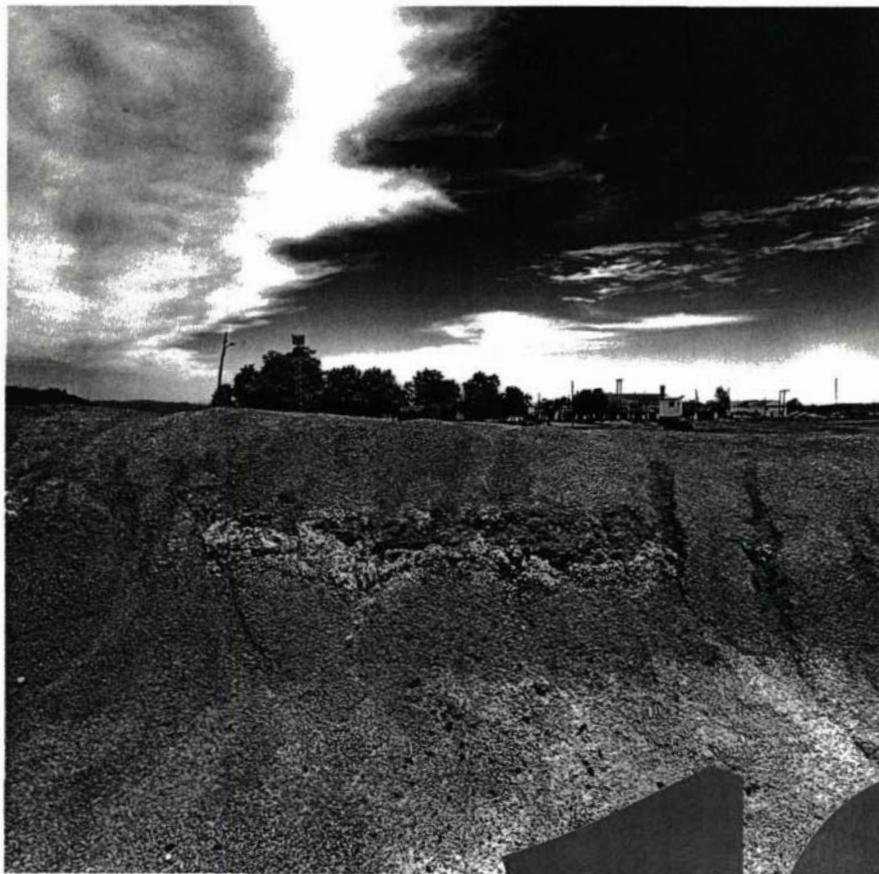


Garten + **LANDSCHAFT**

Zeitschrift für Landschaftsarchitektur



**Von Valdelamusa
bis Wien**

10

Oktober 1997

Landschaftsplanung	42
Projekt	44
Nachrichten	44
Campus	52
Personen	54
Agenda 21	55
Bücher	56
Termine	61
Wettbewerbe	65
Markt	68
Autoren/Bilder/ Vorschau/Impressum	80

Inhalt

ZVG-Symposium in Gelsenkirchen: Exportartikel Gartenschau <i>Imma Schmidt</i>	4
Berliner Landschaftsarchitektur in Mißkredit: Ein heilsamer Schock? <i>Thies Schröder</i>	4
Garten + Landschaft und TOPOS im Internet: Landschaft online <i>Tino Schlagintweit</i>	6
Gemeinsamer Bundeskongreß von DGGL, GALK und BDLA: Im Ruhrgebiet nichts Neues <i>Cora Lorke</i>	7
25. Nordischer Landschaftsarchitektenkongreß: Visionen für Trondheim <i>Robert Schäfer</i>	8
Kunst auf einer Industriebrache in Spanien: Neue Räume auf altem Grund <i>Andrea Zerwas</i>	9
Ein Versicherungsgebäude in Saarbücken: Zwischen den Stilen sitzen <i>Hanno Dutt, Gerhard Hegelmann</i>	13
Wettbewerb für ein Zechengelände bei Aachen: Anna-Park <i>Christoph Kemperdick</i>	16
Landschaftswahrnehmung und Geschwindigkeit: Traumpfade für die Stadtlandschaft <i>Tobias Woldendorp</i>	21
Neuplanung eines Kasseler Hausgartens: Ein Garten für Feste <i>Tobias Mann</i>	24
25 Jahre Olympiadorf München: Denkmalschutz für eine Hochhaussiedlung <i>Wolfgang Goede</i>	27
Landschaftsplan Rendezvousberg Wien: Sukzession am Rande der Stadt <i>Ilse Huber</i>	30
Reihe Porträt: Ludwig Lesser <i>Charlotte Reitsam</i>	33
Summaries <i>Judith Harrison</i>	41



Foto: Kemperdi

Im breit gefächerten Berufsfeld der Landschaftsarchitektur hat die Hausgartenplanung ihren festen Platz. Mit abnehmenden öffentlichen Aufträgen rückt der private Auftraggeber wieder stärker ins planerische Blickfeld. Wir stellen einen Garten in Kassel vor, der mit viel Fingerspitzengefühl an die elegante 50er-Jahre-Architektur des Gebäudes angepaßt wurde (1). In anderem Maßstab hat sich der österreichische Landschaftsarchitekt Jakob Fina mit dem Rendezvousberg in Wien befaßt (2). Nach dem nun fertiggestellten Landschaftsplan soll die sanfte Erhebung zum „Development-Park“ werden. Land art, Landwirtschaft, Erholung und die Nutzung umweltschonender Technologien sollen hier zukünftig möglich sein. Außerdem soll der Park den Grüngürtel Wiens schließen. Das scheinbar Unmögliche wurde im Olympiadorf München Wirklichkeit: die völlige Trennung von Auto- und Fußgängerkehr (3). In diesem Jahr feiert der Stadtteil sein 25jähriges Jubiläum. Grund genug zur Gratulation – aber auch zur Sorge, wie ein fachkundiger Bewohner des „Dorfes“ meint. Sorge bereiten hierzulande auch die zahlreichen Flächen, die nach Stilllegung von Schwerindustriebetrieben frei werden. Eine dieser Flächen gehörte bis 1992 zur Zeche Anna bei Aachen (4). Ein landschaftsplanerischer Wettbewerb lieferte interessante Vorschläge.

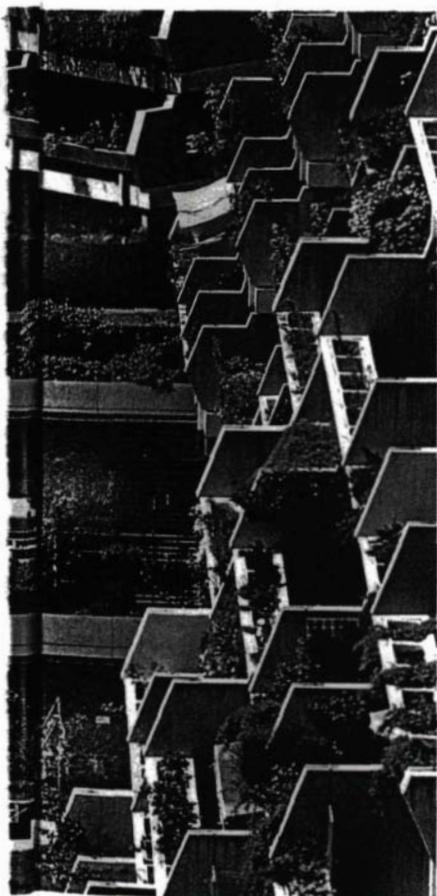


Foto: Heinke, Wischer + Partner

Traumpfade für die Stadtlandschaft

Die Bedeutung von Landschaft für den Menschen hängt seit jeher von deren Wahrnehmung ab. Diese wiederum wird gesteuert von der Erinnerung an und der Erkenntnis von archetypischen Landschaften. Zunehmend wichtiger wird jedoch der Gesichtspunkt der Bewegung. Seitdem sich das Auto als individuelles Fortbewegungsmittel durchgesetzt hat, ist es für viele Menschen zum Ort geworden, von dem aus sie Landschaft wahrnehmen. Fahren entwickelt sich dabei jedoch häufig zu einem Prozeß, in dessen Verlauf der Mensch nach Verzögerung oder sogar Stillstand verlangt.

Ständig verändern Städte ihre Ränder, schieben sich auf Wiesen und Äcker und verwandeln Agrar- in Stadtlandschaft. Welche Rolle spielt der Landschaftsarchitekt, welche Verantwortung kommt ihm in der Zukunft zu?

Die Reise führt uns zunächst nach Australien. Von dort ist uns die älteste Form überliefert, mit der die Menschen sich ein Bild von der Landschaft gemacht haben, um sie begreifen zu können. Die Aborigines sangen auf ihren Wegen durch die Wüstenlandschaft, besangen einen toten Baum, eigenartig gefärbte Felsen oder einen Salzsee. Sie gaben ihre gesungenen Landschaften an die Kinder weiter, die mit Hilfe der Lieder den Weg ihrer Eltern durch die Wüste fanden. Das ging jahrhundertlang gut, bis die Aborigines begannen,

Schutz und Entwicklungschancen von Landschaft sind an Wahrnehmungsmuster gekoppelt. Diese hängen auch ab von der Geschwindigkeit, mit der sich der Mensch fortbewegt.



mit dem Auto zu fahren. Bruce Chatwin beschreibt in seinem Buch „Traumpfade“, daß die Menschen auch weiterhin den traditionellen Routen folgten, allerdings rauschte der Felsen viel schneller vorbei, und den toten Baum bemerkten sie gar nicht mehr. Das Lied hat seinen Wert verloren, die Kultur der Aborigines auf einen Schlag einen wichtigen Teil ihrer kollektiven Bedeutung. Die Tragik veränderter und häufig sinnentleerter Landschaftswahrnehmung ist nicht allein Urvölkern vorbehalten. In der Peripherie großer Städte Nordamerikas etwa ist die ursprüngliche Landschaft nicht mehr erkennbar, und in Westeuropa sieht es nicht anders aus. Die prägnante Grenze zwischen Stadt und Land verschwimmt immer mehr. Stadt steht für Gemütlichkeit und Geborgenheit – mit einer Garantie für Gestank, Hektik und schattige Straßenschluchten. Dem stand die Landschaft gegenüber, mit dem Geruch von Getreide, dem Flöten des Pirols und den Farben des Schmetterlings. Hier die Romantik des Verfalls, dort die der immer wiederkehrenden Jahreszeiten. Aber die Stadt dringt vor und verwandelt Agrar- oder Waldlandschaft in Stadtlandschaft. Hier herrscht der Mensch, der strukturiert, um sich orientieren zu können. Struktur soll den Flickenteppich verhindern, in dem die Funktionen einander den Garaus machen. Auch in dieser Land-



1

Die Ureinwohner Australiens besangen bei ihren Wanderungen durch die Wüste markante Felsen oder Bäume. Sie gaben die Lieder und damit auch die nötigen Orientierungshilfen an ihre Kinder weiter (1). Immer weiter dringen Großstädte in die Natur vor (2), ihre Peripherien bieten kaum Wahrnehmungsreize. Heute erlebt man die Landschaft von der Straße aus. Ein Verkehrskreislauf in Brüssel (3) oder das „Energy“-Projekt von Schlomo Koren (4) bieten Bezugspunkte.

Aborigines used to travel across Australia by means of songs that described landmarks along the way (1). Today, however, landscapes are mainly experienced from roads, and naturally is increasingly encroached on by urban sprawl (2). A colourful traffic island, as in Brussels (3), or installations like the „Energy“ project by Schlomo Koren (4), can create marks of interest in the increasingly featureless landscapes on the outskirts of cities.



2

schaft geht es um Erinnerung und Erkenntnis – aber aus welcher Wahrnehmung werden wir sie besingen?

Drei Wahrnehmungsmodelle hat das Niederländische Ministerium für Landwirtschaft, Fischerei und Natur 1995 in einer Erklärung zur „Vision Stadtlandschaft“ benannt: „Landschaftstheater“, „Plantage“ und „Stromlandschaft“. Im „Landschaftstheater“ begünstigt der Landschaftsarchitekt die Leere, schafft und erhält Offenheit, Fernblicke und Sichtachsen, als Gegensatz zu den dichten Städten. In der „Plantage“ beherrscht ein Raster von Grundstücksgrenzen, festen

Formen und Richtungen die Landschaft. Das Modell der „Stromlandschaft“ bezieht sich auf die Wahrnehmung der Landschaft von den Verkehrswegen aus.

Von Straße und Schiene

In der „Stromlandschaft“ vereinigt sich Zeit mit Schnelligkeit und Raumerfahrung. Nach dem französischen Philosophen Paul Virilio bestimmt die Bewegung das Geschehen. In ein Auto einsteigen heißt für ihn, sich vor eine Staffelei zu setzen. Im schnellen Reisen erneuert sich ständig

das Bild, „die Perspektive erwacht zum Leben“. Es steht fest, daß das Auto fester Bestandteil unserer Zivilisation bleiben wird, auch weil sich Stadt und „echte“ Natur durch die wachsenden Peripherien immer weiter entfernen. Erholungswünsche sind häufig an archetypische Landschaften gekoppelt. In Holland sind dies die Küste und die großen Flußlandschaften, in Deutschland vor allem der Wald. Im Verlangen nach kraftvollen Landschaften zeigt sich die kollektive Erinnerung der sich individualisierenden Gesellschaft. Und der Mensch wird das Auto gebrauchen, um dieses Verlangen zu stillen. Zwischen den noch vorhandenen Archetypen liegt die neue Stadtlandschaft, ein Niemandsland, das an die Geschwindigkeit von Leben und Erleben angepaßt werden muß. Welche Eindrücke vermittelt diese Landschaft von der befahrenen Straße aus betrachtet, welchen Stellenwert haben Fahrpausen? Diese werden mit der Anzahl der Autos zunehmen, Staus wer-

kehrtechnisches Detail zum virtuellen und autonomen Bestandteil der Stadtlandschaft. Ein weiteres Projekt lautet „Energy“. Schlomo Koren aus Amsterdam hat mit DS Landschaftsarchitekten einen vier Meter im Durchmesser und scheinbar aus Stahl gefertigten Ball in ein Labyrinth aus Wasserläufen gelegt. Der Wind verändert ständig die Lage des Balles, sehr zur Überraschung des Autofahrers, der sich fragt, ob die Landschaft dem Menschen hier einen Streich spielt.

Ökologie und Wahrnehmung

Was für das Auto gilt, trifft auch für den Zug zu. In den Niederlanden wird gegenwärtig die Vernetzung verschiedener Städte Nordwesteuropas durch TGV-Linien diskutiert. Betroffen ist auch das „Grüne Herz“ in der Randstad zwischen Amsterdam, Utrecht und Rotterdam, eine intensiv genutzte Agrarlandschaft. Zwei Gruppen machen sich für das Gebiet stark: Das in-

Meeres – dies alles bleibt dem Menschen vorenthalten.

Dem „Immer-schneller“ steht auch eine entgegengesetzte Bewegung gegenüber, sozusagen Slowfood statt Fastfood. Nachdem die Ökowelle der siebziger Jahre niemanden nachhaltig aufgeschreckt hat, bekommt sie in den neunziger Jahren Struktur. Der Stadtbewohner realisiert verstärkt, daß Wohlfahrt zwar angenehm ist, jedoch nicht automatisch Wohlergehen einschließt. Dazu wiederum ist häufig Ruhe und Langsamkeit nötig – nicht umsonst begegnen wir immer mehr Menschen, die den Stadtpark zur Kontemplation nutzen. Deshalb müssen städtische Landschaften auch zum Ausruhen geplant werden.

Doch wer führt zukünftig die Regie im Gerangel um Raum? In den Niederlanden liegt die Verantwortung immer häufiger beim Landschaftsarchitekten. Landschaftsarchitektur steht für assoziatives Denken, ausgehend vom Raum und nicht von der Masse, sie steht für



3



4

den zu Zwangspausen, und zwar meist an denselben Stellen. Eine Phase permanenter Verzögerung tritt ein, man rasiert sich, bemalt die Lippen, liest die Zeitung und ist offen für Außergewöhnliches. Kunstobjekte etwa können hier auf eine Weise verblüffen, inspirieren oder beunruhigen wie sonst nirgends. In Brüssel zum Beispiel gibt es einen Verkehrskreisel, der komplett mit Rhododendron bepflanzt ist. Dort ist es im Mai ein Fest, im Stau zu stehen. Vor lauter Vergnügen dreht so mancher ein paar Runden extra, bevor er weiterfährt. Mit Hilfe von Landschaftsarchitektur wird ein ödes ver-

novative Lager favorisiert dort „Wohnen in einer attraktiven Stadtlandschaft“, das konservierende Lager will diesen Raum für die Erholung und den Naturschutz erhalten. Ein öffentliches Verkehrsmittel, das auf Stützen durch die Landschaft rast, lehnen letztere ab. Sie werden in der Auseinandersetzung wohl siegen, ein zehn Kilometer langer Tunnel unter dem „Grünen Herz“ ist angedacht. Dort verschwindet dann der Zug und mit ihm die Wahrnehmungsmöglichkeit der Reisenden. Farbenprächtige Blumenfelder, sich perspektivisch wegdrehende Gräben und Kanäle, die Atmosphäre des nahen

die Suche nach landschaftlicher und städtischer Identität und tritt der Verschacherung der Peripherie entgegen. Denn langsam setzt sich die Erkenntnis durch, daß die Landschaft die Choreographie für die Ansprüche an den Raum schreibt. Rem Koolhaas hat es auf den Punkt gebracht: „Landschaft ist schnell, einfach, billig, effizient. Landschaft vereinigt ohne Mühe das Unvereinbare, bedeckt das Unverdauliche; Landschaft berührt das Beherrschbare und das Unbeherrschbare, das Sterile und das Chaotische, das Natürliche und das Artifizielle ... Disneyland und der Friedhof.“ □

Hanno Dutt, Dipl.-Ing., Jahrgang 1955; Studium der Landschaftsarchitektur an der Gesamthochschule Kassel. Anschließend drei Jahre Mitarbeit im Büro Latz & Partner. 1987 Gründung des „Büros für Landschaftsarchitektur und Freiraumplanung“ in Zusammenarbeit mit Gerhard Hegelmann. Von 1986 bis 1990 Lehrbeauftragter an der Technischen Universität München-Weihenstephan. Forbacher Straße 52 66117 Saarbrücken

Wolfgang C. Goede, Jahrgang 1951; Studium der Sozialwissenschaften mit Magisterabschluss in Politikwissenschaft. Mehrjähriger Aufenthalt in Nord- und Südamerika. Anschließend Stipendiat der Boschstiftung und Ausbildung zum Wissenschaftsjournalist. Derzeit als Wissenschaftsredakteur vor allem in den Themenbereichen Städtebau und Wohnkultur tätig. Straßberger Straße 32 80809 München

Gerhard Hegelmann, Dipl.-Ing., Jahrgang 1953; Studium der Landschaftsarchitektur an der University of Oregon, Eugene, USA und der Gesamthochschule Kassel. Von 1985 bis 1986 Projektleiter für den Bau des Bürgerparks Hafensinsel Saarbrücken. 1987 Gründung des „Büros für Landschaftsarchitektur und Freiraumplanung“ in Zusammenarbeit mit Hanno Dutt. Forbacher Straße 52 66117 Saarbrücken

Ilse Huber, Dipl.-Ing., Jahrgang 1965; Studium der Landschaftsökologie und -gestaltung an der Universität für Bodenkultur in Wien. Seit 1993 selbständig tätig in den Bereichen Dorferneuerungsplanung, Grün- und Freiflächenkonzeption und Raumordnungskonzeption. Außerdem journalistische Tätigkeit. Högelmüllergasse 4/10 A-1050 Wien

Christoph Kemperdick, Dipl.-Ing., Jahrgang 1963; Von 1986 bis 1993 Studium der Architektur an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen. Anschließend zwei Jahre Referendariat für Städtebau bei der Bezirksregierung Köln mit einem Abschluß als Bauassessor. Seit 1996 Stadtplaner bei der Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (NRW) GmbH. Mozartstraße 2a 52064 Aachen

Tobias Mann, Dipl.-Ing. (FH), Jahrgang 1962; Studium der Landespflege an der Fachhochschule Nürtingen. Von 1990 bis 1993 Aufbaustudium der Landschaftsplanung an der Gesamthochschule Kassel. Seit 1993 wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Gesamthochschule Kassel. Seit 1995 Inhaber eines Planungsbüros für Landschaftsarchitektur. Wilhelmshöhe Allee 180 34119 Kassel

Vorschau Im November

Wettbewerb IGA Rostock 2003; 30 Jahre Lenné-Preis; Temporäre Gärten in Lausanne; Ein neuer Park in Hamburg; Lärmschutzwand und Landschaftskunst in Moers; Liebhabergärten in München; Umgestaltung eines historischen Stadtplatzes in Stockholm.



Neugestaltet werden soll der Kungsträdgård im Herzen von Stockholm.

Tobias Woldendorp, Dipl.-Ing. (FH), Jahrgang 1956; Studium der Landschaftsarchitektur an der Akademie für Baukunst in Amsterdam. Zwischen 1985 und 1994 als Landschaftsplaner unter anderem für die Gemeinden Rotterdam, Den Haag und für das Architekturbüro OD 205 in Delft tätig. Seit 1994 beratender Städteplaner in Amsterdam in den Bereichen soziale Sicherheit und Kriminalitätsforschung sowie Gestaltung und Verwaltung des öffentlichen Raumes. Roeterstraat 8 NL-1018 WC-Amsterdam

Andrea Zerwas, Dipl.-Ing., Jahrgang 1963; Studium der Landespflege an der Fachhochschule Freising-Weihenstephan. Seit Ende 1993 in privaten Planungsbüros in Spanien tätig, von 1996 an bei „Infraestructura y Ecologia, s.i.“ im Bereich Freiraum- und Landschaftsplanung. C / Greco 11 - 5 B E-28011 Madrid

Bilder Delgado S. 9, S. 10, S. 11 (3), S. 12 (2); Dutt S. 13, S. 15 (2); Kemperdick S. 16; Woldendorp S. 21, S. 22 (unten), S. 23 (2); Schlagintweit S. 22 (oben); Mann S. 24 (2), S. 25 (4), S. 26 (2); Goede S. 27; Leppert S. 28 (2); Huber S. 30, S. 32 (2); Fina/Prisma-Film S. 31 (2).

Garten+LANDSCHAFT

Verlag Georg D. W. Callwey
Streitfeldstraße 35, 81673 München
Postfach 80 04 09, 81604 München
Telefon (0 89) 43 60 05-0
Telefax (0 89) 43 60 05 13
Telefax (Anzeigen) (0 89) 4 36 11 61
Herausgeber: DGGL
Redaktion: Robert Schäfer (verantwortlich für den redaktionellen Inhalt, Anschrift: siehe Verlag), Stefan Leppert, Cora Lorke
Tino Schlagintweit, Edith Walter (CvD)
Übersetzung: Judith Harrison
Produktinformationen:
Dagmar Roth (verantw.)
Gestaltung: Heike Frese-Pieper
Herstellung: Alexander Stix
Anzeigenleitung: Alfred Dietl (verantwortlich für den Anzeigenteil, Anschrift: s. Verlag)
Anzeigenverwaltung: Birgit Weibrecht
Abonnementbetreuung:
Verlagsdienst, München GmbH & Co. KG
Postfach 12 80, 82197 Gilching
Tel.: (0 81 05) 38 83 32;
Fax: (0 81 05) 38 83 33



Erscheinungsweise: monatlich. Unverbindlich empfohlene Bezugspreise (jeweils für ein Jahr, alle Preise in DM). Die Inlandspreise enthalten 7% MwSt. Inland: 198,- (174,- + 24,- Versandkosten). Studenten: 150,- (126,- + 24,- Versandkosten). Ausland: 216,- (174,- + 42,- Versandkosten). Studenten: 168,- (126,- + 42,- Versandkosten). Einzelpreis: 20,- zzgl. Versandkosten. DGGL-Mitgliedspreis: Inland 174,- (150,- + 24,- Versandkosten). Bestellung bei jeder Buchhandlung oder direkt beim Verlag. Abonnementgebühren sind im voraus zu begleichen. Kündigungen sind jederzeit schriftlich möglich. Die Belieferung erfolgt auf Gefahr des Bestellers. Ersatzlieferungen sind nur möglich, wenn sofort nach Erscheinen reklamiert wird.

Verlag: Georg D.W. Callwey GmbH & Co. Persönlich haftende Gesellschafterin: Georg D. W. Callwey Verwaltungen GmbH. Alleiner Gesellschafter Helmut Baur-Callwey, Verleger in München. Kommanditisten: Helmut Baur-Callwey, Verleger in München, Dr. Veronika Baur-Callwey, Lektorin in München.
Konto für Abonnementzahlungen:
Georg D. W. Callwey GmbH & Co.
Postbank München, BLZ 700 100 80,
Kto. 126 367-808
Gesamtherstellung: Kastner & Callwey GmbH & Co., Jahnstraße 5, 85661 Forstinning. Satz/Litho: Typodata GmbH, Olschewskibogen 7, 80935 München.
Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages.
Erfüllungsort und Gerichtsstand: München.
Ab 1. 10. 1996 ist die Anzeigenpreisliste Nr. 36 gültig. Anzeigenschluß ist jeweils am 15. des Vormonats.
FAX-Abdruck unter: (0 89) 4 90 41 61 18

ISSN 0016-4720 B 3134 E

Beilagenhinweis siehe Seite 73