

WILHELM WORTMANN

Die Stadt im Wandel - Ein Rückblick

Die gegliederte und aufgelockerte Stadt

Seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts hat die Entwicklung unserer Städte unter dem Einfluß städtebaulicher Leitvorstellungen gestanden, die sich in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zu dem Bild der gegliederten und aufgelockerten Stadt verdichtet haben. Seinen literarischen Niederschlag hat dieses Leitbild in der Charta von Athen (1933) gefunden. Seinen baulichen Ausdruck hat es am Anfang des Jahrhunderts in den „Gartenstädten“, während der zwanziger Jahre in den Frankfurter Wohnsiedlungen im Niddatal und ähnlichen Anlagen, nach 1945 in den englischen Neustädten und in zahlreichen geschlossen entstandenen Stadtteilen erhalten.

Gemeinsam ist diesen Anlagen – eine Ausnahme sind die New Towns – die Beschränkung der Funktionen auf das Wohnen und seine Folgeeinrichtungen sowie die städtebauliche Einordnung in die Verwaltungsgrenzen des Stadtgebietes. Sie stellen eine neue Art der Stadterweiterung dar, und zwar in gegliederter und aufgelockerter Form im bewußten Gegensatz zu der kompakten Stadt der Jahrhundertwende.

Stadt und Landschaft

Gleichzeitig läßt sich ein anderer Entwicklungsvorgang verfolgen. Stadt und Land treten in neue Beziehungen zueinander. Die Stadt sucht nach einem neuen Verhältnis zur Landschaft. Die Anfänge dieser Bewegung reichen bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts zurück.

Die historische Stadt, d. h. die Stadt vor Beginn der industriellen Revolution, war in ihren verschiedenen Erscheinungsformen stets klar zur Landschaft begrenzt. Stadt und Land gehörten verschiedenen Lebensbereichen an. Die Landschaft stand außerhalb der Stadt. Die Stadt nahm aber immer eine bestimmte Haltung zur Landschaft ein. Sie steigerte die charakteristischen Züge der natürlichen Gegebenheiten. Sie wurde zur Krone der Landschaft – so die mittelalterliche Stadt (Abb. 1) –, oder sie unterwarf sich die Landschaft und gestaltete sie nach ihren Gesetzen um – so die Stadt des Barock (Abb. 2).

Ganz anders das Dorf. Es war Teil der Landschaft, es tauchte in ihr unter, es fügte sich in eine Senke, es schmiegte sich an einen Hang, es duckte sich hinter den einen Fluß begleitenden schützenden Deich.

Am Ende des 18. Jahrhunderts wandelte sich das Verhältnis des Menschen zur Natur. Dieser Vorgang läßt sich zuerst in der Dichtkunst, dann in der Malerei und im Städtebau beobachten. Der Landschaftspark wurde neben dem Theater, dem Museum, der Bibliothek zu einer repräsentativen Bauaufgabe der Zeit. Wie die genannten Bauten hatte er eine Bildungsaufgabe zu erfüllen. Die durch Kunst veredelte Natur wurde zu einem Bildungsfaktor.

Sedlmayer hat in dem Eingangskapitel seines Buches „Verlust der Mitte“¹ ausgeführt, daß der Landschaftsgarten weit mehr als nur eine neue Form des Gartens war. Er setzte ein ganz und gar neues Verhältnis des Menschen zur Natur voraus. Alles, was die Natur schafft, ist zugleich

¹ Sedlmayer, Hans: Verlust der Mitte. – Salzburg 1948.

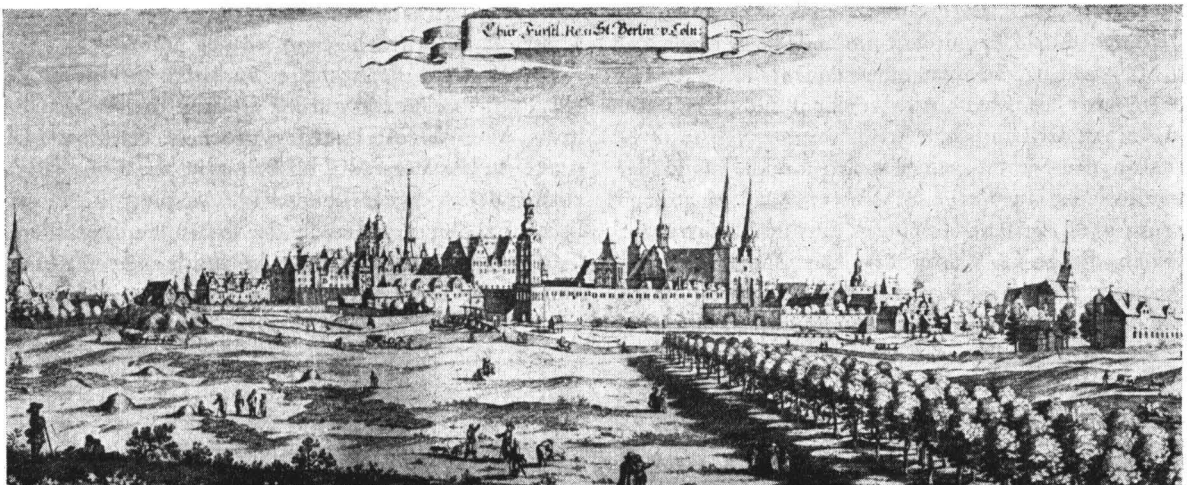


Abb. 1: Berlin um 1650 (Merian). Das Bild zeigt noch die zur Landschaft abgegrenzte und diese bekrönende mittelalterliche Stadt

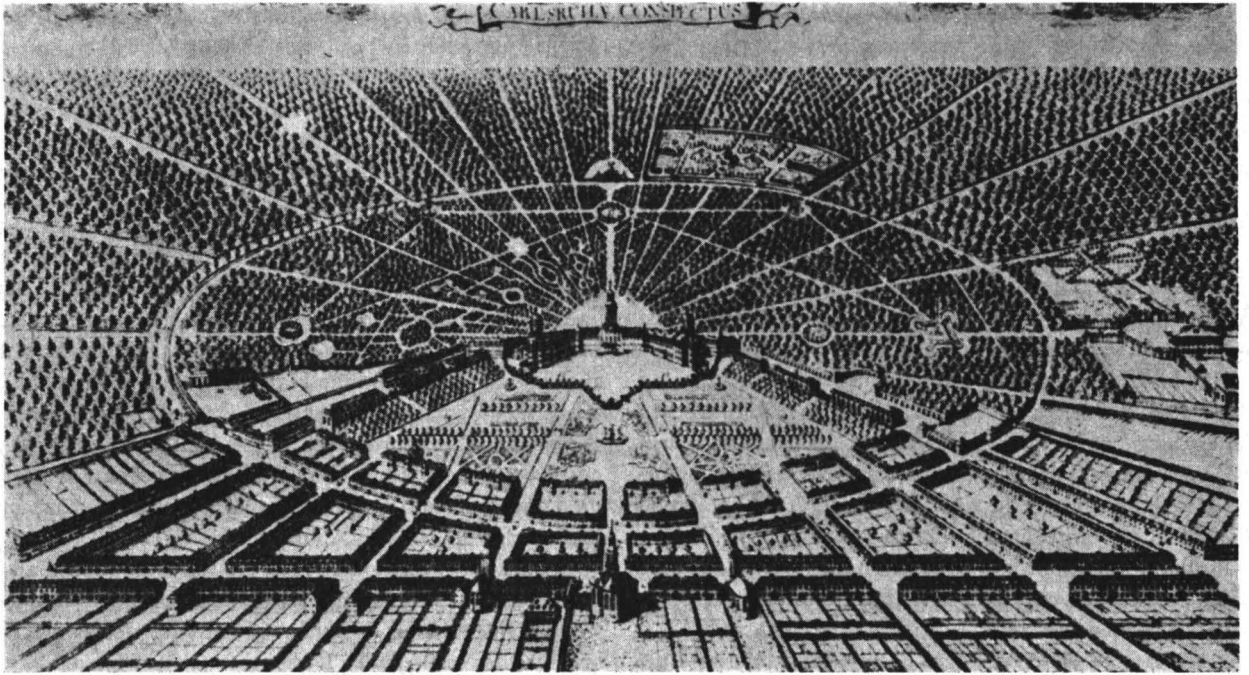


Abb. 2: Karlsruhe, 1715. Das Schloß im Mittelpunkt; von ihm aus strahlen die Straßen in die Stadt, die Alleen in den Wald

vollkommen und schön. Man traute der Natur als höchster Instanz Vernunft und die Fähigkeit zur Schönheit zu.

Damals befreiten sich die Städte von den sie begrenzenden, aber auch einengenden Befestigungswerken, die ihren Verteidigungswert längst verloren hatten. Einige Städte wandelten diese Werke in Parkanlagen um. Bremen hat sich die im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts entstandenen Wallanlagen bis heute weitgehend erhalten können (Abb. 3). „Noch lag die Stadt ganz hinter dem Gürtel ihrer Wälle und war über die im Mittelalter gesetzten Grenzen nicht hinausgewachsen. Wo heute sich das dichte Straßennetz der Vorstädte ausbreitet, war lockere dörfliche Siedlung, und von der Höhe des Walles schweifte der Blick über Gärten und Felder unbehindert in die Wiesenlandschaft. Die zum Garten umgewandelten Festungswerke waren allerdings durch Baumreichtum und Bewegtheit des Bodens noch immer von dem umgebenden Lande kräftig abgehoben, aber sie waren nicht mehr Rand der Stadt, sondern Anfang der Landschaft“².

Bereits an der Schwelle einer neuen Epoche stand der Wiederaufbau der durch den Brand von 1842 zu großen Teilen zerstörten Altstadt Hamburgs. Die Stadt nutzte die Möglichkeit, die große Wasserfläche der Binnenalster als architektonisch gestalteten Raum in das Stadtgebiet einzubeziehen. „Hier hat das 19. Jahrhundert unter glücklicher Ausnutzung einer gegebenen Situation sich im Stadtbild eigentümlich geöffnet und eine städtebaulich meisterliche Anlage ganz ins Weiträumige gehend geschaffen“³ (Abb. 4).

In derselben Zeit begann auch Landschaftsgestaltung im großen und wurde zu einer Bewegung, die weite Kreise gezogen hat.

Lenné schreibt 1824 zu seinem Entwurf zu einem Volksgarten in Magdeburg: „Der Magdeburger soll in diesem Volksgarten nicht nur die allgemeine Freude einer geschmückten Natur genießen, der Garten soll ihm die weite Landschaft des mächtigen Elbstromes und nicht zuletzt die Stadt selbst mit ihren Baumassen, Türmen und Domen vor Augen führen“⁴. Das ist eine neue Stellung des Städters zur Landschaft. Diese wird in die Stadt einbezogen, und umgekehrt öffnet sich die Stadt zu ihr.

Die Gartenkunst wuchs über sich hinaus und wurde zur Landesverschönerung⁵. Diese Bestrebungen gingen aber in der vom wirtschaftlichen Denken des Liberalismus und technischen Fortschrittes bestimmten Zeit unter.

Bei der durch das schnelle Wachstum der Städte bedingten Stadterweiterung wurden die landschaftlichen Gegebenheiten kaum beachtet, meist wurden sie vernichtet. Die neu entstehenden Vorstädte blieben arm an Grün. Die Stadt entfremdete sich der Landschaft. An die Stelle des natürlichen Erholungsraumes in der freien Landschaft und des Gartens am Hause traten der künstlich angelegte Stadtpark und die umzäunte Anlage.

² Fitger, Hermann; Wilhelm Wortmann: Die bremischen Wallanlagen. – Bremen 1929.

³ Beenken, Hermann: Schöpferische Bauideen der deutschen Romantik. – Mainz 1952.

⁴ Günther, P.: Lennés Arbeiten am Volksgarten in Magdeburg. In: Deutsche Gartenarchitektur. (Berlin Ost) Jg. 1965.

⁵ Däumel, Gerd: Über die Landesverschönerung. – Geisenheim 1961.

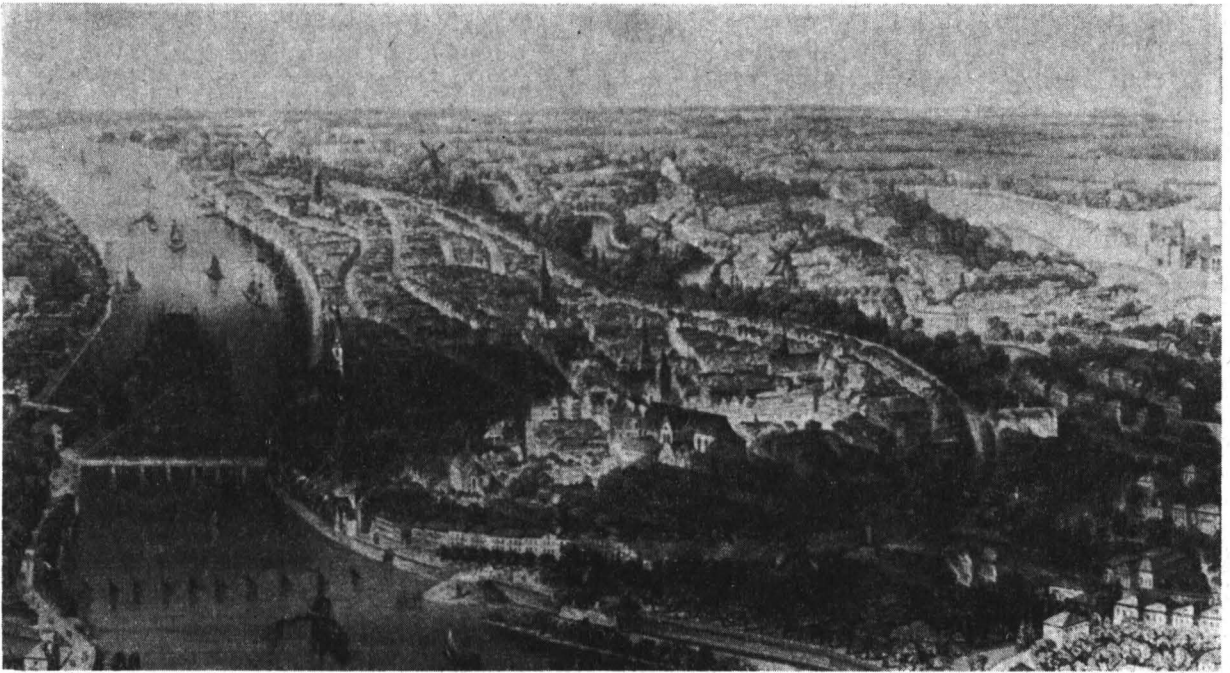


Abb. 3: Bremen aus der Vogelschau, um 1845. Die „Stadt“ liegt noch hinter dem Gürtel der Wallanlagen (1802–1809); die Bebauung der Vorstädte beginnt

Die Reformideen am Ausgang des 19. Jahrhunderts

Am Anfang der in den 60er Jahren einsetzenden Angriffe auf die „kompakte Stadt“ stand der Protest, den Ernst Bruch, Assistent am Statistischen Büro der Stadt Berlin, im Jahre 1870 gegen den von Hobrecht entworfenen Bebauungsplan für Berlin in der *Deutschen Bauzeitung*⁶ veröffentlichte. Die Zeit war jedoch noch nicht aufgeschlossen für seine Gedanken über eine dezentralisierte Stadterweiterung (Abb. 5).

25 Jahre später erschien das Buch von Theodor Fritsch: „Die Stadt der Zukunft“⁷, drei Jahre darauf das epochenmachende Buch von Ebenezer Howard: „Tomorrow – a peaceful path to real reform“⁸, das erst in der 2. Auflage den Titel „Garden-cities of tomorrow“ erhielt.

Howards Gedanken wurden vornehmlich von wirtschaftlichen und sozialen Überlegungen bestimmt. In seiner Eigenschaft als Parlamentsstenograph hat er die heftigen Debatten um Landflucht, großstädtische Wohnungsnot, hohe Bodenpreise miterlebt. In der Einleitung seines Buches heißt es: „Stadt und Land können als zwei Magneten angesehen werden, von denen jeder bestrebt ist, die Bevölkerung an sich zu ziehen, ein Wettstreit, an dem sich voraussichtlich bald ein neues nach der Natur beider gestaltetes Gebilde beteiligen wird, ein Land-Stadt-Magnet. Wenn es gelingt, einen solchen Magneten zu schaffen und diesem

einen viele andere folgten, so würde dadurch die Lösung der brennenden Frage ermöglicht: wie man die Flut der in die Stadt strömenden Bevölkerung zurückdämmen und diese wieder auf das Land zurückleiten kann.“

Howard forderte, wie es vor ihm bereits Bruch und Fritsch getan hatten, die räumliche Begrenzung der kompakten Stadt und in ihrem Umkreis die Anlage neuer in ihrer Ausdehnung begrenzter Städte, die er Gartenstädte nannte. Sie sollten untereinander und von der Mutterstadt durch Grüngürtel getrennt bleiben. Sein Beispiel war die Millionenstadt London. Sein Buch schließt mit folgenden Ausführungen:

„Die Zeit für eine völlige Stadterneuerung Londons („complete reconstruction“ Londons) ist noch nicht gekommen. Ein einfacheres Problem muß zuerst gelöst werden. Eine kleine Gartenstadt muß als ein Arbeitsmodell gebaut werden und danach eine Gruppe solcher Städte. Wenn diese Aufgabe gut getan ist, wird die Stadterneuerung Londons unvermeidbar folgen.“

Bereits 1902 kam es in England zu dem Bau der ersten Gartenstadt Letchworth, 1906 folgte in Deutschland die Gartenstadt Hellerau bei Dresden. Das Interesse wandte sich dabei aber nur einem Teil der Howardschen Forderungen zu, der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse breiter Schichten der Bevölkerung. Die andere Sicht, die Neuordnung der Beziehungen zwischen Stadt und Land, blieb vorerst unbeachtet.

Howard ordnet in seinem Stadtmodell dem „Stadtbezirk“, dem er eine Größe von 400 ha bei einer Bruttosiedlungsdichte von 75 Einwohnern je ha gibt, den „Landbezirk“ zu mit einer Größe von 2000 ha. Er betrachtet diesen nicht als Negativraum, in den die Stadt mit ihren Rauman-

⁶ Bruch, Ernst: Berlins bauliche Zukunft und der Bebauungsplan. In: *Deutsche Bauzeitung*. Jg. 1870.

⁷ Fritsch, Theodor: *Die Stadt der Zukunft*. – Leipzig 1895.

⁸ Howard, Ebenezer: *Tomorrow – a path to real reform*. – London 1898. (Deutsche Übersetzung: *Gartenstädte in Sicht*. – Jena: Eugen Diederichs 1907.)

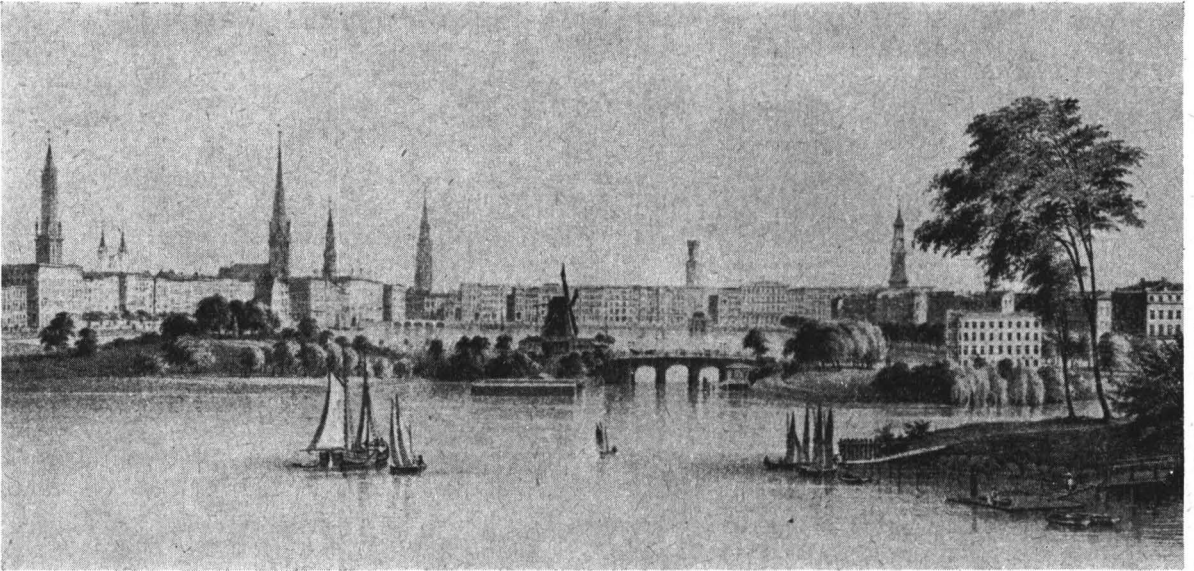


Abb. 4: Hamburg. Blick auf Lombardsbrücke und die „Stadt“ um 1860; die Stadt öffnet sich zur Alster

sprüchen wahllos hineingreifen kann, sondern als die notwendige Ergänzung des Stadtbezirkes. In einem Diagramm (Abb. 6) finden sich in dem Landbezirk unter anderem folgende Eintragungen: „Neue Wälder, Gärtnerhöfe, Obstgüter, Kleingärten, landwirtschaftliche Schulen, Heime für Rekonvaleszente, Rieselfelder, Ziegeleien“. Diese Aufgaben haben in der Folgezeit die Planer immer wieder beschäftigt, sie wurden aber zunächst nicht in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Stadtentwicklung gesehen. *Howard* dachte seiner Zeit weit voraus, er sah nicht den Teil, sondern stets das Ganze, die Stadt in ihrer Zuordnung zum Land.

Vom Städtebau zur Landesplanung

Der neuere Städtebau hat sich von der Beschäftigung mit dem Teil, der Wohnung, der Straße, dem Platz, dem Kleingarten, der Sportanlage, langsam zur Schau des Ganzen entwickelt. Der Weg führte vom Haus und von der Straße über den Teilbebauungsplan und den Generalbebauungsplan zur Stadtplanung und von ihr zur Landesplanung.

Die Anfänge der Landesplanung lagen in städtischen Gebieten, in denen die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung über die Verwaltungsgrenzen hinausgegriffen hatte und durch diese Grenzen behindert wurde.

Fritz Schumacher gab für die neue Aufgabe Landesplanung folgende Definition:

„Das Wort Landesplanung enthält die Forderung, daß die planvolle Disposition großer Lebenszusammenhänge sich über die Stadt hinaus auf ganze Lebensbezirke erstrecken muß. Solche Bezirke dürfen nicht zufälliger Natur sein. Wir müssen lernen, Lebensräume zu unterscheiden, die kulturell und wirtschaftlich zusammengehören und deshalb einer planvollen, einheitlichen Ordnung bedürfen“⁹.

Während die Arbeiten des 1912 gegründeten „Zweckverbandes Groß-Berlin“ durch die 1920 geschaffene Einheitsgemeinde Berlin und die 1928 beginnende Hamburgisch-Preussische Landesplanung durch das Groß-Hamburg-Gesetz von 1937 abgelöst oder zunächst weniger dringlich wurden, kam es im Ruhrgebiet bereits 1920 zur Bildung einer neuen Verwaltungsorganisation, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, in dem die Städte und Landkreise ihre Selbständigkeit behielten. Was damals Landesplanung genannt wurde, bezeichnen wir heute mit Regionalplanung.

Erst in den dreißiger Jahren führten äußere politische Anstöße zu einer umfassenden Landesplanung: der Landbedarf der Autobahnen und der Wehrmacht und die in der selbst auferlegten wirtschaftlichen Autarkie des Reiches begründete Forderung, die Leistungsfähigkeit der eigenen Landwirtschaft zu steigern.

1935 wurde die Reichsstelle für Raumordnung ins Leben gerufen, in den Ländern wurden die staatlichen Landesplanungsbehörden und die Landesplanungsgemeinschaften geschaffen, in denen die Mitwirkung der Gemeinden und Gemeindeverbände gesichert war.

Der Städtebau „um 1940“, am Rande der offiziellen Politik

Welche Entwicklung nahm nun in diesem Rahmen die Stadtplanung?

Abseits der parteigebundenen repräsentativen Planungen, die in keiner Stadt über Entwürfe und erste bauliche Anfänge hinausgekommen sind, begannen ernsthafte wissenschaftliche Untersuchungen über die typischen Größenstufen der Städte, ihre zentralen und speziellen Funktionen und die Gliederung des Stadtkörpers.

⁹ *Schumacher, Fritz*: Strömungen in deutscher Baukunst seit 1800. – 1. Aufl. 1935. S. 188. (2. Aufl. Köln: E. L. Seemann 1955.)

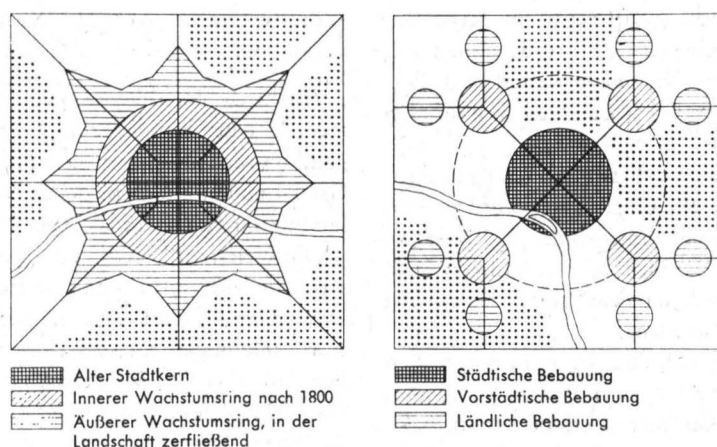


Abb. 5: Ernst Bruch: Vorschlag für eine dezentralisierte Stadterweiterung, 1870 (im Schema rechts)

In einem grundlegenden Aufsatz¹⁰ entwickelte damals Umlauf Gedanken über das Wachstumsprinzip im Städtebau. Sie sollen hier wiedergegeben werden:

„Die praktische Durchführung städtebaulicher Planungen sollte sich daher grundsätzlich darauf beschränken, jeweils nur so große Teilabschnitte für die Bebauung freizugeben, daß mit ihrer Fertigstellung aus den vorhandenen Kräften heraus in absehbarer Zeit gerechnet werden kann. Sie müßte grundsätzlich verhindern können, daß über den

gegenwärtig überschaubaren Bedarf hinaus weite Gebiete zwar nach einem Plan, aber nur bruchstückweise von der Bebauung ergriffen werden, in dem leichtfertigen Vertrauen, daß die Zukunft den gleichen Plan weiterverfolgen und sich damit bescheiden würde, seine Lücken zu füllen...

Die Lenkung des Wachstums darf sich nicht auf die nach außen gerichteten Entwicklungsvorgänge beschränken. Sie muß berücksichtigen, daß jeder Zuwachs in einer der großen Funktionsgruppen auch Verschiebungen in den anderen zur Folge hat. Das Hinzutreten einer Industriezelle bedingt nicht nur neue Wohnzellen, sondern auch einen Zuwachs in der Innenstadt... Es muß daher von vornherein neben den

¹⁰ Umlauf, Josef, in: Raumforschung und Raumordnung. 5. Jg. (1941) S. 112 f.



SCHEMA "GARTENSTADT" (HOWARD)
BEVÖLKERUNG 30000 E.

Abb. 6: Ebenezer Howard: Diagramm für den „Stadtbezirk“ und den „Landbezirk“, 1898

Wachstumsmöglichkeiten nach außen auch im Kern der Stadt Entwicklungsraum freigehalten werden, damit sich dort als Folge des Wachstums der Außenglieder nicht ähnliche Überlastungserscheinungen herausbilden wie in den Kernen der alten Städte.

Eine in solcher Weise wachsende Stadt kann auch in ihrer baulichen Gestaltung wieder ein Organismus werden, dessen Glieder in sich einheitliche Bauabschnitte ... (bilden). Der Wandel der Formen im Wandel der Zeit kann dadurch in eine Ordnung gebunden und zu einem belebenden Beitrag zur Stadtgestaltung gemacht werden.“

Anschließend bemerkt *Umlauf*, daß die Voraussetzungen für die Durchführung von Planungen in diesem Sinne noch nicht in dem erforderlichen Umfange geschaffen sind. Auch heute, 27 Jahre später, sind sie es noch nicht, da mit dem Bundesbaugesetz nicht zugleich ein umfassenderes Bodengesetz erlassen wurde.

Auch hierzu ein Rückblick:

Die 1942 von der Deutschen Akademie für Städtebau, Reichs- und Landesplanung bearbeiteten „Forderungen an ein künftiges Planungs- und Baurecht“¹¹ enthielten den Vorschlag, daß nur in den von der Gemeinde festgesetzten Baubereichen die Genehmigung zum Bauen erteilt werden darf.

„Hierdurch erhält die Regelung der Bebauung als Hoheitsaufgabe eine eindeutige feste Form. Eine formelle Absage an die Baufreiheit bedeutet praktisch gar nichts, wenn der Boden im Umkreis von Ortschaften im Grunde weiter als Bauland angesehen wird. Die Obrigkeit kann die Bautätigkeit – ebenso wie die Bodenpreisbildung – dann nur mit zahlreichen, genau paragrafierten Beschränkungen beeinflussen und muß schließlich doch immer wieder erleben, daß es nicht schwer ist, durch ein solches gesetzliches Maschennetz hindurchzuschlüpfen. Darum führt auch hier nur die positive Regelung zu einem befriedigenden Ergebnis.“

Die praktischen Auswirkungen der im § 35 des Bundesbaugesetzes getroffenen Regelung über die Zulässigkeit von Bauvorhaben im Außenbereich bestätigen die damaligen Befürchtungen im vollen Umfang. Die erschreckende „Zersiedlung“ der Landschaft zeigt, daß es nicht schwer ist, „durch ein solches gesetzliches Maschennetz hindurchzuschlüpfen“.

Der Greater-London-Plan von 1943

Noch während des Krieges wurde in England unter der Führung von *Sir Patrick Abercrombie* der Greater-London-Plan fertiggestellt. Er sah vor:

1. die Räumliche Begrenzung der Kernstadt London,
2. ihre Entlastung und Erweiterung durch einen Kranz von Neustädten außerhalb des die Kernstadt umschließenden Grüngürtels,
3. die umfassende Erneuerung der Kernstadt,

4. die verwaltungsmäßige Neuordnung des Großraumes London.

Howards Vorschläge sind in vollem Umfang aufgenommen. In einer bewundernswürdigen einmaligen Anstrengung wurden in kurzer Zeit acht Neustädte im Raum von Groß-London angelegt, denen weitere im Norden von England und in Schottland folgten.

Die Weltstadt London erforderte Maßnahmen besonderer Art, die sich nicht ohne weiteres übertragen lassen. In Deutschland waren in den Jahren nach dem Kriege die Voraussetzungen für solches Handeln sicher nicht gegeben. Die Aufgaben des Wiederaufbaues, die drängenden Fragen des Tages, standen naturgemäß im Vordergrund. Bei den damaligen Planungen waren vornehmlich die Auflockerung der Stadt und ihre Gliederung in Stadtteile leitende Vorstellungen¹². Es wurden aber auch bereits landesplanerische Zielsetzungen entwickelt. Hierfür ein Beispiel:

In dem Landesplanerischen Gutachten, das gemäß den Vorschriften des Niedersächsischen Aufbaugesetzes von 1949 der Aufstellung eines Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt Hannover 1950 erstattet wurde¹³, heißt es: „Wenn sich der Gedanke durchsetzt, die Stadtraumlandschaft als Ganzes zu sehen, wird die ständige Ausuferung der Großstadt ihr Ende finden. Dann wird auch für die kommenden Jahrzehnte der Rahmen für die territoriale Abgrenzung der Großstadt gefunden werden können.“

In dem Gutachten wird empfohlen, für die Kernstadt Hannover eine Größenordnung von etwa 600 000 Einwohnern anzunehmen, mehrere im weiteren Umkreis um die Stadt Hannover liegende Gemeinden, die in enger wirtschaftlicher Beziehung zu der Kernstadt stehen, bewußt und systematisch als Trabantenorte zu fördern und ein im räumlichen Zusammenhang stehendes System von Dauergrün- und Erholungszone zu schaffen.

Erst zehn Jahre später sind durch die Bildung des Verbandes Großraum Hannover die organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für eine umfassende Regionalplanung geschaffen worden.

Der gesellschaftliche, wirtschaftliche und technische Strukturwandel

Trotz vieler bedeutender Einzelleistungen konnten die Ziele des Leitbildes der gegliederten und aufgelockerten Stadt nicht erreicht werden. Nach wie vor weiten sich die Städte ungegliedert aus, während in ihrem Kern sich die Arbeitsplätze zunehmend häufen. Als verständliche Reaktion entstand deshalb wieder die Forderung nach Mischung der Funktionen und nach Verdichtung. Den sogenannten

¹¹ *Niemeyer, Reinhold*: Forderungen an ein künftiges Planungs- und Baurecht. – Berlin 1942. Besprechung in: *Raumforschung und Raumordnung*. 6. Jg. (1942) S. 95.

¹² *Wortmann, Wilhelm; Rudolf Hillebrecht*: Der Flächennutzungsplan 1950 für die Landeshauptstadt Hannover. In: Mitteilungen des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. (1951) H. 3/4, S. 34–52.

¹³ Landesplanerisches Gutachten zur Aufstellung eines Flächennutzungsplanes für die Landeshauptstadt Hannover. (Hrsg.: Niedersächsisches Amt für Landesplanung und Statistik. – Hannover 1950.

Schlafstädten werden die Stadtviertel der Gründerzeit mit ihren Eckläden, Kneipen und in die Wohnbebauung eingestreuten gewerblichen Betrieben als vergessene Vorbilder gegenübergestellt. An die Stelle der Forderung nach Gliederung und Auflockerung tritt der Wunsch nach Verflechtung und Verdichtung.

Was bedeutete nun in dem Leitbild, das den Forderungen unserer Zeit nicht mehr gerecht wird, Gliederung und Auflockerung?

1. Die unüberschaubar gewordene kompakte Stadt sollte begrenzt und in überschaubare, durch Freiflächen von der Kernstadt und untereinander getrennte Stadtteile gegliedert werden.
2. Die Hauptfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung (Freizeit und Muße) sollten so voneinander gesondert werden, daß sie sich gegenseitig nicht beeinträchtigen.
3. Die Baugebiete, vor allem die Wohngebiete, sollten aufgelockert werden, so daß alle Wohnungen und Arbeitsstätten ausreichend Licht, Luft, Sonne und Freiraum erhalten.

Diese Forderungen bestehen, wenn sie sinnvoll angewendet werden, auch heute noch zu Recht. Auch der fanatischste Verfechter von Mischung der Funktionen und Verdichtung wird keine unüberschaubaren Wohngebiete, keine Wohnungen ohne angemessene Belichtung und Besonnung, kein Wohnen neben lärmenden oder durch Immissionen störenden gewerblichen Anlagen oder an lauten und gefährdenden Verkehrsstraßen wünschen.

Die Ursachen für das Versagen sind also nicht in den grundsätzlichen Forderungen zu suchen. Sie liegen offensichtlich in den noch immer fehlenden ausreichenden rechtlichen Grundlagen, aber auch in dem gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Strukturwandel einer neuen Stufe der industriellen Revolution, die neue Voraussetzungen geschaffen hat.

- Dieser Wandel wird gekennzeichnet durch:
1. a) Mechanisierung in der Landwirtschaft und weitere Abnahme der in der Landwirtschaft Beschäftigten,

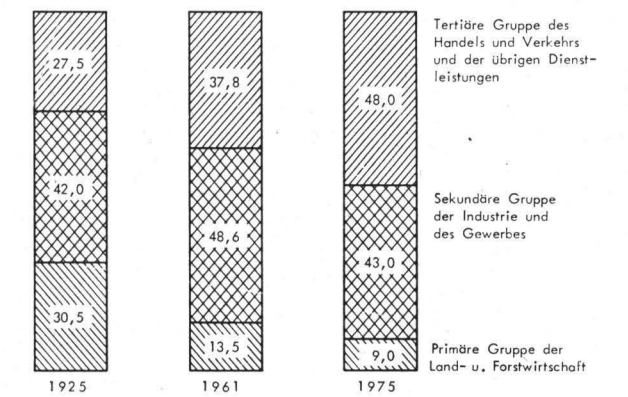


Abb. 7: Strukturwandel der Beschäftigten in den drei Wirtschaftsbereichen (Quelle: Wirtschaft und Statistik H. 9/1963; Prognos-Gutachten Basel 1962)

- b) Automation in der Industrie und stagnierende Zunahme der in der Industrie Beschäftigten,
- c) anhaltenden Anstieg der in Handel und Verkehr und im Sektor der Dienstleistungen Beschäftigten (Abb. 7),
2. das von den neuen Kommunikationsmitteln veränderte Zeit- und Raummaß (Schnellbahn, Automobil, Flugzeug), die zunehmende Mobilität der Bevölkerung und die Ausdehnung der regionalen Siedlungsräume,
3. die Konzentration großer Teile der Bevölkerung und der Wirtschaft in wenigen städtisch geprägten Räumen (Abb. 8),
4. den sich immer mehr angleichenden Lebensstil und Lebensstandard in Stadt und Land,
5. die Verkürzung der beruflichen Arbeitszeit und die zunehmende Freizeit (1875: 72 wöchentliche Arbeitsstunden, 1900: 62, 1919: 48, 1960: 44; 5-Tage-Woche),
6. die wachsende Bedeutung von Ausbildung und Fortbildung (Abb. 9),
7. die angestiegene durchschnittliche Lebenserwartung und die für eine breite Schicht der Bevölkerung neu gewonnene Stufe des Alters bei geistiger und körperlicher Frische (Abb. 10) (durchschnittliche Lebenserwartung um 1875: 37 Jahre, um 1905: 47 Jahre, um 1933: 62 Jahre, um 1964: 70 Jahre, Prognose: 80 Jahre).

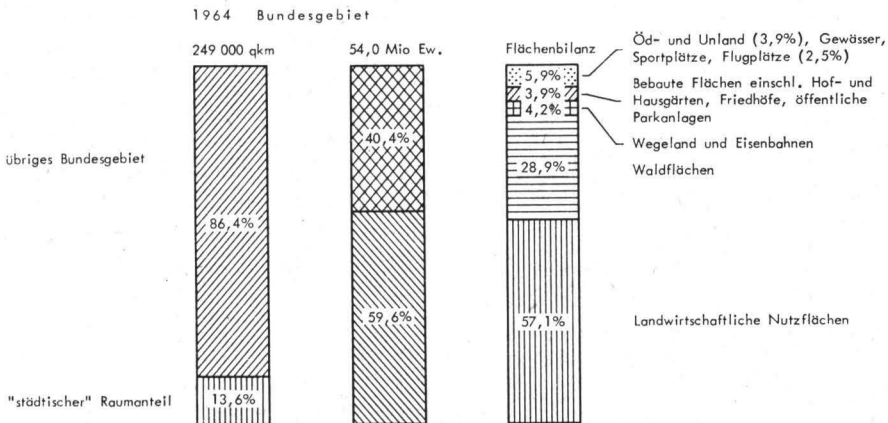


Abb. 8: Städtischer Raumanteil, Bevölkerungsverteilung und Flächenbilanz für das Bundesgebiet 1964 (Quelle: Raumordnungsbericht 1966 der Bundesregierung; Stat. Jahrb. der BRD 1964)

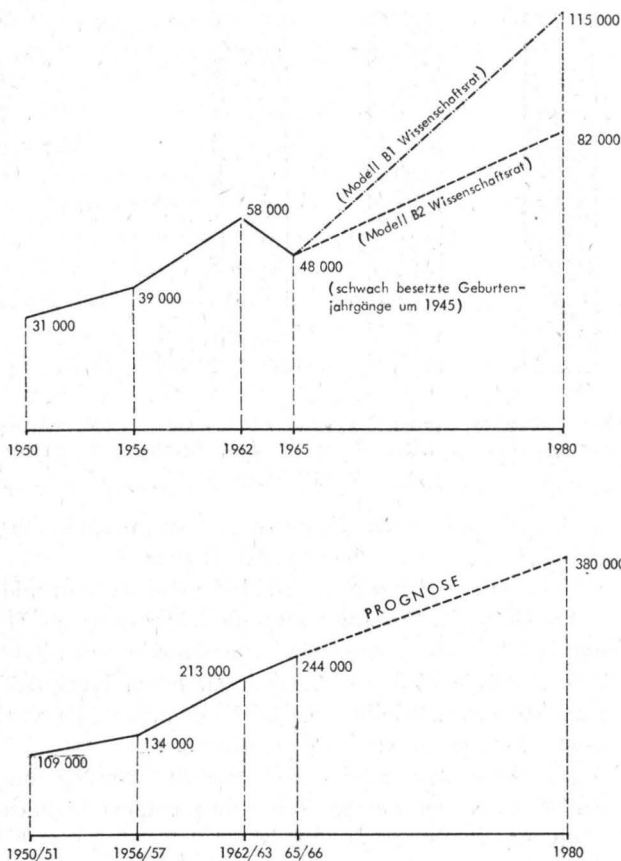


Abb. 9: Abiturienten im Bundesgebiet (oben); Deutsche Studierende an wissenschaftlichen Hochschulen der BRD (unten)

Diese Vorgänge beeinflussen die Stadtentwicklung außerordentlich.

- Der Strukturwandel führt städtebaulich:
- zu zunehmender Konzentration der Arbeitsplätze des tertiären Sektors in den Konzentrationsräumen, vor allem im Kern der Städte;
 - zur Dezentralisation der Wohnplätze innerhalb der Zone des werktäglichen Nahverkehrs, besonders in landschaftlich bevorzugten Lagen;

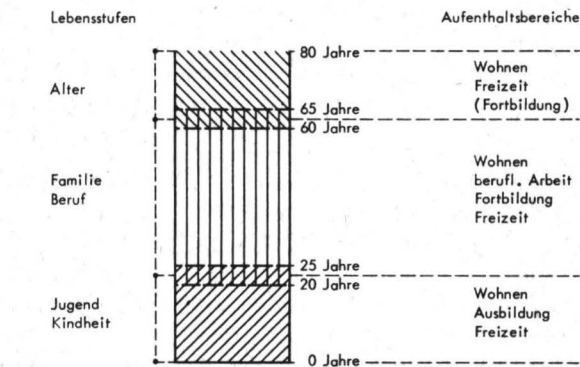


Abb. 10: Lebensstufen

- zu außerordentlicher Zunahme des Flächenbedarfes für gewerbliche Anlagen aller Art, für den Wohnungsbau und seine Folgeeinrichtungen und für Verkehrsanlagen.

Von der kompakten Stadt zur Regionalstadt

In der Stadtentwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zeichnen sich drei Stufen ab. In der ersten Stufe, die reicht bis zur Jahrhundertwende, wird die historische Stadt von kompakt bebauten Vorstädten umschlossen. Die Eisenbahn bestimmt die Stadtentwicklung. Handel und Industrie entfalten sich. Im Nahverkehr sind Pferdefuhrwerke und Pferdebahn die Verkehrsmittel. Der Durchmesser des bebauten Stadtgebietes übersteigt nur selten 5 km. In der zweiten Stufe, die reicht bis zur Mitte unseres Jahrhunderts, wird der Panzer der kompakten Stadt durchbrochen. Die bauliche Entwicklung folgt den Landstraßen, den Trägern der in den neunziger Jahren eingeführten elektrischen Straßenbahn, die in den zwanziger Jahren durch den Bus ergänzt wird. Der Durchmesser der Stadt wächst nun bis auf 15 km an.

Die freie Landschaft kann von den meisten Stadtbewohnern nur noch bei Benutzung eines Verkehrsmittels erreicht werden. Die Verwaltung holt die vorausseilende bauliche Entwicklung durch nachträgliche, meist zu späte und häufig schnell wieder überholte Eingemeindungen nach.

In der dritten Stufe weitet sich die Bebauung nicht mehr in geschlossenen Baugebieten aus, sondern immer stärker aufgesplittert. Das neue Verkehrsmittel, das Auto, erschließt Flächen, nicht Bänder oder Punkte wie Straßenbahn und Bus. Soweit nicht natürliche Hindernisse entgegenstehen, z. B. Gewässer, Moore, Gebirge, ist das Land in der Nahverkehrszone der Stadt potentiell Bauland geworden.

Die Halbstundenzone des Nahverkehrs ist auf 25 km und mehr angewachsen. Der motorisierte Verkehr wirkt sich dabei in doppelter Richtung aus, zentrifugal und zentripetal. Das bedeutet Auflösung der Stadt draußen und weitere Verdichtung drinnen.

Die administrativen Grenzen haben ihre Bedeutung für die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt weithin verloren. Durch Eingemeindung können die hierdurch entstehenden Verwaltungsprobleme nur noch im Einzelfall, jedoch nicht mehr grundsätzlich gelöst werden. Neue Formen der Zusammenarbeit zwischen der Stadt und den Gemeinden in der Nahverkehrszone werden gesucht. Es bilden sich Regionalverbände verschiedener Art. Nach vielen Jahrzehnten des Nebeneinanderlebens und häufig harter Gegensätze beginnt eine Symbiose von Stadt und Land. Für diese Gemeinschaft, die sich erst im Werden befindet, hat sich der Begriff Regionalstadt eingebürgert.

Die Regionalstadt

Auf einem verschlungenen Wege hat sich die kompakte Stadt zu der Regionalstadt, die der Landschaft entfremdete Stadt zu der mit der Landschaft verbundenen Stadt entwickelt.

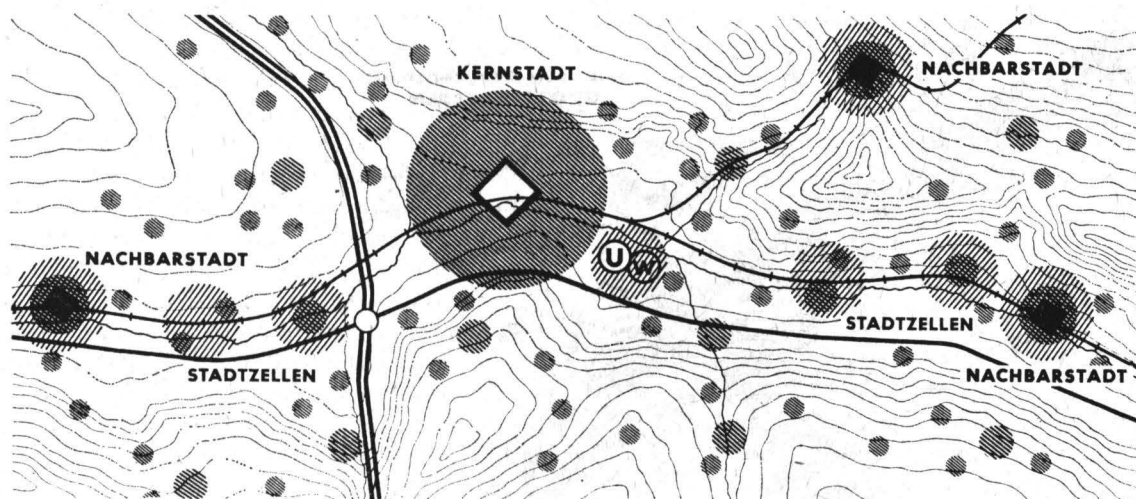


Abb. 11: Ordnungsbild der Regionalstadt. (Aus Clemens Geißler: Zum Zusammenhang von Hochschulplanung und Stadtentwicklungsplanung. – Hannover 1967)

Das Schema (Abb. 11) soll eine Ordnungsvorstellung vermitteln, es ist kein bauliches Leitbild.

Die Regionalstadt gliedert sich in den „Stadtbezirk“ und den „Landbezirk“. Der Stadtbezirk wird gebildet von

- der Kernstadt,
- den Stadtzellen (oder Vorortstädten),
- den Nachbarstädten.

Charakteristisch für die Regionalstadt ist die Dezentralisation der Aufgaben bei gleichzeitiger Konzentration der einzelnen Elemente.

Die Dezentralisation ermöglicht ein elastisches Wachsen in überschaubaren Teilen; die Konzentration gewährleistet die vollwertige technische Erschließung (Straße, Wasser, Entwässerung, Energie, Wärme, Müllabfuhr), die Versorgung mit allen erforderlichen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie die Erhaltung der freien ungestörten Landschaft.

Erst durch das Zusammenwirken zwischen den Stadtzellen untereinander und mit der Kernstadt, zwischen Stadtbezirk und Landbezirk, Dichte der Stadt und Weite der Landschaft, erhält die Regionalstadt ihr reiches Gepräge.

Der Landbezirk ist der Nahrungs- und Erholungsraum, er sichert das Stadtklima und den Wasserhaushalt, er nimmt auch solche Anlagen auf, die im Stadtbezirk räumlich nicht mehr untergebracht werden können, zum Beispiel Wassergewinnungsanlagen, Klärwerke, Ausstellungsgelände, den Flughafen.

Die Kernstadt und vor allem ihr Kern ist Standort zentraler Einrichtungen der Verwaltung, der Wirtschaft und des kulturellen Lebens mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Die Zahl der Arbeitsplätze ist größer als die Zahl der Wohnplätze. Die Zahl der Berufspendler ist deshalb hoch. Zu den in der Kernstadt Beschäftigten kommen die regelmäßigen Kunden und Besucher.

Die Stadtzellen (oder Vorortstädte) und die Nachbarstädte sind Standorte für zentrale Einrichtungen mit regio-

naler und überregionaler Bedeutung, die räumlich nicht unmittelbar an die Kernstadt gebunden sind. Sie sind Wohnorte für Berufspendler, die in der Kernstadt nicht wohnen können oder wollen. Die Zahl der Wohnplätze übersteigt die Zahl der Arbeitsplätze.

Die Stadtzellen können aus bestehenden Gemeinden entwickelt oder auch als Neustädte angelegt werden. Sie müssen eine Mindestgröße haben, um alle erforderlichen Versorgungs- und Gemeinschaftseinrichtungen tragen zu können. Sie sollen jedoch in ihrer Größe beschränkt bleiben, um ihre Überschaubarkeit zu behalten. Die enge räumliche Zuordnung zur freien Landschaft ermöglicht den Verzicht auf ausgedehnte, künstlich angelegte Grünflächen und hierdurch eine hohe Siedlungsdichte.

„Zum Kern solcher Vorortstädte könnte mit Glück eine Hochschule, ein Krankenhaus, eine Akademie oder sonst ein der großstädtischen Allgemeinheit dienendes Institut gemacht werden. Denn es würden die an diesem Institut als Angestellte, Schüler, Lehrer oder sonstwie Interessierten dann den Kern der auf höchstens 50 000 Einwohner zu beziffernden Stadtbevölkerung bilden, und es würde eine stadtwirtschaftliche Idee, eine natürliche Interessengemeinschaft ohne weiteres gegeben sein, es würde jede Vorortstadt von selbst Eigenart ausbilden.“

Diese Sätze sind dem Eingangskapitel des Buches „Architektur der Großstadt“ entnommen, das Karl Scheffler vor 55 Jahren geschrieben hat¹⁴.

Die räumliche Einheit der Lebensfunktionen, welche die Stadt bis in das 19. Jahrhundert hinein noch besitzen konnte, ist heute nicht mehr möglich, wohl aber die gute verkehrliche Zuordnung. Alle Stadtelemente sind durch Schiene und Autostraße untereinander verbunden. Jeder soll von seiner Wohnung aus in zumutbarer Zeit viele Arbeitsbereiche, die Stätten für Ausbildung und Fortbildung und die vielfältigen Freizeiteinrichtungen in der Kernstadt, den Stadtzellen, den Nachbarstädten und im Landbezirk er-

¹⁴ Scheffler, Karl: Architektur der Großstadt. – Berlin 1913.

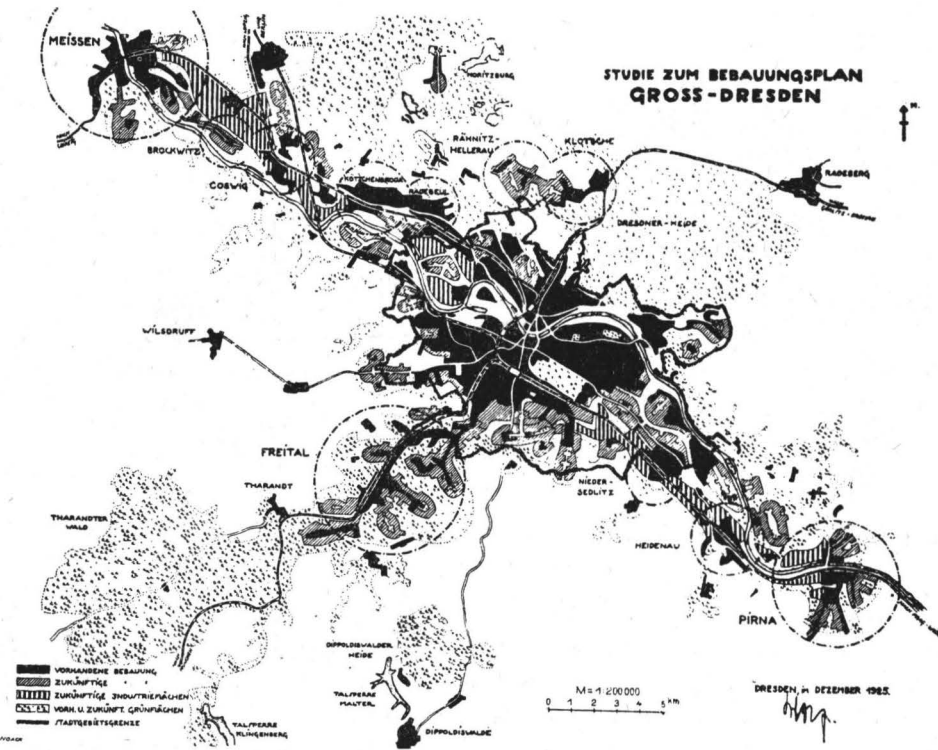


Abb. 12: Studie für Groß-Dresden (Stadtbaurat Dr.-Ing. Paul Wolf, 1925)

reichen können. Zahlreiche Möglichkeiten werden für die produktive Nutzung der Freizeit angeboten. Den differenzierten Wohnwünschen der Bevölkerung in ihren Altersstufen und sozialen Schichten kann in reicher Form entsprochen werden.

Die landschaftlichen Gegebenheiten sind ein wesentliches Element der Regionalstadt. Sie vermögen bei der unvermeidlich fortschreitenden Angleichung der baulichen Aus-

drucksformen am ehesten jeder Stadt ein persönliches Gesicht zu verleihen.

Die Regionalstadt gibt es nicht nur in großstädtischen Räumen, sondern ebenso in ländlichen Gebieten. Die Kreisstadt oder eine andere Gemeinde in zentraler Lage übernimmt dort die Aufgaben der Kernstadt. Sie ist Sitz von Verwaltungen, weiterführenden Schulen, Berufs- und Fachschulen, des Krankenhauses und anderer sozialer, gesell-

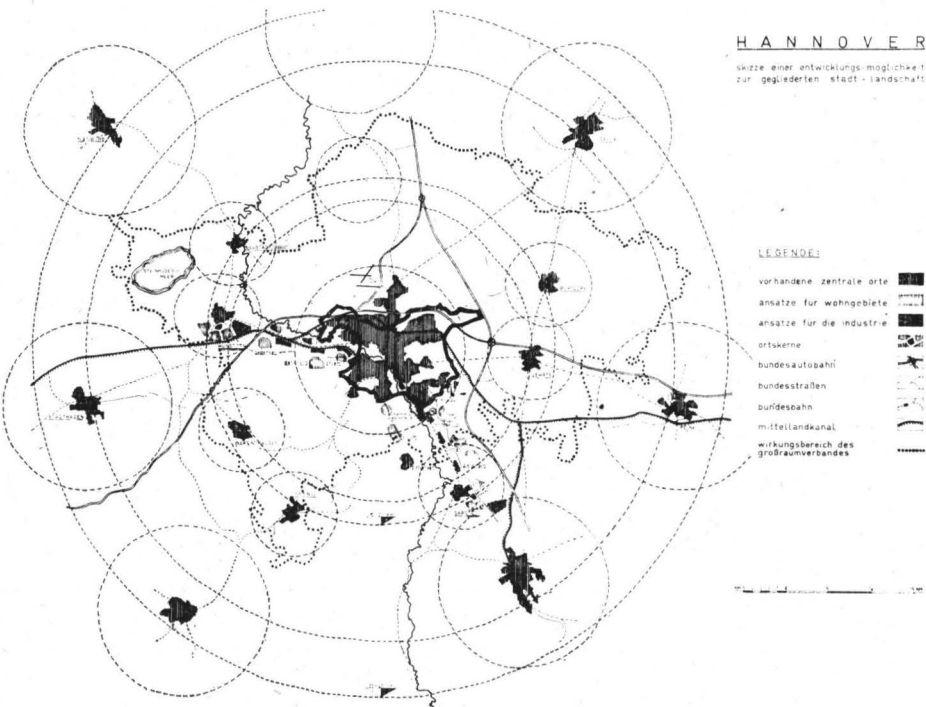


Abb. 13: Hannover. Skizze einer Entwicklungsmöglichkeit zur gegliederten Stadt-Landschaft (Baudirektor Dr. Stoßberg, 1962)

schaftlicher und wirtschaftlicher Einrichtungen. Die regionalen Zentren mit städtischem Gepräge ermöglichen es, den Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte und schwacher Wirtschaftskraft den „städtischen Räumen“ gleichwertige Lebensbedingungen zu geben.

Ein frühes Beispiel einer Regionalstadt ist die Studie für Groß-Dresden von *Paul Wolf* aus dem Jahre 1925 (Abb. 12). Die Stadt entwickelt sich über 40 km Länge zwischen den Nachbarstädten Pirna und Meißen an den Verkehrswegen im Tal der Elbe.

Ein jüngeres Beispiel¹⁵ ist die Skizze einer Entwicklungsmöglichkeit zur gegliederten Stadt-Landschaft Hannover (Abb. 13). Die Kernstadt ist auf einen Raum mit 5 km Durchmesser begrenzt. Im Umkreis von etwa 20 km liegen die Vorortstädte, im weiteren Umkreis von 40 km die Nachbarstädte. Das Gebiet des Verbandes Großraum Hannover ist bisher enger begrenzt.

„In Deutschland wird dieses in flüchtigen Umrissen umschriebene Ideal einer Stadt sehr schwer nur zur Wirklichkeit werden können. Der historische Werdeprozeß unserer Städte und alles, was im Übergang der letzten Jahrzehnte schon entstanden ist, stehen der Reinlichkeit einer solchen Neubildung entgegen. Jede Stadt ist ja auch wieder ein Individuum für sich; und wenn auch das Ziel der Entwicklung nur am Typus aufgezeigt werden kann, so muß doch stets in Rechnung gezogen werden, daß in jeder Stadt besondere Bedingungen zu berücksichtigen sind.

Andererseits ist jenes Ideal auch bei uns latent in jeder werdenden Großstadt schon enthalten. Es tritt nirgend rein und nirgend schon bewußt hervor; aber es ist in Verkleidungen da und setzt sich in Gestalt von tausendfachen

Kompromissen langsam und wie in Heimlichkeit durch. Die Idee neuer Ordnung ist auch bei uns da als eine Unterströmung.“

Dies ist lange vor dem sozioökonomischen und technischen Strukturwandel geschrieben.

Voraussetzungen für die Verwirklichung des inzwischen gewonnenen Ordnungsbildes sind:

- ausreichende planungsrechtliche Vorschriften,
- neue Formen der administrativen Organisation,
- ein Bodengesetz zur Lösung der Landesbeschaffung.

Die planungsrechtlichen Vorschriften sind im Raumordnungsgesetz des Bundes und in den Landesplanungsgesetzen im allgemeinen befriedigend geschaffen. Für die organisatorische Form einer zweckmäßigen Verwaltung können der Verband Großraum Hannover und andere regionale Institutionen Vorbilder sein. Ungelöst ist bislang die Bodenfrage. Die Arbeiten von *Anton Hoenig* haben bereits 1952 bemerkenswerte Vorschläge gebracht, die bedauerlicherweise nicht weiter verfolgt worden sind. Er wies mit Recht darauf hin, daß nur ein Bruchteil der Bevölkerung als Bodenbesitzer das Recht der Baufreiheit genießt, während 90 bis 95 % von der Baufreiheit ausgeschlossen sind und deshalb von allgemeiner Baufreiheit gar nicht gesprochen werden könne. Er greift den Gedanken der Baubereiche auf, der bereits 1952 in den „Forderungen an ein künftiges Planungs- und Baurecht“ enthalten ist: „Es kommt darauf an, die drei maßgeblichen Interessenten zu gemeinsamer Arbeit zusammenzuführen: den Grundherrn, den Bauherrn und die Gemeinde. Diese planmäßige Zusammenarbeit ist die Voraussetzung für eine wirtschaftliche Stadtentwicklung“¹⁶.

¹⁵ *Stosberg, Hans*: Die wachsende Großstadt. Beispiel Hannover. In: *Raumforschung und Raumordnung*. 20. Jg. (1962) H. 3, S. 133–142.

¹⁶ *Hoenig, Anton*: Grundeigentum und Baufreiheit. – Tübingen 1952. = Schriftenreihe der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung, Bd. 4.