

## Herausforderung Stadtlandschaft

Die Raumplanung in Luxemburg steht gegenwärtig vor großen Veränderungen. Im Jahr 2003 hat das Integrative Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept die programmatischen Leitlinien der Regierung zur räumlichen Entwicklung konkretisiert. Ein neues Gesetz zur kommunalen Planung und städtischen Entwicklung im Juli 2004 hat den Fokus erneut auf Fragen der räumlichen Entwicklung des Landes gelenkt. Dabei, so die These der Autoren des folgenden Beitrags, sollte der „Stadtlandschaft“ als neuem Element im räumlichen Gefüge gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden

Kurt Tucholsky hat es geahnt: „Eine Villa im Grünen mit großer Terrasse, vorn die Ostsee, hinten die Friedrichstraße ... vom Badezimmer ist die Zugspitze zu sehen - aber abends zum Kino hast dus nicht weit.“ Mit wenigen Worten bringt er es auf den Punkt. Am liebsten hätte man von allem das Schönste gleichzeitig: das Naturerlebnis außerhalb und das Kulturangebot mit der Servicedichte und einem breiten Einzelhandelsspektrum in der Stadt. „Grüne“ Landschaft und „steinerne“ Stadt – zwei Bilder, die sich ergänzen und unsere Vorstellung von der Umwelt prägen, obwohl sie in der Realität auf dem Rückzug sind. In der Südregion Luxemburgs beispielsweise bildete sich schon während der montanindustriellen Phase der Charakter der Stadtlandschaft heraus. Stadt, Dorf und Land lassen sich dort oft nicht deutlich trennen. Sie bilden vielmehr neue Patchwork-Muster mit ebenso spannenden wie auch problematischen Schnittstellen, mit Schwächen, aber auch faszinierenden Orten. Auch die ländlich wirkenden Gemeinden der Südregion sind zunehmend von städtischen Lebensstilen geprägt. Warum fordern „Stadtlandschaften“ unsere Sehgewohnheiten heraus und warum tut es der Stadt- und Landschaftsplanung – und damit allen Kommunen und Bürgern – gut, sich mit ihnen zu beschäftigen?

*Ursula Stein ist Raumplanerin, Henrik Schultz ist Landschafts- und Freiraumplaner mit Sitz in Frankfurt am Main. Kooperative Planung und Gestaltung von urbanen Landschaften ist einer ihrer Arbeitsschwerpunkte, u. a. in verschiedenen Projekten in Luxemburg und im wissenschaftlichen Kolleg „Mitten am Rand - Zwischenstadt: Zur Qualifizierung der verstäderteten Landschaft“, das die Gottlieb Daimler- und Karl Benz-Stiftung fördert.*

Stadt? Landschaft? Dort wo sich Obstwiese und Gewerbehalle begegnen, wo Wildwuchs auf sorgsam gepflegte Büroparkplätze trifft, wo neben dem Maisfeld schon McDonalds wartet – da wohnen die Menschen von heute. Wald und Wiesen, Seen und Äcker bekommen neue Nachbarn. Der Büropark für das französische Softwareunternehmen muss schon an der Autobahn liegen, damit man schnell mit dem Auto in Frankreich ist. Und wenn man schon im Auto sitzt kann man auch noch eben den Wocheneinkauf im Shoppingcenter neben dem kleinen Kiefern-

Ursula Stein  
Henrik Schultz

Wege durch die Stadtlandschaft



**Die Zone zwischen europäischer Stadt und europäischer Landschaft wächst und macht damit den gesamten Raum zu einer neuen Art von Stadtlandschaft.**

wäldchen erledigen. Und weil alle gerne freie Fahrt haben müssen größere Straßen her. Neben dem See gibt es jetzt eine Schule, damit die Kinder aus der neuen Siedlung einen kurzen Schulweg haben. Eine andere Schule ist stattdessen geschlossen worden. Wald und Wiesen bekommen neue Nachbarn – die dichte, europäische Stadt verliert sie.

### **Idealbild Europäische Stadt**

Die Idee der „europäischen Stadt“ ist mit positiven Assoziationen verbunden, die in der europäischen Geschichte und Kultur verankert sind. Sie bietet klare Orientierung mit dem Stadtkern mit seinen öffentlichen und kulturellen Funktionen (Rathaus, Kirche, Banken, Läden), mit dem daran anschließenden innenstädtischen Wohn- und Kleingewerbequartieren und den weiter außen gelegenen Wohnsiedlungen und Zonen für Industrie und Gewerbe. Es folgt ein Übergangsbereich mit Gärten bevor die „offene Landschaft“ beginnt. Die soziale Schichtung der Gesellschaft ist zwar an Gebäudestrukturen, Bauzustand etc. ablesbar, führt jedoch aufgrund der Wohnungspolitik, die vor allem in den Nachkriegsjahren verfolgt wurde, nicht zu so radikaler räumlicher Segregation wie beispielsweise in Amerika. Außerdem ist der Stadtkern ein wichtiger Ort für alle Gruppen, eine „Bühne der Stadtgesellschaft“, wo sich die verschiedensten Milieus begegnen und Urbanität das beherrschende Prinzip ist. Urbanität in sozialer Hinsicht bedeutet, dass sich in großer Dichte sehr unterschiedliche Menschen begegnen, die mit einem in gewisser Weise distanzierteren Interesse beobachten. Jeder darf hier – mit allgemein verständlichen Grenzen – so sein, wie er will. Nicht zuletzt ist die europäische Stadt auch der Ort gewesen, an dem

sich zuerst ein von Bürgern demokratisch gestaltetes Gemeinwesen herausgebildet hat.

### **Idealbild Europäische Landschaft**

Doch die europäische Stadt ist auch nicht ohne ihr Äquivalent, die „europäische Landschaft“, denkbar. Diese hat jahrhundertlang Güter für die europäische Stadt bereitgestellt. Sie ist ein Ergebnis landwirtschaftlicher Nutzung, ihre Gestalt folglich ebenfalls ein Ergebnis von Arbeitsprozessen. Während des industriellen Zeitalters wurde diese Landschaft zum Zufluchtsort. Für viele Menschen nicht mehr mit körperlicher Arbeit verbunden, wurde die Kulturlandschaft zu einem Gegenbild der Stadt. Die Landschaftsmalerei hatte schon im 18. Jahrhundert begonnen, Baumgruppen, Blumenwiesen und locker gegliederte Felder als ein Idealbild von unbebautem Raum zu verewigen.

Dieses Idealbild entsteht und verschwindet mit der landwirtschaftlichen Nutzung. Versuche, es durch Pflegemaßnahmen zu erhalten, geraten an ihre Grenzen, denn die landwirtschaftliche Nutzung konzentriert sich mehr und mehr auf intensiv zu bewirtschaftende Böden und Lagen. Im vereinten Europa und der globalisierten Welt kommen Kartoffeln aus Zypern und Petersilie aus Vietnam. Die „europäische Landschaft“ verschwindet also langsam aber sicher zugunsten wachsender Städte und großer extensiv oder gar nicht bewirtschafteter Areale. Es wachsen neue Wälder, sei es durch Aufforstungen oder durch natürliche Sukzession.

Auf dem Weg mit dem Auto am Fluss entlang, unter der Autobahnbrücke durch, vorbei an Kleingärten, Industriebrachen, Logistikzentren, Drive-Thru-Welten, Klär- und Kompostwerken, Forschungseinrichtungen und Baggerseen beginnt man zu verstehen: all das hat in der alten Stadt keinen Platz mehr.

*Stadtlandschaft am Crassier Ehlerange*



### **Ungewohntes Bild Stadtlandschaft**

Die Diskrepanz zwischen Idealbild und Realität ist unübersehbar. Die Zone zwischen europäischer Stadt und europäischer Landschaft wächst und macht damit den gesamten Raum zu einer neuen Art von Stadtlandschaft. Diese Stadtlandschaft breitet sich aus, und sie wird – im Vergleich zur bildhaft gespeicherten Idealordnung – als Chaos wahrgenommen. Weder Bürger noch Planer mögen sie. Die stets negativ besetzten Begriffe wie Zersiedlung, Flächenfraß oder Siedlungsbrei sprechen eine klare Sprache! Doch diese Zonen sind in hohem Maße funktional: sie 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.

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.

Was macht - neben dem niedrigeren Preisniveau, das die Erfüllung von mehr Wohnflächenwünschen ermöglicht - die Beliebtheit des suburbanen Raums für das Wohnen aus? Es ist zum einen die soziale Homogenität gerade der Neubaugebiete: auch die Nachbarn haben gebaut, sind also finanziell ähnlich gestellt. Das schafft das Gefühl von Vertrauen, gleichen Interessen und Schutz vor Aufregung durch ungewollte Nachbarschaften, die in dichter besiedelten Gebieten im Wortsinne näher liegen. Es ist zum zweiten die Lage am Rand: von dort aus kann man den Idealtypus der steinernen Stadt, die Innenstadt, ebenso wie das Sinnbild von Natur, die „freie Landschaft“ mit mittlerem Zeitaufwand erreichen. Und wenn viele an den Rand wollen, entsteht das, was „Zersiedlung“, „Sprawl“, „Ausfransen der Städte“ genannt wird. Zugleich wächst der Fahrtaufwand des einzelnen Haushalts (vgl. die Argumentation des Integrativen Verkehrs- und Landesentwicklungskonzepts IVL, siehe *forum* Juli 2004).

Fazit: das, was zwischen der „europäischen Landschaft“ und der „europäischen Stadt“ in großem Umfang entstanden ist, ist funktional und deshalb aus der Nutzerperspektive beliebt. Es entspricht aber nicht den klassischen Ordnungs- und Schönheitskriterien und ist aus der Perspektive ästhetischer Vorstellungen über Städte und Landschaften unbeliebt. Doch jenseits der Diskussion um Nutzen und Beliebtheit der Stadtlandschaften macht der Blick aus dem Autofenster oder vom Weg zwischen Aessen und Zolwerknapp deutlich: Es gibt sie bereits, die Stadtlandschaften, und sie sind so schnell nicht mehr wegzudenken. Zwar funktioniert das Konzept der europäischen Stadt vielerorts noch immer, doch wird es mehr und mehr unterlaufen von weit stärkeren Kräften, den grundlegenden ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen.



Schnitt durch die Stadt: die Gasleistungstrasse mitten in Differdange

### Herausforderungen

Wo liegt also das Problem? Die ästhetische Qualität der Umwelt wird in dienstleistungsorientierten Gesellschaften, in denen die Gemeinden miteinander um die klügsten und zahlungskräftigsten Einwohner konkurrieren, ein wichtiges öffentliches Gut. Sie wird nämlich zum Standortfaktor für die Ansiedlung oder den Verbleib von Unternehmen. Zweitens: 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. Dadurch sinkt die Benutzung des öffentlichen Raums durch Menschen und damit das Gefühl der Sicherheit für den einzelnen. 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. Drittens: die Gleichförmigkeit des Patchworks von Nutzungen bietet wenig Ankerpunkte für die Orientierung. „Bei BP rechts“ kann morgen schon „Bei Aral rechts“ heißen. Baulich unterscheiden sich die Fachmärkte wenig von den Sporthallen. Und welche Unverwechselbarkeit bieten die auf hohen Masten angebrachten Signets der Fast-Food- und Möbelketten?

### Handlungsansätze

Was müsste man denn tun? Die klassischen Mittel des Städtebaus zur Gestaltung des öffentlichen Raums, wie sie in den siebziger bis neunziger Jahren zur Verschönerung und funktionalen Verbesserung der Innenstädte und des Wohnumfelds eingesetzt wurden, stehen für den Raum-

---

**Der „Raum zwischen den Nutzungen“ hat keine Qualität, er muss nur überwunden werden. Das eigene Auto bietet dabei die größte Sicherheit und Vertrautheit.**

---

**Kleine Veränderungen an spannungsreichen Orten können Situationen verbessern, die Eigenarten der Stadtlandschaften betonen und damit zum Nachdenken über sie anregen.**

typ „Stadtlandschaft“ nicht zur Verfügung. Er ist zu groß, zu umfangreich, zu heterogen, aufgrund kurzer Abschreibungszeiten bei Gewerbebauten zu dynamisch - eine Gestaltung nach Schema F wäre schlicht zu teuer. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass sich die Nutzungs- und die Seh-Gewohnheiten der Stadtlandschafts-Benutzer voneinander stark unterscheiden können. Die ästhetischen Bedürfnisse der Menschen, die mit den Neubausiedlungen der sechziger und siebziger Jahre älter geworden sind, sind andere als die der jungen Menschen, die sich die Fast-Food-Shops und Tankstellen als rund um die Uhr geöffnete Treffpunkte aussuchen und ihre Nutzungsmuster einzelner Punkte im Raum mit Hilfe von Mobiltelefonen täglich neu organisieren.

Es scheint zweierlei von Nutzen: Eine offene Zuwendung ermöglicht es erst, den „Unort“ (Marc Augé spricht von „Nicht-Orten“), der nicht den Idealen entspricht, wahrzunehmen, ihn zu lesen. Das setzt voraus, dass man sich einlässt auf einen vorurteilsfreien Blick. Und das macht es nötig, mit den Bewohnern dieser neuen Stadtlandschaften ins Gespräch zu kommen.

Dieses „ins Gespräch kommen“ über Stadtlandschaften findet am besten vor Ort statt. Dabei helfen Angebote für gemeinsame Fahrradtouren genauso wie punktuelle Gestaltungen einzelner Ankerpunkte oder Verbindungen. Kleine Veränderungen an spannungsreichen Orten können Situationen verbessern, die Eigenarten der Stadtlandschaften betonen und damit zum Nachdenken über sie anregen. Ein überraschendes Feld aus Sommerblumen, ein Express-Kiosk, an dem am Wochenende frisch gebackene Waffeln verkauft werden, eine Illumination eines Hochofens an vier Wochenenden im kalten Januar sind Beispiele für Aktionen, durch die die ungewohnten Bilder der Stadtlandschaft Einzug halten in die Gespräche und Wochenendplanungen der Menschen.

*Harte Nachbarschaft*



Aus diesen Anstößen für ein präziseres Wahrnehmen können auch Anlässe für planerische Eingriffe werden, die den besonderen Charakter der Stadtlandschaft unterstreichen. Den öffentlichen Raum erkennbar und nutzbar machen heißt auch, überhaupt Chancen für die Begegnung von Menschen zu eröffnen und damit die Kohäsion der Gesellschaft zu unterstützen. Werden besondere Orte erkennbar gemacht, kann dies zur Strukturierung des Raums beitragen, ihn lesbarer machen und bei der Orientierung helfen.

## Das Projekt SAUL

Diesen Ansatz verfolgt das Projekt SAUL (Sustainable and Accessible Urban Landscapes – frei übersetzt mit „nachhaltige und sozial integrative Stadtlandschaften“) in der Luxemburger Südregion. Ebenso wie die Partner aus Großbritannien, den Niederlanden und Deutschland probiert das Ministerium für Inneres und Landesplanung aus, wie aus der Befassung mit den Stadtlandschaften und aus der partnerschaftlichen Arbeit mit Gemeinden, Verbänden und Bürgern Impulse für eine moderne Regionalplanung entstehen können.

Die Anregung zu einem Projekt „Wege der Stadtlandschaften“ stammt aus einer Reihe von Interviews mit Kennern und Kennerinnen der Südregion. Das Ministerium für Inneres und Landesplanung hat in Zusammenarbeit mit Pro-Sud (dem Verband der Gemeinden in der Südregion) die zwölf Gemeinden, Velos-Initiativ, Letzeburger Natur- und Vulleschutzliga, Mouvement Ecologique, Frenn vun der Haard und andere eingeladen, sich an diesem Projekt zu beteiligen. Gemeinsam hat man beschlossen, dem Bild einer „Reise in der Südregion“ zu folgen. Dabei sollen solche Orte ausfindig gemacht werden, die die Verflechtung von Siedlungs- und Naturraum in der Südregion zeigen. Hier kann man die Umbrüche und Veränderungen der letzten Jahre ablesen und sich fragen, wie die Zukunft aussehen wird. Die Auswahl der spannungsreichen, brüchigen, wilden und urbanen Reisetappen lässt die Stadtlandschaft der Südregion in einem neuen Licht erscheinen. Und quasi nebenher werden auch Schwachstellen in den vorhandenen und geplanten Wegenetzen der Südregion aufgetan, auf die man die Verantwortlichen aufmerksam machen will.

In der Südregion sind die Vorbereitungen für die Regionalplanung in Luxemburg, die als Gemeinschaftsarbeit zwischen den Kommunen und den zuständigen Ministerien geplant ist, besonders weit gediehen. Mit SAUL wird darauf aufmerksam gemacht, dass Freiraum und Stadtlandschaft bei der Gestaltung der räumlichen Zukunft wichtige Potenziale und Herausforderungen sind.