

## **ERFAHRENSBASIERTE PLANUNG IN STADTLANDSCHAFTEN**

Ursula Stein und Henrik Schultz

Ein Schlüsselwort im Kontext der großräumigen Planung von Stadtregionen ist „Zuwendung“. Thomas Sieverts forderte sie in seinem Buch „Zwischenstadt“ (1997) ein, mit dem er die Planerwelt auf eine Realität aufmerksam machte, die bis dahin in Analyse und Instrumentenentwicklung der Planung weitgehend ignoriert worden war.

Seine Beschreibungen weisen Überlagerungen mit der Diskussion um „neue urbane Landschaften“ auf. Stadtlandschaft ist in dieser Perspektive ein Kontinuum unterschiedlich intensiv bebauter und genutzter Räume, in dem unterschiedlichste Elemente in ungewohnter Weise aufeinander treffen. Typische Erscheinungen sind die enge Verflechtung von freiem und bebautem Raum. Die „Maximierung der Ränder“ ist die Folge einer Ausweitung der als Wohnstandort beliebten Randlagen. Das Zusammenwachsen von Siedlungsflächen mehrerer Ortschaften wird forciert vom Drang bestimmter Nutzungen nach Lagen entlang von Ein- und Durchfahrtsstraßen und der Präferenz der Kommunen, als zentrenschädlich eingestufte Nutzungen möglichst weit entfernt vom eigenen Zentrum anzusiedeln. Daraus resultiert das Phänomen, dass sich immer öfter „Figur“ und „Grund“ umkehren und der Freiraum durch Bebauung gerahmt wird – im Unterschied zu traditionellen Bildern, die „Stadt“ in Landschaft eingebettet sahen. „Freiraum“ ist in der Stadtlandschaft Flächenressource ebenso wie ästhetische Ressource (vgl. „Vermutungen über die Wunscherfüllung“, Hauser in Hauser, Kamleithner 2006, 92ff.). Da bei den Flächennutzungen die Perspektive der einzelnen Einheit dominiert und es keine übergreifenden Konzepte gibt, entsteht ein rudimentärer öffentlicher Raum mit kaum geeigneten räumlichen Dispositionen (z. B. fehlende Fußwegeverbindungen) und ungeübtem Aufeinandertreffen von Interessengruppen an unerwarteten Orten (z. B. Trendsportler im Jagdrevier oder Spaziergänger im Gewerbegebiet).

Es ist ein weit verbreitetes Missverständnis, dass Sieverts mit „Zwischenstadt“ ein Leitbild formulieren wollen. Die Europäische Stadt, die oft als Leitbild zitiert wird, und zu der „Zwischenstadt“ nach diesem Missverständnis ein Gegen-Leitbild sei, ist ein historisierendes Konstrukt, das von kulturell geprägten Seh-Gewohnheiten genährte Wünsche bündelt – Zwischenstadt hingegen eine Bestandsaufnahme (Hauser, Kamleithner 2006, 4).

Solange aber die Wahrnehmung eines Teil der stadtregionalen Realität bei „Professionellen“ (in Planung, Naturschutz, Politik usw.) und bei „Laien“ (als Bewohner, Nutzer, Wählende usw.) durch ein wunschbasiertes Konstrukt – nämlich den Gegensatz von „europäischer Stadt“ und „europäischer Agrarlandschaft“ – verstellt ist, kann es nicht gelingen, auf Stadtlandschaft gerichtetes Expertenhandeln mit den Erfahrungen und Bedürfnissen von Bürgern zu verbinden. Nach dem „interpretativen Paradigma“ der Sozialwissenschaften ist soziale Wirklichkeit nicht objektiv gegeben, sondern entsteht durch gesellschaftliche Konstruktionen, die auf Interpretationen der Handelnden beruhen (Helbrecht, Danielzyk, Butzin 1991, 230). Dafür gelten drei Prämissen: „(1.) Menschen handeln Objekten gegenüber aufgrund der Bedeutungen, die diese Objekte für sie haben. Der Begriff Objekt meint

alles, worauf sich Menschen in ihrem Handeln beziehen können ... (2.) Diese Bedeutungen entstehen in sozialen Interaktionen und sie werden (3.) in Interaktionen angewendet, indem sie im Blick auf die jeweilige Handlungssituation interpretiert werden. Durch diese situationsbezogene Interpretation werden die Bedeutungen ständig modifiziert“ (Meuser 1985, 134; zit. n. Helbrecht, Danielzyk, Butzin 1991, 230).

Zuwendung und Wahrnehmung ist also erforderlich, damit sowohl Wissenschaft als auch Planung, Bürger und Politik Interpretationen des Phänomens „Stadtlandschaft“ (oder „Zwischenstadt“ in eher urbanistischen Diskursen, vgl. Stein 2006, Kap. 4) entwickeln können, die nicht nur auf Projektionen basieren. Diese Interpretationen als Basis des Handelns von Individuen und Institutionen entstehen in sozialen Kommunikations- und Lernzusammenhängen.

Wie nähert man sich nun in der Praxis einem Raumtypus, dessen einzelne Ausprägungen zwar alle kennen, aber dessen Besonderheiten, Schönheiten und Potenziale selten wahrgenommen werden? „Erfahrungsbasierte Planung“ nennen wir einen integrativen Ansatz mit Bezug zur Freiraumentwicklung und zur kommunikativen Raumplanung, der versucht, diese Annäherung zu unterstützen. Es geht dabei insbesondere um den Versuch, mit Menschen und Räumen gleichzeitig zu arbeiten.

Der folgende Text beleuchtet kurz das Thema Stadtlandschaften aus verschiedenen Perspektiven, erläutert das Projekt SAUL (Sustainable and Accessible Urban Landscapes) in der Südregion Luxemburg als ein Beispiel für erfahrungsbasierte Planung in Stadtlandschaften und vertieft einige Elemente und Methoden des Ansatzes.

## **Stadtlandschaften**

### *Perspektive Raum*

Stadt und Land lassen sich nicht mehr klar von einander abgrenzen. Sie bilden vielmehr neue Patchwork-Muster mit ebenso spannenden wie auch problematischen Schnittstellen, mit Schwächen, aber auch faszinierenden Orten. Auch die ländlichen Räume sind zunehmend von städtischen Lebensstilen geprägt. Zwischenräume und raumgreifende Infrastrukturen prägen das Bild.

### *Perspektive Menschen*

Für die faktische Akzeptanz dieser neuen Elemente sprechen Zahlen: über sechzig Prozent der Einzelhandelsumsätze werden in der Bundesrepublik Deutschland in Geschäften am Rand der Städte, in Gewerbegebieten und an Autobahnabfahrten gemacht. Viele Menschen, die nach ihren Präferenzen für die Freizeitgestaltung gefragt werden, benennen intensiv inszenierte Erlebnisse mit kontrollierter Spannung, aber ohne unangenehme Überraschungen: Kinos, Spaß- und Wellnessbäder, Tropenwelten unter Dach, Indoor-Skiing. Und nicht zuletzt: Sechzig Prozent aller Deutschen leben in Gebieten, die die Forschung dem „suburbanen Raum“ zurechnet.

Bewohner der Stadtlandschaften beschreiben ihren Lebensraum oft als praktisch, man ist gern „hier“, weil man auch schnell „da“, z. B. in der „Landschaft“ oder in der nächsten größeren Stadt sein kann. Häufig mischen sich aber auch Worte wie „unheimlich“, „hässlich“

oder „chaotisch“ in die Charakterisierungen. Der Zusammenhang der funktionalen Einzelteile ist unsichtbar und wird auf die individuelle Raumüberwindung im Auto reduziert.

### *Perspektive Planer*

Stadtlandschaften bieten Platz für die Nutzungen, die sonst nirgends mehr hineinpassen, für die Parkplätze, die man heute an Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen braucht, für die großen Infrastruktureinrichtungen, die kommerziellen Sport- und Freizeitanlagen. Die neuen Stadtlandschaften erfüllen also wie einst die „Europäische Agrarlandschaft“ und die „Europäische Stadt“ Bedürfnisse der Gesellschaft. Sie entsprechen aber oft nicht den klassischen Ordnungs- und Schönheitskriterien und sind deshalb auch bei vielen Planern unbeliebt. Sie werden im Vergleich zur Idealordnung der Kombination von dichter Stadt und offener Landschaft als „ungeplant“ wahrgenommen, obwohl alle ihre Einzelteile mit Hilfe ordentlicher Planungsprozesse entstanden sind. Die Instrumente des klassischen Städtebaus und der Landschaftsplanung funktionieren in den unhierarchischen, durch Eigeninteressen bestimmten Stadtlandschaften nicht. Erschwerend kommt hinzu, dass für gelingende Planung interkommunale Abstimmungen unumgänglich sind.

Die Spannung zwischen Verbreitung und Funktionalität auf der einen und mangelnder Wertschätzung und Problemen auf der anderen Seite macht es nötig, sich mit diesen ungeliebten Raumstrukturen zu beschäftigen. Dabei ist es hilfreich, „Stadtlandschaften“ weder zu verherrlichen noch zu verdammen. Sie sind einfach da, haben Stärken, wie beispielsweise reizvolle Begegnungen von Grünräumen mit Siedlungsräumen, aber auch Schwächen wie Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr.

Der ohnehin schon autoaffine Charakter der Stadtlandschaft wird verstärkt dadurch, dass die Vernachlässigung des öffentlichen Raums andere Fortbewegungsarten – zu Fuß gehen, Fahrrad fahren – nicht unterstützt. Der „Raum zwischen den Nutzungen“ hat keine Qualität, er muss nur überwunden werden. Das eigene Auto bietet die größte Sicherheit und Vertrautheit. Aus dem Auto heraus sind aber nur eingeschränkt Wahrnehmungen und Kommunikation möglich: außer der unmittelbaren Umgebung – Haus, Garten, Nachbarn – bleiben Raum und Menschen fremd.

### **Beispiel: SAUL in der Südregion Luxemburg**

An diesem Punkt setzt das von der EU im Rahmen des Interreg IIB-Programms geförderte Projekt SAUL (Sustainable and Accessible Urban Landscapes – frei übersetzt mit „nachhaltige und sozial integrative Stadtlandschaften“) in der Luxemburger Südregion an. Ebenso wie die Partner aus Großbritannien, den Niederlanden und Deutschland hat das Ministerium für Inneres und Landesplanung des Großherzogtums Luxemburg von 2004 bis 2006 ausprobiert, wie aus der Befassung mit den Stadtlandschaften und aus der partnerschaftlichen Arbeit mit Gemeinden, Verbänden und Bürgern Impulse für eine moderne Regionalplanung entstehen können. SAUL suchte Antworten auf die Frage, wie durch eine neue Planungskultur – nämlich durch „partnership building“ – regionale Identität geschaffen werden kann. SAUL hat vernetzt, angeregt, informiert, experimentiert und koordiniert und hat versucht, für den Raumtypus Stadtlandschaften zu sensibilisieren. Es sind damit Anleihen gemacht bei der „Spaziergangswissenschaft“ nach Lucius Burckhardt, aber die Wahrnehmungsförderung ist eingebettet in ein breiteres Aktivitätsspektrum.

### *Die Stadtlandschaft Luxemburger Südregion*

Luxemburgs Südregion ist ein Prototyp einer Stadtlandschaft: ein vielschichtiges Mosaik aus Siedlungs- und Freiräumen. Die rund 140.000 Einwohner, das sind etwa 30% der luxemburgischen Bevölkerung, leben auf 8% der Landesfläche. Der Strukturwandel von der Industrieregion zum Standort für moderne Dienstleistungen ist deutlich an großen Konversionsprojekten zu erkennen. Zugleich gibt es in ganz Luxemburg eine schleichende Urbanisierung des ländlichen Raumes. Neue Infrastrukturbedürfnisse entstehen auch in den peripheren Regionen.

Das „Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg“, das unter Beteiligung von vier Fachministerien des Großherzogtums entstanden ist, hat im Jahr 2003 herausgestellt, dass gerade in der Südregion eine weitere Urbanisierung und Verdichtung der Besiedlung erwünscht ist, um die weiterhin große Zunahme der Einwohnerzahl in Luxemburg aufnehmen zu können. Dabei ist eine gezielte Auseinandersetzung mit der Entwicklung der Freiräume und ihrer Verzahnung mit den Städten und Ortschaften nötig, um trotz Verdichtung die Lebensqualität zu steigern.

### *Rückgrat: Projektgruppe „Wege und Orte der Stadtlandschaften“*

Die Anregung zu dem Projekt „Wege und Orte der Stadtlandschaften“ stammt aus einer Reihe von Interviews mit Kennern und Kennerinnen der Südregion, aus denen die Strategie für das Luxemburger SAUL-Projekt entwickelt worden war. In einer Projektgruppe haben dann die Luxemburgische Velos Initiative, die Natur- und Vogelschutzliga, die Umweltbewegung Mouvement Ecologique, die Kulturinitiative Fond de Gras, die Frenn vun der Haard (Freunde des Naturschutzgebietes Haard, die sich sowohl mit Naturschutz- als auch Kulturfragen beschäftigen), Objectif Plein Emploi, ein landesweit agierendes Netzwerk, das verschiedenste Projekte zur Steigerung der Lebensqualität und gleichzeitig zur Beschäftigungsförderung durchführt, und sechs der zwölf Gemeinden in der Südregion zusammengearbeitet.

Diese Projektgruppe war Ort für Vorträge und Diskussionen zur Entstehung von Stadtlandschaften, zur Bedeutung von Wegen, zu planerischen Herangehensweisen und zur Reflexion und Verarbeitung bewusst eingesetzter Erlebnisse.



*Abb. 1: Stadtlandschaften erfahren: Neue Partner auf neuen Wegen.*

*Foto: U. Stein*

### *Erfahren: Reisen durch Stadtlandschaften*

Gemeinsam hat man beschlossen, dem Bild einer „Reise in der Südregion“ zu folgen. Dabei sollten solche Orte ausfindig gemacht werden, welche die Verflechtung von Siedlungs- und Freiraum in der Südregion zeigen. Orte, an denen man die Umbrüche und Veränderungen der letzten Jahre ablesen und sich fragen kann, wie die Zukunft aussehen wird. Die Auswahl der spannungsreichen, brüchigen, wilden und urbanen Reiseetappen lässt die Stadtlandschaft der Südregion in einem neuen Licht erscheinen. Unterschiedliche Typen von Reisen prägen das Projekt: Diese verschiedenen Annäherungen an Stadtlandschaften haben eine Basis für Wahrnehmungen gelegt, bei denen nicht die klassischen Vorstellungen von Stadt und Land Bewertungsgrundlage sind, sondern die unmittelbaren Erfahrungen der Verbindung dieser beiden Elemente. Assoziationen, Beurteilungen und spontane Begeisterung konnten direkt vor Ort ausgetauscht werden. Für viele haben sich durch die neuen Perspektiven, mit denen Sie auf die Stadtlandschaft geschaut haben, auch neue Sichtweisen ergeben.

Eine *Reise ins Saarland* war für die Gäste aus der Luxemburger Südregion aus verschiedenen Gründen von besonderem Interesse: Rund um das Projekt Saarkohlenwald hat sich ein breites Kooperationsbündnis mit Institutionen, Gemeinden und Vereinen gebildet, welches auf flexible Art und Weise zielorientiert zusammenarbeitet. Außerdem dient dort eine gemeinsam erarbeitete Raumvision als Instrument zur Integration von regionaler Gesamtschau und lokalem Handeln. Zudem stieß der Ansatz im Saarkohlenwald, mit vergleichsweise preiswerten Interventionen Räumen eine neue Bedeutung zu geben und diese mittels Kunst, Literatur und Musik zu inszenieren, bei unterschiedlichsten Akteuren auf Zuspruch.

Auf einer gemeinsamen *Fahrradtour* unter der Reiseleitung der „Lëtzebuurger Velos-Initiativ“ erhielten die Teilnehmer einen vertieften Einblick in die Luxemburger Südregion. Neue Sichtweisen konnten gemeinsam vor Ort erkundet und diskutiert werden. Selbst eingefleischte Kenner der Südregion entdeckten „Neues“, und die so geschaffene gemeinsame Grundlage trug in der Folge entscheidend zur Konkretisierung des SAUL-Prozesses bei. Die Projektleitung legte Wert darauf, dass ein Arbeitsprogramm für die Projektgruppe erst nach diesen beiden ersten Erfahrungen festgelegt wurde. Sie wollte verhindern, dass zu früh und mit den alten Bildern im Kopf ein Programm entstehen könnte, das vor allem alte Ansätze reproduziert.

Die *Touren mit dem Künstler Boris Sieverts* führten im April, Mai und Juni 2005 Menschen aus der Südregion ebenso wie Neugierige aus den Nachbarregionen auf ungewohnten Wegen zu besonderen Orten des Luxemburger Südens. Boris Sieverts beschrieb einen Ausschnitt aus den Stadtlandschaften, durch die seine Reise führte, so: „In der Ebene am Fuße der Doggerstufe lösen sich die dichten Nachbarschaften des Minette auf und die Elemente beginnen, scheinbar beliebig im Raum zu flottieren. Halde, frei stehende Einfamilienhäuser, Zementwerk und Shoppingcenter sind einige Darsteller dieses neuen Stadttyps, der die Autobahn in seine Mitte genommen hat.“ Die Reisen brachten alte und neue Elemente in neue Zusammenhänge, sie führten durch dichte und intensiv genutzte Bereiche und ungenutzte Resträume. Boris Sieverts verlangsamte auf seinen Touren das Bilderlebnis und zerlegte es in seine Bestandteile. Die Touren ermöglichten im wahrsten Sinne des Wortes neue Zugänge zu den Stadtlandschaften: meist querfeldein, mit verblüffenden Raumfolgen und der Chance, die versteckten Schönheiten der sich wandelnden Lebensräume neu zu entdecken.

Eine Reise zu machen bedeutet, sich auf etwas Neues einzulassen. Dass dieses Neue inmitten der eigenen, bekannten Region liegt, machte den Reiz der Reisen aus. Selbst „alte Füchse“ stießen auf neue Einblicke und Ausblicke und gewannen neue Sichtweisen auf Ecken, Kanten und versteckte Schönheiten der Region. Reisen heißt in diesem Kontext nicht Transport, sondern Neugierde auf das Fremde entwickeln und seine Wahrnehmungen und sich selbst verändern lassen. Wenn es gut geht, kommt man anders wieder an, als man losgereist ist.

### *Reflektieren: Zuspitzen auf Orte*

Die gemeinsame Erinnerung an die Fahrradtour war beispielsweise sehr wertvoll bei der Suche nach Orten und bei der Auswahl von „typischen Orten der Stadtlandschaften“. Die Projektgruppenmitglieder konnten sich gegenseitig an Situationen erinnern und so einen Bezug zu einzelnen Orten der „Stadtlandschaften“ herstellen. In einem mehrschichtigen Auswahlprozess wurden aus 83 gesammelten 18 für die Südregion sehr charakteristische Orte ausgewählt. Die ungewohnten Orte, waren oftmals von Dynamik und Chaos, besonderen Begegnungen und Brüchen, Fremdheiten und Schönheiten gekennzeichnet. Die Argumente, die nötig waren, um einen solchen Ort von einem etablierten touristischen Ort zu unterscheiden und ihn als erlebenswert darzustellen, ermöglichten eine Schärfung des Bildes von Stadtlandschaften. In diesem entwerferischen Prozess des Auswählens waren das erste Mal Festlegungen nötig.

So wurde eine Situation ausgewählt, in der ein Kühlteich eines noch aktiven Stahlwerks nur durch eine Straße getrennt auf ein Naturschutzgebiet mit Weihern und Feuchtbiotopen trifft. Die Silhouette eines alten Stahlwerks steht plötzlich in einem eindrücklichen Zusammenhang mit einem Tümpel mit Röhricht und geschwungenen Holzbohlenwegen – ein Ort für Begegnungen und Brüche. Die große Stahlwerksbrache Belval wurde als ein typischer Ort ausgewählt, weil sie für Chaos und Dynamik steht. Mächtige Hochöfen verschwinden in kurzer Zeit, andere werden als Industriekulturdenkmale restauriert. Unmittelbar daneben ist das neue nationale Rockzentrum eröffnet worden, Bankenhochhäuser, Hochschulen und Wohngebiete werden bald folgen. Der Begriff Stadtlandschaften wurde durch seine Übertragung in die Südregion konkreter. Dabei erforderte die Auseinandersetzung mit Stadtlandschaft auch eine Auseinandersetzung mit dem Begriff „Schönheit“. Unter welchen Bedingungen werden „Fremdheiten“ und „Brüche“ als schön empfunden?

### *Dokumentieren: Eine Karte zum Reisen*

Parallel wurde über die Verbindungen zwischen den einzelnen Orten ausführlich diskutiert. Topographie, Benutzbarkeit für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer und Genehmigungen waren nur einige der Kriterien, die beim Suchen der besten Verbindungen berücksichtigt werden mussten.

Am Ende des Auswählens von Wegen und Orten stand eine Karte „Reisen durch die Stadtlandschaften“. Die Karte ist ein Zwischenprodukt und dokumentiert als solches die Ergebnisse von zehn Monaten Arbeit der Projektgruppe. Sie soll Kommunen, Vereine und andere Entscheidungsträger davon überzeugen, dieses Projekt weiterzuentwickeln und sich mit den vielseitigen Erscheinungsformen von Stadtlandschaften zu beschäftigen. Das vorgeschlagene Netz aus Wegen ist nicht beschildert und schreibt den Routenverlauf nicht vor. Es soll vielmehr ein erster Schritt zur Orientierung in einer sich wandelnden Region und

eine Hilfestellung zur Wahrnehmung der Stadtlandschaften der Südregion sein. Die Wege orientieren sich überwiegend an den Radwegen, die meisten Orte sind aber mit dem Auto gut zu erreichen. Für viele Orte sind als Optionen auch Rundwege für Fußgänger eingezeichnet, zu denen im Text die ungefähre Streckenlänge genannt wird. In dieser Vielfalt spiegelt sich die Erfahrung, dass Stadtlandschaften erfahren und erlaufen sein wollen.

#### *Vernetzen: Fachtagung „Neue Wege in neuen Landschaften“*

Die fachlichen Inputs, der Austausch mit Projektträgern und externen Experten und zahlreiche Diskussionen haben das Wissen über Entstehung und Entwicklung von Stadtlandschaften gemehrt. Sie haben transparent gemacht, wie sich gesellschaftliche und ökonomische Trends im Raum niederschlagen und verdeutlicht, warum die Beschäftigung mit Stadtlandschaften für die Entwicklung planerischer Instrumente der Regionalentwicklung wichtig ist. Zudem fand im Juni 2005 im Rahmen von SAUL die Fachtagung „Neue Wege in neuen Landschaften“ statt. Das Ministerium für Inneres und Landesplanung, Agora und Fonds Belval (zwei nationale Institutionen, die sich mit der Entwicklung der großen Industriebrachen befassen) und das Gemeindesyndikat PRO-SUD luden gemeinsam Fachleute und Interessierte aus Politik und Zivilgesellschaft ein. Vorträge regten Diskussionen über die Entwicklung zukunftsfähiger Stadtlandschaften und über die Bedeutung von Freiräu-



*Abb. 2: Stadtlandschaften gestalten:  
„Boxenstopp“ in Esch-sur-Alzette,  
von Marco Motzek und Dennis Zie-  
gert (Foto: M. Motzek)*



*Abb. 3: Stadtlandschaften gestalten:  
„Schirmenage“ auf der Deponie in  
Schiffflange von Lia Deister und Jana  
Sido (Foto: F. Hans)*

men für die Regionalentwicklung an. Vertreter der Vereine und von Planungsbüros diskutierten mit Experten und Projektentwicklern über die Herausforderungen der Planung in Stadtlandschaften. Wie kann die Freiraumentwicklung zur Profilierung von Regionen und zur Steigerung der Lebensqualität ihrer Bewohner beitragen? Werden hierfür neue Partnerschaften gebraucht? Welcher Stellenwert kommt der Erschließung der Landschaft, im Speziellen den Wegen zu? Dabei wurde die vorbereitende Funktion des SAUL-Projektes für die Regionalplanung deutlich.

### *Gestalten: Experimente an besonderen Orten*

Nach dem Erfahren, Reflektieren und Zuspitzen auf Orte waren schließlich Experimente die ersten Zeichen für die Veränderung der Stadtlandschaften. „Boxenstopp“, „Netzwerk“, „Schirmange“ und „Fire Towers“ hießen die punktuellen, temporären Gestaltungen. Kurzzeitig rückten eine ehemalige Mülldeponie in Schiffingen, eine Stahlwerksbrache im Zentrum von Differdingen, eine Fläche zwischen dem Einwandererquartier „Quartier Italien“ in Düdelingen und dem Naturschutzgebiet Haard sowie die Wiesen im Bereich Homecht am Rand von Esch-sur-Alzette in den Mittelpunkt des Interesses. In einem internen Wettbewerb hatten Studierende an der Fakultät für Architektur und Landschaft der Universität Hannover (Jana Sido, Lia Deister, Kirsten Olheide, Johanna Reisch, Christian Kamer, Marco Motzek und Dennis Ziegert mit Prof. Hille von Seggern und Henrik Schultz, Studio Urbane Landschaften) die Experimente entworfen. Die Arbeiten der vier Gewinnerteams wurden in der letzten Septemberwoche in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen und mit der Unterstützung von „Objectif Plein Emploi“ umgesetzt. Mit vergleichsweise geringem finanziellem und planerischem Aufwand haben die Studierenden typische Orte der Stadtlandschaft des Luxemburger Südens neu interpretiert und ungewohnte Akzente gesetzt.

Die Experimente sind ein überschaubares, leicht zu erfassendes Medium und zugleich Attraktionen in der Region. Sie sind auch ein Beispiel für die Einbindung einer künstlerischen Sicht auf Stadtlandschaften in einen Planungsprozess. Die geführte Bus-Tour zu den vier Installationen Ende September hat auf die besondere Ästhetik der Stadtlandschaften und die ihr innewohnende Geschichte aufmerksam gemacht und regte Bürger und Vertreter aus Politik und Vereinen sowie Gäste aus Hannover an, über ihre Bilder von Stadtlandschaften nachzudenken.

### *Ergebnisse des Luxemburger SAUL-Projekts*

Was haben die Akteure in diesem Prozess gelernt? Ein Bürgermeister, zugleich stellvertretender Vorsitzender des Gemeindefonds in der Südregion, unterstrich in der Abschlusskonferenz: „Eine Gemeinsamkeit der Gemeinden ist die Stadtlandschaft.“ Die zivilgesellschaftlichen Gruppen haben erkannt, dass sie die Politiker in den Kommunen dazu bewegen müssen, das Thema weiterzuverfolgen, weil es für Planung und Entwicklung in der Region wichtig ist. Sie haben den Arbeitsprozess des Projekts mit Veröffentlichungen in ihren Verbandszeitschriften begleitet, planen weitere politische Interventionen zu diesem Zweck, aber auch Aktionen, um ihre jeweiligen Mitglieder auf diese Reise mitzunehmen. Eine Kommune änderte das Konzept für die Gestaltung einer Deponie vom klassischen „Verschwindenlassen“ unter Buschwerk zur Gestaltung eines markanten Aussichtspunkts auf die umliegenden Mosaiksteine der Stadtlandschaft, denn die Halde war durch die Ak-



tionen des SAUL-Projekts immer wieder als besonderer Ort in den Fokus gerückt. Das Ministerium schließlich kam in seinem Beitrag zum Abschlussbericht des europäischen SAUL-Netzwerks zu der Erkenntnis, dass „neues räumliches Denken“ erforderlich ist, um „Stadtlandschaften“ als räumliches Konzept für Stadtregionen verwenden zu können, und dass persönliche Erfahrungen, die alle Sinne ansprechen, eine wichtige Methode sind, um neue Blickwinkel auf die Stadtlandschaften zu entwickeln. Mit dem Element „Raumvision“ soll einem solchen Prozess auch in der Regionalplanung, die neu in Luxemburg eingeführt wird, ein Platz gegeben werden.

Insgesamt wird deutlich, dass in mehr oder minder großem Umfang bei allen Akteuren neue Erkenntnisse, strategische Fähigkeiten und Prozesskompetenzen entstanden sind. Das Projekt SAUL zeigt, dass kooperative Planung weit mehr ist als Bürgerbeteiligung. Dieses Mehr, beispielsweise der Aufbau von Partnerschaften und die Einbeziehung der Sinne und Erfahrungen ist mehr als Selbsterfahrung, weil es zugleich gegenstandsbezogen ist. Es ist außerdem mehr als Inszenierung, weil es nicht um Konsum, sondern um Zusammenwirken geht.

#### **Elemente erfahrungsbasierter Planung: Situationen, Sinne, Nähe, Austausch, Zeit**

Mit den folgenden fünf Elementen werden diejenigen Charakteristika eines erfahrungsbasierten Ansatzes herausgestellt, die ihn von „klassischen“ Herangehensweisen an Planungsaufgaben unterscheiden und das fachliche Know-How erweitern.

##### *Situationen*

Erfahrungsbasierte Planung versucht, zu aktivieren und Aneignung zu fördern. Dazu organisiert sie Gelegenheiten zum intensiven Austausch mit räumlichen Situationen, im Beispiel SAUL mit dem Raumtypus Stadtlandschaften. Sie baut Plattformen zur Information und Diskussion und konzipiert und moderiert Projekte zur Erschließung und Vernetzung typischer Orte einer Region. Durch die Brille des Künstlers erscheint die Stadtlandschaft teilweise verfremdet und in einem neuen Licht. Experimente können auf Orte hinweisen und zeigen, wie man mit Ihnen umgehen kann. Sie können kleine Impulse für die große Entwicklung einer Region sein.

##### *Sinne*

Die unterschiedlichen Reisen im Saul-Projekt haben gezeigt: Erfahrungsbasierte Planung animiert dazu, sich physisch in die Situation zu begeben, sich dem Raum zuwenden. Hilfestellungen sind detailliert ausgearbeitete Reisetappen, richtig dosierte Bereitstellung von Hintergrundinformationen und Reize, die die Intuition ansprechen. Aussehen, Musik, Duft und Geschmack der Räume bestimmen die Konzeptionen der Reisen. So werden Zugänge zu Räumen ermöglicht, die sonst verborgen blieben. Nur wer sich mit dem Körper in einer Situation befindet, kann Größenverhältnisse und Beziehungen wahrnehmen und Ausprägungen verstehen. Die Reflexionen über diese körperlich erfassten Situationen sind der Hintergrund, vor dem nachher der Austausch über Bilder für Räume entsteht.

### *Nähe*

Erfahrungsbasierte Planung forciert einen unmittelbaren, schnellen Raumbezug. Während in anderen Zusammenhängen die Kodierung durch Karten ein wichtiges Element zur Schaffung von Distanz zum Objekt sein kann, wird hier die körperliche Konfrontation mit dem Raum bewusst eingesetzt. Das ermöglicht ein produktives Arbeiten mit den Vorurteilen der Leute. Sie können kurzzeitig durch Zuwendung und durch neue Perspektiven und Sichtweisen unterlaufen werden. Später können Positionen oder Lösungsmöglichkeiten anhand der erlebten Wirklichkeiten überprüft werden.

### *Austausch*

Die gemeinsamen Erinnerungen und Assoziationen dienen als Referenzen für Diskussionen über die wahrgenommenen Räume. Der Austausch ermöglicht es, neue Maßstäbe für diese Beurteilungen zu entwickeln und macht neugierig auf andere Lösungen.

### *Zeit*

Zeit ist in Prozessen erfahrungsbasierter Planung eines der wichtigsten Elemente. Projekte brauchen einen Spannungsbogen, sie benötigen Phasen der Anstrengung und Entspannung. Es gibt Phasen, in denen Zeitdruck sehr produktiv ist, und Phasen, in denen er ein Projekt unmöglich macht. Eine gute Moderation hat die unterschiedlichen Zeitempfindungen und Zeitinteressen der Menschen ständig im Blick. In die Konzepte für Reisen werden zudem Tageszeiten und Jahreszeiten einbezogen: Die Annäherungen an eine Stadt oder eine Auenlandschaft ist in der Dämmerung eine ganz andere als an einem sonnigen Morgen!

### **Ansatz: Erfahrungsbasierte Planung**

Beim Ansatz der erfahrungsbasierten Planung geht es nicht darum, erst den Raum zu verändern und dann die Wahrnehmung – im Sinne von „Akzeptanz schaffen“. Es geht auch nicht darum, erst Akzeptanz für ein bestimmtes Projekt herzustellen und dann Räume zu verändern. Stattdessen werden Mensch und Raum gleichzeitig verändert, indem die Wahrnehmung mit neuen Facetten angereichert und diese Wahrnehmung durch Interventionen im Raum wie z. B. Reisen und Experimente stimuliert wird – beides wirkt auf dem Weg der Kommunikation als Teil der Planung.

Für wen und mit wem arbeitet erfahrungsbasierte Planung? Es kann nicht darum gehen „alle“ einzubeziehen, weil Menschen das Recht haben, andere Beschäftigungen der Auseinandersetzung mit ihrem Lebensraum und ihrer Stadtregion vorzuziehen. Man muss aber darauf achten, dass alle, die interessiert sind, und alle, die für ein Vorhaben gebraucht werden, eine geeignete Möglichkeit zur Teilhabe finden. Erfahrungsbasierte Planung bindet Fachleute, InteressenvertreterInnen, EigentümerInnen, PolitikerInnen und VertreterInnen relevanter Perspektiven zum Thema ein und tritt mit der interessierten und der organisierten Öffentlichkeit in Dialog. Ihre Methoden können als eigenständige Exploration und Bewusstseinsbildung im Sinne einer modernen „Heimatkunde“ eingesetzt werden.

Sie kann ein integrierter und integrativer Bestandteil von Planung mit regulativen und kommunikativen Instrumenten (vgl. Sinning 2003, 46 ff.) sein. Erfahrungsbasierte Planung ist nicht auf städtische Kontexte begrenzt, sondern eignet sich vor allem in der Region,

die bislang als kaum erfahrbar und abstrakt gilt, aber de facto der Lebensraum der meisten Menschen ist. Dies ist um so wichtiger, als die regionale Ebene an Bedeutung in der Planung gewinnt und in den Agglomerationen einen hohen Anteil unvertrauter räumlicher Strukturen erhält. Wenn man hierüber Verständigung erreichen und auch in der Planung eine „lernende Stadtregion“ (Stein 2006) werden will, müssen Wahrnehmungen, Bedeutungskonstruktionen und situationsbezogene Interaktionen zwischen den unterschiedlichen Akteuren ermöglicht werden.

Erfahrungsbasierte Planung ist mehr als Bürgerbeteiligung, mehr als Eventmanagement, und mehr als Konsum. Gut gemacht entsteht durch sie ein kooperativer und kultureller Prozess.

## Literatur

- HAUSER, S.; KAMLEITHNER, CH. (2006): Ästhetik der Agglomeration. (= Schriftenreihe Zwischenstadt, Band 8) Wuppertal.
- HELBRECHT, I.; DANIELZYK, R.; BUTZIN, B. (1991): Wahrnehmungsmuster und Bewusstseinsformen als qualitative Faktoren der Regionalentwicklung: Fallstudie Ruhrgebiet. In: Raumforschung und Raumordnung 1991 (4): 229-236.
- MEUSER, M. (1985): Alltagswissen und gesellschaftliche Wirklichkeit. Sozialwissenschaftliche Alltagsforschung. In: ISENBERG, W. [Hrsg.]: Analyse und Interpretation der Alltagswelt. Lebensweltforschung und ihre Bedeutung für die Geographie. Osnabrücker Studien zur Geographie, Band 7. Osnabrück. 129-158.
- SIEVERTS, T. (1997): Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Bauwelt Fundamente, Nr. 118. Gütersloh, Berlin.
- SINNING, H. (2003): Kommunikative Planung. Leistungsfähigkeit und Grenzen am Beispiel nachhaltiger Freiraumpolitik in Stadtregionen.
- STEIN, U. (2006): Lernende Stadtregion. Verständigungsprozesse über Zwischenstadt. Schriftenreihe Zwischenstadt, Band 9. Wuppertal.
- THE SAUL PARTNERSHIP (2006): Vital Urban Landscapes. The Vital Role of Sustainable and Accessible Urban Landscapes in Europe's City Regions. The Final Report of the SAUL Partnership. London.

## Zu den Autoren

**Berthold Eckebrecht**, geb. 1962 in Dortmund, Ausbildung zum Gärtner, Studium der Landschaftsplanung an der TU Berlin, Diplom 1994 zum Naturraumpotenzialkonzept, seit 1994 in Hamburg zunächst in Anstellung, dann selbstständig als Landschaftsarchitekt und Landschaftsplaner tätig.

**Ulrich Eisel**, Prof. Dr. Studium der Geographie, Soziologie und Politologie an der FU Berlin. Danach wissenschaftlicher Mitarbeiter an der FU Berlin und an der Universität Osnabrück. Ab 1985 Professor an der TU Berlin, emeritiert. Fachgebiet „Kulturgeschichte der Natur“ im Studiengang „Landschaftsplanung“. Arbeitsschwerpunkte: Geschichte der Idee der Landschaft; Konstitutionsweisen der Natur in Geographie und Ökologie; Wissenschaftstheorie der beschreibenden Naturwissenschaften.

**Stefan Körner**, Prof. Dr. Studium der Landschaftsplanung an der TU Berlin, danach Tätigkeit als Landschaftsarchitekt. 1994-2001 Wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Landschaftsökologie der TU München und zeitgleich Promotion an der TU Berlin. Von 2001-2005 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Stadtökologie der TU Berlin. Seit Oktober 2005 Professor für Landschaftsbau/Vegetationstechnik an der Universität Kassel (Stiftungsprofessur des Bundesverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau).

**Karel Petrick-Krüger** (1966), Dipl. Ing. für Landschaftsplanung, studierte an der TU Berlin, Titel der Dipl. Arbeit: Frühe Werke der amerikanischen Land Art - Spiegel neuzeitlicher Subjektivität.

**Martin Prominski**, Prof. Dr. Studium der Landschaftsplanung an der TU Berlin. DAAD-Stipendiat an der Harvard University, Graduate School of Design, Abschluss „Master in Landscape Architecture“. Mitarbeiter in deutschen und amerikanischen Landschaftsarchitekturbüros. 1998-2003 Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Prof. Loidl an der TU Berlin, dort 2003 Promotion; seit September 2003 Juniorprofessor für „Theorie aktueller Landschaftsarchitektur“ an der Leibniz Universität Hannover.

**Gabriele Pütz**, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin BDLA. Studium an der TU Berlin. Seit 1992 Mitinhaberin des Landschaftsarchitekturbüros Gruppe F in Berlin. Arbeitsschwerpunkte sind Forschungs- und Modellvorhaben zum Stadtumbau und zur Kulturlandschaftsentwicklung. Seit 2000 Mitglied des Sachverständigenbeirats für Naturschutz und Landschaftspflege in Berlin. Fachpreisrichterin in landschaftsarchitektonischen, architektonischen und städtebaulichen Wettbewerben, Lehrtätigkeit an der HTW Dresden und der TU Berlin zu den Themen Projektmanagement und Ästhetiktheorie/Landschaftsästhetik.

### **Gabriele Schultheiß**

**Gabriele Schultheiß, Dr. phil., Dipl.-Ing., Studium der Germanistik, Kunstgeschichte und Philosophie in Marburg und Frankfurt am Main; 17 Jahre Ausstellungskuratorin für zeitgenössische Kunst in Kunstvereinen und Museen in Frankfurt und Berlin; ab 1992 Studium der Landschaftsarchitektur an der TU Berlin, eigenes Büro für Objektplanung seit 2001; Arbeitsschwerpunkte: Geschichte der Idee der Landschaft, Beziehung zwischen Kunst, Architektur, Landschaftsarchitektur und Urbanistik.**

### **Ursula Stein**

**Udo Weilacher**, Prof. Dr. sc. ETH Zürich, Landschaftsarchitekt; Gärtnerlehre, Landschaftsarchitekturstudium an der TU München u. in Los Angeles. 1993–2002 Wissenschaftler an der Universität Karlsruhe u. der ETH Zürich. Dissertation an der ETH Zürich 2001 mit Auszeichnung. Zahlreiche Publikationen, z. B. Zwischen Landschaftsarchitektur und Land Art 1996/1999, Visionäre Gärten. Die modernen Landschaften von Ernst Cramer 2002 und In Gärten. Profile aktueller europäischer Landschaftsarchitektur 2005. Ab 2002

Ulrich Eisel  
Stefan Körner (Hrsg.)

# **Landschaft in einer Kultur der Nachhaltigkeit**

Band II

Landschaftsgestalt im  
Spannungsfeld zwischen  
Ästhetik und Nutzen

Universität Kassel 2007

Die vorliegende Veröffentlichung ist der zweite Band aus der Reihe „Landschaft in einer Kultur der Nachhaltigkeit“, mit dem Untertitel „Landschaftsgestalt im Spannungsfeld zwischen Ästhetik und Nutzen“. Zusammenfassend dargestellt sind die Ergebnisse der gleichnamigen Tagung vom 25. bis 28. September 2005 in der Internationalen Naturschutzakademie auf der Insel Vilm.

Kassel, Juni 2007

Herausgeber:	Universität Kassel Fachbereich Architektur, Stadtplanung, Landschaftsplanung
Arbeitsberichte:	Heft xxx
ISBN:	xxx xxx xxx xxx
Bezugsadresse:	Infosystem Planung Universität Kassel Henschelstraße 2, D.34127 Kassel Tel.: ++49 (0)561/804-2016 Fax: ++49 (0)561/804-2232 E-mail: <a href="mailto:info-isp@uni-kassel.de">info-isp@uni-kassel.de</a> URL: <a href="http://www.isp.uni-kassel.de">http://www.isp.uni-kassel.de</a>
Titelbild:	Pflanzung an der A 44 in Nordhessen (Foto: A. Klein)
Redaktion, Satz, Layout:	Alma Klein Oliver Thaßler

# Inhalt

<b>Die Gestaltung der Welt im Spannungsfeld zwischen Versachlichung und individueller Ausdruckskraft</b>	<b>7</b>
Bedingungen für eine theoretische Auseinandersetzung in der Landschaftsarchitektur <i>Ulrich Eisel und Stefan Körner</i>	
<b>Teil I</b>	<b>8</b>
Die architektonische Tradition des Naturschutzes Stefan Körner	
<b>Teil II</b>	<b>26</b>
Die fachpolitische Situation der Landschaftsarchitektur Ulrich Eisel	
<b>Ökonomischer Nutzen als Gestaltungsprinzip</b>	<b>42</b>
Die Landesverschönerung des 18. und 19. Jahrhunderts <i>Berthold Eckebrecht</i>	
<b>Emanzipation und Würde in einfachster Form</b>	<b>56</b>
Die philosophische und politische Struktur funktionalistischer Ästhetik <i>Ulrich Eisel</i>	
<b>Landschaftliche Vielfalt mit und ohne Sinn</b>	<b>92</b>
Über den Nutzen einer Methode in der Landschaftsplanung und im Naturschutz <i>Ulrich Eisel</i>	
<b>Naturkunst ohne ökologische Sendung</b>	<b>76</b>
Die Frühwerke der amerikanischen Land Art <i>Karel Petrick-Krüger</i>	
<b>Alles Landschaft?</b>	<b>86</b>
Zur Konjunktur eines Begriffes in der Urbanistik <i>Gabriele Schultheiß</i>	
<b>Die Naturgartenidee</b>	<b>105</b>
<i>Stefan Körner</i>	
<b>Stadtökologie und Landschaftsarchitektur</b>	<b>116</b>
<i>Stefan Körner</i>	

<b>Landschaft als Logo</b>	<b>125</b>
Die Inszenierung postindustrieller Landschaften <i>Gabriele Pütz</i>	
<b>Gärten gegen Menschen</b>	<b>136</b>
Dieter Kienasts Suche nach der Balance zwischen Ästhetik und Nutzen <i>Udo Weilacher</i>	
<b>Ökosysteme entwerfen</b>	<b>146</b>
<i>Martin Prominski</i>	
<b>Erfahrungsbasierte Planung in Stadtlandschaften</b>	<b>158</b>
<i>Ursula Stein und Henrik Schultz</i>	