

**Zeitschrift:** Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt  
**Herausgeber:** Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich  
**Band:** - (1997-1998)

**Artikel:** Mythos Stadtkante - ungeklärt : nicht Zentrum oder Peripherie. Die Zukunft liegt dazwischen  
**Autor:** Kaltenbrunner, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1072654>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Als Georg Simmel 1903 schrieb, die Stadt sei keine räumliche Tatsache mit soziologischen Wirkungen, sondern eine soziologische Tatsache, die sich räumlich forme, basierte seine Einschätzung auf einer Ausgangslage, die sich von der heutigen erheblich unterscheidet: Damals lebte gerade ein knappes Zehntel der Menschheit in Großstädten, nun dürfte es bereits die Hälfte sein. Dieser demographischen Dynamik entspricht die wirtschaftliche nicht. In allen Großstädten werden gewerbliche und industrielle Arbeitsplätze abgebaut, Fertigungs- und Vermarktungsprozesse verlagert. Die Stadt, wie wir sie kennen, sei, so Alain Touraine, nicht mehr das „Symbol der triumphierenden Moderne, sondern der Zerrissenheit einer Gesellschaft, in der die Wirtschaft immer weniger gesellschaftlich ist.“<sup>1</sup>

Allen gegenteiligen Beteuerungen zum Trotz befindet sich die Struktur dessen, was wir Stadt nennen, in Auflösung. Wenn von Stadt die Rede ist, hat manch einer ein fest umrissenes Bild vor Augen; gemeint aber ist in aller Regel eine *Stadtregion*. Zwar ist auch dieser Terminus ungenau, immerhin aber steht er für den Anspruch, Stadt und Umland als eine städtisch orientierte, sozioökonomische Einheit zu begreifen, die, einem Setzkasten gleich, das Prinzip des Gliederns und Ausweitens unterschiedlicher Teilbereiche betont – ob sie nun Kernstadt, Ergänzungs- und Stadterweiterungsgebiet, verstärkter und Rand-Zone, Vorort usw. heißen. Indes, diesen ganzheitlichen Aspekt wird man in den gegenwärtigen Diskussionen über Urbanität weitgehend vermissen. Sie basieren auf einem zentralistischen Stadtbild. Was nicht in die herrschende Vorstellung von Urbanität paßt, definiert man als peripher – und schiebt alles Randständige dorthin ab. Wer die Stadt als Zeitzyklus erlebt, wird mit der einseitigen Fixierung auf das Geschichtliche ohnehin Schwierigkeiten haben. Gerade weil die Moderne mit ihren Auswirkungen zum unauflöselichen Bestandteil der heutigen Stadt und ihrer Geschichte geworden ist, darf sich auch das kulturell vermittelte Bild ‚des Urbanen‘ intellektuell, historisch und räumlich nicht beschränken auf jene Verkürzung, die beispielsweise in der Berliner Kontroverse über das *Planwerk Innenstadt* aufscheint. Die Stadt endet ja nicht am S-Bahn-Ring.

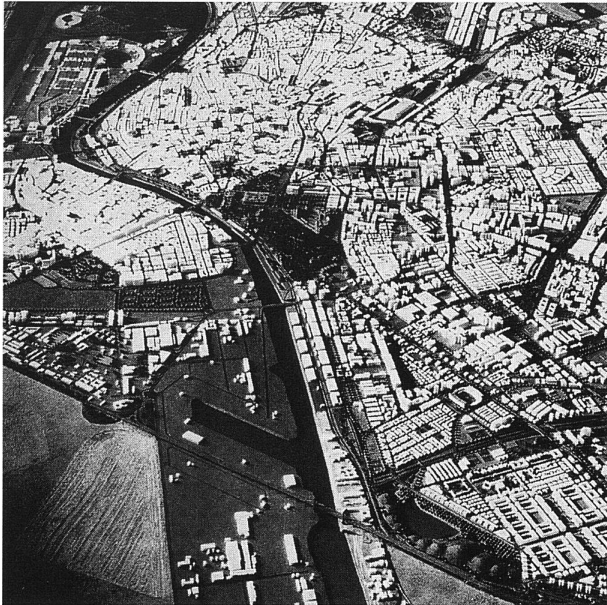
### **Randerscheinungen**

Die städtischen Zwischen- und Randzonen offenbaren sich im wesentlichen als Versorgungslandschaft, geprägt von

den Bedürfnissen der Stadt, instrumentell überformt von Ver- und Entsorgungsfunktionen, häufig charakterisiert durch Ablagerungen der städtischen Ökonomie. Viele glauben das, was meist unspezifisch *Peripherie* genannt wird, durch bloße Wahrnehmung definieren zu können – Gerrit Confurius: „Man wird mit zunehmender Entfernung vom Zentrum Zeuge einer kulturellen Entropie. Das Gebaute und Geplante wird zum ausgefransten Rand hin immer dürftiger, unbeständiger, banaler, kälter. Die städtische Kontinuität löst sich mehr und mehr auf, das bauhistorische Gedächtnis wird immer lückenhafter, bis zur totalen Amnesie und Aphasie.“<sup>2</sup> Die Schuld an dieser – vorrangig ästhetisch empfundenen – Fehlentwicklung wird auf die üblichen Verdächtigen gelenkt: „Hier an den Rändern entspricht die Stadt dem Begriff, den die Moderne von ihr hat, ist Agglomeration. Diese legt sich um die Stadt wie ein ‚Würgegriff‘, lastet auf ihr wie eine Betäubung, ein Alp, so daß sie empfindlich geschwächt im Verkehr erstickt und in der Weite verkümmert.“<sup>3</sup> Was mit Unbehagen oder gar Ablehnung zur Kenntnis genommen wird, ermangelt des Namens. Die Sprache hält für diese Gebiete und Seiten einer Stadt allenfalls das Wort *Weichbild* parat. Gleichwohl, quantitativ zu Buche schlägt die Stadtentwicklung nur hier: in den Zonen zwischen Innenstadt und Umland. Dynamisch ist ihr Wachstum, jedoch trübe dräuend, wo man Einprägsamkeit erwartet. Was hier entsteht, ist Prototyp, zugleich ganz spezifischer Ort. Trotz analogem Web- und Wirkmuster entstehen Teppiche je eigenen Gesichts, sie ballen sich zusammen und schicken sich an, den Heiligenschein der Kernstadt zu überwuchern.

Hoffmann-Axthelm zufolge ist diese *Peripherie* nichts anderes als „lauter Einzelwelten zwischen Brutalität und Idylle, weder Stadt noch Land, häßlich und kulturlos, aber so, wie es gebraucht wird – die Vereinbarung des Unvereinbaren dank Fläche.“ Daraus zieht er die Folgerung: „Wer heute beschreiben will, was Stadt ist, redet nicht mehr von einem fest umgrenzten Gegenstand, sondern von Eigenschaften, von Strukturen. An die Stelle der sichtbar im Lande liegenden Stadt ist das gestaltlos Städtische getreten.“<sup>4</sup> Dieser Befund wiederum korrespondiert (wenngleich nicht in der Intention) Rem Koolhaas' *Stadt ohne Eigenschaften*. Seine Prognose besagt, daß im Zuge der künftigen Entwicklung die Stadt dem „Würgegriff des Zentrums“ und der „Zwangsjacke der Identität“ entkommt, daß sie die historischen Migrationsbewegungen

Die europäische Großstadt als Modell: das Zentrum beansprucht den geringsten Teil ihrer Ausdehnung, Arbeitsteilung und räumliche Differenzierung prägen ihre Struktur – Beispiel Sevilla, 750.000 Einwohner  
Foto: Reinhart Wustlich



von außen nach innen umkehrt in ihr Gegenteil und „ihrerseits aufs Land hinaus wandert“, daß sie – als endlose Wiederholung desselben einfachen Grundmoduls – fraktal und zugleich „gespenstisch ruhig“ sei. In der eigentümlichen Diktion Koolhaas: „Identität zentralisiert; sie besteht auf einer Seele, einem Mittelpunkt. Ihre Tragödie ist mit einfachen geometrischen Kategorien zu erfassen. Während die Einflußsphäre expandiert, wird die vom Zentrum besetzte Fläche immer größer, wodurch nicht bloß die Kraft, sondern auch die Autorität des Kerns hoffnungslos geschwächt wird; die Entfernung zwischen Zentrum und Peripherie vergrößert sich zwangsläufig immer mehr – so lange, bis beides auseinanderzubrechen droht. Aus diesem Blickwinkel ist die relativ neue, verspätete Entdeckung der Peripherie als potentiell wertvolle Zone – als eine Art prähistorische Sphäre, die architektonische Aufmerksamkeit verdient haben könnte – bloß ein verkapttes Beharren auf der Dominanz des Zentrums und der Abhängigkeit von ihm: ohne Zentrum keine Peripherie – der Reiz des ersten kompensiert vermutlich die Leere des letzteren. Konzeptuell im Stich gelassen, wird der Zustand der Peripherie noch dadurch verschlimmert, daß ihre Mutter weiterhin lebt, alle Aufmerksamkeit auf sich lenkt und die Unzulänglichkeiten ihres Nachwuchses herausstreicht. Die letzten Zuckungen,

die vom erschöpften Zentrum ausgehen, verhindern, daß man die Peripherie als kritische Masse begreift.“<sup>5</sup>

Zentrum und Peripherie: das eine ist ohne das andere nicht zu haben. Das Bild von Haupt und Gliedern sollte die Antinomie ersetzen. Das, was Stadt und Land einst schied, in gegenseitiger Abkapselung, ist durch Kfz, Fernsehen und Kommunikationstechnologien aufgehoben. Der bekannte Gegensatz von Urbanität zu geistiger Enge, von Toleranz zu Konformitätszwang, hat seine Schärfe und Unüberbrückbarkeit eingebüßt. Vielleicht ist bereits der Denkanatz falsch, dieses strikt Unterscheidende: Zentrum und Peripherie, die arbeitsteiligen Enden ein und derselben Sache.

#### Fordistischer Urbanismus

Den arbeitsteiligen Stadtregionen, die sich erst in diesem Jahrhundert voll herausgebildet haben, sagt man nach, sie seien zunehmend durch den Gegensatz von Zentrum und Vorstadtagglomeration geprägt. Insbesondere der Prozeß der Suburbanisierung, die Entstehung von Trabantensiedlungen und ‚Schlafstädten‘ sowie von Eigenheim- und Reihenhaussiedlungen in Randzonen der Stadtregionen, werden als typische Entwicklungen herauspräpariert. Hier liegt die Keimzelle der Speckgürtel-Problematik, die gerade in Berlin erhebliche Bauchschmerzen bereitet. Der (Massen-)Konsum fordistischer Provenienz schuf nicht nur die Angleichung von Lebensbedingungen breiter Bevölkerungsschichten – und zerrüttete damit zugleich traditionelle soziokulturelle Milieus –, er verhalf nicht nur dem gesellschaftlichen Ideal der Kleinfamilie mit entsprechenden Wohnformen zum Durchbruch – und sicherte gigantische Absatzzahlen bei Haushaltsgeräten, Kfz usw. –, sondern führte letztlich auch zu einer Standardisierung von Räumen, denen die neuzeitlichen, (vor-)städtischen Lebensmodelle einbeschrieben waren.<sup>6</sup> Und die (ver-)brauchen erst einmal Fläche. Viel Fläche.

Natürlich läßt sich einwenden, daß die Stadt der Moderne zunehmend ‚von oben‘ geplant ist, und zwar in doppeltem Sinn: von immer anonymen werdenden ‚öffentlichen‘ Stellen, aus der Vogelperspektive der Grundrisse und Gebäudemodelle. Doch gerade weil (fast) alle Fragen der Stadtplanung in Denkmustern der Vergangenheit steckengeblieben sind, enden sie immer wieder mit dem Versuch, ein Zentrum zu bewahren, das sich selbst nicht kennt. Es gibt aber auch eine fatale Wechselwirkung: Telekommunikation und

hochleistungsfähige Verkehrsträger ermöglichen standort-unabhängigere Nutzungsdispositionen, was tendenziell zu einer Entflechtung traditioneller ‚urbaner‘ Mischnutzungen führt, insbesondere zu einer dispersen Verteilung ursprünglich zentraler Funktionen. Die damit verbundene Angleichung der Bodenpreise von städtischen und peripheren Gebieten wiederum verstärkt die Entwicklung indifferenter, parataktischer Stadt-Strukturen. Wobei sich, im Falle Berlins, die Frage stellt, ob das inadäquat und fremd ist im Kontext einer Stadt, die sich vor (Selbst-) Bindungen immer scheute und statt dessen ihre Instabilität zum städtebaulichen und ihre Heterogenität zum raumplanerischen Entwicklungsprinzip erhoben hat.

Letztlich werden die sich mehr oder minder verstärkenden Randzonen doch immer wieder als Spiel- oder Abart der Stadt interpretiert. Das gilt selbst für jene Versuche, die sie als eigenständiges urbanes Phänomen greifbar machen wollen.<sup>7</sup> „Die Regeln, Wertvorstellungen und unterschweligen gesellschaftlichen Utopien, die der (Bürger-) Stadt und dem Städtischen zugrunde liegen, sind jedoch nur beschränkt auf die heutigen Erscheinungsformen der Vorstadt übertragbar. Selbst der Versuch, ihre Wachstumsmuster und urbane Gestalt in Zusammenhang zu sehen mit den gegenwärtigen Auflösungssymptomen der Stadt, greift zu kurz. Stadt wie Vorstadt sind gleichermaßen geprägt vom Verlust eines ablesbaren Randes und einer übergeordneten Mitte, geprägt durch die zunehmende räumliche Trennung von Zentrumsfunktionen. Ihre grundlegende Verschiedenheit wird dadurch nicht aufgehoben.“<sup>8</sup> Deswegen muß es zunächst einmal darum gehen, die sozialräumliche Komplexität der anscheinend banalen Stadtrandareale und Brachflächen zu entziffern: diese Überlagerungen von Raumschichten mal dezidiert großstädtischer, mal ländlicher Prägung, mit ihren so charakteristischen Einsprengeln nahezu jedweder Nutzungsart und baulichen Form.

### Zwischenraum, Lebensraum

Wenn es eine säkulare Tendenz gibt, welche die (post-)industrielle Gesellschaft von der hochindustriellen und von allen früheren Gesellschaftsformen unterscheidet und die auch der Ausbildung pluralistischer Strukturen zugrunde liegt, so ist es die zu einer wachsenden Komplexität aller Lebensbereiche. Diese Komplexität ist der Gesellschaft nicht mehr nur äußerlich, insofern sie ihr durch die zuneh-

mende funktionale Differenzierung der Arbeit auferlegt ist, ist sie zum inneren Wesen der Gesellschaft selbst geworden. Konnte man noch behaupten, daß die funktionale Differenzierung der Arbeit einen gewissen, wenn auch relativ groben Niederschlag in einem ebenfalls nach Funktionen getrennten Städtebau gefunden hat: die sich daraus ergebende innere Zersplitterung der Gesellschaft hat das keineswegs. Nicht umsonst hat Heide Berndt darauf hingewiesen, daß „für die Menschen, die mit der Urbanisierung ein hohes Maß an psychischer Individuierung erlangten und diese auch bejahten, [...] einzig eine Umgebung angemessen, vertraut und damit natürlich erscheinen (kann), die der Differenzierung ihres Inneren äußerlich korrespondiert.“<sup>9</sup> Damit aber ist es nicht weit her. Simmels Diktum von der ‚räumlichen Formung einer soziologischen Tatsache‘ scheint demnach nur auf einer anderen Maßstabsebene zu gelten: „Die Stadt ist keine Gesellschaft im kleinen mehr. Das Auseinanderfallen des wirtschaftlichen Austausches und der sozialen Gruppen hat die städtische Gesellschaft zum Verschwinden gebracht. So ist die Stadt zum Problem und die Integration nur mehr zum Ziel geworden – anstatt eines realistischen Modells für gesellschaftliche Organisation.“<sup>10</sup>

Ein gewichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist das undefinierte Da-Zwischen: Raum und Ort für Offenheit und Entwicklungsfähigkeit. Thomas Sieverts glaubt, einen „Bedeutungsverlust des realen Zwischenraums“ wahrnehmen zu können, verursacht „durch das raumüberspringende Vordringen“ von Medien wie Telefon und PC, Fernsehen und Werbung, die „zunehmend anstelle der räumlich erfahrbaren städtischen Realität das Verständnis und die Anschauung und damit das innere Bild der Stadt prägen.“<sup>11</sup> War jedoch diese Vernachlässigung des Zwischenraums als eigene räumliche Dimension, die als charakteristisch für den Städtebau der Moderne gilt, seinerzeit als durchaus angemessene Antwort auf die (zu einer Restgröße zusammengeschrumpfte) soziale Bedeutung der Kommunikation im Wohnumfeld zu verstehen, so hat sich das heute grundlegend gewandelt: „Die wachsende Bevölkerungsgruppe der ‚neuen Armut‘ ist auf die praktische Aneignung des Zwischenraums als eine der unmittelbaren Existenzgrundlagen wieder angewiesen: Nicht nur als Gartenland in der Tradition der Nebenerwerbssiedlungen und Schrebergärten, sondern auch als Standort für Werkplätze der informellen Arbeit im Quartier, für Nachbarschaftshilfe und für woh-

Die Peripherie: Standort für innovative Projekte,  
Ort der Brachen und Restflächen, Ort des  
Austauschs von Gebäude und Stadtlandschaft  
Foto: LAB F AC



nungsnahe Freizeit in einem eingeschränkten Leben werden die Zwischenräume wieder unmittelbar an Gebrauchswert gewinnen.“<sup>12</sup> Wenngleich hier der Beigeschmack von Subsistenzproduktion mitschwingt, wird man doch anerkennen müssen, daß diese Dimension in der aktuellen Stadtentwicklungsdiskussion vernachlässigt wird.

Aneignen, heimisch werden, urbar machen: Desiderate, auf die eine zeitgemäße Stadtentwicklung sich qualitativ einlassen muß, will sie nicht (wieder) nur städtebauliche Diagramme oder bloße Flächendispositionen schaffen. Ernst Forsthoff hat einmal die beiden Begriffe *beherrschter Lebensraum* und *effektiver Lebensraum* einander gegenübergestellt; ersteren als „Raum, der dem Einzelnen auf eine so intensive Weise zugeordnet ist, daß er sich als Herr dieses Lebensraums gerieren kann“, wobei es nicht notwendig das Eigentumsrecht ist, das die beherrschende Stellung des Einzelnen in diesem Lebensraum bewirkt; letzteren als Raum, „in dem sich das Dasein des Einzelnen tatsächlich abspielt“.<sup>13</sup> Während zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch ein relativ hoher Prozentsatz der Bevölkerung über einen beherrschten Lebensraum – den Hof, das eigene Haus, die Werkstatt – verfügte, schrumpfte er im Verlauf von Industrialisierung und Verstädterung immer mehr, während sich der effektive Lebensraum gleichzeitig gewaltig ausdehnte.

Auf die Folgen ist verschiedentlich hingewiesen worden: Die soziale Bedürftigkeit derer, die zur Sicherung ihrer individuellen Existenz nicht mehr auf einen beherrschten Lebensraum zurückgreifen können und dafür auf ‚organisierte Vorkehrungen‘ angewiesen sind – und dies ist inzwischen die weit überwiegende Mehrheit der Bevölkerung. Alle vermeintlichen ‚Demokratisierungsverfahren‘, die in den letzten Jahren und Jahrzehnten in die städtebauliche Planung – und nicht nur in diese – eingeflossen sind, richten sich auf eine Beteiligung an den ‚organisatorischen Vorkehrungen‘ und ‚umfangreichen Versorgungsapparaturen‘, mit deren Hilfe der effektive Lebensraum geordnet und den Bedürfnissen der Menschen angepaßt werden kann. Gleichwohl: So unerlässlich diese auch sind – eine Ausweitung und vermehrte Gestaltungsmöglichkeit des beherrschten Lebensraums bieten sie nicht.

#### Stadt der gleichen Bedingungen?

„Die Illusion, daß sich formelle Gleichheit in der Demokratie zur inhaltlichen Gleichberechtigung entwickle, daß sich mit der Hinwendung zu den Rändern Entmarginalisierungen erzielen ließen, ist brüchig geworden; eher scheint es, daß sich in der Anerkennung der Verschiedenheit ein Weg öffnet, der das Gleichheitsgebot als Akzeptanz verschiedener kultureller Identitäten und ihrer Ausdrucksformen zu realisieren in der Lage ist. Städte für alle, Städte, die allen gleiche Bedingungen bieten, sind ein Paradox, da sich zeigt, daß verschiedene Bedingungen vorhanden sind, verschiedene Lebensstile und Wirklichkeitsformen gewünscht werden.“<sup>14</sup>

Die Vorstellung einer Entität, die dem Begriff von Stadt zugrunde liegt, und die faktische Realität dessen, was wir sehen und erleben, befinden sich nicht (mehr) in Übereinstimmung. Das Ruhrgebiet macht das evident. Als ‚größte deutsche Stadt‘ verfügt es weder über randscharfe Begrenzungen noch über beherrschende Zentren. Manchen gilt es als das anschaulichste Beispiel für den zyklischen Auf- und Niedergang von Wirtschaftsräumen. Aufgrund der Dauerkrise der Montanindustrie ausgeblutet, müssen Arbeit, Produktion und Dienstleistung neu besetzt werden – auch räumlich. Zweifelsfrei muß das, was einst Terrain der Industrieentwicklung war und heute brachgefallen ist, für etwas Neues bereitstehen. Neunutzung, Wiederbelebung und Verdichtung sind faktische Notwendigkeiten, und das nicht

nur aus ökonomischen, sondern auch aus Umweltgründen. Man erinnert sich an das große Wort des Landschaftsarchitekten Walter Rossow: „Die Landschaft muß das Gesetz werden“, und stellt sich zudem die Frage, ob eine so dicht besiedelte Fläche wie das Ruhrgebiet nicht insgesamt einen entwicklungsplanerischen Rahmen braucht, in dem Städte, Landschaft und Verkehrswege in einem Ausgleich von Technologie, Ökonomie und Ökologie als ein zusammenhängendes System gesehen werden, als eine von großen landschaftlichen Zügen strukturierte metropolitane Region mit besonderen Schwerpunkten.

Für Berlin kann dergleichen (noch) nicht gelten: Geschuldet dem Dornröschenschlaf hinter der Mauer, glaubt die Stadt zu sein, was sie nicht ist – ein noch weitgehend randscharfes Siedlungsgebilde, bei dem vergleichsweise deutlich der Unterschied zwischen städtischer Siedlungs- und landschaftlicher Nutzfläche zutage tritt. Hier lebt fort, was im Ruhrgebiet seit langem keine Daseinberechtigung hat: der Mythos von der Stadtkante. Allzusehr zieht er Architekten und Städtebauer in den Bann. Zwar ist bereits postuliert worden, daß die traditionelle europäische Stadt das – einzig praktikable? – Modell einer ökologisch vertretbaren Siedlungsform sei. Damit ist aber die kompakte Form des Siedlungskörpers gemeint. Von dem jedoch ist heute nicht mehr viel geblieben. Gleichwohl bestimmen die *Bilder der Vergangenheit* eine nach wie vor auf das Zentrum bezogene Stadtentwicklung. Im übrigen kapriziert man sich auf architektonische Großbauvorhaben und läßt einen planvollen Urbanismus vermissen. Freilich besteht das Problem, wie Walter Prigge ausführt, „nicht in der Wahl von städtebaulichen Modellen selbst, sondern in den zugrundeliegenden gesellschaftlichen Prozessen der Produktion von städtischem Raum.“ Fatal sei „diese zentralistische Idee von hierarchischer Stadterweiterung, welche die gegenwärtig transformierten sozialräumlichen Beziehungen von Zentrum und Peripherie, Stadt und Region außer acht läßt.“<sup>15</sup>

Die Dichotomie von Zentrum und Peripherie, welche die zeitgenössische Diskussion weiter bestimmt, wird sich so schnell nicht auflösen (lassen). Aber Entwicklung und Modernisierung, das zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre und Jahrzehnte, schlagen sich dazwischen nieder. In Berlin konzentriert man sich, quasi ausschließlich, auf das Zentrum. Dem vielbeschworenen Anspruch der Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung wird das kaum gerecht. Und die Konsequenz? Der Verdacht entsteht, daß mit den räum-

lichen Verschiebungen gen Peripherie, die in der Stadt selbst wirksam sind, zwar die Zentralität als Denk- und Machtmodell verliert – aber zugleich an symbolischer Bedeutung gewinnt. Das *Planwerk Innenstadt* ist hierfür ein so eindruckliches wie problematisches Beispiel.

#### Anmerkungen

- 1 Alain Touraine, *Das Ende der Städte?* in: Die ZEIT, Nr. 23, 31.5.1996, S. 24.
- 2 Gerrit Confurius, *Die wilden Jahre*, in: Klaus Novy, Felix Zwoch (Hrsg.), *Nachdenken über Städtebau*, Bauwelt Fundamente 93, Wiesbaden/Braunschweig 1991, S. 75–87.
- 3 a.a.O., S. 80.
- 4 Dieter Hoffmann-Axthelm, *Der Ort der verbotenen Lüste. Die Wiederentdeckung der Vorstadt*, in: du, Die Zeitschrift der Kultur Nr. 11, Nov. 1996, Zürich S. 36–38.
- 5 Rem Koolhaas, *Stadt ohne Eigenschaften*, in: ARCH<sup>+</sup> Nr. 132, Juni 1996, S. 18–27.
- 6 Vgl. Stefan Krätke, *Stadt – Raum – Ökonomie*, Basel/Berlin/Boston 1995, S. 86. Ähnlich argumentiert Michael Mönninger: „Fortschrittliche Planer glauben, daß es sich bei der Stadtauflösung um eine Selbstbewegung des emanzipierten Gesellschaftskörpers handelt. Weniger beachtet wird dabei, daß der *urban sprawl* eine industriepolitische Erfindung ist, die von Amerika aus ihren weltweiten Siegeszug angetreten hat. [...] Die Industriepolitik förderte den Bau der Vorstädte, weil nur in den millionenfachen Eigenheimen sich die privaten Ausstattungsebenen [...] marktwirksam vielfältigen lassen: die Suburbanisierung als Konsumstimulanz.“ Michael Mönninger, *Der Rand lebt. Die Zukunft der Stadt liegt in der Peripherie*, in: du, Die Zeitschrift der Kultur Nr. 11, Nov. 1996, Zürich S. 32–35.
- 7 Beispielsweise André Corboz, der sie als Teil einer „Hyperville“ sieht, oder aber die „Zwischenstadt“ von Thomas Sieverts.
- 8 Simon Hubacher, *Vorsicht: Vorstadt!* in: Der Architekt Nr. 2, Februar 1997, S. 115–118.
- 9 Heide Berndt, *Die Natur der Stadt*, Frankfurt a. M. 1978, S. 85.
- 10 Alain Touraine, a.a.O.
- 11 Thomas Sieverts, *Ästhetik, Kommunikation und Gebrauch. Perspektiven für den städtischen Zwischenraum*, in: Ästhetik und Kommunikation Nr. 61/62, Berlin 1986, S. 127–132.
- 12 a.a.O., S. 130.
- 13 Ernst Forstthoff, *Verfassungsprobleme des Sozialstaats*, in: *Rechtstaatlichkeit und Sozialstaatlichkeit*, Darmstadt 1968, S. 146 f.
- 14 Wilfried Hamann und Klaus Strohmeier, *Großstadt am Stadtrand. Modell einer zukünftigen Stadtentwicklung*, in: Kursbuch Nr. 112, Juni 1993, Berlin, S. 65–77.
- 15 Walter Prigge, *Städtebau am Stadtrand heute*, in: Martin Wentz (Hrsg.), *Stadtplanung in Frankfurt am Main. Wohnen, Arbeiten, Verkehr*, Frankfurt a. M./New York 1991, S. 97–102.