

Hannes Tank

Raumerschließung zur Überwindung der Hemmnisse am Immobilienmarkt in den Städten der neuen Länder

Kurzfassung

An den Immobilienmärkten in den neuen Bundesländern gibt es bedeutende Hemmnisse, u.a. wegen der nicht geklärten Eigentumsverhältnisse. Diese Hemmnisse konzentrieren sich in den Städten bzw. in den Stadtzentren und Stadtteilzentren. Hier werden an Standorten mit vorhandener Infrastruktur zahlreiche Investitionen blockiert. Damit fallen Entscheidungen für problematische Standorte (insbesondere "auf der grünen Wiese"). In den Städten, selbst in und nahe den Zentren, sind aber oft Flächen in Großgrundbesitz vorhanden, d.h. ein großes Volumen an städtischem Raum wäre erschließbar. Zusammen mit den gebündelten Anlagen und Einrichtungen der Infrastruktur existiert dort ein bedeutendes Entwicklungspotential. Erodieren oder veröden die städtischen Zentren weiter, gibt es, abgesehen von den damit verbundenen Kosten und Folgekosten, kaum Chancen für das Gedeihen von wirklichem städtischen Leben. Urbanität aber wäre über Einkommen, Arbeitsplätze, Steuereinnahmen u.a. hinaus von großer Bedeutung für die Menschen und die Gesellschaft.

Einführung

Die große Freude im Osten und Westen Deutschlands über die Wiedervereinigung ist bereits seit einiger Zeit einer Ernüchterung gewichen. Nun wird in voller Schärfe deutlich, welche Fülle von Problemen im Osten Deutschlands zu lösen ist. Abgesehen von der Bewältigung der Vergangenheit mit ihren dunklen Kapiteln das die Nicht-Wettbewerbsfähigkeit zahlreicher Unternehmen und ganzer Industriebranchen, das "Wegbrechen" der Märkte in Osteuropa, die verrottete oder nicht vorhandene Infrastruktur, Altlasten und Schädigungen der Umwelt. Hinzu kommen, zunächst gar nicht beachtet, Blockaden am Immobilienmarkt. Besonders schlimm ist, daß sich diese Blockaden in den Entwicklungspolen der Städte konzentrieren und die Nutzung von Synergie-, Koppelungs- und Agglomerationseffekten sowie das erwünschte Entstehen kumulativer Entwicklungsprozesse in kleinen und großen zentralen Orten schwer beeinträchtigen.

Im folgenden soll nach Wegen gesucht werden, wie diese Investitionshemmnisse

umgangen werden können. Die Ausweisung von Wohngebieten, Industrie- und Gewerbeparks, Einkaufszentren usw. am Rand oder außerhalb der Städte soll demgemäß nicht behandelt werden. Damit können weitere Probleme auf die Städte zukommen, die sich bereits in einer schwierigen Lage und vor zahlreichen Defiziten befinden. Die nötige Entwicklung und Belebung träte nicht ein, vielmehr käme es zu Aushöhlungs- und Verödungerscheinungen in den Städten. Das gegebene Entwicklungspotential, deutlich vor allem in der vorhandenen Infrastruktur zu sehen, könnte nicht genutzt werden. Daher sollen die in den Städten liegenden Möglichkeiten der Flächen- und Raumerschließung betrachtet werden.

Eigentumsrückgabe nach dem Einigungsvertrag

Nach dem Einigungsvertrag der beiden deutschen Staaten sind die Eigentümer, die ihr Vermögen unter Druck oder durch Enteignung in der ehemaligen DDR verloren haben, wieder in die frühere Rechtsposition einzusetzen. Nur wenn das nicht möglich ist, soll ein An-

spruch auf Entschädigung dafür zur Geltung kommen. Diese rechtlichen Forderungen haben eine Welle von Restitutionsansprüchen ausgelöst. Nicht rückgängig gemacht werden sollen allerdings die Enteignungen durch die Besatzungsmacht nach Kriegsende bzw. vor dem Entstehen der DDR.

Basis für die Rückübertragung ist das Gesetz zur Regelung offener Vermögensfragen vom 23. September 1990. Bis Ende des Jahres 1991 waren nach *Lohse* und *Sonnemann* (1) fast 2 Mio. Anträge bei den zuständigen Ämtern zur Regelung offener Vermögensfragen zu registrieren. Diese Zahl vermehrte sich noch im folgenden Jahr. Die Quote von 4 % für abgeschlossene Verfahren war so gering, daß Hoffnung auf Erledigung der übrigen Fälle in einer überschaubaren Zeit dahinschwinden mußte.

Diese Probleme waren der Anlaß für ergänzende Vorschriften zum erwähnten Gesetz zur Regelung offener Vermögensfragen. Ziel war, den Grundsatz der Rückgabe beizubehalten, aber einen Vorrang für neue oder künftige Eigentümer gegenüber den alten Eigentümern zu schaffen, wenn diese bereit und in der Lage sind, ein Mehr an

Investitionen bzw. Arbeitsplätzen zu realisieren. Dieses "Hemmnisbeseitigungsgesetz" und "Investitionsvorangesetz" ist sicher angemessen und auch nützlich. Aber die Problematik der gesamten Rechtsfragen muß viele Unternehmen abschrecken, auch wenn sie mit der Fülle und Komplexität der Vorschriften vertraut sind.

Es trat aber noch ein weiteres Bündel von Problemen auf. Und zwar fehlten Eintragungen und Fortschreibungen in den Grundbüchern, wenn diese Bücher überhaupt noch vorhanden waren. Auch im real existierenden Sozialismus hatten diese Dokumente keine Bedeutung mehr, sie wurden als Relikte einer überwundenen Gesellschaftsordnung angesehen, verkamen in feuchten Kellern oder wurden gleich auf den Müll geworfen. Gerade bei strittigen Fällen wird die Klärung der Eigentumsverhältnisse daher viel Zeit in Anspruch nehmen. Die genannten Vorrang- und Beschleunigungsgesetze für die Wirtschaft können in dieser Hinsicht keine wesentliche Hilfe bringen.

Zu berücksichtigen ist ferner, daß sich die zuständigen Behörden auf Länder- und Gemeindeebene in einem weitgehenden und langwierigen Umbau befinden. Schwierig ist aber auch die Feststellung eines Investitionsvorrangs oder einer Investitionsbeschleunigung in Verwaltungen, die überhaupt nicht vertraut sind mit den Strukturen und Prozessen der Marktwirtschaft. Das Gesagte gilt entsprechend für die Gerichte auf den verschiedenen Ebenen.

Die nicht ausreichenden Informationen oder das vollständige Fehlen von Grundbüchern führt zu einem weiteren Hemmnis. Eine Investition ist in der Regel gar nicht möglich, wenn Eigentum, Grenzen oder Belastungen eines Grundstücks oder eines Gebäudes nicht vollständig geklärt sind. In voller Schärfe wird das deutlich, wenn ein Finanzierungsinstitut Kredite gewähren soll: Schon das Fehlen geringer Angaben kann dann zu einem Scheitern der Finanzierung führen.

Bauliche Strukturen und ihre Veränderungen

Die hier an sich wichtigen wirtschaftlichen Probleme mit ihren Veränderungen sollen nicht weiter behandelt werden, da sie weitgehend bekannt geworden sind. Sie werden beispielsweise von der Friedrich-Ebert-Stiftung in Gutachten und Berichten dargestellt (2).

Die Stadtzentren mit einer alten oder gar historischen Bebauung befanden sich in der ehemaligen DDR oft in sehr schlechtem oder gar verrottetem Zustand, weil eine Erneuerung aus ideologischen und ökonomischen Gründen nicht in Frage kam. Gibt es in oder nahe dem Zentrum eine neue Bebauung, so ist sie meist in den 50er und 60er Jahren entstanden, vorwiegend handelt es sich um Wohnbauten. Ausgesprochene Hochhäuser sind selten, sie wurden vor allem für Universitäten, Hotels oder sonstige Repräsentativbauten errichtet. Die Industrie hat in vielen Fällen ihre historischen Standorte beibehalten, so daß es zahlreiche alte Fabrikgebäude im Stadtgebiet gibt. Die Bauten der Großsiedlungen am Stadtrand, die in industrieller Massenfertigung hergestellt worden sind, weisen eine dichte und hohe Bebauung auf. Bislang ist dort die Mischung der Bewohner vorzüglich, es sind eigentlich alle Gruppen und Schichten der Bevölkerung vertreten. Zwar gibt es einige Geschäfte, Gaststätten und soziale Einrichtungen, doch von ausgebildeten Zentren kann in den neuen Siedlungen nicht die Rede sein. Auch entstandene Neubauten haben diese Situation bisher nicht wesentlich verändert.

Insgesamt gesehen erscheint das Stadtgebiet weitgehend bebaut, man kann sogar einige Flächen mit einer kompakten Nutzung feststellen. Allerdings sind, wie schon erwähnt, sowohl im alten als auch im neuen Baubestand bedeutende Investitionen erforderlich. Die Problematik der Besitz- und Eigentumsverhältnisse erfährt in den Zentren mit ihrer Vielzahl an Grundstücken und den komplexen Veränderungen im Lauf der Zeit noch eine Steigerung.

Viele Investitionen scheitern an den Hemmnissen aus der nicht geklärten Rechtslage.

Das führt dazu, daß Gelände für verschiedene Nutzungen außerhalb der Städte ausgewiesen wird. Diese Entwicklung wird noch dadurch gefördert, daß die Gemeinden auf die Gewerbesteuer angewiesen sind, zugleich aber die Planungshoheit für ihr Gebiet besitzen. Die Knappheit der öffentlichen Finanzen im allgemeinen und der Gemeindefinanzen im besonderen hat zu einer Überfülle an Ausweisungen von Industrie- und Gewerbegebieten geführt, die sich außerdem noch oft an falschen Standorten befinden.

Einige große Ansiedlungen hat es 1991 und 1992 gegeben. Es handelt sich vor allem um Unternehmen des klassischen Maschinen- und Fahrzeugbaus. Standorte sind Zwickau, Eisenach, Brandenburg und Berlin. Aber die Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze ist im Vergleich zu den weggefallenen Arbeitsplätzen in allen Industriebranchen verschwindend gering, denn die neuen Produktionen haben einen hohen Grad der Rationalisierung bzw. Automatisierung. Die Hoffnungen richten sich nun auf mittlere und kleinere industrielle Firmen sowie auf die Gründung von High-Tech-Firmen. Solche Betriebe und Unternehmen benötigen jedoch zur Nutzung von Synergie- und Agglomerationsvorteilen überwiegend großstädtische Standorte. Zwar gibt es Bemühungen um "Incubators" in Form von Industrieparks, Gewerbeparks, ebenso in Form von Technologiezentren und Technologieparks, aber oft fehlt es auch hier an den richtigen Standorten. Das gilt für kleine und mittlere Städte, vor allem aber für größere Städte, die im Sinn der Theorien von *F. Perroux* (3) mit ihren Industrie- und Dienstleistungskomplexen sowie den "firmes motrices" als Pole der Entwicklung gesehen werden könnten.

Die vorhandenen Ausweisungen gerade für Industrie und Gewerbe bringen zwar mehr als genug Fläche, aber es handelt sich meist um nicht oder wenig geeignete Standorte. Auch wenn die Regionalplanung innerhalb der Verwaltung der einzelnen Länder endlich

richtig arbeitet, wird es kaum möglich sein, diese Fehlentwicklungen zu korrigieren. Das Netz der zentralen Orte, insbesondere der kleinen und mittleren Städte, droht irreparablen Schaden zu nehmen, zugleich droht die Ansiedlung von Industrien in den großen und mittleren Städten nicht in Schwung zu kommen.

Es wurde bereits erwähnt, daß sich die Wandlungen im Handel besonders rasch und abrupt vollziehen. Fachmärkte und Verbrauchermärkte siedeln sich, u.a. gefördert von der verstärkten Motorisierung der Bevölkerung, außerhalb der Städte, oft an Knoten von Straßen und Autobahnen an. Die Entwicklung wird noch verstärkt, wenn sich ganze Einkaufszentren an solchen Standorten niederlassen. Die Stadtzentren und die Stadtteilzentren sind von Verödung bedroht, die Hoffnung auf städtisches Leben schwindet.

So haben sich außer Fach- und Verbrauchermärkten zahlreiche Einkaufszentren rund um Leipzig angesiedelt. Das größte Einkaufszentrum der Saale-Park mit einer Verkaufsfläche von 115 000 m² und 6 500 Parkplätzen liegt völlig abseits von den städtischen Zentren und orientiert sich vor allem an den Bundesautobahnen. So drohen gerade dem Gebiet zwischen Halle, Leipzig und Zwickau, das unter vielfältigen Lasten von Bodenvergiftungen der Chemie bis zum weitflächigen Tagebau der Braunkohle leidet, gravierende Fehlentwicklungen. Infolge der Grenzmauer ist im Norden, Westen und Süden von Berlin eine Zersiedelung der Landschaft weitgehend verhindert worden. Es ist verständlich, daß es dort jetzt Pläne für eine Fülle von Wohnsiedlungen, Einkaufszentren, Gewerbeparks, Logistikstandorten und Freizeitparks gibt. Doch es wäre bedauerlich, wenn dort die Chance zur Stärkung von Entlastungsorten und zur Erhaltung der reizvollen Landschaft nicht genutzt würden. Eine geordnete Entwicklung bzw. eine Erhaltung der attraktiven Wald- und Seenlandschaft könnte der entscheidende Standort- und Wohnfaktor für die Region Berlin, ja für ganz Brandenburg in der Zukunft sein.

Auf dem Weg zu einer Stadtentwicklungspolitik

Wesentliche Punkte der Entwicklungsstrategie für die neuen Bundesländer sind nicht geklärt. Das ist ein Versäumnis der Bundesregierung und erwies sich als Handikap für die Arbeit der Treuhandanstalt, die mit der Verwertung bzw. Privatisierung der volkseigenen Betriebe und anderen staatlichen Vermögens befaßt war und ist. Erst jetzt ist die Diskussion voll entbrannt, ob "industrielle Kerne" über Beteiligungen der Länder und des Bundes bzw. über eine zusätzliche Förderung erhalten werden sollten.

Auf der Ebene der Länder sind die räumlichen Schwerpunkte der Wirtschaftsförderung aus den bereits erwähnten Gründen meist noch nicht bestimmt worden, auch wenn die zentralen Orte klare Anhaltspunkte geben. Die vielen, an falschen Standorten ausgewiesenen Flächen für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen müssen durch die Regionalplanung rasch korrigiert werden. Jetzt schon sind bedeutende Verzerrungen der Siedlungsstruktur, mangelhafte Nutzung vorhandener und geplanter Infrastruktur sowie Zerstörungen in der Landschaft zu erkennen. Gerade über Einkaufszentren an falschen Standorten mit ihren Folgeeffekten wird das Netz der zentralen Orte in Form kleiner, mittlerer und großer Städte geschädigt, die Attraktivität der einzelnen Stadt wird zugleich schwer beeinträchtigt. Eine günstige Voraussetzung in den mittleren, vor allem aber in den großen Städten sind die gewachsenen Stadtteilzentren, die das historische Stadtzentrum zugleich ergänzen und entlasten. Ihre oft festzustellende markante Ausprägung ist als eine Spezialität deutscher Städte und zugleich als eine besondere Chance anzusehen. Aber auch ihre Attraktivität wird schwer durch die nichtintegrierten Einkaufszentren gefährdet.

In diesem Zusammenhang wären die in den 60er und 70er Jahren entstandenen Großsiedlungen anzusprechen. Um sie vor Segregation, Ghattobildung und

Vandalismus zu bewahren, sind auch hier zumindest attraktive Stadtteilzentren mit Arbeitsplätzen erforderlich. An sich bietet die hohe Zahl von Bewohnern und die Dichte der Bebauung günstige Voraussetzungen für integrierte Einkaufszentren an, aber auch für die Ansiedlung privater und öffentlicher Verwaltungen. Es bestehen zwar einige Blockaden, sie sind jedoch durch geeignete Maßnahmen zu überwinden.

Die Städte werden nicht warten können, bis die Regionalplanung ihnen einen Schwerpunkt bzw. eine bestimmte Spezialisierung (Industrie und Gewerbe, Dienstleistungen, Tagungs- und Schulungswesen, Tourismus usw.) empfiehlt. Sie sollten selbst tätig werden und ihr Entwicklungspotential ermitteln oder ermitteln lassen. In einigen wenigen Städten, so in Potsdam, ist das inzwischen geschehen, aber viele Städte haben noch nicht damit begonnen. Das Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung (4) hat für die Stadt Brandenburg ein solches Gutachten erarbeitet, damit ein Modell für andere Städte in ähnlicher Größe vorliegt. So läßt sich eine verbesserte Basis schaffen für effektive Wirtschaftsförderung, zweckmäßige Flächennutzung und sinnvolle Stadtplanung.

Generell ist in diesem Zusammenhang zu sagen: Viele Gebiete im nicht so dicht besiedelten Osten Deutschlands sind geeignet für Erholung und Tourismus (vor allem gilt das für Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Thüringen). Diese Gebiete können "Ruheräume" und "Ausgleichsräume" sein für das dicht besiedelte Transitland im Westen mit seinen sich kreuzenden Verkehrsströmen und ihren vielen Belastungen der Umwelt. Gerade die kleinen Städte mit historischer Bausubstanz bieten sich als Mittelpunkt und Schwerpunkte der Infrastruktur in touristisch interessanten Gebieten an. Sie dürften auch zahlreiche Besucher aus den angrenzenden europäischen Ländern anziehen können.

Gerade weil in den neuen Ländern nur eine allmähliche Steigerung des Industriebesatzes zu erwarten ist, müssen vorzügliche Standorte angeboten wer-

den. Große Industrieansiedlungen sind kaum noch zu erwarten. Kleine und mittlere Industrieansiedlungen benötigen oft städtische Standorte. Die modernen Firmen mit ihrer extremen Spezialisierung benötigen vielfältige Dienste und Leistungen, die in der Regel nur in Städten angeboten werden. Entsprechendes gilt für Gründerzentren, Technologieparks und Gewerbeparks, auch wenn diese selbst schon einige dieser Dienste und Leistungen anbieten. Hinzu kommt, daß in der ehemaligen DDR ein Defizit an modernen Dienstleistungen gegeben war, daß die Städte derzeit gewissermaßen in die Dienstleistungswirtschaft und Dienstleistungsgesellschaft katapultiert werden.

Nach wie vor bestehen jedoch gerade in den Städten die schon erwähnten Blockaden, die am Grundstücks- bzw. Immobilienmarkt. Sie hemmen nicht nur die dringend erforderlichen Investitionen, sie drohen auch, wie schon erwähnt, eine schwere Deformation der Städte und weitgehende Beeinträchtigungen der Landschaft zu bewirken. Interessante Städte und attraktive Landschaften sind aber gerade moderne Standort- und Wohnortentscheidungskriterien. Die Städte können bislang gerade das nicht sein, was sie sein sollten: Pole oder Kristallisationspunkte, nicht nur für die Wirtschaft zur Nutzung von Synergie- und Agglomerationseffekten, sondern auch für die Bevölkerung zur Inanspruchnahme von Koppelungsvorteilen und allgemeinen Treffpunkten.

So erscheint es dringend erforderlich, zu untersuchen, ob bzw. wie die erwähnten Blockaden am Immobilienmarkt, die erst nach dem Jahr 2000 völlig abgearbeitet sein werden, bis dahin umgangen werden können. Im Grunde geht es darum, einen besser funktionierenden Markt bei Grundstücken und Immobilien zu erreichen, damit die große Nachfrage nicht mehr auf ein geringes Angebot stößt und zu hohen Preisen führt. Ohne Zweifel wäre das umgekehrte Verhältnis mit der Folge geringer Preise wünschenswert, denn damit könnte ein zusätzlicher Anreiz für Investitionen gegeben werden.

Grundlagen für die Maßnahmen

Für die USA sind die "Spekulationen" über die anhaltende Suburbanisierung und die Hoffnungen auf eine allmähliche Reurbanisierung von *B. Chinitz* (5) auf den neuesten Stand gebracht worden. Er zeigt uns nicht nur die Vorgänge, die im Raum ablaufen, sondern auch die Kräfte, die dazu führen. Vor vielen Jahren sind im Anschluß an die internationale Diskussion auch für die Bundesrepublik Deutschland Szenarien für die Suburbanisierung und Reurbanisierung entwickelt (6) und fortgeschrieben worden. Die offene Frage ist heute noch nicht entschieden. Doch ist zumindest zu erkennen, daß nach einer langen Zeit der Suburbanisierung und des Bevölkerungsverlustes in den Städten nun doch vorsichtige Ansätze einer Reurbanisierung mit nicht mehr erwartetem städtischen Bevölkerungswachstum zu erkennen sind. Die These scheint sich auch nach den Wellen der Motorisierung und der elektronischen Kommunikation zu bewahrheiten, daß der persönliche Kontakt zwischen den Menschen sowohl im wirtschaftlichen wie auch im gesellschaftlichen Leben nach wie vor eine wichtige Rolle spielt und auch in Zukunft nur in einem bestimmten Maß von technischem Gerät ersetzt wird.

Eine günstige Voraussetzung zur Förderung der Städte ist sicher, wenn es eine Konzentration von Anlagen und Einrichtungen der Infrastruktur mit einem guten Niveau gibt und wenn eine gewisse Entsprechung zur Bedeutung des Stadtzentrums und der Stadtteilzentren vorliegt. Gefährdungen und Verzerrungen ergeben sich allerdings vor allem aus "social costs", die gerade im dicht genutzten städtischen Raum vielfältige Folgewirkungen auslösen. *K.W. Kapp* (7) hat immer wieder auf solche Schädigungen und ihre Folgewirkungen hingewiesen, leider sind seine Warnungen weder global noch auf regionaler und lokaler Ebene genügend beachtet worden. Ein Beispiel dafür ist der Zusammenhang zwischen Belastungen der Umwelt vor allem im Gefolge einer hektischen Motorisie-

rung und der Auflösung der Siedlungs- und Zentrenstruktur.

Sicher kann in begründeten Fällen der Bau eines Einkaufszentrums am Stadtrand zugelassen werden, wenn es die Entwicklung des Zentrengefüges in der Stadt nicht stört. Aber zu einer sinnvollen Auslastung der Infrastruktur wäre die Ansiedlung von privaten und öffentlichen Verwaltungen bei diesem Einkaufszentrum zweckmäßig. Die Verbesserung der Lagegunst läßt dann auch den Bau von Wohnungen sinnvoll erscheinen. So entsteht schließlich die Frage, ob nicht ein kompletter neuer Stadtteil einschließlich Zentrum gebaut werden sollte bzw. gebaut werden kann. Ein Neubau ist aber nur unter ganz besonderen Voraussetzungen zweckmäßig, denn leicht kann damit die Entwicklung der gesamten Stadt und ihrer Zentren beeinträchtigt werden. Am Beispiel der Einkaufszentren wird deutlich, daß die Vorgabe von Zielen oder Rahmendaten durch Politik und Staat nicht ausreichend war. "Public-Private Partnership" hat es in einem gewissen Maß schon immer gegeben, aber im Zuge der arbeitsteiligen modernen Wirtschaft kommt ihr neue Bedeutung zu. Auf ihre Wichtigkeit gerade im Zusammenhang mit der komplizierten städtischen Erneuerung haben *R.S. Fosler* und *R.A. Berger* (8) deutlich hingewiesen. Praktischer Nutzen aus dieser Erkenntnis ist für das Ruhrgebiet und andere Regionen im Westen Deutschlands gezogen worden (9). Im Osten Deutschlands muß diese Form der Zusammenarbeit ebenfalls gepflegt werden. Das gilt auch und gerade für die im folgenden zu besprechenden Umgehungen der Barrieren am Immobilienmarkt.

Ein besonders interessantes Beispiel für das Wirksamwerden von Public-Private Partnership auf den verschiedenen Gebieten ist Schottland und Glasgow gewesen. In Glasgow hat sowohl die Erneuerung eines weiten Gebietes (Glasgow Eastern Area Renewal) wie auch eine Fülle geschickter Umwidmungen von Gebäuden im Stadtkern beeindruckt. Wie mit Projekten auf den verschiedenen Gebieten schließlich ein eindrucksvolles Ergebnis erreicht werden konnte, hat *W.L. Lever* (10) ge-

zeigt. Dort dürfte nach der Bewältigung vieler Krisen und Probleme nun wieder ein so hohes städtisches Niveau erreicht sein, daß die Stadt aus sich selbst attraktiv ist.

Umgehung der Hemmnisse am Immobilienmarkt

Im folgenden sollen die gewissermaßen klassischen Formen der Flächen- und Raumerschließung nicht behandelt werden, also die Verdichtung der Bebauung durch Erhöhung des Baurechts oder die Erschließung des Raums aus Baulücken und Mindernutzungen. Bisweilen wird vorgeschlagen, das geschilderte Problem mit dem Bau von Hochhäusern in den Zentren der Städte anzugehen. Sicher besitzt diese Art der Bebauung eine gewisse Logik für die Dienstleistungswirtschaft und Dienstleistungsgesellschaft, aber sie ist beim Vorhandensein eines dicht abgestuften Netzes von zentralen Orten und einer Existenz von markanten Stadtteilzentren in Ergänzung zum Zentrum einer Stadt nicht zwingend. Oft spielt ja der Denkmalschutz in deutschen und europäischen im Gegensatz zu amerikanischen Städten eine bedeutende Rolle. Eine Hochhausbebauung im Zentrum von Dresden wäre wegen des historischen Panoramas am Elbufer sicher nicht angebracht. Ähnliches gilt für die Bebauung in Potsdam mit der Fluß- und Seenlandschaft der Havel. Nur in gewissen Fällen bzw. in bestimmten Städten dürfte der Bau von Hochhäusern ohne weiteres geeignet sein, den Mangel an städtischem Raum zu lindern. Bemerkenswert ist ja auch, daß es im Westen Deutschlands nur in Frankfurt zu einer mehr oder weniger geschlossenen Hochhausbebauung im Stadtzentrum gekommen ist.

1. Altes Industrie- und Gewerbegebiete

Die Erneuerung alter Industrie- oder Gewerbegebiete oder ihre Umwandlung zu Standorten von Industrie- und Gewerbeparks, von Einkaufszentren, Büroparks oder Wohnsiedlungen ist bereits in vielen Ländern praktiziert

worden. Besondere Erfahrungen haben die Regionen mit Kohle- und Stahlindustrie in Großbritannien, in den USA oder in Belgien. Inzwischen existieren sowohl im Ruhrgebiet als auch in anderen Großstädten Beispiele für solche Erneuerungen oder Umwandlungen (11).

Wegen der angesprochenen Schrumpfung der Industrie und der geringen Zahl neuer Ansiedlungen gibt es ein bedeutendes Potential von Flächen, das für industrielle Nutzungen oder andere Zwecke bereitsteht. Da es sich oft um traditionelle oder gar historische Industriestandorte handelt, ist in einigen Fällen mit Bodenbelastungen oder gar Bodenvergiftungen zu rechnen. Nicht selten haben die Industriekombinate der DDR auch bedeutende Reserveflächen vorgehalten, die nun nicht mehr benötigt werden.

Die Treuhandanstalt in Berlin, die in der Regel im Besitz dieser Flächen ist, hat erkannt, daß hier eine bedeutende Aufgabe für sie besteht. Sie hat zu diesem Zweck eine eigene Liegenschaftsgesellschaft gegründet, die für den Verkauf von Grundstücken und Immobilien zuständig ist. Darüber hinaus hat sie das sogenannte Berliner Verfahren entwickelt, das die komplizierten Verkaufsverhandlungen erleichtern soll (12). Dabei klärt diese Gesellschaft zusammen mit Maklern und städtischen Planungsbehörden vor allem, welche Interessentenkreise angesprochen werden können und wieweit die Nutzungsmöglichkeiten am jeweiligen Standort gehen. Dann folgt eine öffentliche Ausschreibung, um weitgehende Markttransparenz herzustellen.

Vor der Fertigstellung steht bis jetzt allerdings nur ein größeres Projekt. Hierbei konnten die vielen Hindernisse durch einige glückliche Umstände rasch überwunden werden. Auf ehemaligen Industrieflächen in Henningsdorf bei Berlin, nahe dem Stadtzentrum, interessanten Wasserläufen und den Bahnen von und nach Berlin, soll eine gemischte Bebauung aus Gewerbeparks, Wohnungen, Hotels und Tiefgaragen entstehen. Es gibt aber viele prinzipiell geeignete Flächen und Objekte in den Städten. So ziehen sich im Süden von

Dresden alte Industriebauten entlang der Bahnstrecke in Richtung Pirna, das nicht weit vom reizvollen Elbsandsteingebirge entfernt ist. Viele der historischen Gebäude sind noch brauchbar und könnten neuen Zwecken dienen. Gleiches gilt inmitten von Dresden für das Gebäude der ehemaligen Tabac-Manufaktur Yenidze, das im vorigen Jahrhundert im Stil einer orientalischen Moschee erbaut wurde. Das günstig gelegene Gelände eines Schwermaschinen-Baukombinates in Magdeburg hat bedeutende Reserveflächen, die von dem verkleinerten und neu gegliederten Unternehmen abgegeben werden. Diese wenigen Beispiele deuten allerdings auch an, daß trotz gewisser Gemeinsamkeiten in jedem Fall besondere Umstände vorliegen, die in Anbetracht der Komplexität der gegebenen Verhältnisse nur in intensiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit zwischen zahlreichen Stellen zu bewältigt sind.

2. Gelände der Bahnen

Ein städtischer "Großgrundbesitzer" ist die für den Bahnverkehr in der ehemaligen DDR zuständige Deutsche Reichsbahn, die nun mit der Deutschen Bundesbahn zu einer Aktiengesellschaft zusammengefaßt wird. Sie besitzt nicht nur stillgelegte Gleisflächen und Gleisfelder, verfallene Schuppen und Lagerhäuser, sondern auch große Bahnbetriebswerke aus der wartungs- und reparaturintensiven Dampflokzeit. Viele dieser Betriebe, die oft zahlreiche Arbeitskräfte beschäftigen, müssen stillgelegt werden. Die Standorte der genannten Anlagen und Betriebe befinden sich meist in städtischen Lagen, oft sogar ganz nahe an den Hauptbahnhöfen. Diese Feststellungen gelten im übrigen, wenn auch etwas abgeschwächt, für die Deutsche Bundesbahn im Westen Deutschlands.

War es bis jetzt wegen der extremen bürokratischen Hemmnisse nur sehr schwer möglich, ein Grundstück von den staatlichen Bahnen zu kaufen, so hat sich das bereits gewandelt und wird sich künftig weiter ändern: Eine unternehmerisch agierende Bahngesell-

schaft muß gerade an einer intensiven Bebauung in der Nähe der Haupt- und Nebenbahnhöfe in den Städten interessiert sein. Denn der Bau von Büro-, Geschäfts- und Konferenzzentren, aber auch eine Wohnbebauung würde sich günstig auf das Verkehrsaufkommen der Bahn auswirken. Das gilt erst recht, wenn die geplante Intensivierung des Bahnverkehrs Berücksichtigung findet, die mit weiteren Hochgeschwindigkeitsverbindungen in den nächsten Jahren erreicht werden soll. Kommt es künftig wegen der Überlastung von Flughäfen und der Reduzierung von Umweltbelastungen zu dem gewünschten Abbau von innereuropäischen Flügen, so wird sich das sicher in einem weiter wachsenden Bahnverkehr und in einer gesteigerten Attraktivität dieser Standorte niederschlagen. Aber auch wenn es wider Erwarten nicht zu dieser Verlagerung von Flügen käme, ist es nicht vermessen, von einer außergewöhnlichen Chance für den urbanen Städtebau im Umfeld der Bahnhöfe zu sprechen. Eine Studie hatte schon früh auf dieses Entwicklungspotential hingewiesen (13).

Ein interessantes Beispiel in diesem Zusammenhang ist der Hauptbahnhof in Leipzig. Abgesehen von den Flächenreserven im Umfeld, gibt es ein riesiges Gleisfeld, das in ein mächtiges Bahnhofsgebäude mündet. Hier besteht ein so großes bauliches Entwicklungspotential, daß alle Ansprüche auf zentral gelegenen Büroraum in diesem Jahrhundert für Stadt und Region Leipzig zu erfüllen wären. An einigen Stellen wird bereits mit einer Bebauung begonnen. Aber nicht nur für die Großstädte sind bedeutende Flächen an Haupt- und Nebenbahnhöfen sowie an Güterbahnhöfen nachzuweisen, auch in mittleren und kleinen Städten stehen bemerkenswerte Flächen für die verschiedensten neuen Nutzungen zur Verfügung.

3. Überlagerungen von Gleisfeldern

Es gibt eine weitere Möglichkeit für eine innovative Erschließung von städtischem Raum: Das ist, abgesehen von

der Absenkung von Gleissträngen, die Überbauung der weiten Gleisflächen an den wichtigen Bahnhöfen. Das hört sich zunächst recht technokratisch an, doch die Beispiele zeigen, daß sich damit nicht nur zahlreiche städtische Probleme lösen, sondern auch städtebauliche Höhepunkte ohne Belastungen für die Umwelt erreichen lassen. Die Überlagerungen an der Park-Avenue und der Bau des PANAM-Gebäudes in New York nahe dem glücklicherweise erhaltenen Bauwerk der Grand Central Station sollen hier nicht als Beispiele dienen, weil die Dichte der städtischen Bebauung dort natürlich besondere Voraussetzungen am Immobilienmarkt schafft. Entsprechendes würde für solche Überlagerungen in einer Stadt wie Hongkong gelten. Aber die Beispiele in den USA und in Kanada zeigen, daß solche Lösungen auch in Städten mit Einwohnerzahlen unter 1 Mio. möglich sind.

In Europa hat man sich bis jetzt nur wenig mit den städtebaulichen Möglichkeiten der "air-rights" befaßt. Ein städtebaulich gelungenes Beispiel findet sich jedoch in Wien. Dort ist das Gleisfeld am Franz-Josef-Bahnhof, der vom Norden der Innenstadt aus die Verbindungen nach Prag herstellt, sukzessiv überbaut worden. Erstaunlicherweise ist diese Lösung fast überhaupt nicht bekannt geworden, weder in der Fachwelt noch in der Öffentlichkeit. Im dicht besiedelten Westdeutschland hätte es günstige Voraussetzungen für solche Lösungen gegeben, etwa in München, Stuttgart und Düsseldorf. Selbst in Paris sind diese Möglichkeiten bislang kaum genutzt worden. Luftbilder (14) zeigen, welch bedeutendes städtebauliches Potential trotz dichter, vielfach historischer Bebauung noch an diesen Standorten gegeben ist. Es ist bemerkenswert, daß man sich in Paris zwar mit unterirdischen Straßen, Verkehrsknoten und Großgaragen befaßt, aber dieses Potential bis jetzt noch nicht richtig entdeckt hat (15).

Auch in den Städten im weniger dicht besiedelten Osten Deutschlands dürften solche Überlagerungslösungen in einigen Fällen in Frage kommen. So liegt unweit des Hauptbahnhofs in

Dresden ein topographisch günstiges, das heißt leicht eingesenktes Gleisfeld. Solche Situationen gibt es auch an einigen Nebenbahnhöfen in Leipzig. Besondere Bedeutung dürften solche Lösungen jedoch in Berlin haben, unter anderem, weil die Grundstückspreise in dieser Stadt auch nach dem Boom der Jahre 1990 bis 1992 auf einem hohen Niveau bleiben werden. Dort findet sich eine ganze Anzahl von Gleisflächen, die für solche Überbauungen in Frage kommen. Im übrigen ist dort, damals hauptsächlich bedingt durch die Insellage West-Berlins, die an sich recht schwierige Überbauung einer Stadtautobahn mit einer großen Wohnanlage gelungen.

Interessant ist im Zusammenhang mit diesen und den folgenden Ausführungen die Einschätzung der Immobilienmärkte durch Makler und Maklerfirmen (16). Dabei wird deutlich, daß das Angebot für Flächen in zentraler Lage am Immobilienmarkt gering ist, während eine bedeutende Nachfrage festgestellt werden kann.

4. Kommunale Flächen

Eigentlich sollte es selbstverständlich sein, daß Bauhöfe, Lagerplätze und Lagerhallen in zentralen städtischen Lagen nach Möglichkeit einer intensiven Nutzung zugeführt werden; besonders gilt das, wenn sie sich in städtischem Besitz und Eigentum befinden. Allerdings wirken sich bei Flächen in der öffentlichen Hand nicht selten Bürokratie und Ressortdenken aus, so daß bisweilen zahlreiche Hemmnisse gegeben und bedeutende Anstrengungen erforderlich sind, bevor sich ein Nutzungswandel herbeiführen läßt. In Anbetracht der besonderen Situation sollten hier aber doch rasche Erfolge möglich sein.

Busbahnhöfe eignen sich wegen ihrer zentralen Lage, ähnlich wie die erwähnten Gleisfelder, für eine bauliche Überlagerung der Verkehrsflächen. Der Busverkehr hat in der ehemaligen DDR wie auch der Schienenverkehr besondere Förderung bzw. Subventionierung erfahren. So gibt es oft recht großzügige Flächen in den Städten für

den Omnibusverkehr, die natürlich nicht reduziert werden sollten. Mit der Überbebauung dieser Flächen und dem potentiellen Verkehrsvolumen daraus könnte die jetzt eingeschränkte Förderung in einem gewissen Maß kompensiert werden.

Ähnlich wie der Busverkehr wurde auch der Straßenbahnverkehr unterstützt. Möglichkeiten der Überbauung gibt es an den Sammelhaltestellen im Stadtzentrum, bisweilen an den Haltestellen der Strecken, oft aber auch an den Endhaltestellen mit ihren weitflächigen Wendeschleifen.

Ein interessantes Beispiel für eine mögliche Umwidmung gibt es in der Stadt Brandenburg. Hier liegen Busdepots, Abstellplätze für Müllwagen und Straßenbahnhallen recht zentral, aber ganz beengt an einem Wasserlauf der Havel. Aus Gründen der Rationalisierung bzw. effektiven Arbeitens ist es dringend geboten, die Abstellplätze und Wartungshallen an einem anderen Standort neu zu bauen. Dabei könnte der Raum für Büro- und Verwaltungszwecke im Sinn sparsamer Flächennutzung sogleich über den Abstellplätzen vorgesehen werden. Die freiwerdenden Bauten und Flächen in zentraler Lage und an einem Gewässer eignen sich vorzüglich für die verschiedensten Zwecke. Ihr Verkauf könnte unter Umständen ausreichen, um die Verlagerung des ganzen Verkehrsbetriebes zu finanzieren. Ein anderes interessantes Beispiel ist in Leipzig zu finden. Das verzweigte Netz der Straßenbahnlinien wird von einer Anzahl von Depots gestützt, die sich über die ganze Stadt verteilen. Auch hier eröffnen sich neue oder zusätzliche Nutzungen, allerdings wäre dabei zu berücksichtigen, daß viele der markanten Gebäude kurz vor und nach der Jahrhundertwende gebaut worden sind, wodurch auch die Umgebung eine besondere Prägung erfährt.

Daß große Parkplätze in zentraler Lage Baukomplexen mit Tiefgaragen weichen, ist wirtschaftlich und städtebaulich sinnvoll, andernfalls käme es zu einer Verschwendung von kostbarem städtischen Raum an Licht und Luft. Große Probleme mit dem ruhenden und

fließenden Verkehr gibt es in den dicht bebauten Wohn- und Gewerbegebieten aus dem vorigen Jahrhundert, ebenso natürlich in den zugehörigen Zentren. Wie in vielen anderen Ländern erfreuen sich solche Gebiete in Westdeutschland seit langem großer Beliebtheit, in Ostdeutschland wird das nach umfangreichen Erneuerungen ähnlich sein. Gerade in diesen Gebieten hat im übrigen sowohl im Westen in den 70er Jahren, wie auch im Osten in den 80er Jahren der Widerstand gegen die Regierung seinen Nährboden gefunden. Die einsetzende Gentrification bewirkt aber sicher eine Verdrängung des "revolutionären Potentials".

Es ist verständlich, wenn es energische Proteste dagegen gibt, die privaten Gärten oder die öffentlichen Parks dieser oft recht attraktiven Gebiete für den Bau von Tiefgaragen zu nutzen. Tatsächlich dürfte es hier andere, ja elegantere Lösungen geben. Seit einiger Zeit ist bekannt, daß das Kanalnetz in diesen Gebieten völlig erneuert werden muß. Bei dieser Gelegenheit könnten Mini-Tiefgaragen in Größenordnungen von 10–100 Abstellplätzen unter den städtischen Straßen und Plätzen gebaut werden. Außerdem wäre es möglich, das im Lauf der Zeit entstandene Chaos von Gas- und Wasserleitungen sowie Elektrizitäts- und Fernsehkabeln in Kollektoren zu ordnen und für Austausch und Reparatur leicht zugänglich zu halten. Diese Garagen könnten gerade hier, vertikal oder horizontal angelegt, in einer modernen Technik, das heißt mit automatischem Abstell- und Abholvorgang, gebaut werden, was zu bedeutender Raum- und Kostenersparnis sowie zu verbesserter Sicherheit führen würde. Und sicher wäre es nützlich, die hier gemachten Erfahrungen auf den Bau raumsparender "automatischer" Großgaragen zu übertragen, die für die Zukunft in Ringen um die städtischen Zentren oder an den Knoten der Straßenbahnlinien zu erwarten sind.

Noch einmal zu Leipzig: Hier gibt es ein Beispiel für die Umwidmung städtischen Bodens, das schon weit gediehen ist. Und zwar soll das Gelände der bekannten Leipziger Messe, das sich

zwei bis drei Kilometer südöstlich vom Stadtmittelpunkt befindet, in Richtung der nördlichen Stadtgrenze verlegt werden. Damit wird eine interessante Fläche für gemischte Nutzungen frei, die Leipzig auf dem geplanten Weg zu einer Stadt der Medien sicher sehr nützlich sein wird. Allerdings werden die finanziellen Belastungen trotz der Gewinne aus dem Grundstückstransfer bedeutend sein. Nur durch die günstige Lage, bedeutende Fördermittel und insgesamt gute Entwicklungsaussichten für die Stadt ist es unter den heutigen Umständen möglich, ein Projekt von diesem Umfang zu wagen.

5. Militärische Flächen und Bauten

Die Armee der Sowjetunion und die nationale Volksarmee der DDR hatten hinter dem "Eisernen Vorhang" ein dichtes, gestaffeltes System von militärischen Standorten, Flächen und Anlagen aufgebaut. Hier gibt es schwer auflösbare Umweltbelastungen der verschiedensten Art. Aber auch Altlasten der Reichswehr und der Wehrmacht aus den 20er und 30er Jahren sind noch an diesen Orten zu finden. Es wird große Mühe machen und immer wieder ganz bedeutende Finanzierungsmittel erfordern, um nur die schlimmsten Belastungen zu entfernen (17).

Im folgenden sollen lediglich die militärischen Flächen betrachtet werden, die auf städtischem Gebiet liegen und die nicht von der Bundeswehr benötigt werden. Hier handelt es sich vorwiegend um Kasernen, Fahrzeugdepots oder Offizierswohnungen, also nicht oder kaum um Übungsgebiete, Flughäfen oder ehemalige Waffenarsenale. Trotzdem haben diese vergleichsweise bescheidenen Flächen für die Städte erhebliche Bedeutung. Glücklicherweise halten sich die Umweltbelastungen hier in Grenzen. Die Kasernen können nach Umbau und Renovierung in vielen Fällen zur Linderung der Wohnungsnot eingesetzt werden. Andere Flächen eignen sich für die verschiedensten Zwecke, von der Wohnbebauung über Gewerbehöfe und Hand-

werkshöfe bis hin zu Schul- und Universitätszwecken.

Es hat sich gezeigt, daß selbst bei einer geraden Linie vom preußischen Staat über das Deutsche Reich und die DDR zur Bundesrepublik noch Barrieren bis zu einer Übernahme durch Länder und Gemeinden bestehen können. Immerhin sind bei den militärischen Flächen am ehesten Fortschritte zu erwarten, sobald die Auseinandersetzungen um die angemessenen Kaufpreise beendet sind und wenn es nicht zu einem "Immobilienpoker" bei sog. Filetgrundstücken kommt.

Die meisten militärischen Standorte und Übungsgebiete befinden sich in Brandenburg. Thüringen ist bereits von den Truppen der Sowjetunion geräumt worden. Nach ergänzenden Verhandlungen ist die vollständige Räumung der militärischen Standorte in den neuen Ländern zum 31.8.1994 vereinbart worden.

Suburbanisierung und Reurbanisierung

Die Restitution der Eigentumsverhältnisse hat trotz des Vorrangs von Projekten mit Arbeitsplätzen und Investitionen gegenüber den Ansprüchen der alten oder ehemaligen Eigentümer zahlreiche Fälle von "nicht-geklärten Eigentumsverhältnissen" in Ostdeutschland gebracht, die erst in vielen Jahren aufgearbeitet sein werden. Es ließ sich aber zeigen, daß es viele Möglichkeiten innerstädtischer Flächen- und Raumerschließung gibt, um diese Blockade zu umgehen. Die Möglichkeiten haben zum Teil bereits eine Tradition, zum Teil haben sie innovativen Charakter. Besondere Bedeutung kommt den Grundstücken um die Bahnhöfe und den "air-rights" an den Bahnhöfen bzw. über den Gleisfeldern zu. Hier bestehen ganz erhebliche Möglichkeiten der Flächen- und Raumerschließung. Besonders interessant scheint die Verknüpfung mit den Haltepunkten eines modernisierten Nah- und Fernverkehrs der Bahn sowie den städtischen Bus- und Bahnlinien. All diese Möglichkeiten sollten aufgrund der dargestellten Lage

bevorzugt in den Städten Ostdeutschlands angewendet werden, aber viele davon haben auch in Westdeutschland Bedeutung.

Warum der innerstädtischen Flächen- und Raumerschließung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte, kann hier nur in Andeutungen erörtert werden. Darüber hat es im Zusammenhang mit der internationalen Diskussion zum Thema Suburbanisierung und Disurbanisierung zahlreiche interessante Aussagen gegeben. Das Grundproblem liegt darin, daß im Zuge des Wirtschafts- und Wohlstandswachstums ständig zusätzlicher Raum in allen Lebensbereichen benötigt wird, dieses Wachstum bzw. diese Dynamik aber auf eine historisch gewachsene städtische Raumstruktur stößt. Diese Raumstruktur muß in einem gewissen Maß an den wirtschaftlichen Strukturwandel und die gesellschaftliche Entwicklung angepaßt werden, sie darf aber auch nicht ihre Kontinuität, Überschaubarkeit und Abgrenzung verlieren. Vielfältige Barrieren sowie "social costs" mit zahlreichen Verzerrungen und kaum übersehbaren Folgewirkungen erschweren die Aufgabe ungemein, den ständig wachsenden Raumbedarf mit adäquaten und ausgeglichenen städtischen Raumstrukturen in Einklang zu bringen. *H. Tank* (18) zeigt die Bündel von Kräften, die hier von Bedeutung sind, in Form einer Zusammenfassung verschiedener Theorien, gleichzeitig versucht er auch darzustellen, was unter diesen Umständen in einer Art von Gratwanderung für vertretbare Standorte und Raumnutzungen getan werden kann.

Wenn es gelänge, die vorhandenen Städte mit ihren Stadtteilen sowie den zugehörigen Stadtzentren und Stadtteilzentren zu erhalten oder gar zu beleben, wäre schon viel gewonnen. Aber es ist oft noch erforderlich, die überschießenden Kräfte des Wirtschaftswachstums und des Raumbedarfs in geeigneten Formen aufzufangen. Wenn zahlreiche extrem spezialisierte "Zentren" und "Parks" für die verschiedensten Zwecke im Umland entstehen, kommt es allmählich zur Auflösung der Stadt mit neuen und zusätzli-

chen Verkehrsbeziehungen. Sie lassen den gebündelten öffentlichen Verkehr zurückgehen und lassen das vorhandene städtische Gefüge mit seinen von Vielfalt und Dichte charakterisierten Kernen erodieren. Erst wenn die bedeutenden Möglichkeiten der Stadtteilerweiterung und -anreicherung weitgehend erschöpft sind, sollten ganz neue Stadtteile mit Wohnungen, Einkaufszentren, privaten und öffentlichen Verwaltungen sowie Technologie- und Gewerbeparks ins Auge gefaßt werden. In jeder Großstadt sollte eine überschaubare Zahl von Stadtteilen mit ihren Zentren um die Kernstadt mit dem historischen Zentrum vorhanden sein, wobei durchaus eine vorsichtige Spezialisierung sowohl in der Gesamtstadt wie auch in den Stadtteilen möglich ist. Eine solche integrierte Lösung ist natürlich eine Aufgabe, die ein außergewöhnliches Organisationsvermögen erfordert, für die es bislang nur wenige Vorbilder gibt. *Chinitz* (19) deutet für die in dieser Hinsicht sicher recht schwierigen Verhältnisse in den USA ja an, daß in der Anreicherung und Verdichtung der in den letzten Jahrzehnten entstandenen baulichen Kerne Chancen für einen adäquaten räumlichen Niederschlag des künftigen Wachstums liegen.

Förderung der Urbanität?

Als ein Ziel städtischer Planung könnte man die Förderung von Urbanität ansehen. Natürlich läßt sich dieses Phänomen nicht planen oder systematisch verfolgen, möglich ist wohl nur, gewisse Voraussetzungen dafür zu schaffen. Glückliche Umstände bzw. eine Bereitschaft der Menschen müssen dazu kommen, wenn dieses Ideals in einem gewissen Maß oder weitgehend realisiert werden soll.

E. Salin (20) hat in einem weit ausholenden, bis nach Athen und Rom zurückgehenden Beitrag das Entstehen und Vergehen von Urbanität im Laufe der Geschichte gezeigt. Er ist zu dem Ergebnis gekommen, daß es vor allem auf den in der Gemeinschaft tätigen Bürger und die Bindung an seine Stadt ankommt. Aber er hat auch darauf hin-

gewiesen, daß Intoleranz und Materialismus oder wuchernde Städte und verödete Zentren Urbanität ausschließen. Natürlich ist es hier nicht möglich, eine historische Übersicht zum Vorhandensein oder Nicht-Vorhandensein von Urbanität zu geben. Genauso ist es kaum möglich, der Planung operationale Kriterien für dieses Phänomen zu geben. Trotzdem sind beim Blick auf die gewachsenen Gegebenheiten der Städte einige Anhaltspunkte zu erkennen. Sie können natürlich nur angedeutet werden.

Das Wachstum der Städte infolge der Industrialisierung hat zu Konzentrationen der Bewohner in Ringen an Achsen oder innerhalb von Sektoren, aber auch in ganzen Stadtteilen mit eigenen Zentren geführt. Diese Entwicklung ist vor allem von Soziologen im angelsächsischen Raum schon früh dargestellt worden, während sich die kontinental-europäischen Arbeiten bis in die jüngste Zeit eher mit Fragen der zentralen Orte und der Landschaftsstruktur, aber kaum mit den räumlichen Strukturen der Städte selbst befaßt haben. Das hat dort zu einer recht intensiven Diskussion der Probleme der Suburbanisierung/Reurbanisierung sowie ihrer Folgen geführt, während die Fragen bei uns nur sporadisch aufgegriffen worden sind (21).

Generell wird man bei einem Rückblick über die Jahrhundertwende sagen können, daß die oft eingeschränkten Lebensbedingungen, etwa hinsichtlich Freizeit, Einkommen und der politischen Verhältnisse, eine Beteiligung der Einwohner nur in beschränktem Maß erlaubt haben, nachdem die mit der Industrialisierung aufgekommenen Emanzipationsbestrebungen des Bürgertums und der Arbeiterschaft an Macht verloren hatten. Immerhin haben sie zu regional und lokal ausgeprägten Elementen und Phasen der Urbanität geführt, die als Randerscheinung auch den viel besprochenen Typ des Flaneurs gebracht hat. Neue Konstellationen haben sich dann im Zuge der Entwicklung zu einer Dienstleistungswirtschaft und Dienstleistungsgesellschaft ergeben, die durch Produktivitätssteigerungen der Industrie

infolge weiteren technischen Fortschritts ermöglicht wurde. Mehr Freizeit und wachsende Einkommen für viele Gruppen und Schichten der Bevölkerung wurden allerdings mehr im Sinn privaten Konsums von Gütern statt zur Beteiligung am öffentlichen Leben genutzt. So wird zu Recht der Verfall der Städte mit ihrer Öffentlichkeit und eine "Tyrannei der Intimität" aus der oft zu weit gehenden Beschränkung beispielsweise auf Haus und Familie beklagt (22). Das war in frühen Phasen einer nicht für möglich gehaltenen Beschleunigung von Wachstum und Wohlstand in weiten Kreisen der Bevölkerung vielleicht gar nicht wesentlich anders möglich.

Die Suburbanisierung mit dem Aufkommen der Motorisierung, des Eigenheimbaus, isolierter Einkaufszentren und anderer extrem spezialisierter Zentren sind deutliche Muster dieser Bewegung. Es muß aber nicht auch noch zu einer weitgehenden Disurbanisierung kommen, möglich ist durchaus eine Verstärkung der erkennbaren Reurbanisierung. Allerdings kann sie durchaus neue Formen der Usurpation, der Segregation und der "Social Manhattanization" erzeugen (23). Selbst eine sich füllende, räumlich gegliederte Stadt könnte unter fehlender Kommunikation zwischen den Gruppen und Schichten leiden. Wie groß diese Gefahren gerade für Länder mit hohem Wohlstand und starker Immigration sind, zeigt das Beispiel der USA. Das Wort vom Schmelztiegel hatte lange Zeit eine gewisse Berechtigung. Doch sind die Kräfte der Segregation aus den verschiedensten Gründen inzwischen so stark, daß sie sogar als eine erhebliche Gefahr für die Einheit des Landes gesehen werden. A.M. Schlesinger (24) hat gezeigt, daß nach Einwanderungswellen aus fast allen Teilen der Welt die Kräfte der Integration überfordert werden können.

Der Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungswirtschaft hat sich in Westdeutschland wegen der Aufnahme zahlreicher ausländischer Arbeitskräfte seit Anfang der 60er Jahre nicht so rasch vollzogen wie in anderen Ländern, denn diese zusätzlichen Arbeits-

kräfte haben den Druck zur Automatisierung und Rationalisierung gebremst. Die Suburbanisierung hat die Immigration in die Stadtkerne mit ihrem Altbaubestand gefördert, später wurde die "Gentrification" interessanter Wohngebiete erleichtert, ohne daß deswegen dort und an anderen Plätzen extreme Segregationserscheinungen eingetreten wären.

Von Studenten ausgehend, setzte sich seinerzeit der Gedanke einer Partizipation in öffentlichen Dingen recht weitgehend durch. Diese Partizipation droht nun leider in zahlreiche Partikularinteressen zu zerfallen. Gleichzeitig sind Zeichen einer Reurbanisierung zu erkennen, beispielsweise in Form eines Anwachsens der Einwohnerzahlen in vielen Städten nach Jahren und Jahrzehnten der Verluste. Es ist also auch hier kein reines, sondern ein diffuses Bild der städtischen Entwicklung zu sehen. Häußermann und Siebel (25) haben die neuen Wohlstandssteigerungen mitsamt ihren Ausgrenzungen auf lokaler und regionaler Ebene betrachtet. Sie kommen zu sehr ernüchternden Ergebnissen, behalten letztlich aber doch einen gewissen Optimismus für das Stadtleben mit seinen Bindungen und Freiheiten.

Die ehemalige DDR war durch eine ausgeprägte Spezialisierung ihrer Wirtschaft in die industrielle Produktion der COMECON-Länder fest eingebunden. Der technische Rückstand mit Produktivitäts- und Wirtschaftlichkeitsdefiziten führt jetzt zur Schrumpfung oder Auflösung ganzer Branchen. Die Frage nach dem Aufbau einer europä- und weltweit wettbewerbsfähigen Industrie ist nach wie vor nicht beantwortet, nachdem ein Jahrzehnt der Prosperität im Westen Deutschlands zu Ende gegangen ist. Trotzdem ergeben sich Schübe zum Aufbau einer Dienstleistungswirtschaft, wenn diese dementsprechend auch weniger wirtschafts-, sondern eher bevölkerungsorientiert ausgeprägt ist. Arbeitslosigkeit und Spannungen aus dem abrupten wirtschaftlichen und sozialen Wandel haben an einigen Orten zu Ausbrüchen von Fremdenfeindlichkeit geführt. Nach einem bescheidenen Tourismus in die östlichen Nachbarländer besteht

jetzt jedoch ein großes Interesse an Reisen in westeuropäische Länder, das nicht nur zur Weiterbildung, sondern allmählich auch zur Förderung von Toleranz führen könnte. Verständlicherweise gibt es ein nachhaltiges Verlangen nach den zahlreichen, nun erhältlichen Konsumgütern. Und sicher werden sich diese Wünsche künftig auch auf Eigenheime richten, doch dürfte das bescheidene Wachstum der Einkommen in den nächsten Jahren hier Grenzen setzen.

Wenn es gelingt, die Großsiedlungen in Ostdeutschland attraktiv zu machen und interessante Wohnungen zu günstigen Konditionen in städtischen Lagen anzubieten, könnte es in Verbindung mit den vielen vorhandenen "Dat-schas" (kleine Ferienhäuser) gelingen, die Suburbanisierung in Grenzen zu halten. Das wären gute Voraussetzungen für insgesamt attraktive Städte und Stadtteile mit markanten Stadtzentren und Stadtteilzentren. Dort könnte auf der Basis einer Neigung der Bevölkerung zu Gemeinschaft und zu Geselligkeit buntes städtisches Leben entstehen, zumal jetzt viele Instrumente für die Förderung bekannt und erprobt sind. Zunächst einmal sind jedoch nicht zu verzeihende Fehler im Umland vieler Städte, vor allem mit dem Bau mächtiger Einkaufszentren, gemacht worden. Ob allerdings auch bei einer guten Handhabung der vorhandenen Instrumente die wünschenswerte Urbanität als Einstellung der Stadtbewohner nach langer Zeit der Diktatur gedeihen kann, läßt sich natürlich nicht prognostizieren. Auch wenn oder gerade weil das heranwachsende Europa von einem Wettbewerb der Städte und der Regionen geprägt sein wird, sollte das Ziel der Urbanität bei der täglichen Planung und Politik für die Städte nicht verloren gehen. Diese Wertung, die auch als Bekenntnis zum Sinn und zur Notwendigkeit lebendiger Städte verstanden werden kann, hat im vorangegangenen Text die prosaischen Ausführungen zum Immobilienmarkt geleitet.

Anmerkungen

- (1) Lohse, D.; Sonnemann, E.: Restitution von Grundvermögen und Unternehmen. In: Sonnemann, E. (Hrsg.): Immobilien in den neuen Bundesländern. – Düsseldorf: IDW-Verlag 1992, S. 339–365
- (2) Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): etwa Schriftenreihe "Wirtschaftspolitische Diskurse". – Bonn (1990 ff.), Bd. 1–40 (bis dato)
- (3) Perroux, F.: La notion de pôle de croissance. In: L'économie du XXième siècle, Paris 1969
- (4) Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Stadtentwicklungsgutachten Brandenburg/Havel. – Bonn 1992
- (5) Chinitz, B.: Framework for Speculating about Future Urban Growth Patterns in the US. In: Urban Studies, Glasgow (1991), S. 939–959
- (6) Arras, A.E.: Wohnungspolitik und Stadtentwicklung. Prognos AG (Hrsg.). – Basel 1977/1982
- (7) Kapp, K.W.: Environmental disruption and social costs. A challenge to economics. In: Kyklos, Internationale Zeitschrift für Sozialwissenschaften. – Basel: Helbig & Lichtenhahn (1970), S. 833–848
- (8) Fosler, R.S.; Berger, R.A.: Public-Private Partnership in American Cities. Seven Case Studies. – Lexington, Toronto: Lexington Books 1982
- (9) Forschungsinstitut der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.): Public-Private Partnership: Eine Hilfe bei der Erschließung des Entwicklungspotentials im Ruhrgebiet. – Bonn 1988
- (10) Lever, W.F.: Deindustrialisation and the Reality of the Postindustrial City. In: Urban Studies, Glasgow (1991), S. 983–999
- (11) Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.): Umwidmung brachliegender Gewerbe- und Verkehrsflächen. = Schriftenreihe Städtebauliche Forschung 03.112, Bonn 1985
- (12) Aengevelt, W.: Immobilieninvestitionen nach dem "Berliner Modell". In: Sonnemann, E. (Hrsg.): Immobilien in den neuen Bundesländern. – Düsseldorf: IDW-Verlag 1991, S. 189–197
- (13) Centre G. Pompidou Paris; Staatliche Kunsthalle Berlin (Hrsg.): Die Welt der Bahnhöfe. – Berlin: Elefant Press 1981
- (14) Cameron, R.; Salinger, P.: Above Paris. – San Francisco: Cameron & Co 1984, S. 68, 101, 110, 120
- (15) Tank, H.: Paris auf dem Weg zum Jahr 2000. Licht und Schatten in der baulich-räumlichen Entwicklung einer Metropole. In: Archiv für Kommunalwissenschaften. – Stuttgart: Kohlhammer Verlag 1991, S. 242–261
- (16) Honrath-Kurth, T.: Die Entwicklung des Berliner Büro- und Immobilienmarktes und die aktuelle Situation in Leipzig. In: Sonnemann, E. (Hrsg.): Immobilien in den neuen Bundesländern. – Düsseldorf: IDW-Verlag 1991, S. 101–119
- (17) Land Brandenburg (Hrsg.): Ratgeber Konversion. – Potsdam 1992
- (18) Tank, H.: Stadtentwicklung – Raumnutzung – Stadterneuerung. Theoretische Grundlagen, städtisches Entwicklungspotential und die Orientierung der Stadtentwicklungspolitik. – Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 1987, S. 59–120 und S. 263–290
- (19) Chinitz, B.: A Framework . . . , a.a.O. (s. Anm. 7))
- (20) Salin, E.: Urbanität. In: Deutscher Städtetag (Hrsg.): Erneuerung unserer Städte. – Stuttgart: Kohlhammer 1960, S. 9–34
- (21) Bahrdt, H.P.: Die moderne Großstadt. – Hamburg: Wegner 1969, insbesondere S. 103 ff.; Friedrichs, J.: Stadanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. – Hamburg: Rowohlt Verlag 1977, S. 98–182
- (22) Sennett, R.: The Fall of Public Man. – New York: Alfred Knopf Inc. 1977
- (23) Smith, N.; Williams, P. (Eds.): Gentrification of the City. – Boston: Unwin Hyman 1986, S. 204–222
- (24) Schlesinger jr., A.M.: The Disuniting of America. Reflections on a Multicultural Society. – New York: W.W. Norton & Co 1992
- (25) Häußermann, H.; Siebel, W.: Neue Urbanität. – Frankfurt a.M.: Suhrkamp Verlag 1987

Dr. Hannes Tank
Forschungsinstitut der
Friedrich-Ebert-Stiftung
Godesberger Allee 149
53175 Bonn