

BIBLIOTHEEK
RIJKSDIENST VOOR DE
IJSELMEERPOLDERS

WERKDOCUMENT

DIE WESTLICHE GRÜNZONE
(WESTELIJKE GROENE WIG)
VON ALMERE-HAVEN IM RAHMEN DER
STADTRANDPLANUNG

Martina Boetticher

1977- 9 Bf

januari

R

9367

RIJKSDIENST VOOR DE IJSELMEERPOLDERS
SMEDINGHUIS
LELYSTAD

| |
|-------|
| IR |
| |
| 9367. |

5210

5210

INHALT

| | |
|--|----|
| Einleitung | 1 |
| Ausgangssituation für die Planung von Almere | 2 |
| Die Entwicklung der umliegenden Landschaftsgebiete | 6 |
| Erholungseinrichtungen im städtischen Randbereich | 7 |
| Die Freiraumplanung für Almere | 8 |
| Die Problematik von Stadtrandgebieten | 9 |
| Der Stadtrand von Almere-Haven | 12 |
| Das Verkehrssystem in Almere-Haven | 16 |
| Die westliche Grünzone: | 17 |
| Erläuterungen zum Entwurf | 17 |
| Programm des westlichen Grünzuges und der anschliessenden Randzonen | 17 |
| Standortwahl | 18 |
| Literatur | |

ABBILDUNGEN

- Abb. 1: Ausschnitt aus dem Raumordnungsprogramm 1976
- Abb. 2: Das Almere-Gebiet (Übersicht)
- Abb. 3: Strukturschema
- Abb. 4: Abstände zwischen Wohngebieten und innerstädtischem Grün bzw. Stadtrand
- Abb. 5: Schema Almere-Haven
- Abb. 6: Almere-Haven, Grün- und Freizeitgebiete am Stadtrand
- Abb. 7: Verkehrs-Zirkulation
- Abb. 8: Das Zwischengebiet
- Abb. 9: Übersichtskarte: Almere-Haven und westlicher Grünzug
- Abb. 10-13: Entwurfsalternativen
Entwurf für die westliche Grünzone (Masstab 1:2.000)

EINLEITUNG

Im Rahmen des sogenannten "Praktischen Projektes", das von der TUB durchgeführt wird, muss jeder Student der Landschaftsplanung im 5. Studiensemester vier Monate in der Praxis eines Planungsbüros oder einer Behörde arbeiten, um seine Kenntnisse anzuwenden und neue Erkenntnisse zu sammeln. Ich wählte das Projektbüro Almere-Haven, um hier die besondere Planungssituation in den neugewonnenen Poldergebieten der Niederlande kennenzulernen und die Praxis der Landschaftsplanung mit deutschen Verhältnissen vergleichen zu können.

Nach einer dreiwöchigen Informationsphase beschäftigte ich mich mit der Problematik von Stadtrandgebieten und erstellte anschliessend einen Entwurf im Masstab 1:2000 für den im Westen Almere-Havens gelegenen Grünzug (westelijke groene wig).

Die praktische Tätigkeit, die ich von 1. Oktober 1976 bis 31. Januar 1977 ableistete, wurde begleitet von Hans Laumans (Landschaftsarchitekt) und Jan Kuik (Kulturtechniker).

AUSGANGSSITUATION FÜR DIE PLANUNG VON ALMERE

Ausgangspunkt für die Planung von Almere bildete das zweite Raumordnungsprogramm (Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening) von 1966.

Kernziel dieses Programmes war es, die Ausbreitung der Randstad (Den Haag, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht) aufzuhalten, um das "grüne Herz Hollands" offenzuhalten. Dieses zentrale Gebiet ist dem Bevölkerungsdruck des nördlichen Teils der Randstad ausgesetzt und läuft daher Gefahr zu verstädtern. Um das zu verhindern muss der Bevölkerungsdruck aus diesem Gebiet umgelenkt werden. So wurden sogenannte "Wachstumsstädte" ausgewählt, unter denen Lelystad und Almere besonders wichtige Positionen einnehmen.

(Raumordnungsprogramm von 1976) (Abb. 1)

Almere musste daher dafür konzipiert werden, die Menschen aus diesem städtischen Verdichtungsraum aufzunehmen. Dies sind hauptsächlich einkommensschwache, kinderreiche Familien, die Sanierungsmassnahmen weichen müssen oder keine geeignete Wohnung finden können.

Die niederländische Regierung beschloss daher 1971 mit Almere eine Stadt zu schaffen, die im Jahre 2000 bereits 125.000 bis 250.000 Einwohner zählen sollte. Sie wird aus mehreren Wohnkernen bestehen, von denen der erste, Almere-Haven, am Gooimeer gegenüber von Naarden und Huizen angelegt wird.

Almere soll eine Reihe von Problemen lösen helfen, die in diesem Gebiet entstanden sind. Am wichtigsten sind hiervon die Vermeidung der starken Trennung einzelner Bevölkerungsgruppen, die zunehmende Verkehrsverdichtung (besonders im Berufsverkehr), die Stadterneuerung von Amsterdam und die Gefährdung von Natur- und Erholungsgebieten. Die Lösung dieser Probleme soll folgendermassen erreicht werden:

- durch eine polynucleare Struktur als Alternative zur Vorstadtbildung und eine Wohnungspolitik, die auf eine ausgewogene Zusammensetzung der Bevölkerung abzielt;
- durch den beschleunigten Bau insbesondere von Einfamilienhäusern, die für breite Bevölkerungsschichten erzwänglich sind;
- durch die Schaffung von verkehrsgünstig gelegenen Gewerbegebieten, vor allem, um den Druck auf das Gooigebiet und die Provinz Utrecht zu verringern.

Almere-Haven ist der erste Wohnkern Almeres. Das Strukturschema geht von 20.000 bis 25.000 Einwohnern aus. Im November 1976 zogen die ersten Familien in die neuen Wohnungen ein. (Abb. 2)

Ausschnitt aus dem raumordnungsprogramm 1976

-  offenzuhaltende landschaftsgebiete
-  stadtgebiete
-  wachstumsstädte
-  städte mit rückläufige wachstum

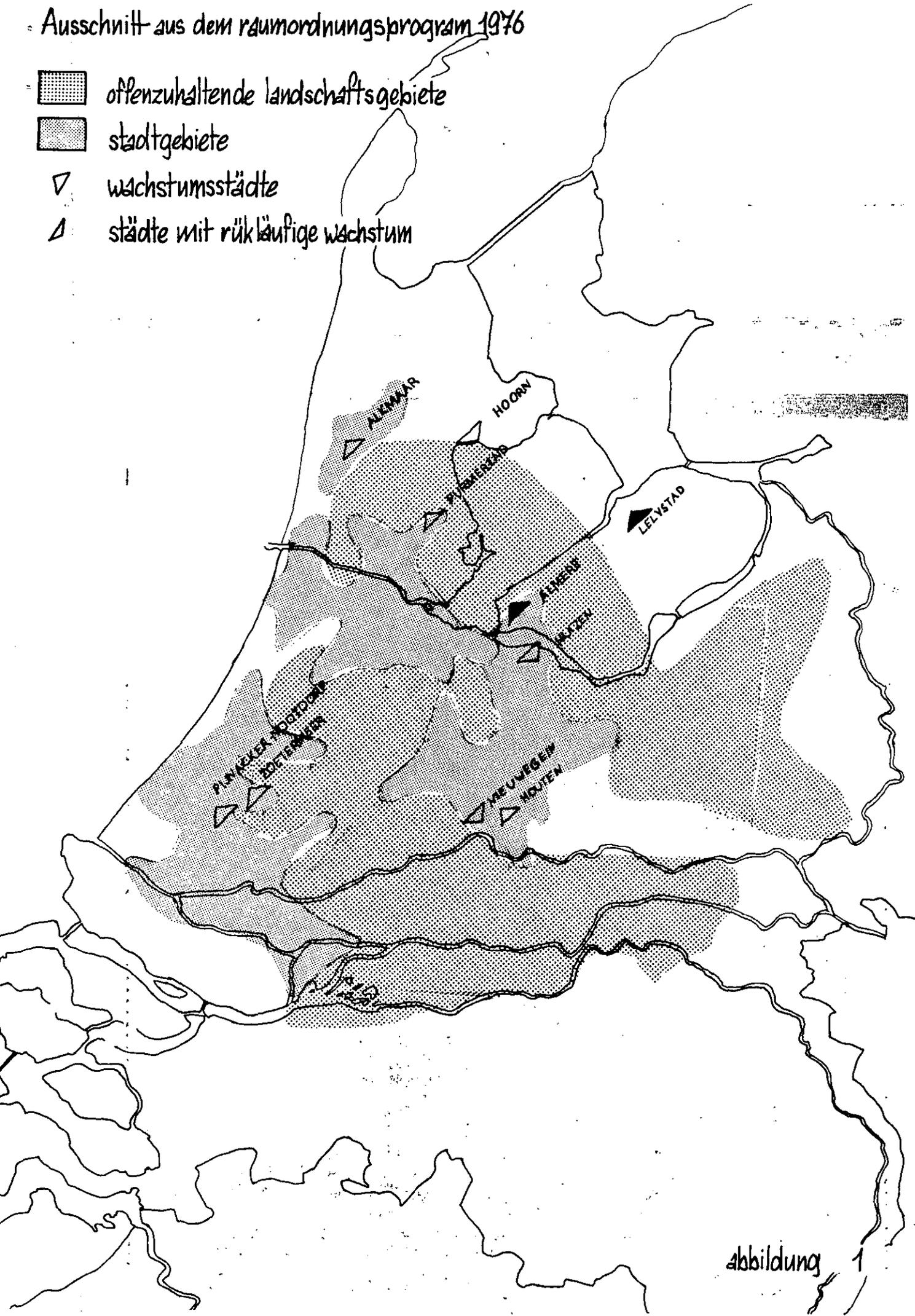


abbildung 1



almere - haven

----- vrije busbaan



woongebied



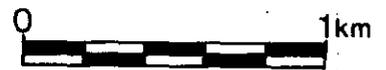
industrieterrein



centrum



recreatie



DIE ENTWICKLUNG DER UMLIEGENDEN LANDSCHAFTSGEBIETE

Die Planung Almeres besteht aus der Zusammenstellung mehrerer Wohnkerne, deren Bedeutung eng mit den Freiräumen verbunden ist, die zwischen diesen Kernen und um diese Kerne herum gelegen sind.

Um die Frage zu beantworten, welche Bedeutung die Wohnkerne haben, ist ein kurzer Rückblick auf die Hauptziele der Freiraumplanung von Almere notwendig.

Die Erhaltung eines gesunden, natürlichen Milieus soll durch die strenge Handhabung von Vorschriften zur Vermeidung von Lärm- und Geruchsbelastung und die Erhaltung der Boden-, Luft und Wasserqualität erreicht werden.

Die innerhalb und ausserhalb der Kerne gelegenen Landschaftszonen müssen frühzeitig gestaltet und angelegt werden.

An den Randmeeren sollen Uferfreizeiteinrichtungen geschaffen werden.

Dies wird besonders entlang des südlichen Ufers, am Gooimeer, geschehen, Wassersportmöglichkeiten sollen aber auch innerhalb des Almeregebietes geschaffen werden.

Für Almere-Haven sind besonders die unmittelbar an den Stadtkern anschliessenden Stadtrandbereiche von Bedeutung. Die Ziele, die für das gesamte Gebiet gelten, dürfen auch in diesem Bereich nicht ausser Acht gelassen werden.

So müssen nicht nur Wohnungen, Arbeitsplätze und soziale Einrichtungen möglichst schnell geschaffen werden, sondern auch die landschaftlichen Freiräume müssen mit der Entwicklung Schritt halten. Wälder und Parke werden angelegt und Erholungsgebiete wachsen langsam heran.

Seit der Trockenlegung des Landes ist aber auch die Natur selbst weiter gewachsen und so entstanden viele natürliche Gesellschaften, die (allmählich) die gesamte ökologische Entwicklung bis zur Klimaxgesellschaft durchmachen. Tiere wanderten von "alten Land" ein und es entstanden nach und nach die heute anzutreffenden Naturschutzgebiete.

Die vielen Vögel, Bachstelzen, Gänse und Enten, die die kahlen Schlammgebiete aus der Anfangsphase als Futtergebiet entdeckt haben, machten auch Platz für andere Vögel. Viele finden ausgezeichnete Brutplätze in den Schilfrohrgebieten. Ein Teil dieser Vögel frisst die vielen Insekten, die in den Schilfgebieten vorkommen, während die Raubvögel von den kleinen Nagetieren leben, die in den trockeneren Randgebieten und den urbar gemachten Gebieten zu finden sind.

In dem südlichen Flevoland ist diese Entwicklung noch in vollem Gange. Ein besonderer Faktor ist es, dass die niedrigsten und daher feuchtesten Gebiete noch nicht urbar gemacht sind. Hier entwickeln sich wichtige Naturgebiete.

Die umliegenden Landschaftsräume müssen allerdings auch Platz für Aktivitäten bieten, die eine Verminderung des rekreativen Drucks auf Teile der Region bedeuten. Sie müssen Platz bieten für Funktionen, die über die lokalen Ansprüche eines Wohnkerns von Almere hinausgehen und die für eine möglichst breite Skala von Nutzerkategorien aus Almere von Belang sind - in einer schnell zurückzulegenden Entfernung von den Wohngebieten.

ERHOLUNGSEINRICHTUNGEN IM STÄDTISCHEN RANDBEREICH

Positive Nutzungsmöglichkeiten des Stadtrandbereiches wären Einrichtungen für aktive als auch für passive Erholung, die für eine möglichst breite Nutzergruppe attraktiv sind.

Die Möglichkeiten hierfür sind breit gestreut. Sportanlagen und Wanderwege sind ebenso essentiell wie ruhige Landschaftsteile und Liegewiesen. Almere hat ca. 10.000 ha Freiräume ausserhalb des Stadtgebietes. Das bedeutet, dass den Erholungsfunktionen eine grosse Bedeutung zukommt. Man rechnet in Zukunft mit 14.000 Erholungssuchenden bis zum Jahre 1980. In Almere-Haven ist die Gefahr der Übernutzung der Randgebiete nicht sehr gross, da neben dem Rand die innerstädtischen Grünzonen und Sportparke bestehen, die den grössten Druck der Tageserholung bereits abfangen. Daneben sind für Wochenend- und Langzeiterholung die Landschaftsräume Almeres gegeben, die vierlei Einrichtungen aufnehmen können. Der Stadtrand als 2. Abfangszone bietet vor allem Möglichkeit der Feierabenerholung (Schrebergärten, Spazierengehen) und Tageserholung, wobei die Entfernungen zwischen 0 und 1,5 km liegen und mit dem Fahrrad in wenigen Minuten zurückzulegen sind.

Um den Druck dieser Erholungssuchenden abzufangen werden drei Klassen von Erholungseinrichtungen geschaffen:

Grosse Konzentrationspunkte: d.h. eine Ansammlung von Angeboten, die eine grosse Auffangkapazität haben (minimal 2.500 aufeinmal) und eine grosse Zahl von Erholungsaktivitäten betreffen können: vielgenutzte landgebundene Aktivitäten (Fussballspielen, Sonnenbaden, Grillen etc.) ruhige landgebundene Aktivitäten (Spazierengehen, Naturgenuss) gesellige Uferaktivitäten (Strandbesuch) und ruhige Uferaktivitäten (Fischen, Spazierengehen). Damit auf einem Konzentrationspunkt diese Aktivitäten ausgeübt werden können sollten sie eine grosse Oberfläche haben und schnell und leicht erreichbar sein. Ungefähr 75% aller Erholungssuchenden sollten hier bleiben. Danach müssen kleinere Konzentrationspunkte angelegt werden. Sowohl die Kapazität als auch die Oberfläche sollten wesentlich kleiner sein und es sollten auch weniger Aktivitäten angeboten werden. Ca. 15% der Erholungssuchenden sind in diesem Gebiet unterzubringen. Verstreute Einrichtungen für Einzelpersonen oder kleine Gruppen für ca. 10% der Erholungssuchenden.

Daneben bietet die Lage am Goomeer viele Erholungsmöglichkeiten sowohl für die Bewohner des Gebietes als auch aus der Randstad.

DIE FREIRAUMPLANUNG FÜR ALMERE

Bei der Wahl des polynuclearen Konzeptes für Almere spielte der Wunsch nach der Schaffung von Freiräumen eine entscheidende Rolle. Daher verfügt Almere-Haven nun über einen hohen prozentualen Anteil von unbebautem Gebiet innerhalb des Stadtbereiches. Hierdurch entsteht die Möglichkeit, Erholungseinrichtungen in das Stadtgebiet zu integrieren, sodass die Bewohner nicht weit "rausfahren" müssen. Ausserdem bietet der mehrkernige Aufbau die Möglichkeit, den visuellen Eindruck nicht nur durch die verschiedenen Formen der Bebauung zu bestimmen, sondern auch durch die Formen der Landschaft. Das Grün ist aber nicht nur ein Mittel, um die verschiedenen Kerne voneinander zu trennen, sondern dient dazu Übergänge zwischen ihnen zu schaffen und die Wohnumgebung angenehm zu gestalten. Da man davon ausgehen muss, dass Grün mindestens fünf Jahre benötigt, ehe es die oben genannten Funktionen wirklich erfüllt, ist es notwendig, so früh wie möglich die Erholungsgebiete und Freiräume einzupflanzen.

Mitbestimmend für die Belebung des städtischen Grüns ist das Mass an Verflechtung der einzelnen Funktionen. Durch die Verflechtungen wird nicht nur ein Beitrag geliefert an ein abwechslungsreiches Landschaftsbild, dass sich dem Verkehrsteilnehmer innerhalb Almere-Havens bieten soll, sondern es kann auch ein vielseitiges Aktivitätenangebot innerhalb des Wohnkerns in seiner Gesamtheit und in der direkten Wohnumgebung gefördert werden.

Wichtiger Ausgangspunkt für dieses Strukturschema war die Priorität, die man dem Fussgänger- und Fahrradverkehr einräumt. Dazu ist eine städtische Landschaft notwendig, die darauf abgestimmt ist. Einerseits müssen die Abstände so kurz wie möglich gehalten werden, was eine Konzentration der Einwohner rundum das Zentrum und die Standorte der einzelnen Einrichtungen erfordert. Andererseits soll derjenige, der sich fortbewegt, möglichst viel Schutz gegen Wind und Wetter finden.

DIE PROBLEMATIK VON STADTRANDGEBIETEN

Ein besonderes Problem bei der Stadtplanung bildet die Stadtrandplanung. Innerhalb der gewachsenen Zentrumgebiete ist die Sanierung der überalterten Wohngebiete vordringlich. Ein Ergebnis der Massnahmen, die damit zusammenhängen (Verminderung der Anzahl der Wohnungen, Preissteigerungen, Umsiedlung der Einwohner) ist die ungeordnete planlose Ausuferung am Rande der Stadt.

Eine effektive Stadtrandplanung ist daher nur im Zusammenhang mit der innerstädtischen Planung überhaupt möglich. In den meisten Fällen wird aber gerade das unterlassen. Es existiert keine Koordination und die Probleme werden ständig grösser. Ein Ergebnis des Versuches die Probleme des Stadtrandes zu lösen ist die Planung für Almere-Haven in ihrer Abhängigkeit von der Ausdehnung der Randstad.

In den Städten des Mittelalters gab es noch eine funktionierende "Stadtplanung", die sich aus den Erfordernissen der Notwendigkeit ergab.

Die Stadt war damals eine klar abgegrenzte Einheit, die durch ihre Stadtmauern und einen Grenzgraben umgeben und nach aussen hin abgeschlossen wurde. Ausserhalb der Stadt begann das flache Land. Hier wohnten die Bauern, die die Stadt mit Nahrungsmitteln versorgten und im Kriegsfall in ihren Mauern Schutz fanden. Als die Notwendigkeit der Verteidigung für die Stadt entfiel, dehnte sie sich über ihre Mauern hinweg aus. Aber erst seit dem 2. Weltkrieg haben die Städte begonnen, sich mit immer grösserer Geschwindigkeit und planlos zu entwickeln. Die Baukonzentration in den Kernen führte dazu, dass die Bewohner die "Flucht ins Grüne" anzutreten begannen. Gewerbegebiete wichen in die Vorstädte aus, wo das Land billiger war. Die Strassen dieser Gebiete wurden ausgebaut, Versorgungsleitungen gelegt. Schrebergärten wurden ausgewiesen. So bildete sich mit der Zeit ein ungeordnetes Chaos.

Der Rand zwischen dem städtischen und dem ländlichen Bereich ist eine dynamische Zone. Er gehört sowohl zur Stadt als auch zum ländlichen Gebiet und bildet so einen Gürtel zwischen Verdichtungsraum und umliegendem Land. Was jetzt Stadt ist, war vor kurzem noch offenes Land. Die Stadt wächst, aber die Ursprünge und die Wege dieses Wachstumsprozesses sind noch deutlich erkennbar und nachvollziehbar in den alten, inzwischen völlig in das Gewebe der Stadt aufgenommenen, Stadträndern. Aus der nachvollziehbaren Entwicklung lässt sich viel darüber erkennen, wie die Stadt sein sollte, um menschengerecht zu sein. Sowohl die früheren als auch die heutigen Randzonen haben ihre spezifische Funktion in ihrer Form und in ihrer psychologischen und sozialen Bedeutung.

Früher gab es einen grossen Unterschied zwischen dem Bereich innerhalb und ausserhalb der Stadt. Die Stadt war ein Magnet und der Stadtrand hatte daher eine viel grössere Bedeutung für das städtische Leben.

Nachdem die innerstädtischen Verkehrsmittel, in der Industriestadt des späten 19. Jahrhunderts, immer mehr verbessert wurden, wurde das Land in den Randbezirken zwar weiterhin für Wohnzwecke genutzt, jedoch war die schnelle Wandlung des ländlichen Gebietes zu städtischem Gebrauch jetzt der dominante Faktor des Gebietes. Ein weiterer Gegensatz lag darin, dass hier nun die Menschen lebten, die es sich leisten konnten einen relativ langen Weg zur Arbeitsstätte zu haben und die feste Anstellungen hatten, so dass sie die regelmässige tägliche Reise auf sich nehmen konnten, die ermöglicht wurde durch Massenverkehrsmittel wie die Strassenbahn, die entlang der Hauptstrassen fuhr, die von den Ballungskernen fingerförmig ausstrahlten. Viele Gebiete am Stadtrand boten sich auch als Standort

an für solche Aktivitäten, die viel Platz beanspruchten und daher nicht sinnvollerweise innerhalb einer Stadt angesiedelt werden konnten. So wurden die Randzonen auch zu Standorten für grosse Unternehmen verschiedenster Art, für die es nicht zwingend notwendig war, dass die gesamte Stadtbevölkerung direkten Zugang hatte. In den weniger attraktiven Gebieten boten sie Platz für notwendige, aber in der Stadt selbst unerwünschte, städtische Einrichtungen, wie Mülldeponien, Kläranlagen, Schlachthöfe, Öllagerplätze, Caravanplätze und Industrie, Wasserreservoirs, Radiosender, Flughäfen und Friedhöfe.

In England wurden schon früh Gesetze geschaffen, die die Entwicklung der Vorstädte kontrollieren sollten. Das schwierigste Problem nach dem 2. Weltkrieg war es, die schnell wachsende Stadtbevölkerung mit Wohnungen zu versorgen und trotzdem die unkontrollierte Ausbreitung der Städte zu verhindern. Die Ausdehnung sollte durch die Schaffung von Grüngürteln verhindert werden. Sie sollten auch dazu dienen, das Zusammenwachsen benachbarter Städte zu verhindern (z.B. Randstad, Mannheim-Ludwigshafen, Frankfurt-Wiesbaden in Deutschland). In diesen Zonen sollte absolutes Bauverbot gelten.

Nach Dem New Towns Act wurden in England mehrere neue Städte gebaut, wobei man ausgeglichene Gemeinden schaffen wollte, die die meisten ihrer Bewohner mit Arbeit, sozialer Infrastruktur, öffentlichen Einrichtungen und Erholungsgebieten versorgen konnten.

Die Eindämmung der städtischen Entwicklung ist ein Problem, das man in den meisten Industrieländern mit mehr oder weniger Erfolg angefasst hat. In der Sowjetunion und einigen osteuropäischen Ländern z.B. sind physische und ökonomische Planung eng verbunden und unterstehen der direkten staatlichen Kontrolle; die Umverteilung der Bevölkerung, die notwendig ist, um die Stadtentwicklung zu kontrollieren und, um Zentren neu zu gestalten, konnte daher recht leicht durchgeführt werden. Auf der anderen Seite stehen die Vereinigten Staaten, wo die Rolle der Regierung in der Planung sehr viel schwächer ist. Die Verantwortung liegt hauptsächlich in den Händen der verschiedenen Gebietsverwaltungen. Die Fähigkeit dieser Gebietseinheiten, Planungskontrolle auszuüben ist in starkem Masse abhängig von ihrer Grösse und die Effektivität ist abhängig von der Zusammenarbeit mit Nachbarverwaltungen. Das letztere findet selten statt, da eine starke Rivalität herrscht, wenn es um Entwicklungen geht, die die Steuereinnahmen vergrössern. Dieses System hat sich als ungeeignet erwiesen die Probleme der Verstädterung zu lösen. Autobahnen, Wohnbebauung und die nutzlose Verschwendung von Land am Rande der Städte sind ein normales Bild in den USA. Nur eine strenge planerische Kontrolle kann diese Fehler beseitigen und zu einer umfassenden Verbesserung der Umweltbedingungen führen.

Erfahrungen der Niederlande haben gezeigt, dass ein solches System auch in einer Demokratie funktionieren kann. Hier ist die Kontrolle der Planungsmechanik genau festgelegt. Angesichts der wachsenden Bevölkerung und Verstädterung, ist das ein Ergebnis der Notwendigkeit, das kleine Gebiet zu maximalen Nutzen zu bringen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Stadtrand nicht nur das unmittelbar an den Siedlungskern anschliessende Gebiet ist. Zum Stadtrand zählt die ganze Zone, die durch die Stadt beeinflusst wird. Dieses Einflussgebiet beherbergt Trabantenstädte ebenso wie Grüngürtel, Acker- und Weideland, Nachbardörfer und Verkehrsadern.

Die hier stattfindende Entwicklung läuft verstreut ab, ist aber dennoch immer auf die zentrale Stadt hin orientiert.

Bestimmende Elemente der urbanen Peripherie sind die Art des Wachstums der Wohnzonen, die Flexibilität der Transportmöglichkeiten zwischen Rand-

zone und Stadtgebiet, die die Ausbreitung der grossen Stadtgebiete fördern. Die überstarke Ausbreitung führte dazu, dass viele leere, ungenutzte Gebiete entstanden. Die potentielle Menge an Raum, die für zukünftige Entwicklungen zur Verfügung steht und die Auswahlmöglichkeit von Standorten sind viel grösser als in der Stadt.

Die Erschliessung ist meist unzureichend. Die Nutzung für rekreative Möglichkeiten bietet sich an. Die leichte schnelle Erreichbarkeit von Erholungsgebieten verschiedener Art ist eine wichtige Attraktion für viele Stadtbewohner. Oft ist jedoch zuviel Land bereits in Privatbesitz. Es ist erst wenige Jahre her, seit man den Stadtrand überhaupt als ein besonderes Problemgebiet erkannt hat. Die Planungen, die das bestehende Chaos beseitigen sollten, stellten jedoch stets nur kleinräumige Teillösungen dar und umfassten nicht die gesamte Randzone der Stadt.

Das hier zur Verfügung stehende Land wurde dazu genutzt, die Stadt auszuweiten, d.h. Wohnbebauung aus dem Stadtzentrum an die Ränder zu verlegen. Trabantenstädte wuchsen empor, leblose Schlafstädte, die wie ausgestorben erscheinen, weil die meisten Bewohner in der nahegelegenen Stadt arbeiten und weil keine kulturellen Einrichtungen geschaffen wurden.

Der grösste Fehler, den man hier meist gemacht hat, war es, zu denken, dass diese Städte noch integrierbarer Teil der gewachsenen Bezugsstadt werden könnten, d.h. man hat sie nie mit selbstständigen Stadtzentren geplant. Der Trabant ist also nur im Zusammenhang mit seiner Stadt überhaupt lebensfähig, obwohl die Entfernung von dieser die Verbindung kaum möglich macht.

Die Menschen, die hier leben, kommen aus dem Stadtkern, wo sie Sanierungsmassnahmen weichen mussten oder das Wohnungsangebot unzureichend war. So haben auch die Bewohner einen engen Kontakt mit der Kernstadt und es müsste ihnen im Grunde ein Ersatz für diese städtische Atmosphäre in der Wohnumgebung geboten werden.

Erst seit dem Beginn der 40er Jahre hat man festgestellt, dass die städtischen Randzonen besondere charakteristische Merkmale haben und sowohl als Teil des städtischen Gefüges, als auch als selbstständige Einheit gesehen und geplant werden müssen. Durch den Einfluss städtebaulichen Planens kommt man zu der Frage, was zu tun ist und welche Bedeutung man der visuell-strukturellen Komponente der Wohnumgebung beimessen muss. Oder ob man allein von der technisch-organisatorischen Priorität ausgehen soll.

Die Planer möchten aus dem Stadtrand eine klar abgrenzbare manipulierbare Sache machen, die völlig selbstständig ist. So müssen spontan entstandene aber natürliche Stücke der planerischen Veränderung weichen. Zufällige Formen verschwinden. Dies führt meist zu einer völligen Nivellierung sowohl des speziellen Charakters dieser Zone als auch der städtischen Atmosphäre.

Man muss sich also Gedanken über diese Stadtränder machen. Denn so viele negative Prozesse sich hier auch abgespielt haben, so bieten sich doch auch neue Möglichkeiten für sinnvolle, für die Städte vorteilhafte Nutzungen. Es bieten sich Räume an, die als Ausgleich für die hohe Bevölkerungsverdichtung in der Stadt dienen können. Ihre besondere Aufgabe sollte es vordringlich sein, den rekreativen Druck aus der Stadt aufzufangen.

DER STADTRAND VON ALMERE-HAVEN

In Almere hatte man die einmalige Gelegenheit die Fehler, die bisher in der Stadtplanung gemacht wurden, zu vermeiden. Es sollte eine menschenfreundliche Umgebung geschaffen werden, in der man wohnen, schlafen und arbeiten kann. Um alle drei Funktionen zu vereinigen müssen nicht nur Arbeitsplätze und Wohnungen konzipiert werden, sondern auch Freiräume offengehalten werden, die der Erholung und Freizeitgestaltung der Bewohner dienen.

Um die verschiedenen Funktionen möglichst für alle Einwohner gleichermaßen nutzbar zu machen, erhielt Almere-Haven eine radiale Struktur. Vom Zentrum, dem Gebiet der dichtesten Bebauung, gehen fingerförmig zwei Grüngelände, im Osten und im Westen, aus. Sie sind umgeben von Wohnbebauung, die mit der Entfernung vom Zentrum in der Dichte abnimmt. Als äußerste "Schale" liegt das unbebaute Landschaftsgebiet um die Stadt herum.

Durch dieses Konzept werden auch die Gebiete mit der dichtesten Bebauung an die Grün- und Erholungsgebiete angeschlossen und es findet eine direkte Verbindung von Wohnstätte und Landschaft statt.

Die besondere Funktion des Stadtrandes von Almere-Haven besteht darin, dass er für eine Bevölkerung konzipiert werden muss, die aus der Randstadt kommt. Das bedeutet, dass sie, indem sie nach Almere-Haven ziehen, die Flucht ins Grüne, aus dem städtischen Ballungskern heraus, antreten. Sie erwarten landschaftliche Freiräume, ein Haus mit Garten und Spielmöglichkeiten für ihre Kinder. Auf der anderen Seite bringen sie aber mit sich eine durch die städtische Umgebung geprägte Mentalität, die sie ganz bestimmte Erwartungen an die neue Wohnumgebung stellen lässt. Sie wollen die Annehmlichkeiten der Stadt nicht hinter sich lassen sondern vielmehr die Vorteile des Lebens "im Grünen" mit denen des städtischen Lebens verbinden.

Will man mit Almere-Haven eine vollfunktionsfähige Stadt schaffen, so müssen auch die Freizeitmöglichkeiten denen in der Stadt gleich kommen.

Der unmittelbare Stadtrand spielt hierbei eine wichtige Rolle.

Kommerzielle und nichtkommerzielle Freizeitangebote sollten sich abwechseln mit städtischen Einrichtungen, die nicht unbedingt im Stadtgebiet gelegen sein müssen.

Man sollte es vermeiden, die Grenze zwischen bebautem und unbebautem Gebiet zu scharf zu ziehen. Vielmehr wäre es sinnvoll Räume für zukünftige zufällige Entwicklungen offen zu halten. Die Randzone könnte so auch in dieser synthetischen, total geplanten Stadt eine gewisse Dynamik erhalten, die zu ihrer Attraktivität nur beitragen würde. Ein Stadtrand muss eine aktive Zone sein, eine echte Übergangszone, in der sich städtische und ländliche Elemente begegnen. Ein fehlender Stadtrand bedeutet eine völlige Orientierung des städtischen Lebens auf das Stadtzentrum. Die Ausbreitung der Wohnbebauung von Almere-Haven ist so angelegt, dass jeder Bewohner in einer Entfernung von weniger als zwei Kilometern den Stadtrand erreichen kann. Stadtrand ist in diesem Falle eine klar abgegrenzte Region. Es fehlt die Region in der die Bebauung immer dünner wird, die Stadt aber dennoch nicht beendet ist. In Almere-Haven ist Stadtrand gleich zu setzen mit "Grünzone". Diese Grünzonen erstrecken sich beinahe bis in das Zentrum der Stadt und verbinden so Bebauung und Erholungsgebiete direkt untereinander. (Abb. 5)

Um die Stadt herum sind folgende Erholungseinrichtungen gruppiert:

Parkartige Friedhofsanlage

Schrebergärten mit Wochenendhäusern

Nutzgärten

schema almere-haven.

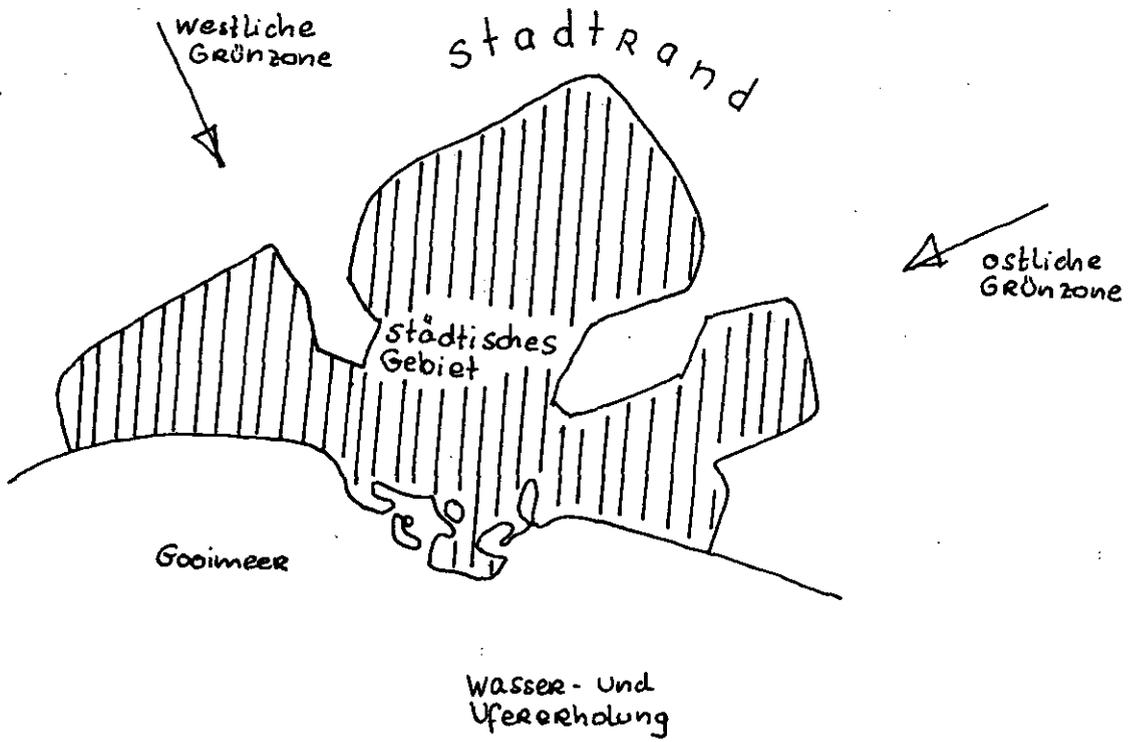


abbildung 5

Parke
Gärtnereien
Sportparke.

Diese Einrichtungen liegen alle an der Grenze zu den landwirtschaftlich genutzten Gebieten in dieser Region.

Im Norden befindet sich ein Industriegebiet mit günstiger Verkehrsanbindung.

Sämtliche Nutzungsmöglichkeiten, ausser den Sportanlagen, tragen einen ländlichen Charakter und sind "nach draussen" orientiert.

Der Stadtrand Almere-Havens lässt sich in vier Kernzonen unterteilen. Jede der Zonen soll, unterschieden nach dem Erholungsdruck, der zu erwarten ist, bestimmte Nutzungsmöglichkeiten aufweisen. (Abb. 6)

Die südliche Zone, die Einrichtungen für Wasser- und Uferaktivitäten aufweist, nimmt hierbei eine Sonderstellung ein.

Hier liegt ein grosses Wassersportgebiet mit Jachthafen und Badestränden. In den warmen Sommermonaten wird hier gewiss der grösste Erholungsdruck zu erwarten sein, da ausserdem geplanten Freibad bei Almere-Stad keine Alternativen angeboten werden, die gleich gut erreichbar sind. Bei den in diesem Gebiet herrschenden Klimaverhältnissen ist jedoch die Nutzungsdauer auf einen verhältnismässig kurzen Zeitraum beschränkt.

Die östliche Zone weist folgende Einrichtungen auf:

Obstanbau

Nutzgärten für die Bewohner Almere-Havens

Rekreative Gärten für Bewohner Amsterdams

Parkgebiet.

Durch den östlichen Grünzug (oostelijke groene wig) dringt diese Grünzone direkt bis in den Stadtkern vor und verbindet diesen mit dem umliegenden ländlichen Gebiet. Im östlichen Grünzug wird ein Sportpark von ca. 10 ha und ein Nutzgärtenkomplex angelegt.

Die nördliche Zone ist eine Fortsetzung der ländlichen Bestimmung der östlichen Zone. Auch hier ist ein Nutzgärtenkomplex vorgesehen. Ausserdem sollen hier eine Gärtnerei und ein Gemüsezüchtbetrieb angelegt werden. Dieses Gebiet ist also für sehr ruhige, aber auch einseitige Erholungsnutzung vorgesehen. Für Menschen, die keinen Kleingarten haben oder die gärtnerische Beschäftigung nicht schätzen, ist diese Gebiet tabu - und auch ein grossteil der östlichen Zone. Lediglich Spazierengehen stellt hier eine sekundäre Aktivität dar.

Die westliche Zone stellt einen gewissen Gegenpol dazu dar, da das Programm neben einem ca. 22 ha grossen Sportkomplex auch Aktivitätsmöglichkeiten für Kinder bis ca. 14 Jahre (Kinderbauernhof, Schulgärten) vorsieht.

Im Westen befindet sich die Verbindungen zu Almere-Stad und die Trasse des Rijksweg 6, die das Gebiet einerseits an die Aussenräume anschliessen, es aber andererseits begrenzen.

Hier stellt sich folgende Problematik:

Das Gebiet liegt auf der Verbindungslinie zwischen Almere-Haven und Almere-Stad und wird daher einem besonders starken Druck ausgesetzt sein. Es sollte jedoch vermieden werden, dass hier lediglich ein Durchgangsbereich entsteht, in dem sich Autobahnabfahrten und Fahrradwege häufen. Das Ziel ist es, solche standortgerechten Einrichtungen zu schaffen, die diese Zwischenzone beleben, sie aber dennoch nicht zu einem Rummelplatz werden lassen.

So lässt sich eine Zweiteilung vornehmen:

In der Umgebung der nördlichen Autobahnabfahrt könnte ein echtes Randgebiet entstehen, in dem sich alle jene Einrichtungen häufen, die zwar für das städtische Leben von Bedeutung sind, im innerstädtischen Gebiet aber aus verschiedenen Gründen (Lärmbelästigung, Flächenintensiv) keinen geeigneten Standort finden können.

Ausserdem wäre es möglich hier noch weitere Wohngebiete auszuweisen, um im Zwischengebiet von Almere-Haven und Almere-Stad eine belebte Zone zu erhalten, die auch an Wochenenden und abends beleuchtet und genutzt ist. Da dies ein Verkehrsknotenpunkt ist wäre eine besondere Erschliessung nicht notwendig.

Daneben liegt der westliche Grünzug, der als vielgenutztes Erholungsgebiet ein Gegenstück bilden sollte. Seine Funktion ist es den rekreativen Druck aus dem Stadtgebiet aufzufangen, wobei hier ausschliesslich Einrichtungen für Feierabend- und Tageserholung vorzusehen sind.

DAS VERKEHRSSYSTEM IN ALMERE-HAVEN

Almere-Haven hat drei, voneinander getrennte, Verkehrssysteme: Autostrassen, Strasse für die öffentlichen Verkehrsmittel und ein dichtes Netz von Fahrrad- und Fussgängerwegen.

Die Erschliessung soll für jedes Verkehrsmittel möglichst vollständig und günstig sein. Dennoch liegt die Priorität beim Ausbau des Wegenetzes für den nichtmotorisierten Verkehr.

Fuss- und Fahrradwege:

Die gute Erreichbarkeit aller Unterteile von Almere-Haven und die Priorität, die man daher Fussgängern- und Fahrradfahrern einräumt, fordert ein ausgedehntes Wegenetz. Die Wege müssen so angelegt werden, dass für jede Ortsveränderung ein möglichst kurzer Weg notwendig ist und optimale Sicherheit garantiert werden kann. Fussgänger und Fahrradfahrer bewegen sich zu ebener Erde und ihre Wege fallen nicht zusammen mit und kreuzen keine Autostrassen auf denen mehr als 300 Wagen/h zu erwarten sind.

Öffentliche Transportmittel:

Der lokale öffentliche Verkehr soll eine getrennte Strasse benutzen. Die Haltestellen sind so angeordnet, dass 90% der Einwohner in einem Abstand von 400 m von der Haltestelle und 60% in einem Abstand von nicht mehr als 200 m wohnen. Wahrscheinlich wird im Westen der Stadt später ein Bahnhof angelegt.

Strassen für den privaten Autoverkehr:

Die Hauptanschlussrouten sind so trassiert, dass der Durchgangsverkehr nicht durch das Zentrum geleitet wird. Daher liegt für die Bevölkerung, die für die tägliche Versorgung vom Zentrum abhängig ist (800 m Abstand) keine Hauptverkehrsstrasse als Barriere auf dem Weg ins Zentrum. Die Hauptverkehrsstrassen sind ausschliesslich für den motorisierten Privatverkehr bestimmt. (Abb.7)

DIE WESTLICHE GRÜNZONE - Erläuterungen zum Entwurf

Im Westen von Almere-Haven liegt ein Grüngebiet von ca. 80 ha, das im Süden, Westen und Norden von Wohnbebauung umgeben ist und den Westen eine Verbindung mit den Aussengebieten und dem zweiten Kern, Almere-Stad, darstellt. (Abb. 8)

Der westliche Grünzug (westelijke groene wig) dringt von der Peripherie bis in die dicht besiedelten Gebiete Almere-Havens vor. Die Zone ist mehrfach durchschnitten von einer Hauptverkehrsstrasse, der Bahn für die öffentlichen Verkehrsmittel (openbaar vervoersbaan) und wird ausserdem durch eine Autobahnabfahrt im Süden begrenzt. Dadurch ergeben sich mehrere kleine, stark voneinander (durch Wälle und Lärmschutzpflanzungen) getrennte Teilstücke, die sich nur schwierig in eine Gesamtstruktur eingliedern lassen (siehe Verkehrszirkulationsplan). Dazu kommt, dass das gesamte Gebiet von einer Stadtgracht (Kanal) durchschnitten wird.

Im Nordwesten schliessen sich die FZ-Kavel an, die nicht mehr in den Aufgabenbereich des Projektbüros Almere-Haven fallen sondern zu der landschaftlichen Umgebung zählen, die aber dennoch im Entwurf aufgenommen sind, da sie ihrer Lage nach und der Struktur des westlichen Grünzuges zufolge, direkt zu diesem Gebiet gehören. Die Kavel werden durch den Rijksweg 6 (Reichsautobahn) und zwei Abfahrten begrenzt. (Abb. 8)

Dieses Gebiet liegt im Übergangsbereich zwischen den beiden Stadtkernen Almere-Haven und Almere-Stad. Trotzdem sind die dort einzurichtenden Funktionen allein auf Almere-Haven ausgerichtet.

Das offizielle Programm sieht für den westlichen Grünzug folgende Einrichtungen vor:

Sportpark, Kinderbauernhof, Schulgarten, Abenteuerspielplatz, Schrebergärten, Möglichkeiten für Naturbeobachtungen.

Programm des westlichen Grünzuges und der anschliessenden Randzonen

Mögliche Einrichtungen:

Westlicher Grünzug: Schularbeitsgärten, Tier- und Pflanzenzentrum, Kinderbauernhof, Abenteuerspielplatz.

Hier sollen vor allem solche Einrichtungen angesiedelt werden, die den Bedürfnissen der Jugend gerecht werden. Sowohl während der Unterrichtszeit (Biologie, Pflanzenkunde) als auch danach (Spielplatz, Versorgung der Tiere) ist bei diesen Einrichtungen viel Aktivität zu erwarten.

Um den möglichst vielseitigen Gebrauch des Grünzuges zu gewährleisten sollte der Entwurf so gestaltet werden, dass auch für Erwachsene Erholungsmöglichkeiten bestehen (kleine Nutzgärten, Angelplätze, Wanderwege). Um zu vermeiden, dass Einrichtungen wie der Kinderbauernhof und die Schulgärten die Verwandtschaft mit dem flachen Land bzw. mit einem echten Bauernhof für die Besucher verlieren, sollte man untersuchen, ob es möglich ist, in der näheren Umgebung einen Viehzuchtbetrieb oder einen landwirtschaftlichen Betrieb einzurichten, um eine funktionelle Beziehung zu den oben genannten Einrichtungen zu schaffen.

Südlicher Teil: Sportpark. Der Knotenpunkt in der Gracht kann als Mittelpunkt des Gesamtgebietes betrachtet werden und daher als Mittelpunkt der Aktivitätszone eingerichtet werden (Bootsanlegeplätze, Bruthäuschen für Enten, Schlittschuhlaufen im Winter).

Nördlicher Teil: Dieses Gebiet ist für Erholungsaktivitäten weniger interessant, da die Konkurrenz des Mittelgebietes wahrscheinlich zu gross ist. Daher sollte es einen relativ ruhigen Charakter bekommen, mit dichter, geschlossener Bepflanzung.

STANDORTWAHL

Die Standortwahl für die einzelnen Aktivitäten gestaltete sich ausserordentlich schwierig, da verschiedene Möglichkeiten jeweils Vor- und Nachteile bieten. Z.B. sollten Sporteinrichtungen nicht zu fern von der Wohnbebauung liegen (dies gilt auch für fast alle anderen Einrichtungen). Situiert man jedoch alle Einrichtungen unter dieser Voraussetzung, so entsteht ein völlig ungenutztes Grüngelände auf der nördlichen Seite der Stadtgracht.

Im Süden wurde die Bebauungsgrenze zurückgedrängt, um einen günstigen Standort für Kinderboerderij und Schooltuin zu schaffen.

Kinderboerderij:

Kinderbauernhof. Hier werden Haustiere und Nutzvieh gehalten, das zum Anschauungsunterricht für Kinder gebraucht werden kann. Landwirtschaftliche Vorgänge können demonstriert werden (z.B. Kühe melken). Kinder können selbst aktiv mithelfen bei der Betreuung der Tiere (Enten, Gänse, Schweine, Kühe, Ponys, Kaninchen, Meerschweine). Die Kinderboerderij soll sowohl einen Anziehungspunkt für den sonntäglichen Spaziergang der Familie bieten als auch für den Unterricht in der Schule genutzt werden. Ausserdem sollen die Kinder selbstständig und ohne Begleitung hingelangen können. Aus diesen Gründen ist eine Lage in unmittelbarer Umgebung der Wohnbebauung und des Schulkomplexes anzustreben. Die Grösse sollte nicht weniger als einen Hektar betragen, ist aber ansonsten variabel.

Schooltuin:

Schulgarten. Hier sollen von Kindern selbstständig Nutz- und Zierpflanzen gezogen werden. Ausserdem soll Raum vorhanden sein für wilde Pflanzen und Beeren für Bäume und ein Lagerplatz. Die Grösse kann sehr unterschiedlich sein, in diesem Falle kann ca. $\frac{1}{2}$ Hektar beansprucht werden. Essentiell ist auch hier die gute Erreichbarkeit von der Schule und von der Wohnbebauung her. Für diese beiden Einrichtungen wurde daher das, der Bebauung am nächsten gelegene Teilstück der Grünzone gewählt. Es wird begrenzt durch die Autostrasse im Westen, die Strasse für den öffentlichen Verkehr im Osten und Süden und durch die Stadtgracht im Norden. Der Schulkomplex ist ca. 200 m entfernt. Auf zwei Seiten schliesst unmittelbar die Wohnbebauung an.

Volkstuinen:

In Norden des Gebietes liegen die Volkstuinen (Schrebergärten). Es sind 300 Gärten vorgesehen mit einer Grundfläche von je 10 x 20 m, woraus sich eine Nettofläche von 6 ha ergibt. D.h. 10 ha Bruttoreservierung. Dieser Gartenkomplex liegt im Norden des Gebietes, in den FZ-Kavels, ca. 2 km von der Wohnbebauung entfernt. Man kann jedoch davon ausgehen, dass diese Strecke mit dem Auto oder dem Fahrrad leicht zu überwinden ist, da es sich hier um eine Aktivität handelt, die meist über einen Zeitraum von mehreren Stunden hinweg ausgeführt wird und die Entfernung daher keinen Hinderungsgrund darstellt.

Volkstuinen sind zu unterscheiden von Recreatietuinen (Erholungsgärten). Die ersteren sind reine Nutzgärten für Feierabenderholung während die Recreatietuinen ausschliesslich für Menschen gedacht sind, die nicht in Almere wohnen und sich meisst über das Wochenende dort aufhalten wollen, um im Grünen zu sein. Auf diesen Parzellen werden auch Wochenendhäuser errichtet, für einen längeren Aufenthalt.

Folgende Ausbreitungsmöglichkeiten müssen vorhanden sein:

- 1 Fussballfeld
- 1 Handballfeld
- 4 Tennisbahnen
- 1 Übungsfeld.

| | |
|-----------------------|------------------------|
| Grössen: Fussballfeld | 9.360 m ² |
| Korbball | 5.456 m ² |
| Handball | 1.344 m ² . |

Wasser: 3.476 m²

Das Wasser der Grachten im innerstädtischen Bereich kann nicht zum Baden genutzt werden, da es durch die Einleitung von Regenwasser von den Strassen zu sehr verunreinigt ist (durch Beimengung von Öl- und Benzinresten, Waschmitteln vom Autowaschen etc.). Daher ist eine Verbreiterung der Grachten zum Boorfahren zwar möglich (Werft auf dem Bauspielplatz), Gelegenheiten zum Schwimmen oder Planschen dürfen jedoch nicht vorhanden sein. Das Anlegen eines Strandes ist aber nicht nur aus hygienischen Gründen unmöglich sondern würde auch grosse technische Probleme aufwerfen, da bei einer Böschungsneigung von weniger als 1:5 das Grundwasser an die Oberfläche tritt.

Durch die getroffene Standortwahl soll das Gebiet eine aktive Zone (Nutzgärten, Sporteinrichtungen, Kinderbauernhof, Schulgarten) südlich der Gracht aufweisen und eine ruhige Zone nördlich der Gracht, in der keine Aktivitäten angeboten werden sondern durch abwechslungsreiche und möglichst interessante Bepflanzung Gelegenheit zum Spaziergehen, zur Naturbeobachten, Lagern, Angeln und dergl. vorhanden ist. Diese ruhige Zone schliesst direkt an Bebauungsgebiete an und soll sich mit zunehmender Entfernung vom Zentrum von einem parkartigen, offenen Gebiet hin zum Waldgebiet im Nordwesten durch zunehmende Dichte der Vegetation entwickeln.

Mit dieser Konzeption soll der Entwurf eine erste Möglichkeit für die Einteilung und Entwicklung des Gebietes darstellen. Da die Festlegung von Details sich noch weit über die Zeit meines Praktikums hinweg erstrecken wird sind auch die Standorte für die verschiedenen Einrichtungen völlig variabel und austauschbar. So liegt die Strassenführung in den angrenzenden Wohngebieten noch nicht fest und somit ist die Verkehrsanschliessung des Gebietes allein nach den Erfordernissen der im Plan verfolgten Vorstellungen geschehen. Ebenso ist die Ausdehnung des Sportkomplexes in das Reservegebiet oder die Erweiterung des Gebietes für den Standort des Kinderbauernhofes willkürlich. Soweit Festlegungen bereits getroffen sind (Strassenführung, Brücken etc.) sind sie im Entwurf berücksichtigt worden.

Die ersten Überlegungen zur Gestaltung und Standortwahl für diesen Entwurf liefen zunächst in eine andere Richtung.

In Anbetracht der Tatsache, dass Almere umgeben ist von grossflächigen natürlichen Gebieten (Kromslootpark) und an das Stadtgebiet Sportparke, Schrebergärtegebiete, Wassersportmöglichkeiten anschliessen lässt sich ein Mangel an freien, ungezielt durchführbaren Aktivitäten feststellen. D.h. Aktivitäten, die billig und für kurze Zeiträume ausübbar sind, die keine bestimmte Kleidung oder Ausrüstung erfordern und nicht mehrere Teilnehmer benötigen. Also solche Betätigungen, die von jedermann, jederzeit (z.B. während eines Spazierganges) ausgeübt werden können. Da der grösste Teil der zukünftigen Bewohner Almere-Havens Amsterdamer sein werden und an städtisches Leben gewöhnt sind, sollten auch für diejenigen Menschen etwas angeboten werden, die weder begeisterte Sportclubmitglieder oder Hobbygärtner noch Naturfreunde sind.

Es war daher eine Idee, ausser den im Programm vorgesehenen Einrichtungen, eine Art Vergnügungspark zu schaffen in dem ein Angebot an Tischtennis, Minigolf, Boccia, Automaten, Fritenbude etc. vorhanden sein sollte.

Es stellte sich jedoch nach einigen Überlegungen heraus, dass der westliche Grünzug für eine solche Anlage keinen geeigneten Standpunkt bietet. Die Anlage müsste möglichst zentral gelegen sein, ist aber an sich unvereinbar mit Kinderboerderij und Schooltuin. Die Flächen, die zur Verfügung stehen würden sind jedoch zu abgelegen und durch Grün von der Stadt abgetrennt. Zwar ist ein Vergnügungspark durchaus eine Stadtrandeinrichtung doch muss dieser Rand selbst noch städtische Merkmale aufweisen. Ein Vergnügungspark der hier angestrebten Grössenordnung würde seine Attraktivität gänzlich einbüßen in einer Entfernung von über 2 km.

Eine solche Anlage sollte ja in keinem Fall einem "Revierpark" entsprechen, wie man sie zur Zeit in Deutschland anlegt. Diese Parke bieten eine Kombination aus Spiel-, Sport- und Erholungsmöglichkeiten und sind rein kommerziell ausgerichtet. Meist sind hier auch ein Restaurant zu finden, Clubräume, Tagungsräume, Kegelbahnen und andere Einrichtungen für solche Aktivitäten, die nicht im Freien ausgeübt werden können. Diese Parke dehnen sich über viele Hektar hin aus und sind an Unternehmer verpachtet.

Die in diesem Fall anvisierte Anlage hätte sehr viel geringere Ausmasse gehabt. Es bestand jedoch die Meinung, dass die Einrichtungen, wenn sie frei zugänglich und nutzbar gemacht würden (z.B. durch Verleih von notwendigem Spielgerät), mutwillig zerstört und übernutzt würden. Dies ist, wie ich glaube, allerdings kein Grund solche Freizeiteinrichtungen nur noch mit kommerziellen Hintergrund zu planen. Es gibt ebenso positive wie negative Beispiele, wobei sich die Situation in Deutschland möglicherweise von den holländischen Gegebenheiten unterscheidet.

Dennoch sollte man es vermeiden, die Freizeitgestaltung zu verkommerzialisieren, wo immer sich die Gelegenheit bietet. Andererseits ist nicht jedermann, gerade wenn er aus dem städtischen Milieu kommt, naturbegeistert oder sportlich aktiv. Besonders betroffen von dem Mangel an nicht natur- oder sportorientiertem Freizeitangebot sind Jugendliche zwischen 14 und 20 Jahren. Sie sind ein Faktor, der in der Stadtplanung meist ausgeklammert werden. Die Städteplaner versuchen oft vielmehr ihre eigenen Wunschvorstellungen und Ideale in Bezug auf eine sinnvolle Freizeitgestaltung zu verwirklichen. Und in dieses Bild passen oft nur Kinder bis 14 Jahre und Erwachsene. So unzureichend die Planung selbst auf diesem Sektor bisher noch ist, so sehr wird die Gruppe der heranwachsenden Jugend völlig negiert bzw. als unerwünschtes Störungspotential betrachtet, das den Rahmen sprengt. Dieses Defizit zeigt sich in den meisten sogenannten "neuen Städten" oder Vororten. Zu spät werden die Jugendlichen als Problemgruppe erkannt. Und es genügt nicht, eine mehr oder weniger sterile Diskothek einzuplanen oder ein Jugendzentrum. Auch schönere, grössere Wohnungen sind nicht die Lösung für alle Schwierigkeiten.

Eine Möglichkeit wäre es in den städtischen Randbereichen eine Art Abenteuerspielplatz für die Älteren zu schaffen, Freiräume, Treffpunkte, bei deren Planung und Gestaltung bewusst die Möglichkeit von Gewaltanwendung und Zerstörung miteinbezogen wird.

Solche Einrichtungen sind auch in gewachsenen Städten in den Randzonen anzutreffen, da sie eine gewisse Abgeschlossenheit benötigen. Das Problem bei der Planung Almere-Havens ist es, dass diese Gruppe erst mit der Zeit entsteht, da hauptsächlich Familien mit kleinen Kindern hierher ziehen. Man kann diese Entwicklungen nicht vorausplanen, sie wohl aber einplanen.

Daher sollte man bei der Stadtrandplanung für Almere-Haven einerseits die Erholungs- und Freizeiteinrichtungen in den Vordergrund stellen und Gelegenheit bieten für ungestörten Aufenthalt in der Natur. Andererseits muss die Möglichkeit vorhanden sein, städtische Elemente in der Randzone anzusiedeln, um einen fliessenden Übergang zu erhalten zwischen Stadt und Umland bzw. zwischen den Stadtkernen Almeres.

LITERATUR

De buitenruimte van Almere; Projektburo Almere 1976

Woonomgeving Almere, in typologie en richtlijnen; Projektburo Almere-Haven 1973

Methode tot karakterisering van de verschillende situeringen van woongebieden in Almere-Haven 1974

Almere 1985, aanzet tot een ontwikkelingsstrategie 1974

Ontwerp Almere-Haven 1971

Suburban Growth, Geographical Processes at the Edge of the Western City; Edited by James H. Johnson 1974

Wonen TA/BK 1974, 17

Sta stil bij de stadsrand; Hubert de Boer en Ben Eerhart