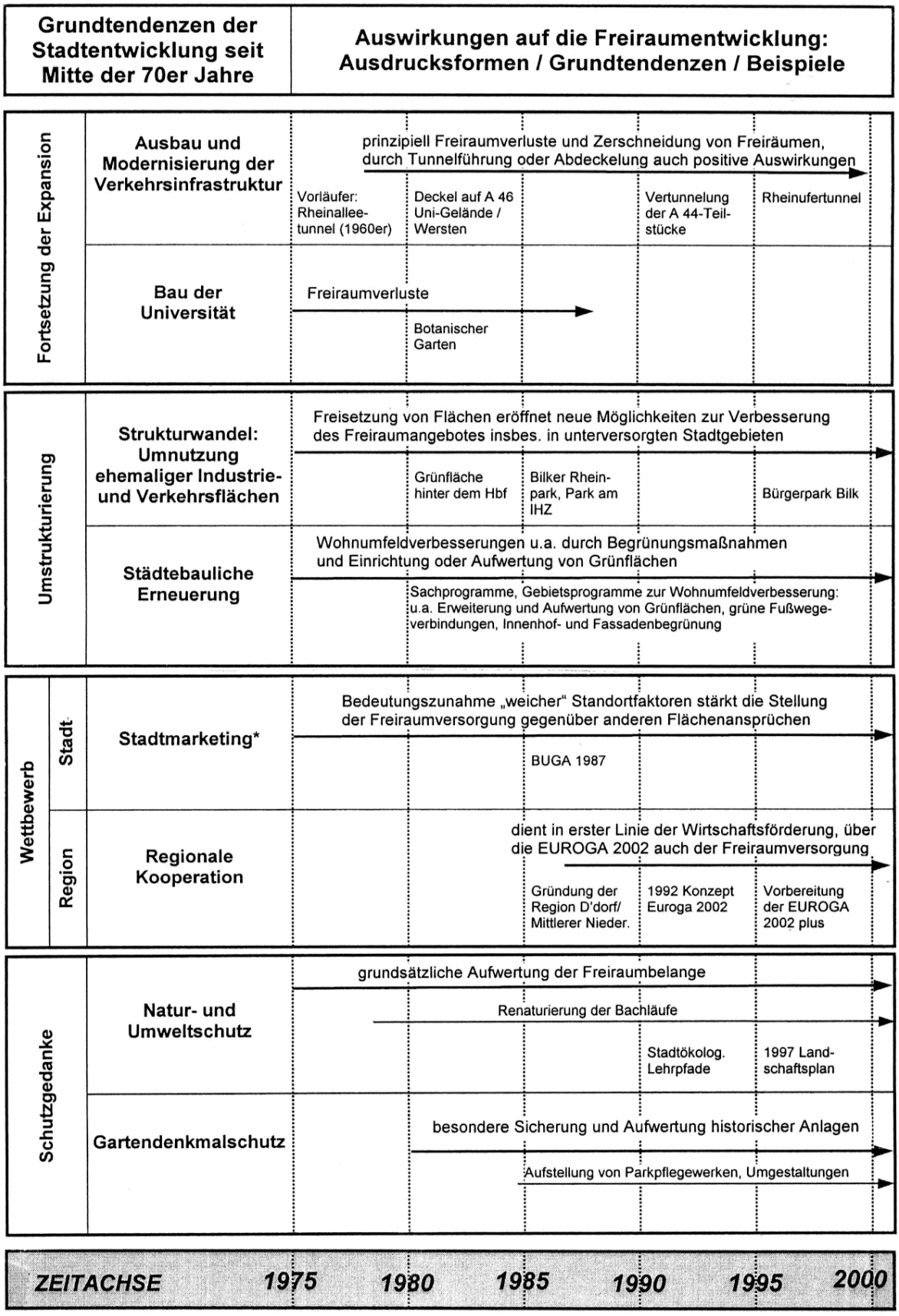
*Angaben inklusive Grünflächen an Verkehrswegen und öffentlichen Gebäuden
Datenquelle: Verwaltungsberichte der LH DÜSSELDORF 1971-1998

Ein großer Teil dieses Flächenzuwachses ist auf die linearen Freiräume, die Grünzüge und Grünwegeverbindungen, zurückzuführen, die neben der Erhöhung des Grünflächenangebots in Wohnungsnähe durch ihre Verbindungsfunktion eine besonderen Wert aufweisen. Besonders hervorzu-

heben ist der im Zuge der BUGA entstandene Südpark, der bezüglich seiner Größe, seiner gestalterischen Qualitäten und seines Freizeitangebotes eine besondere Attraktion und damit einen außergewöhnlichen Zugewinn darstellt.

Die klassische Entstehungsweise neuer Grünflächen als Dienstleistung der Gartenverwaltung im Zuge der Erschließung neuer Baugebiete wurde durch neue Formen der Freiraumentwicklung ergänzt. Diese neuen Formen kennzeichnen sich durch eine Integration der Freiraumplanung in andere Planungsbereiche und durch die Einbeziehung neuer Akteure. Freiräume entstanden im Zuge der Stadterneuerung, der Flächenkonversion oder im Rahmen großer Verkehrsbauten auf Flächen, die unter den Rahmenbedingungen der vorhergegangenen Phase freiraumplanerisch in den meisten Fällen nicht zur Disposition gestanden hätten. Sie entstanden darüber hinaus durch das Engagement der Bürger als Einzelpersonen (z.B. Innenhofbegrünung), Interessengemeinschaften (Bürgerpark Aldekerkstraße) oder Vereine (Ökotop Heerdt) und durch die Verknüpfung mit wirtschaftlichen Interessen (BUGA).
Diese Entwicklung wurde durch die erhöhte Wertschätzung erleichtert, die die Freiräume durch die Ökologiebewegung erfuhren. Die “Ökologisierung“ der Freiraumplanung hat sich darüber hinaus in einer verbesserten Grundlagenforschung ausgewirkt. Ökologische Ziele ließen sich im innerstädtischen Bereich jedoch nur bedingt verfolgen. Wichtiger war der Einfluss der Ökologie auf den Außenbereich. Von dem ökologisch sensibleren Umgang mit den verbliebenen Landschaftsräumen an den Rändern des Stadtgebietes und von der Sicherung wertvoller Naturräume als Naturschutzgebiete sind zugleich positive Auswirkungen auf die Erholungsmöglichkeiten der Stadt zu erwarten.
Durch die Betrachtung und Behandlung von Grünanlagen als kulturhistorische Denkmale entstand in dieser Phase darüber hinaus ein weiterer neuer freiraumplanerischer Funktionsbereich. Damit diese Funktion sich zum vollen Nutzen für die Bevölkerung entwickeln kann, muss ihr Bekanntheitsgrad in der Öffentlichkeit jedoch noch erhöht werden. Abb. 81 fasst die genannten Grundtendenzen der Stadtentwicklung in ihren Auswirkungen auf die Freiraumentwicklung schematisch zusammen und verknüpft die allgemeinen Aussagen mit räumlichen und planerischen Beispielen.

Tab.16: Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Düsseldorf 1975 – 2000: schematischer Überblick



(Quelle: eigener Entwurf)

4.4 Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in Amsterdam seit 1975

Der Zeitraum seit 1975 war in Amsterdam zunächst von einer Fortsetzung des Einwohnerrückgangs geprägt. Erst in den 90er Jahren setzte eine leichte Trendwende ein. Ein weiterer für die Stadtentwicklung dieser Zeit charakteristischer Trend war eine starke Abwanderung von Firmen aus dem Innenstadtbereich in die sich neu formierenden Nebenzentren entlang des Rings von Autobahn und Eisenbahn. Die historische Innenstadt entwickelte sich parallel dazu zu einem bevorzugten Wohngebiet.

Zu den einschneidenden Veränderungen der planerischen Rahmenbedingungen seit 1975 gehört die Dezentralisierung der Stadtverwaltung Amsterdams. Sie fand zu Beginn der 90er Jahre statt und stand im Zusammenhang mit der geplanten Bildung einer Stadtprovinz, wie sie auch für andere niederländische Verdichtungsräume zur Verbesserung der regionalen Kooperation vorgesehen war. Als Vorstufe wurde 1986 der interkommunale Verband “Regionaal Overleg Amsterdam“ (ROA) gegründet, der 1992 durch das “Regionaal Orgaan Amsterdam“ (ebenfalls mit dem Acronym “ROA“) abgelöst wurde. Zur Stadtregion ROA gehören neben Amsterdam selbst 13 weitere Gemeinden nördlich und südlich der Stadt. Per lex specialis sollte aus dieser öffentlich-rechtlichen Körperschaft eine den traditionellen Provinzen gleichgestellte Stadtprovinz werden, jedoch sprachen sich die Bürger 1995 in einem Referendum gegen diesen Schritt aus. Die Verwaltungsdezentralisierung wurde jedoch beibehalten.

Zu Beginn der 80er Jahre wurde die Entwicklung Amsterdams unter ein neues planerisches Leitbild mit der Bezeichnung “die kompakte Stadt“ gestellt. Es hat seither eine Reihe von richtungsweisenden Modifikationen erfahren, doch fungiert es bis heute als Grundkonzept der räumlichen Entwicklung der Stadt. Es birgt starke freiraumplanerische Implikationen, die in der aktuellen Diskussion um eine nachhaltige Stadtentwicklung besonders in den Vordergrund getreten sind. Im Folgenden werden zunächst Entstehung und Weiterentwicklung des Konzepts im Kontext der Veränderungen der nationalen Raumordnungspolitik seit Mitte der 70er Jahre beschrieben und seine Auswirkungen auf die freiraumplanerische Strategie für Amsterdam und die jüngere freiräumliche Entwicklung bewertet. Daran schließt sich eine Analyse der Randstad-Grünstruktur an. Hierbei handelt es sich um ein von der Regierung in Den Haag ins Leben gerufenes sektoral integratives Planungskonzept für den stadtnahen Freiraum in der Randstad. Die Randstad-Grünstruktur wird in Kooperation zwischen Regierung, Provinz und Städten realisiert und bindet die Bemühungen der Städte um eine Verbesserung der Freiraumversorgung am Stadtrand in ein übergeordnetes räumliches Leitbild ein. Anhand der Randstad-Grünstruktur wird die Weiterentwicklung der Freiraumplanung im Verdichtungsraum Amsterdam gegenüber der Expansionsphase deutlich.

[78] In den Niederlanden haben die Gemeinden die Möglichkeit, zusätzlich zu den Zweckbestimmungsplänen, die in etwa den deutschen Bebauungsplänen entsprechen, Strukturpläne (*structuurplannen*) aufzustellen, die die allgemeinen, längerfristigen Entwicklungsziele für das Gemeindegebiet oder Teile desselben darlegen und u.a. der Koordinierung der Zweckbestimmungspläne dienen (vgl. KRAAGT 1994, 9-11). Strukturpläne basieren auf Untersuchungen über den bestehenden Zustand und die mögliche und wünschenswerte Entwicklung der Gemeinde. Da ihre Aufstellung fakultativ ist, liegt nicht für alle Gemeinden ein Strukturplan vor (vgl. ROBERT 1983, 111-113).

4.4.1 Das Konzept der “kompakten Stadt“: Entstehung, Wandel und freiraumplanerische Implikationen

4.4.1.1 Die Entstehung des Konzepts: ein stadtplanerischer Paradigmenwechsel

Einleitend sollen in einer mehr theoretischen Betrachtung die beiden wichtigsten Konzepte seit den 60er Jahren kurz erläutert und hinsichtlich ihrer Bedeutung analysiert werden.
Im Amsterdamer Strukturplan von 1985 erfolgte ein revolutionärer Kurswechsel von einer dezentral ausgerichteten Verstädterungspolitik zu einer Rückbesinnung auf die Stadt als Wohnort und wirtschaftliches Zentrum. Damit reagierte Amsterdam als eine der ersten Städte im Lande auf die schwerwiegenden Probleme, die die seit rund 20 Jahren andauernde Dezentralisierungspolitik wenn nicht ausgelöst, so doch zumindest mitverschuldet hatte.

Die Strategie der „gebündelten Dekonzentration“ und das Konzept der „aufgelockerten Stadt“

In den 60er und 70er Jahren hatte Amsterdam, wie Düsseldorf und Manchester, einen beträchtlichen Bevölkerungsrückgang erfahren, der vor allem auf die Abwanderung in ihr suburbanes Umland zurückzuführen ist. Von dem Einwohnerhöchststand mit rund 875.000 im Jahre 1958 war die Einwohnerzahl auf rund 700.000 im Jahre 1983 gesunken. Der Abwanderungstrend wurde von der Stadt in Zusammenarbeit mit der Provinz und der Regierung im Zuge der Politik der gebündelten Dekonzentration gefördert. Durch die Ausweisung kleinerer Städte in Nordholland als sog. “Wachstumskerne“, in denen preiswertes Bauland oder Wohnungen bereitgestellt wurden, kam man dem Wunsch der Menschen nach dem Wohnen im eigenen Haus in grüner Umgebung entgegen. Diese Strategie zielte auf eine Entlastung der größeren Städte ab, deren weiteres Wachstum man für nachteilig hielt. Der allgemeine Tenor lautete: “Die Städte sind voll.“ Die Strategie der gebündelten Dekonzentration mit dem Instrument der Wachstumskerne war auf die Bedürfnisse der Großstädte ausgerichtet. Mit der Zeit war innerhalb der niederländischen Planungsgemeinschaft ein breiter Konsens bezüglich dieser Strategie entstanden. Sie schien das geeignete Mittel, um die Suburbanisierung freiraumverträglich zu steuern, ja sie sogar noch zugunsten der Städte, die über akute Raumnot klagten, zu fördern.

Die gebündelte Dekonzentration wurde in einer von Wachstumsprozessen geprägten Zeit entwickelt. Die Ölkrise von 1973 markierte eine Trendwende in der beständigen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung der Nachkriegszeit. Etwa zur selben Zeit zeigten sich die ersten Nebenwirkungen der aktiven Förderung der Wachstumszentren durch die Regierung. Die Abwanderung der Einwohner aus den Städten erfolgte selektiv und führte zu einer ungünstigen Zusammensetzung der städtischen Bevölkerung. Da vor allem finanziell stärkere Bevölkerungsteile bzw. viele Familien mit Kindern abwanderten, wuchs der Anteil der sozial schwächeren Einwohner bzw. der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte in den Städten überproportional. Die soziale Segregation zwischen Kernstadt und Umland verschärfte sich. Der Einwohnerrückgang verursachte außerdem eine zu geringe Auslastung vieler städtischer Versorgungseinrichtungen. Weitere Probleme resultierten aus

der einseitigen Ausrichtung der Dekonzentration auf das Wohnen, das sich - dank des staatlich geförderten Wohnungsbaus - wesentlich leichter steuern ließ, als die Standortwahl von Betrieben. Die Arbeitsplätze blieben überwiegend in der Stadt, da die meisten Betriebe den zentralen Standort bevorzugten. Hierdurch nahm der Pendlerverkehr ständig weiter zu (vgl. VAN ENGELSDORP GASTELAARS & OSTENDORF 1996, 88 f).

Die Kritik an der räumlichen Entwicklung während der Expansionsphase betraf nicht nur die bisherige die Raumordnungspolitik, sondern richtete sich auch grundsätzlich gegen das städtebauliche Leitbild der aufgelockerten Stadt. So führte HONDIUS (1976) in einem richtungsweisenden Aufsatz mit dem Titel “De fictie van de groene stad“ einen Teil der Probleme der Stadt der 70er Jahre auf die herrschende “Grünideologie“ im Städtebau zurück, die seiner Meinung nach auf einer seit Howard und Le Corbusier vorherrschenden “irrationalen“ Überschätzung der positiven Auswirkungen von Grün unter weitgehender Verkennung der negativen Auswirkungen basiert. Zu diesen negativen Auswirkungen rechnete er vor allem das Verkehrsaufkommen mit seinen Begleiterscheinungen wie Luftverschmutzung, Lärmbelastung etc. In der aufgelockerten, grünen Stadt sind die Bewohner auf das Auto angewiesen, weil die Abstände zu groß und die Wohndichten für einen rentablen öffentlichen Nahverkehr zu klein werden. HONDIUS sprach sich für eine nachträgliche Verdichtung der nach dem Krieg entstandenen Viertel durch die Bebauung eines Teils der dort vorhandenen Freiräume aus. Ausgehend von einer von ihm selbst durchgeführten Untersuchung schätzte er, dass sich pro 1000 Wohnungen 250 bis 750 weitere auf diese Weise einfügen lassen könnten. Abgesehen von einer Verbesserung des Wohnraumangebots innerhalb der Stadt würde sich hierdurch eine Verstärkung des öffentlichen Nahverkehrs und auch eine verbesserte Auslastung der Versorgungseinrichtungen erzielen lassen.

Das Konzept der “kompakten Stadt“ als Leitbild und Strategie

In Rotterdam wurde bereits zu Beginn der 70er Jahre ein stadtplanerischer Kurswechsel vollzogen, um dieser problematischen Entwicklung entgegenzuwirken. Amsterdam folgte dem Rotterdamer Beispiel wenige Jahre später, übernahm jedoch schnell eine führende Rolle bei der Entwicklung und dem Einsatz des Konzepts der kompakten Stadt. Mit der Wende zur kompakten Stadt - ein Begriff, der am Beispiel Amsterdams noch zu füllen ist, - erfolgte eine Rückbesinnung auf die Stadt als Lebensraum. Die Dekonzentration von Bevölkerung und Siedlung wurde von einer neuen Konzentrationsförderung abgelöst. Die Städte durften und sollten wieder wachsen und zwar vor allem nach innen. Verdichtung trat an die Stelle von Verteilung (vgl. BORCHERT & WEVER 1996, 401 f).
Auf nationaler und provinzialer Ebene fand der neue Gedanke erst mit einer gewissen Verzögerung Akzeptanz. Die Initiative ging eindeutig von den Betroffenen, also den größeren Städten aus und setzte sich durch ihre Bemühungen, ihr Lobbying, auch auf den höheren Ebenen durch. Am Ende dieses Umbruchprozesses herrschte bezüglich der kompakten Stadt ein ähnlich ausgeprägter politischer und planerischer Konsens im Lande, wie zuvor im Falle der gebündelten Dekonzentration (vgl. VAN DER HEIDEN et al. 1992, 127-131).

Die Idee der kompakten Stadt ist nicht durch professionelle Planer oder Wissenschaftler in die Amsterdamer Stadtplanung eingebracht worden, sondern entwickelte sich im Kontext der gesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzung um die "richtige" Form der Stadtentwicklung. In den 70er Jahren standen tiefgreifende Entscheidungen bezüglich der weiteren Entwicklung Amsterdams an, die eine deutliche Kluft zwischen den Bürgern und der Verwaltung auftaten. Die Vorstellung der Politiker und Planer vom zukünftigen Bild der Stadt entsprach nicht den Wünschen der Bewohner; die großmaßstäbliche, auf die Stadtregion bezogene Stadtentwicklungspolitik geriet mehr und mehr in die öffentliche Kritik. Viele Bürger, angeführt von der Provo-Bewegung, wehrten sich gegen den Kahlschlag in den Sanierungsvierteln und beim verkehrsgerechten Ausbau der Innenstadt (vgl. ROEGHOLT 1979, 10 f). Bei den Stadtratswahlen 1978 gewannen die Vertreter des Reformkurses die Oberhand. Der damit verbundene revolutionäre Kurswechsel in der Stadtentwicklungspolitik leitete eine neue Phase in der Entwicklung Amsterdams ein. Als neuer Leitfaden für die weitere Stadtentwicklung Amsterdams galt nun die Wahrung des städtischen Charakters. Hierzu sollten Funktionsmischung, Kleinmaßstäblichkeit und hohe Bebauungsdichten beitragen. Die bisherige Politik, Wohnungen für Wohnungssuchende außerhalb der Stadt anzubieten, sollte langsam auslaufen. Statt dessen wollte man den Wohnungsbau in Amsterdam selbst forcieren (vgl. WALLAGH 1994, 214-229).

4.4.1.2 Die Weiterentwicklung des Leitbildes der kompakten Stadt in den Amsterdamer Strukturplänen von 1985 bis 1996

Der Amsterdamer Strukturplan "De Stad Centraal" von 1985

Im 1985 in Kraft getreten Strukturplan "Amsterdam - De stad centraal" (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1986) sind die neuen Ideen gebündelt, strukturiert und zur Grundlage der zukünftigen räumlichen Entwicklung Amsterdams erhoben worden[78]. Das Konzept der kompakten Stadt bildete den Kern des Strukturplans und damit das richtungsweisende Leitbild bei der Lösung der räumlichen Probleme. Eine fachliche Definition des anschaulichen Begriffs war für diese Funktionen offensichtlich nicht notwendig. So wurde im Erläuterungsband zum Strukturplan darauf hingewiesen, dass das Konzept der kompakten Stadt nicht eindeutig bestimmt ist, und in erster Linie als Gegenstück zur aufgelockerten Stadt fungiert (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1986, II, 34[79]). Darüber hinaus wurde die kompakte Stadt etwas vage als ein "zusammenhängendes Gebiet" beschrieben "dessen Umfang die optimale Nutzung der bestehenden Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze sowie der Infrastruktur ermöglicht" (w.o.,29, übers.).

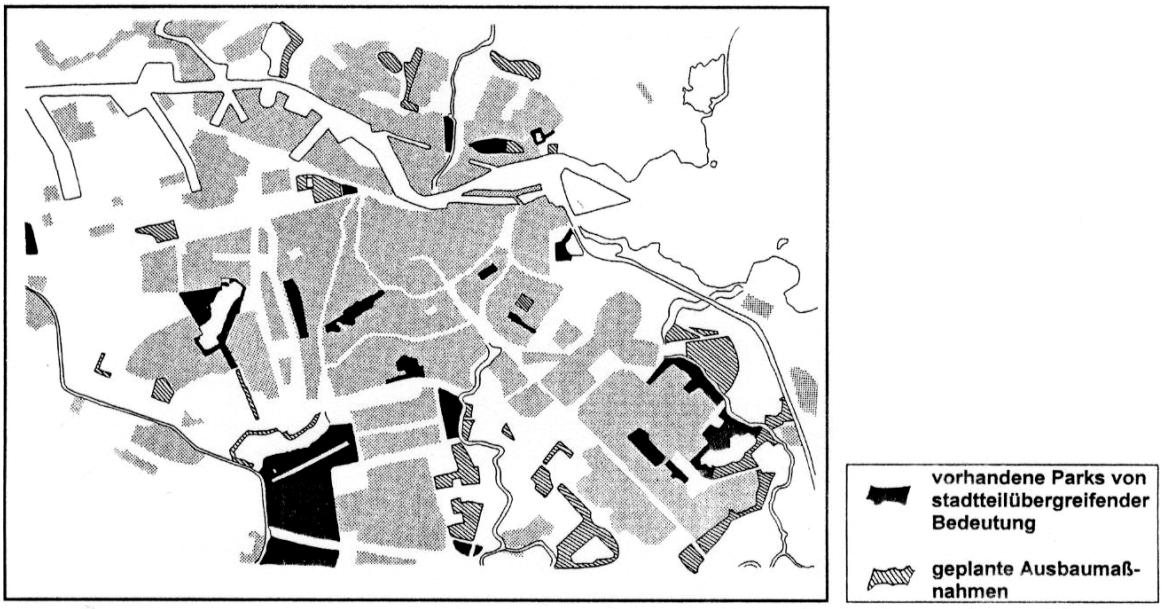
Die im Strukturplan aufgeführten Ziele liefen insgesamt auf eine Intensivierung der Raumnutzung hinaus. Der Schwerpunkt lag damit auf der Ergänzung und Verbesserung bestehender Strukturen. Umbau erlangte eine eindeutige Priorität vor Neubau. Mit der Rückbesinnung auf die Stadt erfolgte auch eine Aufwertung des städtischen Milieus als Lebens- und Begegnungsraum spezifischer Prägung. Die Stärken der Stadt wurden in den Vordergrund gestellt und sollten gezielt gefördert

[79] Die Ziffer II bezieht sich auf den Erläuterungsband ("De Toelichting"), während die Ziffer I den eigentlichen Plan in seiner schriftlichen Fassung bezeichnet.

werden (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1986, I, 17, 27). Dies war unter anderem mit einer Umwertung der Dichte von einem Negativmerkmal zu einem Positivmerkmal verbunden.

Die Freiraumplanung nach dem Konzept der kompakten Stadt, wie es im Strukturplan 1985 erstmals vorgestellt wurde, hatte in der Fortsetzung der bisherigen Freiraumpolitik die quantitative und qualitative Verbesserung der Grünversorgung der Einwohner zum Ziel. Dabei kam das klassische freiraumplanerische Instrument der Standardwerte für Grünanlagen verschiedener Kategorien zur Anwendung. Auf dieser Basis wurde eine bei einer im gesamtstädtischen Durchschnitt ausreichenden Freiraumausstattung die Unterversorgung der Innenstadt und der innenstadtnahen Viertel der Vorkriegszeit mit wohnungsnahem Grün beklagt. Eine Erweiterung des Grünflächenangebotes im Rahmen der hier anstehenden Sanierungsmaßnahmen war jedoch nicht vorgesehen. Hingegen sollte das Angebot an stadtteilübergreifenden Grünflächen, zu denen Parks ab einer Größe von 12 ha gerechnet wurden, durch die Erweiterung bestehender Anlagen und Neueinrichtungen um insgesamt 200 ha aufgestockt werden. Ziel des Ausbauprogramms war es, dass so viele Einwohner wie möglich in 15 bis 20 Minuten Fußweg, was einer Entfernung von 800 bis 1200 m entspricht, eine Grünversorgung dieser Größe erreichen können (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM, 1986, II, 114 f; GEMEENTE AMSTERDAM 1990, 29).

Abb. 82: Bestehende Parks von stadtteilübergreifender Bedeutung und im Strukturplan von 1985 vorgesehene Ausbaumaßnahmen



(Quelle: GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN / BURO BOVENTERRITORIAAL 1988, 68)

Ein wichtiger Punkt innerhalb der vom Strukturplan für den Freizeit- und Erholungsbereich vorgesehenen Maßnahmen war die Verbesserung der Verbindung zwischen der Stadt und den Erholungsgebieten des Umlandes. Sogenannte “Erholungsrouten“ (*recreative routes*), d.h. Freizeitwege für Radfahrer und Fußgänger, sollten über die innerstädtischen Parkanlagen, Kleingartenanlagen und Sportkomplexe etc. an den Stadtrand und weiter in das ländliche Umland führen. Zielpunkte sind in der Regel die großen Natur- und Erholungsgebiete wie Het Twiske im Norden oder Amstelland im Süden (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1986, I, 38). Auch hierbei handelte es sich nicht um ein originäres Konzept des Strukturplans, doch passten die “grünen Freizeitwege“ ausgezeichnet in den gegebenen konzeptionellen Rahmen, in dem sie zur angestrebten Intensivierung der Raumnutzung durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit und eine engere Vernetzung der verschiedenen Funktionen beitrugen.

Neu und deutlich unter dem Einfluss der kompakten Stadt stehend war hingegen der Gedanke von einer Ergänzung der grünen Erholungsräume um attraktive, nicht begrünte städtische Räume - im planerischen Fachjargon spricht man in Anlehnung an die Farbgebung auf Plänen von einer Ergänzung von “Grün“ durch “Rot“. Die Verfasser des Plans gingen davon aus, dass beinahe die gesamte Stadt eine Erholungsfunktion erfüllen kann. Die kompakte Stadt ist gleichzeitig eine “rekreative“ Stadt. Eine einseitige Ausrichtung der Erholungsplanung auf Freiräume war bei dieser integrativen Betrachtungsweise von vorne herein ausgeschlossen. Neben den spezifischen Erholungseinrichtungen sollte vor allem die Neben- oder Mitnutzung von Einrichtungen anderer Funktionen für die Erholung gefördert werden. So haben beispielsweise Grachten, Straßen und Plätze, insbesondere im historischen Stadtkern, aber auch in anderen Stadtteilen, eine wichtige Bedeutung für Freizeit und Erholung der Anwohner. “Steinerne Räume“, Wasser und Grün wurden hinsichtlich ihres Wertes für die Erholung in der Stadt gleich hoch eingestuft. Zur Verbesserung des “rekreativen Milieus“ rechnete man auch die ästhetische Aufwertung des städtischen Raumes, wie beispielsweise durch Schmuckgrünanlagen und die Begrünung von Innenhöfen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1986, I, 38).

Der Strukturplan von 1991

Der Strukturplan “De stad centraal“ wurde 1991 fortgeschrieben (GEMEENTE AMSTERDAM 1992, I u. II). Abgesehen von einigen Akzentverschiebungen setzte der Folgeplan, der keinen eigenen Titel trägt, den Kurs seines Vorgängers sowohl konzeptionell als auch inhaltlich fort. Die kompakte Stadt blieb dementsprechend auch in der ersten Hälfte der 90er Jahre der richtungsweisende Kern der Amsterdamer Stadtentwicklungspolitik.
Kann man “Intensivierung“ und “Vernetzung“ als Schlüsselbegriffe des 1985er Strukturplanes bezeichnen, so stand im Strukturplan von 1991 der Begriff “Qualität“ zentral. Die Verbesserung der ökologischen Situation war dabei nur einer von vielen Faktoren, die zur Verbesserung der städtischen Umwelt und damit letztlich auch zu einer Erhöhung der Attraktivität Amsterdams als Wohnort und Wirtschaftsstandort beitragen sollten. Auch im Bereich der Freiraumplanung kam die Betonung der Qualität zum Ausdruck. So wurde die aus dem Strukturplan 1985 übernommenen Forderung, ein Vielzahl städtischer Räume als potentielle Erholungsräume zu betrachten, um die Aufforderung

zur Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes ergänzt. Parkanlagen, Plätze, Straßen, Kanäle etc. sollten durch Sanierungs- und Verschönerungsmaßnahmen, durch die Eindämmung von Kriminalität und Verschmutzung und durch das Zurückdrängen des Autoverkehrs qualitativ aufgewertet werden (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1992, I, 55).

Der Strukturplan "Amsterdam –open stad" von 1996

Im jüngsten Strukturplan von 1996[80] wurde das Bekenntnis zum Konzept der kompakten Stadt erneuert (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1996, 9). In den drei aufeinanderfolgenden Planwerken hat es jedoch eine interessante Entwicklung durchlaufen. Im Strukturplan von 1985 wurde es eingeführt, um den anhaltenden Einwohnerverlust der Stadt zu stoppen. Es hatte vor allem Bezug zum Bauen innerhalb der Stadtgrenzen. Im Strukturplan 1991 lag der Schwerpunkt auf der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt. Durch die räumliche Nähe und intensive Vernetzung zahlreicher städtischer Funktionen sollte Amsterdams Position als Zentrum einer international konkurrenzfähigen Stadtregion verstärkt werden. Beide Ziele und damit beide Wirkungsweisen der kompakten Stadt sind im jüngsten Planwerk erhalten geblieben. Zudem wurden sie noch um eine dritte ergänzt: Unter dem Einfluss eines "grünen" Beigeordneten für Stadtentwicklung richtete sich das Augenmerk nun mit Nachdruck auf die ökologischen Vorteile des Konzepts:[81]

Während der Strukturplan von 1991 den Umweltschutz zwar als dringliches Ziel vertrat, ihn jedoch nur ansatzweise mit konkreten Vorhaben untermauerte, steht der Strukturplan von 1996 ganz im Zeichen der nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Ausrichtung des Strukturplans kann auch als Reaktion auf die ersten Erfahrungen mit den problematischen Seiten der kompakten Stadt angesehen werden. Die Stadt soll, wie im Titel des Plans bereits zum Ausdruck bringt, weiterhin "offen" bleiben, d.h. sie soll für ihre jetzigen und künftigen Bewohner, ihre Besucher und Investoren aus dem In- und Ausland gleichermaßen attraktiv sein (vgl. GEMEENTE AMSTERAM 1996, I, 8). Das erwünschte Wachstum, das im Sinne der kompakten Stadt über Verdichtung und Intensivierung zu akkommodieren ist, darf sich jedoch nicht nachteilig auf die Umwelt- und Lebensqualität der Stadt auswirken, da dies zu Attraktivitätsverlusten führen würde. Durch die Verdichtung nehmen beispielsweise Stressfaktoren wie Lärm, Enge oder Unruhe zu und die ohnehin knapp bemessenen Freiräume ab. Diese Negativfaktoren können bis zu einem gewissen Grade durch wohnumfeldverbessernde Maßnahmen kompensiert werden, markieren jedoch in vielen Gebieten die Grenzen der Verdichtung.

---

[80] Mit der Festsetzung des Strukturplans von 1996 entschloss man sich aus Gründen der Aufwandsreduzierung, den bisherigen vierjährigen Fortschreibungs-Turnus nicht fortzusetzen, sondern den Strukturplan nur noch bei grundlegenden Veränderungen in der Stadtentwicklungspolitik zu überarbeiten und Anpassungen darüber hinaus beispielsweise durch ergänzende "Nota's" vorzunehmen (vgl. DE LAAT 1997, 15 f).

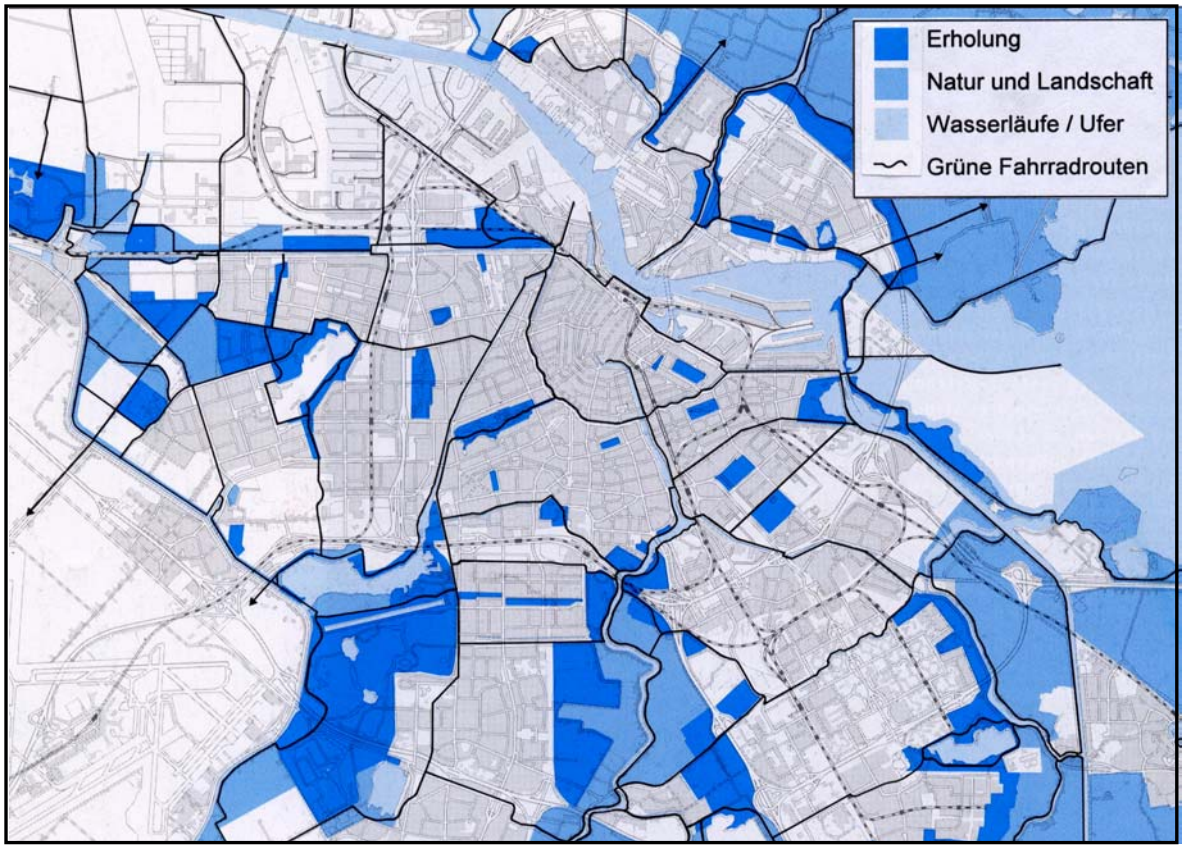
[81] Der Entwurf zum Strukturplan von 1991 wurde im Januar 1990, zwei Monate vor den Stadtratswahlen, vorgestellt. Bei diesen Wahlen verlor die traditionell starke PvdA neun ihrer 23 Sitze. Bei der Koalitionsbildung musste sie das Ressort Stadtentwicklung an die ökologisch orientierte Partei Groen Links abgeben. Der neue Beigeordnete, J.B. SARIS, beließ den Strukturplanentwurf im wesentlichen unverändert, obwohl dort seiner Meinung nach das Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung zu kurz kam. Zur Entwicklung einer Strategie zur Integration von Raumordnung und Umweltschutz ließ er vom Raumordnungsamt in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt eine "Beleidsnota ruimtelijke ordening en milieu" erarbeiten, deren Inhalt maßgeblichen Einfluss auf den Entwurf des Nachfolgeplans hatte (vgl. WALLAGH 1994, 305).

Zur Lösung dieses Dilemmas wurde der Qualitätsanspruch aus dem Strukturplan von 1991 im Strukturplan von 1996 erneut hervorgehoben und in den beiden Begriffen “leefbaarheid“ und “duurzaamheid“ konkretisiert. “Leefbaarheid“ lässt sich wörtlich mit “Lebbarkeit“ übersetzen und wird im Sinne von Lebensqualität verwendet. Im Strukturplan vorgeschlagene Maßnahmen zur Erhaltung bzw. zur Verbesserung der Lebensqualität richteten sich vor allem auf die Umweltvorsorge, aber auch auf soziale, kulturelle und räumliche Aspekte. Der Begriff der “duurzaamheid“ entspricht dem deutschen Begriff der Nachhaltigkeit und beinhaltet den sorgsamen Umgang mit der Umwelt in der Gegenwart zur Wahrung der Lebensqualität künftiger Generationen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1996, I, 22-25; VAN DER WAAL & WITSEN 1995, 4).

4.4.1.3 Eine Grünstrukturplanung für Amsterdam

Mit dem Entwurf zum Strukturplan “Amsterdam – Open Stad“ (GEMEENTE AMSTERDAM 1994) wurde eine neue Epoche in der Amsterdamer Freiraumplanung eingeleitet. Erstmals wurde ein die Freiraumentwicklung des gesamten Stadtgebiets steuernder Fachplan erstellt, in dem die sog. “Hauptgrünstruktur“ ausgewiesen ist. Sie setzt sich aus Grünelementen oder Freiräumen zusammen, die aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die Stadt nicht bebaut werden dürfen. Es handelt sich hierbei in erster Linie um Freiräume, die einen nichtaustauschbaren Standort innerhalb der städtischen Freiraumstruktur einnehmen und eine Verbindungsfunktion im Stadtgefüge erfüllen.

Abb. 83: Die Hauptgrünstruktur von Amsterdam



(Quelle: VAN OLST 1994, 11)

Beide Eigenschaften hängen eng zusammen. Darüber hinaus müssen die Elemente der Hauptgrünstruktur durch Multifunktionalität eine besonders hohe Bedeutung aufweisen. Sportplätze beispielsweise gelten als monofunktional und werden deshalb nicht zur Hauptgrünstruktur gerechnet. Die Hauptgrünstruktur ist in die Plankarte aufgenommen und setzt sich gegen grünbestimmte Freiräume ab, denen kein besonderer Schutzstatus zuerkannt wurde.

Folgende Aspekte bzw. Funktionen sind neben den obengenannten Kriterien in die Ausweisung der Hauptgrünstruktur eingeflossen: der Wert der Flächen für die Erholung, für Ökologie und Naturschutz, für die Kultur- und Landschaftsgeschichte sowie für die städtebauliche Gesamtstruktur. Für letztere spielen insbesondere die radial verlaufenden Grünkeile der Lobenstruktur und Tangentialverbindungen zwischen ihnen eine zentrale Rolle. Neben der Vernetzung der wichtigsten Grünelemente untereinander lieferte auch die angestrebte Verbindung zwischen grünen und steinernen Räumen ein wichtiges Kriterium für die Hauptgrünstruktur (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1996, I, 37-42; II, 32-43). Die Bewahrung bzw. die Herstellung von Zusammenhang und Durchgängigkeit des Freiraumsystems ist dabei kein Selbstzweck, sondern erfüllt zentrale Belange der Bereiche Freizeit und Erholung und Ökologie und Naturschutz. Besondere Bestandteile der Hauptgrünstruktur bilden die “grünen Fahrradrouten“. Sie bestehen aus einem Fahrradweg, der von einer linearen Grünfläche oder einem Gewässer begleitet wird. Die Breite der Fahrradrouten soll etwa 35-50 Meter betragen. In der Praxis beschränken sie sich jedoch vielfach auf die Breite des Fahrstreifens. In einigen Fällen stellen die grünen Fahrradrouten die einzige Verbindung zwischen verschiedenen Bereichen der Hauptgrünstruktur dar (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1996, I, 42).

Die Ausweisung einer Hauptgrünstruktur stellt eine an die Politik der kompakten Stadt angepasste Form der Freiraumplanung dar, denn sie liefert eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der zur baulichen Verdichtung geeigneten Freiflächen. Sie zeigt gleichzeitig Prioritäten für die zukünftige Freiraumentwicklung auf und trägt hierdurch zum Ziel der Qualitätsverbesserung der Umwelt in der “kompakten Stadt“ bei. Die Integration einer Hauptgrünstruktur in den Strukturplan ersetzt in Amsterdam den in anderen niederländischen Städten gebräuchlichen Grünstrukturplan. Grünstrukturpläne werden seit Ende der 70er Jahre erstellt. Sie haben keinen formalen juristischen Status und dienen lediglich als Abwägungs- oder Prüfinstrumente. Grünstrukturpläne können deshalb auch sehr unterschiedlich ausgerichtet sein. Einige Städte legen den Schwerpunkt auf ästhetische Aspekte, d.h. auf die Gestaltung der Grünanlagen und auf deren optische Wirkung im Gefüge der Stadt, andere stellen ökologische Ziele in den Vordergrund oder sind eher funktional-programmatisch, d.h. auf die Nutzung, Planung und Unterhalt, ausgerichtet (vgl. KEGEL & MAAS 1987, 12-15).

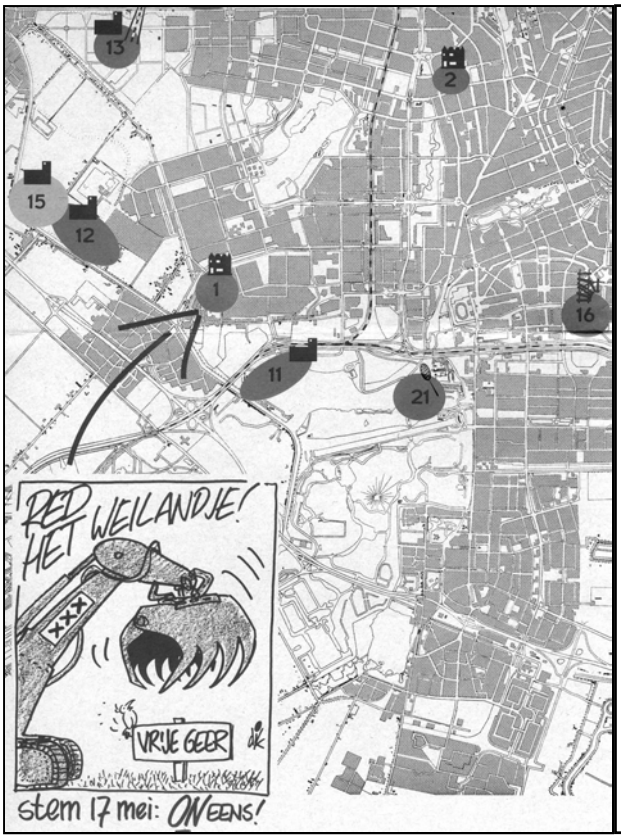
Der in den neuen Strukturplan integrierte Amsterdamer Grünstrukturplan ist sehr vielseitig und ausgewogen konzipiert. Er enthält jedoch im Unterschied zu den gängigen Grünstrukturplänen in den Niederlanden keine Angaben zu Pflege und Unterhalt der Grünanlagen. Diese Aufgaben obliegen in Amsterdam seit der Verwaltungsdezentralisierung im Jahre 1990 den 16 Stadtteilverwaltungen. Der Strukturplan als gesamt- oder zentralstädtisches Planungsdokument beinhaltet nur übergeordnete Fragen und ersetzt nicht die Freiraumplanung auf lokalem Niveau, d.h. in den Stadtteilen selbst. Vor dem Hintergrund der Dezentralisierung der Verwaltung übernimmt er jedoch eine unverzichtbare koordinierende Funktion (vgl. GIELING 1994, 2).

4.4.1.4 Zur Bewertung des Konzepts der kompakten Stadt in Bezug auf die Freiraumentwicklung

Das Konzept der kompakten Stadt hat insbesondere durch seine Verknüpfung mit den Zielen der nachhaltigen Stadtentwicklung eine große Popularität entwickelt und wird außer in den Niederlanden auch in anderen westeuropäischen Ländern als Mittel zur Eindämmung der Zersiedelung und zur Erneuerung der von Schrumpfungsprozessen bedrohten Städte diskutiert. Sowohl in Bezug auf die Folgen für die Stadt an sich als auch hinsichtlich seiner Wirksamkeit für die Regulierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung ist es jedoch nicht unumstritten (vgl. BREHENY 1992; VAN DER WAAL & WITSEN 1995; FALUDI & VAN DER VALK 1992; MUSTERD & OSTENDORF 1996).

Kritikpunkte an der kompakten Stadt, die sich auf die Auswirkungen des Konzepts auf die Lebens- und Umweltqualität in der Stadt selbst beziehen, sind in den obigen Erläuterungen bereits angeklungen. Sie betreffen in der Hauptsache den Verlust von städtischer Wohn- und Lebensqualität durch die Überbauung von Freiflächen und machen die kompakte Stadt damit zu einem aus freiraumplanerischer Sicht zwiespältigen Konzept. Den Nachteilen für die Freiraumversorgung in der Stadt selbst stehen durch den sparsameren Umgang mit der Fläche und die angestrebte Abschwächung der Suburbanisierung Vorteile für die Freiraumentwicklung des Umlandes gegenüber.

Abb. 84: Widerstand gegen Projekte zur baulichen Verdichtung im Westen Amsterdams



Ausschnitt aus einem Plakat mit dem Titel:
"Amsterdams Groen onder Druk"

Geplante Baumaßnahmen:

1	Wiese „Vrije Geer"
2	Erasmuspark
12	Lutkemeerpolder
13	Osdorperbinnenpolder
15	Lutkemeerpolder II
16	Beatrixpark
21	Vietnamweide

(Quelle: Milieucentrums Amsterdam 1995, Ausschnitt, Beschriftung ergänzt)

Die Verringerung von Freiflächen in Amsterdam hat sich auch in der Praxis als sehr problematisch erwiesen. Pläne dieser Art lösen regelmäßig den energischen Widerstand von Anwohnern und

Umweltgruppen aus, die über die Notwendigkeit städtebaulicher Verdichtung - vor allem in ihrem eigenen Wohngebiet - vielfach anders denken, als die Stadtplaner und Politiker (vgl. KOK & WALLAGH 1991, 6). Es ist fast als Paradoxon zu bezeichnen, dass gerade die zunehmende Sensibilisierung der Öffentlichkeit für Umweltfragen zur Unbeliebtheit des Konzeptes bei der städtischen Bevölkerung beiträgt. Was fachlich sinnvoll erscheint, kann also durchaus an der fehlenden politischen Durchsetzbarkeit bzw. verständlichen Eigeninteresse der Amsterdamer Bürger scheitern, die keine Abstriche hinsichtlich ihrer Grünversorgung hinnehmen möchten. So löste beispielsweise die Verlegung eines Tenniscenters, das einem großangelegten Bauprojekt auf seinem stadtnahen Ursprungsstandort hatte weichen müssen, auf die sog. Vietnamweide, einem Wiesengelände nördlich des Amsterdamer Waldes, massive Proteste aus.

1995 wurde die geplante Bebauung eines Waldstücks im Westen der Stadt, das im Entwurf zum Strukturplan noch zur Hauptgrünstruktur gerechnet wurde, sogar zum Gegenstand eines Referendums, bei dem die Bürger von sich mehrheitlich gegen das Bauprojekt und für einen Verbleib des Gebietes in der Hauptgrünstruktur aussprachen (vgl. DE LAAT 1997, 14). Auch die Umstrukturierungspläne für die westlichen Gartenstädte, die unter dem Motto “Von Gartenstädten zur Parkstadt“ stehen und eine moderate Verdichtung bei gleichzeitiger Qualitätsverbesserung des Freiraumsystems vorsehen, rufen den Widerstand der Anwohner hervor (vgl. VAN SCHENDELEN 1997, 257 f). Die Konflikte, die derartige Projekte auslösen, weisen auf die traditionell hohe gesellschaftspolitische Aktivität der Amsterdamer Bürger und die starke Lobby für den Natur- und Umweltschutz in der Stadt hin[82].

Das tatsächliche Ausmaß der verdichtenden Bebauung auf städtischen Freiflächen ist auf der Basis der amtlichen Statistik aus verschiedenen Gründen kaum abzuschätzen. So wurden zwischen 1981 und 1989 und damit in den ersten Jahren nach der Einführung des Konzepts keine Flächennutzungserhebungen durchgeführt. Nach 1989 wurde das in erster Linie betroffene wohnungsnahe Grün inklusive der Nachbarschaftsparks aufgrund einer Vereinfachung der Erhebungskategorien nicht mehr gesondert erfasst. Die Fläche der größeren Parks (> 4 ha) hat seit der Mitte der 70er Jahre weiter zugenommen. Auch die Gesamtsportfläche verzeichnet keinen generellen Rückgang. Allerdings verläuft der Nettoanstieg in den 90er langsamer als in den 70er und 80er Jahren, was darauf hindeuten könnte, dass eine Reihe von Flächen tatsächlich für bauliche Zwecke genutzt und nur zum Teil durch Neuanlagen ersetzt wurde. Ein ähnlicher Trend ist bei den Kleingärten zu beobachten.
Einen wichtigen Anteil an der Zunahme der Flächen für Parks (> 4 ha) hatte der bereits erwähnte Ausbau der stadtteilübergreifenden Grünanlagen, ein Projekt der frühen 80er Jahre, das bis in die 90er Jahre fortgesetzt wurde. In dem Programm spiegelt sich der überkommene Planungsansatz der normengesteuerten Grundversorgung wieder und es stellt insofern eine Fortführung bzw.

[82] Dies wird unter anderem durch die 1988 gegründete Organisation “Umweltzentrum Amsterdam“ belegt. Es handelt sich hierbei um den Dachverband der für Natur- und Umweltschutz eintretenden Vereine, dem über 40 Einzelgruppen angehören. Als professionell organisierte Lobby für Natur- und Umwelt in Amsterdam mit eigenem Büro und Verbandsorgan tritt das Umweltzentrum Amsterdam wirksam für die Belange von Umwelt und Natur in Amsterdam ein.

Vollendung des in der vorhergegangenen Phase begonnenen Prozesses dar. Die Erweiterung bestehender Parkanlagen wurde durch Veränderungen der räumlichen Rahmenbedingungen ermöglicht, wie beispielsweise im Falle des Westerparks durch das Freiwerden eines angrenzenden Terrains durch die Schließung einer Gasfabrik.

Ein Beispiel für eine Neueinrichtung stellt der Gaasperpark im Südosten der Stadt dar, auf dessen Gelände im Jahre 1982 die Floriade stattfand. Die Verknüpfung der Anlage dieses großen Parks für den neuen Stadtteil mit der Gartenbauausstellung sollte seine Finanzierung erleichtern und hat seinen Bau beschleunigt (vgl. GUNIÉE 1994, 28 f). Ein ganz ähnliche Zielverknüpfung lag der Düsseldorfer Bundesgartenschau zugrunde, die sieben Jahre später stattfand (vgl. Abschnitt 4.3.5). Ein weiterer neuer Park entsteht bis zum Jahr 2008 im Zusammenhang mit dem Bau des Stadtteils Ijburg (s.u.). Das Gelände, eine Insel zwischen dem Ijmeer und dem Amsterdam-Rijnkanaal, wurde früher als Mülldeponie genutzt und ist stark kontaminiert. Der Anlage des Parks, der vorläufig als Diemerpark bezeichnet wird, gehen daher aufwendige Sanierungsarbeiten voraus, die ohne die Verknüpfung mit dem städtebaulichen Großprojekt nicht zu finanzieren gewesen wären (vgl. ALUVIHARE 1999).

Die weitere Expansion städtischer Freiräume wurde also durch das Prinzip der kompakten Stadt keineswegs ausgeschlossen. Sie erfolgte dort, wo Freiraumdefizite konstatiert wurden oder Defizite in anderen Bereichen kompensiert werden sollten. Diese Art der Expansion stand nicht im Widerspruch zur (Teil-)Bebauung von Grünflächen in Stadtvierteln, die vergleichsweise reichhaltig mit öffentlichen Freiräumen ausgestattet waren.

Neben der verdichtenden Bebauung auf Freiflächen geht die Stadt auch neue, ungewöhnliche Wege zur Intensivierung der städtischen Raumnutzung. So entsteht mit Ijburg derzeit ein neuer Stadtteil für 45.000 Einwohner, der sich ausgehend vom östlichen Hafengebiet in das Ijmeer erstreckt. Die hierzu nötigen Flächen (450 ha) entstehen durch Neulandgewinnung im Meer. Desweiteren plant Amsterdam die Überbauung von Teilabschnitten der Ringautobahn (A10), die die Stadt auf der Grenze zwischen den Stadtteilen der Vorkriegszeit und den in der Nachkriegszeit entstandenen Gebieten durchzieht. Durch die Überbauung der Zuidas, eines Abschnitts im Süden, der zudem von Schienenwegen begleitet wird, sollen beispielsweise rund 1.500 neue Wohnungen und 600.000 m^2 Büroflächen geschaffen werden (vgl. BROEKMANS 1997). Machbarkeitsstudien bezüglich eines ähnlichen Projekts im Westen sind derzeit in Arbeit.

4.4.2 Neue Akzente in der Freiraumplanung für Amsterdam

4.4.2.1 Die Auswirkungen der Dezentralisierung auf die Freiraumentwicklung

Wie einleitend erwähnt, wurde die Stadtverwaltung Amsterdams 1990 dezentralisiert. Es entstanden 18 Teilgemeinden, die mit Ausnahme der Innenstadt und des Westlichen Hafengebiets, die wie einige übergeordnete Verwaltungsaufgaben in der Zuständigkeit der zentralen Stadtverwaltung verblieben, über einen eigenen Stadtteilrat, einen Verwaltungsapparat und weitreichende administrative Befugnisse verfügen. Die Dezentralisierung setzte bei aller durch den gemeinsamen Strukturplan gewährleisteten Kontinuität auch neue Rahmenbedingungen für die Freiraumplanung.
Durch die Dezentralisierung der Stadtverwaltung wurden die Stadtteilverwaltungen selbst für die Einrichtung und Pflege der Grünflächen auf ihrem Gebiet zuständig. Die Aufgabe wurde in den einzelnen Stadtteilgemeinden unterschiedlich zugeordnet. Auch die Ergebnisse ihrer Arbeit weisen deutliche Qualitätsunterschiede auf. Die Stadtteilverwaltungen werden bei ihrer Arbeit von der zentralen Verwaltung unterstützt, die sich bemüht, einen übergeordneten Zusammenhang herzustellen und stadtteilübergreifende Projekte über das Mittel der Konsensbildung umzusetzen.

Seit Mitte der 80er Jahre, als die Dezentralisierung absehbar wurde, ließ die Amsterdamer Stadtverwaltung eine Reihe von Studien zur Pflege und Gestaltung der Amsterdamer Grünanlagen erstellen[83]. Diese Studien sollten den Stadtteilverwaltungen Anleitungen für ihre Arbeit bieten. Auf diese Weise hoffte man, eine gemeinsame Linie feststellen und darüber ein einheitliches Bild in den Amsterdamer Grünanlagen wahren zu können. Ein weiteres Problem, das aus der Dezentralisierung resultiert, besteht in der mangelnden Kontinuität der Politik in den Stadtteilen. Mit dem Wechsel des zuständigen Beigeordneten wechselt auch häufig der Kurs im Bereich der Freiraumpolitik.

Darüber hinaus klafft eine große Lücke zwischen der Freiraumplanung im Strukturplan und der Umsetzung dieser Planungen auf Stadtteilebene. In dem parallel zum Strukturplan aufgestellten Finanzierungsprogramm wurde nur ein relativ geringer Posten für die Grünversorgung der Stadt vorgesehen. Entsprechend begrenzt sind die Möglichkeiten der ausführenden Behörden zur Entwicklung ihrer Abschnitte der Hauptgrünstruktur. Als Ausweg aus dieser Misere bemühen sich viele Stadteilverwaltungen, Grünprojekte an andere städtebauliche Maßnahmen zu knüpfen und sie auf diese Weise mitfinanzieren zu lassen (vgl. VERMEULEN 1993, 2). Einsparungen haben in den letzten Jahren zu Qualitätsrückgängen im Pflegezustand der städtischen Freiflächen geführt, die zuweilen mit einer aus ökologischen Gründen extensivierten Pflege begründet werden. Nur wenige Ämter auf Stadtteilebene sind jedoch in der Lage, naturnahe Pflanz- und Pflegemaßnahmen fachgerecht durchzuführen.

[83] Z.B. *Bomenstructuurplan voor de Stad Amsterdam* (1984), *Beeldanalyse Groen* (1986), *De Amsterdamse Parken* (1988)

4.4.2.2 Freiraumplanung für eine Gesellschaft im Wandel

Von dem Konzept der kompakten Stadt gingen wesentliche Impulse zu einer Veränderung der Freizeitplanung in Amsterdam aus. Hatte in den 60er und 70er Jahren die quantitative Erhöhung des Angebotes im Vordergrund gestanden, so erfolgte in den 80er eine Hinwendung zur qualitativen Verbesserung des bestehenden Angebots. Im Bereich der Freiraumversorgung ging diese Trendwende mit einer Intensivierung der Forschungstätigkeit einher. Die im Laufe der 80er und 90er Jahre von den zuständigen Ämtern oder im Auftrag derselben erstellten Studien zu den Amsterdamer Freiräumen weisen in ihren Thematiken auf die Veränderungen der gesellschaftlichen Anforderungen hin und spiegeln in ihrer Summe die gestiegene Komplexität des freiraumplanerischen Aufgabenfeldes wieder.

In den 80er Jahren interessierte man sich vorrangig für die tatsächliche Nutzung bestehender Grünanlagen. Besucherbefragungen nach Herkunft, Verbleibsdauer und Tätigkeiten in Parks sollten Aufschluss über die Akzeptanz und Verbesserungsmöglichkeiten des Angebotes verschaffen (vgl. VAN DEN BERG 1988; GADET & VAN DEN BERG 1987; GADET 1988; GEMEENTE AMSTERDAM 1989; IHNS & BOGARS & LAGAS 1986; KLEIJNEN & IHNS & BOGAERS 1985). Dabei wurde unter anderem ein erhebliches Informationsdefizit bei der Amsterdamer Bevölkerung bezüglich der stadtnahen Erholungsgebiete (mit Ausnahme des Amsterdamer Waldes) festgestellt. Einem hohen Prozentsatz der Befragten waren die Erholungsmöglichkeiten im Umland der Stadt gänzlich unbekannt. Eine Studie zu dieser Problematik erbrachte, dass der Grund hierfür nicht in einem Mangel an Informationsmaterial, sondern in der Verbreitung des Materials zu suchen ist, die nicht zielgruppenspezifisch erfolgt (vgl. STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1993, 2). Nach Aufdeckung und Untersuchung dieser Problematik wurde der Faktor der räumlichen Erreichbarkeit, der in der Freiraumplanung eine zentrale Rolle spielt, um den Aspekt der informationsbedingten Erreichbarkeit erweitert. Darüber hinaus wurden umfangreiche Design-Studien durchgeführt, mit dem Ziel, ein langfristiges Leitbild für die Pflege und Gestaltung der städtischen Grünanlagen zu entwickeln. Ausgangspunkt hierfür war zum einen das im Strukturplan verankerte Ziel der Qualitätssteigerung vorhandener Angebote und zum anderen die bevorstehende Dezentralisierung (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN 1984, 1988 u. 1986).
Zu Beginn der 90er Jahren verschob sich der Untersuchungsschwerpunkt von der Angebotsseite zur Seite der Nachfrage. Im Vordergrund des Interesses stand nun die Frage nach Art und Umfang des Bedarfs an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten angesichts der aktuellen und prognostizierten Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur. Die Bevölkerung Amsterdams entwickelt sich wie in vielen anderen Großstädten zu einer pluriformen Gesellschaft, zu deren Kennzeichen eine Differenzierung hinsichtlich der ethnischen Zugehörigkeit und der persönlichen Lebensstile gehören. Hierdurch ergeben sich Auswirkungen auf das Freizeitverhalten und den Freiraumbedarf, die ermittelt und (freiraum)planerisch berücksichtigt werden müssen. Untersuchungen wie beispielsweise über das Freizeitverhalten von Türken und Marokkanern oder von jungen Alleinwohnenden - beide Gruppen nehmen einen besonders hohen Anteil an der Amsterdamer Bevölkerung ein - sollten dazu beitragen, den spezifischen Bedarf an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in der Stadt, bzw.

in bestimmten Stadtteilen zu ermitteln und die Freizeit- und Erholungspolitik der Stadt an die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen anzupassen (vgl. VERMEULEN 1993, 2 f; STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1991; 1992a und 1992b). In diesem Kontext wurde Mitte der 90er Jahre zudem eine umfangreiche Erhebung zur Rolle der städtischen und stadtnahen Freiräume für die Freizeitgestaltung der Amsterdamer unter dem Titel “Het Grote Groenonderzoek“ (STEDELIJK BEHEER / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1996) durchgeführt. Sie ergab unter anderem, dass die Bedeutung der Naherholungsgebiete für die Amsterdamer relativiert werden muss. Nicht einmal 10% aller Besuche in einem grünbestimmten Freiraum finden außerhalb der Stadt statt. Mit Ausnahme des Amsterdamer Waldes und des Erholungsgebietes “Het Twiske“ werden die Naherholungsgebiete der Stadt damit überwiegend von Menschen besucht, die bereits außerhalb wohnen. Hingegen nutzen fast alle Amsterdamer Bürger die städtischen Parks. Die durchschnittliche Häufigkeit liegt bei einem Besuch pro Woche. Die städtischen Freiräume spielen angesichts dieser Ergebnisse eine deutlich wichtigere Rolle als die Erholungsgebiete am Stadtrand (vgl. GADET & WIGGERS 1997, 493). Die Rückbesinnung auf die Bedeutung der Stadt als Freizeitraum wurde damit rund zehn Jahre nachdem man diese Forderung im Strukturplan von 1985 erhoben hatte durch die Analyse des Freizeitverhaltens der Amsterdamer Bürger untermauert.

Auch die im Strukturplan geforderte stärkere Integration städtischer Freiräume in das “nicht-grüne“ Freizeitangebot der Stadt wurde durch die Untersuchungen der 90er Jahre präzisiert und bekräftigt. Der Gedanke von der Intensivierung der Raumnutzung in der kompakten Stadt über eine Verknüpfung von Funktionen führt über das Ressortdenken hinaus in eine Vernetzung ursprünglich getrennter Planungsbereiche. Eine moderne Freizeitplanung erfordert vor diesem Hintergrund eine zusammenhängende Betrachtung des öffentlichen Raumes einer Stadt in seiner Rolle für die Freizeitgestaltung der Bewohner. Hierunter fallen neben Straßen, Plätzen und grünbestimmten Freiräumen auch öffentlich zugängliche Gebäude wie Cafes, Gaststätten und Restaurants, Geschäfte und kulturelle Einrichtungen und überdachte Sportstätten (vgl. STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1995, 12 f). Eine Untersuchung der sog. “Erholungs-Konzentrationspunkte“ der Stadt, d.h. nach Gebieten, die durch eine Kombination mehrerer Freizeitmöglichkeiten eine besondere Bedeutung für die Freizeitgestaltung haben, hat ergeben, dass gerade die Bündelung verschiedener Angebote die Anziehungskraft dieser Gebiete bedingt. Es ist somit Aufgabe einer Planung für Freizeit und Erholung, diese Bündelung zu unterstützen und den Verbindungscharakter des öffentlichen Freiraumes zu stärken. Für die Freiraumplanung bedeutet diese Forderung, dass sie insbesondere bislang wenig genutzte Freiräume durch eine Verbesserung ihrer Funktion als grüne Verbindungswege zwischen verschiedenen, städtischen Funktionen und durch eine Aufnahme neuer, nicht grüner Funktionen stärker in das Alltagsleben der städtischen Umgebung eingebunden werden. Umgekehrt kann auch die Einfügung grünbestimmter Freiräume die Anziehungskraft einer von baulichen Strukturen dominierten Umgebung mit einem Potential für Freizeit und Erholung erhöhen und neue “Erholungs-Konzentrationspunkte“ entstehen lassen (vgl. GADET & WIGGERS 1997, 495).

Die Bedeutung, die der Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes in Amsterdam in jüngster Zeit beigemessen wird, kam unter anderem in der Schaffung eines neuen Verwaltungsressorts “Umwelt und öffentlicher Raum“ zum Ausdruck. Im Haushalt von 1998-2002 wurden für Aufgaben aus diesem Bereich zusätzliche Mittel bereitgestellt. Die neuerdings angestrebte enge Vernetzung zwischen dem öffentlichen Raum und der “klassischen“ Freiraumplanung zeigt sich in der Bildung der Arbeitsgruppe “Öffentlicher Raum, Grünversorgung und Stadtökologie“ beim städtischen Amt für Raumordnung (vgl. PETERS & VAN DER PLAS 2000, 6).

4.4.2.3 Berücksichtigung ökologischer Belange bei der Planung, Gestaltung und Pflege öffentlicher Freiräume

Wie im Zusammenhang mit der Entwicklung der regionalen Freiraumplanung ausgeführt wurde (Abschnitt 3.6.2.1) haben ökologische Belange die Freiraumentwicklung in den Niederlanden bereits lange vor dem Aufkommen der modernen Umweltbewegung beeinflusst. In den 20er Jahren entstanden auf Initiative des Biologen J. Thijsse die sog. “heemtuinen“ (Heimatgärten). Hierbei handelt es sich um Parks oder Bereiche in Parks, die in ihrer Gestaltung natürliche oder semi-natürliche Landschaften der Niederlande wiederspiegeln (vgl. LÖRZING 1979, 59). Auch in Amsterdam wurden seit den 30er Jahren Heimatgärten eingerichtet. Die meisten von ihnen waren Bestandteile von Schulgärten und dienten Bildungszwecken. Sie wurden vom Personal des städtischen Gartenamtes angelegt und unterhalten. Darüber hinaus gab es einen als heemtuin bezeichneten Bereich im Amsterdamer Wald, das als Vogelbrutgebiet diente und später für naturkundliche Exkursionen zugänglich gemacht wurde. Auf das “Jahr der Natur“ folgte eine zweite Welle der Anlage von Heimatgärten im Stadtgebiet. Sie waren in der Regel größer als ihre Vorgänger und dienten weniger dem botanischen Interesse als der Naturerfahrung (vgl. KOLLEE 1989, 14 f).

Unter anderem inspiriert durch die ökologischen Gärten des Louis Le Roy, die auch in Deutschland und Großbritannien bekannt wurden, erfolgten in niederländischen Städten und Gemeinden in den 70er Jahren erste Experimente mit einer natürlicheren Gestaltung und Pflege städtischer Freiräume. Diese Ansätze lebten in den 90er Jahren vor dem Hintergrund der Ökologiebewegung wieder auf. Neben den Zielen des Natur- und Umweltschutzes spielte hierbei auch die Möglichkeit, durch eine extensivere ökologisch ausgerichtete Pflege Kosten einzusparen, eine wichtige Rolle. In Amsterdam beschloss die Stadtverwaltung 1989 den Einsatz von Herbiziden abzubauen und zu naturfreundlicheren Methoden bei der Pflege der öffentlichen Anlagen überzugehen (vgl. KOLLEE 1989, 14 f).

Mit dem Strukturplan von 1991 wurde der Arten- und Biotopschutz erstmals zu einem erklärten Ziel der städtischen Freiraumpolitik. Der Schutz und die Förderung von Natur in der Stadt wurde neben dem Erlebnis- und Bildungswert für die Stadtbewohner auch mit dem ökologischen Wert begründet. Damit folgte man den Vorgaben des im Jahr zuvor erschienen nationalen Plans für die Naturentwicklung (Naturbeleidsplan) (vgl. MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ 1989; STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1992c, 5; GEMEENTE AMSTERDAM 1991, II, 137). Zur Vorbereitung des neuen Aufgabenfeldes waren

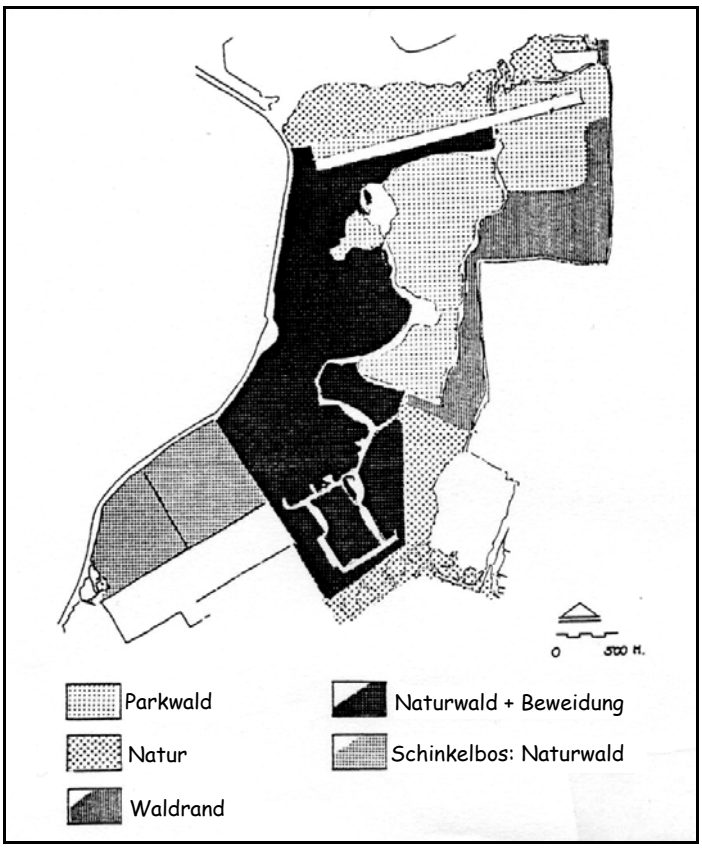
zunächst Grundlagenuntersuchungen nötig, darunter eine Inventarisierung der Arten und Biotoptypen auf dem Stadtgebiet und die Ermittlung der ökologischen Struktur der Stadt, die sich aus dem Zusammenhang mit der baulichen Struktur ergibt (vgl. STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE 1992c und d).

Die Sichtweise von der Stadt als Ökosystem findet ihren Ausdruck unter anderem in der Berücksichtigung ökologischer Belange beim Bau neuer Wohnviertel. Ein Musterbeispiel hierfür gibt es im Stadtteil Westerpark, wo Mitte der 90er auf einem ehemaligen Industriegelände ein ökologisches Wohngebiet entstand. Neben anderen Prinzipien, wie der energiesparenden Bauweise und der Verwendung umweltgerechter Baumaterialien, kam man hier der Forderung nach flächensparendem Bauen nach. Trotz der hohen Dichte kennzeichnet sich das Viertel durch eine gute Wohnqualität. Raum für kleinere Grünflächen, Spielgelegenheiten und auch private Gärten konnte durch die konsequente Ausrichtung der Erschließung am öffentlichen Nahverkehrssystem gewonnen werden, die eine Minimierung des Straßen- und Parkraums ermöglichte (vgl. VAN SCHENDELEN 1997, 259).

Ein Beispiel für die praktische Umsetzung bei der Pflege und Gestaltung der Freiräume in Amsterdam stellt der Amsterdamer Wald dar. Seit 1994 erfahren Naturschutz und Naturerleben hier eine verstärkte Förderung. So wurden bestimmte Bereiche als Naturwaldzonen ausgewiesen, in denen durch einen zurückhaltenden und methodisch angepassten Einschlag ein naturnahes Waldgefüge mit einer hohen Zahl unterschiedlicher Biotoptypen entwickelt werden soll. Auch die Pflege der Grasflächen soll gebietsweise durch den Einsatz Schottischer Hochlandrinder als Weidetiere auf eine ökologisch angepasste Weise erfolgen. Ein weitere Verbesserung der ökologischen Qualitäten des Waldes wird durch die Umwandlung von insgesamt 3,5 km befestigter Uferzonen in naturnahe Uferbereiche angestrebt, die den Amsterdamer Wald von Norden nach Süden durchziehen. Diese Maßnahme dient vor allem dem Amphibienschutz, trägt aber auch generell zur Erhöhung der floristischen und faunistischen Artenvielfalt bei.

Die genannten Maßnahmen verstärken die Funktion des Amsterdamer Waldes als Bestandteil der sogenannten “grünen Achse“, einer ökologischen Verbindungszone zwischen Amstelland und Spaarnwoude, die wiederum ein Element “ökologischen Hauptstruktur“ der Provinz Nord-Holland darstellt. Die Maßnahmen zur Naturentwicklung im Amsterdamer Wald stoßen dort an eine Grenze, wo sie mit der Erholungsfunktion des Waldes kollidieren. Mit gegenwärtig rund 4,5 Millionen Besuchern pro Jahr steht der Amsterdamer Wald unter einem starkem Druck. Befragungen ergaben, dass für einen hohen Prozentsatz der Besucher die Möglichkeit des Naturerlebens in Stadtnähe einen wichtigen Grund für den Besuch darstellt. Es müssen jedoch auch Bereiche für die aktive, auf Spiel, Sport und Gastronomie gestützte Erholung angeboten werden. Voraussetzung für den Naturgenuss ist zudem eine entsprechende Erschließung der Naturbereiche, die den Schutzfunktionen wiederum entgegenstehen kann. Eine Entlastung ist durch die 70 ha große Südwesterweiterung in den Schinkelpolder zu erwarten. Hier wird das Naturgebiet Schinkelbos angelegt, dessen erste Hälfte 1999 an den Amsterdamer Wald angeschlossen wurde (vgl. DAALDER 1995 und 1999).

Abb. 85: Zonierung im Amsterdamer Wald



(Quelle: DAALDER 1995, 7; Beschriftung überarbeitet)

Zwar stellt der Amsterdamer Wald angesichts seiner Größe einen Sonderfall dar, doch zeigen andere Beispiels, wie die Planungen für den neuen Diemerpark oder der ökologische Umbau des Baanakkersparks in Amsterdam-Noord, dass auch in kleinere Parks naturnahe Bereiche integriert werden können (vgl. ALUVIHARE 1999, HAAIJEN 2000).

Der Tendenz zu mehr Natur in städtischen Parks und Grünanlagen steht eine zweite gestalterische Strömung der 80er und 90er Jahre konträr gegenüber, die sich ebenfalls im Bild der Amsterdamer Freiräume niedergeschlagen hat. Unter dem Einfluss der Wettbewerbsentwürfe für den Pariser Parc de la Villette (1982) entwickelten niederländische Landschaftsarchitekten den Typ des sog. “post-geometrischen“ Parks. Der Park wird von ihnen weniger als grünes Refugium, sondern vielmehr als Konzentrationspunkt städtischer Aktivitäten angesehen, eine Ansicht, die sie gestalterisch in der Verwendung “parkfremder“ Materialien wie Beton, Asphalt, Aluminium oder Stahl sowie in der künstlichen Verfremdung der eingesetzten Pflanzen durch geometrischen Schnitt ausdrücken. Die Neugestaltung des Amsterdamer Museumsplatzes im postgeometrischen Stil markiert den Bruch mit der herkömmlichen Gestaltungstradition des Parks als grüne Lunge (vgl. VAN SCHENDELEN 1997, 266 f).

Auch der Entwurf für den Neuen Westerpark, der westlich des alten Westerparks auf dem Gelände eines stillgelegten Gaswerkes entsteht, trägt ebenfalls Züge der postgeometrischen Gestaltungs-richtung. Die unter Denkmalschutz stehenden Werksgebäude, in denen heute vorwiegend Kultur-einrichtungen untergebracht sind, mussten in den Park integriert werden. Ergänzt um ein Kino,

Galerien, Ausstellungs- und Veranstaltungsräume, sowie Cafés und Restaurants soll sich der Park mit Hilfe dieser Baulichkeiten zu einem intensiv genutzten Publikumsmagneten entwickeln. Die Gestaltung des Parks unterstützt diese Funktion durch Elemente wie eine große Wiesenfläche für Open-Air-Veranstaltungen und breite Boulevards, die große Menschenmassen aufnehmen können. Lediglich die Übergangsbereiche zum Westerpark und zur Brettenzone sind der ruhigeren Erholung vorbehalten und bieten mehr Raum für Bepflanzung (vgl. VERHAGEN 1999).

An den Beispielen in Amsterdam wird deutlich, dass der postgeometrische Stil vor allem in zentrumsnahen und kleineren Freiräumen zur Anwendung kommt, die intensiv genutzt werden. Hier wäre eine Förderung der Naturentwicklung auch schwieriger. Der ökologische Stil ist umgekehrt häufiger in peripheren, weniger stark frequentierten Freiräumen anzutreffen, die sich zudem durch ihre Größe und Nähe zum ländlichen Umland besser für die Naturentwicklung eignen. Insgesamt zeigen die Beispiele für die neuen Entwicklungstendenzen der Amsterdamer Freiräume, dass die Freiraumwicklung der jüngeren Vergangenheit von einer starken Diversifizierung geprägt ist. Sie hat zu einer größeren physiognomischen und funktionalen Vielfalt der bis in die 70er Jahre hinein relativ einheitlich gestalteten städtischen Freiräume geführt.

4.4.2.4 Kinderbauernhöfe: eine pädagogische Freiraumkategorie erweitert das Spektrum öffentlicher Freiräume

Eine Besonderheit in der Amsterdamer Freiraumentwicklung stellen die Kinderbauernhöfe dar. Es handelt sich hierbei ähnlich wie bei Spiel- und Sportplätze nicht um ein Element der Freiraumversorgung im engeren Sinne, da nicht das Freiraumangebot selbst, sondern eine bestimmte Nutzfunktion im Vordergrund steht. Viele von ihnen bilden jedoch grüne Inseln in einer ansonsten grünarmen Umgebung und ermöglichen nicht nur Kindern den Kontakt zur Natur. Der älteste Kinderbauernhof Amsterdams wurde in den 40er Jahren im Zoo Artis eingerichtet. Der Gedanke, Stadtkinder mit Tieren in Kontakt zu bringen, wurde in den 70er Jahren von der Gemeinde aufgegriffen und zur Grundlage für die Einrichtung weiterer Kinderbauerhöfe im Stadtgebiet gemacht. 1975 gab es insgesamt fünf Kinderbauernhöfe (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1975, 8 f). Ihre Zahl stieg bis in die 90er Jahre auf 20 an. Hinsichtlich ihrer Größe und Ausstattung weisen sie eine große Bandbreite auf. Obwohl sie unter der Obhut der Gemeinde stehen und zum Teil auch als gemeindliche Projekte entstanden sind, werden sie heute in allen Fällen durch Vereine oder Stiftungen betreut und leben durch das Engagement der Bürger. Einige liegen in Parks, wie zum Beispiel im Westerpark, im Rembrandtpark oder im Park Bijlmerweide, wo ihnen zumeist größere Flächen zur Verfügung stehen, andere befinden sich auf relativ kleinen Grundstücken in dicht bebauten Stadtteilen wie die Kinderbauernhöfe “Zimmerterrein“ in Oud West, “Dierenpijp“ in De Pijp und “De Dapperhoeve“ im Stadtteil Oost. Letzterer ist mit einer Fläche von lediglich 630 m^2 einer der kleinsten Kinderbauernhöfe. Das Angebot der Kinderbauernhöfe richtet sich vor allem an die Kinder aus der direkten Umgebung. Viele Kinderbauernhöfe arbeiten jedoch auch mit Schulen zusammen oder können über eine reichhaltigere Ausstattung ihren Einzugsbereich und Besucherkreis ausweiten (vgl. AMSTERDAMS NATUUR- EN MILIEU EDUCATIE CENTRUM 1992).

4.4.3 Die Randstad-Grünstruktur: Freiraumentwicklung in Kooperation zwischen Staat, Provinzen und Gemeinden

Eine wichtige Komponente innerhalb der Amsterdamer Freiraumplanung der 80er und 90er Jahre stellt die Randstad-Grünstruktur dar. Es handelt sich hierbei um ein auf nationaler Ebene entwickeltes Konzept zur Landschaftsentwicklung in der Randstad, das ähnlich wie die Grünen Sterne in Kooperation der nationalen, provinzialen und kommunalen Planungsebenen umgesetzt wird. Durch die Maßnahmen in den Bereichen Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz und Freizeit und Erholung soll der Freiraum im Umfeld der Randstad aufgewertet und damit nachhaltig vor den Gefährdungen durch die Verstädterung gesichert werden. Die Randstad-Grünstruktur, die einem Netzwerk aus Erholungs- Landwirtschafts- und Naturgebieten entspricht, erstreckt sich von Dordrecht über Rotterdam, Delft, Den Haag und Leiden nach Haarlem, Amsterdam und Het Gooi bis nach Utrecht. Sie hat Verzweigungen nach Spijkenisse, Zoetermeer, Purmerend, Huizen-Oostermeent, Zaanstreek und Ijmond .

Abb. 86: Das Programmgebiet der Randstad-Grünstruktur



(Quelle: MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUUR-BEHEER EN VISSERIJ 1992, 26, Markierung ergänzt)

Die Vorstellungen der Regierung bezüglich der praktischen Realisierung der Randstad-Grünstruktur wurden nach umfangreichen Vorarbeiten in der 1985 veröffentlichten “Nota Ruimtelijk Kader Randstadgroenstructuur“ niedergelegt (MINISTERIE VAN VROM / MINISTERIE VAN LNV 1985). Dieser “räumliche Rahmen der Randstad-Grünstruktur“ entstand in Zusammenarbeit mit den betroffenen Provinzen und basierte auf einer Reihe von Strukturskizzen und Stukturschemata, sowie dem “Meerjarenplan Bosbouw“ (“Mehrjahresplan Forstwirtschaft“), deren programmatische Zielvorgaben für den ländlichen Raum auf diese Weise integriert und in konkrete Maßnahmen umgesetzt wurden. Durch die Abstimmung auf die Vorgaben der bestehenden Strukturskizzen und Strukturschemata beinhaltete der Planungsrahmen für die Randstad-Grünstruktur keine grundsätzlich neuen Entwicklungsrichtungen. Er sollte in erster Linie bestehende sektorale Ziele und Instrumente zur Verwirklichung der Randstad-Grünstruktur aufeinander abstimmen.

Grundsätzlich besteht die Rolle der Provinz bei der Realisierung der Randstad-Grünstruktur

a) in der vermittelnden Funktion zwischen Regierung und Gemeinden sowohl in fachlicher als auch in organisatorischer Hinsicht,
b) in der fachlichen Unterstützung der Gemeinden bei der Planung und Umsetzung,
c) in der Koordinierung der Arbeit an den Projekten durch die Erstellung des Ablaufplanes,

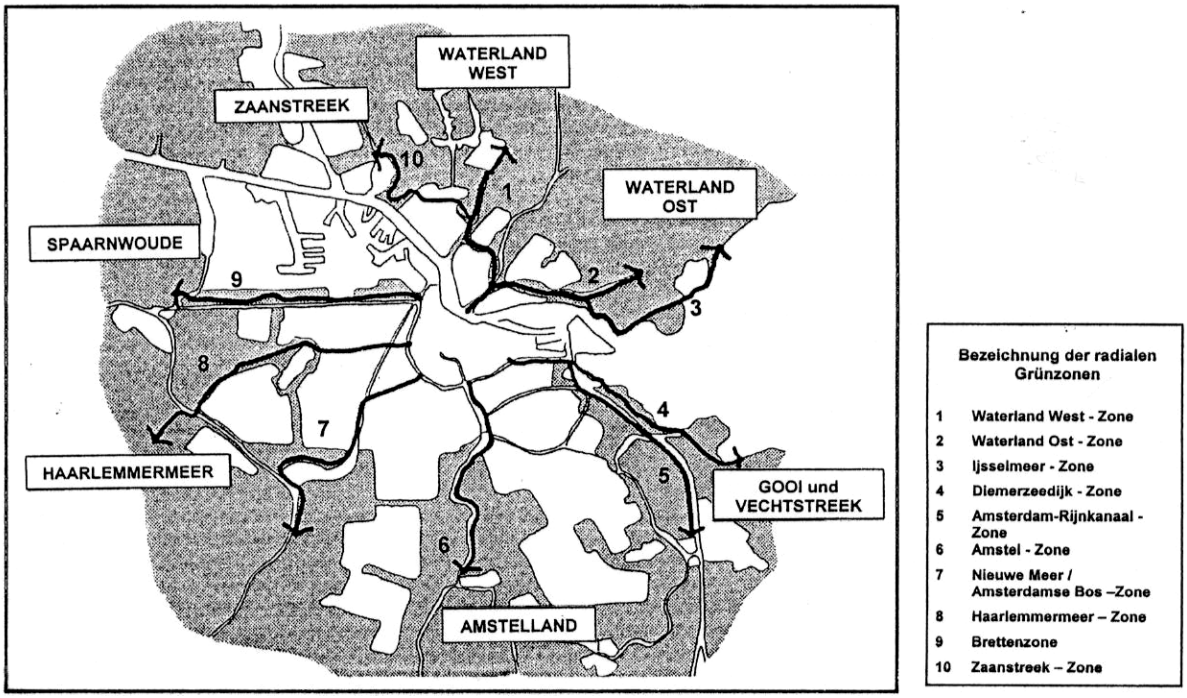
d) in der Integration der Randstad-Grünstruktur in die Regionalplanung
e) in der Erweiterung sowie der verstärkten Anwendung des bestehenden Instrumentariums zur Umsetzung der Planungen für die Randstad-Grünstruktur (vgl. PROVINCIE NOORD-HOLLAND 1990, 70-74).

Die abschließende Konkretisierung der Randstad-Grünstruktur erfolgt auf der Ebene der Gemeinden, die Projekte für die Aufnahme in das provinziale Programm der Randstad-Grünstruktur vorschlagen. Amsterdam veröffentlichte 1987 die "Nota Amsterdamse prioriteiten en de randstadgroenstructuur" als Beitrag der Stadt zur Arbeit im Lenkungsausschuss für Nordholland, ein Planungsdokument, in dem die Stadt darlegte, welche Elemente der Amsterdamer Freiraumplanung sich für eine Integration in die Randstad-Grünstruktur anboten und welche Prioritätensetzung sie dabei anstrebte.

Da die Kosten für die Anlage und Gestaltung von Projekten im Rahmen der Randstad-Grünstruktur zum überwiegenden Teil vom Staat und der Provinz getragen wurden (75% Staat, 15% Provinz, 10% Gemeinden oder Körperschaften), war die Randstad-Grünstruktur für Amsterdam eine wichtige Finanzierungsmöglichkeit für Freiraumprojekte, für die die Stadt andernfalls allein hätte aufkommen müssen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1990, 17). Im Zentrum des Interesses der Stadt stand der Beitrag, den die Randstad-Grünstruktur für die Erholung der Amsterdamer Bevölkerung liefern konnte. Da man in dieser Zeit bereits besonderen Wert auf die Verbesserung der Freiraumversorgung in der direkten Wohnumgebung legte, gewann die Randstad-Grünstruktur der Sicht Amsterdams erst durch ihre Verknüpfung mit der städtischen Grünstruktur ihren eigentliche Bedeutung für die Stadt. Entsprechend legte Amsterdam den höchsten Wert auf Projekte innerhalb der radialen Grünverbindungen, die u.a. im Strukturplan der Stadt von 1985 ausgewiesen worden waren. An zweiter Stelle folgten grüne Tangentialverbindungen zwischen den Radialen am Stadtrand. Sowohl in den Radialen als auch in den Tangentialen hatte die Anlage von Radwegen Vorrang vor allen anderen Maßnahmen zur Verbesserung der Erholungsinfrastruktur. Darüber hinaus richtete sich die Priorität nach der Nähe zur Stadt (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1987, 7).

In den folgenden fünf Jahren konnten vor allem diejenigen Planungen verwirklicht werden, die unter der Verantwortlichkeit eines Erholungszweckverbandes standen. Offensichtlich wirkte sich hier positiv aus, dass für diese Projekte ein eigener organisatorischer Rahmen bestand. Die Durchführung der übrigen Projekte verlief wesentlich langsamer. Ungünstigerweise handelte es sich dabei überwiegend um Projekte, auf die Amsterdam aufgrund ihrer Nähe zur Stadt oder ihrer Lage innerhalb der Verbindungszonen besonderen Wert gelegt hatte. Für diese Projekt war die Stadt allein verantwortlich. Provinz und Regierung lieferten hierzu lediglich finanzielle Beiträge (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1992, 4).

Abb. 87: Die radialen Grünzonen



(Quelle: GEMEENTE AMSTERDAM 1987, Beschriftung überarbeitet)

1992 überarbeitete die Stadt ihre Politik bezüglich der Randstad-Grünstruktur und veröffentlichte sie in der sog. „Beleidsnota Randstadgroenstructuur Amsterdam“. Prinzipiell wurden die Zielsetzungen aus der „Nota Amsterdamse Prioriteiten en de Randstadgroenstructuur“ mit einigen leichten Akzentverschiebungen weiterverfolgt. Den Radialen wurde gegenüber den Tangentialen kein Vorrang mehr eingeräumt. Wichtiger für die Prioritätensetzung war vielmehr der Stand der Planung infragekommender Projekte (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1992a, 7).
Durch eine stärkere Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes lag der Schwerpunkt des Amsterdamer Interesses an der Randstad-Grünstruktur in den 90er Jahren jedoch nicht mehr ganz so eindeutig auf der Erholungsnutzung. Die “neuen“ Ziele wie “Begrenzung des Energieverbrauchs“ und “Respektierung ökologischer Systeme“ ließen sich z.T. recht gut mit den alten Zielsetzungen in Einklang bringen. So trägt das angestrebte Radwegenetz zur Verminderung des motorisierten Ausflugsverkehrs bei. Neue Gesichtspunkte wie die Zonierung der Randstad-Grünstruktur in intensiv und weniger intensiv genutzte Gebiete und die Schaffung ökologischer Verbindungszonen aus Gründen des Artenschutzes ließen sich in die Konzeption der Randstad-Grünstruktur relativ problemlos einfügen (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1992a, 16).

Eine wichtige Ergänzung gegenüber der Nota von 1987 und ein weiteres Zeichen für eine ökologisch sensiblere Zugangsweise an freiraumplanerische Aufgaben im Außenbereich stellte die strukturelle Differenzierung der radialen Grünzonen dar. Die bestehenden landschaftlichen Unterschiede sollen aufgrund ihrer Bedeutung für Naturschutz und Erholung erhalten bleiben bzw. verstärkt werden. Für die Amstelzone beispielsweise gilt die Flusslandschaft als charakteristisch und wurde zum Leitbild zukünftiger Entwicklung gemacht. Für Waterland ist dies die Weidelandschaft, in

der Zone Amsterdam-Rijnkanaal soll eine Waldlandschaft geschaffen werden (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM 1992, 11).

Abb. 88: Beginn einer radialen Grünzone (Brettenzone) im Anschluss an den Westerpark



(Foto: A. Philipp, 1995)

Mit dem “Structuurschema Groene Ruimte“ von 1994, das die Grundlinien der nationalen Raumordnungspolitik für den ländlichen Raum in den Bereichen Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Gartenbau, Natur und Landschaft, Kulturgeschichte, Erholung, Tourismus und Fischerei neu definierte, kam es zu Änderungen in der Förderpraxis für die Randstad-Grünstruktur. Die Regierung sprach sich für die Fortsetzung des Programms der Randstad-Grünstruktur über das Jahr 2000 hinaus aus. Die Zielstellungen aus der “Nota Ruimtelijk Kader Randstadgroenstuctuur“ wurden um den Beitrag der Randstad-Grünstruktur zur Verstärkung der weichen Standortfaktoren und damit der internationalen Konkurrenzfähigkeit der Randstad sowie um ökologische Belange erweitert und das Gebiet der Randstad-Grünstruktur durch die Einbeziehung der “Neuen Stadt“ Almere ausgedehnt. Der Akzent bei der Realisierung der Randstad-Grünstruktur liegt nun auf größeren Raumeinheiten, den im Structuurschema Groene Ruimte neu eingeführten “großen Grüngebieten“. Sie sollen jeweils 1000-2000 ha umfassen und sich vornehmlich aus Wald-, Natur- und Erholungsflächen zusammensetzen. Bei diesen Randstad-Grünstruktur-Projekten neuen Stils erhalten Natur- und Landschaftsschutz, aber auch die Holzproduktion einen deutlich höheren Stellenwert, als in den in der Praxis hauptsächlich auf die Erholungsnutzung ausgerichteten bisherigen Ranstad-Grünstruktur-Projekten (vgl. MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ 1994, 13 f). Der Strategiewechsel bündelte die Förderung auf wenige Gebiete innerhalb der Randstad-Grünstruktur und schränkte damit die Flexibilität der Städte bezüglich der Freiraumentwicklung in ihrer direkten Umgebung stark ein. Auch für Amsterdam ist die Förderpraxis ungünstiger geworden Durch die Konzentration auf die Grünprojekte hat sich der Schwerpunkt vom Stadtrand wegverlagert, so dass es weitaus schwieriger geworden ist, für stadtnahe Projekte Zuschüsse zu gewinnen. Lediglich Radwege, die die Stadt mit einem großen Grüngebiet in Verbindung setzen, haben Aussicht auf staatliche Förderung.

4.4.4 Die Entwicklungsbilanz für den Zeitraum seit 1975

Die Schwerpunkte der Freiraumentwicklung in Amsterdam seit der Mitte der 70er Jahre lagen auf der Erweiterung und Neuanlage größerer Parks, der Entwicklung von Grünverbindungen mit dem Außenbereich und der Qualitätsverbesserung der städtischen Freiräume. Die Maßnahmen beinhalteten damit keine grundlegenden Veränderungen des auf der Basis des AUP und der Pläne für die Südosterweiterung angelegten freiräumlichen Musters. Diese von Kontinuität geprägte räumliche Entwicklung erfolgte vor dem Hintergrund einschneidender Veränderungen im konzeptionellen Bereich, durch die die traditionelle Freiraumplanung als Versorgungsplanung einen deutlichen Innovationsschub erfuhr. Das Konzept der kompakten Stadt war von großem Einfluss auf diese Neuorientierung, stellte jedoch nicht die einzige Einflussgröße dar.

Am Beispiel der kompakten Stadt lässt sich erneut aufzeigen, wie eng Freiraumplanung mit der allgemeinen Stadtentwicklungsplanung verflochten ist: Das Konzept der kompakten Stadt ist kein freiraumplanerisches Konzept, hat jedoch starke indirekte Auswirkungen auf die Freiraumversorgung der Stadt, da in der Praxis vor allem Freiflächen für eine bauliche Verdichtung in Frage kommen. Zu Beginn als Mittel gegen den anhaltenden Bevölkerungsverlust eingesetzt, erfuhr das Konzept der kompakten Stadt im Laufe der Zeit eine signifikante Funktionserweiterung. Es hängt sicherlich auch mit der Unbestimmtheit des Konzepts zusammen, dass es sich mit den von Strukturplan zu Strukturplan erfolgten Zielverschiebungen gut in Einklang bringen ließ. Durch den Amsterdamer Strukturplan “De Stad Centraal“, der die Wende zur kompakten Stadt einleitete, wurde der Wert von Grün in der Stadt nicht in Frage gestellt. Die freiraumplanerischen Ansätze, die hier und auch im Nachfolgeplan zur Anwendung kamen, standen in der Tradition der bisherigen “Grünversorgungsplanung“. Das Bekenntnis zu einer Reduzierung von Freiflächen verbarg sich zwischen den Zeilen, zum Beispiel in dem Gedanken, dass “grüne“ und “rote“ Erholungsräume einander ergänzen und bis zu einem gewissen Grade auch ersetzen können.

Erst die einsetzende verdichtende Bebauung und der ihr entgegentretende Widerstand führte zu einer ernsthaften fachlichen und politischen Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der kompakten Stadt auf die Freiraumversorgung. Die im Strukturplanentwurf von 1994 eingeführte Hauptgrünstruktur stellt gewissermaßen die - leicht verspätete - freiraumplanerische Antwort auf das Konzept der kompakten Stadt dar. Der Zwang zu einer systematischen freiraumplanerischen Zugangsweise und einer Neudefinition der Bedeutung des Grüns für die Stadt kann als positiver Effekt des mit dem Konzept der kompakten Stadt einhergehenden Drucks auf die Freiflächen angesehen werden. Mit der Ausweisung unverzichtbarer Elemente für das städtische Freiflächensystem übt die Hauptgrünstruktur eine Sicherungsfunktion aus, setzt Prioritäten für Investitionen zur Verbesserung der städtischen Freiraumstruktur und koordiniert die Freiraumplanung der Stadtbezirke. Insgesamt führte die Wende zur kompakten Stadt also zu einem Überdenken der Rolle des städtischen Freiraums sowohl in Kreisen der Planer und Politiker als auch in der Öffentlichkeit. Dieser Prozess der Um- und Neubewertung hat sich, soweit es sich feststellen lässt, positiv auf die Zukunft der Amsterdamer Freiraumversorgung ausgewirkt, in er zum einen in eine Erneuerung der Wertschätzung öffentlicher Freiräume mündete und zum anderen einen wichtigen Anstoß zu einem systematischeren und sensibleren planerischen Umgang mit den vorhandenen Freiflächen gab.

Positiv ist auch die aus der angestrebten Intensivierung des Raumgebrauchs resultierende neue Aufmerksamkeit für die ästhetische und funktionale Qualität des städtischen Raums bzw. seiner Freiräume zu bewerten, insbesondere in einer Zeit, in der Einsparungen und dezentrale Pflegestandards einen Qualitätsrückgang mit sich bringen.
Die ideelle Stärkung der Freiraumbelange kann jedoch nicht allein auf den Diskurs um die kompakte Stadt zurückgeführt werden, denn auch der Ökologiebewegung muss diesbezüglich ein großer Einfluss zugesprochen werden. Man kann davon ausgehen, dass die starke Position des Freiraums sich hemmend auf die Verdichtung im Rahmen der Realisierung der kompakten Stadt ausgewirkt hat. Die rein flächenhaften Auswirkungen auf die Freiraumsituation sind, soweit es auf der Basis der verfügbaren Daten beurteilen lässt (vgl. Abschnitt 4.4.1.4), bislang insgesamt sehr moderat geblieben. Zwar ist im Westen und im Süden der Stadt ein leichter Rückgang des Freiraumbestandes für den Zeitraum von 1989 bis 1999 zu verzeichnen, doch ist der Gesamtfreiflächenbestand der Stadt in dieser Zeit um 178 ha gestiegen. Verglichen mit dem Anstieg in den 60er, 70er und frühen 80er Jahren ist dieser Zuwachs jedoch relativ gering (vgl. GEMEENTE AMSTERDAM - DRO 1981; HET AMSTERDAMSE BUREAU VOOR ONDERZOEK EN STATISTIEK 1989-1999).

Die finanziellen Fördermöglichkeiten für stadtnahe Freiraumprojekte im Rahmen der Randstad-Grünstruktur stellten eine wichtige Unterstützung bei der Verbesserung der Verbindung zwischen den städtischen Freiräumen und dem Umland dar. Insgesamt ist auf diesem Bereich eine große Lücke zwischen dem planerischen Anspruch, wie er zum Beispiel in der Hauptgrünstruktur zum Ausdruck kommt, und der tatsächlichen Umsetzung zu konstatieren. Die Randstad-Grünstruktur veränderte darüber hinaus die Freiraumpolitik für das Umland, das traditionell vor allem den Bedarf der Stadt an Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten deckt, indem sie die Vielzahl der singulären lokalen Projekte in einen übergeordneten Kontext stellte und die Rolle des ländlichen Umlandes von einem Ergänzungsraum der Stadt zu einem multifunktionalen Raum von gleichwertigem Rang erweiterte. Die Stärken der Randstad-Grünstruktur lagen bzw. liegen darüber hinaus in der Integration und Koordination sektoraler Belange und Instrumente. Eine inhaltliche Ausgestaltung beispielsweise in Form eines räumlichen Leitbildes, wie sie auf provinzialer Ebene hätte geleistet werden können, unterblieb hingegen weitgehend. Auch das Konzept der großen Grüngebiete kann dieses Manko nicht beheben. Zwar sind sie bereits auf nationaler Ebene relativ konkret ausgestaltet, doch bedingen sie einen planerischen Rückzug aus den übrigen Stadtrandgebieten und verstärken damit das konzeptionelle Defizit für den stadtnahen ländlichen Raum.

Tab.17: Zentrale Tendenzen der Freiraumentwicklung und Freiraumplanung in Amsterdam 1975 – 2000

ZENTRALE TENDENZEN		Manifestation der Grundtendenzen in der Freiraumentwicklung und Freiraumplanung für Amsterdam
Fortsetzung der Expansion		• Floriade 1982: Gaasperpark • Kinderbauernhöfe • Programm zur Erweiterung der stadtteilübergreifenden Grünversorgung um 200 ha (*Strukturplan 1985*) • Erweiterung des Amsterdamer Waldes um 70 ha • Einrichtung des Diemerparks (Grünversorgung für Ijburg)
Konzept der kompakten Stadt	**Verdichtung**	• Bebauung wohnungsnaher Grünflächen in den "Gartenvorstädten" (*Strukturplan 1985*) • Hauptgrünstruktur als Abwägungsinstrument (*Strukturplan 1996*)
	Verbindung/ Vernetzung	• Ausbau von "grünen Erholungsrouten" (*Strukturplan 1985*) • Ausweisung "grüner Fahrradrouten" (*Strukturplan 1996*) • Ausbau der radialen Grünverbindungen im Rahmen der Randstad-Grünstruktur
	Sektorale Integration	• Erweiterte Sichtweise: Freiräume als städtische Erholungsräume werden in dieser Funktion durch nicht-grüne Räume ergänzt (Straßen, Grachten, Plätze etc.) (*Strukturplan 1985*) • Konzept der "rekreativen Konzentrationspunkte" (*1985*) • "postgeometrische" Gestaltung vielbesuchter Grünanlagen (z.B. Museumsplatz, Erweiterung Westerpark)
	Intensivierung der Freiraumnutzung	• Studien zur Nutzung der öffentlichen Parks und Erholungsgebiete zwecks Optimierung des städtischen Freiraumangebotes und Anpassung an neue Anforderungsmuster Phase 1: Angebotsseite (*1986-1989*) Phase 2: Nachfrageseite (*1991-1996*)
	Qualitative Aufwertung der Freiräume	• Studien zur Gestaltung öffentlicher Grünflächen (*1984-1988*) (Hintergrund: Einheitlichkeit auch nach Dezentralisierung) • Verstärkung der Erholungsfunktion des öffentl. Raumes durch Sanierungs- und Verschönerungsmaßnahmen (*Strukturplan 1991*, *Strukturplan 1996*)
Naturschutz in der Stadt		• Grundlagenuntersuchungen u.a. zur Verteilung von Tier- und Pflanzenarten im Stadtgebiet (z.B. *Natur in Amsterdam, 1992; Ecologische Structuur Amsterdam, 1992*) • Naturentwicklung im Amsterdamer Wald, ökolog. Umbau Baanakkerspark (Amsterdam-Noord) • ökologische Verbindungszonen im Rahmen der Randstad-Grünstruktur (*1992*) • Extensivierung der Pflege (auch aus Kostengründen), Verzicht auf Herbizide

4.5 Vergleichendes Resümee zur Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den Untersuchungsgebieten seit 1975

4.5.1 Die Freiraumentwicklung zwischen Kontinuität und Innovation

Die quantitative und qualitative Freiraumentwicklung steht im Kontext der Veränderungen der räumlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, wobei sich insbesondere der wirtschaftliche Strukturwandel, die Rückbesinnung auf die Stadt und die Ökologiebewegung als relevant erwiesen haben. Die unterschiedliche lokale Ausprägung und Wirksamkeit dieser Einflussfaktoren erklären die Modifikationen der gemeinsamen Grundtendenzen der Freiraumentwicklung in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester.

Betrachtet man beispielsweise die quantitative Entwicklung der städtischen Freiraumversorgung, so lassen sich für alle drei Städte – trotz der teilweise problematischen Datengrundlage - deutliche Zuwächse verzeichnen. Diese Zuwächse erfolgten vor dem Hintergrund einer stagnierenden oder sogar stark rückläufigen Bevölkerungsentwicklung, führten also auf “passivem“ Weg zu einer Verbesserung des Versorgungsgrades pro Einwohner. Der quantitative und qualitative Verbesserung des Versorgungsstandards deckt sich mit der Zunahme des allgemeinen Wohlstands.
Den Zuwächsen an öffentlichen Freiräumen stand ein genereller Rückgang des Freiraumanteils an der Stadtfläche vor allem durch die Ausweitung der Siedlungs- und Verkehrsflächen gegenüber, die hauptsächlich auf Kosten der landwirtschaftlichen Nutzflächen ging. Hierdurch gingen gleichzeitig potentielle Erholungsflächen verloren. Die flächenmäßige Expansion der städtischen Freiräume ist also keineswegs mit dem Ende der “Expansionsphase“ abgeschlossen. Der Charakter der Expansion hat sich jedoch signifikant verändert:

Die Zunahme des Freiflächenangebotes in der vorhergegangenen Phase war eng an das Wachstum der expandierenden Städte gekoppelt. Neue Freiräume entstanden primär auf der Basis einer systematischen Versorgungsplanung auf “green-field sites“, in randlicher Lage und wurden durch Naherholungseinrichtungen im Umland ergänzt. Der Expansionsprozess der Freiflächen seit 1975 ist sowohl räumlich als auch hinsichtlich der zugrundeliegenden Entstehungs- und Planungskontexte wesentlich variantenreicher. Dies gilt sowohl auf der Ebene der Einzelstädte als auch im Vergleich der drei Städte. Der Variantenreichtum umfasst auch die Art der neuen Freiräume. Damit setzte sich auch die qualitative Expansion, die Differenzierung der Freiräume, in der dritten Phase fort:

Zwar wurden in den drei Beispielstädten zwar seit 1975 weiterhin Parks und Grünanlagen zur Ausstattung neuer Wohngebiete geschaffen und die Bemühungen zur Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten fortgesetzt, doch verlagerte sich der Schwerpunkt der Freiraumentwicklung unter dem Einfluss der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen in das Stadtinnere. Hier wurde das bestehende Angebot überprüft und wo möglich, durch Ausbau oder Neubau erweitert und gestalterisch an neue Anforderungen angepasst. Die freiräumliche Expansion der dritten Phase

trägt damit den Charakter eines Optimierungs- und Erneuerungsprozesses, bei dem es sowohl um die Behebung von seit langem bestehenden Defiziten als auch um die Modernisierung der unter den Rahmenbedingungen der Vergangenheit entstandenen Basisstruktur geht.

Ermöglicht oder erleichtert wurde diese Entwicklung durch die im Rahmen des wirtschaftlichen Strukturwandels zur Neunutzung anstehenden Flächen im Stadtinneren. Hierdurch wurden Flächen mobilisiert, die jahrzehntelang nicht zur Disposition der Stadtentwicklungsplanung gehörten. Es ist ein Charakteristikum der jüngeren Freiraumentwicklung, dass erstmals öffentliche Freiräume auf Flächen eingerichtet wurden, die vormalig einer baulichen Nutzung vorbehalten waren. Dieser Faktor wirkte sich in Düsseldorf stärker aus als in Amsterdam, da hier deutliche mehr Gebiete zur Umstrukturierung anstanden bzw. anstehen.

In Manchester hingegen prägte die Aufgabe von Industrieflächen die räumliche Entwicklung in einem Ausmaß, das mit den beiden anderen Städten kaum vergleichbar ist. Die Sanierung der durch ihre Vornutzung zum Teil schwer beeinträchtigten Flächen stellte bzw. stellt für die durch den industriellen Niedergang ohnehin finanziell stark geschwächte Stadt eine erhebliche Belastung dar. Trotzdem wurden insbesondere unter der Regie des Greater Manchester County Councils auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung große Fortschritte erzielt. Die Verbesserung der Freiraumsituation wie zum Beispiel durch die Flusstalprojekte erfolgte vor dem Hintergrund, dass eine Herrichtung für Freizeit und Erholung in den meisten Fällen die einzig mögliche Nachnutzungsform war und die Freiraumentwicklung daher, so wünschenswert sie auch erschien, eine Notlösung darstellte. Diese Notlösung wurde allerdings mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung dadurch aufgewertet, dass über Aufwertung des “weichen“ Standortfaktors “Umweltqualität“, das Image der Stadt bzw. der Region und damit die Chancen auf eine Ansiedlung neuer Firmen erhöht werden konnten.

Auch die qualitative Freiraumentwicklung der letzten 25 Jahre ist durch eine Mischung von Kontinuität und Innovation geprägt:
Charakteristisch für die qualitative Entwicklung des Freiraumangebotes in den drei Beispielstädten war beispielsweise die Einrichtung neuer Parks in mit Freiraum unterversorgten Innenstadtgebieten sowie die Erweiterung bestehender innerstädtischer Parks. Unter den erweiterten bzw. zum gegenwärtigen Zeitpunkt zur Erweiterung vorgesehenen Parks befinden sich einige sehr alte Parks wie der Volksgarten in Düsseldorf oder Ooster- und Westerpark in Amsterdam. Parkerweiterungen haben in der Vergangenheit hauptsächlich im Zuge der Entstehung der Parks stattgefunden und stellten häufig von Anfang an geplante Ausbaustufen dar, die sukzessive verwirklicht wurden (s. z.B. Vondelpark S. 70, Oosterpark S. 72, Volksgarten S. 57). Bei den Parkerweiterungen seit 1975 handelt es sich hingegen um neue Projekte. Im Unterschied zu Amsterdam und Düsseldorf war der bestimmende Entwicklungstrend in Manchester nicht die Erweiterung, sondern die Restaurierung bestehender Anlagen.

Unter dem Einfluss des Ökologiegedankens und in Manchester auch unter der Perspektive der lediglich temporären Freiraumnutzung brachliegender Industrieflächen entstanden neben den

klassischen Freiräumen auch Freiraumtypen mit neuen Gestaltungsmerkmalen. Ihr gemeinsames Kennzeichen ist ein zurückhaltenderes gärtnerisches Einwirken. Die Übergänge zwischen relativ formalen Anlagen, in denen lediglich eine ökologisch angepasstere Artenwahl und Pflege zur Anwendung kommt, und (fast) naturbelassenen Gebieten, wie sie beispielsweise im Mersey Valley vorkommen, sind dabei fließend und lassen sich – auf kleinere Areale beschränkt - durchaus auch innerhalb einer einzigen Anlage finden. Zwar waren die ökologischen Freiraumfunktionen Naturschutz und Naturentwicklung sowie die Umwelthygiene bereits in der vorhergehenden Phase vorhanden, doch kam es erst in der dritten Phase zu einer über singuläre Modellprojekte hinausgehenden, bewussten und gezielten Förderung dieser Funktionen auch im innerstädtischen Bereich.

In Düsseldorf und Amsterdam waren bzw. sind die finanziellen und politischen Rahmenbedingungen für diese Förderung zwar günstiger als in Manchester, doch erwiesen sich die Grenzen für eine ökologische Freiraumentwicklung auch hier als relativ eng gesteckt. Dies gilt beispielsweise auch für die angestrebte Pflege und Gestaltung städtischer Grünflächen nach ökologischen Gesichtspunkten, die sich häufig am konventionellen gärtnerischen Schönheitsbild vieler Bürger reibt und vielfach mit einer intensiven Nutzung der Flächen unvereinbar ist. Grundsätzlich befindet sich der Bereich der Naturentwicklung in städtischen Freiräumen in einer Erforschungs- und Erprobungsphase, so dass das Potential noch längst nicht ausgeschöpft ist. Dort wo größere Freiflächen zur Verfügung stehen, was vor allem am Rande der Stadt der Fall ist, lässt sich die Verquickung der Funktionen Freizeit und Natur wesentlich leichter verwirklichen. Eine naturnahe Gestaltung von Freizeit- und Erholungsanlagen ist hier mittlerweile kein Streitpunkt mehr, sondern eine Selbstverständlichkeit, stellt doch die Natur die Basis und einen attraktiven Rahmen für viele Freizeit- und Erholungsaktivitäten dar (s. z.B. Amsterdamer Wald S. 332).
Mit der Ökologiebewegung erlebte auch die Bildungs- und Erziehungsfunktion städtischen Grüns, die beim Bürgerpark eine wichtige Rolle gespielt hatte und in Schulgärten und “heemtuinen“ fortlebte, eine Renaissance. In allen drei Städten lag der Förderung von Natur in der Stadt der Gedanke zugrunde, hierdurch den Kontakt der Städter zu ihrer belebten Umwelt zu ermöglichen und hierüber ihr Umweltbewusstsein zu verbessern. Dass sich dieser Gedanke in Manchester weniger in der traditionellen Grünflächenverwaltung als in den vorgestellten Konzepten und Projekten der in Manchester wirkenden Partnerschaftsorganisationen widerspiegelt, ist ein Zeichen für die Innovationskraft dieser Organisationen.

Ein zentrales Charakteristikum der Freiflächenexpansion seit 1975 ist der Ausbau linearer Freiräume. Ihre Formen- und Größevielfalt reicht von den Flusstälern, Kanälen und stillgelegten Bahngleisen in Manchester und Umgebung über die begrünten Verkehrstunnel in Düsseldorf bis zu begrünten Rad- und Gehwegverbindung, die in allen Städten zu finden sind. Über die Vernetzung werden auf flächensparende Weise die Erreichbarkeit und die Ausstrahlung der vorhandenen Freiräume verbessert und ihre Nutzungsintensität erhöht. Der freiraumplanerische Grundgedanke ist zwar, wie in Kapitel 3 deutlich wurde, keineswegs neu, doch fand die Forderung nach einer Verknüpfung der Freiräume der Stadt zu einem durchgängigen System Nachdruck durch die wichtige Rolle, die eine Vernetzung der städtischen Freiflächen für die ökologischen Ziele in der Stadt spielt.

Trotz der Erweiterung des Funktionsspektrums der städtischen Freiräume blieb die Freizeit die Hauptfunktion städtischer Freiräume. Die Veränderungen im Freizeitverhalten, die sich aufgrund einer veränderten städtischen Bevölkerungszusammensetzung und aufgrund generell wirksamer sozioökonomischer Faktoren feststellen lassen, haben in der jüngeren Freiraumentwicklung in den Beispielstädten noch keinen konkreten räumlichen Niederschlag gefunden. In konzeptioneller Hinsicht hat lediglich Amsterdam auf diese Trends reagiert. Hier wurden entsprechende Grundlagenuntersuchungen durchgeführt und ein neuer Ansatz städtischer Freiraumplanung für Freizeit und Erholung entwickelt. Der neue Ansatz, der eine engere Verbindung zwischen den städtischen Freiräumen und dem "nicht-grünen" öffentlichen Raum der Stadt vorsieht, ist stark von der Orientierung am Konzept der kompakten Stadt und der daraus abgeleiteten Forderung nach einer intensiveren Nutzung der verfügbaren kernstädtischen räumlichen Ressourcen beeinflusst. Er legt zudem – und dies ist ein Charakteristikum der Freiraumplanung in allen drei Städten – großen Wert auf die Integration der räumlichen Planung mit den gestalterischen Disziplinen.

4.5.2 Die Entwicklung der Freiraumplanung

Ließ sich auf inhaltlicher Ebene eine zunehmende Integration und Verflechtung der Freiraumentwicklung mit anderen räumlichen und auch nicht-räumlichen Politikfeldern beobachten, so trifft dies auch auf organisatorischer Ebene zu. Die Tätigkeit der Stadtverwaltung auf dem Gebiet der Freiraumplanung wurde zunehmend durch Aktivitäten von privater Seite ergänzt und teilweise auch ersetzt. Dieser Entwicklung liegen verschiedene Ursachen zugrunde. Auch sie ist in den drei untersuchten Städten unterschiedlich stark ausgeprägt.

Das private Engagement der Bürger hat in der städtischen Freiraumentwicklung seit ihren Anfängen eine wichtige initiierende und katalysierende Rolle gespielt. Seit den 70er Jahren kam es verstärkt über die Ökologiebewegung zum Tragen, wirkte sich jedoch auch weiterhin im Rahmen von Projekten mit sozialer Zielsetzung aus. So verdanken die Kinderbauerhöfe in Amsterdam ihre Existenz zu einem großen Teil der Initiative der Bürger.
Das private Engagement wurde auf der anderen Seite gleichzeitig durch eine verstärkte Einbeziehung der Bürger in Planungsprozesse gefördert, ein genereller Trend in der Planung, der sich nicht auf die Freiraumplanung allein bezieht. Für die Freiraumentwicklung ist diese Tendenz jedoch besonders bedeutsam, weil die Bürger, wie an verschiedenen Beispielen aus den Untersuchungsräumen deutliche wurde, eine starke Lobby für den Erhalt und die Vermehrung von Freiflächen in ihrer Wohnumgebung bilden. Die Einbeziehung der Bürger in umweltverbessernde Maßnahmen verstärkt die Effizienz und Dauerhaftigkeit vieler Projekte. Sowohl der Community Initiative Fund in Manchester als auch die Stadtbegrünungsaktionen in Düsseldorf basierten auf diesem Prinzip.

Auch Umstrukturierungen der Verwaltungsorganisation haben zu Veränderungen im Spektrum der Akteure und tendenziell auch zur Vermehrung der Akteure beigetragen. In Amsterdam führte die Dezentralisierung der Stadtverwaltung zu einer Aufsplittung der Zuständigkeit für die städtischen Freiräume auf 16 Stadtteilverwaltungen. Durch das koordinierende Einwirken der Planungs- und

Beratungsstelle bei der Stadt soll trotzdem ein einheitlicher Kurs in der Freiraumentwicklung gewahrt bleiben. Die Auswirkungen dieser Vermehrung der Akteure ist aufgrund der Kürze des Zeitraums noch nicht absehbar.
In Manchester hat sich das Spektrum der Akteure auf dem Gebiet der Freiraumentwicklung während der vergangenen 25 Jahre im Vergleich der Untersuchungsräume am deutlichsten verändert. Hierauf hat die politische Entwicklung in Großbritannien, wie in Abschnitt 4.2.2 erläutert, einen starken Einfluss ausgeübt. Die Zurückdrängung des öffentlichen Sektors erfolgte hier als von der Londoner Regierung betriebener Prozess. Die am Beispiel Manchesters vorgestellten, von der Regierung ins Leben gerufenen Umweltinitiativen haben Aufgaben der öffentlichen Hand übernommen, die sie unter Gewinnung privater Gelder und unter Gewinnung der Mithilfe von Firmen und Privatleuten durchführen. Hieraus ergibt sich zwangsläufig eine stärkere Projektorientierung als für die auf Langfristigkeit angelegte Arbeit der zuständigen Behörden notwendig war bzw. ist. Neben den politischen Absichten ist dieser Wandel auch durch die prekäre finanzielle Lage und den Zwang zum Sparen motiviert. Die Grenzen der Freiraumentwicklung sind in Manchester nicht mehr räumlich, sondern in erster Linie finanziell determiniert.
Auch in den beiden anderen Städten müssen die zuständigen Behörden mit einem stark geschrumpften finanziellen Spielraum arbeiten und über Projekte neue Finanzierungsmöglichkeiten erschließen, doch klafft das Verhältnis von finanziellem zum räumlichen Spielraum weniger weit auseinander als in Manchester. Durch die Verknüpfung freiraumplanerischer Projekte mit Projekten, von denen ein wirtschaftlicher Gewinn zu erwarten ist, wie zum Beispiel einer Gartenschau, lässt sich der finanzielle Engpass punktuell überbrücken. Am Beispiel der BUGA in Düsseldorf wurde deutlich, dass durch eine derartige Verknüpfung auch Freiflächen dauerhaft gesichert werden können, die ansonsten mit hoher Wahrscheinlichkeit dem Bebauungsdruck zum Opfer gefallen wären. Amsterdam hat als zweimaliger Austragungsort der Floriade in freiräumlicher Hinsicht ebenfalls vom gärtnerischen Ausstellungswesen profitieren können. Auch in britischen Städten gibt es Beispiele dieser Art, doch hat die nationale Gartenschau bislang noch nicht in Manchester stattgefunden.

Mit den Vertunnelungsprojekten konnte Düsseldorf einerseits erhebliche städtebauliche Strukturverbesserungen vornehmen und gleichzeitig den Freiraumbestand erhöhen und wichtige Grünverbindungen schaffen. Mit wachsendem Druck auf die Fläche, der sich mit dem Bekenntnis zur Innenentwicklung noch erhöht hat, wird man die Möglichkeit einer Flächendoppelnutzung, sei es nun für Freiraumzwecke oder auch für eine bauliche Nutzung, bei einer gleichzeitigen Eliminierung der Störungen durch den zunehmenden Verkehr vermutlich in Zukunft immer öfter anstreben. Das Projekt “Südachse“ in Amsterdam belegt diesen Trend und zeigt zudem die Erweiterung der Dimensionen auf (s. S. 327). Selbst wenn bei derartigen Projekten, anders als bei den Düsseldorfer Tunnelbauten, keine neuen Freiflächen geschaffen werden, ist diese Entwicklung im Sinne der städtischen Umweltqualität zu begrüßen.

Der von übergeordneten Planungs- und Verwaltungsebenen ausgehende Einfluss auf die Freiraumversorgung der Beispielstädte wurde in erster Linie über die Bereitstellung von Fördermitteln im

Rahmen bestimmter Programme ausgeübt. Waren es in den 60er und 70er Jahren vor allem Förderprogramme für Freizeit- und Erholung, so kamen in den 80er und 90er Jahren Förderprogramme zur Stadterneuerung und für Natur- und Umweltschutzprojekte zum Tragen. Die Randstadtgrünstruktur, an deren Bespiel die Ausrichtung der städtischen Freiraumplanung an die vorhandenen Fördermöglichkeiten in Amsterdam veranschaulicht wurde, ist trotz ihres starken Freizeitbezugs durch eine Integration von Zielen verschiedener Sektoren gekennzeichnet. Der Integrationsgedanke ist nicht nur für die städtische Freiraumplanung, sondern auch für die Freiraumplanung auf den überkommunalen Ebenen in der dritten Phase charakteristisch.

Die jüngeren Entwicklungen auf dem Gebiet der Freiraumplanung, die Erweiterung des Spektrums der Freiraumfunktionen und der an Planung, Ausführung und Pflege beteiligten Akteure sowie die Verflechtung mit anderen Sektoren bringen einen erhöhten fachlichen und organisatorischen Kooperations- und Abstimmungsbedarf mit sich. Hieraus erwachsen der städtischen Freiraumplanung zum einen besondere Anforderungen in Bezug auf die Flexibilität und Offenheit der Planungen. Zum anderen wird die Notwendigkeit eines das gesamte Stadtgebiet umfassenden Plans als ziel- und interessenintegrierende Orientierungsmöglichkeit unterstrichen. Mit dem Unitary Development Plan, dem Flächennutzungsplan und dem Strukturplan liegen in den drei untersuchten Städten vergleichbare Pläne vor, doch ist bzw. war ihre Bedeutung für die Freiraumentwicklung der Stadt sehr unterschiedlich.

Die zu Beginn der 80er Jahre erfolgte Umwandlung des sektoral mehrteiligen Amsterdamer Strukturplans in ein nunmehr alle Sektoren umfassendes Planwerk mit vierjährigem Fortschreibungszyklus stand im Einklang mit den Anforderungen an Flexibilität und Integration. Durch das Konzept der kompakten Stadt, das im Strukturplan von 1985 eingeführt wurde und allen seither erschienenen Fortschreibungen zugrunde lag, weisen die Amsterdamer Strukturpläne einen besonders starken Leitbildcharakter auf. Hierdurch heben sie sich von den vergleichbaren Planwerken in Manchester und Düsseldorf ab. Von dem Konzept der kompakten Stadt gingen zahlreiche Implikationen für die Freiraumentwicklung in Amsterdam aus. Eine davon war die Ausweisung einer Hauptgrünstruktur im Strukturplan von 1985. Hierdurch wurde erstmals eine die Freiraumentwicklung des gesamten Stadtgebietes umfassende Planung veröffentlicht und in Beziehung zu den anderen Bereichen der räumlichen Entwicklung der Stadt gestellt.

Mit dem Grünordnungsplan, der den Flächennutzungsplan als Fachbeitrag ergänzt, wurde in Düsseldorf bereits über zehn Jahre früher ein gesamtstädtisches freiraumplanerisches Konzept entwickelt und 1991 fortgeschrieben. Es wurde 1997 durch den als Satzung erlassenen Landschaftsplan für den Freiraum im Außenraum komplementiert. Damit verfügt Düsseldorf derzeit über die detaillierteste und umfassendste Freiraumplanung auf gesamtstädtischem Niveau.

Der Greater Manchester Plan (1982, 1986) hatte aufgrund der Größe seines Bezugsraumes vor allem landschaftsplanerische Inhalte. Der auf die Stadt Manchester bezogene UDP (1995) enthält zwar eine Reihe freiraumrelevanter Ziele für die Stadtentwicklung, die zum Teil auf der Stadtteil-

ebene räumlich konkretisiert werden, doch kann die Funktion eines kohärenten Freiraumentwicklungsplans nicht erfüllen, so dass diesbezüglich ein großes Manko in der Entwicklung der Freiraumplanung in Manchester gegenüber den beiden anderen Städten festzustellen ist. Dieses Defizit ist umso gravierender, als dass damit auf eine wichtige Möglichkeit verzichtet wurde, freiraumplanerische Belange in die mit dem Strukturwandel einhergehende räumliche Umstrukturierung einzubringen und der Arbeit der neuen Akteure auf dem Gebiet der Freiraumplanung einen gemeinsamen planerischen Rahmen zu bieten.

4.5.3 Fazit

- Durch die besondere Situation in Manchester war die Diversität der Freiraumentwicklung und –planung in den drei Untersuchungsräumen im Vergleich zu den beiden vorhergegangenen Zeitabschnitten größer. Folgende Grundtendenzen lassen sich jedoch abschließend für den dritten Abschnitt festhalten:

- Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass öffentliche Freiräume sich in der zunehmenden Konkurrenz um die Fläche behaupten konnten. Dies zeigt sich sowohl in der starken Persistenz bereits bestehender Anlagen, als auch in der Neueinrichtung an bisher unterversorgten Standorten, an denen auch wirtschaftlich lukrativere Flächennutzungsformen möglich gewesen wären.

- Öffentliche Freiräume erfuhren durch die Ökologiebewegung und die Bemühungen, Städte als Wohnorte wieder attraktiver zu machen eine Stärkung hinsichtlich ihres Prestiges, was gleichzeitig ihre Bestandssicherung stärkte.

- Die qualitative Vielfalt der öffentlichen Freiräume hat weiter zugenommen. Neben einem Fortbestehen und dem Ausbau traditioneller Freiraumtypen wurden durch Funktionserweiterungen insbesondere in ökologischer Richtung neue Freiraumtypen oder –varianten geschaffen. Die Freizeitfunktion dominiert jedoch nach wie vor.

- Verschiedene ineinander wirkende Einflüsse haben den Aspekt der Vernetzung deutlich verstärkt, der sich zum charakteristischen freiraumplanerischen Prinzip dieser Phase entwickelt hat. Neben der räumlichen Vernetzung von Freiräumen lässt sich auch ein Bestreben zur funktionalen Verknüpfung beobachten. Hierunter ist zum einen die Integration verschiedener Freiraumfunktionen auf einer Fläche, zum anderen aber auch die Verknüpfung mit nicht freiraumgebundenen Funktionen zu verstehen.

- Eine Tendenz zur größeren Vielfalt lässt sich auch auf dem planerischen Sektor beobachten. Neben die Stadtverwaltung und die übergeordneten Planungsinstanzen sind zahlreiche weitere Akteure getreten, die auf die Freiraumentwicklung einwirken. Die Freiraumplanung als Versorgungsplanung der öffentlichen Hand gehört weitgehend der Vergangenheit an. Neue Frei-

räume oder gestalterische Veränderungen kommen in einer Vielzahl unterschiedlicher Kontexte und unter Beteiligung verschiedenster Interessengruppen zustande. Die Aufgabe der Verwaltung ist es zunehmend, diese Prozesse zu initiieren und zu steuern.

- Ein übergeordnetes planerisches Leitbild der Freiraumentwicklung als koordinierende und integrierende Basis wird vor diesem Hintergrund immer wichtiger. Es erleichtert die Kommunikation und die Konsensbildung und erhöht den Bekanntheitsgrad freiraumplanerischer Ziele und Projekte, so dass es auch als Instrument des Lobbyings dienen kann. Während Amsterdam mit der “kompakten Stadt“ bereits ein solches Leitbild entwickelt hat, fehlt es für Düsseldorf und Manchester noch. Diesbezüglich könnten von der Lokalen Agenda in Zukunft wichtige Impulse ausgehen.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Der Rückblick auf die städtische Freiraumentwicklung vor Beginn der Industrialisierung hat gezeigt, dass begrünte Freiflächen, ob nun als Nutzland oder zu Zier- und Freizeitzwecken oder in Kombination dieser Funktionen die städtischen Funktionen schon immer ergänzt haben. Relikte der vorindustriellen Freiraumentwicklung in Form der herrschaftlichen Parkanlagen boten insbesondere in Düsseldorf wertvolle Ansatzpunkte für die Entwicklung des Freiraumsystems der modernen Stadt. Die von den Auswirkungen der Industrialisierung überformte Stadt bedurfte mehr denn je der kompensatorischen Wirkungen des Freiraums. In den Kapiteln 2.3 bis 2.5 wurde dargestellt, wie dieser Bedarf in Manchester, Düsseldorf und Amsterdam entstand, wie er erkannt wurde und welche Wege man zu seiner Deckung einschlug. Damit wurde quasi das Take-off der Freiraumplanung beschrieben. Der öffentliche Park, den man auch als Basisinnovation der öffentlichen Freiraumversorgung bezeichnen könnte, war entstanden. Zu unterschiedlichen Zeitpunkten, die in enger Korrelation zum jeweiligen Beginn der industriellen Entwicklung zu sehen sind, wurden in den drei Städten im Laufe des 19. Jahrhunderts öffentliche Parks und auch kleinere Schmuckanlagen eingerichtet. In dieser Pionierphase der öffentlichen Freiraumversorgung spielte das private Engagement der bürgerlichen Elite eine wichtige Rolle. Die zugrundeliegende Motivation trägt Züge der Wohltätigkeit, lässt zum Teil aber auch unternehmerisches Denken erkennen: Die Einrichtung öffentlicher Freiräume diente nicht nur dem Wohl der Einwohner, sondern bedeutete gleichzeitig eine Investition in die weichen Standortfaktoren der Stadt, die mit bestimmen Gewinnerwartungen verknüpft waren.

Die Weiterentwicklung der städtischen Freiräume stand im Kontext der raschen demographischen, wirtschaftlichen und baulichen Expansion der Städte. Die Diversifizierung des öffentlichen Freiraumangebotes gehört zu den zentralen Tendenzen der städtischen Freiraumentwicklung des 20. Jahrhunderts. Die Expansion als Kennzeichen der zweiten Phase der Freiraumentwicklung hat also nicht nur eine flächenhafte, sondern vor allem auch eine qualitative Dimension. Sie bezieht sich jedoch auch auf den schrittweisen Ausbau der notwendigen rechtlichen, administrativen und fachwissenschaftlichen Strukturen zur Planung, Einrichtung und Pflege der städtischen Grünversorgung. Die Einrichtung dieser Strukturen erfolgte nicht in Antizipation sich abzeichnender städtebaulicher, hygienischer und sozialer Problematiken, sondern als Reaktion hierauf und hinkte damit der städtebaulichen Entwicklung naturgemäß hinterher. Aus diesem Umstand resultierte in allen drei Städten ein Mangel an öffentlichen Freiräumen in bestimmten Innenstadtbereichen, der bis heute nicht ausgeglichen werden konnte.

Etwa zur Zeit der Jahrhundertwende setzte ein Umdenken auf dem jungen Gebiet der städtischen Freiraumversorgung ein. Neben die “klassischen“ Motive für die Einrichtung von Grünanlagen, die Stadtverschönerung und die Sorge für eine gesündere Wohnumgebung, trat ein zunehmendes Interesse an der naturnahen Erholung im Umfeld der Stadt und an aktiven Erholungsformen mit Sport und Spiel. In Folge der gewandelten Ansprüche wurde der traditionelle Landschaftspark

zunehmend durch den stärker auf eine aktive Nutzung ausgerichteten Volkspark abgelöst. Neben der Diversifizierung der öffentlichen Freiräume durch neue, funktional spezialisierte Freiraumtypen wie den Kleingarten und die Sportplätze kam es also auch zu einer gestalterischen Differenzierung eines einzelnen Freiraumtyps.

Die Negativfolgen der unkontrollierten Bautätigkeit in den Städten hatten noch vor der Jahrhundertwende den Grundstein für die Einrichtung einer durch die öffentliche Hand gesteuerten Stadtentwicklung gelegt. Der Gedanke von einer geplanten und koordinierten Siedlungsentwicklung pflanzte sich, der Expansion der räumlichen Problematik folgend, auf die regionale (20er und 30er Jahre) und schließlich auf die nationale Ebene (40er bzw. 60er Jahre) fort und führte in allen drei Ländern zu einem hierarchisch gegliederten Planungssystem. Die Beispiele aus den Untersuchungsregionen in den Unterkapiteln des Abschnitts von 1900 bis 1975 belegen in unterschiedlichen Zusammenhängen den Einfluss, den die Freiraumfrage auf die Entstehung des Raumplanungssystems und damit auf die Expansion der Möglichkeiten zur planerischen Steuerung der räumlichen Entwicklung in den drei Ländern ausgeübt hat.

Mit der Weiterentwicklung der Stadtplanung wurden auch die städtischen Freiräume zu Bestandteilen von Stadterweiterungsplänen. In den 30er Jahren entstanden mit dem City of Manchester Plan und dem Algemeen Uitbreidingsplan von Amsterdam erstmals umfassende, auf wissenschaftlichen Analysen beruhende Pläne über die längerfristige Entwicklung der Städte. Auf den Prinzipien des funktionalistischen Städtebaus beruhend erhielten die städtischen Freiräume als Träger der Funktion Erholung zum ersten Male eine der Bebauung und den Verkehrswegen planerisch gleichwertige Stellung und wurden systematisch in die städtebauliche Struktur integriert. Die Umsetzung dieser richtungsweisenden Pläne, die mit zum Teil nicht unerheblichen Modifizierungen einherging, setzte erst in der Nachkriegszeit ein und zog sich bis weit in die 60er Jahre hinein. Mit dem in den 50er Jahren entwickelten Leitplan erhielt Düsseldorf etwas später als die beiden anderen Städten ein Planwerk von vergleichbarer Konstanz und Bedeutung.

Die Verknüpfung der Freiraumplanung mit der Siedlungsplanung hat ihre Wurzeln u.a. im Gartenstadtgedanken, der sowohl die Stadt- und Freiraumentwicklung in Manchester als auch in Amsterdam stark beeinflusst hat. Unter dem Einfluss des Konzepts entstanden in beiden Städten Gartenvorstädte, die durch einen hohen Anteil privater und öffentlicher Freiräume gekennzeichnet sind. Der hier erreichte Versorgungsgrad mit Freiräumen wurde nur noch in der als “vertikale Gartenstadt“ geplanten Hochhaussiedlungen Bijlmermeer übertroffen. Hier erreichte die Expansion des Freiraumanteils an der Siedlungsfläche einen Höhepunkt. Das Gartenstadt-Konzept von HOWARD stellte jedoch im Grunde kein Modell für begrünte Wohnsiedlungen dar, sondern umfasste ein komplettes städtebauliches und siedlungsstrukturelles Konzept, in dem die Grünversorgung lediglich eine sekundäre Rolle spielte. Neben dem Prinzip der Durchgrünung der Siedlung fand vor allem der dem Gartenstadt-Konzept immanente Gedanke von der Beschränkung der Siedlungsgröße seinen Niederschlag in der europäischen Raumplanung. Das Grüne Herz der Randstad und die britischen Green Belts sind Beispiele hierfür.

“Expansion“ bezieht sich auch auf die Expansion der städtischen Freiraumversorgung ins Umland. Wie der kurze historische Rückblick in Kapitel 2.2 gezeigt hat, hatte das Umland von jeher eine Erholungsfunktion für die Städte. Im Zuge der Suburbanisierung und der zunehmenden Mobilität der Erholungssuchenden aus der Stadt wurde diese Funktion gefährdet. Die Zersiedlung des ländlichen Umlandes der größeren Städte gab in allen drei Untersuchungsräumen Anlass zu ersten regionalen, d.h. überörtlichen Planungstätigkeiten, die sich v.a. auf eine effektivere Verkehrswegeplanung und auf den Natur- und Landschaftsschutz richteten. Die Entstehung der Regionalplanung und zum Teil auch der nationalen Raumplanung ist daher eng mit der Bewahrung von Freiräumen verknüpft. Hierbei stand zunächst der Erhalt wertvoller Naturgebiete durch restriktive Schutzausweisungen im Vordergrund. Mit der wachsenden Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten außerhalb der Stadt wurde diese Maßnahme durch eine aktive Naherholungspolitik, die die Entwicklung einer entsprechenden Infrastruktur umfasste, ergänzt. Der Düsseldorfer Stadtwald stellt ein besonders frühes Beispiel dar, doch auch mit dem Amsterdamer Wald war Amsterdam den meisten Städten seiner Zeit noch weit voraus. Nach dem zweiten Weltkrieg entstanden gemeindliche Kooperationen zur Einrichtung und Pflege von Naherholungsgebieten. In den 60er Jahren schließlich, als sich der Freizeit- und Erholungssektor zu einem staatlichen Aufgabenbereich entwickelt hatte, wurden in allen drei Ländern großangelegte Förderprogramme zur Verbesserung der Naherholungsmöglichkeiten aufgesetzt. Im Rahmen dieser Programme erhielten die Gemeinden oder gemeindlichen Zweckgemeinschaften Fördermittel für die Einrichtung von Naherholungsgebieten eines bestimmten Typs. Der Vergleich zwischen den Country Parks, den Grünen Sternen und den Freizeit- und Erholungsschwerpunkten hat dem britischen Modell die höchste Effizienz bescheinigt, was unter anderem darin zum Ausdruck kommt, dass rund 30 Jahre nach der Entstehung des Konzepts immer noch neue Freiräume nach diesem Modell eingerichtet werden. Die Entwicklung der Grünen Sterne und der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte hingegen ließ die freiraumplanerische Zäsur zwischen der Expansionsphase und der letzten Phase deutlich werden.

Der Einfluss des Staates auf die Freiraumentwicklung der Städte Amsterdam und Manchester wurde auch am Beispiel des Grünen Herzens bzw. des Green Belts deutlich. In beiden Ländern wurde aus Besorgnis über die mit der expansiven Siedlungsflächenentwicklung verbundenen Nachteile Versuche unternommen, die Siedlungsentwicklung mit Hilfe von Freiräumen zu steuern, indem diese als Barrieren gegen die von den Städten ausgehende Siedlungsflächenexpansion eingesetzt wurden. Obwohl sich diese grünen Pufferzonen von ihrer Lage her als natürliche Standorte für städtische Naherholungsaktivitäten anbieten, galten sie seit ihrer Entstehung als reine Negativinstrumente zur Eindämmung der Siedlungstätigkeit. Erst in jüngerer Zeit wurden Ansätze zu einer stärkeren inhaltlichen Ausfüllung entwickelt. Im Düsseldorfer Raum, wie überhaupt von der deutschen Stadt- und Raumplanung, wurde dieser konzeptionelle Ansatz zur Steuerung der Siedlungsexpansion nicht aufgenommen.

Mit dem Übergang von der zweiten zur dritten Phase erfolgte eine Verlagerung des freiraumplanerischen Schwerpunktes vom Außenbereich in den innerstädtischen Bereich. Die Stadt hatte als Lebensraum subjektiv und insbesondere in zentrumsnahen Stadteilen auch objektiv an Attraktivität verloren. Um die Stadtflucht mit ihren negativen Folgen für Stadt und Umland einzudämmen galt es,

den kernstädtischen Raum aufzuwerten, ein Ziel, zu dem auch die Freiraumversorgung einen wichtigen Beitrag leisten kann. Freiraumplanerische Maßnahmen hatten vor diesem Hintergrund anders als in der Expansionsphase, in der es vornehmlich um die Schaffung einer Grundversorgung ging, den Charakter von Ausbau- und Umbaumaßnahmen zur Qualitätsverbesserung des bestehenden Freiraumangebotes. Charakteristisch für die dritte Phase ist, dass neben der ästhetischen Funktion der Freiräume und ihrer Nutzbarkeit für Freizeit und Erholung durch die Umweltbewegung der 80er Jahre die ökologischen Funktionen zunehmend stärkere Berücksichtigung fanden. Hierdurch wurden neue gesellschaftliche Anforderungen an die Freiraumversorgung herangetragen, die sich zum einen in Form neuer Gestaltungsprinzipen und Freiraumtypen und zum anderen in einer generellen Stärkung der Stellung von Freiräumen gegenüber anderen Nutzungsformen niederschlugen.

Während die Determinanten Freiraumplanung und Freiraumentwicklung in den drei Städten bis in die Mitte der 70er Jahre weitreichende Parallelen aufwiesen, schuf das hohe Brachflächenangebot nach dem Rückgang der Industrie für Manchester in der jüngsten Phase eine freiraumplanerische Sondersituation. Grundsätzlich stand jedoch auch beim freiraumplanerischen Beitrag zur Lösung dieses Problems die Qualitätsverbesserung des städtischen Raumes im Vordergrund. Amsterdam hat den vielfältigen Veränderungsprozessen mit der “kompakten Stadt“ ein klares Entwicklungskonzept gesetzt, in das freiraumplanerische Belange integriert wurden. In Manchester fehlen der finanzielle Spielraum, aber auch das politische Klima zur Erarbeitung und aktiven Verfolgung eines umfassenden Entwicklungsleitbildes. Die freiraumplanerische Strategie - sofern man von einer solchen sprechen kann - folgt pragmatisch der Ausrichtung an den Faktoren Dringlichkeit und Machbarkeit. Die Situation in Düsseldorf ähnelt in Bezug auf die allgemeine Stadtentwicklung und deren Determinanten stärker dem Amsterdamer Beispiel - der freiraumplanerische Umgang jedoch weist aufgrund seiner Projektorientierung auch Parallelen mit Manchester auf, so dass die Stadt hier eine Mittelstellung einnimmt.

Als ein den drei Städten gemeinsames Charakteristikum in der Freiraumentwicklung der vergangenen 25 Jahre lassen sich die linearen Freiräume beschreiben. Zwar stellen sie keine originäre Entwicklung dieser Phase dar, doch wurden sie im Unterschied zu den vorhergegangenen Phasen in großem Umfang verwirklicht, wobei die Formen- und Größenvielfalt von begrünten Radwegen und Grachten in Amsterdam über schmale Parks auf abgedeckelten Autobahnabschnitten in Düsseldorf bis zu einem System aus naturnah entwickelten Wasserwegenetz in Manchester reicht. Die Beispiele zeigen, dass die Gründe für die Entstehung der linearen Freiräume zum Teil durch wirtschaftliche und verkehrstechnische Entwicklungen ermöglicht wurden. Ebenso wichtig wie dieser Faktor ist jedoch die Kompatibilität ihrer Verbindungs- und Vernetzungsfunktion mit den Zielen der Stadtökologie und den Bestrebungen zur Aufwertung der städtischen Lebensqualität. Hierdurch erhielt die Entwicklung linearer Freiräume eine hohe planerische Präferenz und eine gute politische Durchsetzbarkeit.
Über den gesamten Betrachtungszeitraum weisen öffentliche Parks – und dies steht im Widerspruch zu dem Ruf des Stadtgrüns als “schwache“ städtebauliche Funktion - in allen drei untersuchten Städten eine sehr hohe Persistenz auf. So gibt es in keiner der untersuchten Städte ein Beispiel

für einen größeren Park, der vollständig überbaut worden ist. Auch Teilbebauungen, wie beispielsweise im Oosterpark in Amsterdam, kamen selten vor. Monofunktionale Freiräume hingegen waren einem starken Verdrängungsdruck durch die Bebauung ausgesetzt. Während die Parks bei ihrer Einrichtung in der Regel randlich lagen und später von der Bebauung umringt wurden, wurden Kleingartenanlagen oder Sportstätten häufig immer weiter nach außen verschoben, indem man die ursprünglichen Flächen überbaute und Ersatzanlagen am Außenrand errichtete.

Der öffentliche Park als der Prototyp des grünbestimmten öffentlichen Freiraums hat sich damit generell als Erfolgsmodell erwiesen. Die Vielfalt der Parks in gestalterischer und funktionaler Hinsicht hat dabei im Laufe der Zeit in jeder Stadt stark zugenommen. Die ältesten, zentrumsnahen Parks weisen zumindest in Düsseldorf und Amsterdam einen hohen Bekanntheits- und Nutzungsgrad auf. Bezüglich dieser Kriterien lässt sich ein deutliches Kern-Rand-Gefälle beobachten, wobei die aufwendiger gestalteten Ausstellungsparks Ausnahmen darstellen.
Am Beispiel Manchesters ist auf das Problem des Verfalls und der damit im Zusammenhang stehenden mangelnden Akzeptanz vieler städtischer Parks hingewiesen worden. Auch in Amsterdam und Düsseldorf bestehen aus finanziellen Gründen Probleme, den Pflegestandard der Parks aufrecht zu erhalten.
Grundsätzlich haben die hauptsächlich finanziell bedingten Probleme mit dem Unterhalt öffentlicher Anlagen in allen drei Städten einen fruchtbaren Neuorientierungsprozess initiiert, der bereits vielversprechende Ergebnisse erbracht hat. Dieser Prozess ist in Manchester, entsprechend dem höheren Grad der Problematik, am ausgeprägtesten. In Amsterdam gehen vom Konzept der kompakten Stadt Impulse aus, die in dieselbe Richtung wirken. Innovative Konzepte zur Gestaltung und Nutzung des Parks können dazu beitragen, Unterhaltskosten zu senken, durch neue Einnahmequellen zu bestreiten und die Nutzungsintensität zu vergrößern. Hier ließe sich auch dem privatem Engagement durch Schulen, Vereine oder Anwohner noch ein breiterer Raum einräumen. Grundsätzlich überdenkenswert stellt sich auch die Nutzung und Gestaltung des Verkehrsbegleitgrüns und des sogenannten Abstandsgrüns rund um Gebäude dar, die in die Innovationsdebatte noch nicht ausreichend einbezogen worden sind. Hier könnte der Daseinswert in ökologischer Hinsicht durch eine Extensivierung der Pflege und durch eine andere Artenzusammensetzung der Pflanzen stark erhöht werden.

Der insgesamt positiven quantitativen Bilanz der städtischen Freiraumentwicklung stehen Freiraumverluste am Stadtrand und im Umland gegenüber, die in erster Linie aus der Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen zu Bebauungszwecken resultieren. Dieser oft mit dem Begriff “Flächenverbrauch“ belegte Trend der Ausdehnung der Siedlungsfläche ist nicht nur ein Problem der Städte und Verdichtungsräume, doch macht er sich hier aufgrund der höheren Besiedlungsdichte besonders deutlich bemerkbar. Der Blick auf die Entwicklung der Freiraumversorgung in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester hat gezeigt, dass neben dem Bedarf an kleineren “Landschaftsenklaven“ in Form städtischen Grüns auch ein Bedürfnis besteht, dem städtischen Raum für Stunden oder Tage zu entkommen und eine naturnahe Umgebung zu genießen. Während die städtische Freiräume als gesichert angesehen werden können, liegt hier der eigentliche freiraumplanerische Problembereich. Bis in die 70er Jahre wurde der Stadtrand von freiraumplanerischer Seite in erster

Linie als “Standort“ angesehen, der Platz für Kleingärten, Sportanlagen oder wasser- bzw. landschaftsgestützte Naherholungszentren bot. Kennzeichnend für die jüngste Phase der Freiraumplanung für den stadtnahen Außenbereich ist hingegen eine Abkehr von der Konzentration auf punktuelle Projekte zugunsten einer räumlich und funktional integrativen Zugangsweise. Konzepte wie die Randstad-Grünstruktur und der Red Rose Forest basieren auf einer Verknüpfung der Freiraumfunktionen Erholung, Landwirtschaft und Naturschutz zu deren gegenseitigen Nutzen und stellen Einzelprojekte in eine übergeordnete Entwicklungsperspektive. In Düsseldorf wird diese Abstimmungsfunktion vom Landschaftsplan übernommen.

Die Entwicklung der Freiraumversorgung in den drei Untersuchungsräumen zeigt an unterschiedlichen Beispielen, dass die Einrichtung öffentlicher Freiräume in der Regel als Reaktion auf krisenhafte Erscheinungen im Rahmen der allgemeinen Stadtentwicklung geschah. Gleichzeitig gingen von freiraumplanerischen Problemstellungen Impulse für die Evolution des Planungssystems und die inhaltliche Weiterentwicklung der Stadt- und Regionalplanung aus, so dass man insgesamt von einer Koevolution von Stadtentwicklung und Freiraumplanung sprechen kann.

Die Freiraumplanung in den Untersuchungsräumen ist darüber hinaus über den betrachteten Zeitraum von einer Veränderung des Maßstabs gekennzeichnet:
Standen an ihrem Anfang einzelne Initiativen und Pionierprojekte, so entwickelte sich im Laufe der Zeit eine in den administrativen Strukturen der Stadt verankerte systematische Freiraumplanung. Anfangs stand sie in enger Verbindung zur allgemeinen Stadtplanung. Mit dem Wachstum der Städte, dem Ausbau ihrer Verwaltungen und einer zunehmenden fachlich-sektoralen Spezialisierung entwickelte sie sich zu einer auf statistischen Bedarfsermittlungen und Normen beruhenden Versorgungsplanung für den Bereich Freizeit und Erholung. Mit der Weiterentwicklung der Planungssysteme und der Etablierung einer Raumplanung auf intermediärem und staatlichem Niveau griffen auch die übergeordneten Planungsebenen Freiraumfragen auf und beeinflussten über Förderprogramme die Freiraumpolitik und die Freiraumversorgung der Städte und Gemeinden. Auch diesbezüglich lässt sich eine Maßstabsvergrößerung der Freiraumplanung und –entwicklung aufzeigen. Seit der Mitte der 70er Jahre hingegen fand eine partielle Rückkehr zu einer kleinmaßstäblicheren, an die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse der Bürger angepassten Planungsweise statt, eine Wende, die besonders deutlich durch die Abkehr von Programmen wie dem der Grünen Sterne und der Freizeit- und Erholungsschwerpunkte belegt wird. Die Komplexität der stadtplanerischen Problemstellungen und die engen Verflechtungsbeziehungen zwischen der Stadt und ihrem Umland haben jedoch gerade in den letzten Jahren die Notwendigkeit einer räumlich und sektoral integrativen Planung auf einer intermediären Ebene deutlich werden lassen. Vor diesem Hintergrund hat die Region als räumliche Bezugsebene sowohl in Amsterdam als auch in Düsseldorf politisch und planerisch eine neue Bedeutung erlangt. Da die Freiraumversorgung einer Stadt nicht auf Flächen innerhalb der Stadtgrenzen beschränkt ist, ist diese Entwicklung aus freiraumplanerischer Sicht zu begrüßen. In Manchester hingegen wurde in der Mitte der 80er Jahre mit der Auflösung des Greater Manchester Councils, eines Verwaltungsorgans, abgeschafft, das die Integration und Koordination der Freiraumplanung und -entwicklung der stark verstädterten Region bereits in vorbildlicher Weise durchgeführt hatte, der umgehrte Weg beschritten.

Die Einrichtung und der Unterhalt städtischer Freiräume für Freizeit und Erholung ist seit ihrer Entstehung ein traditioneller Bestandteil der Fürsorge der öffentlichen Hand und hauptsächlich Aufgabe der städtischen Verwaltungen. Parallel zur funktionalen und gestalterischen Diversifizierung der städtischen Freiräume lässt sich auch eine Diversifizierung der freiraumplanerischen Akteure feststellen. Sie ist zum einen mit der allgemeinen Tendenz zu einer Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen verbunden, die in allen drei Ländern seit den 80er Jahren zu beobachten ist, zum anderen aber auch mit der zunehmenden Partizipation von Bürgern bzw. Interessensverbänden an der Stadtgestaltung, die insbesondere durch Umweltbewegung starke Impulse erfahren hat. Beispiele hierfür wurden in den Kapiteln 4.2 bis 4.4 in allen drei Städten angeführt. Durch das systematische Zurückschrauben des Einflussbereiches des öffentlichen Sektors zugunsten von privaten Unternehmen und halbstaatlichen Organisationen in England hat sich diese Tendenz jedoch am stärksten in Manchester ausgewirkt.

Die Geschichte der Freiraumplanung und Freiraumentwicklung der Städte Amsterdam, Düsseldorf und Manchester stellt sich vom Beginn des Betrachtungszeitraumes bis zur Gegenwart als Kampf gegen einen Mangel dar, als politisches und planerisches Eintreten für eine sogenannte “schwache“ Funktion. Trotz der starken flächenmäßigen und prozentualen Expansion der öffentlichen Freiräume, die in den Untersuchungsräumen festzustellen war, fanden sich nur wenige Ausnahmen von der generellen Sichtweise der städtischen Freiraumsituation als Mangelsituation.
So wurde in Amsterdam im Zusammenhang mit dem Konzept der Kompakten Stadt zum ersten Mal die Notwendigkeit des erreichten Versorgungsgrades in Frage gestellt. Nach einem mehr als ein Jahrhundert andauernden Einsatz für mehr Grün in der Stadt kam dieser Zweifel einer Revolution gleich. In Amsterdam-Bijlmermeer wurde ebenfalls von einem Freiraumüberschuss gesprochen. Im Rahmen der Sicherheitsproblematik in Manchesters Parks hat sich gezeigt, dass eine gewisse Nutzerdichte erforderlich ist um den Besuchern ein Gefühl der sozialen Sicherheit zu vermitteln. Die Beliebtheit des Vondelparks macht darüber hinaus deutlich, dass es nicht nur Ruhe und Abgeschiedenheit sind, die Menschen in einen Park locken. Zweifel an den erreichten Standards ließen auch die hohen Pflege- und Instandhaltungskosten der städtischen Freiräume aufkommen. Der Widerstand gegen Freiraumverluste von Seiten der Bürger, der sich u.a. als Haupthindernis bei der Durch- und Umsetzung des Konzepts der kompakten Stadt erwies, ist ein Zeichen der hohen Wertschätzung, die begrünte Freiräume in der Öffentlichkeit genießen und die durchaus auch im Gegensatz zur fachlichen Bewertung stehen kann.

Die Ergebnisse der Untersuchung der Freiraumentwicklung in Amsterdam, Düsseldorf und Manchester legen für die Zukunft der Freiraumversorgung in städtischen Verdichtungsräumen eine positive Prognose nahe. Der Platz der öffentlichen Freiräume in der Siedlungsstruktur während ihrer nunmehr rund 150jährigen Geschichte wurde durch eine beständige Funktions- und Typenerweiterung zunehmend gefestigt und permanent weiter ausgebaut. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Prozess angesichts wachsender gesellschaftlicher Ansprüche an eine attraktive und gesunde Gestaltung des städtischen Lebensraumes auch in Zukunft fortsetzen wird.

Gerade weil sich der Flächenverbrauch an den Rändern der Verdichtungsräume ungebremst fortsetzt und immer mehr Menschen in den städtischen Einflussbereich geraten, wird die Wertschätzung verbliebener, der Öffentlichkeit und der ökologischen Stabilität des städtischen Ökosystems gewidmeter Freiräume weiter steigen. Darüber hinaus schafft die Suche nach neuen Nutzungs- und Gestaltungsformen öffentlicher Freiräume, wie die Entwicklung der Vergangenheit gezeigt hat, über die Etablierung dieser Innovationen in einem sich selbstverstärkenden Prozess auch neue Ansprüche. Über ihre Einbindung in komplexe, stark ökologisch motivierte Stadtentwicklungskonzepte, wie sie im Rahmen der Lokalen Agenda entstehen, erfahren sie eine zusätzliche Förderung. Auch von der vielfach geforderten und bei einigen Bevölkerungsgruppen bereits ansatzweise erkennbaren Rückkehr zur Stadt als Wohnort gehen positive Impulse für die Entwicklung des städtischen Freiraumsystems aus, da die Grünversorgung für viele Menschen ein wichtiges Kriterium bei der Wohnortwahl darstellt. Eine quantitativ ausreichende und eine qualitative hochwertige Freiraumversorgung wird auch zukünftig zu den Eigenschaften gehören, mit denen Städte untereinander und mit dem suburbanen Raum um Anwohner, aber auch ansiedlungswillige Firmen konkurrieren. Sie wird jedoch auch wie zu ihren Anfängen weiterhin vor allem für diejenigen Einwohner von Bedeutung sein, deren Mobilität aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen stark eingeschränkt ist und die auf die Stadt als Wohn- und Freizeitort ohne Ausweichmöglichkeit angewiesen sind.

Von den Erfahrungen der jüngeren Vergangenheit ausgehend, wird die Entwicklung in Amsterdam und Düsseldorf vor allem von der Aufwertung und Vernetzung bereits vorhandener Freiräume geprägt sein. Die EUROGA-Projekte in Düsseldorf sind diesbezüglich richtungsweisend. Das Potential der Freiräume für Veränderungen und die Aufnahme neuer Funktionen in Anpassung an neue Freizeittrends und die Ansprüche veränderter Nutzergruppen ist noch längst nicht ausgeschöpft. Ihre gestalterische Flexibilität erlaubt auch Anpassungen an verminderte Unterhaltsbudgets. Dabei sollte auch eine angemessene, den Freiraumcharakter nicht grundsätzlich beeinträchtigende, randliche Bebauung kein Tabu bleiben, wenn es darum geht, die Flächennutzung zu intensivieren oder neue Einnahmequellen zu erschließen. Denkbar sind neben den klassischen Parkcafés und Parkrestaurants z.B. Museumsgebäude, Schulungszentren, Kinderbauernhöfe oder Therapiezentren. Derartige Einrichtungen können bei sorgfältiger Planung dazu beitragen, Parks zu beleben und ihre Attraktivität zu steigern. Auch die Nutzung ausgewählter Parks für sportliche Wettkämpfe, Festivals und Konzerte sind bei einer angepassten Dosierung der Belastungen, die von derartigen Großveranstaltungen auf die gärtnerischen Anlagen ausgehen, ebenfalls geeignete Mittel um den Bekanntheitsgrad der betreffenden Freiräume zu erhöhen und ihre Nutzung zu intensivieren.

Das Beispiel von “Erfolgsmodellen“ in den Untersuchungsräumen hat gezeigt, dass für das städtische Freiraumsystem eine möglichst große Vielfalt von Anlagen mit spezifischem Charakter angestrebt werden sollte. Über ihre Gestaltung und Lagebeziehungen können Parks beispielsweise naturnahe Oasen der Ruhe inmitten der städtischen Bebauung oder auch belebte urbane Begegnungs- und Kommunikationszentren darstellen.
Neueinrichtungen werden sich, wie schon in den letzten Jahren, wahrscheinlich auch zukünftig vor allem auf bislang unterversorgte innerstädtische Bereiche und fehlende Bindeglieder in angestreb-

ten Grünverbindungen konzentrieren, wobei die Umwidmung von zuvor bebauten Flächen weiterhin eine entscheidende Rolle bei der Realisierung spielen wird.

In Manchester hängt es von der wirtschaftlichen Entwicklung ab, in welchem Umfang die industriellen Brachflächen dauerhaft als Freiräume erhalten bleiben werden. Im Unterschied zu den beiden anderen Städten, für deren freiräumliches Muster lediglich Modifizierungen zu erwarten sind, kann es hier zu einschneidenden Veränderungen kommen. Um diese nachhaltig steuern zu können, benötigt die Stadt dringend ein Freiraumkonzept mit einem langfristigen Planungshorizont, das Alternativentwürfe für unterschiedliche Entwicklungsvarianten bereitstellt. Auf diese Weise könnte die für die wirtschaftliche Situation der Stadt sicherlich wünschenswerte Neubebauung der Brachflächen gegebenenfalls freiraumverträglich, d.h. unter Erhaltung eines Freiraumnetzes gestaltet werden, damit sich die Fehler der vom industriellen Boom geprägten Vergangenheit nicht auf denselben Flächen wiederholen.

LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

ADAMS, C.D. & BAUM, A.E. & MACGREGOR, B.D. (1988): The availability of land for inner city development: A case study of Inner Manchester. In: Urban Studies 25, S. 62-76.

AHSMANN, R. & ZONNEVELD, W. (1990): Het Groene Hart. Dertig jaar een gebrekkige visie. In: Rooilijn 23, H. 6, S. 158-164.

ALBERS, G. (1990): Stadtplanung heute: In: SIEVERTS, T. (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf. S. 207-228.

ALBERS, G. (1997): Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen. Braunschweig, Wiesbaden.

ALBON, N. (1992): The renovation of Victorian public parks in the Inner city. A study into design measures to create a more secure and attractive environment for Withworth Park, Manchester. (= Design study for the degree of Master of Landscape Design, Faculty of Arts, University of Manchester). Manchester.

ALUVIAHRE, R. (1999): Het Diemerpark: park tussen stad en natuur. Amsterdam. (= Stad en Groen, Jg. 2, Nr. 1).

AMSTERDAMS NATUUR- EN MILIEU EDUCATIE CENTRUM (Hrsg.) (1992): Kinderboerderijen in Amsterdam. Amsterdam.

AMSTERDAMSCHE WONINGRAAD (1909): Rapport over de Amsterdamsche parken en plantsoenen. Amsterdam.

(HET) AMSTERDAMSE BUREAU VOOR ONDERZOEK EN STATISTIEK (1999): Amsterdam in cijfers. Jaarboek 1999. Amsterdam.

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (1985a): Algemeen Uitbreidingsplan: Grondslagen voor de stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam. Nota van toelichting. Amsterdam. (Fotomechanischer Nachdruck der Ausgabe von 1935, Gemeindeblatt A).

AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (1985b): Algemeen Uitbreidingsplan: Grondslagen voor de stedebouwkundige ontwikkeling van Amsterdam. Bijlagen. Amsterdam. (Fotomechanischer Nachdruck der Ausgabe von 1935, Gemeindeblatt A).

AMSTERDAMSE RAAD VOOR STEDEBOUW (1985c): AUP von Amsterdam. Toelichting bij heruitgave 1985. Amsterdam. (= Beilage zum Nachdruck des AUP, s. AMSTERDAMSE RAAD VOOR STEDEBOUW 1985a).

ANDELA, G. (1977): Van melancholisch peinzen in de natuur tot gebruiksgroen voor het gewoone volk. Oorsprong en geschiedenis van het volkspark. In: Wonen TA/BK 5, H. 9/10, S. 12-27.

ANDELA, G. (1981): The public park in the Netherlands. In: Journal of Garden History 1, H. 4, S. 367-392.

ANDELA, G. (1985a): Het Boschplan. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 179-187.

ANDELA, G. (1985b): Ontspanning in het groen. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 173-178.

ARBEITSGEMEINSCHAFT REGIONALER GRÜNZUG DÜSSELAUE (Hrsg.) (1981): Düsselaue. Düsseldorf.

ASHMANN, R. & BAKKERS, L. & WAAGMEESTER, J.-A. (1990): Het Groene Hart bekeken door Groene Harters. In: Rooilijn 23, H. 6 (Nr. 90), S. 181-186.

ASSOCIATION OF MANCHESTER ALLOTMENT SOCIETIES (1994): Manchester allotment survey 1994. Manchester. (Unveröff. masch. Schr.).

AUP, Bijlagen: s. AMSTERDAMSE RAAD VOOR STEDEBOUW (1985b).

AUP, Nota (van toelichting): s. AMSTERDAMSE RAAD VOOR STEDEBOUW (1985a).

BAATZ, K.W. (1987): Die Möglichkeiten des naturgemäßen Waldbaus am Beispiel des Waldes in Düsseldorf. In: Das Gartenamt 36, H. 4, S. 254-260.

BALDWIN, D. (1981): The establishment of public parks in Manchester. (= Unveröff. M.A. thesis, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

BAN, J.P. VAN DEN (1978): De inrichting van groene gebieden om de steden. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 59, H. 11, S. 579-584.

BARTH, F. (1998): Freizeit, Spiel und Sport im Südpark der Stadt Düsseldorf. Eine Untersuchung über die Bedeutung einer Parkanlage innerhalb einer Großstadt. Düsseldorf. (= Dissertation Universität Düsseldorf).

BARTON, M. (1999): Changing places: A new approach to derelict land reclamation. http://www.groundwork.org.uk/public/reports/990131-changing-places.html, Auszugsdatum 20.04.2000, S. 4.

BATE, R. (1987): Green Belts for Green Cities. In: Urban Wildlife 1, H. 1 , S. 13-16.

BATHELT, H. (1994): Die Bedeutung der Regulationstheorie in der wirtschaftsgeographischen Forschung. In: Geographische Zeitschrift 82, H. 2, S. 63-90.

BÄUERLE, G. (1984): Freiraum als räumliches Wertobjekt: Ein Ansatz zu einer räumlichen Werttheorie, konkretisiert am Beispiel des freizeitorientierten Freiraums unter besonderer Berücksichtigung von Wohnergänzungsflächen. München.

BECKERS, T. & VAN DER POEL, H. (1990): Vrijtiid tussen vorming en vermaak: Een inleiding tot de studie van de vrijtijd. Leiden.

BECKERS, T. (1976): Openluchtrecreatie buiten een stedelijk milieu. De vluchtthese nader bekeken. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 57, H. 7/8, S. 257-266.

BECKERS, T. (1983): Planning voor vrijheid. Een historisch-sociologische studie van de overheidsinterventie in rekreatie en vrije tijd. Wageningen. (= Proefschrift Landbouwhoogschool te Wageningen, Medelingen van de vakgroepen voor sociologie).

BEENAKKER, J. (1995): Het agrarische veenlandschap. In: BARENDS, S. et al. (Hrsg.): Het Nederlandse landschap. Een historisch-geografische benadering. Utrecht. S. 37-46.

BENEVOLO, L. (1983): Die Geschichte der Stadt. Frankfurt a. M. (Dt. Übers. der 6. Aufl. der italienischen Fassung von 1982).

BERG, A. VAN DEN (1988): Gaasperpark: Verslag van een onderzoek onder Gaasperparkbezoekers in mei/juni 1985 in het kader van het onderzoeks- en voorlichtingsprojekt “De Groene Tent Op Tournee“. (Hrsg. Dienst Openbare Werken Amsterdam, Hoofdafdeling Groenvoorzieningen). Amsterdam.

BERNATZKY, A. (1960): Von der mittelalterlichen Stadtbefestigung zu den Wallgrünflächen von heute. Berlin, Hannover.

BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (1996): Gebietsentwicklungsplan-Entwurf. Textliche Darstellung. (= Bd. 4). Düsseldorf.

BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (2000): GEP 99 – Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Düsseldorf.

BIEMOND, T. (1981): Inrichting landelijk gebied en randstedelijke groenstruktuur. In: Recreatievoorzieningen 13, H. 2, S. 79-83.

BIRCH, P. & HARRIS, J. & PALMER, J. (1996): Land restoration and reclamation. Principles and practice. Harlow.

BLACKSELL, M. (1987): National parks and rural land management. In: LOCKHART, D.G. & ILBERY, B. (Hrsg.): The future of the British rural landscape. Norwich. S. 209-223.

BLACKSELL, M. (1991): Leisure, recreation and environment. In: JOHNSTON, R. (Hrsg.): The changing geography of the UK. (2. Aufl.) London. S. 362-381.

BLERCK, H. VAN & BROESS, H. (1995): Leve het Groene Hart. De levenscyclus van een waardevolle metafoor. In: Groen 51, H. 3, S. 33-41.

BLERCK, H. VAN (1995): Frisse kijk op het Groene Hart. Inspirierende ontwerpen voor stedelijke randen. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 76, H. 5/6, S. 13-17.

BLIJSTRA, R. (1975): De plantage: een gewezen park. In: Ons Amsterdam 27, H. 7, S. 205-212.

BLUM, [o.V.] & SCHMITZ, B. (1912): Berge romeryke. (= Unveröff. maschinenschr. Erläuterungen zum einem Bebauungsplanentwurf für Düsseldorf als Beitrag zum städtebaulichen Wettbewerb 1912, Kartenarchiv des Vermessungs- und Katasteramtes Düsseldorf, Nr. 121).

BOER, N. DE (1990): De fictie van het Groene Hart en de mogelijkheden van het open midden. In: Rooilijn 23, H. 9, S. 165-169.

BORCHERT, J. & VAN GINKEL, J. (1979): Die Randstad Holland in der niederländischen Raumordnung. Kiel.

BORCHERT, J. & WEVER, E. (1996): Stadtentwicklung und Raumordnung in den Niederlanden. Einflüsse des internationalen Konkurrenzsystems. In: Geographische Rundschau 48, H. 7/8, S. 400-405.

BOSMA, N.J. & DEKKER, J.J. & DE HAAN, J.G. (1994): Verstedelijking in het Groene Hart. Belofte van een groene metropool. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 75, H. 1, S. 12-17.

BOUMAN, N. (1978): Volkstuinen in en om de stad. In: Ons Amsterdam 30, H. 6, S. 192-200.

BRADSHAW, A. (1979): Derelict land - is the tidying-up going too far? In: The Planner 65, H. 3, S. 85-88.

BREHENY, M.J. (1992): The contradictions of the compact city: a review. In: BREHENY, M.J. (Hrsg.): Sustainable development and urban form. London. S. 138-159. (= European Research in Regional Science 2).

BRISTOW, R. (1994): Manchester: the Millennium City. In: CLOUT, H. (Hrsg.): Europe's cities in the late twentieth century. Utrecht, Amsterdam. S. 111-123. (= Netherlands Geographical Studies 176).

BROCKERHOFF, M. (1995): In Parks sind hohe Wiesen auf dem Vormarsch. Das Gartenamt muß sein Konzept an die knappen Kassen anpassen. In: Rheinische Post vom 22.6.1995, Nr. 142. (ohne Seitenzählung).

BROEKMANS, T. (1997): Amsterdam heft het masterplan voor de Zuidas klaar. Amsterdam. (= Plan Amsterdam, Jg. 3, H. 3).

BUCHWALD, K. (1968): Geschichtliche Entwicklung von Landschaftspflege und Naturschutz in Deutschland während des Industriezeitalters. In: BUCHWALD, K. & ENGELHARDT; W. (Hrsg.): Handbuch für Landespflege und Naturschutz: Band 1: Grundlagen. München. S. 97-111.

BURGESS, J. & HARRISON, C. & LIMB, M. (1988): People, parks and urban green: A study of popular meanings and values for open spaces in the city. In: Urban Studies 25, S. 455-473.

BÜRKLEIN, K.D. (1995): Grünzüge/Grünzäsur. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover. S. 446-447.

BURTENSHAW, D. & BATEMAN, M. & ASHWORTH, G.J. (1991): The European City – A Western perspective. London.

CAMMEN, H. VAN DER & DE KLERK, L.A. (1986): Ruimtelijke ordening. Van plannen komen plannen. Antwerpen, Utrecht.

CAMMEN, H. VAN DER & GROENEWEG, R. & VAN DE HOEF, G. (1988): Randstad Holland: growth and planning of a ring of cities. In: VAN DER CAMMEN, H. (Hrsg.): Four metropolises in Western Europe: Development and urban planning of London, Paris, Randstad Holland and the Ruhr region. Assen, Maastricht. S. 119-177.

CHADWICK, G. (1966): The park and the town. Public landscape in the 19th and 20th century. London.

CLEYNDERT, H. (1924): Parks and Recreation Grounds in the Netherlands. In: INTERNATIONAL FEDERATION FOR TOWN AND COUNTRY PLANNING AND GARDEN CITIES (Hrsg.): International Town Planning Conference Amsterdam 1924. Bd. I: Papers. Amsterdam. S. 257-279.

CLOUSTON, B. (1984): Urban parks in crisis. In: Landscape Design, Nr. 149, S. 12-14.

COLES, R. (1995): Discussion and conclusions. In: COLES, R. & BUSSEY, S.C. & HESLEGRAVE, W. (Hrsg.): Community forestry in an urban context. The proceedings of the Frontdoor Forestry Conference Redditch, 21-22 April 1995. Birmingham. S. 72-74.

COLLENS, G. (1992): Drawing the line. In: Landscape Design, Nr. 207, S. 14-15.

CONWAY, H. (1985): The Manchester and Salford Parks: their design and development. In: Journal of Garden History 5, H. 3, S. 231-260.

CONWAY, H. (1989a): Victorian parks part 1. In: Landscape Design, Nr. 183, S. 21-23.

CONWAY, H. (1989b): Recreation and morality. In: Landscape Design, Nr. 184, S. 56-58.

COUNSELL, D. (1995): Can the planning system deliver community forests? In: Town and Country Planning 64, H. 7, S. 182-183.

COUNTRYSIDE COMMISSION (1969): Policy on country parks and picnic sites. London.

COUNTRYSIDE COMMISSION (1993): Sustainability and the English countryside. Cheltenham.

CULLINGWORTH, B. & NADIN, V. (^{11}1994): Town and country planning in Britain. London.

CURRY, N.R. (1985): Countryside recreation sites policy. A review. In: Town Planning Review 56, H. 1, S. 70-88.

CURTIS, L.F. (1991): Conservation and protection. In: JOHNSTON, R. (Hrsg.): The changing geography of the UK. London. S. 449-471.

CZERWINSKY, H. & HEIMESHOFF, J. (1988): Die Stadtentwicklung Düsseldorfs im 19. Jahrhundert. In: KUNTZ, A. (Hrsg.): Düsseldorf vor 100 Jahren. Düsseldorf. S. 35-81.

DAALDER, R. (1994): Beleidsplan Amsterdamse Bos geeft de natuur en kans. In: Gedeelde Stadt, Nr. 49, S. 14-15.

DAALDER, R. (1995): Recreatie en natuurontwikkeling onder rook van Amsterdam. Zonering biedt Amsterdamse Bos meer belevingssferen en hogere natuurwaarden. In: Recreatie en Toerisme 27, H. 2, S. 6-9.

DAALDER, R. (1999): Het Amsterdamse Bos: bos voor de toekomst. Amsterdam. (= Stad en Groen, Jg. 2, H. 1).

DEAKIN, D. (1984a): A new Wythenshawe: before 1926. Dreamers and schemers, plotters and planners. In: DEAKIN, D. (Hrsg.): Wythenshawe. The story of a Garden City. Bd. 2. Manchester. S. 1-22.

DEAKIN, D. (1984b): Complete with a complex: 1964-1981. In: DEAKIN, D. (Hrsg.): Wythenshawe. The story of a Garden City. Bd. 2. Manchester. S. 175-197.

DEPARTMENT OF ECONOMIC AFFAIRES (1965): The North West - a regional study. London.

DIJKEMA, E. & RADEMAKERS, J. & DE VISSER, R. (1990): Natuur in het Groene Hart. Huidige betekenis en nieuwe mogelijkheden. In: Rooilijn 23, H. 6, (Nr. 90), S. 170-175.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1984): Circular 14/84: Green Belts. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1988a): Planning Policy Guidance 2: Green Belts (PPG2). London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1988b): The Green Belts. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1989): Regional Planning Guidance: Strategic Guidance for Greater Manchester (RPG 4). London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1991a): Derelict land grant advice: Derelict land grant policy. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1991b): Tackling vacant land. An Evaluation of policy instruments for tackling land vacancy. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1995 I u. II): Survey of derelict land in England. Volume I: Report. Volume II: Reference tables. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1995a): Better parks, better cities. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1995b): Planning Policy Guidance 2 (Revised): Green Belts. London.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT (1996): Reclamation of damaged land for nature conservation. London.

DOREN, N. VAN & SIJMONS, D.F. (1995): Groene Hart? Groene Metropool! In: Stedebouw en Volkshuisvesting 76, H. 9/10, S. 2-6.

DRAESEL, H.W. (1977): Düsseldorf 1950-1975. Anmerkungen zum Städtebau. Beilage zu: WERBEAMT DER LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF (Hrsg.): Düsseldorf - eine Stadt wandelt sich. Bilder aus den Jahren 1950-1975. Düsseldorf.

DRAESEL, W. & GUTHER, M. (1965): Die Planung des neuen Stadtteils. In: LH DÜSSELDORF (Hrsg.): Düsseldorf-Garath, ein neuer Stadtteil. S. 21-54.

DÜSSELDORFER STADT-ANZEIGER vom 30.08.1928: Wo liegen Düsseldorfs Kinderspielplätze? (ohne Seitenzählung).

DÜSSELDORFER TAGEBLATT vom 20.09.1928: Städtebauliche Zukunftsbilder Düsseldorfs. (Rubrik Stadtkreis Düsseldorf, hier 2. Seite).

DUFFIELD, B.S. & WALKER, S.E. (1983): Urban parks and open spaces – an overview. In: Landscape Research 8, H. 2, S. 2-12

DUIM, V.R. VAN DER & VAN DER WAARDE, M.C. (1991): Lokaal Recreatiebeleid. Den Haag. (= Recreatie Reeks 11).

DURTH, W. & GUTSCHOW, N. (1988): Träume in Trümmern. Planungen zum Wiederaufbau zerstörter Städte im Westen Deutschlands 1940-1950. Bd. 2: Städte. Braunschweig, Wiesbaden.

DURTH, W. (1992): Düsseldorf: Demonstration der Modernität. In: VON BEYME, K. (Hrsg.): Neue Städte aus Ruinen: Deutscher Städtebau der Nachkriegszeit. München. S. 231-250.

DÜSSELDORF MAGAZIN (1991): Ein neues Bett für alte Bäche. In: DÜSSELDORF MAGAZIN, H. 2, S. 29-31.

DÜTTMANN, B. (1948): Ein Planungsvorschlag für Düsseldorf. In: Die Neue Stadt 1/2, H. 5/6, S. 222-233.

ELLIOTT, B. (1988): From people's parks to green deserts. In: Landscape Design, Nr. 171, S. 13-15.

ELSON, M.J. & MACDONALD, R. & WALKER, S. (1993): The effectiveness of Green Belts. London.

ELSON, M. J. (1986): Green belts - conflict mediation in the urban fringe. London.

ELSON, M.J. (1992): Green Belts – a symbol of green planning? In: Landscape Design, Nr. 207, S. 11-13.

ELSON, M.J. (1993): Green belt policy takes effect. In: Planning, Nr. 1031 vom 13. 8.1993, S. 8-9.

ELSON, M.J. (1994): A move towards sustainable development? In: Town and Country Planning 63, H. 5, S.154-156.

EMEIS, M. (1980): Speeltuin no. 1 op 8 mei 1880: openbaar en open. Nicolaas Tetterode was Uilke Klaaren 22 jaar voor. In: Ons Amsterdam 32, H. 5, S. 157-161.

ENGELS, F. (^{7}1921): Die Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigener Anschauung und authentischen Quellen. Stuttgart. (1. Aufl. 1845).

ENGELSDORP GASTELAARS, R. VAN & OSTENDORF W. (1994): Amsterdam: capital city without capital functions. In: CLOUT, H. (Hrsg.): Europe's cities in the late twentieth century. Utrecht, Amsterdam. S. 85-97. (= Netherlands Geographical Studies 176).

ESPRIT DE CORP. GmbH (Hrsg.) (1994): Naturnahe Grünanlage Düsselthaler Straße. Düsseldorf.

EUROGA 2002 PLUS GmbH (Hrsg.) (o. J).: Dezentrale Landesgartenschau 2002. Gartenkunst am Mittleren Niederrhein. Düsseldorf.

EUROGA 2002 PLUS GmbH (Hrsg.) (2000): EUROGA 2002 plus. Integriertes Gesamtkonzept für die zweite Regionale des Landes Nordrhein-Westfalen der Region Düsseldorf / Mittlerer Niederrhein. Düsseldorf.

EUROGA 2002 PLUS GmbH (Hrsg.) (2001): Projektkatalog. Düsseldorf.

FAASSEN, H.O. (1979): Waarom eigenlijk een randstedelijke groenstruktuur? In: Recreatievoorzieningen 11, H. 5, S. 244-249.

FALUDI, A. & VAN DER VALK, A. (1992): Growth regions and the future of Dutch planning doctrine. In: BREHENY, M.J. (Hrsg.): Sustainable development and urban form. London. S. 122-137.

FALUDI, A. & VAN DER VALK, A. (1994): Rule and order. Dutch planning doctrine in the twentieth century. Dordrecht.

FALUDI, A. (1967): Der Wiener Wald- und Wiesengürtel und der Ursprung der „green belt" – Idee. In: Raumforschung und Raumordnung 25, H. 5, S. 195-206.

FALUDI, A. (1994): Coalition building and planning for Dutch growth management: The role of the Randstad concept. In: Urban Studies 31, H. 3, S. 485-507.

FISTEL, E. (1994): Environmental planning in Britain. Global aims and their local implementation in Manchester and other cities. (= Unveröff. M.A. thesis, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

FREEMAN, T.W. (1962): The birth of modern Manchester. In: BRITISH ASSOCIATION (Hrsg.): Manchester and its region. Manchester. S. 53-58.

FREUND, V. (1987): Zweckverband Erholungsgebiet Neandertal - ein Verband, der seinen Zweck erfüllt. (= Unveröff. masch. Manuskript).

GADEGAST, J. (1991): Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumplanung in Nordrhein-Westfalen. In: AKADEMIE FÜR RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG (ARL) (Hrsg.): Zur geschichtlichen Entwicklung der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung in der BRD. Hannover. S. 252-289. (= Forschungs- und Sitzungsberichte 182).

GADET, J. & VAN DEN BERG, A. (1987): Sarphatipark: Verslag van een onderzoek onder Sarphatiparkbezoekers in juli 1985 in het kader van het onderzoeks- en voorlichtingsprojekt "De Groene Tent Op Tournee". (Hrsg. Dienst Openbare Werken Amsterdam / Hoofdafdeling Groenvoorzieningen). Amsterdam.

GADET, J. & WIGGERS, R. (1997): De stad, het groen en de vrije tijd. In: Rooilijn 30, H. 19, S. 491-496.

GADET, J. (1988): Erasmuspark: Verslag van een onderzoek onder de bezoekers van Erasmuspark gehouden in augustus 1985 in het kader van het onderzoeks- en voorlichtingsprojekt "De Groene Tent Op Tournee". (Hrsg. Dienst Openbare Werken Amsterdam / Hoofdafdeling Groenvoorzieningen). Amsterdam.

GADET, J. (1989): Sociaal-economische veranderingen in de stad en de gevolgen voor het gebruik van parken. In: Stad en Groen, H. 4, S. 1-7.

GADET, J. & ROELOFSEN, J. (1991): Freizeitgestaltung im Vondelpark: 'The resurrection of public man'. In: Das Gartenamt 40, H. 8, S. 518-521.

GALJAARD, B.J. (1989): De onvolkomenheid van het groen: Een gesprek met L. van Herwaarden en W. Mulder over de revisie van het groen in Amsterdam-Zuidoost. In: Groen 45, H. 11, S. 9-13.

GARBRECHT, D. (1983): Überregional bedeutende Freizeit- und Erholungsanlagen in Nordrhein-Westfalen. Eine Bilanz. Dortmund. (= Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Landesentwicklung 1.043).

GARTENAMT DÜSSELDORF, PLANUNGSGRUPPE SÜDPARK (1987): Bundesgartenschau 1987 - Der neue Südpark in Düsseldorf. In: Garten und Landschaft 97, H. 4, S. 31-55.

GEDDES, P. (1905): Civics: as applied sociology. London.

GEDDES, P. (1915): Cities in evolution. London.

GEMEENTE AMSTERDAM (1975): Amsterdam. Stedebouwkundige ontwikkeling. Ontstaan, ruimtelijke ontwikkeling, structuur, vormgeving. (Dienst der Publieke Werken, Sector stadsontwikkeling). Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1975): Discussienota openluchtrecreatie. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1977): Beleidsnota openluchtrecreatie. Amsterdam. (= Gemeenteblad afd. 1, no. 114).

GEMEENTE AMSTERDAM (1978): Rapport recreatieschappen. Amsterdam

GEMEENTE AMSTERDAM (1986): Structuurplan 1985 – Amsterdam, de stad centraal. (Deel I: Het plan, deel II: De toelichting). Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1987): Nota Amsterdamse prioriteiten en de randstadgroenstructuur. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1990): Beleidsplan voor de openluchtrecreatie. Amsterdam. (= Gemeenteblad 1990, bijlage B).

GEMEENTE AMSTERDAM (1991): Het Amsterdamse Bos: kwalitatieve en kwantitatieve analyses van het recreatieve gebruik. (Hoofdafdeling Groenvoorzieningen). Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1992a): Beleidsnota randstadgroenstructuur Amsterdam. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1992b): Structuurplan 1991 Amsterdam. (Deel I: Het plan, deel II: De toelichting). Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1994): Ontwerp Structuurplan 1994 – Amsterdam open stad. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM (1996): Structuurplan 1996 – Amsterdam open stad. (Deel I: Het plan; deel II: De toelichting). Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN (1984): Bomenstructuurplan voor de stad Amsterdam. Amsterdam. (Hoofdafdeling Groenvoorzieningen, Ontwerpgroep Boventerritoriaal).

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN (1986): Beeldanalyse Groen in Amsterdam. Stap 1 & Stap 2.). Amsterdam. (Hoofdafdeling Groenvoorzieningen, Ontwerpgroep Boventerritoriaal

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN (1988): De Amsterdamse Parken. Amsterdam. (Hoofdafdeling Groenvoorzieningen, Ontwerpgroep Boventerritoriaal).

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST OPENBARE WERKEN / BURO BOVENTERRITORIAAL (1988): De Amsterdamse Parken. Uitgangspunten voor het beleid. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST RUIMTELIJKE ORDENING (1981): 50 jaar bodemgebruik. Grondslagen voor de stedebouwkundige ontewikkeling van Amsterdam. Amsterdam.

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST RUIMTELIJKE ORDENING (1985): Studienota groen en landschap. Deel II: Het stedelijk groen. Amsterdam.

GEEMENTE AMSTERDAM - DIENST RUIMTELIJKE ORDENING (2000a): De Zuidas. www.dro.amsterdam.nl/06projecten/ijburg/index.html, Auszug vom 22.04.2000.

GEMEENTE AMSTERDAM - DIENST RUIMTELIJKE ORDENING (2000b): Ijburg. www.dro.amsterdam.nl/06projekten/zuidas/index.html, Auszug vom 22.04.2000.

GEMMELL, R.P. & CONNELL, R.K. (1984): Conservation and creation of wildlife habitats on industrial land in Greater Manchester. In: Landscape Planning 11, S. 175-186.

GESSEL, P.H. VAN (1985a): Randstadgroenstructuur uit de startblokken 1. In: Recreatie en Toerisme 17, H. 9, S. 416-420.

GESSEL, P.H. VAN (1990): Ministerie LNV richt spot nog duidelijker op Randstad. Meer basis stevig ontwikkeling Randstadgroenstruktuur. In: Recreatie en Toerisme 22, H. 5, S. 142-245.

GIELING, S. (1994): Een groenstructuur met een hoofdletter. Amsterdam. (= Publikaties Dienst Ruimtelijke Ordening, Jg. 12, Nr. 113).

GILBERT, O.L. (1984): The urban common. In: Landscape Design, Nr. 153, S. 35-36.

GINKEL, J.A. VAN (1979): Een residentieel-geographisch onderzoek in het middengebied randstad. Utrecht. (= Suburbanisatie en recente woonmilieus 2, Utrechtse Geografische Studies 16)

GLEBE, G. (1973): Düsseldorf – eine stadtgeographische Skizze. In: Der Aufbau, H. 7, S. 219-222.

GLEBE, G. (^{2}1990): Wandlungen des Düsseldorfer Naturraumes durch den Menschen. In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf - Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Band 1: Von der ersten Besiedlung bis zur frühneuzeitlichen Stadt. Düsseldorf. S. 79-89.

GLEBE, G. (1994): Düsseldorf: economic restructuring and demographic transformation. In: CLOUT, H. (Hrsg.): Europe's cities in the late twentieth century. Utrecht, Amsterdam. S. 125-139. (= Netherlands Geographical Studies 176).

GLEBE, G. (1996): Düsseldorf, state capital and international service and management centre. In: HEINEBERG, H. & LANGE, L. de & MAYR, A. (Hrsg.): The Rhine valley. Urban, harbour and industrial development and environmental problems. Leipzig. (= Beiträge zur Regionalen Geographie 41).

GREATER MANCHESTER COUNCIL (1975): Greater Manchester Structure Plan - Report of Survey. Manchester.

GREATER MANCHESTER COUNCIL (1981): Greater Manchester Structure Plan. Manchester.

GREATER MANCHESTER COUNCIL (1984a): Habitat Survey. Manchester.

GREATER MANCHESTER COUNCIL (1984b): The Greater Manchester Green Belt Local Plan. Written Statement. Manchester.

GREATER MANCHESTER COUNCIL (1986): A Nature conservation strategy for Greater Manchester. Manchester.

GREATOREX, J. (1984): A new spirit - 'Growing every year in size, quality and enthusiasm'. In: DEAKIN, D. (Hrsg.): Wythenshawe. The story of a Garden City. Volume 2. Manchester. S. 198-218.

GREEHALG, L. & WORPOLE, K. (1996): People, parks and cities: a guide to current good practice in urban parks. A report for the DoE. London.

GROENGEBIED AMSTELLAND (1996): Kiezen voor Amsterlland. Aanpassing Basisplan. Amstelveen.

GROUNDWORK (1995): A national network for sustained regeneration. Groundwork annual report 1994/95. Birmingham.

GROUNDWORK MANCHESTER (1996): Moss Side open space strategy. Final draft. Manchester.

GROUNDWORK MANCHESTER (1999): Groundwork Manchester. Review 1996-1999. Manchester.

GUINÉE, A. (1994): Wat aan de 'Floriade 2002' voorafging. In: Blauwe Kamer Profiel 2, H. 5, S. 27-32.

HAAIJEN, F. (2000): Amsterdam-Noord: de groene top van Amsterdam. Amsterdam. (= Stad en Groen, Jg. 3, H. 1).

HALL, P. et al. (1973a & b): The containment of urban England. Bd. I (a): Urban and metropolitan growth processes or megalopolis denied. Bd. II (b): The planning system. Objectives, operations, impacts. Cambridge.

HALL, P. (1998): Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century. Oxford.

HALL, P. (^{3}1984): The world cities. London.

HALL, P. (^{3}1992): Urban and regional planning. London, New York.

HANDLEY, J. (1996): The post industrial landscape - A resource for the community, a resource for the nation? A Groundwork status report. Birmingham.

HEALEY, P. & ELSON, M. & MACNAMARA, P. & DOAR, A. (1988): Land use planning an the medeation of urban change: The British planning system in practice. Cambridge.

HEIDEN, C.N. VAN DER (1988): Foreign influence on Dutch planning doctrine. Paper to be presented at the Third International Conference of the Planning History Group, Tokyo, November, 8-12, 1988. Amsterdam. (= Werkstuk 104, Planologisch en Demographisch Instituut, Universiteit van Amsterdam).

HEIDEN, C.N. VAN DER (1989): The Quest of open space and the origins of Dutch strategic planning. In: Built Environment 15, H. 1, S. 28-39.

HEIDEN, N. VAN DER & KOK, J. & POSTUMA, R. & WALLAGH, G. (1992): Consensus building as an essential element of the Dutch system. In: Planning Theory Newsletter, Nr. 7/8, S. 116-134.

HEIDEN, N. VAN DER & WALLAGH, G. (1991): How the Republic of the Netherlands got the Kingdom of the Netherlands to play its game. In: Built Environment 17, H. 1, S. 34-42.

HEIJDER, M. (1989): Het Vondelpark 125 jaar oud. In: Ons Amsterdam 42, H. 4, S. 98-104.

HEINEBERG, H. (^{2}1997): Grossbritannien: Raumstrukturen, Entwicklungsprozesse, Raumplanung. (Neubearbeitung der Ausgabe von 1983). Gotha.

HEINRICH, V. & PESCHKEN, G. (1979): Der Park Lantz bei Düsseldorf. Restaurierung eines späten Landschaftsparkes durch Franz Joseph Greub. In: Das Gartenamt 28, H. 1, S. 10-17.

HELBRECHT, I. (1994): „Stadtmarketing“: Konturen einer kommunikativen Stadtentwicklungspolitik. Basel u.a. (= Stadtforschung aktuell 44).

HELLINGA, H. (1985a): De jaren twintig: Dencentralisatie of centralisatie? In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 20-21.

HELLINGA, H. (1985b): De Commissie Groot Amsterdam. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 28-31.

HELLINGA, H. (1985c): Het Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 45-47.

HENNEBO, D. (1990): Öffentlicher Park und Grünplanung als kommunale Aufgabe in Deutschland. In: BLOTEVOGEL, H.H. (Hrsg.): Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Köln, Wien. S. 169-181.

HENNEBO, D. & SCHMIDT, E. (1977): Die Entwicklung des Stadtgrüns in England von den frühen Volkswiesen bis zu den öffentlichen Parks im 19. Jahrhundert. Berlin, Hannover. (= Geschichte des Stadtgrüns 3).

HENNEBO, D. (1970): Geschichte des Stadtgrüns Band 1: Von der Antike bis zur Zeit des Absolutismus. Hannover u.a. (Mit einem Beitrag über das Stadtgrün im antiken Griechenland von Jürgen Jörn).

HENNEBO, D. (1974): Der Stadtpark. In: GROTE, L. (Hrsg.): Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert. Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter. München. S. 77-90.

HENNEBO, D. (1975): Stadtgrün und Funktionsvorstellungen im 19. und am Beginn des 20. Jahrhunderts. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Städtisches Grün in Geschichte und Gegenwart. Hannover. S. 41-48. (= Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung 101).

HENNEBO, D. (1979): "Vom grünen Ringe der Großstädte..." Zur Geschichte einer städtebaulichen Idee. In: Das Gartenamt 28, H. 7, S. 423-433.

HENNEBO, D. (1990): Öffentlicher Park und Grünplanung als kommunale Aufgabe in Deutschland. In: BLOTEVOGEL, H.H. (Hrsg.): Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Köln, Wien. S. 169-181.

HENNING, F.-W. (1981): Düsseldorf und seine Wirtschaft. Zur Geschichte einer Region. Band 2: Von 1860 bis zur Gegenwart. Düsseldorf.

HENZ, T. (1977): Der Volksgarten zu Düsseldorf. Voruntersuchung zu einer Umgestaltung im Rahmen der Modernisierung des Stadtteils Oberbilk. In: Das Gartenamt 26, H. 8, S. 495-504.

HEUVELHOF, E.F. TEN & VAN VEELEN, J. (1987): Groennormen voor de compacte stad? Over de kwantiteit en de stedebouwkundige kwaliteit. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 68, H. 1, 10-17.

HEYER, R. (1987): Funktionswandel innerstädtischer grünbestimmter Freiräume in deutschen Großstädten. Bochum. (= Bochumer Geographische Arbeiten 48).

HONDIUS, J.F. (1976): De fictie van de groene stad. In: Plan 6, H. 12, S. 7-20.

HOWARD, E. (1965): Garden Cities of to-morrow. London. (Neuauflage der Ausgabe von 1946. Mit einem Vorwort von F. J. OSBORN und einem Aufsatz von L. MUMFORD mit dem Titel: The Garden City Idea and Modern Planning).

HÜTTENBERGER, P. (1988): Die Entwicklung zur Großstadt bis zur Jahrhundertwende (1856-1900). In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf – Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Band 2: Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1624-1900). Düsseldorf. S. 481-662.

HÜTTENBERGER, P. (^{2}1990): Die Industrie- und Verwaltungsstadt. In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf – Geschichte von den Ursprüngen bis zur Gegenwart. Band 3: Die Industrie- und Verwaltungsstadt. 20. Jahrhundert. Düsseldorf.

IHNS, W. & BOGAERS, E. & LAGAS, P. (1986): Oosterpark: Verslag van een onderzoek- en voorlichtungsproject in het Oosterpark in juni 1985. Amsterdam. (Hrsg. Dienst Openbare Werken Amsterdam, Hoofdafdeling Groenvoorzieningen).

INTERNATIONAL FEDERATION FOR TOWN AND COUNTRY PLANNING AND GARDEN CITIES (Hrsg.) (1924a): Internationale Städtebautagung Amsterdam 1924. Band 1: Vorträge. Amsterdam.

INTERNATIONAL FEDERATION FOR TOWN AND COUNTRY PLANNING AND GARDEN CITIES (Hrsg.) (1924b): Internationale Städtebautagung Amsterdam 1924. Band 2: Berichte. Amsterdam.

JACKSON, W.G. (1940): A historical study of the provision of facilities for play and recreation in Manchester. (= Unveröff. M.A. thesis, University of Manchester).

JANNASCH, A. (1979): Regionalplanung und Bauleitplanung in England: Das Aufstellungsverfahren für structure plans und local plans. Frankfurt a.M. (= Planungsstudien 15).

JANSEN, L. (1965a): Het Vondelpark en de gemeente Amsterdam. In: Ons Amsterdam 17, H. 5, S. 130-136.

JANSEN, L. (1965b): Het Vondelpark in de stadsuitbreidingen. In: Ons Amsterdam 17, H. 8, S. 226-231.

JONES, P. (1995): Groundwork and the environmental management message. In: Town and Country Planning 64, H. 2, S. 54-56.

JONGE, J.A. DE (1976): De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914. Nijmegen.

KAMPHAUSEN, M. (1985): Zentrum der Naturerholung. In: Düsseldorf Magazin, H. 2, S. 12-13.

KASSENAAR, B. (1994): Ideeën voor een duurzame stad: het geval Amsterdam. Amsterdam.

KEGEL, R. & MAAS, F.M. (1987): Stedelijke groenstructuurplannen. Een algemeen kader. In: Groen 43, H. 2, S. 11-16.

KELLETT, J.E. (1982): The private garden in England and Wales. In: Landscape Planning 9, H. 2, S. 105-123.

KESSEL, E. VAN & PALSTRA, F. (1994): Ir. Jacoba Mulder (1900-1988). Stedebouwkundige en landschapsarchitekte. Amsterdam. (= Publikaties DRO, Jg. 12, H. 1/2).

KIDD, A. (1993): Manchester. Town and Country Histories. Keele (Staffordshire).

KISTEMAKER, R.(1993): Amsterdam 1300-1700: Van ‘geringhe visschers’ naar een ‘kleyne wereldt’. In: TAVERNE, E. (Hrsg.) & VISSER, I. (Hrsg.): Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden. Nijmegen.

KIVELL, P. (1987): Derelict land in England: policy responses to a continuing problem. In: Regional Studies 21, H. 3, S. 265-273.

KIVELL, P. (1993): Land and the city. Patterns and processes of urban change. London, New York.

KLAFFKE, K. (1995): Freiraumplanung. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover. S. 319-323.

KLEIJNEN, B. & IHNS, W. & BOGAERS, E. (1985): Het Flevopark: Enquête en interviews onder parkgebruikers met het oog op een toekomstige renovatie. Amsterdam. (Ambtelijke Projectgroep Indische Buurt / Dienst Openbare Werken, Hoofdafdeling Groenvoorzieningen).

KLUSMAN, E. (1985): De Bijlmermeer. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S.116-126.

KOK, J. & WALLAGH, G. (1991): Ruimtelijke ordenaars Bob Kassenaar en Erik Klusman: Op weg naar en regioplan. In: Gepakte Stad 7, Nr. 39, S. 5-7.

KONIJNENDIJK, C.C. (1994): En korte geschiedenis van de Nederlandse stadsbossen. In: Groen 51, H. 10, S. 15-20.

KOLLEE, P.C.H. (1989): Ontstaan en ontwikkeling van heemtuinen in Amsterdam. In: Groen 45, H. 9, S. 14-16.

KOOY, A. (1972): Een groen getooide keizerskroon. Vijf eeuwen Amsterdams stadsgroen. In: Ons Amsterdam 24, H. 9, S. 258-279.

KRAGT, R.H. (1994): Raumplanung in den Niederlanden. Struktur und Entwicklung. In: Raumplanung und Raumordnung, 1/94, S. 3-19.

KRÄTKE, J. (1991): Strukturwandel der Städte. Städtesystem und Grundstücksmarkt in der „postfordistischen" Ära. Frankfurt a. M.

KREUTZ, E. (1998): Messe, Baukunst, Stadtentwicklung: Ausstellungsarchitektur in Düsseldorf 1880-2004. München, Düsseldorf.

KRIPPENDORF, J. & KRAMER, B. & MÜLLER, H. (^{2}1987): Freizeit und Tourismus: eine Einführung in Theorie und Politik. Bern. (= Berner Studien zum Fremdenverkehr 22).

KROPMAN, J.A. (1987): Openbaar groen in de (compacte) stad. Mag het ook iets minder zijn? In: Groen 43, H. 9, S. 11-13.

KUHN, S. & ZIMMERMANN, M. (1996): Lokale Agenda 21 für zukunftsbeständige Stadtentwicklung. In: Informationen zur Raumentwicklung, Bd.1, H. 2/3. S. 153-171.

KURSAWE, S. (1992): Der regionale Grünzug und seine Bedeutung für den Freiraumschutz. Kaiserslautern. (= Diplomarbeit, Universität Kaiserslautern).

LAAT, L. DE (1997): Open stad. Structuurplan Amsterdam 1996 vastgesteld. Amsterdam. (= Plan Amsterdam, Jg. 3, H. 4).

LAMBERT, R.D. (1992): De CIAM-wijken: erfgood en tijdverschijnsel. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 73, Sonderheft 1, S. 14-19.

LH DÜSSELDORF (1957): Der Leitplan der Stadt Düsseldorf 1957. Erläuterungen. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF (Hrsg.) (1973): Beiträge zur Stadtentwicklung und Stadtforschung 1. Bestandsaufnahme. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF (1977): Die Landeshauptstadt Düsseldorf bewirbt sich um die Durchführung der Bundesgartenschau 1987. (Bewerbungsmappe für den Zentralverband Gartenbau). Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF (1984): Die Landeshauptstadt Düsseldorf informiert: Wohnungsnahes Grün - Bürger werden selbst aktiv. Düsseldorf. (Broschüre, bearb. vom Garten-, Friedhofs- und Forstamt und Planungsamt in Zusammenarbeit mit dem Presseamt, Text von C. LANGE).

LH DÜSSELDORF (Hrsg.) (1986): 1976 - 1986: 10 Jahre Hellerhof. Düsseldorf. (= Materialien zur Düsseldorfer Stadtentwicklung, Text: F. LUMMERT).

LH DÜSSELDORF (1998): Umweltbericht Düsseldorf 1998. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – AMT FÜR WAHLEN UND STATISTIK (1975): Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Düsseldorf. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – AMT FÜR STATISTIK UND WAHLEN (2000): Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Düsseldorf. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT (1974): Untersuchungen und Vorschläge zum Grünordnungsplan. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT (1985): Grünordnungsplan Düsseldorf. Kurzfassung. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – GARTEN-, FRIEDHOFS- UND FORSTAMT (1991): Grünordnungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf. Fortschreibung. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – PLANUNGSAMT (1991a): Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Düsseldorf – Erläuterungsbericht. Düsseldorf.

LH DÜSSELDORF – PLANUNGSAMT (1991b): Sachstandsbericht über Stadterneuerungsmaßnahmen. (Unveröff. interner Bericht).

LANDESREGIERUNG NRW (1970): Nordrhein-Westfalen-Programm 1975. Düsseldorf.

LANDESREGIERUNG NRW (1971): Landesentwicklungsbericht 1970. Düsseldorf.

LANDESREGIERUNG NRW (1975): Landesentwicklungsbericht 1974. Düsseldorf.

LANDESREGIERUNG NRW (1983): Landesentwicklungsbericht 1982. Düsseldorf.

LANGE, C. (1987): Wohnungsnahes Grün – Düsseldorfer werden selbst aktiv. In: Das Gartenamt 36, H. 4, S. 240-243.

LANGE, C. (1994): Der Nordpark in Düsseldorf. Köln. (= Rheinische Kunststätten 393).

LAUMANNS, H. (1971): Het groen in de Bijlmermeer. In: Werk in Uitvoering. (Maandblad van de Dienst der Publieke Werken Amsterdam). H. 5, S. 67-78.

LAUMANNS, H. (1984): Stadtgrün - eine Selbstverständlichkeit. In: Garten und Landschaft 94, H. 4, S. 37-40.

LAURIE, I. (Hrsg.) (1979): Nature in cities. The natural environment in the design and development of urban green space. Chichester u.a.

LAURIE, M. (1993): The urban mantelpiece. In: Landscape Design, Nr. 216, S. 21-22.

LEEUWEN, R. VAN & LELYVELD, G. (1974): Wandelingen door het Oosterpark. In: Wonen-TA/BK 2, H. 23, S. 5-15.

LEEUWEN, R. VAN (1985): Het AUP en het stedelijk groen. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 188-193.

LICHTENBERGER, E. (1975): Aspekte zur historischen Typologie städtischen Grüns und zur gegenwärtigen Problematik. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Städtisches Grün in Geschichte und Gegenwart. Hannover. S. 13-24. (= Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte 101).

LICHTENBERGER, E. (1991): Stadtgeographie. Stuttgart.

LINDEMANN, K. (1977): 25 Jahre Bundesgartenschau – Die Verwirklichung einer Idee. Karlsruhe.

LINDEN VOOREN, P.A. VAN DER (1956a): De Plantage. In: Ons Amsterdam 8, H. 1, S. 8-13.

LINDEN VOOREN, P.A. VAN DER (1956b): De Plantage (verfolg). In: Ons Amsterdam 8, H. 2, S. 2-5.

LINDLEY, T. (1986): Land use reclamation sites. In: Landscape Design, Nr. 164, S. 60-63.

LONSDALE, T. (1988): Der Wiederaufstieg Manchesters. In: Garten und Landschaft 98, H. 2, S. 21-26.

LÖRZING, H. (1979): De opkomst en ondergang von de groene sterren: naar een nieuwe aanpak van recreatiegebieden. In: Wonen – TA/BK 7, H. 6, S. 5-17.

LÖRZING, H. (1992): Van Bosplan tot Floriade. Nederlandse park- en landschapsontwerpen in de twintigste eeuw. Rotterdam.

LUX, H.A. (1980): Düsseldorf – das Buch der Stadt. Düsseldorf. (Unveränderter Nachdruck der Ausgabe von 1925).

MACEWEN, A. & MACEWEN, M. (1982): National Parks: Conservation or cosmetics? London.

MANCHESTER AND DISTRICT JOINT TOWN PLANNING ADVISORY COMMITTEE (1926): Report upon the regional scheme. Manchester.

MANCHESTER AND DISTRICT REGIONAL PLANNING COMMITTEE (1945): Report on the tentative regional planning proposals. Norwich, London. (Verf. R. NICHOLAS).

MANCHESTER CITY ART GALLERIES (1987): Parks for people: Manchester and its parks 1846-1926. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL (1945): The City of Manchester Plan. Norwich, London. (Verf. R. NICHOLAS).

MANCHESTER CITY COUNCIL (1951): Development Plan for the County Borough of Manchester. Written Analysis forming part of the Report of Survey. Manchester. (Verf. R. NICHOLAS).

MANCHESTER CITY COUNCIL (1961): City of Manchester Development Plan. Written Statement. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL (1969): Manchester – Sub-regional context. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL (1993): Manchester City Planning Handbook. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL (1994): Improving Manchester. City planning and environmental health handbook. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL (1995a): Manchester. 50 years of change. Post-war planning in Manchester. London. (Hrsg. University of Manchester, Department of Planning and Landscape).

MANCHESTER CITY COUNCIL (1995b): The Manchester Plan. The Unitary Development Plan for the City of Manchester. Manchester.

MANCHESTER CITY COUNCIL, PLANNING DEPARTMENT (1992): Recreation facilities in Manchester. Manchester. (= Recreation Factsheet No. 1).

MANCHESTER CITY MUNICIPAL INFORMATION BUREAU (1951): Manchester and how it is managed. Manchester.

MANCHESTER CORPORATION PARKS AND CEMETERIES DEPARTMENT (1938): Short historical survey. Manchester.

MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE (1915): Illustrated handbook of the Manchester city parks and recreation grounds. Manchester.

MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE (1929): Handbook of the city parks and recreation grounds. Manchester. (Verf. W. PETTIGREW).

MANCHESTER PARKS AND CEMETERIES COMMITTEE (1951): Report of the Parks and Cemeteries Committee. Manchester.

MARKOWITZ, I. (1987a): Düsseldorfer Gartenlust. Ausstellung des Stadtmuseums, 2. Mai bis 11. Oktober 1987. Düsseldorf. (Mit Texten von A. ZIMMERMANN und F. GRÜTZNER).

MARKOWITZ, I. (1987b): Die Gartenstadt Düsseldorf. In: Das Gartenamt 36, H. 4, S. 206-216.

MARKOWITZ, I. (1988): Gärten entlang der Düssel. In: LH DÜSSELDORF (Hrsg.): Die Düssel. Köln. S. 127-136.

MARTINOT, P. (1982): Het ontwerp en het gebruik van het openbare groen in Amsterdams jongste uitbreidingen. In: Groen 38, S. 121-128.

MAUND, R. (1982): The Greater Manchester experience: an exercise in strategic environmental improvement. In: Environmental Education and Information 2, H. 2, S. 79-96.

MENTZEL, M.A. (1983): De stad (Amsterdam) centraal. Nieuwe visie, maar ook nieuwe dilemma's. In: Recreatie en Toerisme 15, H. 3, 96-98.

MENTZEL, M.A. (1991): Besluitvorming over plan-Bijlmermeer. Analyse en beleidsrelevantie. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 72, H. 1, S. 10-14.

MERSEY BASIN CAMPAIGN (1995): First periodic report. Changing for the better. Manchester.

MERSEY BASIN TRUST (1996): The Mersey Basin Campaigner. Nr. 2. Manchester.

MEYDENBAUER, H. (1902): Die Stadt Düsseldorf und ihre Verwaltung im Ausstellungsjahre 1902. (Festschrift im Auftrage des Oberbürgermeisters). Düsseldorf.

MIELKE, B. (1994): Regionalplanerische Steuerung von Freizeitinfrastruktur im Freiraum. Dortmund. (= ILS Schriften 91).

MILCHERT, J. (1980): 200 Jahre städtische Grünflächenpolitik. Ein Überblick. In: Garten und Landschaft 90, H. 9, S. 703-716.

MILCHERT, J. (1987): Vom Teppichbeet zum Ruderalgarten. 100 Jahre DGGL im Spiegel der Fachdiskussion. In: Garten und Landschaft 97, H. 1, S. 17-38.

MINISTERIE VAN CULTUUR, RECREATIE EN MAATSCHAPPELIJK WERK (1977): Structuurvisie openluchtrecreatie. 's-Gravenhage.

MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ (1989): Natuurbeleidsplan. Den Haag.

MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ (1992): Het landelijk gebied de moeite waard: Structuurschema Groene Ruimte. Milieueffectrapportage voor gebieden voor nieuwe recreatieprojecten Randstadtgroenstructuur. 's-Gravenhage.

MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ (1994): Structuurschema Groene Ruimte. Deel 3a, pkb-tekst naar behandeling door de Tweede Kamer. 's-Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING EN BOUWNIJVERHEID (1960): Nota inzake de ruimtelijke ordening der Nederlanden. 's-Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING (1966): Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland. 's Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) (1974-1985): Derde nota over de ruimtelijke ordening. 's Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) (1988-1991): Vierde nota over de ruimtelijke ordening. s' Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) (1979): Derde nota over de ruimtelike ordening. Deel 1e: orienteringsnota, tekst van de na parlementaire behandeling vastgestelde nota. s' Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) (1993): Vierde nota extra (VINEX). s'Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) (1995): Het ontspannen hart – natuur en recreatie. s'Gravenhage.

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER (VROM) & MINISTERIE VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ (MLV) (1985): Nota ruimtelijk kader randstadgroenstructuur. `s-Gravenhage.

MINISTER FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW (Hrsg.) (1988): Landesentwicklungsplan III - Umweltschutz durch Sicherung von natürlichen Lebensgrundlagen Freiraum, Natur und Landschaft, Wald, Wasser, Erholung. Düsseldorf. (Bekanntgemacht im Ministerialblatt NW Nr. 67 vom 11. November 1987, Seite 1675).

MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND VERKEHR DES LANDES NRW (^{2}1993): Stadtökologie. Natur in der Stadt – Stadt in der Natur. Düsseldorf.

MINISTERIUM FÜR STÄDTEBAU UND WOHNEN, KULTUR UND SPORT & MINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NRW (2000): EUROGA 2002 plus: Die 2. Regionale präsentiert sich mit Europäischer Gartenkunst und Ökologieprojekten. Pressemitteilung vom 07.09.2000. www.nrw.de/aktuell/presse/pm2000/kcn20001107_4.htm, Auszug vom 2705.2001.

MINISTERIUM FÜR UMWELT, RAUMORDNUNG UND LANDWIRTSCHAFT DES LANDES NRW (1995): LEP NRW. Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.

MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NRW (Hrsg.) (1989a): Stadterneuerung in Nordrhein-Westfalen. Eine Dokumentation. Düsseldorf.

MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NRW (Hrsg.) (1989b): Stadterneuerung in der Industrielandschaft: Die Landeshauptstadt Düsseldorf. Düsseldorf.

MINISTER FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES NRW (Hrsg.) (1989c): Stadterneuerung und Wohnumfeld. Eine Dokumentation. Düsseldorf.

MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES NRW (1976): Landesentwicklungsplan III. Düsseldorf. (= Ministerialblatt für das Land NRW, Nr. 67 vom 8.7.1976, S. 1288-1292).

MINISTRY OF HOUSING AND LOCAL GOVERNMENT (1955): Green Belt Circular 42/55. London.

MINISTRY OF LAND AND NATURAL RESOURCES (1966): Leisure in the countryside: England and Wales. London. (= Command paper 2928).

MITSCHERLICH, A. (^{14}1978): Die Unwirtlichkeit unserer Städte: Anstiftung zum Unfrieden. Frankfurt a.M. (1. Aufl. 1965).

MULDER, A.F. (1978): Honderd jaar ontspanning en vermaak in de vrije tijd. In: Recreatievoorzieningen 10, H. 12, S. 649-652.

MÜLLER, K. (1988): Unter pfalz-neuburgischer und pfalz-bayrischer Herrschaft (1614-1806). In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf - Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Band 2: Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1614-1900). Düsseldorf. S. 7-312.

MUSTERD, S. & OSTENDORF, W. (1996): Entwicklung und Raumplanung in der Randstad. In: Geographische Rundschau 48, H. 7/8, S. 406-411.

NATIONAL PLAYING FIELDS ASSOCIATION (NPFA) (1986): Outdoor playing space requirements – 6 acre target 1986 review. London.

NEHRING; D. (1979): Stadtparkanlagen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ein Beitrag zur Kulturgeschichte des Landschaftsgartens. Hannover, Berlin. (= Geschichte des Stadtgrüns 4).

NEISSER, H.-J. & SCHMIDT, K. & TEMPEL, P.-H. (1987): Ein Kapitel Düsseldorfer Stadtentwicklung. In: BUNDESGARTENSCHAU DÜSSELDORF 1987 GmbH (Hrsg.): Der Garten für uns alle. Bundesgartenschau Düsseldorf 1987. Düsseldorf. S. 6-12.

NEISSER, H.-J. (1993): Vom kleinstädtischen Ufer zur Großstadt-Silhouette. In: LH DÜSSELDORF, ARBEITSGEMEINSCHAFTEN TIEFLEGUNG RHEINUFERSTRASSE (Hrsg.): Tieflegung Rheinuferstraße. Die Stadt kehrt zurück an den Rhein. Düsseldorf. S. 14-17.

NICHOLAS, R. (1951): Manchester's New Towns. In: Town and Country Planning 20, Nr. 81, S. 37-39.

NICHOLSON-LORD, D. (1987): The greening of the cities. London, New York.

NOTHNICK, G. (1975): Der Kreis Mettmann und seine Erholungszweckverbände. Mettmann.

OHRMANN, W. (1979): Erfahrungen mit den im Landesentwicklungsplan III dargestellten Freizeit- und Erholungsschwerpunkten von überregionaler Bedeutung. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS) (Hrsg.): Freizeit- und Erholungsplanung als Gegenstand der Landesentwicklung. Dortmund. S. 24-28. (= Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW, Landesentwicklung, 1.017).

OLST, A. VAN (1984): Ontwerp-structuurplan Amsterdam verschenen: Meer kwaliteit in de compacte stad. Amsterdam. (= Publicaties DRO, Jg. 2, H. 4).

OTTENS, H. (1976): Het groene hart binnen de randstad. Een beeld van de sub-urbanisatie in West-Nederland. Assen.

OTTENS, H.F.L. (1990): Verborgen stedelijke groei in het Groene Hart. Dreigt een nieuwe suburbanisatiegolf? In: Rooilijn 23, H. 6, S. 176-180.

OTTO, K. (1981): Die Entwicklung der Landesplanung im Regierungsbezirk Düsseldorf. In: ROMEYK, H.: Regierungsbezirk Düsseldorf: Niederrhein, Bergisches Land, Ruhrgebiet. Möglingen. S. 28-33.

PALSTRA, F. (1992): Amsterdam richt de blik op de regio. Structuurplan Amsterdam 1991. Amsterdam. (= Publikaties DRO, Jg. 10, H. 3).

PANERAI, P. & CASTEX, J. & DEPAULE, J.-C. (1985): Vom Block zur Zeile. Wandlungen der Stadtstruktur. Braunschweig.

PAREE, A.F. (1950): Speeltuinbeweging 50 jaar. In: Ons Amsterdam 2, H. 8, S. 212-215.

PARKER, B. (1932): Highways, parkways and freeways. With special reference to Wythenshawe Estate, Manchester and to Letchworth Garden City. In: Town and Country Planning 1, H. 2, S. 38-42.

PATMORE, J.A. (1983): Recreation resources: Leisure patterns and leisure. Oxford.

PENKER, G. (1987): Netzpark Grüner Süden. In: Garten und Landschaft 97, H. 7, S. 23-27.

PETERS, R. & VAN DER PLAS, G. (2000): De openbare ruimte in Amsterdam. In: Rooilijn 33, H. 1, S. 5-8.

PERK, J.C. VAN DER & VAN DER VOET, J.L. (1979): Stedelijke recreatie. Lelystad. (= WIRO-rapport 7).

PFLUG, W. (1970): Landespflege durch den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. In: SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK (SVR) (Hrsg.): Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk 1920-1970. Essen. S. 77-112. (= Schriftenreihe SVR 29).

PHILIPS, H. (1896): History of the movement for securing open spaces for recreation in Manchester. In: COMMITTEE FOR SECURING OPEN SPACES FOR RECREATION IN UNION WITH THE MANCHESTER AND SALFORD SANITARY ASSOCIATION (1896): Report of the year 1890. Manchester.

PLAS, G. VAN DER (1993): Amsterdam 1750-1850: Van stadstaat naar hoofdstad. In: TAVERNE, E. (Hrsg.) & VISSER, I. (Hrsg.): Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden. Nijmegen. S. 148-159.

POSTUMA, R. & VAN DER VALK, A. & WALLAGH, G. (1989): Planning for rule and order in Amsterdam. In: Built Environment 19, H. 1, S. 17-27.

PROVINCIE NOORD-HOLLAND (1990): Beleidsvisie randstadgroenstructuur. Haarlem.

RABELER, G. (1990): Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945-1960 im Spannungsfeld von Reformideen und Wirklichkeit: Ein Überblick aus städtebaulicher Sicht. Bonn. (= Schriftenreiche des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz 39).

RADERMACHER, H. (1994): Die Beeinflussung einer Stadtplanung durch die industrielle und gewerbliche Entwicklung. Eine historisch-geographische Untersuchung der Stadt Düsseldorf in den Jahren von 1854-1914. Frankfurt a.M. (= Europäische Hochschulschriften, Reihe 4, 14; zugl. Dissertation Universität Bonn 1993).

RECKNAGEL, R. & PIEPER, F. (1984): Verkehrsbauten – Zerstörung oder Wiedergewinnung von Freiräumen. In: DEUTSCHE AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG (DASL) (Hrsg.): Vorbereitender Bericht zur Jahrestagung in der DASL in München: Freiraum im Städtebau – neu gesehen. Straßen und Plätze, Grünraum und Wasser. München. S. 147-165.

RECREATIESCHAP AMSTELLAND (1996): Kiezen voor Amstelland. Aanpassing Basisplan. Amstelveen.

RECREATIESCHAP HET TWISKE (1993): Recreatiegebied Het Twiske. [Oostzaan?] (Faltblatt).

RECREATIESCHAP SPAARNWOUDE (1995): Jaarverslag 1994. Spaarnwoude.

RED ROSE FOREST (1994): The Forest Plan. Manchester.

REGIERUNGSPRÄSIDENT DÜSSELDORF (1986): Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf. Düsseldorf. (Loseblatt-Sammlung).

REGION DÜSSELDORF / MITTLERER NIEDERRHEIN (Hrsg.) (1993): Regionales Entwicklungskonzept. Kurzfassung. Düsseldorf.

REGION DÜSSELDORF / MITTLERER NIEDERRHEIN & GEWESTE NOORD- UND MIDDENLIMBURG & KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN NOORD- EN MIDDENLIMBURG (Hrsg.): EUROGA 2002 plus. Landschaft und Kultur an Rhein und Maas. Düsseldorf.

REGIONAAL OVERLEG AMSTERDAM (ROA) (1995): Regionaal Structuurplan 1995-2005. Amsterdam.

RICHTER, G. (1981): Handbuch Stadtgrün. Landschaftsarchitektur im städtischen Freiraum. München.

ROEGHOLT, R. (1979): Amsterdam tussen twee toekomstbeelden. In: Wonen TA/BK 7, H. 21/22, S. 9-11.

RIEMANN, K. (1932): Die städtebauliche Entwicklung Düsseldorfs. (= Unveröff. masch. Manuskript, Stadtarchiv Düsseldorf XXII R 30).

RIEMANN, K. (1949): Darstellung der Planungsgeschichte der Stadt Düsseldorf 1348-1945. (=Unveröff. masch. Manuskript, Stadtarchiv Düsseldorf XXIII 690).

RIJKSDIENST VOOR HET NATIONALE PLAN (1963): Recreatieruimten in Nederland. ‘s-Gravenhage.

RIJN, F.J. VAN (1980): Groengebied Amstelland: geintegreerde aanpak noodzakelijk... In: Recreatievoorzieningen 12, H. 5, S. 237-241.

RITTER, E.-H. (1995): Freiraum. In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover. S. 315-319.

ROBERT, J. (1983): Räumliche Planung in Belgien, den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen. Dortmund. (= Schriftenreihe Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW 1.025).

RODGERS, B. (1986): Manchester: metropolitan planning by collaboration and consent; or civic hope frustrated. In: GORDAN, G. (Hrsg.): Regional cities in the UK. London. S. 41-58.

ROOIJEN, M. VAN (1984): De groene stad. Een historische studie over de groenvoorzieningen in de Nederlandse stad. s’-Gravenhage.

ROOIJEN, M. VAN (1990): Garden city versus green town: the case of Amsterdam 1910-35. In: Planning Perspectives 5, S. 285-293.

ROOIJEN, M. VAN (1990): De wortels von het stedelijk groen: een studie naar ontstaan en voortbestaan van de Nederlandse groene stad. Utrecht. (= Proefschrift Rijksuniversiteit Utrecht).

ROSSEM, V. VAN (1995): De Randstad: een overspannen plancanceptie. In: Rooilijn 28, H. 5, S. 208-213.

RUFF, A.R. (Hrsg.) & TREGAY, R. (Hrsg.): An ecological approach to urban landscape design. Manchester. S. 4-12. (= Occasional Papers 8, Department of Town and Country Planning, University of Manchester).

RUFF, A.R. (1979): Holland and the ecological landscape: a study of recent developments in the approach to urban landscape. Stockport.

RUIJTER, P. DE (1980): Van uitbreidingsplannen over streekplannen naar national plan. Stedebouw in het Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw 1920-1945. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 61, H. 1, S. 12-19.

RÜMMLER, E. (1992): Düsseldorf vor den Toren. In: Aufsätze zur Topographie und Geschichte des alten Düsseldorf. Düsseldorf. S. 142-146. (= Veröffentlichungen aus dem Stadtarchiv Düsseldorf 2).

SALFORD METROPOLITAN BOROUGH COUNCIL (1995): The Unitary Development Plan. Deposit Draft. Salford.

SCHENDELEN, M. VAN (1993a): Structuurschema Groene Ruimte nader belicht. Alles voor de tuin van Nederland. In: Stedebouw en Volkshuisvesting 74, H. 5, S. 4-8.

SCHENDELEN, M. VAN (1993b): Verdichting voor het Groene Hart? In: Rooilijn 26, H. 7, S. 290-294.

SCHENDELEN, M. VAN (1997): Natuur en ruimtelijke ordening in Nederland. Een symbiotische relatie. Rotterdam. (= Proefschrift Universiteit van Amsterdam).

SCHILDT, H. (1983): Die Botanischen Gärten in Düsseldorf. Ein historischer Beitrag zu einer Arbeit von Maximilian Friedrich Weyhe. In: Das Gartenamt 32, H. 2, S. 81-84.

SCHILDT, H. (1987): Maximilian Friedrich Weyhe und seine Parkanlagen. Düsseldorf.

SCHILLING, [B.] (1927): Der Generalbebauungsplan der Stadt Düsseldorf. (= Unveröff. masch. Manuskript, Stadtarchiv Düsseldorf XXIV 1014).

SCHINDLER, N. (1993): Hans J. Laumanns - Stadtgrün im Wandel? In: Das Gartenamt 42, H. 9, S. 560-567.

SCHMIDT, K. & TEMPEL, P.-H. (1987): Grün in der Stadt. In: BUNDESGARTENSCHAU DÜSSELDORF 1987 GmbH (Hrsg.): Der Garten für uns alle. Bundesgartenschau Düsseldorf 1987. Düsseldorf. S. 234-243.

SCHMIDT, K. (1993): Düsseldorf an den Rhein - Aufbruch zu neuen Ufern. In: LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF; ARBEITSGEMEINSCHAFTEN TIEFLEGUNG RHEINUFERSTRASSE (Hrsg.): Tieflegung Rheinuferstraße. Die Stadt kehrt zurück an den Rhein. Düsseldorf. S.10-13.

SCHNEIDER, H. (1998): Global City Düsseldorf? Weltstadt-Hypothese und innerstädtische Transformationsprozesse. In:GLEBE, G. (Hrsg.): Lokale Transformationsprozesse in der Global City. Düsseldorf-Oberbilk – Strukturwandel eines citynahen Stadtteils. Düsseldorf. (= Düsseldorfer Geographische Schriften 37). S. 3-53.

SCHOENMAKERS, L. (1985): De Tuinstadtcommissie. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 22-27.

SCHÖLLER, P. (1975): Zur Entwicklung und Problematik von Freizeit-Einrichtungen in städtischen Grün- und Freiflächen. In: Städtisches Grün in Geschichte und Gegenwart. Hannover. S. 133-136. (= Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung 101).

SCHÜLER, J. (1987): Grüne Achse vom Rhein zum Rhein. In: Das Gartenamt 36, H. 4, S. 217-225.

SEELEY, I. (1973): Outdoor recreation and the urban environment. London.

SELECT COMMITTEE ON PUBLIC WALKS (1833): Report from the Select Committee on Public Walks with the minutes of evidence taken before them. In: HOUSE OF COMMONS: Report from the Committees 15, Nr. 448, S. 337-406. (Bericht des Select Committee mit interner Seitenzählung, S. 1-70).

SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK (SVR) (1966): Gebietsentwicklungsplan. Essen.

SLEVOGT, H. (1994): Wirtschaft. In: SPOHR, G. (Hrsg.): Düsseldorf. Essen. S. 82-85.

SMALLEGANG, G. (1985): Spaarnwoude en randstadgroenstructuur. In: Tijdschrift Noord-Holland 4, Nr. 7, S. 9-13.

SONDER-KATALOG (1912): Sonder-Katalog für die Gruppe Städtebau der Städtebauausstellung zu Düsseldorf 1912. Düsseldorf.

SOUTH LANCASHIRE AND NORTH CHESHIRE ADVISORY PLANNING COMMITTEE (1947): An advisory plan. Manchester.

SPOHR, E. (1978): Düsseldorf - Stadt und Festung. Düsseldorf.

SPOHR, E. (1988): Wasserbau und Fortifikation, Siedlungshygiene und Stadtentwicklung bis 1809. In: LH DÜSSSELDORF (Hrsg.): Die Düssel. Düsseldorf. S. 45-54.

SPORTS COUNCIL (1992): A countryside for sport. London.

STADT DÜSSELDORF – STATISTISCHES AMT (1948): Jahresbericht des Statistischen Amtes. 44. Jg. Düsseldorf.

STADT DÜSSELDORF – STATISTISCHES AMT (1955): Jahresbericht des Statistischen Amtes. 51. Jg. Düsseldorf.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1991): Vrijheid, blijheid. Een groep alleenwonende Amsterdammers en hun recreatiegedrag in de Amsterdamse binnenstad. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1992a): Concentratie in recreatie. Enquête-onderzoek naar recreatie van jonge alleenwonenden in Amsterdam. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1992b): Turken en Marokkanen en hun vrije tijd. Literatuuronderzoek naar het vrijetijdsgedrag van Turken en Marokkanen. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1992c): Natuur in Amsterdam. Basisnota Flora en Fauna. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1992d): Ecologische Struktuur Amsterdam. De ruimtelijke samenhang tussen Amsterdam en haar stadsnatuur. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1993): Onbekend maakt onbemind. Voorlichting Informatiekanalen btreffende openluchtrecreatie in Amsterdam en omgeving.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1995): Recreatie in de stad. Onderzoek naar rekreatieve potenties in het stedelijk gebied. Amsterdam.

STEDELIJK BEHEER AMSTERDAM / INFRASTRUCTUUR, SPORT EN RECREATIE (1996): Het grote groenonderzoek. Amsterdam.

STEEMERS, T. & KLAREN, M. & VAN DOORMAAL, T. (1974a): De Bijlmer. Het einde van een doodlopende weg. In: Wonen TA/BK 2, H. 15, S. 5-15.

STEEMERS, T. & KLAREN, M. & VAN DOORMAAL, T. (1974b): De Bijlmer 2. Een uiteengelegd stadsdeel. In: Wonen TA/BK 2, H. 16, S. 5-18.

STOCKPORT CITY COUNCIL (1994): The Unitary Development Plan. Deposit draft. Stockport.

STRAATEN, G. VAN DER & ZWAAN, P. (1988): Groen in het compacte stad-beleid onderbelicht. In: Groen 44, H. 11, S. 25-27.

STRANGE, I. (1992): The preparation of unitary development plans in Greater Manchester. In: WILLIAMS, R. et al.: Metropolitan planning in the 1990s: The role of the Unitary Development Plans. Manchester. S. 67-109. (= Occasional Paper 34, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

STUART-MURRAY, J. (1984): Bringing the countryside into the town. In: Landscape Design, H. 12, S. 18-21.

STUURGROEP GROENE HART (1992): Nadere uitwerking / Plan van aanpak ROM-beleid. Den Haag.

TAMESIDE METROPOLITAN BOROUGH COUNCIL (1993): The Unitary Development Plan. Deposit draft. Ashton-under-Lyne.

TAMMS, F. (1949): Planungsaufgaben in Düsseldorf. In: Stadtplanung in Düsseldorf. Katalog einer Ausstellung im Ehrenhof vom 1.-16.10.1949. Düsseldorf. S. 7-35.

TAMMS, F. (1957): Sinn und Ziel des Leitplanes. In: LH DÜSSELDORF: Der Leitplan der Stadt Düsseldorf. Erläuterungen. Düsseldorf. S. 5-15.

TAMMS, F. (1955): Zoo Düsseldorf. Untersuchung über den Standort eines neuen zoologischen Gartens in Düsseldorf. (Hrsg. Der Oberstadtdirektor der Stadt Düsseldorf). Düsseldorf.

TAMMS, F. (1965): Garath, ein neuer Stadtteil Düsseldorfs. In: LH DÜSSELDORF (Hrsg.): Düsseldorf-Garath, ein neuer Stadtteil. S. 7-13.

TANNER, M.F. (1987): Recreation in the rural-urban fringe. In: LOCKHART, D.G. & ILBERY, B. (Hrsg.): The future of the British rural landscape. Norwich. S. 185-207.

TAPP, [W.] (1939): Die Grünflächen der Landeshauptstadt Düsseldorf. In: Niederschrift über die 3. Tagung der Arbeitsgemeinschaft zur Förderung der Landschaftspflege und des Naturschutzes am Niederrhein am 23. Juni 1939 im Oberlichtsaal der Tonhalle zu Düsseldorf. S. 23-31. (= Unveröff. masch. Manuskript, Stadtarchiv Düsseldorf XXIII 404).

TARRANT, C. (1988): Countryside park provision and achievement: a case study of country parks policy and provision an the behavioural response of the public. Manchester. (= Ph.D. thesis, University of Manchester).

TESSIN, W. (1979): Zur Praxis der Green-Belt-Politik. In: Das Gartenamt 28, H. 7, S. 433-438.

TEWDWR-JONES, M. (1997): Green Belts or Green Wedges for Wales? A flexible approach to planning in the urban periphery. In: Regional Studies 33, H. 1, S. 73-77.

TRAFFORD METROPOLITAN BOROUGH COUNCIL (1993): The Unitary Development Plan. Deposit draft. Trafford.

TREGAY, R. (1988): Die Landschaften von Neu-Warrington. In: Garten und Landschaft 98, H. 2, S. 42-46.

TURNER, T. (1993): Parks policy. In: Landscape Design, Nr. 216, S. 19-20.

TYE, R. & WILLIAMS, G. (1994): Urban regeneration and central-local government relations: The case of East Manchester. Manchester. (= Progress in Planning 42).

UNWIN, R. (1909): Town planning in practice: An Introduction the art of designing cities and suburbs. London.

UNWIN, R. (1912): Nothing gained by overcrowding! London.

VALK, A. VAN DER & DE RUIJTER, P. (1985): De stadsaanleg tussen 1850 en 1920. In: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam. S. 9-19.

VALK, A. VAN DER (1982): Planologie en natuurbescherming in historisch perspectief. ‘s- Gravenhage.

VALK, A. VAN DER (1983): Dutch planning pioneers and the conservation movement: a forgotten tradition in urban and regional planning in the interwar period. Amsterdam. (= Werkstukken 58, Planologisch en Demografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam).

VALK, A. VAN DER (1984): Het plan van ir. J.G. van Niftrik. (Deel 1 in het onderzoekprojekt “Planvorming en uitvoering van het ontwerp-algemeen uitbreidingsplan voor Amsterdam in de tweede helft van het negentiende eeuw“). Amsterdam.

V.B.= Verwaltungsberichte der Stadt Düsseldorf, diverse Jahrgänge zwischen 1881 und 1998 (bis 1932 unter der Bezeichnung “Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten“, seit 1901 berab. vom Amt für Statistik und Wahlen der LH Düsseldorf).

VELDE, J. VAN DER (1968): Stadsontwikkeling van Amsterdam 1939-1967. Amsterdam.

VERHAGEN, E. (1999): Het nieuwe Westerpark: cultureel stadspark voor Amsterdam. (= Stad en Groen, Jg. 2, H. 3). Amsterdam.

VERMEULEN, H. (1993): Het Recratiebeleid in Amsterdam. In: Stad en Groen, Nr. 12, S. 1-3.

VOORLICHTING STADSDEEL ZUID (1995): Beleef het Vondelpark. Amsterdam.

WAAL, L. VAN DER & WITSEN, P.P. (1995): De grenzen van de compacte stad. In: ROM-magazine, Nr. 3, S. 3-6.

WAASER, E. (1993): Viele Einzelschritte bis zum Baubeginn. In: LH DÜSSELDORF, ARBEITSGEMEINSCHAFTEN TIEFLEGUNG RHEINUFERSTRASSE (Hrsg.): Tieflegung Rheinuferstraße. Die Stadt kehrt zurück an den Rhein. Düsseldorf. S. 19-21.

WAGENAAR, M. (1993): Amsterdam 1860-1940: een bedrijvige stad. In: TAVERNE, E. (Hrsg.) & VISSER, I. (Hrsg.): Stedebouw. De geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden. Nijmegen. S. 218-234.

WAGENFELD, H. (Hrsg.) (1985): Stadtgrünplätze – wiedergewonnener Freiraum. Planung, Analyse, Nutzen. Wiesbaden.

WAGNER, M. (1915): Freiflächenpolitik. Berlin.

WALKER, S. & DUFFIELD, B. (1983): Urban parks and open spaces – an overview. In: Landscape Research 9, H. 8, S. 2-12.

WALLACE, R.D. (1978): Wythenshawe: A plan and its implementation. (= Unveröff. B.A. dissertation, Oxford Polytechnic).

WALLAGH, G. (1994): Oog voor het onzichtbare. 50 jaar structuurplanning in Amsterdam 1955-2000. Assen.

WALLIS, J. (1987): The Greater Manchester river valleys. (= Unveröff. M.A. thesis, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

WARD, S. (1994): Planning and urban change. London.

WEIDENHAUPT, H. (1993): Kleine Geschichte der Stadt Düsseldorf. Düsseldorf. (10. überarb. und erw. Aufl.)

WEIDENHAUPT, H. (1988): Von der französischen zur preußischen Zeit (1806-11856). In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf – Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Band 2 Von der Residenzstadt zur Beamtenstadt (1624-1900). Düsseldorf. S. 313-480.

WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.) (1988 bis 1990): Düsseldorf. Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert, 4 Bde. Düsseldorf.

WELCH, D. (1991): Management of urban parks. Harlow (Essex).

WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS (1956): Het westen – en overig Nederland. s'Gravenhage.

WERKCOMMISSIE WESTEN DES LANDS (1958): De ontwikkeling van het westen des lands. s'Gravenhage.

WERNICKE, R. (1987): Grünflächen auf Straßen- und Bahntunneln in Düsseldorf. In: Das Gartenamt 36, H. 4, S. 232-237.

WEYL, H. (1995): Die Geschichte der Regionalplanung. In: ARL (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover. S. 413-419.

WIEGAND, H. (1977): Entwicklung des Stadtgrüns in Deutschland zwischen 1890 und 1925 am Beispiel der Arbeiten Fritz Enckes. Berlin, Hannover. (= Geschichte des Stadtgrüns 2).

WILLIAMS, G. et al. (1992): Metropolitan planning in the 1990s: The role of unitary development plans. Manchester. Manchester. (= Occasional Paper 34, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

WILLIAMS, S. (1995): Outdoor recreation and the urban environment. London.

WINGENS, M. (1988): Groene Sterren. In: BOS, C. et al. (Hrsg.): Successen en mislukkingen in de Nederlandse ruimtelijke ordening. Een evaluatie van 11 inrichtingsprincipes. Amsterdam. S. 181-224. (= Planologische Studies 7, Planologisch en Demografisch Institut, Universiteit van Amsterdam).

WISPLINGHOFF, E. (^{2}1990): Vom Mittelalter bis zum Ende des Jülich-Klevischen Erbstreites (ca. 700-1614). In: WEIDENHAUPT, H. (Hrsg.): Düsseldorf - Geschichte von den Ursprüngen bis ins 20. Jahrhundert. Bd 1: Von der ersten Besiedlung bis zur frühneuzeitlichen Stadt. Düsseldorf. S.161-400.

WÜNDRICH, T. (1987): Das BUGA-Spektakel. In: Ders. (Hrsg.): Im Dickicht der Stadt. Parks, Biotope, Bundesgartenschau. Essen. S. 39-54.

WUSTEN, H. VAN DER & FALUDI, A. (1992): The Randstad – playground for physical planners. In: DIELEMANN, F.M. & MUSTERD, S. (Hrsg.): The Randstad: A research and policy laboratory. Dordrecht.

YATES, D. & RUFF, A. (1991): Encouraging nature in urban places. The consequences of adopting a more ecological approach to design and maintenance. Manchester. (= Occasional Paper 30, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

YENDOLE, R.A. (1996): The Future of the Green Belt - the Case of Greater Manchester. (= Unveröff. M.A. dissertation, Department of Planning and Landscape, University of Manchester).

ZIMMERMANN, C. (1996): Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung. Frankfurt a. M.

VERZEICHNIS DER KARTEN UND PLÄNE

(Abgebildet oder als Basis für Abbildungen verwendet)

Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam (1: 50.000). Hrsg. Amsterdamse Raad voor de Stedebouw (1939), Amsterdam. (Nachdruck der Karte in: AMSTERDAMSE RAAD VOOR DE STEDEBOUW (Hrsg.): Algemeen Uitbreidingsplan Amsterdam 50 jaar. Amsterdam).

Amsterdam – Stadsplattegrond met centrumskaart en volledig straatnaamregister (1:15.000). Hrsg. Falkplan-suurland (1995), Eindhoven.

Amsterdam-Zuidoost (1:25.000). Detailkarte in: Amsterdam – Stadsplattegrond met centrumskaart en volledig straatnaamregister. Hrsg. Falkplan-suurland (1995), Eindhoven.

Bau- und Nivellements-Plan über die Erweiterung der Stadt Düsseldorf (1.5.000). Hrsg. W. Werner (1854). (Sammlung histor. Karten beim Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf, Nr. (P)038).

City of Manchester Land Use 1987 (1:58.824). Hrsg. Manchester City Planning Department (1987), Manchester.

Düsseldorf im Jahre 1815. (Sammlung histor. Karten beim Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf, Nr. P030).

Gemeente Amsterdam – Plan van uitbreiding Zuidzijde der Gemeente (1:5.000). Verf. H.P. Berlage (1905), Amsterdam. (Fotographische Reproduktion, Stadtarchiv Amsterdam).

GEP – Erläuterungskarte: Regionales Entwicklungskonzept Freizeit, Erholung (1:250.000). Hrsg. Der Regierungspräsident Düsseldorf – Bezirksplanungsbehörde (1986), Düsseldorf.

GEP `99 – Erläuterungskarte 2: Landschaft (1.200:000). Hrsg. Bezirksregierung Düsseldorf, Bezirksplanungsbehörde (2000), Düsseldorf.

Kreis Mettman (Städte Düsseldorf, Remscheid, Solingen, Wuppertal – Regierungsbezirk Düsseldorf. (Kreiskarte 1:50.000, Nr. 32). Hrsg. Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen (^{7}1996), Bonn.

Landeshauptstadt Düsseldorf – Amtliche Stadtkarte (1:20.000). Hrsg. LH Düsseldorf – Vermessungs- und Katasteramt. Ausgabe 1998/99.

Landeshauptstadt Düsseldorf – Flächennutzungsplan (1:20.000). Hrsg. LH Düsseldorf – Planungsamt (1992).

Leitplan der Stadt Düsseldorf (1:20.000). Hrsg. Stadt Düsseldorf (1957). (Sammlung histor. Karten beim Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf, Nr. 232).

Manchester Unitary Development Plan 1995 (17 Teilpläne) (1:10.000). Hrsg. Manchester City Planning Department (1995), Manchester.

Manchester, Bolton & Warrington (Second Series Sheet 109) (1.50.000). Hrsg. Ordnance Survey (1997), Southampton.

Noord-Holland – Provinciekaart (1:100.00). Hrsg. ANWB (1993), s'Gravenhage.

Plan der Stadt Düsseldorf – Erläuterungsskizze zum Gutachten vom 10. Juni 1984 von I.C. Conrath, F. Andreas und Stübben, betreffend den Bebauungsplan von Düsseldorf ausgearbeitet in Folge der Verhandlungen vom 23.–25. Nov. 1884. Hrsg. Stadt Düsseldorf (1885). (Sammlung historischer Karten beim Vermessungs- und Katasteramt Düsseldorf, Nr. (P)054).

Plan tot uitbreiding van Amsterdam. Verf. J.G. van Niftrik (1866). Hrsg. A.C. Loman (1867). Amsterdam. (Fotographische Reproduktion des Plans, Stadtarchiv Amsterdam).

Plan voor de uibreiding van Amsterdam. Verf. J. Kalff & J.G. van Niftrik (1876). Amsterdam. (Fotographische Reproduktion, Stadtarchiv Amsterdam).

Premier Street Map of Manchester and Salford (1:18.635). Hrsg. Geographer's A-Z Map (1997), Sevenoaks (Kent).

Stadtplan von Düsseldorf (1:10.000). Hrsg. Stadtvermessungsamt Düsseldorf (1903). (Reproduktion des Plans in: Architekten und Ingenieurverein Düsseldorf (Hrsg.) (1904): Düsseldorf und seine Bauten. Düsseldorf. Nachdruck, Grupello-Verlag 1990).

Structuurplan 1991 Amsterdam – Kaart 1: De plankaart (1:25.000). Hrsg. Gemeente Amsterdam (1992), Amsterdam.

Structuurplan 1996 Amsterdam – Kaart 1: De plankaart (1:25.000). Hrsg. Gemeente Amsterdam (1996). Amsterdam.

Uitbreidingsplan Zuid der Gemeete Amsterdam (1:5.000). [Verf. H.P. Berlage]. Hrsg. Dienst der Publieke Werken (1917), Amsterdam. (Fotographische Reproduktion, Stadtarchiv Amsterdam).

ANHANG: ÜBERSICHT ÜBER DIE EXPERTENBEFRAGUNGEN

1. Amsterdam

Themenbereiche	Name	Institution/Funktion* *Hinweis auf Veröffentlichungen*	Datum
Historische Freiraumentwicklung	Dr. Michiel Wagenaar	Universiteit van Amsterdam, Afedeling Geografie en Planologie *(s. Literaturverzeichnis)*	Interview 08.12.1995
Freiraumplanung und -entwicklung	Dr. Mareike Van Schendelen	Universiteit van Amsterdam, Afedeling Geografie en Planologie *(s. Literaturverz.)*	Interview 14.11.1995
	Harry Vermeulen	Gemeente Amsterdam, Stedelijk Beheer *(s.a. Literaturverzeichnis)*	Interview 16.11.1995
	Jos Gadet	Gemeente Amsterdam, Stedelijk Beheer, *(s.a. Literaturverzeichnis)*	Interview 04.12.1996
	Guido Wallagh	Planologe, Autor eines Buches und div. Artikel über Stadtplanung in Amsterdam *(s. Literaturverzeichnis)*	Interwiev 17.11.1995
	Piet Walraven	Gemeente Amsterdam, Stadtverwaltung, Abteilung Sport und Erholung	Interview 21.11.1995
Strukturplanung	Sjaak Gieling	Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening	Interwiew 27.11.1995 schriftl. Befragung 21.05.00
Konzept der kompakten Stadt	Bob Kassenaar	Gemeente Amsterdam, Abteilung Raumordnung, Koordinator für Strukturplanung *(s. Literaturverzeichnis)*	Interview 04.12.1995
Stadtökologie, Naturschutz	P.H.C. Kollee	Gemeente Amsterdam, Stedelijk Beheer, Buro Stadsecologie	Interview 11.12.1995
Stadtökologie, Bürgerbeteiligung	Froukje Anne Karstens	Milieu Centrum Amsterdam	Interview 15.12.1995
Naherholungszweckverbände, Grüne Sterne	Antoinet Van der Akker	Groengebied Amstelland	Interview 06.12.1995
Freiraumplanung auf regionaler Ebene (ROA)	Paul Rijnaarts	Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimetelijke Ordening	Interview 15.12.1995
Freiraumplanung auf provinzialer Ebene	Wim Koornman	Provincie Nord-Holland, Dienst Ruimte en Groen	Interview 09.12.1995

*zur Zeit des Interviews

2. Düsseldorf

Themenbereiche	Name	Institution/Funktion*, *Hinweis auf Veröffentlichungen*	Datum
Grünordnungs-planung	Heidi Bartling	Stadt Düsseldorf, Garten-, Friedhofs- und Forstamt	Interview 15.03.1996 telefon. Befragung 09.10.2000
	Peter Kindereit	Garten-, Friedhofs- und Forstamt	Interview 26.03.1996
Gartendenkmal-pflege	Claus Lange	Garten-, Friedhofs- und Forstamt *(s. Literaturverzeichnis)*	Interview 03.04.1996, telefon. Befra-gung 10.10.2000
Stadtökologie, Landschaftsplan	Norbert Richarz	Garten-, Friedhofs- und Forstamt	Interview 21.03.1996, telefon. Befra-gung 09.10.2000
Freiraumplanung und Stadtplanung	Franz Bayer	Planungsamt Düsseldorf, kommissarischer Leiter	Interview 27.03.1996
	Hagen Fischer	Planungsamt Düsseldorf	Interview 28.03.1996
BUGA	Jürgen Laskowski	Regionalbüro Düsseldorf, ehemaliger Ge-schäftsführer der BUGA-GmbH	Interview 29.04.1996
EUROGA	Dr. Henning Friege	Uweltdezernent der Stadt Düsseldorf	Interview 28.05.1996
	Norbert Richarz	Garten-, Friedhofs- und Forstamt, Projektlei-ter EUROGA	Interview 17.08.2001
Freizeit- und Erholungs-schwerpunkte Regionale Grünzüge	Andreas Sadlo	Bezirksregierung Düsseldorf	Interview 11.04.1996, schriftl. Befragung 04.02.2001
Naherholungs-planung , Zweckverbände	Klaus Wolf	Zweckverband Unterbacher See	Interview 25.04.1996
	Volker Freund	Kreisverwaltung Mettmann, Untere Land-schaftsbehörde, ehemaliger Geschäftsführer der Zweckverbände Neandertal, Angertal u. Knipprather Wald	Interview 05.03.1997, schriftl. Befragung 15.08.2001

*zur Zeit des Interviews

3. Manchester

Themenbereiche	Name	Institution, Funktion* *Hinweis auf Veröffentlichungen*	Datum
Entwicklung und Unterhalt der öffentlichen Parks	Alan Ruff	University of Manchester, Department of Planning and Landscape *(s. Literaturverzeichnis)*	Interview 16.08.1996
	Jeff Staniforth	Manchester City Council, Manchester Leisure, City Parks Manager	Interview 09.09.1996
	Paul Scragq	Manchester City Council, City Architects Department, Landscape Practice Manager	Interview 05.09.1996
	Mike Savage	Manchester City Council, Manchester Leisure	schriftl. Befragung 16.08.2001
Freiraumplanung und Freiraumentwicklung	Reaz Talukder	Manchester City Council, Department of Planning and Environmental Health, Planning Studies Group, Senior Planner	Interview 05.09.1996, schriftl. Befragung 02.08.2000
	Tom Lonsdale	Landschaftsarchitekt, Camlin & Lonsdale, 1974-1989 bei der Stadt Manchester	Interview 06.09.1996
Stadtökologie, Bürgerbeteiligung	Ian Brown	Manchester Wildlife (Naturschutzverein)	Interview 03.09.1996
	Pauline Cliff	Manchester City Council, Department of Planning and Environmental Health, Sustainability Group, Senior Officer	Interview 06.09.1996, schriftl. Befragung 13.04.00
Naturschutz	Anne Gratix	Greater Manchester Ecology Unit (Ashton-under-Lyne)	Interview 13.09.1996
Brachflächen	Prof. Dr. John Handley	Universitiy of Manchester, Department of Planning and Landscape *(s. Literaturverzeichnis)*	Interview 13.09.1996
Flußtalprogramme, Country Parks	Carl Baron	Tameside M.B., Countryside Warden Service, Chief Warden	Interview 11.09.1996
	Mike Savage	Manchester City Council, Recreational Services, Mersey Valley Warden Service, Chief Warden	Interview 10.09.1996
Red Rose Forest	Graham McVitte	Red Rose Forest, Woodland Officer	Interview 11.09.1996
	Andrew Long	Red Rose Forest	schriftl. Befragung 15.04.2000
Groundwork Manchester	Lindey Kelley	Groundwork Manchester, Programme Manager	Interview 09.09.1996, schriftl. Befragung 14.04.2000
Mersey Basin Trust	Marc Turner	Mersey Basin Trust, Community Project Officer	telefon. Befragung 10.09.1996

*zur Zeit des Interviews