

KURZBERICHTE AUS PRAXIS UND FORSCHUNG

Funktionswandel und Gestaltungsprobleme in Stadtkernen*)

In seinen Begrüßungsworten wies der Vorstand des Instituts, o. Prof. Dr. *Rudolf Wurzer*, darauf hin, daß nur durch eine verantwortungsvolle und gleichberechtigte Zu-

sammenarbeit von Politik, Verwaltung, Raumplanung und Raumforschung die Gestaltung einer Umwelt erzielt werden kann, die sich auch in Zukunft als Heimat erleben läßt. An die jungen und ambitionierten Architekten gewandt, meinte er, die Architektur wäre nur ein Element des Städtebaus und der Raumplanung, über der die Verpflichtung stehe, die elementaren Hoffnungen und Wünsche der Menschen dadurch zu erfüllen, daß ihnen in unseren Städten das Erlebnis der gemeinsamen Verantwortung gegeben wird.

*) Bericht über ein Seminar des Instituts für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Hochschule Wien, gemeinsam veranstaltet mit dem Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein am 18. und 19. Oktober 1965 in Wien.

Der Redner führte weiter an, daß sich seit dem letzten Seminar die Situation grundlegend gebessert habe und die allgemeinen Voraussetzungen für den wirksamen Städtebau und eine erfolgreiche Planung nunmehr gegeben seien. Im einzelnen erwähnte er in diesem Zusammenhang, daß die Stadt Salzburg und die Stadt Krems Initiativen zur Sanierung ihrer Kerne ergriffen hätten, daß Linz an der Ausführung einer beispielhaften Verkehrslösung arbeite und daß schließlich Wien – nicht ganz unerwartet – das geplante Untergrundbahnnetz bekanntgegeben habe. Schließlich berichtete Professor Wurzer noch von der ersten Sitzung des vom Ministerrat eingesetzten Ministerkomitees für Fragen der Raumordnung unter dem Vorsitz des Bundeskanzlers, in dem die Bildung eines Beamten- und Expertenkomitees beschlossen wurde.

Schließlich befaßte sich der Redner kurz mit der Frage der begrifflichen Klärung. Zum Abschluß meinte er, daß es unsere Aufgabe sein müsse, die Kerne mit Vorsicht und Respekt den Verhältnissen unserer Zeit anzupassen, sie lebendig zu erhalten.

Den ersten Vortrag hielt Professor Dipl.-Ing. *Karlheinz Schaechterle* zum Thema „Verkehrsprobleme in Stadtkernen“. In seiner Einleitung wies er darauf hin, daß sich in den Stadtkernen die wirtschaftliche Aktivität konzentrierte. Vitale Interessen von Handel, Gewerbe und Verwaltung begegneten sich auf engem Raum, was zu einem wachsenden Raumbedarf für Verkehrsanlagen aller Art führe. Da diesem Wunsch nach guten Verkehrsmitteln die Erhaltung wertvoller Bausubstanz entgegenstehe, müßten die Städtebauer und Verkehrsplaner gemeinsame Wege zur Lösung dieser Fragen suchen und finden.

Eine Entfaltung des in der City geballten Kräftepotentials ist nur möglich, wenn den Verkehrsströmen Wege in diesen Bereich zur Verfügung stehen. Ein hohes Verkehrsaufkommen ist die Voraussetzung für die intensive Inanspruchnahme der Cityeinrichtungen. Andererseits führt die wachsende Zahl an Arbeitsplätzen zu außergewöhnlichen Belastungen auf den Zugangsstraßen zur City. Extrem hohe Spitzenbelastungen, Verstopfungen in den Morgen- und Abendstunden und Parkraumnot sind die Folgen und eine mangelnde Versorgung der Geschäfte das Ergebnis.

Als spezielle Forderungen an die Planungsvorschläge für eine weitgehend koordinierte Verkehrsbedienung bezeichnete der Vortragende:

1. Befreiung der Innenstädte von jedem nicht in diese gerichteten Personen- und Güterverkehr. Die Entlastung der Straßen der Stadtzentren muß mit leistungsfähig ausgebauten Ringstraßen oder Tangenten angestrebt werden.
2. Eine wirkungsvolle Koordinierung der Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Individualverkehr ist entscheidend für das Funktionieren des Verkehrs in den Kernzonen. Durch die Lage großer Parkplätze und Parkbauten (Hoch- und Tiefgaragen) im Bereich der Entlastungsstraßen und entlang der Innenstadtzubringer

kann ein erheblicher Einfluß auf die Lenkung der Autoströme ausgeübt werden.

3. Je hochwertiger die Innenstadtbereiche, desto stärker muß die Parkzeit auf den hier zur Verfügung stehenden Parkständen reduziert werden. Das kostenlose, vielleicht sogar zeitlich unbeschränkte Parken auf teuerstem Grund in Geschäftszentren ist widersinnig und kann auf die Dauer von keiner Gemeinde mehr geleistet werden.
4. Mit wachsender Stadtgröße muß die Qualität des öffentlichen Verkehrs zwischen Außengebiet und Innenstadt verbessert werden. Dies ist die Voraussetzung dafür, den Berufsverkehr zur Innenstadt den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhalten, ja zu vermehren und so den Verkehrsdruck auf den Straßen in den Spitzenzeiten zu ermäßigen.
5. Die Schließung der Stadtzentren für den Autoverkehr ist indiskutabel. Dagegen ist die Schaffung fußläufiger Teilbereiche, aus denen jeglicher Fahrzeugverkehr verbannt wird, zur Erhöhung der Anziehungskraft der Innenstädte dringend erwünscht.
6. Zahlreiche Einzelmaßnahmen verkehrstechnischer Art können eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Stadtzentren hervorrufen: die Trennung zwischen öffentlichem Verkehr und privatem Autoverkehr im Straßennetz; Einbahnstraßensystem; Ausbau von Verkehrsknoten und koordinierte Signalregelungen.
7. Der Städtebau bildet eine entscheidende Voraussetzung für das Funktionieren des Verkehrs in den Stadtzentren. Verdichtung der Bausubstanz, Hochhäuser usw. wirken sich als Verkehrsquellen ersten Ranges aus.

Abschließend wies Professor *Schaechterle* warnend auf das Beispiel der Verödung amerikanischer Citybereiche hin und meinte, nur ein echtes Teamwork von Stadt- und Verkehrsplanern könne die erforderlichen Maßnahmen bewältigen.

Dipl.-Kfm. *Burkhard Klebel*, der Leiter des Wiener Instituts für Standortberatung, sprach als zweiter Vortragender zum Thema „Wirtschaftsstruktur und Standortberatung im Rahmen der Stadterneuerung“. Er führte an, daß die Änderungen in der Gliederung der Wirtschaft, in ihren Leistungen und ihrem räumlichen Ausbau die Standorte vieler Betriebe neu zur Debatte stellen. Solle der Stadtkern seine Funktion als Repräsentant der Stadt auch weiterhin erfüllen, so müsse das Leistungsgefüge der Wirtschaft der ganzen Stadt in seinem Zustand und in seiner Entwicklungsmöglichkeit erfaßt und auf die Innenstadt hin koordiniert werden.

Auf den konkreten Fall Wiens bezogen, meinte er, daß die Ordnung des Wirtschaftsraumes Wien, deren Entwicklungsziel von den gewählten Mandataren umrissen wird, von der Stadtplanung eine weitere Konkretisierung erfahren müsse. Sein Institut, das Wiener Institut für Standortberatung, könne zur Erarbeitung von Grundlagen für den Magistrat die notwendigen Erhebungen und Befragungen

durchführen und Einzelprobleme, welche Wirtschaft und Stadterneuerung betreffen, klären helfen. Dadurch, daß das Institut überdies jedem Wirtschaftstreibenden bei Bedarf bei der Suche von Standorten und der Beurteilung von deren Eignung behilflich sei, wirke es mit, die räumliche Entwicklung von Wien in geordnete, mit dem öffentlichen Interesse vereinbare Bahnen zu lenken.

Diese Ausführungen wurden durch etliche praktische Beispiele aus der vielgestaltigen Tätigkeit des Instituts ergänzt.

Baudirektor Dipl.-Ing. *Hugo Natmessnig* sprach über „Fußgängerbereiche in der Altstadt von Klagenfurt“. Er ging dabei vom Funktionswandel der Innenstadt von Klagenfurt aus, den diese wie die Kerne von anderen Städten in ähnlicher Lage durchmacht. Die früher fast ausschließlich Wohnzwecken dienenden Flächen des Kerngebietes können heute vornehmlich für Geschäfte und Büros herangezogen werden, die Bewohner der inneren Stadtteile siedeln um und beziehen am Rande der sich ständig ausdehnenden Stadt neue und schönere Wohnungen. Durch die Verlagerung des geschäftlichen Lebens in den Innenraum der Stadt entsteht hier eine Ballung der Wirtschaftsfaktoren, die zwangsläufig zu einem erheblichen Zuwachs des Verkehrstromes führt. Im Bereiche der Stadt Klagenfurt sind heute bereits 20 000 Fahrzeuge zum Verkehr zugelassen, davon 12 000 Personenwagen. In den Sommermonaten kommen noch zusätzliche Fahrzeuge von im Gebiet des Wörthersees untergebrachten Feriengästen hinzu. Eine solche Entwicklung voraussehend, wurde schon vor Jahren vom Tiefbauamt der Stadt Klagenfurt ein Generalverkehrsplan entworfen, der Richtlinien für den Ausbau des Klagenfurter Straßennetzes enthält.

Nach einem Rückblick auf die städtebauliche Entwicklung der Stadt Klagenfurt kam der Vortragende auf das Anliegen seines Referates, die Sicherung des Fußgängerverkehrs im eigentlichen Kerngebiet, zu sprechen. Das Verkehrskonzept enthält zu diesem Zweck die Forderung einer Fußgängerzone, die etappenweise zur Durchführung kam. Im Jahre 1961 wurde der Straßenzug Kramergasse – Wienergasse, hierbei handelte es sich um nur zwischen 5,50 und 9 Meter breite Gassen, in einen Fußgängerbereich umgebaut. Der Durchgangsverkehr wurde aus dieser Zone gänzlich verbannt, lediglich der Zubringerverkehr ist auf die Dauer weniger Tagesstunden gestattet. Die Fläche dieses Fußgängerbereiches erhielt einen Gehbelag aus Gußasphalt; Vitрины, Grünanlagen und Wasserbecken sorgen für die Auflockerung dieser Zone. Die Stadt Klagenfurt war mit dieser Gestaltung der Fußgängerzone beispielgebend für viele andere Städte. Die Kaufmannschaft der beiden Straßenzüge erhob bei Beginn der Bauarbeiten stürmisch Einspruch gegen die von der Straßenverwaltung geplante Maßnahme, da sie eine Störung ihres Geschäftsganges befürchtete. Heute sind alle zur Überzeugung gekommen, daß eine Fußgängerzone keinen Rückgang des Geschäftes, sondern im Gegenteil eine erhebliche Belebung des Umsatzes mit sich bringen kann. Dies ist am Beispiel der Wiener- und Kramergasse deutlich ersichtlich.

Im Frühjahr 1965 schritt die Stadtverwaltung Klagenfurt an die Verwirklichung der zweiten Bauetappe, die eine

Ausweitung des Fußgängerbereiches auf den gesamten Alten Platz umfaßte. Hier mußte auf die bestehenden Geschäfte Rücksicht genommen werden, deren Betrieb eine gänzliche Ausschaltung des laufenden Zubringerverkehrs nicht gestattete. So entschloß man sich zur Schaffung einer Zone mit erweitertem Fußgängerschutz. Eine fünf Meter breite, als Einbahn gekennzeichnete Fahrfläche durchquert den gesamten Platz, beidseitig der Fahrbahn sind mit Halteverbot belegte Ladezonen angebracht. In der Mitte des Platzes ist eine große Fläche nur für den Fußgängerverkehr, der Fußgänger hat hier gegenüber dem Fahrverkehr Vorrrecht.

Gleichzeitig mit der baulichen Umgestaltung der Fahrbahn wurde auch eine neue öffentliche Beleuchtung für den Alten Platz vorgesehen. Altertümliche Beleuchtungskörper auf Laternen verleihen dem Platz, gemeinsam mit der erstmals auf dem Alten Platz aufgestellten Pestsäule, eine besondere Note.

In einem Umkreis bis zu 200 Meter vom Alten Platz entfernt befinden sich rund 1000 Abstellplätze für Pkw, die die Gewähr dafür geben, daß auch der motorisierte Verkehr in die unmittelbare Nähe des Fußgängerbereiches gelangen kann.

Nach diesem instruktiven Beispiel für die Lösung eines Teilaspektes der Erneuerung eines mittelstädtischen Zentrums folgte das Exempel aus dem „Nordweststadt-Zentrum“ von Baudirektor Dipl.-Ing. *Erhard Weiß*, Frankfurt am Main. Bei der Nordweststadt handelt es sich um einen Stadtteil von Frankfurt am Main mit etwa 7000 projektierten Wohnungen. In diesem Stadtteil werden neben 25 000 alteingesessenen weitere 25 000 Einwohner wohnen. Der Wettbewerb, der 1959 veranstaltet wurde, ist vom Stadtplanungsamt mit einem genauen Konzept unterlegt worden. Die Ausarbeitung erhielten die dritten Preisträger, Architekt *Walter Schwangenscheidt* und *Tassilo Sittmann*, übertragen. Bis zum heutigen Tag sind schon fast zwei Drittel der Wohnungen fertiggestellt.

Eine wichtige Funktion für das Zusammenwachsen des alten und des neuen Baugebietes erfüllt das Kultur- und Geschäftszentrum dadurch, daß es zu beiden Baugebieten gleich gut orientiert ist. Es wird von einer Ringstraße umschlossen, die über die Nordwest-Straße mit der etwa sieben Kilometer entfernt gelegenen Innenstadt verbunden ist. Von der Ringstraße führen die Wohn-Sammelstraßen in die Wohngebiete. Die Verkehrsarten sind im Kultur- und Geschäftszentrum vertikal voneinander getrennt. In der untersten Tiefenlage wird eine U-Bahnstation gebaut. Die Ebene darüber nimmt etwa 2000 Kraftfahrzeuge auf. Dann folgt die Verkehrsebene mit den Kellerräumen der Geschäftslokale. Den Fußgängern schließlich ist der darüberliegende Bereich vorbehalten. Die Ringstraße ist abgesenkt, so daß der Fußgänger auf Brücken und ohne Treppen steigen zu müssen, zu den Fußgängerwegen gelangen kann, die zu den Wohnungen führen, ohne daß weitere Straßen gekreuzt werden müssen.

Im Gegensatz zu den „shopping centers“ amerikanischer Prägung, die jetzt auch in Deutschland gebaut werden, nimmt sich das Kultur- und Geschäftszentrum der Nordweststadt die alten Geschäftskerne unserer Innenstädte zum

Vorbild und versucht, deren Funktion und Verflechtung mit den Erfordernissen des modernen Verkehrs in Einklang zu bringen.

Den zweiten Tag leitete der Vortrag von Professor *Herbert Jensen* über „Fußgängerbereiche in der Altstadt von München“ ein. In seiner Einleitung wies er darauf hin, daß München ein umstrittenes Beispiel unter den Wiederaufbaumaßnahmen der deutschen Städte gewesen sei. Es hätten sich nämlich nach dem Kriege gegensätzliche Meinungen und Gruppen gebildet, die zum Problem des Wiederaufbaus in verschiedener Weise Stellung nahmen. Während die eine Gruppe für die vollständige Wiederherstellung alter Stadtkerne war, traten andere wieder für moderne Lösungen mit geringerer Berücksichtigung althergebrachter Erscheinungsbilder ein.

Beispielhaft war in München die rasche Trümmerräumung und -verwertung. Die Struktur der Altstadt wurde unter dem Motto „München soll München bleiben“ so gut wie nicht geändert, was zwar auf die Kritik von Fachleuten gestoßen ist, München aber seine historische Erscheinung wiedergegeben hat.

München ist aber nicht nur durch ein wiederhergestelltes Stadtbild ausgezeichnet, sondern weist einen Bevölkerungszuwachs von nicht weniger als 30 000–40 000 Einwohnern pro Jahr auf und hat sich damit von einer Pensionistenstadt zu einer aufstrebenden Industrie- und Fremdenverkehrsstadt gewandelt. Die Attraktivität Münchens ist somit auf drei Faktoren zurückzuführen: auf das Arbeitsplatzangebot, den Freizeitwert der Umgebung und den Zauber des überlieferten Stadtbildes. Hier zeigt sich, daß eben der restaurative Wiederaufbau der Stadt große wirtschaftliche Vorteile gebracht hat.

Natürlich brachte die Entwicklungsdynamik von München besondere Probleme mit sich. Die Münchner Stadtverwaltung bemühte sich, bei der Lösung dieser Frage die Dienste von Fachleuten aus ganz Deutschland heranzuziehen. So kam es zum Sachverständigengutachten über die Bebauungspläne der Stadt, zu den Empfehlungen über den organisatorischen und personellen Ausbau der Stadtplanung, zu einem Gutachten der Entwicklungschancen in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht und zum Auftrag für einen Aufbauplan mit dem Entwicklungsziel 1990.

Auf den Inhalt des Gutachtens, das er selbst zur Frage der künftigen Fußgängerzonen abgegeben hatte, ging der Vortragende im weiteren Verlauf seines Referates ein. Er führte dabei an, daß die Enge der Stadtkerne eine Rationierung des Verkehrsraumes erfordere. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, daß ein Altstadtring den Verkehr ableiten solle. Ein zusammenhängender Fußgängerbereich verlangt aber eine genaue Untersuchung der wirtschaftlichen Gegebenheiten. Erfolgt diese, dann ist auch die Sperrung und Hemmung des Fahrzeugverkehrs ohne wirtschaftliche Schäden möglich.

Nach diesem Beitrag, der, wie die meisten Vorträge des Seminars, durch illustrative Lichtbilder ergänzt wurde, sprach der Leiter des Instituts für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung, o. Prof. Dr. *Rudolf Wurzer*, zum Thema „Hauptprobleme der Stadtkerngestaltung, gezeigt

am Beispiel Krems“. Grundsätzlich müsse man, so meinte er, zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich insoweit unterscheiden, als die Stadtkerne Österreichs im allgemeinen nicht so schwer beschädigt worden seien. Daher müsse man sich aber auch klar werden, daß die Bestimmungen über die Geschoßflächenzahl aus der Baunutzungsverordnung auf die historischen Kerne nicht anwendbar seien, weise doch Wien im Kernbereich eine Geschoßflächenzahl von 4,5, Krems immerhin eine solche von 3,8 auf. Im Vergleich dazu limitieren die deutschen Bestimmungen die Geschoßflächenzahl generell mit 2,5.

Nach den weiteren Ausführungen ist ein modifiziertes Vorgehen erforderlich, da ein generalisierendes Rezept der Individualität der Städte nicht gerecht wird. Da der Verkehr jedoch ein Hauptproblem der Stadtkernerneuerung darstellt, legte der Vortragende zwei Postulate der Verkehrserschließung von Stadtkernen vor:

1. Die zweckentsprechende Zugänglichkeit der Stadtkerne muß gesichert werden.
2. Eine hinlängliche Abgeschlossenheit gegenüber jenem Verkehr, der nicht in den Stadtkern gehört, muß gegeben sein.

Als Beispiel führte er dabei die Schaffung neuer Wohngebiete ohne geeignete Nahversorgungszentren an, die zwangsläufig zu einer Erhöhung des Einkaufsverkehrs zum Stadtkern führen müsse. Dieser Verkehr belastet somit die Stadtkerne, obwohl er ohne Schwierigkeiten aus dem Kerne herausgehalten oder überhaupt nicht hervorgerufen werden hätte können.

Mit *Hillbrecht* meinte Professor Dr. *Wurzer*, die nächsten Jahrzehnte würden durch folgende Entwicklungen gekennzeichnet sein:

1. Die Konzentration von Arbeitsstätten wird zunehmen.
2. Der Dienstleistungssektor wird sich ausweiten.
3. Der sekundäre Sektor wird im Bereich der Innenstädte immer mehr dem tertiären Sektor Platz machen.

Konflikte ergäben sich überall dort, wo das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben sich ohne Ausweitungsmöglichkeit im Stadtzentrum einrichten muß.

Mit zahlreichen eindrucksvollen Lichtbildern zeigte nun der Vortragende den Weg, auf dem die Ausbildung zum Stadtplaner an seinem Institut betrieben wird. Dabei meinte er, die beste Ausbildung wäre die an Hand einer lebendigen Stadt, da eben Städtebau als angewandte Gesellschaftswissenschaft mit der Politik und der Wirtschaft verzahnt sei. Diese Verknüpfungen lernten die Studenten in der Diskussion kennen, woraus eine gewisse Gewähr gegeben sei, daß aus den Absolventen des Architekturstudiums nicht mehr enttäuschte Idealisten würden.

Am Schluß seines Vortrages nahm Professor Dr. *Wurzer* zu prinzipiellen Fragen Stellung. Die erste Voraussetzung sei die, daß die Stadterneuerung eine Aufgabe sei, die nicht

von den einzelnen Städten getragen werden könne. Die Finanzierung einer Stadterneuerung müsse unter Mitwirkung von Gemeinden, Ländern und Bund erfolgen. Dabei könne das Modell der „Loi Malraux“ nicht übernommen werden, da der Aufbau einer föderalistischen Verfassung dem entgegenstehe.

Die Fragen der Stadtkerngestaltung, so schloß der Vortragende, sind nicht allein Fragen der Fachleute. Wichtige Voraussetzungen auf dem Sektor der Wohnungspolitik und des Bodenrechtes stünden aus und müßten von den Politikern geschaffen werden.

Die Veranstaltung endete mit einem Referat von o. Prof. Dipl.-Ing. *Wilhelm Wortmann* von der Technischen Hochschule Hannover zum Thema „Reurbanisierung“. In seiner Einleitung wies er darauf hin, daß seine Themenstellung über den Rahmen des Seminars hinausgehe. Auch er unterstrich, daß Stadtplanung ohne engste Zusammenarbeit mit den Geisteswissenschaften nicht möglich sei.

Stadtplanung zerfällt nach seinen Worten in zwei Teile, den verstandesmäßig erfassbaren der räumlichen Ordnung aller menschlichen Lebensvorgänge und den Prozeß des Formens, der in den künstlerischen Bereich fällt. Stadtplanung ist die Vorstufe zum Städtebau. Sie lassen sich nicht voneinander trennen. Es wäre falsch, zwischen dem Ordnen und dem Gestaltenden eine Trennung zu ziehen.

Auf den Begriff der Urbanität eingehend, definierte er ihn mit „feine Lebensart“, urbanisieren mit „fein machen“. Bildung ist somit eine Eigenart des Städters. Im Zuge der Entwicklung gleichen sich Lebensart und Lebensstil aber immer mehr an, und die Unterschiede werden bald ausgeglichen sein. Neben die Landflucht ist auch die Stadtfucht getreten. Angesichts solcher Vorgänge erhebt sich die Frage an die Soziologen, ob denn Reurbanisierung überhaupt wünschenswert sei.

Unter Bezugnahme auf *Hans Paul Bahrdt* meinte er, daß das Ziel der Stadterneuerung die Urbanisierung der Großstadt sei. Diese Urbanisierung sei aber offenbar nicht jene, deren Definition nach den landläufigen Begriffen er in der Einleitung gebracht habe. Städte könnten Jahrhunderte existieren, ohne daß sich Urbanität entwickle. Urbanität in diesem Sinne sei die fruchtbare Mitwirkung des Bürgers in seiner Stadt, wie es sie bis in unser Jahrhundert hinein gegeben habe.

Nach einem Rückblick auf die mehrfachen starken Veränderungen der westeuropäischen Stadt wies er auf die einzige deutsche Gartenstadt *Hellerau* hin. Doch war auch diese eine Einzelleistung. Der Kampf gegen die Großstadt des 19. Jahrhunderts setzte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein. Unter den Männern, die diesen Kampf vorantrugen, beschrieb Professor *Wortmann* besonders *Ebenezer Howard* und sein Konzept der Gartenstadt. *Howard* entwickelte eine ganz neue Idee der Stadt und ihrer Beziehung zur umgebenden Landschaft. Aus diesem Leitbild entstand dann die Vorstellung der gegliederten und aufgelockerten Stadt, die seither bei vielen Planungen Pate gestanden hat.

Die Wirklichkeit sei himmelweit von dieser Idealvorstellung entfernt: Stadt und Land seien bedroht, ihre Grund-

eigenschaften, Dichte und Weite, zu verlieren. Die Voraussetzung für Urbanität sei weniger denn je gegeben. An Hand von Lichtbildern zeigte der Vortragende diese Entwicklung auf. Der Beschreibung schloß er eine eingehende Besprechung des modernen Begriffes der Stadtregionen an.

In seinen Schlußworten zeigte der Referent mit *Bahrdt*, daß der Städtebau unserer Zeit der Gefahr, alles im vor hinein festlegen zu wollen, in höchstem Maße ausgesetzt sei, und zwar nicht nur in den totalitären Systemen, sondern auch in den Demokratien. Das oberste Gesetz demokratischen Städtebaus sollte die Wahrung der inneren Freiheit des Menschen sein. Wir als Stadtplaner seien nicht dazu bestimmt, Menschen mit unseren Ideen beglücken zu wollen, wohl aber hätten wir die Verpflichtung, eine Umwelt zu schaffen, in der Menschen ihr Leben glücklich gestalten könnten.

Von den Städtebauern forderte Professor *Wortmann*, daß sie viel mehr, als sie es im allgemeinen tun, lebendige Traditionen pflegen und deren Wert für ihre Arbeit kennen; zum anderen, daß sie keiner Ideologie verfallen und dem Ganzen um einer Laune willen Gewalt antun. Er schloß mit einem Bekenntnis zur abendländischen Stadt, in der wir leben, arbeiten, und der wir verpflichtet sind.

Diese kurze Übersicht kann natürlich nur einen flüchtigen Eindruck von den dargebotenen Themen und der Vielfalt der vertretenen Meinungen bringen.

Andreas Faludi