

# **Spekulationen über die Stadtentwicklung = Développement probable de la ville = Speculative considerations of further development of township**

Autor(en): **Hillebrecht, Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home :  
internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **20 (1966)**

Heft 7: **Stadtplanung = Urbanisme = Town planning**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-332568>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Spekulationen über die Stadtentwicklung

Développement probable de la ville  
Speculative Considerations of further  
Development of Township

### 1. Prämisse

Zunächst eine Vorbemerkung, die außer einer Einschränkung zugleich ein Wunschbild enthält: Ich habe die Vorstellung, daß uns von dem alten Stadtbild und der alten städtebaulichen Grundstruktur, die beide in ihrer dreidimensionalen Charakteristik unlöslich miteinander verflochten sind, auch in Zukunft soviel wie nur möglich, jedenfalls die charakterisierenden Elemente und charakteristischen Grundformen erhalten bleiben möchten.

Infolgedessen stehen meine Betrachtungen unter diesem Wunschbild, und das macht meine Erwägungen und Folgerungen von der Realistik oder Realisierbarkeit meiner Wünsche abhängig und ebenso für Kritik anfällig. Jedenfalls sind meine folgenden Betrachtungen, die objektiv anzustellen ich mich bemühe, verdächtig, aus subjektiver Vorstellung heraus bewußt oder auch unbewußt konstruiert zu sein. Mit einer Hinfälligkeit meiner Prämisse dürften mehr oder weniger alle folgenden Betrachtungen hinfällig sein.

Mein Wunsch bezieht sich auf Inhalt und Form des Stadtbegriffs, dessen Merkmale vornehmlich im altstädtischen Raum lokalisiert sind, der in der Regel heute Zentrum der Städte ist und den veränderten Ansprüchen der Gegenwart und Zukunft am stärksten ausgesetzt ist. Die Wandlung der Funktionen und die Anpassung der Formen dieses Raumes an veränderte und neue Funktionsbedingungen sind also ein besonderes Problem. Es wird nur aus der gesamten Stadtentwicklung heraus zu beurteilen und zu lösen sein; hier dürften aber Funktionsbestimmung, also Zweckwidmung, und Form in besonders enger Wechselbeziehung stehen.

Mein Wunsch gründet sich auf die Überzeugung, besser auf die Tatsache, daß Stadtform immer Lebensform ist, daß die Entwicklung der Lebensformen – bei allen Sprüngen und aller Vehemenz in der gegenwärtigen Entwicklungsphase – auf Kontinuität beruht oder doch im Rückblick größerer Kontinuität zeigt, als sie während einer Generationsphase erkennbar wird, und daß die Entwicklung der Stadtform analog zu der der Lebensform Kontinuität verlangt und auch nur kontinuierlich möglich ist. Sie ist nur kontinuierlich möglich, von welcher Seite aus auch man eine andere Möglichkeit betrachten mag: der geistig-schöpferischen Leistung, der politischen Willensbildung, der finanzwirtschaftlichen Aufgabe, der technisch-wirtschaftlichen Verwirklichung für eine Vielzahl von Fällen in kurzer Zeit. Weder der Elan der russischen Revolution noch die nicht minder elanvolle Staatsbildung in Israel haben zu grundlegend neuen Stadtformen geführt, so groß dafür auch Voraussetzungen und Chancen waren. Lassen wir hier offen, warum das so ist und früher anders sein konnte.

Über den nur z. T. materiell begründeten Zwang zur Kontinuität hinaus würde ich, selbst wenn solcher Zwang nicht bestünde, den Wunsch zu bildhaftem Bewußtmachen der Kontinuität allein aus politischem Grund als gleich zwingend ansehen. Geschichtsbewußtsein und Gegenwartsbewußtsein – ich halte beide also für wichtig – bedürfen der Anschaulichkeit und Bildhaftigkeit. Stadtgrundriß und Stadtbild, Straßenraum und Platzgestalt müssen solche Kontinuität bewahren und herstellen, d. h. auch in ihrer Wandlung weitervermitteln. Tabula rasa im Stadtkern wäre ein Ende und nur zu rechtfertigen, wenn man einen neuen Inhalt und eine neue Form dafür anzubieten vermag und für deren Verwirklichung die geistig-schöpferischen, gesellschaftlich-politischen, finanzwirtschaftlichen, technisch-wirtschaftlichen Kräfte besitzt, und dies nicht nur für ein Modell exemplar, sondern für eine Serien-

produktion in großer Auflage und mit kurzen Fristen.

Nicht zuletzt sind es kulturpolitische und kulturgeschichtliche Gesichtspunkte, die außer der Pflege solcher Kontinuität für die Bewahrung der städtebaulichen Grundstruktur und des historischen Stadtbildes als Gesamterscheinung sprechen. Der Grundriß von Peking ist ebenso unpraktisch für die Gegenwart wie anachronistisch gegenüber der gesellschaftlichen Wirklichkeit und politischen Zielsetzung der Chinesen. Die mitteleuropäische und insbesondere die deutsche Stadt hat ebenso eigengesetzliche okzidentale Formen entwickelt wie die orientalische Stadt mit dem einen, und zwar wesentlichen Unterschied, daß im Gegensatz zur typhatischen relativ schematisch praktizierten Wiederholung orientalischer Stadtformen (vergleichbar mit der Wiederholung des Stadttyps in Nordamerika) die mitteleuropäische Stadt unendlich viele Variationen erfahren hat, von denen fast alle einzigartige Eigenheiten besitzen, die sie unverwechselbar und wertvoll machen. Allein die – dem Orient wie Nordamerika (San Francisco z. B.!) fremde oder wenigstens viel weniger vertraute – künstlerische Ausnutzung und Ausformung topografischer und landschaftlicher Gegebenheiten hat unsere Städte zu Kunstwerken, wenn allerdings auch unterschiedlichen Ranges, werden lassen, auf die »die Welt« so wenig verzichten kann wie auf Peking, so »überständig« dies auch ist. Was eigentlich wäre, wenn man Le Corbusiers Rat gefolgt wäre und an die Stelle vom alten Paris jene Kreationen errichtet hätte, deren Prototypen in Marseille, Nancy und Berlin zu sehen sind? Mit graduellen Unterschieden gilt die Frage für fast jede unserer Städte. Apropos: Nur 30 Jahre später läßt de Gaulle eben jenes alte Paris von oben bis unten abstauben! Daß zu meiner Prämisse nicht die museale Erhaltung des Stadtkerns um ihrer selbst willen gehört, ist hinzuzufügen. Und das macht meine Prämisse problemreicher, als sie ohnehin schon ist.

### 2. Der Unsicherheitsfaktor in unseren Modellen

Modelle für die künftige Stadtentwicklung sind – relativ einfach – möglich, wenn man sich auf Annahmen beschränkt, die in den Spannen von Wahrscheinlichkeitsgrenzen für Entwicklungstendenzen und -größen in quantitativer Hinsicht »gerechnet« werden können, also etwa Wirtschaftswachstum, Produktivitäten, Sozialprodukt, Bevölkerungsmengen und -verteilung, biologische Strukturen, Verkehrsmengen u. a. m. Sobald technische Entwicklungen in die Annahmen einbezogen werden und werden müssen, scheint mir die Spanne der Wahrscheinlichkeitsgrenzen bedenklich groß zu werden und nur noch Spekulationen zuzulassen, deren Varianten allerdings wiederum »rechenbar« sind. Für unser Thema liegt eine solche unsichere Größe in der Sparte Verkehrsmittel. Elektrisch betriebene Züge konnten schon vor mehr als 50 Jahren (AEG 1912) mit 200 km/h Geschwindigkeit gefahren werden. Wären auf ihrer Basis Prognosen von 50 Jahren aufgestellt, so hätten sie für die Stadtentwicklung zu Trugschlüssen geführt. Lindbergh und Köhl überquerten (1927/28) den Atlantik in 35 Stunden. Waren damals begründete Prognosen möglich, die für nur rund 30 Jahre später das Düsenflugzeug (ca. 6 Stunden mit 170 Passagieren) oder gar die Geminikapsel (28 000 km/h) wahrscheinlich gemacht haben könnten? Nur rund 30 Jahre trennen uns vom Jahre 2000, die Spanne einer Generation, für die ein Modell der Stadtentwicklung konzipiert werden soll und muß. Meine Beispiele zeigen den Grad des Spekulativen im technischen Bereich.

Der eigentliche Unsicherheitsfaktor liegt aber im menschlichen Bereich. In Modellen

früherer Zeiten – ob bei Leonardo da Vinci und Dürer oder Howard – wurden unveränderte Verhaltensweisen der Menschen vorausgesetzt. Das konnte auch so sein. Im Mittelalter gaben vornehmlich die zu verändernden Fortifikationsanlässe zu neuen Modellen. Das gilt bis in das 19., ja 20. Jahrhundert hinein – das Verzichtkönnen auf das Glacis in Wien (1860), auf die Fortifikation von Köln (1920 Schumacher). Dem technischen Charakter der Fortifikationen könnten unsere Autostraßen als technische Aufgabe und Form entsprechen. Können sie uns aber zu Modellen für die Stadt Anlaß geben? Die höchst verschiedene Relevanz beider technischer Instrumente zum menschlichen Verhalten zeigt ihre Andersartigkeit und ihre unterschiedliche Bedeutung für unser Thema.

Als wir (die Deutschen, die Russen und auch Le Corbusier) in den zwanziger Jahren über neue Stadtformen sinnierten, spielten – in Fortsetzung von Howard – wohl veränderte Bezüge eine Rolle zwischen a) Wohnen und Arbeiten, b) Haushaltungsgrößen und -formen, c) Individuum und Familie.

Daraus wurden für den Städtebau Folgerungen spekuliert, wie Separierung von Wohnflächen und Arbeitsflächen (zu a), Appartements in Hochhäusern (zu b), Kindergärten und -krippen (zu c). Solche (und andere) Folgerungen fanden durchweg nur formalen Niederschlag – etwa in der Bandstadt von Miljutin –, weil mit veränderten Verhaltensweisen der Menschen auf Grund so veränderter Bezugsverhältnisse nicht oder kaum gerechnet wurde, wohl auch nicht gerechnet zu werden brauchte, denn die 6-Tage-Arbeitswoche und der 8-Stunden-Arbeitstag beispielsweise blieben undiskutierte Basis. Lediglich Veränderungen in funktionalen Bereichen und deren Beziehungen untereinander gaben Anlaß zu Modellstudien, und sie können das auch heute geben. Genügt das?

Spätestens seit Jane Jacobs haben die aus dem Leben wachsenden und aus dem Wandel des Lebens sich verändernden Ansprüche des Menschen und die Beziehungen der Menschen untereinander in ihrer Direktheit – und nicht nur in einer auf Funktionen abstrahierten Indirektheit – wieder Geltung gewonnen. Auf sie zu reagieren, war und ist ureigene Aufgabe der Stadtbaukunst. Sie konnte früher darauf mit den Mitteln der Erfahrung, Überlieferung, Intuition reagieren. Das war möglich bei kleinen Quantitäten, mehr oder weniger stabiler Gesellschaftsstruktur, überlieferten Verhaltensweisen, Verhaltensbestimmung durch eine kleine Schicht, die den Partner Bauherr problemlos spielte. Daß das alles nicht mehr der Fall ist und hierfür wohl auch die Prognosetechnik und -wissenschaft noch keinen Ersatz zu bieten vermag, führt zu der Unsicherheit, die nur Spekulationen erlaubt.

### 3. Spekulationen über Lebensformen und -ansprüche in der Stadt

Unter zwei Annahmen, die erlaubt sind, nämlich steigender Lebensstandard und zunehmende Freizeit, wird die Freizügigkeit des Stadtmenschen größer werden als bisher: Freizügigkeit in der Wahl des Wohnplatzes, des Arbeitsplatzes, der Muße und des Nichtstuns, des Urlaubsplatzes. Gleichgültig, ob Mitursache oder Folge, Mittel zum Zweck oder Nebenwirkung, sind als Begleiterscheinungen zu vermerken: Auto, Arbeitsplatz und Berufswechsel, fallende Grenzen, schwindende Hürden der Entfernungen und fremder Sprachen, kurz und gut: pauschaliert eine wachsende Mobilitäts- und Integrierungstendenz – jedoch: geradezu als ein Koeffizient sind damit Weiträumigkeit und große Distanzen über die Stadträume (!)

hinaus, über Regionen, Länder, Kontinente verbunden; Interessen, Geschäfte und Freundschaften werden »weltweit«.

Als weitere Begleiterscheinungen sollten hier vermerkt werden: Fernsehen und Stereomusik, Fernschreiber und Fernsprecher, Paperback und Farbdruck. Mit steigender Qualität und Zugänglichkeit für jedermann erweitern neue Kommunikationsmittel einerseits die Kommunikationsgrenzen, die »Horizonte«, erübrigen andererseits die Kommunikationschance am gemeinsamen Ort, in der Stadt. Die Attraktion der Stadt, insbesondere ihres Zentrums, für die direkte, auch qualitativ und quantitativ begrenzte Information und Kommunikation wird geringer.

Ob auch das Folgende hierhergehört, bleibe offen: die Streuung der Arbeitsplätze von Familienangehörigen, die damit verbundene Auffächerung der Interessen, auch in der Freizeit, die halb- oder ganztägige Berufstätigkeit der Frau und Mutter, die Tendenz zum ganztägigen Schulaufenthalt.

Darf man aus dem allem Schlüsse für unser Thema ziehen? Ist es richtig, daß der Trend zur Mobilität verbunden ist mit einem Trend zur größeren Individualisierung, zur Vereinzelung, daß er der Gruppenbildung feindlich ist, die auf unmittelbaren Kontakten und Kontaktbedürfnissen beruht, wie sie zu unmittelbaren Kontakten führt? Ist es richtig, daß mit steigendem Mobilitätspotential das gesellschaftliche Kommunikationsbedürfnis nicht Schritt hält, ja geringer wird? Also pointiert gesagt: Wird die (rückläufige) Nachfrage nach unmittelbaren Informationen, Kontakten, Kommunikationen am Ort, also aus, in, mit der Stadt, d. h. ihrem Zentrum, dann noch dessen Existenz rechtfertigen? Dazu gehört die Tatsache, daß mit wachsender Entfernungs- und räumlicher Stadtentwicklung und wachsendem Zeit- und Kostenaufwand die Unmittelbarkeit von Kommunikationen erschwert und teilweise sogar unmöglich gemacht wird. In Wechselwirkung steigen Nachfrage nach »indirekten«, d. h. technisch vermittelten Kommunikationen und deren Qualität, Reichweite und Häufigkeit. Was wiederum zu den anderen erwähnten Erscheinungen, wie Vereinzelung usw., führt. Vereine, gerade auch Jugendvereine, haben entsprechend Nachwuchssorgen.

Sind solche Beobachtungen und Folgerungen zutreffend, so wäre eine erste Spekulation erlaubt: daß die Nachfrage des Städters nach »seinem« Zentrum nachläßt, daß er dessen als eines früher jedenfalls für ihn wesentlichen Merkmals des Stadtbegriffs nicht mehr bedarf oder nicht in gleich groß gebliebenem Umfang; oder daß sich der noch daran interessierte Personalkreis nicht mit der gestiegenen Bevölkerungszahl vermehrt hat, ja sogar reduziert hat. Erste Kontrollfrage: Wer ist noch daran interessiert, wie groß kann dieser Personenkreis in Zukunft sein?

Der »Verlust der Stadtmitte« wäre unter solcher Annahme die Folge, die sich bereits ankündigt: Verlust an Kontaktgelegenheiten, wie Kaffees, Kneipen, Klubs, Kinos, Kabarets und Kellerlokalen. Man könnte die Reihe der »K«-Lokalitäten noch vermehren, so um die Kirchen in den Stadtzentren, für die die Nachfrage sich auf hohe Feiertage beschränkt. Der – aus vielen und bekannten Gründen – bereits begonnene Prozeß der Entleerung der Stadtzentren, der gehaltenen und räumlichen, bestätigt, daß die erste Spekulation also ernst zu nehmen ist.

Das Wichtigste wäre, Möglichkeiten zu erfahren, die es erlauben, über die Tendenz zu künftigen städtischen Lebensformen aus dem spekulativen Bereich in den Bereich begründeter Prognosen zu gelangen. Daraus ergäbe sich eine Aufgabenstellung für den Städtebau, die er mit Alternativen beantworten könnte, die in Wahrscheinlichkeits-

grenzen auf ihre Triftigkeit zu kontrollieren wären. Lassen wir das Problem der Methoden für solche Prognosen hier unerörtert, so dürfte klar sein, daß sie zuerst unter anthropologischen, soziologischen, psychologischen, physiologischen, alles in allem gesellschaftspolitischen Aspekten anzustellen sind. Die Reihenfolge wäre also etwa:

1. Wie will der Mensch/Stadtmensch leben? Will er die »Stadt«? Wenn ja, in welcher Form?
2. Wie sollte er leben? (Nebenfrage: Wer ist legitimiert und befähigt zur Antwort?) Wie sollte die »Stadt« dann sein, aussehen?
3. Welche alternativen – idealen oder machbaren – Stadtformen kann der Städtebau für das Ergebnis von 2 anbieten? Unter welchen Voraussetzungen – politischen Entscheidungen z. B. über Rechtsformen, ferner Wirtschafts-, Kosten-, Zeitaufwand – sind sie erreichbar?

Mangels solcher Prognosen folgt eine zweite Spekulation, die diesmal von der Funktion des Stadtzentrums ausgeht, also eine funktionale Spekulation, für die unterstellt wird, daß meine erste, die von Lebensformen ausgeht, im großen und ganzen stimmt oder doch denkbar ist.

### 4. Spekulationen über das Stadtzentrum

Die erste Frage ist: Welche zentralen Funktionen kann, soll und wird ein Stadtzentrum in Zukunft haben, für wen und wie häufig von diesen benötigt und benutzt? Zwischenfrage: Ist, gesetzt den Fall, daß es nur wenige, zu wenige oder gar keine Zentralfunktionen mehr gibt, die ein Stadtzentrum überlieferten oder nicht überlieferten Begriffs rechtfertigen – ist dann nicht doch eine Mitte zur bildhaften Vermittlung und Anschaulichkeit des Stadtbegriffs notwendig? Oder wäre das Romantik, Symbolismus ohne Gegenwert, anachronistisch? Dann jedoch steuern wir auf eine »stadtlose« Stadt zu; denn in meinen Augen ist das unabdingbare, das wichtigste Wesensmerkmal der Stadt ihre Mitte, ihre anschauliche, begreifbare Mitte, die anzieht und ausstrahlt.

Die zweite Frage (unter Übergehung der Zwischenfrage) ist: Wie viele Menschen gehören zur Bedienung der zentralen Funktionen und Einrichtungen, die der Stadtmitte in Zukunft als wesenseigen bleiben werden? Dazu die Frage: Können und wollen diese Menschen auch im Stadtzentrum wohnen? Dann die Frage: Was sind das für Menschen, die im Stadtzentrum zugleich auch wohnen wollen und (hier vorausgesetzt auch) können?

Diese Fragen sollten durch Analysen beantwortet werden können. Das gäbe eine erste Gruppe von Menschen, die im Stadtzentrum arbeiten und dort (aus verschiedenen Gründen) wohnen wollen. Dazu käme eine zweite Gruppe, die dort wohnen müssen und bei aller Freizügigkeit solche Äquivalente erhalten, daß sie sich ihnen beugen; das sind z. B. die Hausmeister. Es wird aber sicher auch eine dritte Gruppe geben, die im Stadtzentrum wohnen möchten, ohne dort durch Broterwerb gebunden zu sein. Vor dem Versuch, beide Fragen, nach Funktionen und Bewohnern, zu beantworten, ein notwendiger Exkurs über den »City«-Begriff als Bezeichnung für die Stadtmitte. Ursprünglich – und vielleicht heute noch – bezeichnet im Englischen City eine Rangstellung vor Town, zuerkannt durch besondere, nämlich geistlich-geistige Funktionen, die der Bischofsstadt. Wenn wir diesen Rangunterschied zwar auch nie so deutlich gekannt haben – Ausnahme Münster i. W., wo die Rangstellung gleich zum Stadtnamen wurde –, so vermehrte sich das Rangmerkmal doch um ein zweites notwendiges Funktionsmerkmal, das der Selbstverwaltung.



- E) Schloß – soweit noch oder je vorhanden, hier als Baudenkmal problemlos; nehmen wir Schloß als Begriff, so gibt er viele Ableitungen:
- a) für Landeshauptstädte: Parlament, Staatskanzlei, Stadtwohnung des M.P.; Ministerien jedoch sind bereits zweifelhaft für City, diese liegen besser im »C.A. District«;
- b) für Bezirkshauptstädte: R.P.-Gebäude zweifelhaft für City, besser in »C.A. District«;
- c) für alle Städte gültige Ableitungen, deren Ursprünge im »Schloß« liegen:
1. Museen, Galerien, »Künstlerhaus«, Vortragssäle
  2. Oper, Schauspiel, Kabarett, abgewandelt auch: Kino
  3. Konzertsäle, auch Funksäle (s. Kieler Schloß!)
  4. Sporthalle u. a. Gelegenheiten für volksbelustigende »Schauspiele«, z. B. Zirkus, Bowling
  5. Bibliotheken, Staats- und Stadtarchive
- F) Marktbegriff (Wirtschaftszentrum)
- a) Börse
- b) Wirtschaftskammern
- c) komplementäre »Kammer« der Gewerkschaften
- d) zu b und c gehörige Klubhäuser
- e) Konsulate
- f) Banken und Sparkassen
- g) Einzelhandel in allen Formen, Größen, Branchen, insbesondere Spezialgeschäfte (größter Flächenanteil)
- h) Reparaturgewerbe
- i) freie Berufe aller Art, besonders Spezialisten, wie Fachärzte, Wirtschaftsanwälte, Scheidungsanwälte, Makler, Steuerberater usw.
- j) Nachrichten- und Werbewesen, wie Agenturen, Zeitungen, aber auch Poststellen
- k) Hotels, Gaststätten, Kaffeehäuser, Konditoreien, Weinstuben, Bierkeller – die ganze Skala einschließlich Tingeltangel und Gassen des ambulanten Gewerbes
- l) Auto-Service, Hertz-rent a car, Taxi und Taxiplätze
- m) Kommunikationsgelegenheiten wie »Haus für alle« im Sinne der »Bürgerhäuser« (Frankfurt) und »Freizeitheime« (Hannover), dazu aber:
- n) Plätze (à la Georgsplatz in Hannover), Winkel der offenen Kommunikationen, Passagen, Fußgängergassen, »Eselspfade«, Alleen, Einzelbäume, Brunnen, Skulpturen
- o) Noch vom »Markt« und »Rathaus« abzuleiten wären – vielleicht – die Gerichte. Für sie muß Gleiches wie für andere öffentliche Institutionen gelten; sie gehören in den »C.A. District« mit Ausnahme der »City«-zugehörigen und -nahen Gerichtsstellen, wie z. B. Grundbuch oder Zivilrechtssachen
- G) Bildungsaufgaben – sind in obigem Katalog mannigfach vertreten; man sollte zusätzlich denken an Volkshochschule, Abendschulen, auch Gymnastik- und Turn-, Bade- und Schwimmhallen im City-Raum, auch Werk- und Bastelunterricht und -informationen.
- H) Hauptbahnhof – Omnibusbahnhof – Umschlagplätze des Personenverkehrs mit Zubehör in Passerellen, Passagen, auch

»Rialto«-Brücken (à la Stockholm, aber besser), ferner Taxiplätze (s. o.)

Von solchen »Umschlagplätzen« kann und sollte es (nach Stadtgröße) mehrere geben, z. B. an den Haupthaltestellen der Schienenbahnen (genaugenommen war und ist die Piazzetta in Venedig auch erst einmal ein solcher »Umschlagplatz«). Wer Karawansereien etwa in Anatolien, die Halle des Hilton in Chicago und das neue Citycenter in Philadelphia kennt, erkennt die Verwandtschaft solcher »Umschlagplätze«.

## 6. Spekulationen über Wohnen in der neuen City

Versuch einer Antwort auf die zweite Frage unter Ziffer 4:

Aus einem Katalog der City-Funktionen nach Ziffer 5 könnte man die Anzahl der Beschäftigten in der neuen City prognostizieren. Die Frage war, welche von ihnen in der City auch wohnen »müssen« (z. B. Hausmeister), wollen (weil sie dort arbeiten) oder möchten (ohne durch Broterwerb dazu Anlaß zu haben). Die letzteren könnte man als die »Philopoliten« bezeichnen.

Die erste Gruppe (wohnen »müssen«) ist relativ klein. Neben den Hausmeistern sind es die Angehörigen der Abend- und Nachtberufe: Gaststättenpersonal, Musiker, Schauspieler, Tänzer, Bühnenpersonal, Lehrlinge und Studenten dieser Berufsgruppen; ferner: Personal der Verkehrsbetriebe (nächtlicher Schichtwechsel), des Zeitungs- und Nachrichtenwesens, hier sowohl Journalisten wie Setzer und Drucker, des Sicherheitswesens (z. B. Feuerwehrleute). Nicht zu vergessen: Dirnenquartiere.

Die zweite Gruppe ist schwer zu beurteilen. Es »wollen« in der City häufig und gern die Angehörigen des Reparaturgewerbes wohnen, ob sie ihre Wohnung nun mit dem Reparaturladen oder der Werkstatt gern verbunden oder nur benachbart sehen möchten; dazu gehören auch die Leiter von Filialbetrieben. Zu dieser Gruppe gehören auch Inhaber oder Geschäftsführer von Einzelhandelsgeschäften, deren Arbeitszeit nicht mit 18-Uhr-Ladenschluß beendet ist und oft (Warenanlieferung) vor 7, 8 und 9 Uhr beginnt. Bemerkenswerterweise scheint solcher Wohnwunsch (in der City zu wohnen) um so ausgeprägter zu sein, je »urbaner« der Geschäftsbetrieb ist: Buchhändler, Musikalienhandlung, Goldschmied, Uhrmacher (mir bekannte Beispiele aus Hannover). Das größte Kontingent an City-Bewohnern würde sicher das Personal der Warenhäuser und Einzelhandelsgeschäfte, Reparaturbetriebe, Werkstätten, Anwalts- und Arztpraxen, auch Banken und Handelsbüros stellen, insbesondere das ledige, oft noch in der Ausbildung befindliche Personal, wenn es in der City moderne Wohnungen zu erschwinglichen Preisen gäbe! Die sicher zahlenmäßig beachtlich große Schicht junger Leute aus allen diesen Berufsgruppen (und Studenten) würde höchstwahrscheinlich gern in der City wohnen, weil das Leben in der City für sie Anreiz und Abenteuer, Abwechslung und Ausbildung bietet und erleichtert. Das Handicap der Hinterrisse (Mangel an geeigneten Wohnungen unter modernen Bedingungen – keine gaunernden Vermieter – und Preisen) ist ein Thema für sich.

Das gleiche Handicap besteht aber auch – mit nur graduellen Unterschieden – für die dritte Gruppe derer, die in der City wohnen möchten, ohne daß sie durch ihren Broterwerb dazu besonderen Anlaß haben. Zu dieser Gruppe gehören vornehmlich die Konsumenten »urbanen« Lebens in der ganzen Skala seines Angebots. Wer sind die Konsumenten welcher urbanen Angebote? Welchen Altersgruppen, welchen sozialen Gruppen gehören sie an? Wo wohnen sie? Wo möchten sie wohnen? Inwieweit hindert sie

City-fernes Wohnen am Konsum? Inwieweit erleichtert ihnen City-nahes oder City-zugehöriges Wohnen den Konsum? Wohin tendieren die Teens und Twens in ihren Erfahrungen mit den Konsumgewohnheiten und -teilhaben ihrer Eltern am Cityangebot »urbanen Leben«? Das sind Fragen, deren Beantwortung für unser Thema wichtig ist. Die Gefahr ist doch, daß à la USA in den Stadtzentren nur noch Platz für ganz Arme (Neger) und für ganz Reiche ist, die eine sagenhaft teure Adressenwohnung dort unterhalten, aber nur aus seltenem Anlaß darin selbst wohnen.

Eine Stadt ist ebenso von »urbanen« Angeboten (»Stadtbezug«) wie von »urbanen« Konsumenten abhängig. Je mehr man den Konsum erschwert – u. a. eben durch Verdrängen der Wohnungen –, um so schwerer hat es das Angebot, attraktiv zu bleiben. Das spezifisch »urbane« Angebot hat bei aller Breite der Skala den Charakter des »Besonderen«, des »Luxuriösen« in einer ziemlichen Bandbreite von erst sekundär materiellem Inhalt und Wert. Der Schaufensterbummel (ohne gezielte Einkaufsabsicht) ist in solchem Sinne ebenso etwas Besonderes wie der Theater-, Konzert-, Museumsbesuch. Angebot und Reiz dieses »Luxus« üben ihre Wirkung in ihrer Bandbreite (von Woolworth bis zum Pelzladen, vom Oistrach-Konzert bis zum Tingeltangel) wohl auf alle sozialen Gruppen, jedoch immer nur auf Teile dieser Gruppen und wahrscheinlich sogar in Altersstufen sich wandelnd aus. Diese Gruppen sind es, die ich einmal als »urbane Elite« bezeichnen möchte, innerhalb deren die Konsumenten des Angebots an Urbanität zu suchen sind und deren Konsumanspruch – Erziehungsfaktor des »Stadtbezugs« – sich stetig differenziert und steigert. Für diese »Elite« muß die Stadtmitte leicht erreichbar sein; am leichtesten ist sie durch Wohnangebote nahe der City oder in der City erreichbar. Solche Wohnangebote zu verwirklichen, setzt annehmbare Preise, Stadterneuerung und Sanierung, Schutz vor Ausbeutung und Zweckentfremdung, kurz ein dies alles ermöglichendes Boden- und Baurecht voraus.

Einen interessanten Beitrag zur Frage der »urbanen Elite« könnten – bei allem Vorbehalt wegen der Zufälligkeit der Ansiedlung nach dem 1. und 2. Wohnungsbaugesetz – soziologische Untersuchungen der Wohninsel in der hannoverschen Innenstadt – aber sicher auch in anderen Städten – liefern: Kreuzkirchenviertel, Calenberger Neustadt, Papestieg/Wilhelmstraße/Jungfernenplan-Quartier, Hedwigstraße, Körnerstraße u. a. Interessant wäre die soziologische Struktur, die altersmäßige und familiäre Struktur, die Konsumfreudigkeit an urbanen Angeboten.

Über denkbare und wünschenswerte Wohnformen hier zu sprechen, ist zu früh und geht zu weit.

## 7. Spekulationen über den Central Administration District

Unterstellt: es entwickeln und verbreiten sich weiter Rohrpost- und Rohrgüterexpress-Systeme, Fernsprech- und Funksprech-Systeme mit Konferenzschaltungen und Televisionsschaltungen, die Kommunikationen vom Platz aus unter wechselnden und zahlreichen Teilnehmern erlauben. Dann könnten die großen Administrationen der privaten und öffentlichen Stellen in ihren Standorten losgelöst von den Kontaktstellen der gleichen Institutionen sein, die als »headquarters« oder auch »quarters of representation« City-gebunden sind.

Es spricht manches dafür, diese Administrationen in einem einzigen Central Administration District räumlich zu vereinigen (Beispiel PAN AM). Anderes spricht dafür, sie auf mehrere Standorte zu verteilen, die wie der

zentrale Distrikt gleichfalls gute Verkehrsverbindungen zur regenerierten City haben. Ich kann hier nicht Vorteile und Nachteile beschreiben und abwägen. Ich würde diese Frage für sekundär halten und meine, daß von Stadt zu Stadt Vor- und Nachteile anders aussehen und zu verschiedenen Lösungen führen werden.

So wird man sich ebenso vorstellen können, daß ein Ort sekundär zentraler Bedeutung in der Stadtregion ein erster und zunächst alleiniger Aufnahmeort für den C. A. District der Region wird, wie daß mehrere Orte sekundär zentraler Bedeutung von vornherein dafür in Betracht kommen und sich nach und nach komplettieren.

Diesen Gedanken liegt die Vorstellung von einer »Regionalstadt« zugrunde, für die ich in Band I/1962 des Archivs für Kommunalwissenschaften ein Schemabild gegeben habe.

Ob also ein oder mehrere C. A. Districts, in jedem Falle stelle ich mir unter ihnen nicht pure Administrations-Oden vor, sondern Administrations-»Karawansereien«, die ihrerseits einen mannigfaltigen Zubehörbedarf und Folgeeinrichtungen nach sich ziehen: Büros freier Berufe (Agenturen), Läden, Cafeterias, Reparaturwerkstätten u. a. m. Hier könnte ich mir aber auch die Ansatzpunkte für den Großhandel, ja brancheneigene Großhandelszentren denken, wie z. B. Elektrohandel, Textilien, Papier, sanitäre Einrichtungen usw. Und wiederum sind die Folge Umschlagseinrichtungen des Verkehrs: Stationen, Haltestellen, Taxis, Autoservice, Parkplätze. Dazu gehören sollten ferner Sport-, Erholungs-, Freizeiteinrichtungen. Diese Komplexe des C. A. Districts zu einem städtebaulichen Bestandteil der Nebenzentren werden zu lassen, ist eine Aufgabe und ein Thema für sich.

Ein weiteres Thema, das nun aber zur Regionalstadt gehört, ist ihr Verbund, der Verbund der Nebenzentren mit der Kernstadt und ihrer und der Region Mitte, der City. Auch dies Thema wird hier notgedrungen vernachlässigt.

Zuletzt: Auch Universitäten und Hochschulen samt ihren Instituten, Labors usw. könnte ich mir so wie die C.A. Districts den Nebenzentren der Region zugeordnet denken. So könnte ich mir auch »Gerichtszentren« in den Nebenzentren der Region denken (siehe Leipzig – Reichsgericht, Celle – Oberlandesgericht, Lüneburg – Oberverwaltungsgericht).

## 8. Und noch einige Spekulationen

a) Die Relativierung der Raumdistanzen durch den veränderten Zeitfaktor und die dadurch eintretenden Veränderungen in den Qualitätsstrukturen der Region und größerer Räume. Mit schneller werdenden Verkehrsmitteln werden der Zeitaufwand zum Erreichen von Orten in größeren Distanzen geringer und deren Lagewerte größer, sprich attraktiver und leichter nutzbar.

b) Im (zeitlichen und wahrscheinlich auch wirtschaftlichen) Wettrennen zwischen Flugvehikel, Schienen- oder Rohrvehikel und Auto wird das letztere meiner Meinung nach auf der Strecke bleiben, den kürzeren ziehen. Grund: Autos fahren alt und jung, Männlein und Weiblein, ganz Gesunde und ganz Kranke – die Geschwindigkeitsgrenze für Autos liegt nicht in der Rasanz und Vielzahl der Straßen, sondern im Durchschnitt der biologisch-physiologisch bestimmten Leistungsgrenze aller Autofahrer. Und diese Leistungsgrenze des Durchschnitts liegt niedrig, wesentlich niedriger schon heute als die der gesundheitlich ständig unter Kontrolle stehenden Lok- und Flugzeugführer. Hinzu kommt die zunehmende Sicherung dieser Verkehrsarten durch automatische Kontrollapparaturen (siehe den kürzlichen automatischen Stopp des »Senators« auf der

Strecke Hannover–Frankfurt bei Tod des Lokführers, siehe den kürzlichen Flug eines Starfighters von Norddeutschland bis Narvik mit bewußtlosem Piloten, wenn auch nicht verhindertem Absturz). Personalfreie Züge, vor allem automatisch gesteuerte und gesicherte Züge und Flugzeuge übersteigen die biologisch-physiologisch begrenzte Wettbewerbsleistung des Autos. Es könnte ein Freizeitvehikel werden wie das Pferd, das Fahrrad, das Paddelboot.

c) Etwas ganz anderes: Muß mit Freizeit immer sogleich der Gedanke verbunden bleiben, im »Grünen« zu angeln, zu campen, zu jagen, zu wandern, zu baden und zu kraxeln? Wenn die Regionalstadt Wirklichkeit wird, ist »die« Natur ihr Bestandteil oder doch nahebei. Könnte es nicht sein, daß die City gesuchter Ort auch gerade in der Freizeit wird?! Städte sehen, sich die Stadt ansehen, sich in der Stadt umsehen kann zu der Freizeitattraktion werden, wenn die Stadtmitte Attraktion ist und bleibt. Nirgends in der Welt besuchen so viele Menschen die Stadtzentren und dort Sehenswürdigkeiten bis in die Museen hinein wie in den naturverbundenen, naturnahen, naturreichen USA und UdSSR. Dann – endlich! – brauchen wir auch so viele Hotels in unseren Stadtzentren – und zwar für jedermann – wie in diesen beiden Ländern.

d) Und noch was ganz anderes: Könnte es nicht sein, daß unser (verdammter) Eigentumskomplex, verdammt vor allem in seinem Bezug auf das Eigentumsrecht am Grund und Boden, gesellschaftspolitisch eine andere Stellung erhält? Das Eigentum nimmt in zunehmendem Maße abstrakte Formen an: nicht nur Aktien, Investmentfonds, Wertpapiere weiter sich variierender Form, auch Renten-, Pensions- u. a. Versorgungsrechte nehmen zu. Die abstrakten Rechtsansprüche und Zukunftsgarantien nehmen – hoffentlich – der Geltung des konkreten Eigentums am Grund und Boden mehr und mehr Bedeutung. Fällt der Geltungsanspruch, den das eigene Auto heute erfüllt, auch unter die Gesetze solchen Trends? Wenn man eines braucht, könnte es dann sicher auch ein Mietwagen tun, der Hertz-rent a car, der es in den USA auch tut.

Am Anfang und Ende solcher »Spekulationen« stehen einmal die geschichtliche Erfahrung, daß die Stadtform durch die Jahrhunderte nie in ihrem stetigen Wandel primär von der Stadtgesellschaft, einer sich für sie und ihre Form verantwortlich wissenden Elite geprägt wurde und die so geprägte Stadtform umgekehrt und sekundär die Gesellschaft der Stadt in mannigfacher Weise beeinflusst und »gebildet« hat; zum anderen die Gewißheit, daß die Gesellschaft im allgemeinen, die Stadtgesellschaft im besonderen gegenwärtig und in der nächsten Zukunft einem strukturellen Wandel unterworfen ist, der in seiner Art, seinem Umfang und seiner Wirkung ohne Vergleich sein dürfte. Dieser evolutionäre Vorgang trifft die europäischen und deutschen Städte im Kern ihres Wesens: in der »Mitte« der Stadt, die räumlich und geistig einmal der Ort der stadt-bildenden Gesellschaft war. Die »Spekulationen« haben bewußt provozierenden, auch zu Protesten anregenden Charakter, weil der Städtebau Fragen an seinen – noch existierenden? – Auftraggeber, die Stadtgesellschaft, zu stellen hat, ohne deren Beantwortung »die Stadt für morgen« nicht anzupassen und zu entwerfen ist.

Der Verfasser erhofft insbesondere Diskussionsbeiträge und Antworten von seiten derer, die in ihrer berechtigten Sorge um die Stadtentwicklung oft genug die »Schuld«-frage (zu Lasten des Städtebaus) allein stellen, ohne zu bedenken, daß sie als Glieder der Stadtgesellschaft an sich selbst Fragen zu stellen und sie auch selbst oder mit anderen zu beantworten haben.