

24. Jahrgang

1/97

Vierteljahres-
zeitschrift für
Stadtgeschichte
Stadtsoziologie
und
Denkmalpflege



Stadt als Perspektive

Franz Pesch

Die Stadt als Entwurf

Peter Hall

Die europäische Stadt

Eckhart Ribbeck

Die post-europäische Stadt

Hanns Adrian

Wohin geht die Stadtplanung?

Johann Jessen

Stadtplanung – eine lernende Disziplin?

Kohlhammer

Herausgegeben von ● Otto Borst



ISSN 0170-9364

Die alte Stadt. Vierteljahreszeitschrift
für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie
und Denkmalpflege

Im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft
Die alte Stadt und in Verbindung mit
Helmut Böhme, Rudolf Hillebrecht,
Eberhard Jäckel und Friedrich Mielke
herausgegeben von Otto Borst

Redaktionskollegium: Professor em. Dr. Otto Borst, Historisches Institut der Universität Stuttgart, Keplerstraße 17, 70174 Stuttgart (Hauptschriftleiter) – Hans Schultheiß, Rotenbergstraße 5, 70190 Stuttgart (Schriftleitung) – Frauke Schwesig, Robertstraße 26, 30161 Hannover (Redaktionslektorat). Professor Dr. Harald Bodenschatz, Technische Universität Berlin, Institut für Sozialwissenschaften, Dovestraße 1–5, 10587 Berlin – Professor em. Dr. Burkhard Hofmeister, Institut für Geographie an der Technischen Universität Berlin, Budapester Straße 44/46, 10787 Berlin – Professor Dr. Rainer Jooß, Historisches Seminar an der Pädagogischen Hochschule Schwäbisch Gmünd, Oberbettringer Straße 200, 73525 Schwäbisch Gmünd – Professor Dr. Hermann Korte, Universität Hamburg, Forschungsstelle Vergleichende Stadtforschung, Allendeplatz 1, 20146 Hamburg – Architekt Dipl.-Ing. Hellmut Richter, Ministerialrat a. D., Nadistraße 20, 80809 München.

Redaktionelle Zuschriften und Besprechungsexemplare werden an die Anschrift der Schriftleitung erbeten: 73726 Esslingen am Neckar, Postfach 10 03 55, Tel. (07 11) 35 12-32 42.

Die Zeitschrift Die alte Stadt ist eine Mitgliederzeitschrift der Arbeitsgemeinschaft Die alte Stadt und erscheint jährlich in Vierteljahresbänden mit einem Gesamtumfang von etwa 420 Seiten. Der Bezugspreis im Abonnement beträgt jährlich DM 155,-; Vorzugspreis für Studierende gegen jährliche Vorlage einer gültigen Studienbescheinigung DM 118,- einschließlich Versandkosten und Mehrwertsteuer; Einzelbezugspreis für den Vierteljahresband DM 42,60 einschließlich Mehrwertsteuer und zuzüglich Versandkosten ab Verlagsort. Preisänderungen vorbehalten. Abbestellungen sind nur 6 Wochen vor Jahresende möglich.

Verlag, Vertrieb und Anzeigenverwaltung: W. Kohlhammer GmbH, 70549 Stuttgart, Tel. 07 11 / 7 86 30. Verlagsort: Stuttgart. Gesamtherstellung: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co., Stuttgart. Printed in Germany. *Die Zeitschrift* und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Urheber- und Verlagsrechte sind vorbehalten. Der Rechtsschutz gilt auch für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Jede Verwertung bedarf der Genehmigung der W. Kohlhammer GmbH. Der Verlag erlaubt allgemein die Fotokopie zu innerbetrieblichen Zwecken, wenn dafür eine Gebühr an die VG WORT, Abt. Wissenschaft, Goethestraße 49, 80336 München, entrichtet wird, von der die Zahlungsweise zu erfragen ist.

Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln

INHALT

Stadt als Perspektive

ABHANDLUNGEN

JOHANN JESSEN, Editorial	1
FRANZ PESCH, Die Stadt als Entwurf – eine Näherung	5
PETER HALL, Die europäische Stadt. Vergangenheit und Zukunft	18
ECKHART RIBBECK, Die post-europäische Stadt	35
HANNS ADRIAN, Wohin geht die Stadtplanung?	48
JOHANN JESSEN, Stadtplanung – eine lernende Disziplin?	59
DIE AUTOREN	71

SAMMELBESPRECHUNGEN

RONALD KUNZE, Neue Architektur in Japan, Frankreich, Finnland und Spanien	72
WILHELM RIBHEGGE, Stadt und Reformation	76

BESPRECHUNGEN

MARGARETE SCHINDLER, Blick in Buxtehudes Vergangenheit. Geschichte der Stadt (<i> Gudrun Wittek</i>)	82
LUDOVICA SCARPA, Gemeinwohl und lokale Macht. Honoratioren und Armenwesen in der Berliner Luisenstadt (<i> Robert Kaltenbrunner</i>)	83

Editorial

Stadt als Perspektive?

Die Beiträge zu diesem Heft sind Reden, gehalten auf verschiedenen Veranstaltungen zum gemeinsamen Thema Stadt. Sie fügen sich in eine lebhafte Debatte. Mit großer Hingabe wird wieder über städtebauliche Leitbilder gestritten: die kompakte, die solidarische, die dritte Stadt, Städtenetze und vernetzte Städte, Stadt der kurzen Wege, Stadt ohne Auto, Stadt der Zukunft zwischen Urbanität und Ökologie, virtual city und sustainable city. Eine erstaunliche Renaissance, die viele Gründe haben dürfte, vor allem die bedrohte Umwelt, aber auch den politischen Umbruch in Europa, die Globalisierung der Wirtschaft und ihre Folgen für Raumentwicklung und kommunale Planung. Was auch immer jeweils dem Bild den besonderen Akzent verleiht, die Diskussion um neue Perspektiven reflektiert nicht nur neue Herausforderungen, sondern auch neue Spielräume für die Stadtplanung. Dies kann man sehr wörtlich nehmen. Ökonomischer und politischer Wandel haben bekanntlich in zentralen Lagen vieler Städte riesige Brachen hinterlassen, die unerwartete Entwicklungschancen für die Städte eröffnen. Neue Transporttechnologien und der europäische Einigungsprozeß verändern Standortstrukturen; manche Städte sehen sich an den Rand gedrängt, andere in vorher nicht gekannter Lagegunst.

Vorstellungen von einer *europäischen Stadtkultur* sind in diesen Auseinandersetzungen zu einem überraschenden Kristallisationspunkt geworden, an dem sich die Geister scheiden. So schwer faßbar auch sein mag, was die europäische Stadt ausmacht, so sehr bietet sie gerade in dieser Unschärfe eine ergiebige Assoziationsfläche, auf der sich konträre Positionen reiben. Für diejenigen, die die *europäische Stadt* zum Orientierungsrahmen planerischen und städtebaulichen Handelns erheben, gelten deren städtebaulichen, sozialen und kulturellen Qualitäten als mögliche Garanten für die Bewältigung aktueller Probleme: als Ort gelebter Öffentlichkeit und kultureller Vielfalt, als Ort gelungener sozialer Integration, als Ort technologischer und ökonomischer Innovation. Europäische Stadt als Perspektive provoziert bei anderen die Gegenfrage: Wie kann etwas Perspektive bieten, was offensichtlich im Begriffe ist, sich unwiederbringlich aufzulösen? So wird fragen, wer hinter dem Plädoyer für die Europäische Stadt eine Haltung vermutet, die vor den

unaufhaltsamen Trends wie wachsendem Landschaftsverbrauch, steigendem Verkehr und fortgesetzter Funktionstrennung und vor allem vor ihren Ursachen die Augen verschließt.

Die Fragen, ob die europäische Stadtkultur legitimerweise uns noch Orientierungen für aktuelle städtebauliche Herausforderungen liefern kann und welche Konsequenzen dies für das Selbstverständnis von Stadtplanung hat, bilden die Klammer der Beiträge in diesem Heft. Der Duktus der Rede ist in der Überarbeitung mit Absicht nicht getilgt worden, um weder das Spekulative, noch das im Interesse der Deutlichkeit Überzeichnende des gesprochenen Wortes zurückzunehmen.

Franz Pesch fragt nach Kriterien für städtebauliches Entwerfen heute. Gegenstand und Bezugssystem sind Städte, deren Realität sich inzwischen weit von den Bildern entfernt, denen wir nachhängen. In städtischen Agglomerationen, deren Konturen verschwimmen und deren Zentren ihre Fülle verlieren, ist Urbanität nicht mehr aus der Geschichte zurückzuholen. Städtebauliches Entwerfen kann sich heute weniger denn je auf verbindliche Entwurfsprinzipien stützen. Jeder Schritt beim Weiterbau der Stadt entsteht aus dem konkreten Fall auf der Grundlage des geschichtlichen und typologischen Wissens. In einer vom wirtschaftlichen Strukturwandel bestimmten Gegenwart ist die Stadt nicht mehr als Ganzes planbar. Der Autor schlägt vor, ein Netz von offenen, selbstbestimmten Orten und Freiräumen einzuziehen. Bausteine dieses Werkes sind Nutzungskonzepte für Industriebrachen, neue Mischgebiete, Stadtplätze und Freiräume, »innere« Stadtkanten und Landmarken für die Peripherie. Das Experiment Stadt muß wieder zum Gegenstand der politischen Debatte werden, in der es nicht darum geht, die Zukunft der Stadt vorherzusagen, sondern diese vor dem Hintergrund ihrer Geschichte gemeinsam »zu erfinden«.

In den Beiträgen von *Peter Hall* und *Eckhart Ribbeck* wird die Orientierungskraft, die der europäischen Stadt zugesprochen wird, aus unterschiedlicher Perspektive relativiert. Gegen romantische Verklärung, die sich in mancherlei Argumentationen für die kompakte, funktionsgemischte Stadt findet, erinnert *Peter Hall* daran, daß die Geschichte der europäischen Metropolen des 19. Jahrhunderts wenig Stoff bietet, aus dem sich begründet Stadtkonzepte für morgen schneiden ließen. Das Elend des Großstadtlebens sei keineswegs auf das Proletariat begrenzt gewesen. Was heute die Anziehungskraft dieser Strukturen ausmache, verdanke sich gerade den Erfolgen jener Stadtplanung und Stadtpolitik, die in Reaktion auf Überbelegung, Unterversorgung, Elend und Krankheit im spekulativen Städtebau des 19. Jahrhunderts seit den zwanziger Jahren mit großem Re-

formimpetus formuliert und oft durchgesetzt worden sei. So verweist er auf deren außerordentliches Verdienst, die gravierenden Mängel in der Wohnungsversorgung aus der Welt geschafft zu haben. Zwar böten die alten Rezepte nicht auf alles eine Antwort, z. B. auf die Massenmotorisierung und deren Folgen für den Stadtverkehr, aber durch neue städtebauliche Konzepte (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigung) und technologische Innovationen in der Organisation des städtischen Transportwesens sei es schon in der jüngeren Vergangenheit gelungen, viele Unverträglichkeiten zwar nicht zu beseitigen, so doch partiell beherrschbar zu machen. Gegen Vorstellungen einer radikalen Umkehr der Stadtentwicklung in Richtung auf die kompakte Stadt hält er am rationalen Kern im Planungsverständnis der funktionalistischen Moderne fest. Die planerischen Antworten auf die Probleme von morgen würden nicht im Paradigmenwechsel liegen, sondern in einer pragmatischen Weiterentwicklung der vorhandenen Instrumente und in einer intelligenten Verknüpfung bereits experimentell erprobter Elemente neuer Transporttechnologien.

Der Beitrag von *Eckhart Ribbeck* zur post-europäischen Stadt stellt den Eurozentrismus hiesiger Problemwahrnehmung in Frage, indem er den Blick auf die Verstädterungsdynamik außerhalb der westlichen Welt lenkt. Zwar weiß jeder, daß die »Musik der Stadtentwicklung« schon lange nicht mehr in Europa spielt, aber mehr als mediengenährte Klischees vom Moloch Megacity, in denen die Vielfalt städtischer Realitäten außerhalb Europas und Nordamerikas über einen Kamm geschert werden, ist gewöhnlich kaum gegenwärtig. In einer Tour d'Horizon stellt er eine Typologie der post-europäischen Stadt dagegen: Globalcities, Megastädte, High-Tech-Städte, improvisierte Metropolen und Überlebensstädte. Gleich mehrfach werden Dimensionen zurechtgerückt. Weder für die Probleme, vor denen die post-europäischen Städte, welcher Provenienz auch immer, stehen, noch für die dringend gesuchten Lösungen kann das europäische Stadtmodell Maßstab sein. Der enorme Verbrauch von Landschaft und Energie, der in den europäischen und nordamerikanischen Formen städtischen Wachstums beschrieben ist, kann kein weltweites Beispiel sein. Selbst die größten europäischen Planungsprobleme und ambitioniertesten Projekte nehmen sich im Vergleich zu denen in den außereuropäischen Metropolen nachgerade beschaulich aus.

Wohin geht die Stadtplanung bei uns? Die Antwort von *Hanns Adrian* weist in mehrere Richtungen. Entscheidend neue Perspektive eröffnen die großen innerstädtischen Flächenpotentiale aus Industrie-, Verkehrs- und Militärbrachen, die Vorstellungen ökologisch verantwortlicher Stadtentwicklung entgegenkommen und zugleich säkulare Chancen innerstädtischer Aufwertung bieten, vergleichbar

denen zu Zeiten der Schleifung der Wallanlagen am Beginn des 19. Jahrhunderts. Diese großen Chancen treffen die meisten Städte in einer schwierigen Situation. Die Finanzkrise engt ihren Handlungsspielraum äußerst stark ein. Eine ungewisse ökonomische Zukunft belegt die aufwendigen öffentlichen Vorleistungen in die Entwicklung der Brachflächen mit hohen Risiken. Noch fehlt es den Städten an Entwicklungsstrategien, die diesen widersprüchlichen Anforderungen gerecht werden. Aber einigen Städten ist es beispielhaft gelungen, größere Stadtumbauprojekte in Kooperation mit privaten Investoren auf den Weg zu bringen und dabei die öffentlichen Interessen an hochwertiger Architektur, sozialräumlichem Ausgleich und ökologischen Qualitätsstandards zu wahren.

Städtebauliche Leitbilder werfen ein Licht auf die Fachdisziplin selbst. In ihnen sind stets Vorstellungen darüber, was Stadtplanung leisten kann und soll, auch dann enthalten, wenn Fragen des Vorgehens gar nicht angesprochen sind. So spiegelt sich in den Siedlungskonzepten der 50er und 60er Jahre die überragende Bedeutung, die dem geförderten Wohnungsbau als Motor der Stadtentwicklung zukam. *Johann Jessen* widmet sich in erster Annäherung der unter Stadtplaner oft im Gespräch aufgeworfenen, aber selten systematisch behandelten Frage, ob und wie die Stadtplanung als Disziplin lernt. Wird Wissen kumuliert, werden Erfahrungen verarbeitet und weiter vermittelt? Oder sind dies unangemessene Vorstellungen, die die Besonderheit der Stadtplanung verkennen? Da sie sich ständig wechselnden Aufgaben stellen und innerhalb eines komplexen ökonomisch und politisch überformten Kontext agieren muß, sind der Verallgemeinerung von Wissen und Erfahrung als Grundvoraussetzungen des Lernens möglicherweise von vornherein enge Grenzen gesetzt.

Der Aufsatz von Peter Hall war einer der Eröffnungsvorträge auf der Internationalen Konferenz »The European City – Sustaining Urban Quality«, die im April 1995 von dem Dänischen Ministerium für Umwelt und Energie in Kopenhagen veranstaltet wurde. Seit zwei Jahren veranstaltet das Städtebauliche Institut der Universität Stuttgart das Städtebauliche Kolloquium, das sich an die Fachöffentlichkeit der Region und die Studenten der Fakultät Architektur und Stadtplanung richtet. Hanns Adrians Vortrag zur Frage: »Wohin geht die Stadtplanung?« bildete den Auftakt zur neuen Vortragsreihe im Mai 1995. Die übrigen Beiträge sind die Antrittsvorlesungen von Franz Pesch, Eckhart Ribbeck und Johann Jessen, gehalten auf einem Symposium an der gleichen Fakultät im Mai vergangenen Jahres zum Thema »Stadt als Perspektive«.

Stuttgart, im Februar 1997

Johann Jessen

Franz Pesch

Die Stadt als Entwurf – eine Näherung

Vorbemerkung

Ist es nicht eigenartig? In dem Maße, wie sich die Stadt in der Landschaft und in telematischen Netzen aufzulösen scheint und sich kommunale Eigenständigkeit in der großen Koalition der Investitionsförderung verliert, soll der Verlust durch spektakuläre Projekte kompensiert werden: Potsdamer Platz in Berlin, Stuttgart 21, Euralille... Die Reihe ließe sich fortsetzen. Dabei müßte man es wissen. Die Stadt als Kopfgeburt, einem einzigen Willen oder Zweck verpflichtet, hatte in der Geschichte schnell ausgedient: Palmanova, Sabbioneta... erstarrten zum Museum, als sich der Gründungsanlaß verflüchtigte. Neugründungen fielen nur dort auf fruchtbaren Boden, wo politische, ökonomische und soziale Kräfte zusammentrafen und eine eigene Dynamik entfalteten. War diese Voraussetzung aber erfüllt, entwickelten sich die Städte wie von selbst – ein Prozeß, der sich heute in den außereuropäischen Metropolen mit einer unglaublichen Geschwindigkeit wiederholt.¹

Selbstbildung stößt auf Grenzen, sie wird kontraproduktiv, wenn sich die aufeinander treffenden Kräfte nicht entfalten können. Deswegen zwingt Stadt früher oder später zur Planung – von einfachen Regeln wie Parzelle und Gitternetz in der Frühphase bis zu den komplexen Flächennutzungs- und Infrastrukturplanungen der Gegenwart. Diese Spannung von Selbstbildung und Steuerung ist es, die von jeher die Entwicklung der europäischen Stadt begleitet. Welche Möglichkeiten bestehen heute, die Stadt zu gestalten, mit welchen Handlungsfeldern muß sich die städtebauliche Planung auseinandersetzen und woran können sich Entwürfe orientieren? Dies sind die Fragen, denen ich mich in diesem Beitrag widmen will.

Zentrum und Peripherie

Als wollten wir nicht wahrhaben, was alltäglich um uns herum geschieht, hängen wir an unseren vertrauten Bildern: Stadt als geometrisch bestimmter Ort mit Zentrum und Peripherie, durch Mauer und Graben klar getrennt von der freien Landschaft. »Wucherungen am Stadtrand« (Jan Pieper) kommen in diesem Stadtbegriff nicht vor.

¹ Siehe den Beitrag von E. Ribbeck in diesem Heft.

So wird die ausufernde Peripherie als Schwächezustand unserer urbanen Zivilisation diagnostiziert.

Wenn Stadtplaner ihre Wertmaßstäbe an historischen Vorbildern festmachen, übersehen sie allzu leicht, daß städtische Dichte, Nutzungsmischung und Homogenität nicht einer freiwilligen Beschränkung unterliegen: Der aufwendige Bau der Stadtbefestigung zwang dazu, bei der Besiedlung des geschützten Territoriums eng zusammenzurücken. Als dann die Wallanlagen geschleift wurden, hielt das noch unterentwickelte Transportwesen die Stadt noch eine Zeit lang zusammen. Mittlerweile aber ist der ehemalige Außenraum der Stadt längst zum Innenraum innerhalb eines Archipels von Siedlungsflächen geworden, die ganze Regionen bedecken. Die meisten Bewohner der großen Agglomerationen wohnen außerhalb des Zentrums; die suburbane Zone ist zu ihrer Heimat geworden. In ihrer Bedeutung als Wohn- und Arbeitsort ist die Peripherie den Innenstädten inzwischen ebenbürtig. Allerdings wird der ungeordnete bis chaotische Flickenteppich von Siedlungen, Infrastruktur und Freiraum kaum als urban wahrgenommen, obschon ihm immer mehr städtische Elemente eingepflanzt werden. Zu dem Vorstadtgewebe aus Einfamilienhausgebieten und Gewerbeflächen kommen Einkaufszentren, Großkinos, Freizeitwelten, Arenen; auch die Messen wandern aus der Stadt ins Umland – nach Leipzig und München denkt auch Stuttgart über einen Messestandort auf der grünen Wiese nach. Nutzungen, die ehemals ihren Platz im Inneren der Stadt hatten, werden nun in die Nähe von Autobahnkreuzen und Flughäfen verlegt, wo sie inmitten riesiger Parkplätze ein Eigenleben führen. Die »Neue Mitte Oberhausen«, ein gigantisches Einkaufszentrum mit Warenhäusern, Läden, Gaststätten und Vergnügungspark, ist von der Innenstadt völlig getrennt.

Getrieben durch die unsichtbaren Kräfte neuer Standortpräferenzen verteilen sich die Bausteine des Urbanen dispers im Raum. Für die mit städtischen Elementen angeereicherte suburbane Zone wurde der Begriff »Zwischenstadt«² geprägt.

Auch im Inneren der Agglomerationen, in den historischen Stadtkernen, den Geschäftszentren und Innenstadtrandgebieten, stimmen die alten Bilder nicht mehr mit der Realität überein. Der wirtschaftliche Strukturwandel und die Abwanderung ehemals zentrumsfixierter Nutzungen an die Peripherie haben Lücken in die homogenen Stadtstrukturen gerissen.

Dieser Prozeß läßt sich besonders gut am Beispiel des innerstädtischen Einzelhandels nachvollziehen: Die hohe Besucherfrequenz in den Fußgängerzonen hat die Bodenpreise und Pachtzinsen auf ein Niveau getrieben, das die Zahlungsfähigkeit mittelständischer Betriebe weit übersteigt. Opfer des Verdrängungswettbewerbs um beste Lage sind die alteingesessenen Geschäfte und Cafés, an deren Stelle sich Filialisten und Fastfoodketten etablieren. Ihnen folgen neue Konsumviertel, die nach dem Konzept

² T. Sieverts, Stadt statt Stadtrand, die städtebauliche Sicht: Das Städten der Emscher-Region als ein Modell der Stadt des 21. Jahrhunderts? Ms., Gelsenkirchen 1996.

der Peripherie gestaltet sind: Shopping-Malls mit zumeist mehreren tausend Quadratmetern Geschoßfläche. In ihnen werden vertraute Bilder reproduziert – kleinstädtische Milieus, Passagen der Jahrhundertwende. Aber in Wirklichkeit sind diese gestrandeten Walfische gar nicht mehr Teil der Stadt, sondern hermetisch abgeschlossene Welten ohne Kommunikation mit dem Umfeld. Lediglich mit ihren Garagenzufahrten dokken sie an den städtischen Verkehrsstraßen an. Beherrscht vom Vermarktungsinteresse verwandelt sich die bisher öffentliche Einkaufsstraße in den Malls in einen kontrollierten privaten Raum mit Hausrecht und festgelegten Öffnungszeiten. Projekte dieser Art sind nicht städtisch im eigentlichen Sinn – ihr Nutzungsbild wird als rentabler »Branchenmix« künstlich erzeugt und zentral gesteuert.

Mit der Dominanz von Filialisten und der Vereinheitlichung der Angebotspalette gleichen die historischen Stadtkerne und Fußgängerzonen mehr und mehr den großen Einkaufszentren. Die zur Kompensation erfundenen folkloristischen Inszenierungen rauben der städtischen Mitte die »Kraft ihrer poetischen Verführung und Identifikation«, wie es Marc Augé formuliert hat.³ Auch neue, vermeintlich urbane Konsumviertel mit hohem Identifikationswert, die sich an amerikanischen Vorbildern wie Quincy Market in Boston, South Street Seaport in New York orientieren, bleiben untaugliche Versuche, den Geist der traditionellen Stadt zu beschwören, während das Original verschwindet.⁴

Inzwischen werden auch die kulturellen Angebote von zentrifugalen Kräften ergriffen und in der Agglomeration verstreut. Während traditionsreiche Theater geschlossen werden, entstehen an beliebiger Stelle Musicaltheater, Multiplexkinos und Veranstaltungsarenen – Hauptsache, die Verkehrsanbindung stimmt. Wohin entwickelt sich unter diesen Bedingungen das Städtische? Es war, wie Roland Barthes einmal schrieb, durch »Fülle« gekennzeichnet. In der Stadt begegneten sich Spiritualität, politische Macht, Geld, Ware und Sprache. Dieses Gleichgewicht ist durch den beschriebenen Entleerungsprozeß empfindlich gestört. Wenn städtische Öffentlichkeit und Urbanität sich wesentlich durch die offene Begegnung der städtischen Kräftefelder kennzeichnen lassen, dann ist dieser Verlust substantiell. Die Auflösung der traditionellen sozialen Institutionen und die Fragmentierung unserer vertrauten Welt in der Informationsgesellschaft tun ein übriges.⁵ Die Fokussierung auf inszenierte Scheinwelten hat Konsequenzen für den städtischen Raum: Waren früher die öffentlichen Gebäude und die Orte des Handels in eine homogene Struktur eingewoben, so wird nun die Stadt von einem System introvertierter Scheinwelten überlagert, die über leistungsfähige Autostraßen miteinander verbunden sind. Die Bühne des städtischen Lebens leert sich.

³ M. Augé, Orte und Nicht-Orte – Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit, Frankfurt/M. 1994.

⁴ Vgl. G. Confurius, Diskussionsbeitrag in Gesprächsrunde, in: Daidalos 93.

⁵ U. J. Heuser, Tausend Welten – die Auflösung der Gesellschaft im digitalen Zeitalter, Berlin 1996.

Plätze, die einmal der Inbegriff des Städtischen waren, werden als Designobjekt gestaltet. Objekte und Möbel ersetzen Aktivitäten und Nutzungen, Ausstattung und Stadtmobiliar urbanes Leben.

Als Folge der uneingeschränkten automobilen Beweglichkeit wird neben den feinsten Adressen die Betonwelt von Zufahrtsrampen, mehrgeschossigen Parkhäusern oder improvisierten Parkplätzen auf schäbig umzäunten Abrißgrundstücken hingenommen. Marco d'Eramo beschreibt, wie sich dieses Phänomen auf die Sinne des Stadtbewohners auswirkt: »... schauen, ohne zu sehen, und offenen Auges nichts wahrzunehmen. Man muß die Augen so benutzen lernen wie die Ohren, die längst den Lärm (...) nicht mehr wahrnehmen und Laute von Hintergrundgeräuschen unterscheiden. In den amerikanischen Großstädten werden unangenehme Kleinigkeiten wie die unbeschreibliche Häßlichkeit der Parkplätze als der ‚unvermeidliche Preis des Fortschritts‘ und somit als *visuelles Hintergrundphänomen* hingenommen«⁶ – was um so leichter fällt, je mehr die Umwelt aus der Windschutzscheibenperspektive wahrgenommen wird.

In der heutigen Stadt stellen Zentrum und Peripherie keinen Gegensatz mehr dar, sondern sind zwei Erscheinungsformen *einer* städtischen Entwicklungsstufe. Das Vorstadtgewebe ist mehr und mehr mit Knoten durchsetzt, die wichtige kommerzielle, administrative und kulturelle Funktionen übernehmen. Damit einher geht ein Bedeutungsverlust des Stadtzentrums, das – vieler historischer Funktionen beraubt – sich nur dort wieder füllen läßt, wo die Stadtbewohner als Touristen in der eigenen Stadt auftreten und an Inszenierungen und Festen teilnehmen.

Historische Entwicklungslinien

Wenn die Verluste an städtischer Qualität angeprangert werden, wird als Referenz stets das europäische Stadtmodell bemüht. Helmut Böhme hat aufgezeigt, daß wir anstelle eines gültigen Stadtmodells verschiedenen Stadttypen mit eigenen Gesetzmäßigkeiten begegnen, deren räumliche Gestalt und Architektur immer eng mit der gesellschaftlichen Entwicklung verbunden ist. Jede Epoche hat dem Repertoire der Straßen und Plätze, Bautypologien und Infrastrukturen eigene Elemente hinzugefügt;⁷ teilweise behutsam aus dem Bestand entwickelt, teilweise radikal durch Sprengung der bis dahin gültigen städtebaulichen Regeln. Die Entwürfe waren stets räumlich-gestalterischer Ausdruck des politischen und ökonomischen Hauptinteresses. Grundriß, Straßen und Gebäude einer Stadt erzählen also auch eine soziale, eine politische und eine ökonomische Geschichte.

⁶ M. d'Eramo, *Das Schwein und der Wolkenkratzer*, München 1996, S. 124.

⁷ Vgl. H. Böhme, *Hat das europäische Stadtmodell eine Zukunft?*, in: F. Pesch / W. Roters (Hrsg.), *Die Stadt der Zukunft*, Düsseldorf/Herdecke 1996, S. 32.

Vorindustrielle Stadt

Der Stadtentwurf der mittelalterlichen Stadt war eine Gemeinschaftsleistung. Im Raum zwischen Markt und Mauer herrschte politische Balance – zwischen den Kirchen und Klöstern, zwischen der zivilen Stadtregierung und den Zünften. Der Rat entschied über die gemeinsamen Projekte, die Stadtviertel organisierten ihre Bauvorhaben.⁸ Innerhalb der befestigten Stadt war Raum eine knappe Ressource, so daß ihre Erbauer zu äußerster Zweckmäßigkeit gezwungen wurden. Aus dieser Herausforderung entstanden höchst komplexe und vielfältige Raumgefüge – unregelmäßig ja, aber keinesfalls willkürlich, anfangs noch keiner übergreifenden Gesamtgeometrie verpflichtet, aber mit einer großen Kunst des Hinzufügens und einer meisterlichen Beherrschung des Raums.

Mit dem Verlust der Eigenständigkeit und politischen Macht wird aus dem freien Stadtbürger ein Untertan. Die Fürstentümer versichern sich der geistigen Elite, um die neuen wissenschaftlichen und technischen Errungenschaften für den Machterhalt zu nutzen. Zuerst entstanden Befestigungsentwürfe, etwa von Dürer und Michelangelo, wie auch Idealstadtpläne von Filarete und Alberti. Später, als sich die Feudalmacht konsolidiert hatte, verlegte sich das Interesse von der Verteidigung auf die Inszenierung der Macht. Residenzen und Paläste wurden nach den Gesetzen der Perspektive in Szene gesetzt. Die neuen Achsen und Avenuen ordneten Landschaft und Stadt einem übergreifenden Gestaltungsprinzip unter. Der öffentliche Raum wandelte sich zum Repräsentationsraum. Dementsprechend mußte sich das Einzelgebäude nach strengen Regeln in die Gesamtkomposition einfügen, wie bei der Place Royale in Paris, für deren Randbebauung eine einheitliche Fassadentypologie vorgegeben wurde.

Stadt im Industriezeitalter

Im Industriezeitalter erlahmen die Kräfte, die die Stadt zusammengehalten haben. Die Grenzen der Befestigungsringe werden von den Stadterweiterungen überschritten. Steinernen Vorstädte wachsen unkontrolliert ins Umland hinaus. In der Gründerzeit greift man beim Entwurf des Stadtgrundrisses auf universelle Muster zurück. Sie werden kopiert und vervielfältigt, angepaßt. Die tragende städtische Organisationsform wird das Gitternetz:

- Es gewährleistet eine möglichst effiziente Erschließung, die Vernetzung der städtischen Aktivitäten, übersichtliche Transportwege und öffentliche Sicherheit.
- Es erlaubt die einfache Aufteilung des städtischen Bodens und die maximale Abschöpfung der Grundrente.

⁸ F. Neumeyer, *Realität als Disziplin*, in: *Archithese 1* (1990), S. 27.

In einer Zeit, in der die Wohnungsversorgung des Industrieproletariats zur Hauptaufgabe wird, entstehen nicht viele herausragende städtebauliche Kompositionen. Cerdas Stadterweiterung für Barcelona, die Wiener Ringstraße oder die Planung Stübbens für die Kölner Stadterweiterung bleiben Ausnahmen. Doch bieten auch die profanen Rastergrundrisse eine hervorragende Grundlage für die Entstehung homogener Stadtviertel mit städtischer Bautypologie, Nutzungsvielfalt und prägnanten Stadträumen. Hinter den dekorierten Fassaden lebten die zugewanderten Arbeiter jedoch auf engstem Raum, vielfach unter unwürdigsten Verhältnissen.

So war es nicht das städtebauliche Entwurfsprinzip der Industriestadt, das Widerstand provozierte, sondern die aus Profitinteresse auf die Spitze getriebene Grundstücksausnutzung und die Überbelegung der Wohnungen. In der Tradition einer schon vor der Jahrhundertwende formulierten Großstadtkritik forderte Bruno Taut 1919 die Auflösung der Städte. Das Neue Bauen schuf das Gegenbild zur hoch verdichteten Gründerzeitstadt: durchgrünte Wohngebiete mit Licht, Luft und Sonne. Was als sozialpolitische Idee begann, wurde mit der Charta von Athen zum rigiden städtebaulichen Organisationsprinzip: die Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr als städtische Organisation nach streng ökonomischen und funktionellen Kriterien. Auch die später entwickelten Leitbilder der Stadtlandschaft, der gegliederten und aufgelockerten Stadt, bleiben dem Prinzip der Funktionstrennung treu. Ihre Stadtentwürfe sind gekennzeichnet durch Solitäre im fließenden Raum, in Grün eingebettete Wohninseln und räumlich abgesonderte Gewerbegebiete.

Das rasante Städtewachstum nach dem Prinzip der Funktionstrennung ließ einen Flickenteppich von monofunktionalen Quartieren entstehen, deren Tristesse von der Großstadtkritik der siebziger Jahre zu Recht gebrandmarkt wurde. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hat die bereits in der Frühphase der Industrialisierung beginnende Segmentierung der Städte fortgesetzt und zementiert. Kriegszerstörungen und Flächensanierung haben die historischen Innenstädte noch einmal stark überformt.

So hat das heutige Bild der Stadt nichts mehr gemein mit dem harmonischen Verständnis von der »Stadt als Haus«, wie es von Plato und Alberti überliefert ist. Homogenität und Ordnung, die städtebaulichen Axiome in Renaissance und Barock korrespondieren nicht mehr mit den Bedingungen der modernen Stadtentwicklung. Die konsistente Stadt läßt sich nicht mehr aus der Geschichte zurückholen. Denn die Rahmenbedingungen sind heute grundsätzlich andere:

- Städtebauliche Entscheidungen haben sich unmerklich auf die staatliche Ebene verlagert. Hier können sie direkt mit den wirtschaftlichen Interessengruppen abgestimmt werden. Das kommt den an Stadtentwicklungsprojekten beteiligten Unternehmen entgegen, da diese längst international agieren.
- Die Stadt als Ort sinnlicher Erfahrung und politischer Entscheidung wird immer stärker auf die konsumtive Ebene reduziert. *Peter Saunders* folgert daraus, daß die

Stadt unter den Bedingungen fortgeschrittener Kapitalkonzentration nicht mehr sehr bedeutend für die Geschicke der Gesellschaft ist.

- Neue Medien und neue Technologien überbrücken räumliche Distanzen und erlauben Teilhabe an Aktivitäten und Angeboten, die sich weit jenseits unserer physischen Horizonte befinden. Weltumspannende Kommunikationsmedien haben den Globus schrumpfen und die Entfernungen schwinden lassen. Echtzeit und Telepräsenz lösen den einzelnen aus seinem lokalen Kontext und lassen ihn zum Partikel eines »Welt-Raums« werden.⁹
- Auf dem Weg ins Informationszeitalter wird den klassischen Gruppen und Gemeinschaften die Grundlage geraubt. Die Industriestaaten sind auf dem Weg in eine fragmentierte Gesellschaft,¹⁰ in der nur ein Teil der Bevölkerung über die Möglichkeit verfügt, im »Rhythmus der Echtzeit« zu leben. Aber selbst diese Privilegierten zersplittern sich in unendlich viele Zweckgemeinschaften. Längst ist es wichtiger, zu welcher Generation oder Gruppe man gehört, als wo man zu Hause ist. So durchdringen sich die Lebensräume und Wahrnehmungsfelder, werden Unterschiede immer wichtiger. Mehr denn je ist die Stadt von einer »Kultur der Differenzen« geprägt, wie es Martin Wentz ausgedrückt hat.¹¹

Entwerfen in der Stadt

»Stadt muß verpflichten«, fordert Helmut Böhme, »sie kann nicht existieren mit nur inszenierter Selbstverwirklichung. Sie muß Infrastrukturen für dezentrale Demokratisierung (...) schaffen, sie muß sich einschwören lassen durch ihre Bewohner, sie benötigt ein erneuertes Selbstverständnis und neue Kraft, unterschiedliche Gruppierungen, Interessen, Ethnien zu integrieren und assimilieren.«¹²

Die Stadt ist ein soziales, politisches und kulturelles Experiment, immer wieder Spannungen und Zerreißproben ausgesetzt. Der Niedergang der antiken Welt, die Zerstörungen des Dreißigjährigen Kriegs, die Verelendung der arbeitenden Massen in den Industriestädten, die Auflösung des städtischen Raums in der Moderne und der Verkehrsinfarkt der Metropolen begleiten als Krisenphänomene die Geschichte der europäischen Stadt. Indes scheint es zur städtischen Lebensform keine Alternative zu geben. In nicht ferner Zukunft, wird die Hälfte der Weltbevölkerung in städtischen Agglomerationen leben.

Städtebauliches Entwerfen muß Lebensräume für alle schaffen, also auch für jene,

⁹ P. Virilio, *Fluchtgeschwindigkeit*, München/Wien 1996, S. 105.

¹⁰ U. J. Heuser (s. A 5), S. 11.

¹¹ Vgl. M. Wentz, *Raum und Zeit in der metropolitenen Entwicklung*, in: Ders. (Hrsg.), *Stadt-Räume*, Frankfurt a. M. 1991, S. 13.

¹² H. Böhme (s. A 7), S. 49.

die nicht an der Ideen- und Netzwerkökonomie der Zukunft teilnehmen – durch Einfügen von Orten des Austauschs und der Kommunikation, durch das Offenhalten von Aneignungsmöglichkeiten und Veränderungsspielräumen. Was dies für das Experiment Stadt bedeuten kann, ist noch weitgehend offen. Einige Handlungsfelder lassen sich skizzieren:

Die Stadtstruktur – Netze, Knoten und freie Räume

Wenn das Zentrum die Peripherie erreicht, führt es nicht weiter, in den Kategorien von Stadt und Stadtrand zu denken. Zwischen Hochspannungsmasten, Klärwerken, Hochregallagern und ausgeräumten Ackerfluren versagt die Vorstellung von Urbanität ebenso wie zwischen monofunktionalen Bürotürmen, Parkhäusern und Gewerbebrachen in der Stadt. *Thomas Sieverts* plädiert dafür, die individuelle Eigenart der Zwischenstadt zur Kenntnis zu nehmen: In ihr gibt es aufgrund der geringen Dichte eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Freiräumen, Landschaftsreste bieten ein Refugium für die gefährdete Natur, zeichenhafte Bauwerke wie alte Wassertürme, Gasometer und Kraftwerke sind eindrucksvolle Landmarken.¹³

Die kompakten Innenstädte werden gegenüber dem Flickenteppich des Vorstadtgewebes (noch) als vergleichsweise intakt empfunden. Doch zeugen die bis in die Zentren hineinreichenden Verkehrsschneisen, die vom wirtschaftlichen Strukturwandel hinterlassenen Gewerbebrachen, monofunktionale Büroviertel und eine wachsende Zahl von Leerständen keineswegs von Stabilität. Wenn wir heute in der Stadt entwerfen, reicht es nicht, die traditionellen Bilder und Leitideen zu beschwören. Es müssen neue Visionen gefunden werden, die darauf verzichten, sich in Erinnerungen zu flüchten, sondern ihr kreatives Potential aus einer Kritik der Gegenwart schöpfen:

Erstens: Die Stadtlandschaft unserer Tage kann nicht mehr umgeformt werden. Sie ist eine Realität, mit der wir uns abfinden müssen. In Zeiten knappen öffentlichen Geldes haben sich Horizonte und Handlungsspielräume verengt. In einer zwischen Wirtschaftsförderung und Stadtinszenierung hin- und herpendelnden Stadtpolitik haben weitgreifende Konzepte keine Konjunktur. Die Zukunft des Städtischen hängt davon ab, inwieweit es gelingen wird, die Stadt im europäischen und globalen Kontext als Ort politischen Handelns zu behaupten. Mit den sich formierenden Städtenetzwerken auf europäischer Ebene stehen die Chancen nicht schlecht. In der städtebaulichen Entwicklung wird weder die bloße Inszenierung der Auflösung der Stadt noch der globale Gestaltungsanspruch der siebziger Jahre noch die kleinteilige Stadtreparatur der achtziger Jahre weiterhelfen. Es wird darum gehen, integrierte Konzepte zur ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Erneuerung der Städte zu entwickeln, politisch mehrheitsfähig zu machen und mit langem Atem umzusetzen.

¹³ *T. Sieverts*, (s. A 2).

Zweitens: Von den räumlichen Konzepten, die bisher erdacht worden sind, erscheinen mir jene interessant, die unsere heutige Stadt als ein Netz mit vielfältigen Austauschbeziehungen begreifen, in die unterschiedlich kodierte Orte eingewoben sind – traditionelle Stadtplätze, Parks, Kulturzentren, neue Wohnprojekte. Orientierung in diesem Gewebe können Landmarken bieten. Reste der industriellen Vergangenheit wie erhaltene Fördergerüste oder der in eine Ausstellungshalle verwandelte Gasometer, die Pyramide auf der Halde als Orientierungsmarken in der Zwischenstadt, die im Ruhrgebiet bereits Realität geworden sind. Verknüpft sind diese Orte durch Fahrstraßen, Fuß- und Radwege, Alleen und Kanäle – ein Netz, das die gängige Windschutzscheibenperspektive durch unmittelbare sinnliche Erfahrung ersetzt. Nicht für jedes freiwerdende Gelände wird es neue Nutzungen geben. Ist das wirklich so problematisch, wie es oftmals dargestellt wird? Sind nicht die Brachen von heute unsere Option auf die Stadt von morgen? Es wird also notwendig sein, Ideen für Stadträume auf Zeit zu entwickeln.

Drittens: In der Zufallskomposition der Zwischenstadt kommt dem Freiraum entscheidende Bedeutung zu. Als Flickenteppich von ausgeräumten Ackerfluren, Grünland, Waldinseln bietet er mit seinen vielfältigen Landschaftsbildern vielleicht das wichtigste Potential zur Herausbildung einer eigenen Identität. Das erfordert die Neuinterpretation als nachindustrielle Landschaft wie im Ruhrgebiet oder im Leipziger Südraum. Wo sich Stadt und Landschaft durchdringen, entstehen ökologisch und städtebaulich interessante innere Stadtkanten, die definiert und gestaltet werden müssen.

Orte für die städtische Öffentlichkeit

Die vorindustrielle Stadt war eng verwoben. Einer war auf den anderen angewiesen, die Stadt war das gemeinsame Anliegen der Bürgerschaft. Sicht- und Rufweite, Fußgängergeschwindigkeit haben das Maß für die Gestaltung des städtischen Raumes vorgegeben, Vielfalt und Dichte erzeugt. Die telematische Stadt wird auf ungleich höherwertige Weise vernetzt sein, zeitliche und räumliche Grenzen weitgehend aufheben. Wenn der Ortswechsel virtuell immer einfacher wird, könnte man sich auf den Standpunkt stellen, daß die Menschen den Verführungen der virtuellen Realität erliegen und im öffentlichen Raum nicht mehr als Akteure in Erscheinung treten. Dennoch fällt es schwer, zu glauben, daß die Telematik einen Niedergang des öffentlichen Raums bedeutet.

Der allseits befürchteten Abhängigkeit von den neuen Medien stehen neue Freiheitspielräume in der Gestaltung des Alltags gegenüber, da zeitaufwendige Routineaufgaben im Netz leichter bewältigt werden können. Zudem erzeugen die kooperativen Formen der Arbeit und der Arbeitsteilung ein wachsendes Bedürfnis nach informeller

Kommunikation, die persönliche Begegnung voraussetzt.¹⁴ In dem Maße wie die Medien mit ihren ununterbrochenen, allgegenwärtigen Angeboten die häusliche Sphäre und die Konsumwelten erobern, werden selbstbestimmte Räume für Aufenthalt, Begegnung und Kommunikation immer wichtiger.

Es ist zwar nicht von der Hand zu weisen, daß der öffentliche Raum viel von seiner politischen Bedeutung im Stadtleben verloren hat; daß sie aber latent weiterhin vorhanden ist, wurde in den letzten Jahren in ganz Europa eindrucksvoll bestätigt. Zugleich hat sich das Repertoire der Gestaltung deutlich erweitert. Märkte, Freizeit und kulturelle Aktivitäten erobern Boulevards und Plätze – und das nicht nur in Paris, Lyon und Barcelona.

Das Dogma von einem fehlenden Bedürfnis nach Begegnung ist durch die große Anziehungskraft vieler Stadtplätze gründlich widerlegt. Kaum jemand wäre heute noch gezwungen, sich auf ihnen aufzuhalten. Man kauft an anderer Stelle ein, informiert sich aus den Medien, kommuniziert über Telefon oder Internet. Und dennoch werden sie angenommen, wenn sie räumlich interessant geschnitten sind, die Ränder mit attraktiven Nutzungen besetzt sind und die Fläche anziehend gestaltet ist. Man trifft sich, stellt sich zur Schau oder schaut anderen zu. Initiativen, Vereine, Schausteller und Künstler nutzen den Raum, der niemandem und allen zugleich gehört, als Experimentierfeld für neue Ideen.

Allzuleicht wird übersehen, daß es auch eine soziale Verpflichtung für eine offene Stadt gibt. In einer Gesellschaft mit zunehmender Polarisierung zwischen Arm und Reich, Arbeitsplatzinhabern und Arbeitslosen, Ansässigen und Zuwanderern ist eine wachsende Zahl von Menschen auf frei zugängliche Orte existentiell angewiesen.

So spricht viel dafür, daß sich die Stadt weiter im öffentlichen Raum manifestieren wird, in seiner Spannung zu den selbst gestaltbaren Privaträumen. Die aufgezeigten Risiken der Kommerzialisierung und Funktionsauslagerung zeigen, daß den Städten eine Auseinandersetzung über die Notwendigkeit und Ausgestaltung der öffentlichen Räume bevorsteht, in der Position gegenüber privaten Investitionsinteressenten bezogen werden muß. Um die Jahrhundertwende mochte es noch genügen, die Lage eines Platzes zu bestimmen und den erforderlichen Raum mit Fluchtlinien aus den Baufeldern herauszuschneiden. Die Platzwände und die sie belebenden Nutzungen siedelten sich nach und nach von selbst an.

In einer Zeit, in der Kinos, Cafés und alteingesessene Geschäfte verdrängt werden und sich die neuen Orte des Konsums zunehmend aus dem öffentlichen Raum zurückziehen, verliert die Sockelzone mit ihren Nutzern auch ihre Ausstrahlung auf den Raum. So wird die Frage immer wichtiger, wie die geometrischen Figuren eines Platzes, den wir zeichnen, mit Leben gefüllt werden kann.

¹⁴ U. Paravicini, Veränderungen und Bedeutungswandel des öffentlichen Raums, in: F. Pesch / W. Roters (s. A 7), S. 60.

Es sind in der Regel die ökonomisch schwächeren Nutzungen, die eine Vielfalt der Angebote garantieren, Kinderläden, Mietertreffs, kleine Restaurants, Fachgeschäfte und Dienstleistungen. Zur Gestaltung eines attraktiven Stadtraums gehört deshalb die Öffnung der Erdgeschoßzone für einen bunten Strauß von Aktivitäten. Daß dies bei etwas instrumenteller Phantasie kein Wunschtraum bleiben muß, zeigen kurioserweise die großen Einkaufszentren: Dort gehört der Branchenmix zum Erfolgsrezept. Deshalb wird akzeptiert, daß umsatzschwächere Läden niedrigere Mieten zahlen. Für die Stadtplanung stellt sich die Frage, wie Rahmenbedingungen für eine »belebte Schicht« (Richard Sennet) an den Rändern der Straßen und Plätze verbessert werden können.

Neue Mischung

Eine der beständigsten Thesen der Stadtkritik lautet, daß die Entflechtung der städtischen Funktionen und die Ausbreitung monofunktionaler Quartiere eines der Hauptprobleme des heutigen Städtebaus ist. Als Gegenbild wird eine kompakte oder integrierte Stadt entworfen, in der die Nutzungen eng verschränkt sind. Im Planungsalltag spielt dieses Thema im Gegensatz zu den wiederholten Bekundungen kaum eine Rolle.¹⁵ Immer noch sind es zumeist die historischen Stadtquartiere aus der Zeit vor der Jahrhundertwende, die als Beispiel bemüht werden müssen. Doch in der Praxis werden auch dort Konflikte zwischen Wohnen und Arbeiten immer noch durch Auslagerung der sogenannten störenden Nutzungen gelöst. In den nobel gestylten modernen Technologieparks wird noch weniger gewohnt als in den alten Gewerbegebieten, wo man noch gelegentlich eine Inhaber- und Hausmeisterwohnung antrifft. Haben also die Kritiker recht, die Nutzungsmischung für ein nostalgisches Programm ohne Praxisrelevanz halten?

Das mag zutreffen, wenn das Nutzungsbild der Industriezeitalter wiederbelebt werden soll – der produzierende Betrieb im Wohnhof zum Beispiel. Anders stellen sich die Chancen neuer Mischgebiete dar, wenn sie ihre Perspektiven aus dem wirtschaftlichen Strukturwandel ableiten.

Telematik und Kommunikationstechnologien revolutionieren den Wirtschaftsprozess grundlegend. Arbeitsmarktforscher halten die Fixierung der Erwerbsarbeit auf Raum und Zeit für überholt. Denn die Speicher- und Übertragungsmöglichkeiten der Computertechnik erlauben es, Arbeitsprozesse über große Distanzen zu organisieren. Die Produktionsmittel der modernen Ideenökonomie benötigen keine Fabrikhallen und Lastenaufzüge. Die Firmen wandeln sich zu »digitalen Koalitionen« auf Zeit.¹⁶

¹⁵ J. Jessen, Planung moderner Nutzungsmischung in Stadterweiterungs- und Umbauvorhaben. Vergleichende Untersuchung im europäischen Raum, Ms., Stuttgart 1996.

¹⁶ U. J. Heuser (s. A 5), S. 51f.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die veränderte Arbeitswelt nach städtebaulichen Antworten verlangt. Projektbezogene Kooperation von kleinen innovativen Unternehmen mit Sitz in allen Hemisphären gehört heute in manchen Branchen schon zur Routine – so etwa im Grafik- und Druckbereich, zunehmend auch in Architektur und Stadtplanung. Um Kernteams gruppieren sich hier freie Mitarbeiter, die zeitgleich an einem Projekt arbeiten. Würde man so kooperierende Firmen in einer Landkarte verorten, so wäre dieses Netz weit verzweigt.

Heute schon haben 75 Prozent der Unternehmen in den Städten der Bundesrepublik weniger als 10 Mitarbeiter.¹⁷ Die Zahl der vernetzten Ideenschmiedern wird wohl weiter wachsen, und damit auch die Möglichkeit, sie mit anderen Nutzungen zu verbinden auch. Die in Netzwerke eingebundenen Arbeitsstädte rücken in greifbare Nähe – Viertel, in denen Wohnen, Service-Einrichtungen und kulturelle Angebote selbstverständliche Elemente darstellen.

Diese Entwicklung schlägt sich auch in den Strategien der Projektentwickler nieder. Eine rapide wachsende Zahl leerstehender Bürogebäude – von den Londoner Docklands bis zum Stuttgarter Raum – haben das Headquarter-Denken (eine Firma – ein Gebäude) in Mißkredit gebracht. In England und den Vereinigten Staaten werden heute historische Viertel wie Covent Garden oder Soho wieder als Vorbild für die Entwicklung zukunftsorientierter Bürostandorte gesehen.¹⁸ Dies ist so abwegig nicht; denn die Produktionsmittel der Zukunftsökonomie beanspruchen wenig Raum und erzeugen keine Störungen. Sie bestehen aus Phantasie, Personalcomputer und Netzwerk. Arbeitsplätze dieser Unternehmen können sich innerhalb eines Gebäudes mit Wohnungen, Gemeinschaftseinrichtungen, Läden und kulturellen Angeboten mischen. Für solche hybriden Gebäude gibt es inzwischen Beispiele in Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz.

Aus der Verkleinerung der Werkzeuge erwachsen enorme Chancen für die Weiterentwicklung neuer Städtebautypologien. Wohnen und Arbeiten, Kultur und Freizeit können wieder zu Stadtquartieren mit hoher Lebensqualität und städtischem Ambiente verknüpft werden. Über Stadtbausteine, die der zukünftigen Arbeitsorganisation, Arbeitsweisen und Produkten entsprechen, aber auch so einfach und robust sind, daß sie sich ändernden Anforderungen anpassen, verfügen wir noch nicht. Wichtiger als die fruchtlose Debatte über abstrakte Ziele wäre das praktische Experiment. Wenn man sich vor Augen führt, welche Umwälzung die Industrialisierung in den Städten ausgelöst hat, wäre es schon den Versuch wert, systematisch zu erproben, mit welchen städtebaulichen Strukturen, den ökonomischen und sozialen Veränderungen des Informationszeitalters entsprochen werden könnte.

Raum für solche Experimente bieten die freiwerdenden Industrieflächen. Denn der

¹⁷ A. Feldtkeller, Wohnen und Arbeiten in der Stadt, in: F. Pesch / W. Roters (s. A 7), S. 83.

¹⁸ P. Hall, *Cities of Tomorrow*, Cambridge (Mass.) 1996 (Updated Edition), S. 407.

wirtschaftliche Strukturwandel ist längst nicht mehr auf altindustrielle Standorte wie das Ruhrgebiet beschränkt, sondern erfaßt auch bislang prosperierende Regionen wie den Stuttgarter Raum. Die Lücken, die in die Städte gerissen werden, sind eine Ressource für die Entwicklung neuer Stadtquartiere, in die Arbeitsplätze und kulturelle Angebote integriert werden können.

Schluß

Entwerfen heißt, die Entwicklung der Stadt selbst in die Hand zu nehmen, mit dem Optimismus, in die Welt gestaltend eingreifen zu können, wie es *Otl Aicher* einmal formuliert hat.

Früher hatte man verbindliche Entwurfsprinzipien, die am Anfang des Entwurfsprozesses standen. Heute resultieren sie aus einer Auseinandersetzung mit dem Fall, dem Projekt auf dem Fundament unseres geschichtlichen und typologischen Wissens. Arbeiten an der Stadt der Zukunft heißt Arbeiten am Modell, mit viel Ungewißheit – Irrtum inbegriffen. In der Tradition neuer Entwurfsbilder brauchen wir ein Städtebaulabor, in dem das klassische Repertoire des städtebaulichen Entwerfens gepflegt, vor dem Hintergrund des städtischen Wandels aber auch ständig hinterfragt und weiterentwickelt werden muß. Städtebauliches Entwerfen muß Stadtbilder und Visionen erzeugen, die mehr Menschen dazu bringen, für eine zeitgemäße Interpretation urbaner Qualitäten einzutreten.

Städtebauliches Entwerfen muß längerfristige Ziele im Auge haben, mehr in Prozessen als in Projekten denken und Spielräume offenhalten für noch ungewisse Entwicklungen. Die Berücksichtigung des Zeitfaktors, die Korngröße der Investitionen und die Verknüpfung der Nutzungen sind dabei als Grundlagen nicht weniger als Raum und Proportion.

Stadt/Land I

Um glücklich und gebildeten Geistes auf dem Lande zu leben, dazu gehört Freiheit und Fülle in sich und ein geklärtes Wesen; der Halbgebildete ist am glücklichsten in der Stadt, wo es viel der äußeren Bildungsgenüsse gibt, Garküchen, wo auch oft das Faule mit Gewürzen und Saucen schmackhaft gemacht ist; auf dem Lande aber gilt es, sich das Eigentliche selbst bereiten, schaffen, holen.

BERTHOLD AUERBACH (1812–1882) im Manesse-Band »Deutsche Aphorismen aus drei Jahrhunderten« (1992), S. 153.

Peter Hall

Die europäische Stadt – Vergangenheit und Zukunft¹

Dies ist eine Konferenz über die Zukunft, ich bin jedoch gebeten worden, über die Vergangenheit zu sprechen. Vermutlich wissen alle warum: Wie schon der englische Schriftsteller L. P. Hartley sagte, ist die Vergangenheit ein fremdes Land; man macht Dinge dort anders. Nur wenige von uns können sich daran wirklich gut erinnern, aber wir alle sehen es durch eine Art sentimental Schleier, wie in den englischen Literaturverfilmungen von *Merchant/Ivory*² über die Zeiten von König Edward und Königin Victoria, die augenblicklich einer unserer Exportschlager sind. Wir sind gut in Nostalgie. Wohl deshalb wurde ein Engländer gebeten, diesen Vortrag zu halten.

Aber ich muß Sie enttäuschen: Ich werde nicht sehr nostalgisch werden. Ich bin mir nicht sicher, ob man in diesem fremden Land sehr schön gelebt hat; in den Begriffen von 1995 ähnelte es mehr Bosnien als Dänemark. Wer auf die europäischen Städte vor 100 Jahren zurückblickt, sieht einige wenige, die sich der *belle époque* erfreuten, eine *belle époque* war es aber bekanntlich keineswegs für die große Mehrheit.

Hierzu ein paar Zahlen, zufällig aus den Statistiken herausgegriffen. In Paris lebten im Jahre 1891 die 2,45 Mio. Einwohner gedrängt auf einer winzigen Fläche von 105 Quadratkilometern. Experten stellten damals fest, daß 14% der Armen von Paris, insgesamt 330 000 Menschen, in überbelegten Wohnungen lebten. Im Jahre 1911 waren es immer noch 216 000 Menschen, die zu zweit oder mehr in einem Zimmer wohnten. Das Gesetz sah nur eine Toilette für 20 Personen vor. Bad und Dusche waren für Arbeiterfamilien ein unnötiger Luxus, wie ein Beamter der Wohnungsbehörde noch im Jahre 1906 feststellen durfte. Es gab Choleraepidemien in den Jahren 1884 und 1892. Typhusepidemien plagten die Stadt; in den schlimmsten Slums wütete die Tuberkulose und tötete in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts jährlich 11 000–12 000 Menschen; noch 1921 brach in Clignancourt die Schwarze Pest aus.³

¹ Vortrag auf der Konferenz »The European City – Sustaining Urban Quality«, veranstaltet vom Dänischen Umwelt- und Energieministerium vom 24.–28. April 1995 in Kopenhagen. Übersetzung: Penelope Franks / Uwe-Jens Walther.

² Produzent und Regisseur einer Reihe von erfolgreichen Literaturverfilmungen aus dem England des 19. Jahrhunderts (z. B. der Film »Room with a View«) (Anm. d. Ü.).

³ J. Bastié, *La Croissance de la Banlieue Parisienne*, Paris 1964, S. 190; N. Evenson, *Paris: A Century of Change 1878–1978*, New Haven 1979, S. 216; H. Sellier / A. Bruggemann, *Le Problem du Logement. Son Influence sur les Conditions de l’Habitation et l’Aménagement des Villes*, Paris 1927, S. 1–2.

In Berlin war es fast noch schlimmer: Im Jahre 1910 lebten in den dichtgebauten fünfgeschossigen Mietskasernen durchschnittlich 52,6 Personen in jedem Gebäude. Noch 1916 hatten nicht weniger als 79% aller Wohnungen nur ein bis zwei heizbare Räume. Und die Berliner zahlten sehr viel höhere Mieten für ihre Wohnungen als die Bewohner anderer großer deutscher Städte – wobei die Armen den höchsten Mietanteil an ihren bescheidenen Löhnen aufbringen mußten.⁴

In Wien hatten im Jahre 1910 nur 7% der Gebäude, die ausschließlich als Wohngebäude genutzt wurden, Bäder und Toiletten, lediglich 22% hatten Toiletten in den Wohnungen. Durchschnittlich verfügten fünf Personen über vier Räume, wobei Küchen, Bäder und Eingangsflure mitzählten. Die Miete beanspruchte etwa ein Viertel eines Arbeitslohnes. Junge Mädchen wandten sich der Prostitution zu, um überhaupt einen Platz zum Schlafen zu haben.⁵

Schließlich Stockholm, das lange Zeit als eine vorbildliche Stadt galt: In den frühen vierziger Jahren dieses Jahrhunderts hatten 32% der Wohnungen nur einen Raum mit Küche (nur 27% hatten zwei Zimmer mit Küche), aber 20% waren Ein- und Zweizimmerwohnungen ohne jede Küche; in der Region Stockholm hatten im Jahre 1945 nur 21,3% der Wohnungen ein Bad oder eine Dusche, 35,6% hatten eine Toilette innerhalb der Wohnung und 45,5% hatten Zentralheizung.⁶

Man könnte dieses Zahlenspiel an weiteren Städten fortsetzen. Die Geschichte war immer die gleiche. Fürchterliche Lebensbedingungen waren anscheinend die Norm, und zwar nicht nur für die Armen. Auch das Großbürgertum lebte in all diesen Städten im Vergleich zur heutigen Durchschnittsfamilie in Europa oder Nordamerika ein äußerst schäbiges Leben. Ich betone dies, weil es die Kehrseite der kompakten und hochverdichteten Stadt zeigt, die wir derzeit mit so sentimental Gefühlen feiern und deren Rückkehr manche, z. B. die Europäische Kommission in ihrem Grünbuch, fordern.

Nun könnte man das alles für übertrieben halten. Die europäischen Städte im Ausgang des vorigen Jahrhunderts befanden sich in einer Übergangsphase: Sie hatten sich sehr schnell entwickelt, von Fußgängerstädten ohne öffentlichen Nahverkehr über eine kurze Periode mit frühen Formen des Nahverkehrs mit Dampfmaschinen, Pferdebahnen und -bussen hin zu den klassischen Städten des voll ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs, der bereits auf den neuen Technologien Straßenbahn, Untergrund- und Stadtbahn und schließlich Bus beruhte. Insbesondere in den mittel- und nordeuropäischen Städten vollzog sich die Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs ziemlich

⁴ T. C. Horsfall, *The Improvement of the Dwellings and Surroundings of the People: the Example of Germany*, Manchester 1904, S. 2–3.

⁵ A. Janik / S. Toulmin, *Wittgenstein’s Vienna*, London 1973, S. 50ff.

⁶ B. Heady, *Housing Policy in the Developed Economy: The United Kingdom, Sweden and the United States*, London 1978; D. Jenkins, *Sweden: The Progress Machine*, London 1969, S. 65; D. Popenoe, *The Suburban Environment: Sweden and the United States*, Chicago 1977, S. 36.

schnell und effizient; in England waren wir wie üblich ein wenig zurück. Die neue Technologie erlaubte es der Mittelklasse, aus den Städten in die neuen Villenvororte zu ziehen; die Arbeiterklasse konnte sich einen solchen weiten Schritt nicht leisten, aber sie war zumindest in der Lage, in die neuen und etwas geräumigeren Mietwohngebiete zu ziehen, die nach den verbesserten Baugesetzen gebaut worden waren.⁷

Aber wir sollten uns daran erinnern, wenn wir überhaupt historische Erinnerung haben, daß die großen Reformer dieser und der späteren Zeit vom Thema Stadterweiterung besessen waren. In Europa warben sie unermüdlich für Gartenstädte im Zusammenhang mit dem Ausbau der neuen Nahverkehrssysteme. Und sie waren schließlich erfolgreich, manchmal nur in bescheidenem Umfang, manchmal im größeren Maßstab. Wenn man an die Errungenschaften von Henri Sellier mit seinen *cités-jardins* um Paris in den zwanziger und dreißiger Jahren, an Ernst Mays Trabantenstädte in Frankfurt und an ähnliche Entwicklungen im Berlin der zwanziger Jahre, an Berlages Amsterdam-Süd oder an ähnliche Siedlungsvorhaben hier in Kopenhagen denkt oder sich aber das spektakulärste Beispiel von allen, die Stockholmer Satellitenstädte aus den fünfziger und sechziger Jahren von Sven Markelius vergegenwärtigt, man findet stets das gleiche vertraute Muster (Abb. 1).⁸

Selbstverständlich gab es lokale Unterschiede, aber im allgemeinen waren die Elemente sehr ähnlich: Vororte mittlerer Dichte, meist in Form dichter Reihenhausbebauung oder einer Mischung aus Reihenhäusern und Geschößwohnungen in maßvoller Höhe mit eigenen Einkaufs- und Versorgungszentren, entweder entlang der Straßenbahntrassen oder, in größeren Städten, entlang der U-Bahnlinien entwickelt, die einen bequemen Zugang zu den Arbeitsplätzen in der City und der weiteren Innenstadt boten. In Stockholm wurden die Satelliten auf der Grundlage eines dichten Geschößwohnungsbaus in einem Radius von 500 m um die U-Bahnstationen errichtet; Reihenhäuser, große und kleine Einfamilienhäuser entstanden im weiteren Radius von 900 m.⁹ Der Geschößwohnungsbau war für Jungesellenhaushalte und die Gruppe von Kleinfamilien gedacht, die weniger an Platz denn an Nähe interessiert waren: Nähe zum Verkehrsangebot, zu den Läden, Restaurants, Kino, Theater und Gemeinschaftseinrichtungen. Meistens handelte es sich um ziemlich homogene Wohnvororte.

⁷ P. Hall, Squaring the Circle: Can we Resolve the Clarkian Paradox?, in: Shape, Rules, and Design: Essays in Honour of the 60th Birthday of the Founding Editor – Lionel March. Environment and Planning (1994), S. 80 ff.

⁸ P. Hall, Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century, Oxford 1988, S. 114 ff.; T. Hall, Urban Planning in Sweden, in: T. Hall (Hrsg.), Planning and Urban Growth in the Nordic Countries, London 1991, S. 167 ff.; S. Markelius, The Structure of Stockholm, in: G. E. Kidder Smith (Hrsg.), Sweden Builds, London 1957, S. 22 ff.; D. Pass, Vällingby and Farsta – From Idea to Reality: The New Community Development Process in Stockholm, Cambridge 1973; D. Popenoe (s. A 6), S. 37 ff.; A. L. Strong, Planned Urban Environments: Sweden, Finland, Israel, the Netherlands, France, Baltimore 1991, S. 48 ff.

⁹ S. Markelius (s. A 8), S. 25.

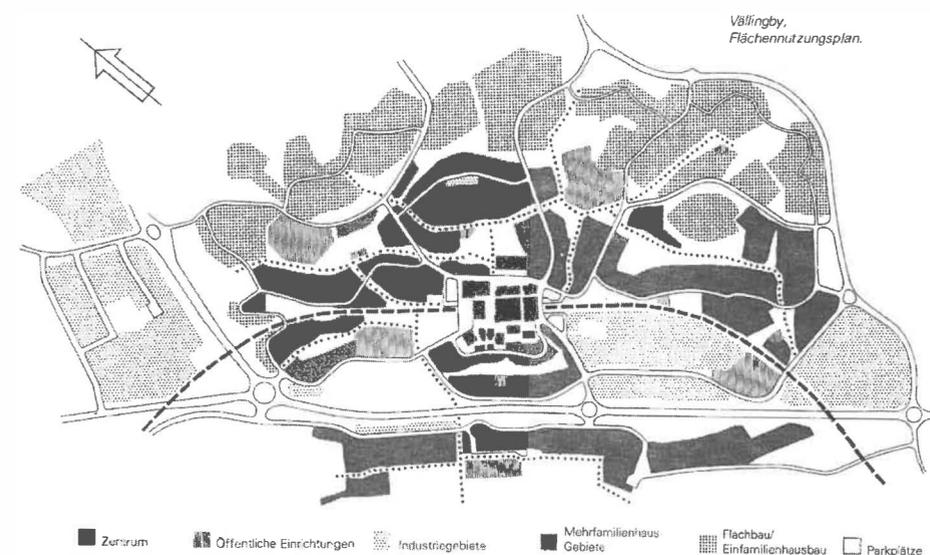


Abb. 1: Markelius-Plan für Stockholm.

Obgleich diese Siedlungen gern, aber irreführend als Gartenstädte bezeichnet wurden, hatten sie wenig Ähnlichkeit mit Ebenezer Howards Vision für England: völlig unabhängige Gartenstädte, 50 km und mehr außerhalb der Zentren zu bauen, gerade jenseits der damaligen Pendeldistanz. Gewöhnlich gab es lediglich einige Läden und private Dienstleistungen. Nur in Stockholm plante Markelius für die neuen Satellitenstädte Arbeitsplätze für mindestens die Hälfte der Wohnbevölkerung, ein Ziel, das letztlich nie erreicht wurde. Hier lief der sonst so erfolgreiche Plan schon von vornherein falsch. Denn bereits von Beginn waren in Vällingby 75% und in Farsta 85% der Erwerbstätigen Pendler.

Für das Verständnis dieser klassischen Planungen, egal ob aus den zwanziger oder den fünfziger Jahren, ist wichtig, daß sie noch von einem außerordentlich geringen Automobilbesitz ausgingen und in der Tat auch ausgehen konnten. Im Jahre 1945 gab es nur neun Autos auf 1000 Einwohner in Stockholm, gegen Ende 1964 war diese Zahl auf 190 Autos gestiegen und seit Mitte der sechziger Jahre wächst diese Rate um 12% jährlich.¹⁰

Das gleiche galt selbstverständlich für jede Stadt und jedes Land in Westeuropa. In den Jahren zwischen den späten fünfziger und dem Ölschock der frühen siebziger

¹⁰ G. Sidenbladh, Stockholm: A Planned City, in: Scientific American, Cities: Their Origin, Growth and Human Impact, New York 1968.

Jahre wandelten sich die Städte von Gesellschaften mit geringem Automobilbesitz zu einer Gesellschaft der Massenmotorisierung. Das Ende dieser Periode fiel zusammen mit dem Zeitpunkt, an dem in den meisten Ländern das historische Problem von Überbelegung und Wohnungsmangel als Folge des umfassenden sozialen Wohnungsbaus der 60er Jahre recht plötzlich gelöst war. Die Programme jener Jahre brachten für die breiten Schichten mit niedrigen und mittleren Einkommen eine außerordentliche Verbesserung des materiellen Lebensstandards und erhöhten zugleich deren Freiheit, den Wohnstandort zu wählen. Und die meisten entschieden sich in den siebziger und achtziger Jahren mit ihren Hypotheken und Autos dafür, die Stadt zu verlassen. Zusätzlich erlebten wir Mitte der achtziger Jahre einen der größten Aufschwünge in der Geschichte des Kapitalismus, der bezeichnenderweise den Automobilbesitz und das Verkehrsaufkommen um jeweils ein Drittel innerhalb von zehn Jahren steigerte. Das Ergebnis ist nicht zu übersehen, wenn man die großen Ballungsräume in Europa betrachtet: Die Stadt ist vom Verkehr fast überwältigt worden.

Aber die europäischen Kommunen haben, unterstützt durch Mittel der nationalen Regierungen und nicht selten auch der Europäischen Kommission, mit Nachdruck gegengehalten. Sie haben gezielt versucht, den Schaden zu begrenzen, den das Automobil historischen Stadtstrukturen zufügen kann. Bereits seit den frühen sechziger Jahren haben sie in den historischen Stadtkernen nach und nach Fußgängerzonen eingerichtet, wobei die größten Hauptstädte (London, Paris, Berlin) erstaunlicherweise als recht traurige Ausnahmen auffallen. Die Einrichtung von Fußgängerzonen bedeutet eine durchgreifende Veränderung städtischer Lebensqualität. Meistens – vor allem bei den größten Beispielen – ist sie mit sehr umfassenden Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr verbunden, mit dem erklärten Ziel, Fahrten in das Stadtzentrum mit der U-Bahn oder Stadtbahn zumindest genauso attraktiv zu gestalten wie Fahrten mit dem Auto (Abb. 2).

Obwohl die Städte es damit sicherlich nicht erreichen konnten, den Anstieg des Automobilbesitzes aufzuhalten, so haben sie doch die Benutzung des Autos begrenzt, zumindest in den Stadtzentren während der Stoßzeiten. Gleichzeitig wurde der Zugang in die Stadtzentren durch Parkbeschränkungen und Parkgebühren erschwert. Inzwischen wird es immer weniger möglich, in den Innenstädten einen Parkplatz außerhalb von Parkhäusern und Tiefgaragen zu finden. In den letzten dreißig Jahren sind die Bereiche der Parkraumbewirtschaftung kontinuierlich ausgeweitet worden und decken sehr große Bereiche innerstädtischer Wohngebiete ab, um so den Pendelverkehr weiter einzuschränken und dem Bewohnerparken Vorrang zu geben. Nach ersten Anfängen in den Niederlanden in den frühen siebziger Jahren und sehr schneller Ausbreitung in Deutschland während der achtziger Jahre werden innerstädtische Gebiete verkehrsberuhigt und in einigen Fällen sogar Hauptverkehrsstraßen zurückgebaut. Schließlich gibt es seit Beginn der neunziger Jahre eine weitere Entwicklung, wobei diesmal die skandinavischen Länder die Pioniere sind: In den drei größten Städ-



Abb. 2: Fußgängerzone München Kaufingerstraße.

ten Norwegens werden jetzt schon Straßengebühren für die Fahrt in die Innenstadt erhoben. Im kommenden Jahr wird *road-pricing* in Stockholm eingeführt.¹¹

Jedoch ist eine wichtige Tatsache zu beachten: Innerhalb unserer Ballungsräume gibt es grundsätzlich zwei verschiedene städtische Orte. Zum einen ist es im wesentlichen die Stadt der Gründerzeitquartiere und des öffentlichen Nahverkehrs, die durch Einrichtung von Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung und die Erhebung von Straßengebühren gewissermaßen in traditioneller Ordnung bewahrt wird. Der Verkehr ist begrenzt und auf einige wenige Hauptstraßen gelenkt, die Wohngebiete sind »zivilisiert« worden. Im allgemeinen ist diese Stadt durch den öffentlichen Nahverkehr gut erreichbar, häufig nicht zuletzt dank umfangreicher Subventionen. Dies alles scheint zufriedenstellend und ist es auch. Aber es gibt die andere Stadt: Außerhalb der Innenstädte, insbesondere in den neueren Wohnvororten, die in den siebziger und achtziger Jahren entstanden sind, dominiert das Auto. Verstreute Wohnungen und Arbeitsplätze erzeugen disperse Muster von Verkehrsbeziehungen, für die der traditionelle öffentliche Nahverkehr nicht taugt. In den Städten um London, in den *villes nouvelles* der Ile-de-France und im E4-Korridor nördlich von Stock-

¹¹ P. Hall (s. A 7), S. 82 ff.

holm ist die europäische Version des amerikanischen *edge city*-Phänomens zu sehen:¹² neue Stadtzentren, gebaut auf der grünen Wiese. Selbst dort, wo es einen öffentlichen Nahverkehr gibt, wie z. B. die RER-Linien in der Region Paris oder die S-Bahn-Netze in deutschen Großstädten, die eine sehr schnelle Andienung der äußeren Vororte und Randgemeinden anbieten, vermag er nur noch den kleineren Anteil der traditionellen zentrumsorientierten Fahrten abzudecken, also die Fahrten der Einpendler in die Innenstadtbereiche und der wenigen Auspendler, deren Ziele zufällig in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe im Umland liegen. Diese Systeme halten für die große Mehrheit der Fahrten, die nicht radial sind, einfach kein wettbewerbsfähiges Angebot in Hinblick auf Zeit, Preis und Bequemlichkeit bereit. Untersuchungen, die vor einigen Jahren im Rhein-Main-Gebiet und in der Ile-de-France durchgeführt worden sind, zeigen, daß die Verkehrsbeziehungen inzwischen Strukturen aufweisen, die mit denen in der San Francisco Bay Area nahezu identisch sind: Die Kerne sind nach wie vor gut durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen, und dieser wird auch gut genutzt, das Umland dagegen ist außerordentlich autoabhängig. Und paradoxerweise erhöhen wachsende Kontrolle und steigende Kosten in den Zentren noch den Dezentralisierungsdruck.

Zwar gibt es wenig Anlaß, sich zu sehr auf die Schulter zu klopfen. Aber immerhin sind europäische Städte, folgt man der inzwischen klassischen Untersuchung von Newman und Kenworthy, bezüglich des Energieverbrauchs pro Kopf sehr viel effizienter als die entsprechenden amerikanischen und australischen Städte.¹³ Allerdings sollte sich niemand durch die Tatsache, daß so viele Europäer in traditionellen Städten leben und arbeiten, in falscher Sicherheit wiegen.

Was tun angesichts dieser Paradoxie? Antworten sind in zwei Richtungen zu suchen, die eine bezieht sich auf den Verkehr, die andere auf die Flächennutzung, wobei beides miteinander verbunden werden kann. Der Schlüssel zur Lösung der Verkehrsprobleme wäre ein Transportsystem, das mit dem Auto dadurch konkurrieren kann, daß es eine Tür-zu-Tür-Versorgung in gleicher oder geringerer Zeit anbietet, bei gleichem Komfort und gleicher Bequemlichkeit und zu wettbewerbsfähigen Preisen.

Eine Perspektive könnte der Umbau des Nahverkehrsschienennetzes sein, so daß direkte Verbindungen zwischen den Nebenzentren möglich sind, wie es z. B. im S-Bahn-Netz von Rhein-Ruhr bereits der Fall ist und derzeit in Paris mit der ORBITALE (*Organisation Régionale dans le Bassin Intérieur des Transports Annulaires Libérés d'Encombremments*) eingerichtet wird, ein 175 km langes Verkehrsnetz, das konventionelle Straßenbahnen, automatisierte Stadtbahnen und gesondert geführte Bustrassen

¹² J. Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, New York 1991.

¹³ P. W. G. Newman / J. R. Kenworthy, *Cities and Automobile Dependence: A Sourcebook*, Aldershot and Brookfield 1989 (a); *dies.*: *Gasoline Consumption and Cities: A Comparison of U.S. Cities with a Global Survey*, in: *Journal of the American Planning Association* 55 (1989b), S. 24–37.

durch die südlichen Vororte mit ca. 50 Umsteigestationen zu den radialen Linien umfaßt. Dieses Netz soll noch in den neunziger Jahren fertiggestellt werden. Schließlich ist das Konzept LUTECE zu nennen (*Liaisons à Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure*), eine Erweiterung des RER-Systems in Paris, die die *villes nouvelles* und weitere strategisch wichtige Bereiche miteinander verbindet und einen vollständigen äußeren Schienenring bildet.¹⁴ Diese Pläne sind äußerst kühn und phantasievoll; aber es gibt Vorbehalte. Der erste bezieht sich darauf, daß die Innenstadtquartiere von Paris wegen der sehr hohen Baudichten einmalig günstige Voraussetzungen für ORBITALE bieten. Der zweite Vorbehalt verweist darauf, daß Pläne dieser Art, wie anspruchsvoll und leistungsfähig sie auch immer sein mögen, stets einen großen Teil der Verkehrsbedürfnisse unbefriedigt lassen.

Alternativen wären in nachfrageorientierten Angeboten zu suchen: Busabholdienst auf telefonische Anforderung (*dial-a-bus*), häufig verkehrende Kleinbusse, car pools, unterstützt durch steuerliche Anreize und technische Maßnahmen wie die Einrichtung von gesonderten Fahrspuren für Busse oder HOV (*High-Occupancy Vehicles*). In Edmonton (Kanada) und Houston (Texas) wurden Bussysteme entwickelt, die sich am Modell der Fluglinien orientieren: häufige Verbindungen durch Knotenpunkte mit garantierten schnellen Umsteigemöglichkeiten. In der australischen Stadt Adelaide fahren Busse auf eigenen Trassen (*guideways*), die Stadt Essen hat dieses Konzept so erweitert, daß Busse mit zwei Antriebsformen eingesetzt werden, die zwischen Elektroantrieb im unterirdischen Innenstadtverkehr und Dieselantrieb in den Vororten wechseln können (Abb. 3). Die Neuen Städte Runcorn in England und Evry in Frankreich haben nicht schienenengebundene, aber vom übrigen Straßennetz vollständig unabhängig geführte Bustrassen. Die kanadische Stadt Ottawa hat ein sehr viel weiter ausge dehntes System und Nagoya in Japan ein entsprechend aufgebautes 9 km langes radiales Busnetz, dem auch das geplante Busnetz im Süden von Paris (Teil von ORBITALE) sehr stark ähneln wird. Diese Netze sind gut an den Umlandverkehr geringer Dichte mit dispersen Herkunfts- und Zielorten angepaßt, haben sich aber auch in den dichteren Innenstadtkartieren bewährt.¹⁵

Unterstützt werden könnten diese Systeme noch durch Techniken des Verkehrsmanagements (*Transportation Systems Management, TSM*). So hat Bellevue im amerikanischen Bundesstaat Washington, für die Innenstadt ein äußerst innovatives Konzept entwickelt, das einerseits massiv den Parkraum einschränkt und gleichzeitig ihre Position als Knotenpunkt des ÖPNV ausnutzt. Straßengebühren können nicht nur in den staugeplagten Innenstadtbereichen, sondern auch in den wichtigen Kreuzungspunk-

¹⁴ *Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France / Conseil Régional Ile-de-France*, ORBITALE: Un Réseau de Transportes en Commun de Rodee en Zone Centrale, Paris 1990; *dies.*, La Charte de l'Ile-de-France: Projet de Présenté par l'Exécutif Régional. Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France, 97–99, Paris 1991, S. 82.

¹⁵ P. Hall (s. A 8), S. 87.



Abb. 3: U-Bahn in Essen.

ten der Peripherie eingesetzt werden. All diese Experimente verdienen intensive Untersuchungen, da sie vermutlich sehr viel erfolgversprechender sind als weitere teure Schienensysteme, die sich als ernste Fehlschläge hinsichtlich Fahrgastaufkommen und Wirtschaftlichkeit erwiesen haben.¹⁶

Das Problem besteht darin, daß der konventionelle Bus als Grundeinheit zu groß ist, um die räumlich disperse Nachfrage abzudecken. Eine Alternative könnte ein System sein, das auf dem Kleinbus beruht, ähnlich denen, die bereits mit Erfolg für den Fahrservice von und zu amerikanischen Flughäfen genutzt werden. Die Übertragung dieses Systems auf den Berufsverkehr ist schon vor einigen Jahren im Wall Street Journal vom Geschäftsführer einer der erfolgreichsten Flughafenbuslinien angeregt worden (Abb. 4). In Kalifornien war man besonders innovativ bei der Entwicklung von Plänen für *van-pools* und für Mitfahrdienste im allgemeinen. Solche Konzepte haben sich im Pendelverkehr über die Brücke zwischen Oakland und San Francisco als äußerst erfolgreich erwiesen und ironischerweise dem städtischen Busnetz Fahrgäste weggenommen.

Die Kleinbusse könnten entweder elektrisch angetrieben werden – eine durchaus



Abb. 4: Kleinbusse am Flughafen von San Francisco.

realistische Möglichkeit angesichts der großen technologischen Fortschritte bei Elektrofahrzeugen, die in Reaktion auf die sehr strengen Luftreinhaltungsgesetze in Kalifornien erzielt wurden. Oder sie werden als duales System ausgelegt, das zwischen Benzin und Strom umschalten kann. An Knotenpunkten sollten sie entweder physisch oder elektronisch zu automatisierten Zügen zusammengekoppelt werden, die auf eigenen Trassen geführt werden. An anderen Knotenpunkten sollten sich die einzelnen Kleinbusse wieder entkoppeln lassen können, um lokale Ziele anzufahren. Natürlich gibt es derzeit nirgendwo ein Verkehrssystem dieser Art, aber immerhin existieren einzelne Elemente eines solchen Systems: in den schienengebundenen Buslinien wie sie bereits in Adelaide und in Essen genutzt werden, im Dualsystem, das in Essen und in Nancy in Betrieb ist und in den automatischen Transportsystemen in Lille, Vancouver, London Docklands, Osaka und Kobe.

An diesen Systemen ist eines besonders bemerkenswert: Keines stellt eine Art technologischen Durchbruchs dar. Erstaunlich ist, daß es seit hundert Jahren keine neue städtische Transporttechnologie gibt. Wir benutzen immer noch die Technologien von 1895: elektrisch betriebene Züge, Untergrundbahnen, Straßenbahnen und sogar den PKW. Es gibt reale Perspektiven für wichtige Neuerungen, in dem Maße wie die Informationstechnologien in das traditionelle Verkehrssystem eingesetzt werden. Große

¹⁶ R. Cervero, *America's Suburban Centers: The Land Use-Transportation Link*, Boston 1989.

Fortschritte sind durch intelligente Fahrerinformationssysteme erzielt worden, die Steuerungssysteme im Straßenverkehr ergänzen, welche ihrerseits immer komplexer werden. Es laufen Modellversuche in Deutschland, Großbritannien und in den USA, in denen diese Systeme in ein übergreifendes Informationsmanagementsystem integriert werden sollen.

Aufgabe für die Zukunft ist es, eine volle oder zumindest teilweise Automation zu erreichen, zunächst vielleicht auf ausgewählten Straßenabschnitten, z. B. auf technisch besonders ausgestatteten Stadtautobahnen, um dadurch die Kapazitäten für die Spitzenzeiten erheblich zu steigern: Autos könnten auf Durchgangsstraßen elektronisch aneinander gekoppelt werden, während der öffentliche Nahverkehr immer stärker auf das Angebot eines nachfrageorientierten Ort-zu-Ort-Service setzt. Allerdings sollten wir uns darüber im klaren sein, daß die Auswirkungen solcher Systeme sehr komplex, möglicherweise unerwartet, ja sogar unsinnig sein könnten: Indem sie die Kapazität hochbelasteter Straßen erhöhen, könnten sie die Anreize zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs verringern und das Pendeln mit dem Auto auch über größere Entfernungen begünstigen. Zwar mögen sie wegen der damit verbundenen Infrastrukturinvestitionen durchaus zu einer gewissen lokalen Konzentration von Aktivitäten beitragen, zugleich könnte dies aber mit einer beachtlichen Dekonzentration im größeren regionalen Maßstab einhergehen. Die sich daraus ergebenden Fahrten zwischen den Städten könnten dann auch auf automatisch gesteuerten Autobahnssystemen oder in neuen Formen öffentlichen Verkehrs, z. B. mit Hochgeschwindigkeitszügen (TGV, ICE) oder Magnetbahnen erfolgen. Wenn jedoch das Ergebnis letztlich nichts anderes als eine beträchtliche Erhöhung des Fernverkehrs wäre, dann würde dies das gegenwärtig so intensiv diskutierte Ziel der Nachhaltigkeit kompromittieren. Vor diesem Hintergrund ist es sicher angebracht, sich Fragen der Flächennutzungsplanung zuzuwenden.

Die Frage, die sich hier stellt, ist sehr weitreichend: Wie müßte eine ideale städtische Struktur aussehen, die den Pendelverkehr minimiert, insbesondere den, der vom Automobil abhängig ist? Aus Gründen, die ich schon dargelegt habe, müssen wir den Ballungsraum als Ganzes betrachten. Die bekannte Arbeit von Newman und Kenworthy schlägt eine ganze Palette möglicher Ansätze und Strategien vor: höhere Baudichten, Stärkung der Stadtzentren, leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr, Einschränkungen für das Automobil.¹⁷ Aber es gibt auch eine starke Gegenposition, die von Autoren wie Gordon und Richardson in den USA und Brotchie in Australien formuliert worden ist.¹⁸ Sie betonen in ihren Arbeiten, daß auf die Suburbanisierung und Dezen-

¹⁷ P. W. G. Newman / J. R. Kenworthy (s. A 13).

¹⁸ P. Gordon / A. Kumar / H. W. Richardson, Congestion, Changing Metropolitan Structure and City Size in the United States, in: *International Regional Science Review*, 12 (1989), S. 45 ff.; P. Gordon / H. W. Richardson, Gasoline Consumption and Cities – A Reply, in: *Journal of the American Plan-*

tralisierung der Wohnbevölkerung die Dezentralisierung der Arbeitsplätze gefolgt ist und eine neue Form räumlichen Gleichgewichts erzeugt hat. »Die gleichzeitige Konzentration von Betrieben und Haushalten an dezentralisierten Standorten hat die Pendelzeiten reduziert und nicht verlängert. Dezentralisierung verringert den Druck auf das Stadtzentrum, entlastet Verkehrsengepässe und vermeidet Staus.«¹⁹ Die entscheidende aktuelle Veränderung im Verkehrsverhalten der Amerikaner sei, so die Autoren, der Anstieg des Freizeit- und Versorgungsverkehrs (*non-work trips*).

Arbeiten von europäischen Wissenschaftlern wie Susan Owens, Michael Breheny und David Banister aus Großbritannien haben theoretische Modellbildung mit genauer Beobachtung aktueller Verkehrsstrukturen verknüpft.²⁰ Owens vertritt die Auffassung, daß eine nachhaltige städtische Struktur auf regionalem Maßstab viele relativ kleine Siedlungen umfassen müßte, darunter einige, die zusammen größere Strukturen von ca. 200 000 und mehr Einwohnern bilden. Auf Stadtteilebene sollte es sich um kompakte Siedlungen handeln, möglicherweise rasterförmig erschlossen, mit gleichmäßig verteilten Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen, so daß eine möglichst heterogene Verteilung der Flächennutzung entsteht. Auf lokaler Ebene müßten kleinere Quartiere mit Wohnbebauung mittlerer und höherer Dichte entstehen, möglicherweise sogar mit noch höherer Verdichtung entlang der Achsen, ausgerichtet auf Fußgänger- und Fahrradverkehr und ergänzt um Konzentrationen von gewerblichen Arbeitsplätzen, Einzelhandel und Dienstleistungen, die Mehrzweckfahrten ermöglichen.

Allerdings ist es nicht nötig, sehr dicht zu bauen; für Versorgungseinrichtungen mit einem Einzugsgebiet von 8000 Personen können schon bei einer Dichte von 25 WE/ha alle Wohnungen innerhalb eines Radius von 600 m Platz finden. In Strukturen, die im Fußgängermaßstab auf 20 000 bis 30 000 Einwohner ausgelegt sind, ist die Tragfähig-

ning Association, 55 (1989), S. 342 ff.; P. Gordon / H. W. Richardson / M. Jun, The Commuting Paradox – Evidence from the Top Twenty, in: *Journal of the American Planning Association* 57 (1991), S. 416 ff.; J. F. Brotchie / M. Anderson / C. McNamara, Changing Metropolitan Commuting Patterns, in: J. F. Brotchie / M. Batty / E. Blakely / P. Hall / P. Newton (Hrsg.), *Cities in Competition*, Sydney 1995.

¹⁹ P. Gordon / A. Kumar / H. W. Richardson (s. A 18), S. 343.

²⁰ D. Banister, Energy Use, Transportation and Settlement Patterns, in: M. J. Breheny (Hrsg.), *Sustainable Development and Urban Form*, European Research in Regional Science 2, London 1992; ders., Policy Responses in the U. K., in: D. Banister / K. Button (Hrsg.), *Transport, the Environment and Sustainable Development*, London 1993; D. Banister / C. Banister, Energy Consumption in Transport in Great Britain: Marco Level Estimates. *Transportation Research A: Policy and Practice*, 29 (1995); M. J. Breheny / R. Rookwood, Planning the Sustainable City Region, in: A. Blowers (Hrsg.), *Planning for a Sustainable Environment*, London 1993; S. E. Owens, Spatial Structure and Energy Demand, in: D. R. Cope / P. R. Hills / P. James (Hrsg.), *Energy Policy and Land Use Planning*, Oxford 1984; dies., *Energy, Planning and Urban Form*, London 1986; dies., *Land-Use Planning for Energy Efficiency*, in: J. B. Cullingworth (Hrsg.), *Energy, Land and Public Policy*, Newark 1990; dies., *Energy, Environmental Sustainability and Land-Use Planning*, in: M. J. Breheny (s. A 20).

keit zahlreicher Versorgungseinrichtungen gewährleistet, ohne daß auf hohe Baudichten, die im übrigen gar nicht so energiesparend sind, zurückgegriffen werden muß. Michael Breheny kritisiert mit ähnlichem Akzent das Grünbuch über die städtische Umwelt der Europäischen Kommission von 1990. Er führt aus, daß die kompakte Stadt nicht notwendig energiesparend sei, völlig den demographischen Trends entgegenstehe und nicht mit Lebensstilen und Bedürfnissen übereinstimme.²¹ Wichtiger ist vielleicht die Idee, wie sie in der Arbeit von Owens aufscheint: Konzentration mehrerer kleiner Siedlungen mit einer optimalen Obergrenze von 150 000 bis 250 000 Einwohnern, in linearer oder zumindest gerasterter Form, die auch die energiesparendste ist. In seiner Arbeit mit Ralph Rookwood legt Breheny einige theoretische Erläuterungen dar, wie Nachhaltigkeit auf unterschiedlichen Ebenen und in unterschiedlichen geographischen Kontexten zu entwickeln wäre.

Jedoch sollte die Komplexität des Themas nicht unterschätzt werden. Ganz offensichtlich erscheint vielen die Idee der kompakten Stadt unmittelbar einleuchtend. Sie hört sich so überaus plausibel an. Sollte in diesem Fall die Quadratur des Kreises möglich sein? Mir erscheint dies in der Tat teilweise möglich zu sein, allerdings nur, wenn wir klare Vorstellungen darüber haben, was wir erreichen wollen und welcher Weg der richtige ist, um es zu erreichen.

Zunächst ist es richtig, möglichst viele Menschen innerhalb bestehender städtischer Strukturen unterzubringen, soweit hierfür Bauland verfügbar ist. In den vergangenen Jahren sind als Folge des ökonomischen Wandels – Deindustrialisierung, Schließung von stadtnahen Häfen und Einrichtungen des Güterverkehrs – plötzlich sehr große innerstädtische Flächen für eine Umstrukturierung frei geworden. Außerdem gibt es weitere Brachflächen, die über Jahrzehnte nicht genutzt worden sind und nun neu bewertet werden. Diese Flächen sind unattraktiv und durch Umweltverschmutzung und Bodenkontamination mit Problemen behaftet, die nur sehr kostenaufwendig beseitigt werden können. Hier sollte sich die öffentliche Hand zur Übernahme der Kosten bereit finden, um private Investitionen von den scheinbar attraktiveren Standorten auf der grünen Wiese hin zu diesen Brachflächen zu lenken. Es geht hier um die »Chancengleichheit« von Standorten. Diese Brachflächen haben häufig eine lineare Struktur; z. B. Flußniederungen, die bis dahin für eine städtebauliche Entwicklung unattraktiv schienen, oder Flächen entlang radialer Bahntrassen, die so günstige Voraussetzungen für die Entwicklung nachhaltiger Strukturen auf der Grundlage des öffentlichen Nahverkehrs bieten.

Trotzdem werden solche unerwartet zugefallenen Baulandreserven wahrscheinlich nur einen Bruchteil der Flächen abdecken, die für die Stadtentwicklung in den nächsten 25–30 Jahren benötigt werden. Ein wichtiger Grund sind die prognostizierten

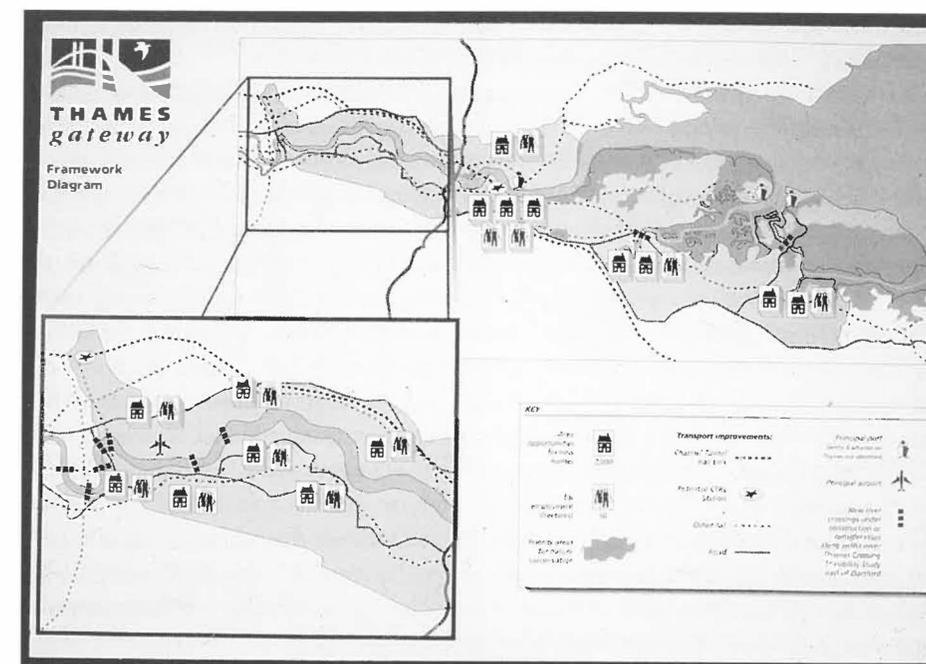


Abb. 5: Entwicklungskonzept Thames Gateway.

demographischen Entwicklungen, wonach die Zahl der Haushalte deutlich schneller zunehmen wird als die Zahl der Wohnbevölkerung. Die Zahl neuer Haushalte, oft Ein- und Zweipersonenhaushalte, steigt sprunghaft an, weil die jungen Leute wegen der Ausbildung das Elternhaus früher verlassen und die Menschen, auch die verwitweten, älter werden. So muß man sich in England mit den Konsequenzen befassen, die sich aus den prognostizierten zusätzlichen 4,4 Mio. Haushalten bis zum Jahre 2016 ergeben werden. Wie sehr man sich auch bemühen wird, die nötigen Wohnungen auf den innerstädtischen Brachflächen unterzubringen, es wird dennoch großmaßstäbliches Wachstum außerhalb bestehender städtischer Kontexte erforderlich sein.

Eine Antwort im regionalem Maßstab bietet der Thames Gateway-Plan im Zuge der neuen Bahnverbindung zum Kanaltunnel östlich von London, das größte Stadtentwicklungskonzept, das jemals in Großbritannien verfolgt worden ist (Abb. 5): ein linearer Entwicklungsbereich von etwa 80 km Länge, der aus einer Reihe separater Entwicklungsgebiete besteht, die wie Perlen an einer Kette hängen, wobei die Kette aus einem außerordentlich starken Strang von Bahn- und Straßentrassen besteht. Dies wird zu einer großen Vielfalt von Formen führen. Umnutzungen städtischer Brach-

²¹ M. J. Breheny (s. A 20).

flächen gehören ebenso dazu wie neue Entwicklungen in abgewerteten ländlichen Gebieten.²²

Im nächsten wichtigen Schritt wird es darauf ankommen, innerhalb dieser Struktur ein Konzept abgestufter Dichte zu entwickeln, das von den am besten erreichbaren Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs ausgeht, ähnlich wie es bereits in Stockholm mit dem Markelius-Plan umgesetzt und in Kopenhagen mit dem erweiterten Fingerplan versucht wurde. Die wichtigsten Knotenpunkte sind dabei die Umsteigestationen zwischen dem Regionalen Nahverkehrsexpress (in der Regel linear) und dem örtlichen Verteilersystem, das in seiner Form variieren kann: schienengeführte und nicht-schienengeführte Bussysteme, Para-Transit, Straßenbahnen. Um diese Umsteigepunkte wären nicht nur die Wohndichten höher, wobei das Schwergewicht auf Geschosßwohnungsbau mittlerer Dichte in fußläufiger Entfernung von den Bahnhöfen läge, es gäbe dort auch eine größere Konzentration unterschiedlicher Nutzungen wie Kaufhäuser, Fachgeschäfte, Arztpraxen und Gesundheitszentren, Schulen und Büchereien, Restaurants, Cafes und Bars. Diese Standorte müßten solche Gruppen ansprechen, die gute Erreichbarkeit schätzen und keine größeren Ansprüche an private Freiflächen stellen, vor allem Studenten oder junge, hochqualifizierte Berufstätige, aber auch ältere, kinderlose Paare. Entsprechend gäbe es um weniger wichtige Knotenpunkten, z. B. Stationen mit eingeschränkten Umsteigemöglichkeiten, eine abgeflachte Dichtepyramide, verbunden mit einem Zentrum für den täglichen Bedarf: kleinere Einkaufspassagen mit Läden, eine Arztpraxis, eine Zweigstelle der Bücherei.

Dies ist das gleiche Konzept, wie es skandinavische Planer vor 30 bis 40 Jahren ausgearbeitet haben. Jedoch muß es mit Blick auf eine inzwischen sehr veränderte Welt neu durchdacht werden. Die wichtigste positive Veränderung ist die Tatsache, daß für eine unendlich vielfältigere Gesellschaft geplant werden muß. Abgesehen vom generell gestiegenen Wohlstand ist die wichtigste einzelne Veränderung der letzten 35 Jahre in den europäischen Städten die wachsende Zahl der Studenten. Die Hochschulausbildung ist nicht nur in vielen Städten eine der größten Wirtschaftsfaktoren, die Studentenschaft macht bis 10%, manchmal sogar 20% der gesamten Bevölkerung einer Stadt aus. Studenten verfügen im allgemeinen nur über bescheidene Einkommen, bewohnen Gebiete relativ hoher Dichte und besitzen oft kein Auto. Sie sind die idealen Bewohner der Innenstadt. Planungen für nachhaltige Städte sollten sich auf diese Gruppe als wichtiges Element stützen.

Nach aktueller Lehrmeinung soll man außerhalb der Zentren den Fetisch der Monofunktionalität aufgeben und sehr viel stärker Nutzungsmischungen planen. Begründet wird diese Meinung damit, daß die umweltbelastenden Industrien verschwunden sind und die expandierenden Dienstleistungen, die heute in der Regel 80–90% aller

Arbeitsplätze in städtischen Ballungsräumen ausmachen, mit Wohnen ohne Probleme vereinbar sind. Bis zu einem gewissen Grade kann man dieses Argument akzeptieren, aber man sollte vorsichtig sein. Alle bisherigen Erfahrungen stellen den Optimismus in Frage, daß die Dienstleistungsbetriebe sehr viele Bewohner aus den Quartiers beschäftigen werden. Viel wahrscheinlicher ist, daß sie zusätzlichen Einpendelverkehr erzeugen werden. Wenn diese Betriebe außerdem Kundschaft in großer Zahl haben, dann entsteht zusätzlicher Verkehr, und nicht nur morgens und abends, sondern auch tagsüber. Und wenn sie schließlich ihren Standort nicht im Stadtzentrum selbst haben, dann sind sie möglicherweise auch noch schlecht für den öffentlichen Nahverkehr erreichbar. Dies mag dann keine Rolle spielen, wenn die Bewohner ohnehin tagsüber bei der Arbeit sind, wie dies heute für viele Wohngebiete gilt. Dennoch sollte man mit Nutzungen, die Abend- und Wochenendverkehr verursachen, besonders vorsichtig sein. Alles in allem scheint mir die konventionelle Lösung überzeugender: Konzentration der verkehrserzeugenden Nutzungen dort, wo sie für den öffentlichen Nahverkehr, zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sind.

Auf eine Frage, die sich wahrscheinlich jeder stellt, sei zum Schluß eingegangen. Es ist die Frage nach dem Einfluß der Informationstechnologien auf die Arbeitsformen – und Lebensstile. Aus Amerika kommen alle möglichen Prognosen über gewaltige Zahlen von Menschen, die in ihren elektronischen Hütten, fern ab in den Bergen und an den Seen arbeiten, aber harte Fakten, die dies belegen, sind schon seltener. Es ist wohl eher so, daß einige Routinearbeiten durchaus zu Hause gemacht werden können, aber ob dies genauso effizient ist, wie in Nachbarschaftsbüros (*local workstations*) unter Aufsicht, ist fraglich. Es ist auch durchaus möglich, daß Freiberufler und andere höher qualifizierte Kräfte ein Teil der Arbeitswoche mit nachdenkender Tätigkeit, also Lesen oder Schreiben, zu Hause verbringen und nur zu bestimmten Tagen zu ihrem *hot desk*, den sie mit anderen teilen, ins Büro kommen. Außerdem dürfte die weitere Entwicklung der Informationstechnologien es in Zukunft gestatten, Funktionen von Zentren höherer Hierarchiestufe auf dezentrale Standorte niedrigerer Stufe zu verlagern. So ist es durchaus vorstellbar, daß so alle Büchereiiinformationen jedem zur Verfügung gestellt werden könnten, sogar zu Hause. Auch Einkaufen könnte an abgelegenen Orten mit Hilfe der virtuellen Realität zentralisiert werden und selbst Chirurgen könnten Patienten aus entfernten Hospitälern operieren.

Viele dieser Technologien sind wohl zu anspruchsvoll, als daß sie vollständige räumliche Verbreitung finden könnten. Aber man kann sich vorstellen, daß sie, regional verteilt, in spezialisierten Netzwerkstationen kleinräumig zusammengefaßt werden könnten: eine Bücherei, ein Universitätsinstitut, ein Krankenhaus, ein »virtuelles Einkaufszentrum« alles vor Ort. Dies könnte eine leistungsfähige Grundlage für eine Stadtstruktur sein, wie ich sie oben beschrieben habe. Andererseits sollten wir nicht vergessen, daß es bestimmte Nutzungen gibt, die niemals in dieser Form ersetzt werden können und die auch möglicherweise ebenso schnell zunehmen könnten, zumindest in

²² GB *Thames Gateway Task Force*, Thames Gateway Planning Framework. Consultation Draft, Department of the Environment, London 1994.

dem Maße, wie andere Nutzungen durch neue Technologien ersetzt werden. Der Genuß einer Tasse Kaffee oder eines Glases Bier oder ein Lunch in angenehmer Gesellschaft wird weiterhin ein wichtiger Bestandteil städtischen Lebens sein, im verkabelten 21. Jahrhundert ebenso wie für die unverkabelten Athener zu Perikles' Zeiten. Die Feststellung, daß viele Dinge sich nicht so sehr ändern, erleichtert mich zutiefst.

Stadt/Land II

Die Normalität der neueren Stadtplanung ist die Stadt auf Abruf, die Wegwerfstadt. Baustoffe und Gebäude sind auf begrenzte Laufzeit, man sprach seinerzeit von 30 Jahren, ausgelegt. Das Wuchern der Städte in das Umland wurde in den sechziger Jahren als Wachstumsbewegung eines Stadtbandes vorstellbar, das hinter sich ebensogut die verbrauchte historische Stadt unbewohnt zurücklassen könnte. Tat der kapitalistische, oder realsozialistische, Fortschritt also nicht genau das, was als nächster Schritt seit anderthalb Jahrhunderten sozialistische Utopie gewesen war, die Aufhebung des Unterschieds von Stadt und Land?

DIETER HOFFMANN-AXTHELM, *Die dritte Stadt*, edition suhrkamp NF Bd. 796, 1993, S. 21.

Eckhart Ribbeck

Die post-europäische Stadt¹

1. Mythos »europäische Stadt«

Fast haben wir uns in Europa damit abgefunden, historische Privilegien, ökonomischen und technologischen Vorsprung gegen eine immer härtere Konkurrenz zu verteidigen. Eine letzte Bastion europäischer Überlegenheit schien bislang aber noch unberührt: die europäische Stadt und ihre einzigartige Qualität.

Was diese besondere Qualität ausmacht, ist oft beschrieben worden: die europäische Stadt als Spiegel einer langen und komplexen Geschichte, die römische Ursprünge und Mittelalter, Renaissance und Barock, Gründerzeit und Jugendstil gleichermaßen umfaßt. Aber auch die Moderne war ein typisch europäisches Projekt mit weltweiter Ausstrahlung, wenngleich die historische Stadt erheblich darunter gelitten hat.

Ein Versuch, die typischen Merkmale der europäischen Stadt zu definieren, die sich durch alle Epochen ziehen, kann bei der Regionen- und Stilvielfalt kaum gelingen. Dennoch werden oft hervorgehoben: die städtebauliche Kompaktheit und Homogenität, die kleinteilige Parzellierung und Nutzungsmischung, die urbane Dichte und die Bedeutung des öffentlichen Raums.

Mit dem gleichen Recht können aber auch völlig andere Merkmale als typisch europäisch gelten, etwa die vielen Brüche in der Stadtstruktur, die die Kriegszerstörungen und die häufig wechselnden Leitbilder im Städtebau hinterlassen haben. Die mehr oder weniger abrupten Paradigmen-Wechsel setzen sich bis heute fort, wenn auch mit umgekehrtem Vorzeichen. Statt neuer Stadt-Visionen wird nun – fast mit der gleichen Rigorosität – die alte Stadt und das historische Erbe festgeschrieben.

Wie Berlin und andere Städte zeigen, steht die traditionelle europäische Stadt unter erheblichem Druck. Der post-industrielle Strukturwandel und die Globalisierung der Wirtschaft verlangen nach einer neuen Städtebau- und Architekturtypologie, die mit der europäischen Stadt oft nicht mehr vereinbar erscheint. Supertürme, riesige Konsum- und Freizeitempel drängen in unsere Städte hinein, ebenso die verschiedensten Architekturstile, die überall auf der Welt entstehen.

¹ Überarbeitete Version der Antritts-Vorlesung des Autors an der Universität Stuttgart vom 8. Mai 1996, die auch auf Ideen und Formulierungen eines früheren Artikels zurückgreift. Vgl. *E. Ribbeck*, Von der Peripherie zum Zentrum, in: *DAB* 12/1995, S. 2330–2332.

Die Globalisierung hat einen hohen Preis: Im härter werdenden Modernitätswettlauf laufen die Städte Gefahr, ihre über Jahrhunderte gewachsene Identität als Standort-Faktor, als manipuliertes Image zu vermarkten. Dies wird noch verstärkt durch eine um sich greifende »städtische Entropie«, ein Verschwinden von Kontrasten und lokalen Eigenarten durch die sich überall angleichenden Konsummuster. Ebenso verändert die Tatsache, daß Europa ein Einwanderungs-Kontinent geworden ist, den Charakter unserer Städte. Unaufhaltsam wird die »Immigrant-City«, die multi-kulturelle Einwanderungs-Stadt Realität; auch dies bedeutet ein neues Kapitel in der europäischen Stadtgeschichte.

Alle diese Tendenzen tragen dazu bei, unsere Städte post-europäisch zu überformen. Der Mythos der europäischen Stadt, noch bis zur Mitte dieses Jahrhunderts ein weltweites Leitbild, ist offensichtlich in die Defensive geraten. Mehr noch: Die europäische Stadt ist nur noch ein Nebenschauplatz im globalen Verstärkerprozess. Es gibt einen Stabwechsel, die Schrittmacher-Funktion springt auf andere Regionen und neue Stadttypen über, die – im Positiven wie im Negativen – das kommende Jahrhundert in entscheidender Weise prägen werden.

2. Pendelschläge

Die Pendelbewegung der Verstärkerung zwischen Ost und West, Nord und Süd ist dabei keineswegs neu. So greift die Stadt, vor mehr als 4000 Jahren im Mittleren und Nahen Osten erfunden, erst mit erheblicher Verspätung nach Europa über.

Ein Höhepunkt des frühen europäischen Städtebaus ist etwa zur Zeitenwende erreicht, als Rom fast eine Million Einwohner hat. Der Zusammenbruch der antiken Welt löst eine neue Bewegung aus. Das Verstärker-Pendel schwingt nun wieder hin zum Orient, wo die islamische Welt eine eindrucksvolle Blüte erfährt und wo um das Jahr 1000 die größten und mächtigsten Städte zu finden sind.

Quantitativ hält die Städte-Dominanz der außereuropäischen Kulturen bis weit ins 18. Jahrhundert an. Um 1700 gibt es rund 70 große Städte auf der Welt, von denen 60 im Süden und 10 im Norden – das heißt in Europa – liegen.² Frühe »Mega-Städte« des Südens sind Istanbul, Edo (das heutige Tokio) und Peking, alle mit einer Bevölkerung von einer Million oder mehr, während Paris und London zu diesem Zeitpunkt kaum 200 000 Einwohner zählen. Aber auch qualitativ kann festgestellt werden, daß der Entwicklungsstand der vorindustriellen Stadtkulturen zu jener Zeit durchaus vergleichbar ist, wie die Beschreibungen aus Europa, aus der islamischen Welt, aus Japan, China und Indien zeigen.

² Diese und die folgenden Zahlen sind entnommen aus: P. Bairoch, *De Jérico a México. Historia de la urbanización, México, Trillas 1990. Als »große« Städte gelten hier Städte mit 100 000 und mehr Einwohnern.*

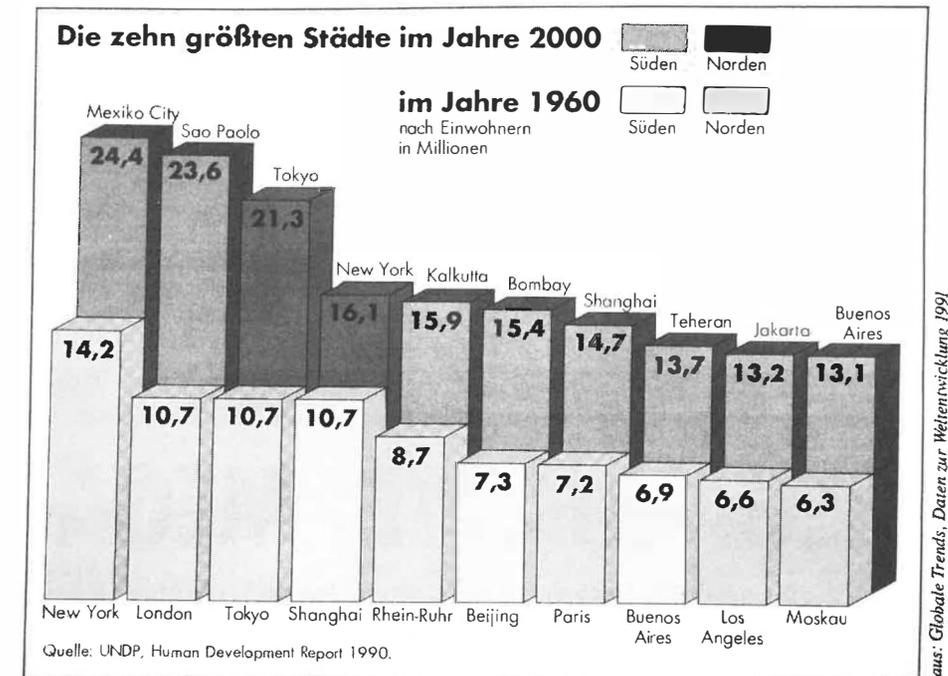


Abb. 1: Megastädte in den Jahren 1960 und 2000.

Es ist ein Phänomen der Geschichte, warum in der Neuzeit gerade Europa das relative Gleichgewicht der vorindustriellen Hochkulturen durchbricht und sich dramatisch nach vorne schiebt. Dabei löst die Industrialisierung des Nordens einen neuen Pendelschlag aus: Schon um 1850 gibt es in Europa ebensoviele große Städte wie im Rest der Welt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ziehen die jungen Industrieländer, zu denen sich nun auch Nordamerika gesellt, rasch davon, bis sie um 1900 die absolute Städte-Dominanz erreichen. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich von den rund 300 großen Städten auf der Welt 200 im Norden und 100 im Süden.

Mit der Industrialisierung einher geht die Kolonialisierung, die das europäische Stadtmodell weltweit verbreitet und gleichzeitig die Vitalität der außereuropäischen Stadtkultur bricht. Viele der traditionellen Zentren – etwa in Indien, in China und in der islamischen Welt – sinken zu Kolonialstädten herab und schrumpfen erheblich.

Nach 1900 läßt die Wachstumsdynamik der Industriestädte jedoch nach, während nun die Verstärkerung in Asien, Afrika und Lateinamerika an Fahrt gewinnt, – ein Prozeß, der sich mit der Entkolonialisierung in den 50er und 60er Jahren noch beschleunigt. So erreicht das Verstärker-Pendel um 1970 einen neuen Wendepunkt: mit etwa 1000 großen Städten holt der Süden den Norden wieder ein.



Abb. 2: World Cities – Morgenröte oder Abenddämmerung des spätkapitalistischen Städtebaus?

Danach stagniert die Zahl der Nord-Städte, während die Kurve im Süden steil in die Höhe schießt: 1990 gibt es dort schon 1500 große Städte und im Jahr 2000 werden es – sinnigerweise – etwa 2000 sein. Damit ist ein Verhältnis von 1:2 erreicht, das rasch weiter auf 1:3 und womöglich 1:4 steigen wird, – eine Dominanz der außereuropäischen Städte, die fast wieder der des 17. Jahrhunderts entspricht.

Die stürmische Urbanisierung erfaßt den Süden nicht gleichförmig. Nachdem Lateinamerika schon zur Mitte dieses Jahrhunderts Schauplatz einer intensiven Urbanisierung war, hat die globale Verstädterungswelle Afrika und Asien erst jetzt voll erfaßt. Dort wachsen gegenwärtig die Städte am schnellsten, wobei abzusehen ist, daß insbesondere Asien mit seinen bald 4 Milliarden Menschen die Zahl und Größe der Städte in völlig neue Dimensionen treiben wird.

Der Schwerpunkt der Weltverstädterung wandert also wieder dorthin, wo er schon in vorindustrieller Zeit beheimatet war: in den Süden. Es wird deutlich, daß die Städte-Dominanz Europas und Nordamerikas nur eine relativ kurze Phase war, die mit der Industrialisierung begann, die aber nun, in der post-industriellen Ära, zu Ende geht.



Abb. 3: Hoch und dicht – die ostasiatische High-Tech-Stadt (Hongkong).

3. Neue Stadttypen

Natürlich bringen die Pendelschläge der Weltverstädterung nicht nur quantitative Umbrüche, sondern auch qualitative Sprünge hervor. Wie zur Mitte des 19. Jahrhunderts, als plötzlich die junge Industriestadt auf dem Plan erschien, so stehen wir auch heute wieder mitten in einer städtischen Revolution, die eine ganze Reihe neuer Stadttypen hervorbringt: Global Cities und Megastädte, High-Tech-Städte und Hütten-Metropolen.

Dies alles sind neue Gebilde, die in der Geschichte kein Beispiel haben. Mit gewohnter Eurozentrik neigen wir dazu, diese neuen Städte als Fehlentwicklung einzustufen, weil sie sich von den richtigen, d. h. von unseren Stadtmustern deutlich entfernen. Sie sind zu groß, zu arm, zu hoch, zu dicht, zu häßlich – kurz: eine Zukunft zum Fürchten.

Vielleicht ist es in diesem Zusammenhang aber nützlich, sich an die junge Industriestadt des 19. Jahrhunderts zu erinnern, die für die meisten Bewohner eine Katastrophe war, wie die zeitgenössischen Berichte zeigen. Dennoch stieg dieser neue Stadttyp,

nachdem seine »Domestizierung« durch Stadttechnik und Planung halbwegs gelungen war, zu einem überaus erfolgreichen Stadtmodell auf.

Tatsache ist, daß noch niemand mit Sicherheit sagen kann, ob die neuen Äste, die der Städte-Stammbaum gegenwärtig treibt, lebensfähig oder zum Absterben verurteilt sind; ebensowenig, ob nicht auch dem einen oder anderen neuen Stadttyp eine ähnliche Karriere bevorsteht, wie sie einst die Industriestadt erfahren hat.

4. *Global Cities*

Der post-industrielle Strukturwandel, die Globalisierung von Produktion und Märkten bringt einen markanten Stadttyp hervor: die sogenannten »Global Cities«. Diese sind strategisch über alle Kontinente und Zeitzonen verteilt und zu Entscheidungszentren und Drehscheiben der globalen Wirtschaft geworden.

Diese wichtigen Punkte auf dem Globus sind nicht mehr automatisch die Hauptstädte großer Länder und auch nicht die weltoffenen Großstädte, die es schon früher gab. Vielmehr handelt es sich um hochspezialisierte Dienstleistungs-Komplexe, die auf historische Städte aufgesetzt (New York, London) oder künstlich geschaffen sind (Hongkong, Singapore) und die, mehr oder weniger losgelöst von einzelnen Ländern und Kulturen, die weltweiten Finanz- und Handelsströme steuern. Dies schließt ein, daß die Global Cities oft engere Beziehungen untereinander als zu ihrem eigenen Hinterland unterhalten, ja sogar, daß sie dieses kaum mehr brauchen.

Das über alle Grenzen vagabundierende Kapital und die transnationalen Konzerne haben ihre eigenen Gesetze: Konzentration und Konkurrenz, Profit und Prestige. Dies verlangt nach einem Städtebau und einer Architektur, die diesen Gesetzen entsprechen. So erzeugt die geballte Wirtschaftsmacht Großbauten mit einer nie gekannten Komplexität. Die Konkurrenz treibt die Türme der Konzern-Zentralen in immer neue Höhen, das Profitkalkül läßt Projekte ebenso schnell entstehen wie verschwinden. Prestige zeigt sich in einer opulenten Architektur, welche die Geldmacht versinnlicht und die »Corporate Identity« stärkt.

Die Global Cities mit ihrem unerschöpflichen Kapital sind zum Treibhaus einer »Global Architecture« geworden, die zunehmend alle Metropolen durchdringt. Die konfliktreiche Diskussion, die dies in europäischen Großstädten erzeugt, erleben wir gerade in Berlin. Aber auch die kleineren Städte werden von den Ausläufern der kommerziellen Welt-Architektur erfaßt. In den absteigenden Industrie-Städten, die oft verzweifelt nach einer neuen Rolle suchen, wird die Global Architecture fast beschwörend zelebriert, in der Hoffnung, damit auch eine neue Prosperität zu erzeugen.

5. *Megastädte*

Die bevölkerungsreichen, aber armen Schwesterstädte der Global Cities sind die berüchtigten Megastädte mit zehn, zwanzig oder mehr Millionen Einwohnern. Auch



Abb. 4: Turmstadt – Megaprojekte in Fernost (Tokio).

diese Gebilde sind ein neuer Stadttyp, den es in der Geschichte bislang nicht gab. Wie bei den Global Cities, so weiß auch bei diesen Riesenstädten niemand, ob sie vermeidbar oder unvermeidbar, lebensfähig oder zum Scheitern verurteilt sind.

Die Megastädte sind sicher der spektakulärste neue Stadttyp des ausgehenden Jahrhunderts. In wenigen Jahren werden es 30 sein, davon liegen 25 im Süden (Asien, Afrika, Lateinamerika) und 5 im Norden (Nordamerika und Europa), hinzu kommen rund 300 Millionen-Städte. Es wird oft gefordert, das Wachstum der städtischen »Wasserköpfe« zu verhindern oder auf viele Zentren zu verteilen. Aber auch das ist ein europäisches Konzept, dem die Erfahrung aus allen strukturschwachen Ländern entgegensteht, wo sich fast gesetzmäßig extrem dominante Hauptstädte herausgebildet haben.

Es kann niemanden überraschen, daß mit der Weltbevölkerung auch die städtischen Knoten wachsen. Ebenso kann niemand objektiv und ohne Vorurteil sagen, ob die Bilanz einer 20-Millionen-Metropole wie Mexiko-Stadt günstiger oder ungünstiger ist als die von 100 Mittelstädten mit je 200 000 Einwohnern. In diesen ist die Negativseite der Verstädterung – etwa städtische Armut und Umweltbelastung – sicher unauffälliger, aber ohne Zweifel ebenso vorhanden.



Abb. 5: Megastädte – Stadtmonster oder »Sparstädte« (Sao Paulo).

In Wirklichkeit sind die Riesen-Metropolen viel eher »Sparstädte«, die mit geringen Ressourcen eine riesige Zahl von Menschen aufnehmen und über Wasser halten, die woanders kaum eine Chance hätten. Diese Süd-Metropolen mögen Bevölkerungsmonster sein, die Flächen- und Energiemonster sind nach wie vor bei uns in der hochentwickelten nördlichen Welt zu finden. Dies zeigt jeder direkte Vergleich: die angeblich »größte« Stadt der Welt Mexiko-Stadt (20 Mio. EW) hat etwa die gleiche Stadtfläche (1200 km²) wie Berlin (3,5 Mio. EW).

Ein Blick auf das Wachstum der Weltbevölkerung zeigt mit aller Klarheit, daß die Zukunft in den Städten, und zwar in den großen Städten, liegt. Das Katastrophen-Geraune, das sich bei diesem Thema oft durch unsere Medien zieht, stellt deshalb keinen originellen Beitrag dar. Ganz im Gegenteil sollten wir entschieden hoffen, daß das »Experiment Megastadt« gelingt, weil es sonst nur noch Raum für nahezu dramatische Migrations-Szenarien gibt.

6. High-Tech-Städte

Während Europa, bedingt durch das historische Erbe und andere Vorbehalte, die Global Architecture, die neuen Stadt- und Bau-Technologien nur zögernd übernimmt, greifen die Boom-Länder des Fernen Ostens mit ungebrochenem Zukunftsoptimis-



Abb. 6: Low-Tech-Städtebau – die informelle Moderne (Mexiko-Stadt).

mus zu. Kompromißlos auf den Fortschritt setzend, sind sie es nun, die das Projekt der Moderne vorantreiben, das in Europa in die Kritik und ins Stocken geraten ist.

Die Boom-Städte Ost- und Südostasiens – allen voran Hongkong und Singapur – sind heute die »schnellen Brüter« eines Städtebaus, der von der Erfindung neuer Stadtmodelle und Bautypologien lebt. Da dies kaum Rücksicht auf historische »Altlasten« nimmt, trifft diese Länder oft der Vorwurf, einen brachialen Städtebau zu betreiben, der das historische Erbe und die kulturelle Identität zerstört.

Das könnte jedoch ein Mißverständnis sein: die Identität der asiatischen Gesellschaften – insbesondere der chinesischen – ist möglicherweise so stark, daß sie der Stütze der alten Stadt weniger bedarf. Das gleiche Phänomen zeigt auch Japan, das sich – trotz oder gerade wegen seiner lebendigen Tradition – einen offenen und experimentellen Umgang mit der Stadt leistet.

Das Ergebnis des ungebremsten Bauens ist eine hochverdichtete und vertikale Stadt, die unsere Maßstäbe in jeder Hinsicht sprengt. Fast alles ist »high rise, high density«, vor allem die City, eine Art städtebaulicher Hochleistungs-Motor, für den eine ultra-moderne Architektur und Stadttechnik selbstverständlich sind.

Das Modell der vertikalen, hochverdichteten Stadt springt gegenwärtig auf ganz Ost- und Südostasien über. Dabei greift Japan am weitesten in die Zukunft, wo man mit Bau-Robotern, mit Turm- und Trichter-Städten bis hin zu Stadt-Inseln im Meer

experimentiert. Dabei erinnern manche Bilder an die Architektur-Phantasien, die es in früheren Jahrzehnten auch in Europa gab. Die Milliarden-Investitionen zeigen aber, daß es nun um die Realisierung geht. Die Bedingungen – Bevölkerungs- und Flächen- druck, Kapitalkonzentration und Technologiefortschritt – sind gegeben; ebenso die Herausforderung, mit einem innovativen Städtebau einen gigantischen Zukunftsmarkt zu erobern.

Die vertikalen Städte nehmen vorweg, was auf alle dichtbevölkerten Wachstumsregionen zukommt: mit immer größeren Menschenmassen auf immer knapperen Flächen umzugehen. Auch deshalb werden in den Wachstumsländern die Weichen in Richtung auf eine kapital- und technologieintensive Stadt gestellt, um wertvolle Fläche durch Höhe und Dichte zu ersetzen.

Die neuen High-Tech-Städte sind nicht mehr mit europäischen Maßstäben zu messen, haben aber eine eigene Qualität: statt Geschichte wird hier Zukunft zelebriert, statt Harmonie die starken Kontraste, statt bürgerliche Beschaulichkeit die aggressive Konkurrenz und Vitalität. Das alles reflektiert die Aufbruchsstimmung der jungen Bevölkerung in diesen Ländern, wie auch das Interesse der Investoren, an diesem Aufbruch teilzuhaben.

7. *Improvisierte Metropolen*

In anderen Regionen, die keinen vergleichbaren Wirtschafts-Boom erfahren, sehen die Städte wesentlich anders aus. Natürlich haben auch die ärmeren Süd-Metropolen einen modernen Kern, der dem der reichen Städte ähnelt. Typisch ist aber die gleichzeitige Existenz einer riesigen, improvisierten Peripherie, in der die einkommensschwache Bevölkerung siedelt und baut.

Im Selbsthilfe-Städtebau sind auch diese Süd-Metropolen Laboratorien, wobei man auf die Erfahrung eines halben Jahrhunderts zurückblicken kann. Da es von Seiten der Planer und Architekten bis heute kaum einen brauchbaren Vorschlag gibt, wenn es um das Bauen mit knappen Ressourcen geht, haben sich die Massen emanzipiert und dort eine »informelle Moderne« geschaffen, wo der formelle Sektor versagt. So sind neue Formen des Low-Tech-Städtebaus entstanden, die sich nun weltweit verbreiten.

Die routinierten Praktiken der informellen Landnahme stehen der offiziellen Planung an Effizienz kaum nach, sind dieser an Schnelligkeit aber weit überlegen. Dabei knüpfen die »modernen Spontansiedlungen« an zeitlose Archetypen des Bauens an, die bis zu einem gewissen Grad eine Antwort auf fehlende Planung und knappe Ressourcen geben. Sie benutzen ganz selbstverständlich das Raster, wie alle schnellwachsenden Pionierstädte in der Geschichte. Auch die Häuser sind Archetypen, die es überall gab und gibt: das kleine, wachsende Stadthaus in allen Varianten und Ausbaustufen. Selbst die informelle Bauweise ist heute in allen Süd-Metropolen fast gleich: ein mageres Betonskelett, ausgefacht mit Billig-Ziegeln oder Betonsteinen.



Abb. 7: Improvisierte Hütten-siedlung (La Paz).

Wie die Verstädterung und Metropolisierung, so hat auch das informelle Bauen die Planer und Architekten längst überholt. Während wir dies moderieren und beklagen, zieht die Karavane der freilaufenden Verstädterung unbeirrt weiter. Vielleicht ist ja dieses Phänomen, wie es gelegentlich geschieht, tatsächlich nur noch mit städtischer Selbstbildung, mit fraktalen Strukturen oder mit der Chaos-Theorie erklärbar.

8. *Überlebens-Städte*

Einige Regionen werden von der neuen globalen Wirtschaft ganz übergangen. Dort wird auch die städtische Armut in aller Schärfe sichtbar, wobei es kaum etwas zu beschönigen gibt. Viele der schnell und ohne jede wirtschaftliche Basis wachsenden

Süd-Städte, insbesondere im desolaten Afrika, bestehen weitgehend aus Elends-Quartieren und Flüchtlingslagern. Auch diese Hütten-Städte sind ein neuer, extremer Stadttyp, für den es kaum Beispiele gibt.

Weil fast alle Bedingungen für das städtische Leben fehlen, bilden sich diese Städte halb-städtische (oder halb-ländliche) Strukturen aus, die eine prekäre Subsistenz ermöglichen. Niemand weiß, was diese völlig improvisierten Hütten-Metropolen, die oft mehrere Millionen Einwohner haben, überhaupt zusammenhält. Sie zeigen nur eins: die ungeheure Zähigkeit, mit der selbst völlig desolate Städte um ein Überleben kämpfen.

9. Neue Städte, neue Konzepte

Weniger die alternden Industrie-Städte des Nordens, sondern die Global Cities, die Megastädte, die High-Tech- und Low-Tech-Städte des Südens werden das Städte-Panorama des nächsten Jahrhunderts in entscheidender Weise prägen. Unser Verständnis für diese post-europäischen Stadttypen ist begrenzt, weil wir kaum Erfahrungen damit haben und weil sie sich drastisch von unserer Vorstellung, was eine Stadt ist oder sein sollte, entfernen.

Auch unsere Planung versagt in den Megastädten und improvisierten Metropolen, was die Frage aufwirft, ob diese schnellwachsenden, dynamischen Gebilde überhaupt noch zu steuern sind. Wie es scheint, folgen diese weniger den planerischen Kopfgeburten, sondern anderen – womöglich chaotischen – Regeln der städtischen Selbstbildung.

Wie die Wachstumsdynamik, so ist auch die Qualität dieser Stadtgebilde nicht mehr mit herkömmlichen Konzepten zu fassen. Auch hier sind wir in europäisch-traditionellen Bildern gefangen, in denen immer wieder die historische Stadt – etwa Siena – beschworen wird. Aber neue Stadttypen müssen mit anderen Augen gesehen werden, – eine Schwierigkeit, die wir schon mit New York und Brasilia hatten und die wir, noch viel stärker, mit den Global Cities, den Megastädten, den High-Tech- und Low-Tech-Städten des Südens haben.

Natürlich haben auch die neuen, schnellwachsenden Süd-Städte eine eigene Qualität, die aber kaum mehr etwas zu tun hat mit der geschichtsträchtigen Schwere europäischer Städte, mit ihren mittelalterlichen Stadtkernen und gründerzeitlichen Blockstrukturen, ihren Korridorstraßen und Bürgerhäusern – und dies alles, wenn möglich, als Gesamtkunstwerk geordnet und bewahrt.

Die post-europäischen Städte beziehen ihre Qualität – auch die ästhetische – aus anderen, nahezu gegensätzlichen Kategorien: aus ihrer ungezügelter Dynamik und aus den starken Kontrasten, aus dem Reiz der Unfertigkeit und Improvisation und aus der Offenheit, wohin die Reise geht. So stellen sie, trotz aller Probleme, auch eine Erneuerung und Herausforderung dar, ganz ähnlich derjenigen, die es im 19. Jahrhundert gab, als die noch unfertige Industriestadt auf dem Schauplatz erschien.

Und was sollen wir im Hinblick auf unsere eigenen Städte tun? Zunächst müssen wir akzeptieren: die europäische Stadt, noch vor wenigen Jahrzehnten weltweit bewundert und kopiert, ist wieder auf das Normalmaß einer regionalen Stadt-Variante geschrumpft, die Mühe haben wird, sich im dynamischen Umbruch zu behaupten.

Vor diesem Hintergrund ist es nur natürlich, daß sich die »alte Welt« mit ihrer alternden, von Zukunftsängsten geplagten Bevölkerung umso mehr an das historische Erbe hält. Das ist aber nur die halbe Lösung. Es scheint an der Zeit, auch den anderen, innovativen Strang unserer Stadtgeschichte wieder zu beleben, der auf neue Situationen mit kühnen Visionen geantwortet hat.

Stadt/Land III

Bei unserem gerafften, aber doch nicht einseitig ausgewählten Überblick hat sich eine ebenso eindeutige wie überraschende Tendenz herausgestellt: Wo eine Stadt gepriesen oder beschrieben wird, läßt man sie als Ansammlung von Bauwerken oder als Urzelle oder Mittelpunkt eines großen politischen Organismus erscheinen, nicht als Schauplatz der zahlreichen Aktivitäten der Bürger. Es wäre vor-schnell, wollte man schließen, daß die Antike diese Aspekte völlig übersieht. Natürlich gibt es Darstellungen städtischen Lebens in der Komödie oder in anderen Genera der hellenistischen griechischen oder lateinischen Dichtung (Theokrit, Herodas, Ovid), in der städtische Lebensart der ländlichen gegenübergestellt wird, wie denn auch die Wörter *ἄστυον* und *urbanus* einen bestimmten, vielfach als erstrebenswert angesehenen Lebensstil oder jedenfalls eine bestimmte Geisteshaltung charakterisieren. Es ist nicht erforderlich, hier die Bedeutungsentwicklung beider Wörter im Einzelnen zu verfolgen; es mag genügen, sich durch sie daran erinnern zu lassen, daß die Städte als Stätte der höheren Bildung, des Witzes, des geistigen Lebens gesehen wird; und wenn es auch zahllose Lobeshymnen auf das Landleben gibt, so bleibt *rusticus* eine abwertende Bezeichnung.

CARL JOACHIM CLASSEN, Die Stadt im Spiegel der *Descriptiones* und *Laudes urbium* in der antiken und mittelalterlichen Literatur bis zum Ende des zwölften Jahrhunderts (= Beitr. z. Altertumswissenschaft 2; 1986), S. 12f.

Hanns Adrian

Wohin geht die Stadtplanung?

1. Neue Tendenzen in der Entwicklung der Städte

Es besteht ein breiter Konsens darüber, daß die Städte nicht mehr wesentlich weiter in die Fläche wachsen sollten. In Hamburg wurde zum neuen Stadtentwicklungskonzept »STEK« neben einer Expansionsvariante eine Variante »Innere Verdichtung« vorgelegt: ein gutes Beispiel für viele andere. Innere Entwicklung ist in fast jeder Hinsicht stadtperipherem und noch mehr regionsperipherem Flächenwachstum vorzuziehen.

Der Widerstand gegen die Neuausweisung von Bauland am Stadtrand wächst. Er ist wirkungsvoll, wenn auch seitens der dort Wohnenden nicht immer uneigennützig. Mehr als durch alle Instrumente der regionalen Entwicklungssteuerung wird dadurch das Wuchern der Städte in die Fläche verhindert, wenn auch nicht immer und überall. Zwar treibt die damit verbundene Baulandverknappung die Grundstücks- und Mietpreise in den Großstädten in die Höhe, löst soziale und andere Probleme aus, schafft aber andererseits eine wirtschaftliche Basis für teures Recycling von Land und für die Verdichtung suboptimal genutzter Stadtbereiche.

In vielen Städten werden derzeit große Flächen für eine Neunutzung verfügbar: Bahnanlagen, Güterbahnhöfe, Häfen, Kasernen, Flughäfen, Industriegelände, Schlachthöfe. Nach einem Jahrhundert des fast ausschließlich peripheren, ringförmigen Wachstums der Städte wird es nun Stadtumbauten geben, die das Gesicht der Städte gewaltig und manchmal auch gewalttätig verändern werden. Die Neunutzung dieser Flächen kann als säkulare Chance begriffen werden und Städte tiefgreifend verändern. Neue Stadtstrukturen können aber auch bei achtloser Planung im Inneren der Städte auf traditionelle historische Strukturen treffen und dort zu schlimmen Konflikten führen.

Im 19. Jahrhundert gab es eine ähnliche Chance nach dem Schleifen der Befestigungsanlagen. Wie manche Städte diese Chance genutzt haben, ist bis heute bewundernswert. Der Ausbau des Wiener Rings hat der Stadt den Weg in die Zukunft geöffnet. Er wurde Standort für öffentliche Bauten höchsten Anspruchs. In Frankfurt entstand auf der Fläche der Befestigungen neben wenigen Einbauten, wie beispielsweise der Oper, ein Grünring, der durch eine »Wallservitut« vor allen Eingriffen geschützt wurde. Er hat hundert Jahre später dem Bankenviertel Qualität gegeben.

Wie bisher kaum eine andere Stadt hat Paris die heutige Chance genutzt. Die »Grandes Projects« haben eine Dezentralisierung der hochangesehenen Bereiche der überla-

steten inneren Stadt in einer bewundernswerten Qualität eingeleitet. Daß sie immer wieder als selbsterrichtete Denkmale für François Mitterrand gelesen werden, zeigt, wie wenig Problembewußtsein bisher in den Köpfen verankert ist.

Anspruchsvolle Projekte in vielen Städten aus den 70er Jahren lassen Chancen, aber auch Gefahren erkennen. Neubebauungen auf den »Rückseiten« der Bahnhöfe wie in Hannover oder Düsseldorf waren weniger erfolgreich als erwartet. Der Mediapark in Köln kommt auf einem aufgegebenen Güterbahnhof viel langsamer voran als gedacht. Die Entwicklung in den Londoner Docklands hat schwere Rückschläge erlitten. Die Fläche der aufgegebenen alten Messe in Leipzig kann nur schwer vermarktet werden. Die Nachnutzung der EXPO-Insel in Sevilla gelingt offenbar nur sehr zögernd.

Fast alle Beispiele zeigen, wie schwierig »Implantationen« sein können. Sie lösen Abstoßreaktionen aus, ihr An- und Einwachsen gelingt oft nicht. Die Vermarktung eines so plötzlich auf den Markt kommenden Angebotes kann schwierig sein. Ziemlich sicher läßt sich sagen, daß Freimachung, Verkauf und Neunutzung großer innerstädtischer Flächen zur Sanierung öffentlicher Haushalte nicht viel beitragen kann.

An die Stelle persönlich verantwortlicher, in gesellschaftliche Wertmaßstäbe eingebundener Bauherrn treten überall in den Städten immer öfters »Entwickler«, die fremdes Geld mit höchstmöglichem Ertrag anlegen wollen oder Projekte nur erstellen, um sie möglichst rasch und gut zu verkaufen – wie irgendein anderes Produkt. Das führt zu strengen Wirtschaftlichkeitsmaßstäben, aber auch zu Architektur nach Marketinggesichtspunkten. Je größer die Projekte sind, und je mehr sie unter Zeitdruck geraten, desto mehr entfernen sie sich von traditioneller, feinkörniger, langsamer, ungleichzeitiger und aneignbarer Stadtentwicklung.

Die Städte sind an der Grenze ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit angelangt. Das hängt nicht nur mit ihrer Überschuldung, ihren rapide wachsenden Sozialausgaben und den hohen Transferleistungen für den Osten zusammen, sondern vor allem auch damit, daß mit jeder neuen kommunalen Investition der Unterhaltungsaufwand gewachsen ist und weiter wächst. In manchen Städten erreicht das Verلودern städtischer Einrichtungen, Straßen und Grünanlagen längst erschreckende Ausmaße.

Das wird zu neuen Denkansätzen führen, manche sind keineswegs ungefährlich. Gewiß kann ein größerer Teil der städtischen Funktionen Privaten überlassen werden. Wenn sich aber die öffentliche Hand so weit aus der Verantwortung zurückzieht, wie derzeit gelegentlich gefordert wird, so könnte die Stadt vom »Lebensraum für alle« zu einem Konglomerat aus Renditeobjekten degenerieren, aus dem diejenigen ausgegrenzt werden, die zum »Ertrag« zu wenig beizutragen scheinen. Die Neudefinition der Grenzen zwischen öffentlicher und privater Verantwortlichkeit wird die Rückkehr zu einfachen Erschließungsmustern erzwingen.

2. Neue Leitbilder – Alte Instrumente

Seit eh und je verbreiten sich in Zyklen neue Leitbilder. Sie sind gefährlich, vor allem dann, wenn sie auf monokausalen Analysen beruhen, ein Phänomen also nur aus einer Ursache heraus erklärt wird. Rezepte im Städtebau enttäuschen ihre Autoren fast immer, weil »Stadt« ein so hochkomplexes System ist, daß sich einfache Ursachen-Wirkungs-Ketten nicht herauspräparieren lassen. Viele der heute diskutierten Denk- und Handlungsansätze weisen in die richtige Richtung. Nur darf man von ihnen nicht erwarten, daß sie alleine alles zum Besseren wenden:

2.1. Robuste Strukturen

Die am Stück geplanten und erstellten großen Neubausiedlungen mit ihren nach Belichtungsgesichtspunkten, Grünzusammenhängen, wirtschaftlicher Bauweise und auch städtebaulich-räumlich manchmal ambitionierten Grundrissen haben sich oft als unflexibel, langweilig und durch ihre geringe Funktionsvielfalt als instabil erwiesen.

Überall werden derzeit in städtebaulichen Wettbewerben Rasterstrukturen prämiert, in München-Riem ebenso wie in der Innenstadt von Chemnitz oder in der neuen Wohnsiedlung am Kronsberg in Hannover. Die Ausweisungen in den Bebauungsplänen können dabei auf wenige Festsetzungen beschränkt werden.

Die Rückkehr zum System von Straße, Block und Parzelle könnte sich leicht als ein nostalgischer Traum erweisen. Große Investoren können damit nicht viel anfangen. Unbestreitbar richtig ist es aber, Erschließungsstrukturen zu wählen, die nach und nach aufgefüllt werden können, die Nutzungsmischung erlauben, Feinkörnigkeit nicht ausschließen, urbane Stadträume entstehen lassen, die öffentlichen und privaten Raum sauberlich voneinander scheiden und die auch von einer zu neuerlichem Stadtumbau veranlaßten Generation noch akzeptiert und weiter verwendet werden können. Stadtentwicklung muß heute wieder viel mehr als Prozeß begriffen werden und Stadtplanung als Prozeßsteuerung.

2.2. Ökologisches Bauen

Ziel ist die »Sustainable City«, die nachhaltige Stadt. In den Städten dürfen die natürlichen Ressourcen Boden, Wasser, Luft nicht einfach verbraucht werden. »Wir haben sie nur geliehen«. Maßnahmen genügen nicht, die eher geeignet sind, guten Menschen ein gutes Gefühl zu vermitteln, als daß sie nennenswerte Wirkung entfalten könnten. Während Flächen von gigantischem Ausmaß bei neuen Shoppingcenters, bei der Anlage künstlicher, abgedichteter Seen und bei kunststoffbelegten Sportflächen versiegelt werden, schreiben Gemeinden die unglaublichsten Petitesse in völlig überfrachten Bebauungsplänen fest. Manchmal entstehen aus eingeschränkter Sicht ungewollte Nebenwirkungen: Das Versickern von Straßenwasser in Mulden und Rigolen im Stra-

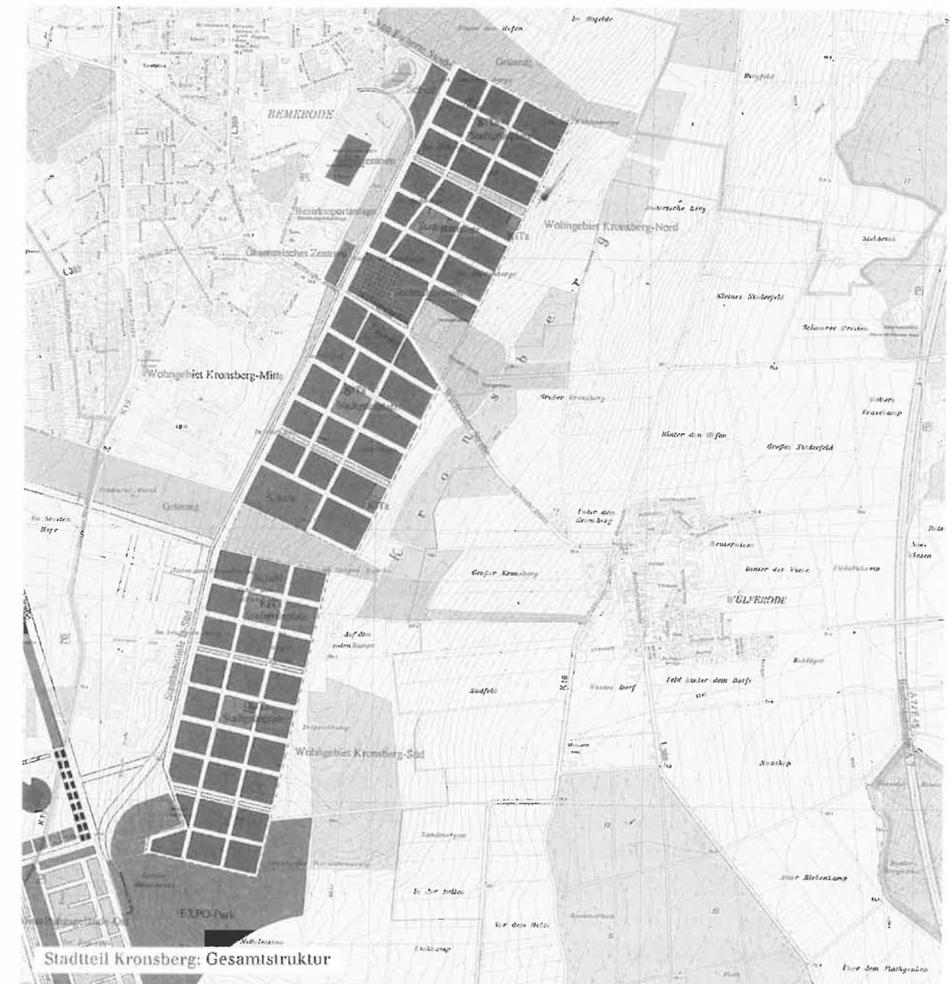


Abb. 1: Hannover; neuer Stadtteil Kronsberg, Gesamtstruktur. »Einfaches rasterförmiges Erschließungsnetz erlaubt große Flexibilität.«

ßenraum führt zu absurd breiten Straßen und damit zu unsinnigem Landverbrauch.

Ökologische Stadtentwicklung ist nur durch breit angelegte und priorisierende Planungsstrategien zu erreichen, die alle Bereiche kommunalen und staatlichen Handelns umfassen. Hier liegt ein Problem der sich immer mehr zersplitternden Behörden- und Zuständigkeitsstrukturen, in die zunehmend Mitarbeiter einziehen, deren Ziel es mehr ist, ihr spezifisches Anliegen weiterzubringen, als effiziente Lösungen zu finden. Die Neunutzung ehemals bebauter Flächen ist unter ökologischen Gesichtspunkten fast immer richtig.

2.3. Nutzungsmischung

Von der Aufhebung der fälschlich der »Charta von Athen« angelasteten Segregation der Funktionen und Nutzungen in der Stadt versprechen sich viele die »Stadt der kurzen Wege« und Rückkehr zu Urbanität und Sicherheit. Funktionstrennung ist in aller Regel durch den Markt bewirkt. Die »Fraktionierung« der Funktionen und Nutzungen in der Stadt muß durch Planung und ihre Instrumente bekämpft werden.

Es ist erschreckend, daß derzeit gleichzeitig mit fast rührendem Glauben an die Wohltaten der urbanen Mischung ein gigantisches Auseinanderreißen urbaner Funktionen erfolgt, ohne daß es dagegen nennenswerte Proteste gibt. Die Shoppingcenters auf der grünen Wiese, der neu entstehende Industriegürtel an der Peripherie der Regionen und das Abwandern der Besserverdienenden in den »Speckgürtel« verbrauchen nicht nur in unvertretbarem Maße Flächen, sondern führen auch in dauerhafte Autoabhängigkeit.

Funktionsmischung mag man dadurch anstreben, daß in den Bebauungsplänen Flickenteppiche verschiedener Ausweisungen festgesetzt werden – um den Preis oft fast totaler Inflexibilität. Sogar der Einbau von Läden im Erdgeschoß läßt sich erzwingen, allerdings nicht die Nachfrage danach. Sie ist marktabhängig. Stadtplaner laden sich hier eine ökonomische Verantwortung auf, die sie nicht tragen können. Durch die Ausweisungen können bei Planungskontinuität abgesicherte Teilmärkte entstehen, wodurch Land für verschiedene Nutzungen zu jeweils angemessenen Preisen bereitgestellt wird.

Nostalgisch immer wieder beschworene frühere Mischnutzungsmodelle wie die »Kreuzberger Mischung« beruhten auf einem unter damaligen Rahmenbedingungen ökonomisch optimierten Bautypus. Erst oberhalb der Beletage glaubte man, gut wohnen zu können. Damit stand das Erdgeschoß für Läden zur Verfügung. Denen, die im Hinterhaus wohnten, durfte es nicht viel ausmachen, daß dort Werkstätten mit ihren Lieferbedürfnissen und Emissionen untergebracht wurden.

Es ist eine gefährliche Illusion, zu glauben, daß allein durch Ausweisung von dichter Blockbebauung und Mischgebiet oder gar durch die Aufhebung der Baunutzungsverordnung Nutzungsvielfalt und Urbanität zurückkehren könnten. Hierfür müssen neue, kluge und differenzierte Baustrukturen erfunden werden, die Nutzungsvielfalt, Wohnqualität und Brauchbarkeit für gewerbliche Nutzungen miteinander verbinden. Sie sind durch allgemein wirkende Bebauungspläne nicht mehr zu erreichen.

Ein neuer Weg zeichnet sich in differenzierten Gebäudeplanungen ab, die durch »V+E-Pläne« und »städtebauliche Verträge« genehmigt werden.

3. Public Privat Partnership

Im Normalfall wurden bisher Neubaugebiete mit Bebauungsplänen überzogen, die den Gemeinden das Recht geben, die Erschließungskosten mit den Anliegern abzu-



Abb. 2: Maastricht. Bonnefontenmuseum und Uferpromenade als sympathieschaffende Elemente.

rechnen. Alle übrige Infrastruktur mußte von den Gemeinden finanziert werden. Sie sind dazu immer weniger in der Lage.

Seit Erlaß des Bundesbaugesetzes hat es immer wieder Anläufe gegeben, die Wertgewinne bei der Ausweisung von Bauland zur Finanzierung der Infrastruktur zu nutzen. Es kam zwar nicht zu einer generellen Regelung, es haben sich aber Verfahren herausgebildet, die eine wenigstens teilweise Abschöpfung im Einzelfall ermöglichen. Am einfachsten ist es, wenn die Gemeinde frühzeitig das Land aufkauft und es nach Ausweisung und Erschließung zu höherem Preis wiederverkauft. Die Ausweisung als Entwicklungsgebiet erlaubt eine legale Abschöpfung.

Mit dem »städtebaulichen Vertrag« können die Gemeinden die Entwicklungsträger verpflichten, im Gegenzug zur Baulandausweisung Infrastruktur zu finanzieren. Die Gefahren dieses Verfahrens liegen auf der Hand. Man kann es leicht zu Baulandausweisung gegen Geld umfunktionieren. Es kommt zu unsinnigen Ausweisungen, nur weil jemand dafür irgend eine besondere Leistung in Aussicht stellt. In Münster/Westfalen soll ein Shopping-Center deswegen entstehen, weil ein Bauträger verspricht, darüber ein Sportstadion zu bauen. In vielen Fällen wurden durch die städtebaulichen Verträge Mehrkosten ausgelöst, die die öffentliche Hand durch erhöhte Zuschüsse im geförderten Wohnungsbau trägt. Die Abschöpfung bestand dann nur darin, Mittel aus der Wohnungsbauförderung in die Investitionshaushalte zu übertragen.

Bei großen Projekten in der inneren Stadt sind auch reiche Gemeinden in aller Regel nicht mehr in der Lage, die Vorleistungen zu erbringen, die eine Neunutzung erst ermöglichen. Nur durch Einsatz privaten Kapitals können die Flächen vorbereitet werden. Das funktioniert nur, wenn sich das ganze Projekt »rechnet«. Der Wert der neu zu nutzenden Flächen muß durch die Vorinvestitionen so steigen, daß sie sich daraus finanzieren lassen. Hierin liegt eine große Gefahr. Investoren und Träger werden versuchen, möglichst dichte Bebauung zugestanden zu bekommen, um den Grundstückswert nach oben zu treiben. Dies hat schon bei vielen Projekten der 70er Jahre ins Desaster geführt. Die so begründeten sehr dichten Bebauungen der damaligen Zeit trafen auf wenig Akzeptanz.

Kein unabänderlicher Lehrsatz kann sein, daß große Neunutzungsprojekte ohne öffentliches Eingreifen auskommen müssen. Auch die Sanierung alter Stadtteile kam ohne Zuschüsse nicht aus. Dennoch war sie volkswirtschaftlich ein großer Erfolg. Besonders absurd ist es, wenn der Staat glaubt, beim Verkauf seiner Grundstücke stets maximale Gelderträge erzielen zu müssen und dafür bereit ist, schlechten Städtebau zu verantworten.

Struktur, Dichte, Nutzung und architektonische Qualität stadtverändernder Projekte kann nicht nur aus dem erforderlich scheinenden Ertrag von Investitionen hergeleitet werden. Ausweisungen müssen sich aus gesamtstädtischen Zielen und Erwägungen ergeben. Der Zwang zur Refinanzierung darf auf keinen Fall dazu führen, daß Qualitätsgesichtspunkte in den Hintergrund treten oder daß inkompatible Strukturen in die Städte implantiert werden.

Aus dem Versuch, große Projekte – wie zum Beispiel die Tieferlegung einer Bahnstrecke (Stuttgart) oder die Verlegung einer Messe (Leipzig, München) – durch den Verkauf freiwerdender Grundstücke zu finanzieren, kann sich nicht nur ein Zwang zu völlig übersetzter Baurechtsausweisung ergeben, sondern es entsteht möglicherweise auch ein gefährlicher Zeitdruck. Ob und wann nämlich die Vermarktung der Flächen zu den errechneten hohen Preisen tatsächlich gelingt, ist sehr stark vom Konjunkturverlauf und anderen Faktoren abhängig. Sehr leicht kann es dazu kommen, daß die Flächen an unseriöse Entwickler und Investoren vergeben werden oder daß schlechter oder gar falscher Städtebau in Kauf genommen wird, nur um die Grundstücke zeitgerecht verkaufen zu können.

In Leipzig sollte die Vermarktung der sehr gut gelegenen Flächen der alten technischen Messe mit weit mehr als einer halben Milliarde zur Finanzierung des Neubaus beitragen. Der Verkauf zu den erwarteten Preisen gelang nicht rechtzeitig, so daß die Stadt die Flächen zunächst selbst erwerben mußte.

In mehreren ehrgeizig geplanten neuen Wohngebieten in Deutschland wurde erwartet, daß die Grundstücke so rasch und teuer verkauft werden könnten, daß daraus der rechtzeitige Bau der Infrastruktur zu finanzieren wäre. Durch die schwache Nachfrage im Wohnungsbau gelingt dies derzeit jedoch nicht. Die Städte haben jetzt die



Abb. 3: Paris, Rive Gauche. »Neue Nationalbibliothek auf aufgegebenem Eisenbahngelände«.

Wahl: Werden die Grundstückspreise gesenkt, geht die ursprüngliche Rechnung nicht mehr auf; macht man Abstriche an den hochgesteckten Zielen, könnte man sich blamieren; wartet man ab, muß man mit Zwischenfinanzierungen einspringen.

Die Rolle, die dem privaten Entwicklungsträger im Prozeß der Planung, der Durchführung und der Vermarktung vertraglich zugewiesen wird, bestimmt das Ergebnis maßgeblich.

4. *Entwicklungsstrategien*

Viele Städte stehen durch den Umstieg von ständiger Stadterweiterung an den Rändern auf die Nutzung freiwerdender Flächenpotentiale im Inneren an einem Wendepunkt ihrer Entwicklung. Nur wenige Städte haben bisher umfassende Konzeptionen dazu erarbeitet. Weil es häufig nicht gelingt, die Flächen zeitgerecht und zu akzeptablen Bedingungen zu mobilisieren, sehen sich die Verantwortlichen – oft wider besseres Wissen – gezwungen, daneben nach wie vor Flächen am Stadtrand zu erschließen. Der Bund und seine ehelichen, unehelichen und seine verstoßenen Töchter tragen in großem Maße Verantwortung für diesen ökonomischen und ökologischen Unfug.

Die neu zu entwickelnden Flächen liegen zwar häufig günstig im Stadtgebiet. Selten ist ihre Lage aber so angesehen, daß sie die ihnen zugedachte Aufgabe erfüllen können

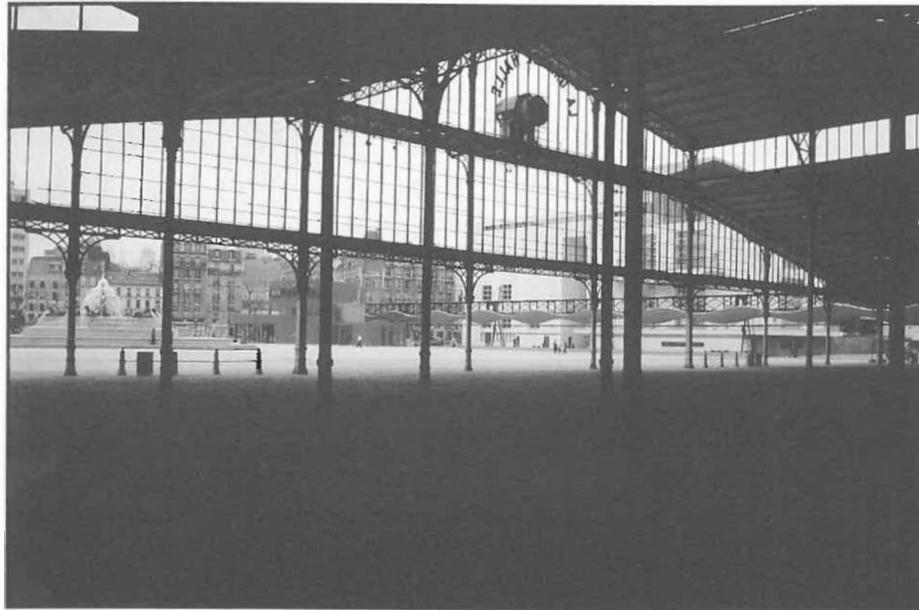


Abb. 4: Paris, Parc la Vilette; ehemalige Rinderhalle. »Spurensicherung«.

und bei anspruchsvoller Nutzung ohne Schwierigkeiten zu vermarkten sind. In sehr vielen Fällen muß der neue Standort erst »gemacht« werden. Durch geeignete Entwicklungsstrategien und Marketing muß er so vorbereitet werden, daß er interessante Investitionen anzieht. Dabei haben sich interessante Strategien herausgebildet:

- Es wird auf maximale Ausnutzung verzichtet zugunsten von Grünflächen oder Parks hoher Qualität. Auf diese Weise wird frühzeitig Akzeptanz erreicht und eine »Adresse« gebildet.
- Es werden Elemente eingefügt, die als Zeichen für ein schönes Quartier gelesen werden, zum Beispiel Alleen und Promenaden.
- Staat oder Stadt bekennen sich zu dem Standort, indem sie dort wichtige und angesehene öffentliche Gebäude erstellen.
- Es werden frühzeitig Wohnungen gebaut, deren Bewohner mit der Aneignung beginnen. Sie verteidigen den Standort später gegen Angriffe.
- Anspruchsvolle Architektur oder besondere Ziele, beispielsweise ökologisches Bauen, werden in Marketingstrategien eingebaut.

Beispiel: Maastricht

Eine aufgegebene Industriefläche am Ufer der Maas wurde neu bebaut. Erstes wichtiges Projekt ist das von Aldo Rossi entworfene Bonefanten-Museum. Eine baubestan-



Abb. 5: Manhattan, Westside; »Park und Promenade um Adresse zu machen«.

dene Uferpromenade mit zauberhaftem Blick auf die Stadt flankiert das neue Quartier. Die von Jo Conen entworfene einfache und »robuste« Bebauungsstruktur füllt sich mit Wohnungen und Gewerbe.

Beispiel: Paris, Rive Gauche und Parc de Bercy

Brachgefallene Eisenbahngelände beidseits der Seine oberhalb der Stadtmitte wurden neu bebaut. Ein aufwendiger Park (Parc de Bercy) und schöne baumbestandene Promenaden entlang der Seine entstanden. Es muß als ein Zeichen ungewöhnlicher Entschlußkraft gesehen werden, daß das Finanzministerium aus dem Louvre in ein aufregendes Gebäude in diesem Bereich verlegt werden konnte. Die neue Nationalbibliothek am linken Seineufer ist als wichtiges Zeichen aus der Stadt sichtbar. Eine Sportarena, »Omnisport«, führt viele Leute an den neu entwickelten Ort.

Beispiel: Paris, La Villette

Kern eines ausgedehnten neugennutzten Schlachthofgeländes ist ein große Aufmerksamkeit erregender, wenn auch nicht sehr gut nutzbarer Park (Architekt: Tschumi) mit einem aufwendigen Museum. Ein Konservatorium und ein Konzertgebäude wurden hier angesiedelt. Die sorgfältig wiederhergestellte ehemalige Rinderhalle wurde zur Veranstaltungshalle und macht die Geschichte des Ortes sichtbar. Der umgebende Stadtteil erfährt eine gewollte und wirksame Aufwertung.

Beispiel: Manhattan, Battery Park

Frühere Hafengebäude wurden mit dem Aushub des World-Trade-Centers aufgefüllt. Neben sehr aufwendig gestalteten Bürogebäuden (World Finance Center), wurden in wunderbarer Lage sehr attraktive Wohnungen gebaut. Es entstanden Uferpromenaden, ein zum Wasser hin geöffneter Park und ein Segelhafen; im dicht bebauten Manhattan ungewöhnliche Attraktionen.

Beispiel: Köln, Mediapark

Das Projekt wurde von vornherein einem Marketingkonzept unterworfen: Der Wettbewerbsentwurf von Helmut Zeidler war nicht nur auf Goldpapier gezeichnet, sondern bemühte sich auch in allen seinen Inhalten von vornherein um Akzeptanz. Erster Schritt war die Anlage eines künstlichen Sees (mit darunterliegender Tiefgarage) mit Grün und Platzflächen. Frühzeitig begann der Bau von Wohnungen. Die Entwicklung der übrigen Bebauung geht langsamer voran als eingeschätzt.

Bei allen großen Projekten der inneren Entwicklung treten intensive Wechselbeziehungen zwischen umgebender Stadt und Implantat auf. Sie können in höchstem Maße konfliktreich sein. Kompatibilität zwischen beiden herzustellen, ist eine der schwierigsten Aufgaben überhaupt. In der umgebenden Bebauung gibt es in aller Regel fest begrenzten öffentlichen Raum, kleine Parzellen mit vielen Eigentümern, die mit dem Stadtteil fest verbunden sind, sich verändernde Nutzungen, Ungleichzeitigkeit und Vielfalt.

Es hat nichts mit konservativer Feigheit zu tun, wenn man Elemente »verträglicher« und traditioneller Stadtentwicklung nutzt, um urbane Kontinuität herzustellen. Es war ein Fehler der 70er Jahre, völlig neue Elemente mit anderen Erschließungssystemen und damit Machtstrukturen und Eigentümer in Stadtteile einzufügen, die aus irgendeinem Grunde aus dem städtischen Kontext ausgespart geblieben waren.

Die Bebauung solcher Gebiete der inneren Stadterweiterung kann sich über lange Zeiträume hinziehen. Sie muß in kleinen Portionen erfolgen, so wie Nachfrage am Markt besteht. Erfolgt die Bebauung zu schnell, so wird Aneignung erschwert oder gar ausgeschlossen. Wird über die Nachfrage hinaus gebaut, zum Beispiel wegen eines Konjunkturtales, so kann es zu spekulativen unseriösen Investitionen kommen oder gar zu Leerständen. Sie werden als Mißerfolg gewertet und können das Ansehen eines ganzen Gebietes nachhaltig stören.

Die komplizierten und oft risikoreichen Finanzierungsstrukturen enthalten immer die Gefahr, daß zu schnell entwickelt werden muß. Doch ist nicht nur die Fähigkeit zur Schnelligkeit erforderlich, sondern mehr noch der Mut, langsam zu sein.

Johann Jessen

Stadtplanung – eine lernende Disziplin?

Ob und in welcher Weise lernt die Stadtplanung? Nach welchen Kriterien entwickelt sich das inhaltliche, konzeptionelle und methodische Repertoire des Fachs? Gibt es einen gesicherten Wissensfundus oder Erfahrungsschatz, auf dem es aufbauen kann, um für zukünftige Aufgaben gerüstet zu sein? Es geht dabei nicht um das individuelle Lernen von Stadtplanern, nicht um Ausbildungs- und Weiterbildungsfragen, sondern um die Frage nach Fortschritt in der Stadtplanung. Dieser Frage nähert sich der Beitrag aus drei Richtungen: Wie beurteilen Stadtplaner die Lernfähigkeit des eigenen Faches? (I) In welchen gesellschaftlichen Kontexten erfährt Stadtplanung inhaltliche und methodische Entwicklungsschübe? (II) Mit welchen Instanzen hat sich das Fach ausgestattet, um bewußt Lernprozesse zu organisieren? (III).¹

I

Selbst die heftigsten Kritiker von Schul- und Apparatedizin werden nicht bestreiten, daß ärztliche Kunst durch medizinische Forschung ständig Fortschritte macht. Diagnosen werden genauer, Therapien verlässlicher und verträglicher. Krankheiten können geheilt werden, die zuvor als unheilbar galten. In einem dem Städtebau benachbarten Fach, dem konstruktiven Ingenieurbau, darf man wohl ebenfalls davon ausgehen, daß sich der Wissensfundus des Faches durch Experimente, Forschung und Bauerfahrung kontinuierlich verbreitert hat. Das Resultat jenseits aller Kunstfehler und Irrwege: immer leistungsfähigere Materialien, ausgeklügeltere Berechnungsverfahren, kühnere Konstruktionen, kürzere Planungs- und Bauzeiten.

In Stadtplanung und Städtebau liegen die Dinge offensichtlich komplizierter. Sie stehen nicht im Ruf, durch immer großartigere und eindrucksvollere Leistungen wachsende öffentliche Anerkennung zu erfahren. Bürger, befragt, was sie vom Fortschritt im Städtebau hielten, wären vermutlich entweder irritiert oder würden, die historischen Altstädte vor Augen, eher das Gegenteil, Rückschritt, erkennen wollen. Auch unter Stadtplanern selbst schwankt das Meinungsbild zur Lernfähigkeit ihrer Disziplin. Sie halten je nach Kontext und eigener Erfahrung die Stadtplanung für lernfähig oder auch nicht. Einen Fortschritt bestreiten diejenigen, die an der Stadtplanung

¹ Für die Veröffentlichung überarbeiteter und geringfügig erweiterter Vortrag auf dem Symposium »Stadt als Perspektive« am 8. Mai 1996 an der Universität Stuttgart. Für Hinweise und Kritik danke ich Robert Lemmen, Walter Siebel und Uwe-Jens Walther.

- ihre Abhängigkeit von *modischen Strömungen* betonen. Da sich städtebauliche und architektonische Konzepte nach dem Gesetz von Teenagermoden (Hauptsache anders als die alten) verändern würden, dürfe man nach Fortschritten nicht suchen wollen;
- die dienstbare *Magd* beklagen. Da Stadtplanung nur ökonomischen und politischen Imperativen folgen könne, fehle ihr die Selbständigkeit als Grundvoraussetzung des Lernens. Fortschritt der Disziplin ließe sich dann allenfalls zynisch als die allmähliche Einsicht in diese Tatsache definieren.
- die *Kasuistik* für das Entscheidende halten, wonach jedes Planungsproblem sich von Fall zu Fall anders darstelle. Danach könne es nur gute oder schlechte Lösungen für den konkreten Einzelfall geben. Der Akkumulation und Übertragung von Erfahrung auf andere Fälle, kurz der Verallgemeinerung von Wissen seien enge Grenzen gesetzt.

Vermutlich hat sich jeder Stadtplaner schon in ähnlicher Weise geäußert, wenn es um die Frage ging, was Stadtplanung ausmacht. Wie alle Klischees halten sich auch diese so hartnäckig, weil sie Wahrheit enthalten. Wer wollte bestreiten, daß ökonomische Zwänge, politische Vorgaben, aber auch Modeströmungen Stadtplanung maßgeblich beeinflussen und lokale Ausformungen der Planungsprobleme den Gestaltungsrahmen für Planung stark festlegen.

↙ Gleichzeitig gehen Stadtplaner in ihren Wertungen wie selbstverständlich davon aus, daß Stadtplanung eine lernende, lernfähige Disziplin ist: etwa dort, wo Konzepte und Strategien im nachhinein, quasi im kollektiven Rückblick, als Fehlschlag oder aber eben auch als Erfolg bewertet werden. Gemeint sind hier nicht individuelle städtebauliche Kunstfehler, handwerkliche Schnitzer oder das planerische Tapsen in »Denkfallen« (Schönwandt) und dergleichen, sondern Grundorientierungen in den Zielen und Mitteln. Um einige Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit zu nennen:

- Die einseitige Erhöhung der Erreichbarkeit der Innenstädte für motorisierten Individualverkehr durch autobahnähnliche Trassen in den sechziger Jahren, die Fußgänger und Fahrradfahrer in Tunnel und auf Brücken schickt und ein überreiches Angebot an Parkplätzen in immer größeren Tiefgaragen und Parkhäusern bereithält, gilt den meisten Stadtplanern heute im Rückblick als Fehler.
- Ähnlich bewertet wird der normgerechte Ausbau von Ortsdurchfahrten im ländlichen Raum, die den Dörfern ihre besondere ortstypische Eigenart genommen hätten.
- Der Wohnungsbau in den Großsiedlungen, zumindest soweit er Familien mit Kindern in Hochhäuser unterbringt, wird als Fehler gesehen, da das Wohnen im Hochhaus den Familienalltag mit kleinen Kinder unnötig erschwert.

Diese Reihe ließe sich ohne Mühe verlängern. In vielen Fällen sind späteren Einsichten die Taten gefolgt. Stadtplanung hat mit Fehlerkorrektur reagiert; durch Rückbau innerstädtischer Haupterschließungsstraßen, Dorferneuerung und die Nachbesserung von Großsiedlungen usw.

Nun wird keiner die Stadtplanungsgeschichte der Bundesrepublik nur als eine Geschichte von Fehlschlägen sehen. Umgekehrt gibt es genügend städtebauliche Konzepte der Vergangenheit, die als Erfolge gelten, wenn auch selbstverständlich nicht in jedem Einzelfalle oder gar in vollem Umfange. So besteht breiter Konsens, daß die Modernisierung der Gründerzeitviertel in den letzten 20 Jahren eine Strategie war, mit der es den Großstädten gelungen ist, die Bausubstanz zu erhalten, die Wohnqualität in der Innenstadt zu verbessern und die Quartiere zu stabilisieren. Ebenfalls die Einrichtung von Fußgängerzonen und die Sanierung der Altstadtkerne usf. haben im nachhinein breite Zustimmung erfahren. Unter »Erfolgsstory« firmieren auch die flächenhafte Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung.

Fortschritt in der Stadtplanung zu verorten, wird nicht dadurch einfacher, daß die Bewertung städtebaulicher Epochen und ihrer gebauten Zeugnisse aus bekannten Gründen bisweilen extremen Schwankungen unterliegt: die Stadt des 19. Jahrhunderts: fünfzig Jahre lang Schreckensbild, inzwischen seit über zwanzig Jahren Vorbild, nicht für alle Stadtplaner, aber für viele. Die an der historischen Stadt orientierten Wiederaufbauplanungen in Freiburg, Freudenstadt und anderswo, von den Zeitgenossen als rückständig geschmäht, werden heute gemeinhin geschätzt, während die seinerzeit als weitsichtig gelobten Wiederaufbauplanungen, die der städtebaulichen Moderne in besonderer Weise verpflichtet waren, heute oft als zweite Stadtzerstörung bewertet werden.

Entscheidend ist in diesem Zusammenhang zunächst nicht, ob die fachliche Qualifizierung als Fehlschlag oder Erfolg richtig ist oder nicht, sondern daß man sehr selbstverständlich in diesen Kategorien denkt. Indem die Erschließung der Innenstädte durch den Bau breiter Schnellverkehrsstraßen, um ein Beispiel herauszugreifen, als Irrtum charakterisierbar ist, wird zugleich damit die Aussage getroffen, daß generell ein anderes Innenstadtkonzept, das ohne autobahnähnliche Trassen und mit weit weniger Parkhäusern auskommt, eine realistische Option gewesen wäre. Mit einer positiven Bewertung wird behauptet, daß eine ganz andere Strategie, z.B. für die Gründerzeitviertel die forcierte Umnutzung des Bestandes zu Büros oder kompletter Abriß und Neubau genauso möglich gewesen wäre. Von Fehlern kann nur sprechen, wer ihre Vermeidung für eine denkbare und realistische Option hält. Solche immer wieder aufgestellten Fehler- und Erfolgsbilanzen unterstellen Irrtum als möglich genauso wie die Möglichkeit, ihn zu vermeiden und damit die Chance zu lernen.

Wie ambivalent und fragil das Verhältnis von Stadtplanern zur Lernfähigkeit ihres eigenen Faches und die Selbstinterpretation zwischen Allmacht und Ohnmacht ist, hat sich zuletzt paradoxerweise in den geradezu beschwörenden *Lernappellen* gezeigt, die westdeutsche Stadtplaner in den ersten Jahren nach der Wiedervereinigung an die Stadtplaner in den Städten der neuen Bundesländer gerichtet haben. Darin wurden die Kollegen beschworen, doch bitte die Fehler und Versäumnisse der westlichen Stadtplanung zu vermeiden: z. B. die Städte nicht dem Automobil vollständig auszuliefern, das

vieleorts gut ausgebaute, wenn auch erneuerungsbedürftige ÖPNV-Netz zu erhalten, die Zersiedlung des Umlandes zu verhindern, Ansiedlungen des großflächigen Einzelhandels in freier Landschaft zu beschränken und die Innenstädte zu stärken. Aber gerade im Beschwörenden dieser Appelle wohnte auch schon unübersehbar der Zweifel, ob es überhaupt gelingen kann, daß Stadtplanung im Osten die Kastanien aus dem Feuer holt, die im Westen schon »verkohlt« waren.

II

Die Ambivalenz in der Selbstbewertung der Disziplin hat möglicherweise ihre Wurzeln darin, daß die Stadtplanung in der Vergangenheit unter sehr unterschiedlichen Umständen zu neuen inhaltlichen und methodischen Orientierungen gefunden hat. Wenn man die Geschichte der modernen Stadtplanung als den Lernprozeß einer Fachdisziplin zu interpretieren versucht, was zugegeben eine gewagt-optimistische Lesart ist, zeigt sich ein widersprüchliches Bild.² Es sind drei sehr unterschiedliche historische »Lernkontexte« und, damit verknüpft, sehr unterschiedliche Formen des Lernens: im Kontext von Katastrophen, im Kontext sozialer Konflikte und im Kontext von Prosperität.

Lernen im Kontext von Katastrophen

Es besteht kein Zweifel, daß sich durchgreifende Veränderungen in der Stadtplanung in Zeiten und als Folge schwerer gesellschaftlicher Krisen vollziehen, wenn die bisherigen Routinen vollständig versagen und keine Alternativen mehr offenstehen. Die Ausweglosigkeit erzeugt den Druck, die bisherige Planungspraxis grundlegend in Frage zu stellen und die entsprechenden finanziellen, politischen und fachlichen Anstrengungen für eine inhaltliche und methodische Neuorientierung auf sich zu nehmen. Als Beispiele solcher Paradigmenwechsel in der räumlichen Planung seien hier die historischen Ursprünge der modernen Stadttechnik und des sozialen Wohnungsbaus sowie die zukünftige ökologische Herausforderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung angeführt.

Die sozialen Mißstände in den Großstädten des 19. Jahrhunderts gaben bekanntlich einen wesentlichen Anstoß für die Anfänge der modernen Stadtplanung. Typhus- und Choleraepidemien zwangen die Großstädte in der Stadttechnik zu gewaltigen Kraftakten. Der Aufbau der Wasserversorgung, der Kanalisation und Energieversor-

² Es geht hier nicht um eine zeitliche Abfolge im Wandel der Planungskultur, wengleich sich die genannten Kontexte auch auf die bekannte Phasierung von G. Albers (Auffangplanung, Anpassungsplanung, Entwicklungsplanung, Perspektivische Planung) beziehen lassen, sondern um den Versuch, unterschiedliche Konstellationen zu identifizieren, in denen sich Neuerungen in der Stadtplanung vollziehen können. Vgl. G. Albers, Über den Wandel des Planungsverständnisses, in: M. Wentz (Hrsg.), Wohnstadt, Frankfurt/M. / New York 1993.

gung waren zur damaligen Zeit außerordentliche Ingenieurs- und Planerleistungen, die teilweise vielerorts bis heute Bestand haben. Es handelte sich um enorme Investitionen in einem Bereich, für den es bis dahin kaum oder keine Erfahrungen gegeben hatte. Diese Etablierung von Planung als kommunale Aufgabe war ein sehr widersprüchlicher Prozeß mit unzähligen Rückschlägen und Umwegen, der jedoch schließlich in die Entwicklung des Bau- und Planungsrechts und die Einrichtung kommunaler Fachämter und Verbände einmündete und nicht zuletzt zum Aufbau entsprechender Fachgebiete an den Hochschulen führte.³

Großer Wohnungsmangel und der Zusammenbruch des privaten Wohnungsbaus haben unter den veränderten politischen Machtverhältnissen der zwanziger Jahre den Mietwohnungsbau als Aufgabe kommunaler und staatlicher Sozialpolitik entstehen lassen. Selbstverständlich liegen die historischen Wurzeln der Wohnbaureform vor dem Ersten Weltkrieg, aber stadtstrukturprägend und auch zum wichtigen Bezugspunkt stadtplanerischer und städtebaulicher Arbeit, der aller Aufmerksamkeit, Kompetenz und allen fachlichen Engagements wert war, wurde sie in Deutschland erst mit dem Siedlungsbau in der Weimarer Republik. Dabei ist es nicht nur der in den zwanziger Jahren entwickelte neue Entwurf der modernen Stadt und des modernen Wohnens, der die Städte nachhaltig geprägt hat und bis heute nachwirkt. Es ist auch der »soziale Wohnungsbau« als Durchsetzungsinstrument städtebaulicher Konzepte, der immer noch vielfach das Selbstverständnis von Planern insbesondere bei Stadterweiterungen unterfüttert. In vielen städtebaulichen Entwürfen für neue Stadtteile wird implizit davon ausgegangen, daß der soziale Wohnungsbau als Garant für die Umsetzbarkeit detaillierter Konzepte auch in Zukunft die Bedeutung behalten könne, die er über lange Jahre innehatte.

Die Gefahr weltweiter Klimaveränderungen durch das »Global Warming«, die die bisherigen Grundlagen der Stadtentwicklung in der westlichen Welt in Frage stellt, werden möglicherweise in Zukunft ebenfalls zu einem Paradigmenwechsel in der Stadtplanung zwingen. Es ist bekannt, daß im Überlebensinteresse der nachfolgenden Generationen und anderer Teile dieser Erde das bisherige Stadtentwicklungsmodell in den hochindustrialisierten Ländern der westlichen Welt nicht fortgeschrieben werden kann. Eine Stadt, die die Kontinuität bisheriger Wachstumsprozesse und Mobilitätsformen auf Dauer verkraften kann, ist nicht vorstellbar. Noch haben Stadtplanung und Stadtpolitik auf diese schmerzhaft Einsicht nicht wirklich reagieren müssen. Auch sind keine realistischen Ansatzpunkte erkennbar, wie heute und in unseren Städten tatsächlich eine Umkehr oder besser ein qualitativer Wandel bisheriger Trends wie z. B. Mobilitätswachstum, weiterer Landschaftsverbrauch, fortgesetzter Funktionsent-

³ Daß sich die Genese moderner Stadtplanung selbstverständlich nicht in der Gefahrenabwehr erschöpfte, muß hier nicht näher ausgeführt werden. Vgl. J. Reulecke, Geschichte der Urbanisierung in Deutschland, Frankfurt 1985; W. Kieß, Urbanismus im Industriezeitalter, Berlin 1992.

mischung usf. zu bewerkstelligen wären. Die immer ernster geführte Diskussion um die praktischen Konsequenzen, die das Ziel einer »Nachhaltigen Siedlungsentwicklung« verlangt, verweisen darauf, daß die Zuspitzung ökologischer Probleme voraussichtlich einen ähnlich durchgreifenden Veränderungsschub in Konzepten und Methoden der Stadtplanung auslösen wird wie dies in den beiden zuvor genannten historischen Kontexten der Fall war, ohne daß jedoch bereits jetzt dessen Konturen ernstlich absehbar wären.⁴

Lernen im Kontext sozialer Konflikte

Eine Neuorientierung in der Stadtplanung ist des weiteren oft dann ausgelöst worden, wenn durch politische Konflikte Projekte und Strategien so blockiert sind, daß alle Beteiligten keinen anderen Weg sehen, als neue Wege zu versuchen. Auch hierfür zwei Beispiele, zum einen der Zielwechsel in der Stadterneuerung von der Funktionssanierung hin zur erhaltenden Erneuerung in der ersten Hälfte der siebziger Jahre, zum anderen die Neuorientierung kommunaler Verkehrsplanung.

Der Kurswechsel in der Stadterneuerung kann als ein widersprüchlicher, schmerzhafter Lernprozeß interpretiert werden, fast als ein Lernen wider Willen. Zwar war schon im Städtebauförderungsgesetz durch die Regelungen zur Bürgerbeteiligung und zum Sozialplan Anfang der siebziger Jahre anerkannt worden, daß Stadtplanung im Bestand auf die Kooperationsbereitschaft der Grundeigentümer, Bewohner und Betriebsinhaber angewiesen ist. Anfänglich agierten Stadtplaner sowohl hinsichtlich der Inhalte wie des Verfahrens jedoch vielfach so, als ob es sich um Stadterweiterungen auf der grünen Wiese handelte. Der Anstoß für eine Wende von der Funktions- zur Substanzsanierung kam in der Regel nicht aus der Mitte der Stadtplanungspraxis selbst, sondern vom organisierten Bürgerwiderstand, von den Bürgerinitiativen, die sich die »Rettung der Altstadt, des Quartiers« auf die Fahne geschrieben hatten. Häufig wurden sie unterstützt durch professionellen Sachverstand außerhalb der Ämter und der großen Sanierungsträgergesellschaften, Studenten, frisch diplomierte Architekten und Stadtplaner, Hochschullehrer, die sich in den Initiativen für neue Sanierungsziele und Beteiligungskonzepte engagierten. Vollzogen haben sich die Lernprozesse hier durch massive Konflikte, in denen sich unterschiedliche Organisationen unterschiedlich anpassungs- und lernfähig erwiesen haben.⁵

⁴ Man möge sich nur vorzustellen versuchen, daß alles, was im jüngsten Städtebaulichen Bericht für eine »Nachhaltige Stadtentwicklung« an notwendigen planerischen und politischen Strategien aufgeführt ist, tatsächlich umgesetzt würde. Vgl. *Bundesanstalt für Raumordnung und Landesplanung*. Städtebaulicher Bericht. Nachhaltige Stadtentwicklung. Herausforderungen an einen ressourcenschonenden und umweltverträglichen Städtebau, Bonn-Bad Godesberg 1996.

⁵ Viele heute etablierte Stadtplanungsbüros verdanken diesen Konflikten ihren ersten Auftrag. Vielleicht lassen sich hier gewisse Analogien zu anderen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft ziehen; gemeint ist die Beobachtung, daß eigentliche technologische Innovation nicht von den großen

Eine ganz ähnliche Entwicklung hat sich in der kommunalen Verkehrsplanung vollzogen. Heftige kommunalpolitische Auseinandersetzungen um Einzelprojekte wie Straßenverbreiterungen, Umgehungsstraßen, neue U-Bahntrassen usf. haben auch die Verkehrsplanung als rein technisch sich verstehende Fachplanung in Frage gestellt. Die Analysen und Prognosen, mit denen noch in den sechziger Jahren umfassende, teure und tief in die Stadtstruktur eingreifende Straßenplanungen unwidersprochen begründet werden konnten, verloren ihre Autorität als unanzweifelbare, da wissenschaftlich gewonnene Planungsgrundlagen. Heute muß sich städtische Verkehrsplanung wie jede andere raumwirksame Planung grundsätzlich nicht nur der Zustimmung der kommunalen Entscheidungsträger, sondern auch der betroffenen Anwohner und der zukünftigen Nutzer versichern.

Die wichtigste Lernerfahrung besteht in beiden Fällen darin, daß Planung im Bestand nicht gegen und nicht ohne Bewohner möglich ist. Ausgehend von den heftigen Konflikten in der Stadterneuerung und Verkehrsplanung ist die kommunale Planung politisiert worden. Es haben sich seither unterschiedlichste Formen der Planungsbeteiligung von Bürgern herausgebildet. Die Bürgerbeteiligung ist rechtlich verankert und erstreckt sich inzwischen auf fast alle öffentlichen Planungsaufgaben. Damit haben sich die Rahmenbedingungen der Stadtplanung grundlegend verändert. Einen Weg zurück in die Unschuld einer ausschließlich technisch definierten Fachplanung oder künstlerischen Disziplin, die nur den eigenen Maßstäben genügen muß, erscheint nicht mehr vorstellbar und zum Mißerfolg verurteilt.⁶

Lernen im Kontext von Prosperität

Es gibt aber auch Umstände, unter denen Stadtplanung Innovationen erfahren hat, die gerade nicht durch krisenhafte Zuspitzung, sei es durch Mangel und Not oder durch soziale Konflikte, geprägt sind, sondern durch das Gegenteil, durch Überfluß. Dies scheint für die achtziger Jahre charakteristisch gewesen zu sein. Insgesamt günstige räumliche, zeitliche und finanzielle Randbedingungen haben zu einem bestimmten Typus neuer Ansätze geführt, die eher aus einem fast »spielerischen« Umgang mit der Stadt erwachsen.

Das ruhigere Fahrwasser der Stadtentwicklung ließ Raum für eine Fülle von Experimenten und Modellen unterschiedlichster Art, die untereinander kaum in Verbindung stehen. Etwas überspitzt formuliert: 1000 Blumen, die in 1000 Nischen blühen, z. B.

Konzernen, sondern von den Klein- und Mittelbetrieben bis hin zu den berühmten Garagenfirmen ausgeht.

⁶ Wie räumliche Planung, die bewußt als Aushandlung von Interesssen und Kommunikationsprozeß konzipiert ist, inzwischen buchstäblich alle denkbaren Aufgabenfelder erreicht hat, wird deutlich in: *K. Selle* (Hrsg.), *Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen*, Wiesbaden 1996.

die Beteiligungs- und Selbsthilfeexperimente im Wohnungsneubau, Projekte des gemeinschaftlichen und genossenschaftlichen Wohnens, die ersten Experimente mit dem ökologischen Bauen, Projekte der Nutzerbeteiligung bei der Wohnumfeldverbesserung, die Einrichtung von Mietergärten und Stadtgärten u. v. m.⁷

Da man nicht den Druck der großen Zahl im Nacken hatte, konnte man sich den Aufgaben z. B. im Wohnungsbau mit einer bis dahin so nicht möglichen Hingabe zum Detail widmen, so beim Entwurf von Wohnung und Wohnumfeld, bei der Organisation des Beteiligungsprozesses, beim Durchspielen von Varianten und dem Erproben unterschiedlichster Ansätze ökologischen Bauens usw.

Ein besonderes Merkmal dieser Experimente ist neben ihrer Überschaubarkeit und der Liebe zum Detail die Tatsache, daß der Anstoß nicht aus der Mitte der einschlägigen Disziplinen und der Branchen, sondern oft von außen, von Bürgergruppen, Initiativen, Vereinen und Verbänden, neu gebildeten Genossenschaften usw., die ihre Projekte oft mit großen Mühen und gegen rechtliche, politische und förderliche Restriktionen durchsetzen mußten.

Nicht alles hat Bestand; es ist manches darunter, was man heute, zehn Jahre später, als zeitgebunden abtun mag. Erst jetzt, da für Modelle Zeit und Geld fehlen und gleichzeitig die komplexen städtebaulichen Aufgaben wie der Bau neuer Stadtteile und großer Stadtumbau anstehen, zeigt sich, was von den Experimenten zum Modell für die große Zahl taugt. Manches ist über den Prototyp hinaus gelangt und findet sich in den großen Projekten in aller Selbstverständlichkeit wieder, z. B. in der Dimensionierung und Gestaltung der Erschließung und Freiflächen neuer Stadtteile, die sehr von den Erfahrungen zehren, die in der Zeit der Experimente gemacht worden sind, z. B. im ökologischen Bauen, das inzwischen schon lange über die frühe Phase engagiert-nativer Experimentierlust hinaus ist. Es wäre ein Fortschritt, wenn aus dieser Erfahrung der Schluß gezogen würde, das Experiment als eine kreative, preiswerte und in seinen Wirkungen kontrollierbare Planungsmethode zu etablieren, da es selbst, wenn es scheitert, produktiv ist.⁸

Der Blick zurück zeigt, daß das »Lernen der Stadtplanung« als Fachdisziplin unter sehr unterschiedlichen Umständen sich vollzieht und dabei Beiträge sehr unterschiedli-

⁷ Eine breite Übersicht bieten die Tagungsbände des Wohnbunds aus dieser Zeit. Vgl. J. Brech (Hrsg.), Beispiele – Experimente – Modelle. Neue Ansätze im Wohnungsbau und Konzepte zur Wohnraumerhaltung, Band I und II, Darmstadt 1981/1982; J. Brech/Wohnbund (Hrsg.), Beispiel, Modelle, Experimente. Konzepte zur Wohnraumerhaltung, Darmstadt 1986. Außerdem *Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung* (Hrsg.), Selbstgestaltung der Wohnumwelt. Anregungen und Beispiele, ILS-Schriften 46, Dortmund 1992.

⁸ Experimente in der Stadtplanung und im Städtebau sind bekanntlich sehr schwierig, da sie in einem stark verregelten und politisch überformten Umfeld umzusetzen sind. Einen großen Schritt nach vorn hat hier sicher die Umorientierung der Ressortforschung des BMBau in Gestalt der Forschungsfelder im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) bedeutet, die Mitte der 80er Jahre erfolgte.

cher Reichweite hervorbringt. In krisenhafter Zuspitzung, sei es durch Not oder Konflikt, ist Stadtplanung zur Erweiterung und Neuorientierung ihrer Konzepte und Methoden gezwungen: Stadtplanung *muß* lernen. Unter günstigen Umständen, in denen Zeit, Geld, Kompetenz und Engagement zusammenkommen, eröffnen sich Chancen, die nur erkannt und ergriffen werden müssen: Stadtplanung *kann* lernen.

III

Unabhängig von den gesellschaftlichen Umständen, unter denen die Stadtplanung Veränderungsschübe erfahren hat, die man auch im nachhinein als Fortschritt deuten kann, haben Stadtplanung und Städtebau sich bewußt Instanzen geschaffen, deren Aufgabe es ist, kollektives Lernen zu ermöglichen und zu beschleunigen. Als solche Instanzen lassen sich ohne Anspruch auf Vollständigkeit das Wettbewerbswesen, der organisierte Erfahrungsaustausch, Bauausstellungen und die Stadtforschung ansehen.

Eine sehr wichtige und die historisch wohl älteste Institution ist das *Wettbewerbswesen*, um das andere Disziplinen die Stadtplanung eigentlich beneiden müßten, da hier im Idealfalle durch »edlen Wettstreit« für eine konkrete Planungsaufgabe die beste Lösung gesucht wird, und oft mit Erfolg.⁹ Darüber hinaus erfüllt er indirekt für Teilnehmer, Auslober und Fachöffentlichkeit die zusätzliche Funktion, aus der Alltagsroutine herauszutreten und sich durch eigene konzentrierte Arbeit oder durch die Vorschläge anderer für neue Perspektiven auf ein Thema zu öffnen. So trägt die Wettbewerbskultur nicht nur zur Selbstverständigung der Fachdisziplin bei, sondern wirkt auch in die Öffentlichkeit hinein. Trotz der zahlreichen bekannten Probleme kann man das Wettbewerbswesen in diesem Zusammenhang nicht hoch genug bewerten, auch wenn sich nur in Ausnahmefällen sagen läßt, daß es Wettbewerbsergebnisse gewesen sind, die tatsächlich Schule gemacht haben, indem sie über den Einzelfall hinausweisende prinzipielle Lösungen boten.

Gewöhnlich werden Architektur- und Städtebaupreise sehr planungs- und baunah vergeben. Möglicherweise könnte der Lerneffekt für die Stadtplanung durch einen anderen Typ von Wettbewerb noch erhöht werden, den Ulrich Pfeiffer angeregt hat: ein städtebaulicher Preis, der bestimmte wichtige Bauaufgaben, z. B. neue Wohnquartiere oder Gewerbegebiete zehn oder fünfzehn Jahre nach ihrer Realisierung bewertet und prämiert, z. B. das beste Quartier im verdichteten Flachbau der 80er Jahre. Dies würde dem Gedanken sehr viel stärker Rechnung tragen, daß sich die Erzeugnisse der Planungs- und Entwurfsarbeit in der alltäglichen Nutzung bewähren müssen. Ein solcher Preis würde die Auslober und die Fachöffentlichkeit dazu zwingen, die Bewertungskriterien für eine Aufgabe immer wieder neu zu überprüfen, Erfahrungen syste-

⁹ H. Becker, Die Geschichte der Architektur- und Städtebauwettbewerbe, Stuttgart / Berlin / Köln 1992.

matisch aufzuarbeiten und sich gegen Moden zu immunisieren. Außerdem wäre es interessant zu sehen, ob diejenigen Vorhaben, die zum Zeitpunkt der Planung von der Fachöffentlichkeit sehr hoch bewertet wurden, z. B. Wettbewerbssieger, den Vogel zehn Jahre später wieder abschießen, oder ob dies andere bis dahin nicht hervorgetretene Projekte beanspruchen würden.

Es ist keine Besonderheit des Stadtplanerberufs, daß neben der in Ausbildung und Studium erworbenen Grundqualifikation die Berufserfahrung, »learning on the job« entscheidend ist. Eine wichtige Rolle spielte im Berufsalltag vieler engagierter Stadtplaner der *organisierte Erfahrungs- und Informationsaustausch* unter Kollegen. Hierfür gibt es bekanntlich ein ziemlich dichtes Angebot von Fachtagungen, Kolloquien und dergleichen, das von verschiedenen Institutionen und Verbänden regelmäßig unterbreitet wird, z. B. von dem Institut für Städtebau und Wohnungswesen in München, dem Institut für Städtebau in Berlin, dem Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, der SRL usw.

Eine besonders spektakuläre und öffentlichkeitswirksame Form, Lernprozesse in der Stadtplanung zu organisieren, sind *Bauausstellungen*. Ausdrücklich gilt dies für die gegenwärtig durchgeführte Internationale Bauausstellung Emscher Park, die von Beginn bewußt als »Werkstatt zur Erneuerung alter Industriegebiete« (Memorandum der IBA Emscher Park) angelegt worden ist. Sie soll nicht nur für den ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Umbau des nördlichen Ruhrgebiets zukunftsweisende Impulse geben, sondern ist auch mit dem Anspruch angetreten, übertragbare Konzepte für Planungsprobleme zu finden, die auf alle Industrieländer zukommen, für die es aber bisher noch keine bewährten Lösungen gibt.¹⁰ Es geht damit um weit mehr als um eine Leistungsschau der Architekturavantgarde, durch die neue Architekturströmungen hoffähig gemacht werden.¹¹

Zu den wichtigsten Funktionen der empirischen *Stadtforschung* gehört es, Stadtplanung zu qualifizieren. Seit ca. 30 Jahren gibt es die Ressortforschung der für Planen und Bauen zuständigen Ministerien auf Landes- und Bundesebene. Es werden anwendungsbezogene Forschungsprojekte zu aktuellen Planungsproblemen gefördert. Die Adressaten der Forschung, vor allem die Gebietskörperschaften erwarten hilfreiche Hinweise und Empfehlungen zu Planungsinhalten, zu Planungsmethoden, Rechts- und Förderinstrumenten.

Die Zeit, da vor allem die kommunale Planungspraxis Stadtforschung als brotlose Kunst ansah, sei es wegen der Praxisferne oder der Banalität ihrer Ergebnisse, ist seit

¹⁰ Vgl. K. Ganser, W. Siebel, T. Sieverts, Planungsstrategie der IBA Emscher Park. Eine Annäherung, in: RaumPlanung, Heft 61, S. 112; außerdem R. Kreibich, A. S. Schmid, W. Siebel, T. Sieverts, P. Zlonicky (Hrsg.), Bauplatz Zukunft. Dispute über die Entwicklung von Industrieregionen, Essen 1994.

¹¹ Vgl. W. Pehnt, Nachhut und Avantgarde. Wie Bauausstellungen das Neue kanonisieren, in: FAZ vom 12. Dez. 1992.

einiger Zeit vorbei. Ein wichtiger Grund ist sicher die Erfahrung, daß Forschungen unmittelbar zur Klärung von Planungsunsicherheiten, kontroverser Positionen und Interessenskonflikten beigetragen haben. Hierfür zwei Beispiele: die Forschungen zur Verkehrsberuhigung und zu den Folgen von Stadterneuerungsmaßnahmen für das quartieransässige Gewerbe.

Anfang der 80er Jahre waren Konzepte zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten einer der großen kommunalen Konfliktpunkte. Es wurde lautstark gefordert als Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Umweltqualität. Kritiker stritten die erhofften Wirkungen ab. Großangelegte Modellversuche des Bundesbauministeriums in fünf verschiedenen Städten samt intensiver Begleitforschung haben dann für Klarheit gesorgt.¹² Inzwischen wird über Konzepte, Instrumente und Wirkungen von Verkehrsberuhigung kaum noch gestritten. Die Modellversuche haben den eindeutigen Nachweis erbracht, daß Verkehrsberuhigung zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes, zur Senkung der Unfallzahlen und zur Verringerung des Lärms beiträgt. Mittlerweile gibt es Planungsroutrinen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, die auf einem breiten fachlichen und öffentlichen Konsens beruhen. Dies war vor zehn Jahren noch völlig unvorstellbar.

Die Untersuchungen zu den Wirkungen von Betriebsverlagerungen im Rahmen von Stadterneuerungen haben sicher dazu beigetragen, daß auch hier ein Kurswechsel stattgefunden hat.¹³ War man anfänglich der Meinung, sowohl im Interesse der Betriebe wie der Bewohner zu handeln, wenn man möglichst viele Betriebe in neue Gewerbegebiete am Stadtrand auslagert, so haben Untersuchungen gezeigt, daß die Bindung der Betriebe am alten Standort (Kundenstamm, Lieferbeziehungen, Arbeitskräfte) deutlich unterschätzt wurde. Viele Betriebe haben die Verlagerung nicht oder nur mit Opfern überstanden. Seither ist man sehr viel stärker bemüht, auch im Interesse eines vielfältigen städtischen Angebots die Gewerbebestände zu sichern und mögliche Störungen, die von diesen Betrieben ausgehen, am alten Standort zu mildern.

Selbstverständlich ist der Zusammenhang zwischen Forschung und Planungspraxis nicht immer so unmittelbar nachvollziehbar und eindeutig positiv. Zu einer neuen Bewertung des Ertrags von Stadtforschung für die Kommunalpraxis hat des weiteren sicherlich die Einrichtung der Forschungsfelder im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau durch das Bundesbauministerium beigetragen.¹⁴ Die vom Bundesbauministerium geförderte und von der Bundesanstalt für Landeskunde organisierte Begleitforschung innovativer Modellvorhaben ist sehr viel näher an die konkrete Umsetzung

¹² Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung, Forschungsvorhaben »Flächenhafte Verkehrsberuhigung«, Ergebnisse, Bonn 1988.

¹³ H. Becker / J. Schulz-zur Wiesch (Hrsg.), Sanierungsfolgen, Stuttgart 1982.

¹⁴ Vgl. M. Fubrich / U.-J. Walther, Innovative Modellvorhaben begleiten – aber wie?, in: K. Selle (s. A 6), S. 342, siehe auch Anm. 8.

herangerückt, bezieht die Kommunen und andere Akteure unmittelbar mit ein und ist als Aktionsforschung in dem Sinne konzipiert, daß der Forschungsprozeß selbst über Beratung und Experiment unmittelbar dazu dienen soll, die Planung und Umsetzung des untersuchten Vorhabens zu verbessern.

Wettbewerbswesen, organisierter Erfahrungsaustausch, Bauausstellungen und Stadtforschung sind Institutionen, die dem Prozeß der Stadtplanung selbst äußerlich sind. Man kann die durch sie gewonnenen Erkenntnisse in der Praxis berücksichtigen, wenn man dies für gegeben hält, aber man muß es nicht. So steht es frei, sich die Ergebnisse und Empfehlungen der Stadtforschung zu eigen zu machen, aber sie lassen sich auch ignorieren. Noch einen Schritt weiter führen Überlegungen, die die Erfordernis der Lernfähigkeit auf den Planungsprozeß selbst beziehen. Müßte man nicht nach Kriterien lernenden Planens suchen? Wie müßte eine Planung aussehen, die im Verlaufe ihres Vollzuges auf absehbare Fehlentwicklungen reagieren und gleichzeitig neue Entwicklungen aufnehmen kann? In diese Richtung weisen neue methodische Planungsansätze, in denen die grundsätzlichen Grenzen der Planbarkeit in das Konstruktionsprinzip des Planungskonzepts und der Planungsorganisation selbst aufgenommen wurden, z. B. die Planungen des niederländischen Architekten Christiaanse für einen neuen Stadtteil in Arnheim oder die »Urbane Partitur« des Wiener Architekten Lainer für eine Stadterweiterung auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern.¹⁵ Ob es auf diesen neuen Wegen gelingt, zu einer Stadtentwicklung als Ergebnis lernenden Planens zu gelangen, ist noch offen. Noch ist auch dort nichts gebaut, aber man darf gespannt sein.

¹⁵ Vgl. K. Christiaanse, Schnittstelle zwischen Architektur und Stadtplanung, in: H. Becker / J. Jessen / R. Sander (Hrsg.), Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa, Stuttgart 1997 (im Erscheinen); R. Lainer, Flugfeld Aspern – Urbane Partitur, in: Perspektiven 10/1992, S. 65 ff.

Autoren

HANNS ADRIAN (1931). Studium der Architektur an der TH Darmstadt. Tätigkeit als Stadtplaner. Stadtrat für Planung und Bau in Frankfurt/Main; von 1975 bis 1987 Stadtbaurat von Hannover. Präsident der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung.

PETER HALL ist Professor für Planung der School for Architecture and Planning am University College London. Studium an der University of Cambridge. Er lehrte und forschte an der University of Reading (1968–1988) und an der University of California in Berkeley (1980–1992). Verfasser zahlreicher Bücher zur Stadt- und Regionalplanung.

JOHANN JESSEN (1949) ist Professor für Grundlagen der Orts- und Regionalplanung am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Langjährige Forschungs- und Lehrtätigkeit in der Arbeitsgruppe Stadtforschung an der Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg. Veröffentlichungen zur Stadterneuerung, zum sozialräumlichen und stadtstrukturellen Wandel und zur kommunalen Planungspraxis.

FRANZ PESCH (1947) ist seit 1994 Professor für Stadtplanung und geschäftsführender Direktor des Städtebaulichen Instituts an der Universität Stuttgart. Architektur- und Städtebaustudium an der RWTH Aachen. Nach dem Diplom wissenschaftlicher Assistent am Fachbereich Raumplanung an der Universität Dortmund. Seit 1982 Mitinhaber eines Planungsbüros in Herdecke.

ECKHART RIBBECK (1942) ist Professor für Planen und Bauen in Entwicklungsländern am Städtebaulichen Institut der Universität Stuttgart. Mehrjährige Forschungsaufenthalte in Mexiko und Brasilien. Gastprofessur an der Universität in Mexico City. Forschungsschwerpunkte: Stadtstruktureller Wandel in Mittel- und Südamerika.

Ronald Kunze

Neue Architektur in Japan, Frankreich, Finnland und Spanien

BOTON BOGNAR, *Die neue japanische Architektur. Einführung von John Morris Dixon, Stuttgart: Kohlhammer 1990, 232 Abb., davon 70 farbig, 224 S., Ln. in Schuber DM 128,-.*

WOJCIECH LESNIKOWSKI, *Die Neue Französische Architektur. Einführung von Patrice Goulet, Stuttgart: Kohlhammer 1991, 387 Abb., 224 S., davon 125 farbig, Ln. in Schuber DM 128,-.*

SCOTT POOLE, *Die neue finnische Architektur, Stuttgart: Kohlhammer 1992, 335 Abb., davon 50 farbig, Ln. in Schuber DM 129,-.*

ANATXU ZABALBEASCOA, *Die neue spanische Architektur, Stuttgart: Kohlhammer 1992, 419 Abb., davon 83 farbig, Ln. in Schuber DM 129,-.*

In einer sehr interessanten Reihe betrachtet der Kohlhammer-Verlag die unterschiedlichen Architekturströmungen ausgesuchter Nationen: Auf die zuerst herausgegebenen beiden Bände zur neuen Architektur in Japan und Frankreich folgte die Betrachtung des finnischen und spanischen Baugeschehens; inzwischen liegt auch eine Betrachtung der neuen deutschen Architektur vor. In den einzelnen Bänden äußern sich verschie-

dene Autoren teils streng analysierend, teils eher beschreibend zur nationalen Architekturgeschichte eines Landes und ordnen die aktuelle Entwicklung der letzten zehn bis fünfzehn Jahre in diesen Kontext ein; hier werden auf bis zu achtzehn Seiten je Büro einige programmatische Bauten von rund einem Dutzend Architekten abgebildet. Von daher sind diese Veröffentlichungen durchaus auch als Bildbände einzustufen.

Die japanische Architektur ist uns relativ fremd. Diesen Zustand zu ändern versucht der Autor, ein Architekturprofessor der University of Illinois, mit einer historisch ansetzenden Einordnung der neuen Avantgarde urbaner Architektur in Japan. Einzelne Details wie weitgespannte zeltartige Strukturen oder ob ihrer inneren Form spannend wirkende Raumzuschnitte können die Augen der Leser an verschiedenen Punkten durch Form und Farbe fesseln; allerdings wirkt die Gesamtheit der durchaus unterschiedlichen Bauten zumindest auf den Rezensenten irgendwie nicht sehr überzeugend: es handelt sich oftmals um formalistisch geformten Beton mit High-Tech-Attitüden und selten um die architektonische Durchblutung von zum Leben geeigneten Siedlungsstrukturen.

Im Hauptteil der Arbeit haben insge-

samt 23 Architekten aus Japan Gelegenheit, aus ihrem architektonischen Werk ein bis zwei Beispiele in Wort und Bild selbst darzustellen – von Arata Isozaki bis Kazuyo Sejima. Gezeigt werden meist Unikate wie Museums- und Kulturbauten, Verwaltungen und Wohnhäuser einer besonderen Klientel wie Architekten oder Künstler. Damit stellt die Auswahl allerdings nur eine bestimmte Facette der Architektur dar, die für sich genommen durchaus anschaulich ist, aber nicht das Bauen für breite Schichten im Land der aufgehenden Sonne abbildet. Insofern gelingt es nicht so recht, die japanische Architektur in ihrer Breite lebendig zu machen.

Die Arbeit von Lesnikowski über die Neue Französische Architektur zeichnet sich durch eine sehr fundierte Darstellung der französischen Baugeschichte aus, die trotz der Fokussierung auf das spezifische Neue doch weit vor Le Corbusier und Perret bis auf die Abtei von Mont-Saint-Michel zurückgreift. Insbesondere die bauliche Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg, die Wohnmaschinen der fünfziger Jahre von Le Corbusier, der Massenwohnungsbau der sechziger Jahre in Form der Grand Ensembles und die Maßnahmen der Pariser Stadterneuerung spielen als Hintergrundfolie eine bedeutende Rolle.

Auf dem Weg in die Supermoderne wird der Leser mit der programmatischen Funktion der »Präsidentenprojekte« vertraut gemacht, mit der Giscard d'Estaings und Mitterrand in den vergangenen zwanzig Jahren die französische

Architekturentwicklung vorangetrieben haben. Als richtungweisend gelten hier insbesondere der Centre Pompidou (Piano/Rogers, 1974), die Grande Arche von La Défense (Von Spreckelsen, 1983) und als ausgefallenstes Projekt der Komplex von La Villette (Fainsilber 1986; de Portzamparc 1989; Tschumi 1989). Diese als internationale Wettbewerbe inszenierten Großprojekte haben direkten Einfluß auf die vorliegende Veröffentlichung, da in dem umfangreichen Teil der Werkbericht einiger bekannter Preisträger wie Tschumi oder Perrault (Bibliothèque de France, 1989) und weitere Wettbewerber Platz finden. Inwieweit die von Lesnikowski getroffene Auswahl gelungen ist, bleibt bei derartigen Rundumschlägen immer offen; zumindest zeigt sie durchaus beachtenswerte und darunter auch richtungweisende Bauten einiger französischer Architekten. In seiner Einordnung thematisiert der Autor auch schon die zweifelhafte Rolle der Architektur als bloßes Aushängeschild der Städte im europäischen Wettbewerb um Handel, Industrie, Kultur und letztlich Touristen.

Als Produkt der späten achtziger Jahre ist dieser Band durchaus akzeptabel; bei zukünftigen Veröffentlichungen wünscht man sich eine doch etwas kritischere Betrachtung der manchmal etwas schreiend ins Auge springenden Objekte; und über die letzte französische Entwicklungsphase zum Euro-Lille ist in diesem Buch auch noch nichts gezeigt.

Besonderen Stellenwert besitzt seit Alva Aalto die finnische Architektur; für fast

fünfzig Jahre beherrschte er das bauliche Bild dieses Landes. Folglich bezieht sich die Einführung von Wilson auf die besondere Tradition der Moderne in Finnland und stellt sie kritisch der anderswo üblichen ziellosen Betriebsamkeit entgegen; die Prinzipien der Klarheit, Reinheit und Heiligkeit sind in sehr vielen der dargestellten Werke abzulesen. In diesem Zusammenhang ist das strenge, alle öffentlichen Bauten einbeziehende Wettbewerbssystem zu nennen, das auch den jüngeren Architekten eine echte Chance einräumt und so zu einem herausragenden Entwurfsniveau führt; daraus leitet der Autor die den Architekten in der finnischen Öffentlichkeit zugestandene hohe Vertrauensposition ab.

In dem Band über Finnland wird auf das Werk von 13 inzwischen arrivierten Büros bzw. insgesamt 27 in einer Kurzbiographie genannten Architekten eingegangen; dabei ist die fast als Monopol zu bezeichnende Stellung der Technischen Hochschule Helsinki und die räumliche Ballung des Architekturgeschehens in der Landeshauptstadt auffällig. Die in sich geschlossene Werkübersicht erlaubt es kaum, einzelne Bauten oder Architekten hervorzuheben; erwähnenswert ist allerdings, daß neben den zahlreichen Kultur- und Geschäftsbauten auch eine ganze Reihe von Siedlungsprojekten aufgeführt werden. Seit der Abkehr vom Wohnhochhaus in den 80er Jahren plant man eher Reihenhaussiedlungen und denkt hierbei auch über die Betonbauweise nach. In Finnland baut man scheinbar nicht nur in der Stadt, auch im Außenbereich; die gezeigten Bauten sind da-

bei derart zurückhaltend in die baumbestandene Natur eingefügt, daß »Ausgleichsmaßnahme« hier sicherlich ein Fremdwort ist. Über die Architektur hinaus blickend ist die enge Verbindung zu Kunst und Design bemerkenswert, die sich nicht nur in interessanten Museumsbauten, sondern vielmehr in von Architekten geschaffenen Objekten, Möbeln und Grafiken sowie einer Vielzahl von gelungenen Details festmachen läßt.

Das bisher letzte Buch in dieser Reihe über ausländische Architekturen ist die Veröffentlichung über Spanien. Die Olympischen Spiele in Barcelona und die Weltausstellung in Sevilla im Jahre 1992 ließen in diesem Jahr alle Augen auf die iberische Halbinsel blicken. Nach fast vierzig Jahren Faschismus hatte die imperiale Architektur in den 70er Jahren ausgeräumt und eine neue Generation konnte heranreifen. Zabalbeascoa zeigt in ihrem einführenden Beitrag »Aufbruch in die Moderne« die Entwicklung der spanischen Architektur von den Ansätzen einer rationalistischen Architektur in den 50er Jahren über die eher organischen Bauten der 60er zu den eklektizistischen achtziger Jahren.

Im folgenden »Abbildungsteil« wird auf das Werk von 13 Architekturbüros eingegangen. Auffällig ist die wuchtige Nutzung des Baustoffes Beton, aber auch das filigrane Spiel mit sonnendurchfluteten Segeln und Dächern. Interessanterweise findet man unter den in dieser Veröffentlichung repräsentierten zeitgenössischen Bauten der Jahre 1986 bis 1991 auch überzeugende Entwürfe aus

dem Bereich der Technikbauten. Mit einer Abwasserkläranlage, einer Mehrzwecksporthalle, mehreren Brückenkonstruktionen oder Verkehrsbauten wie Bahnhof oder Flughafen zeigt dieser Band eine deutlich größere inhaltliche Bandbreite: Meines Erachtens tragen diese Lösungen wesentlich mehr zur architektonischen Entwicklung eines Landes bei als die hier auch abgebildeten Pavillons für Weltausstellungen.

Die neue spanische Architektur konzentriert sich auf die großen Ballungszentren Barcelona und Madrid; die meisten der 19 aufgeführten Architekten haben an den dortigen Universitäten ihr Diplom abgelegt und unterrichten inzwi-

schen an der gleichen Lehrstätte. Die vorliegende Auswahl deutet aber darauf hin, daß es auch andere Schulen, Regionen und damit andere Bauten gibt; ganz gezielt weist die Autorin auf die lokalen Traditionen einbeziehende Bauten in Galicien, auf das Baskenland oder Sevilla, das sich zum dritten Zentrum der nationalen Architektur entwickeln konnte. Damit gelingt der Autorin ein recht umfassender Überblick einer für Spanien bedeutenden Architekturphase. Auch wenn deren Vertreter bisher über die Grenzen hinaus noch nicht bekannt sind, hat sie das Werk offensichtlich berechtigt in den Blickpunkt der Betrachtung geschoben.

Nachzuholen: Die Stadt als Körper

Fleisch und Stein ist eine Geschichte der Stadt, die durch die körperlichen Erfahrungen der Menschen hindurch erzählt werden soll: wie Frauen und Männer sich bewegten, was sie sahen und hörten, die Gerüche, die in ihre Nase drangen, was sie aßen, was sie trugen, wann sie badeten, wie sie sich liebten – in den Städten vom alten Athen bis zum heutigen New York. Obwohl dieses Buch die Körper des Menschen als einen Weg auffaßt, die Vergangenheit zu verstehen, ist es mehr als ein Geschichtskatalog der körperlichen Empfindungen im städtischen Raum. Der westlichen Zivilisation ist es immer schon schwergefallen, die Würde des Körpers und die Vielfältigkeit der menschlichen Körper zu achten; ich habe zu verstehen gesucht, wie diese Probleme mit dem Körper ihren Ausdruck in der Architektur, in der Stadtplanung und in der Stadtgestaltung finden.

RICHARD SENNET, *Fleisch und Stein*. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation; aus dem Amerikanischen übersetzt von Linda Meissner, Berlin Verlag 1995, S. 21.

Wilhelm Ribhegge

Stadt und Reformation

PETER BLICKLE, *Reformation und kommunaler Geist. Die Antwort der Theologen auf den Verfassungswandel im Spätmittelalter*, in: *Historische Zeitschrift* Bd. 261 (1995), S. 365–402.

THOMAS BRADY, *Zwischen Gott und Mammon. Protestantische Politik und deutsche Reformation, aus dem Englischen von Matthias Vogel*, Berlin: Siedler 1996, Karten, 336 S., Ln. FM 59,80.

BERNDT HAMM, *Bürgertum und Glaube, Konturen der städtischen Reformation*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1996, 256 S., brosch. DM 38,-.

Das Lutherjahr 1996, die Erinnerung an das Todesjahr Luthers vor 450 Jahren, ist kein nationales Ereignis geworden, und es wird, zumal an den Wirkungsstätten Luthers in den heutigen Bundesländern der früheren DDR dazu genutzt, ein durch jahrzehntelange marxistische Indoktrination verkrustetes Geschichtsbild aufzubrechen, den »historischen« Luther und die Reformation und deren religiöse Substanz neu zu entdecken und dabei an gemeinsame Traditionen anzuknüpfen, die die Deutschen in Ost und West miteinander verbinden. Das ist unter den Bedingungen der den deutschen Zeitgeist prägenden Mentalität des »Sä-

kularismus« nicht ganz einfach. Schließlich stellt sich auch die Frage: Für welche Tradition stehen Luther und die Reformation heute? Eine Antwort versucht Peter Blickle in seinem Beitrag »Reformation und kommunaler Geist. Die Antwort der Theologen auf den Verfassungswandel im Spätmittelalter«.

Als Thomas Mann 1945 versuchte, dem amerikanischen Publikum die deutsche Geschichte nach dem Zusammenbruch des Dritten Reichs zu erklären, griff er auch auf Martin Luther zurück, der »der Freiheit der Forschung, der Kritik der philosophischen Spekulation gewaltigen Vorschub geleistet« habe und sogar die Entstehung der modernen Demokratie befördert habe, »indem er die Unmittelbarkeit des Menschen zu seinem Gott herstellte«. Doch konnte Thomas Mann dabei Zweifel an der historischen Rolle Luthers nicht unterdrücken, weil Luther zugleich »das Deutsche in Reinkultur, das Separatistisch-Antirömische, Anti-Europäische« verkörperte, das »befremde, ja ängstige«. Die DDR entdeckte unter Berufung auf Karl Marx in der Deutung der Reformation als »frühbürgerliche Revolution« ein Stück ihrer eigenen historischen Staatsidentität, während für den Westen Luther nach 1945 unter dem Gesichtspunkt einer überkommenen Traditionslinie, die von

Luther über Bismarck zum deutschen Nationalismus führte, zum Problemfall geworden war. Die Sozialwissenschaften schließlich gingen dazu über, die Moderne aus der Aufklärung und nicht mehr aus der Reformation zu begründen, wie dies ja noch partiell Max Weber in seinem berühmten Aufsatz über die »Ethik des Protestantismus und der Geist des Kapitalismus« getan hatte. Niklas Luhmann hat die Herleitung der Moderne aus der Reformation vollends verworfen.

Schließlich sei auch, meint Blickle für seine eigene Zunft, für die Historiker, die nationalgeschichtliche Interpretation Luthers und der Reformation, die Leopold von Ranke im 19. Jahrhundert geliefert hatte, wissenschaftlich fraglich gewesen, wenngleich wirksam, und sie sei heute unhaltbar geworden. Was aber bleibt? Blickle findet eine europäische Lösung. Man habe die Reformation bisher immer nur aus sich selbst gedeutet und dabei den größeren historischen Kontext unbeachtet gelassen: »Solange der Protestantismus als das notwendige Ziel der Christenheit galt (oder in der säkularisierten Variante die Freiheit als Ziel der Menschheitsgeschichte), erklärte sich die Reformation als notwendig gewissermaßen aus sich selbst; die Geschichte war damit nicht die Disziplin, die zur Aufhellung dieser Beziehung etwas hätte beitragen können oder dürfen. Heute – da keine theologische Weltdeutung mehr in Sicht ist – läßt sich fragen, ob und wie Reformation als Theologie mit ihrer eigenen Zeit, die sich in politischer Verfassung recht gut ausdrückt, zusammenhängt.«

Die neue kirchliche Verfassung der Reformatoren sei durch die kommunale Verfassung der europäischen Städte und Gemeinden seit dem Spätmittelalter vor geprägt gewesen. Das ist Peter Blickles These. Der gravierendste Verfassungswandel des Spätmittelalters habe sich nicht in der Auseinandersetzung zwischen Kaiser und Adel, sondern zwischen Adel und Kommunen vollzogen. »Das Spätmittelalter erfuhr seine politische Prägung dadurch, daß Gemeinden entstehen, in Form von Städten und Dörfern«. Geradezu auffallend sei die Tendenz zur Verstädterung und Kommunalisierung im Deutschen Reich gewesen: Hätte es um 1200 erst 50 Städte im Reich gegeben, so sei deren Zahl um 1500 auf 4000 gestiegen. Um 1200 habe es auf dem Land nur lockere Weiler- und Einödsiedlungen gegeben, dagegen um 1500 bereits Zehntausende von Dörfern, ein Umbruch von enormen quantitativen Dimensionen.

In den Gemeinden – Städten wie Dörfern – sei ein neuer »kommunaler Geist« und damit ein Gemeindebegriff entstanden, der sich in den jeweiligen Statuten und im kommunalen Verfassungsrecht niedergeschlagen habe. Blickle führt Einzelbeispiele aus Deutschland, Frankreich, Italien und Skandinavien an. Gemeinden gingen dazu über, auf dem Wege von Stiftungen auch das kirchliche Leben zu organisieren und selbst die Geistlichen einzustellen. Erst auf diesem historischen Hintergrund sind die Leistungen der Reformatoren, des Deutschen Martin Luther, des Schweizer Ulrich Zwingli und des Franzosen Johan-

nes Calvin zu verstehen. Sie gaben dem weltlichen Gemeindebegriff eine theologische Deutung und schufen damit für das kirchliche Leben eine neue Grundlage. Die Reformation sei weder kirchengeschichtlich noch nationalgeschichtlich ein isoliertes Ereignis, und sie müsse, wenn auch nicht nur, aus dem Zusammenhang der »Profangeschichte« Europas verstanden werden. In dieser Deutung erscheint die Reformation als ein gemeinsames europäisches Erbe, auf das auch die demokratische Kultur der Gegenwart zurückgreifen kann.

Das Buch von Thomas Brady untersucht die Geschichte der Stadt Straßburg in der Zeit der Reformation. In der Einleitung und in einem Epilog setzt sich Brady kritisch mit der deutschen Reformationsgeschichte des 19. Jahrhunderts auseinander. »Die nationalprotestantische Version der deutschen Geschichte, die Schleiermacher ihre programmatische Form und Ranke ihre historische Gestaltung verdankt«, führt Brady aus, »erhob für die Dauer nur eines Jahrhunderts den Anspruch, ›die Geschichte‹ der deutschen Nation zu sein.« Sie habe die deutsche Nation seit Luther als eine protestantische Nation beschrieben, die erst in der Entwicklung zum souveränen Nationalstaat 1870/71 ihre Erfüllung gefunden habe. Aber diese Vorstellung einer protestantischen Nation habe sich als Illusion erwiesen. Sie sei erstmals im Ersten Weltkrieg erschüttert worden und schließlich, nachdem sich die Nationalsozialisten die Formulierung von »Luther bis Hitler« zu eigen gemacht hätten, voll-

ständig zerbrochen. Brady bringt in dieser Argumentation *Nation und Konfession* in einen engen Zusammenhang, und er spannt damit den geschichtlichen Bogen von dem 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart.

Im Mittelpunkt des Buchs über »Protestantische Politik und deutsche Reformation« stehen die reformierte Stadt Straßburg in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts und der führende Politiker Straßburgs, der Ratsherr Jakob Sturm (1489–1553), der von dem erasmischen Humanismus geprägt wurde und der sich – wie auch die Stadt Straßburg insgesamt – in den 1520er Jahren der Reformation anschließt. Im Auftrag der Stadt kümmerte sich Sturm um die diplomatischen Beziehungen zu den anderen protestantischen Ständen im Reich, zu den Fürsten und Städten. Er vertrat Augsburg auf den Reichstagen, beispielsweise auf dem bekannten Augsburger Reichstag von 1530, wo die verschiedenen Bekenntnisschriften, die von Melanchthon erarbeitete »Confessio Augustana«, die von Sturm eingebrachte »Tetrapolitana« von vier Städten und die »Confutatio«, die Gegenschrift der katholischen Seite, vorgelegt wurden. Bei diesen politischen Religionsgesprächen auf der nationalen Ebene – Luther hatte sich in seiner berühmten Schrift »An den christlichen Adel deutscher Nation« von 1520 bewußt an »die Nation« gewandt – ging es darum, einen nationalen Ausgleich zwischen den neuen Konfessionen zu finden. Dies war auch die Absicht Kaiser Karls V. Als sich aber die jeweiligen konfessionellen Positionen verhärteten und

sich der politische Konfessionalismus als ein Dauerzustand abzuzeichnen begann, entschlossen sich die protestantischen Fürsten und Städte, zur Wahrung und Verteidigung ihrer eigenen Interessen ein militärisches Bündnis einzugehen. Es entstand jener Schmalkaldische Bund, benannt nach der thüringischen Stadt, zu dessen politischen Architekten der Straßburger Jakob Sturm zählte. Es war, so Brady, »eine ganz neue und bislang beispiellose Allianz zwischen den süddeutschen freien Städten und mitteldeutschen Fürsten«.

Das Bemerkenswerte und Neue an diesem Bündnis war, daß hier Fürsten und Städte, der Adel und der »gemeine Mann«, unter dem Zeichen des neuen, ihnen allen gemeinsamen Glaubens, des Protestantismus, zusammengingen. Der Schmalkaldische Bund verstand sich als der Kern einer künftigen protestantischen Nation. Das Bündnis mußte organisiert und finanziert werden. Bradys Buch liefert bemerkenswerte Einsichten in die Praxis der deutschen Politik des 16. Jahrhunderts. Mit der Niederlage des Schmalkaldischen Bundes in der Schlacht bei Mühlberg 1547 scheiterte dieser Versuch, Deutschland als eine protestantische Nation zu errichten, wie dies in England nach der Trennung von Rom unter Heinrich VIII. und in den Niederlanden nach dem erfolgreichen Kampf der sieben nördlichen Provinzen gegen die katholisch-spanische Oberherrschaft gelang. Deutschland blieb konfessionell geteilt und durch die Vielzahl seiner staatlichen Territorien partikularistisch organisiert. Zudem verstärkte der

neue Konfessionalismus den aus dem Mittelalter überkommenen Partikularismus der Städte und Territorien im Reich. Die Reformation Luthers war eben nicht, so konstatiert Brady, wie es Ranke in seiner berühmten »Deutschen Geschichte im Zeitalter der Reformation« sehen wollte, der Ursprung der modernen protestantischen Nation in Deutschland, die nur deswegen nicht zu ihrer Selbstverwirklichung gekommen sei, weil Rom dies drei Jahrhunderte lang verhindert habe. »Mit diesem Urteil«, so Brady, »verkündete Rankes Geschichtswerk die Botschaft Schleiermachers, daß ein modernes Deutschland eine protestantische Nation sein müsse.«

Als Außenpolitiker seiner Stadt wurde Sturm zum Realisten, der radikalere Formen der Reformation in Straßburg, etwa die der Täuferbewegung, deswegen ablehnte, weil er dadurch die Vertrauenswürdigkeit Straßburgs gegenüber seinen Bündnispartnern gefährdet sah. Durch diese Haltung kam es schließlich auch zum Bruch zwischen dem adeligen Patriarchen Jakob Sturm und Martin Bucer, dem führenden reformatorischen Theologen Straßburgs, einem ehemaligen Dominikaner, der einfachen sozialen Verhältnissen entstammte. Anders als Sturm war Bucer nicht bereit, sein reformatorisches Ideal der Identität von göttlicher und weltlicher Gemeinde aufzugeben. Bucer mußte schließlich Straßburg verlassen. So stieß die Reformation nicht nur an äußere Grenzen wie durch die Niederlage von Mühlberg, sondern auch an innere Grenzen in der eigenen städtischen Gemeinde. Schließlich fand sich Straßburg

unter der Führung Sturms auch bereit, mit dem katholischen Bischof einen *modus vivendi* zwischen den Konfessionen in der Stadt auszuhandeln. Zu den innerstädtischen Leistungen Sturms zählte der Aufbau eines reformatorisch-humanistischen Schulwesens, das beispielgebend wurde, und die Initiative zu einer reformatorisch-nationalen Geschichtsschreibung, mit der Sleidan beauftragt wurde. Sleidan schrieb, vor allem gestützt auf die Quellen, die ihm im Straßburger Stadtarchiv zur Verfügung standen, die erste Geschichte der Reformation in Deutschland. Sie prägte seitdem – jedenfalls bis Ranke – das Geschichtsverständnis des deutschen Protestantismus.

Man kann sich natürlich fragen, warum der historische Fall Straßburgs, einer Stadt, die heute zu Frankreich gehört, eine zentrale Rolle für die deutsche Reformationsgeschichte gespielt haben soll. Brady begegnet diesem Einwand, indem er darauf hinweist, daß zu jener Zeit Straßburg keineswegs an der deutschen Peripherie lag. Dies änderte sich erst im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts. Zur Illustration seiner These verwendet Brady das Bild einer umgekehrten Pyramide, deren Spitze Straßburg bildet, die aber auf den oberen Ebenen in das überörtliche und überregionale Geflecht der gesamtdeutschen Verhältnisse einbezogen ist. Deutsche Geschichte, so Brady, beginnt nicht erst mit dem 19. Jahrhundert. Brady will mit seinem Ansatz die Perspektiven der deutschen Geschichte erweitern. Dabei kann er sich auf die ungewöhnlich breiten Forschungen der letzten Jahrzehnte zur frühen Neuzeit stützen.

Brady weist darauf hin, daß die Konfessionen, die im 16. Jahrhundert entstanden, bis in die Gegenwart eine bemerkenswerte Rolle in der deutschen Gesellschaft gespielt haben: »Das Heilige Römische Reich verschwand zwar durch einen Napoleonischen Beschluß im Jahre 1803, aber die beiden Konfessionen, unter denen das Reich im sechzehnten Jahrhundert verteilt war, blieben ein wesentlicher Bestandteil der deutschen Lebenswirklichkeit.« Und er fährt fort: »Darüber hinaus ... sind die politischen Erfahrungen der Menschen im Reich zur Zeit der Reformation nicht belanglos für die ›Geschichten‹ ihrer modernen Nachkommen. Sehr viele der lokalen und regionalen Einheiten, die das Reich schützte, bestanden über das sechzehnte Jahrhundert hinaus und formten die politische Welt Deutschlands im 19. Jahrhundert. In den Territorien, den sich selbst verwaltenden Städten, den Gemeinden und den vielen kleinen städtischen Einheiten, die der amerikanische Historiker Mack Walker ›home towns‹ genannt hat, formten sich die politischen Erfahrungen, die die Deutschen mit in die Moderne brachten.«

Anders als Brady wirft Berndt Hamm in seinem Buch über »Bürgertum und Glaube. Konturen der städtischen Reformation« nicht die Frage nach dem Spannungsbogen deutscher Geschichte vom 16. bis in das 20. Jahrhundert auf. Der Sammelband faßt drei Einzelbeiträge zusammen die zuvor bereits in anderen Publikationen erschienen sind. Dabei handelt es sich zum einen um den als Orientierung gedachten Aufsatz über »Spät-

mittelalterliche Stadt und städtische Reformation«, der die breite stadthistorische Forschung über die Reformationszeit zusammenfaßt, die in den letzten dreißig Jahren erschienen ist, nachdem die Arbeiten von Arthur G. Dickens »The German Nation and Martin Luther«, in dem die Reformation als ein »städtisches Ereignis« dargestellt wurde, und von Bernd Möllers über »Reichsstadt und Reformation« der Reformations- wie der Stadtgeschichte ganz neue Impulse gegeben hatten. In einem weiteren Beitrag behandelt Hamm die Rolle des Nürnberger Stadtschreibers und Theologen Lazarus Spengler (1479 bis 1534). Biographie und Stadtgeschichte verbindet auch der dritte Beitrag dieses Bandes über den Nürnberger Hans Sachs (1494–1576), überschrieben »Ein Handwerker als Theologe: Soziale und fried-

liche Reformation«. Hier wird der Alltag städtischer Reformationsgeschichte beschrieben, wie ihn Hans Sachs in Nürnberg erlebte. Mehr noch als die bewußt theoretisch und generalisierend angelegte »Orientierung« tragen gerade diese beiden biographischen Skizzen dazu bei, die Vorstellung von der Stadt des 16. Jahrhunderts mit konkreter Anschauung anzureichern. Unausgesprochen belegt auch dieses Buch, in dessen Mittelpunkt die Stadt Nürnberg steht, ebenso wie Bradys Studie über Straßburg, daß sich unter Einbeziehung des Spätmittelalters, des 16. Jahrhunderts und im Blick auf die historische Rolle der deutschen Städte heute ganz neue Möglichkeiten eröffnen, den Spannungsbogen deutscher Geschichte bis in die Gegenwart nachzuzeichnen.

Kriegs-Stadt-Geschichte

Heiter mutet das in den Jahren 1584–1611 neu erstandene Rathaus mit seinem Wachturm (Beffroi) an. Von dem alten Bau, dessen Erstellung die Gräfin Margarete von Flandern 1374 erlaubte, ist wohl nichts mehr erhalten. Über dem luftigen säulengetragenen Bogengang, in dem sich immer eine eifrige Schar Feldgrauer um die schwierigen Namen der Berichte aus Rußland und Serbien bemüht, erhebt sich der festliche Saalbau mit seinen schlanken Pilastern.

Wir sind es gewöhnt, an den Rändern auch unserer kleinsten Städtchen nicht immer schöne, aber doch lebenskundende Bauten unserer Tage zu sehen. Nichts davon regt sich in Bapaume, das im Jahre 1793: 3492, im Jahre 1901: 3113 Einwohner zählte. Der einzige Bau, aus dem der Geist unserer Zeit redet, steht auf dem Friedhof: es ist das schlichte Denkmal, das den Toten unseres Reservekorps gewidmet ist. Dicht bei dem Städtchen, dessen träumendes Antlitz ganz in die Vergangenheit gewandt ist, steht es, ein ernstes und verpflichtendes Zeichen deutscher Gegenwart und Zukunft.

Aus Städten und Schlössern Nordfrankreichs. Von Dr. H. ERHARD Kriegsfreiwilligem, Korps-Verlagsbuchhandlung Bapaume 1915, S. 82 f.

Besprechungen

MARGARETE SCHINDLER, *Blick in Buxtehudes Vergangenheit. Geschichte der Stadt. Zweite, völlig neu bearbeitete und stark erweiterte Auflage, hrsg. von der Stadtparkasse Buxtehude, Buxtehude 1993, 83 Abb., 264 S., DM 20,-.*

Margarete Schindler stellt Buxtehude mit dem Image »Wolkenkuckucksheim«, Stadt der berühmten Märchen und Schmunzelgeschichten vor. Architekten, Stadtplaner und Städteforscher sollten allerdings der Darstellung der Gesamtkonzeption und Realisierung einer außergewöhnlichen Stadtgründung ihre besondere Aufmerksamkeit schenken.

Im Anschluß an eine auf Sandrücken und Schwemmkegel der Este um die Kirche St. Petri liegende Siedlung hat Erzbischof Giselbert von Bremen für militärische, administrative und wirtschaftliche Aufgaben um 1300 mitten im Moor eine feste Stadt errichten lassen. Holländische Ingenieure haben mit dem Bullenberg als Fluchtpunkt im Quadrat um die künftige 9 ha große Stadanlage 40–70 Meter breite, sehr beachtliche Stadtgräben (Viver) gezogen. Diese erhielten durch ein die Stadt durchziehendes von der tiefeabhängigen Este gespeistes Fleth mit zwei Stauwehren einen stabilen Wasserstand, der neben der militärischen Sicherheit auch der Freihaltung der in das Moor getriebenen Pfahlgründung für Bauten diente. Die Flethanlage lieferte Energie für die städtische Mühle und bildete innerhalb der sicheren Stadtbefestigung ein geschütztes Hafenbecken. An der Fletheinfahrt befand sich als Schutz vor Eindringlingen ein Wasserbaum. Diese Wasseranlage mit dem ersten rational geplanten Hafenbecken Deutschlands (S. 70) ist einmalig geblieben. Die Kunst, mit ihr auch wahrhafte Steinbauten zu verbinden, war eine dem Mittelalter vorbehaltene Meisterleistung,

zu der die Neuzeit nicht mehr fähig war. Die Vermessung der Straßen, Plätze und Hausgrundstücke erfolgte ebenfalls mit dem Bullenberg als Fluchtpunkt. Erst im 14. Jahrhundert ging vom nahegelegenen Dorf und Kloster Buxtehude der Name, der so viel wie »Buchengestade mit Hude« (Anlegestelle) bedeutet hat (S. 43), auf die Stadt im Moor über.

1328 bekam Buxtehude Stader Recht mit weitreichender Autonomie übertragen, die erst sehr spät – 1824 – mit der verfassungsmäßigen Neuordnung im Königreich Hannover beseitigt worden sei. Die Ratsherrschaft wurde von Kaufleuten wahrgenommen. Auffällig ist vom Mittelalter bis in die Gegenwart die breite mit Handel und gewerblicher Produktion verbundene Mittelschicht. Im Mittelalter bildeten die Getreideausfuhr, die Funktion als einzige Fährstation an der Niederelbe, im 16. Jahrhundert der Ochsenhandel, im 17. Jahrhundert die Reederei und in der Gegenwart besonders der Maschinenbau und die chemische Industrie wichtige Erwerbsgrundlagen.

Die Darstellung der einzelnen stadtgeschichtlichen Zeitabschnitte erfolgt in ausgewogener Proportion. Das Buch durchzieht ein Leittext, an den in lockerer wie bunter Folge informative wie unterhaltsame Exkurse unterschiedlichster Art angelagert sind. Dabei ist der überregionale Bezug ebenso gewährleistet wie das deutlich hervortretende Lokalkolorit. Der Band ist gut mit Bildern ausgestattet, hat eine Zeittafel, ein Literaturverzeichnis und einen Bildnachweis.

Magdeburg

Gudrun Wittek

LUDOVICA SCARPA, *Honoratioren und Armenwesen in der Berliner Luisenstadt im 19. Jahrhundert, München: K. G. Saur 1996, 9 Abb., 390 S., geb. DM 128,-.*

Was von Ludovica Scarpa am Beispiel der Berliner Luisenstadt des 19. Jahrhunderts demonstriert wird, ist nichts anderes als die einerseits unscheinbare, andererseits höchst komplexe Abfolge jener Verwaltungsstrukturen, die zur Behebung der »sozialen Frage« angemessen schienen. Es ist ein Drama mit unzähligen Akten und Einschüben, dessen Protagonisten in besonderer Weise in ihrem lokalen Umfeld verwurzelt sind. Mit dem für das Buch zentralen Begriff der »Honoratioren« ist soviel gemeint wie »ehrenamtliche Beamte«, die sich, zumeist der heterogenen Schicht des »Kleinbürgertums« (Handwerker, Fabrikanten, Kaufleute) entstammend, der »öffentlichen Angelegenheiten ihres Gemeinwesens – scheinbar – uneigennützig annahmen. Selbstverantwortung, freier Ermessensspielraum und Überschaubarkeit aller ihrer Handlungen waren feste Spielregeln des Systems.« Doch was mit der Stein'schen Städteordnung in Form von Armenkommissionen in der kommunalen Stadtverwaltung seinen Ausgang nimmt, mündet – um mit Max Weber zu sprechen – in die »bürokratische Herrschaft« einer »unpersönlichen Ordnung«. Am Ende des Jahrhunderts halten Staat und Verwaltung Einzug (nicht nur) in die (Berliner) Kommune.

Nicht die Rekonstruktion eines historischen Ablaufs, sondern das Zusammendenken gesellschaftlicher Phänomene ist das Besondere der vorliegenden Arbeit. Die Struktur des Armenwesens bildet zugleich den Nukleus kommunaler Selbstverwaltung. Mit überraschenden Effekten, denn »das Unterstützungssystem (stellte) eine indirekte Förderung für die sich erst bildende Industrie dar, weil die gesamte Gesellschaft eingespannt wurde, um die Arbeiter zu ernähren und am Ort zu halten, wenn sie wegen schlechter Konjunktur von den Unternehmern entlassen wurden.« Weit mehr aber förderte das Berliner System den freien Wohnungsmarkt, denn diese Unterstützungen waren »in der Praxis Mietunter-

stützungen und flossen in die Taschen der gleichen kleinbürgerlichen Hausbesitzer, die als unbewußte »Erfinder« dieses Systems gelten können«, womit wiederum »die Rentabilität des Mietshauses garantiert« und zugleich die »Finanzierung der stetigen Erweiterung der Stadt« gewährleistet wurde.

In diesem Lichte betrachtet ist die direkte Korrelation von Umverteilungssystem und räumlicher Entwicklung *per se* eine Offenbarung. Nicht weniger interessant aber ist der Umstand, daß gerade darin »ein Ausgleichsfaktor ersten Ranges (bestand), um die sich industrialisierende Stadt nach Regeln zu stabilisieren, die noch Rudimente der Ständegesellschaft anhafteten.« Die räumliche Ausgestaltung spielte dabei grundsätzlich eine Hauptrolle. Als Friedrich Wilhelm IV. im Jahr 1840 den Thron bestieg, hatte er, im Hinblick auf die Luisenstadt, genau künstlerische und religiöse Vorstellungen. Er wollte hier, auf dem Köpenicker Feld, einen vorbildlichen neuen Stadtteil schaffen, kulminierend in zwei großen repräsentativen Bauten (dem Diakonissenmutter- und -krankenhaus Bethanien und der Jakobikirche). Und gerade dieses Vorgehen interpretiert Scarpa als »konservative Offensive gegen das traditionelle Netz der sozialen Strukturen des Viertels, gegen das System der Selbstverwaltung durch die Honoratioren am Ort«.

Unter anderen Vorzeichen entfaltete auch der sogenannte Hobrecht-Plan von 1862 enorme gesellschaftliche Wirkungen. Obgleich der »hundertjährige Bebauungsplan« – wie ihn der Abgeordnete Lasker 1870 ironisch nannte – und seine »Begleiterscheinung«, die Mietskasernen, unablässig kritisiert wurden, hatte diese Kritik auf das konkrete Wachstum der Stadt und die jahrzehntelange Produktion dieses Haustyps kaum Auswirkungen. Es war die gemischte Gesellschaft nach altliberaler Manier, die hier ihren Ort fand – und der mit dem Modernisierungskonzept der Fortschrittliberalen der Kampf angesagt wurde. Und mit dem Bau der ersten Villenkolonien nahm die Trennung der sozialen Schichten in der Stadt denn auch bald Gestalt an.

»Gemeinwohl und lokale Macht« zeichnet, eingängig und nachvollziehbar, den Wandel nach, den soziale Strukturen im Laufe des Jahr-

hundreds nahmen von der lockeren Zusammenarbeit einzelner Personen, die ihre Entscheidungen informell auf nachbarschaftliche Art trafen, hin zu behördlichen Verfahren in eigens dafür eingerichteten Ämtern. Wenngleich etwas positivistisch und mitunter recht langatmig, ist Ludovica Scarpa ein sehr informatives Buch gelungen. Es läßt sich auch lesen als eine Streitschrift wider den »Selbstbetrug des Fortschrittsdenkens der

Moderne, die bereitwillig mehr Geld in institutionalisierte Dienste und aufwendige Verwaltungen steckt, anstatt die billigeren – und menschenfreundlicheren – nachbarschaftlichen Hilfen zu fördern.« Wenn das keine Aufforderung zum Nachdenken ist!

Berlin

Robert Kaltenbrunner

Vom Nutzen der Gründerzeit

Die heute schon berühmte Qualität der Brünner funktionalistischen Architektur spiegelte sich auch im Bild der Ringstraße nicht nur in einer Reihe von Wettbewerben, sondern auch in Schöpfungen aus der Zeit zwischen 1920 und 1940. Sie setzte sich auch in den Nachkriegsjahren fort, aber immer mehr begleitet von einer offensichtlichen Unlust, ihre ursprüngliche Auffassung zu respektieren. Und so konnte es dazu kommen, daß mehr als ein Sechstel ihrer Bauten niedergerissen und mehr als ein Viertel weitgehend umgebaut wurde – das ist mehr als die Hälfte des ursprünglichen Bauvolumens. Nach dem Ersten und dann wieder nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auch die meisten Denkmäler beseitigt. Heute steht etwa ein Sechstel der ursprünglichen Bebauung unter Denkmalschutz. Die Brünner Ringstraße wurde bis zum Ersten Weltkrieg mit ungefähr hundert Objekten bebaut, wovon etwa ein Viertel öffentliche Bauten darstellten; darüber hinaus wurden hier etwa zehn Denkmäler und kleinere Baulichkeiten geschaffen. Die Hälfte der Objekte lag im eher repräsentativen nordwestlichen Viertel, je ein Viertel in den beiden Teilen des südöstlichen Viertels.

HANS HAAS / HANNES STEKL (Hrsg.), *Bürgerliche Selbstdarstellung. Städtebau, Architektur, Denkmäler* (= Bürgertum in der Habsburgermonarchie Bd. IV, 1995), S. 37.