ORDEN POUR LE MÉRITE
FÜR WISSENSCHAFTEN UND KÜNSTE

REDEN UND GEDENKWORTE

SIEBTER BAND
1965/66

VERLAG LAMBERT SCHNEIDER · HEIDELBERG

REDE VON

RUDOLF HILLEBRECHT

RUDOLF HILLEBRECHT

DIE STADT UND IHRE MITTE

Die Stadt ist eine Form unseres Lebens, eine unter anderen. Die Lebensform, die Städte bildet, braucht eine Mitte. Der gebaute Raum der Stadtmitte ist Inbegriff für die Stadt und städtische Lebensform zugleich.

Das Verhältnis zwischen Mensch und Stadt ist jedoch nicht konstant; Wandlungen in ihren Beziehungen zueinander verändern die Formen der Stadt. Die gegenwärtigen Verformungen der Stadt, insbesondere ihrer Mitte, lassen auf einen außergewöhnlichen Wandel im Verhältnis zwischen Mensch und Stadt schließen.

Mehr denn je bevorzugen heute die Menschen städtische Lebensformen. Der Prozeß der »Verstädterung«, hier quantitativ und qualitativ gemeint, schreitet unaufhörlich und schnell fort. Die künftige Form der Stadt gewinnt für immer mehr

Menschen an Bedeutung: für ihr individuelles Wohlbefinden, ihr kollektives Verhalten, das soziale Niveau der Stadtgemeinde, für die wirtschaftliche Entwicklung und die politische Zukunft des Volkes, das bald ein Stadtvolk sein wird.
Dies ist mein Thema. Ich folge dabei einer Anregung des Herrn Ordenskanzlers, wenn ich gelegentlich auf die Historie zurückgreife und auch fremde Länder und Kulturen mit einbeziehe; damit werden meine Ausführungen allerdings breiter als ursprünglich vorgesehen war.

I.

Ein Gegenüberstellen der baulichen Erscheinungen von Dorf und Stadt, des alten Gegensatzpaares, macht die Eigenart der Stadt und der sie prägenden Lebensform deutlich. Das Dorf fügt sich der Landschaft ein, ist Bestandteil seiner Landschaft, geht in der Form der Streusiedlung gar in der Landschaft auf. Das Eigentum greift vom Hof über Wiesen und Felder in die Wälder, in denen Grenzen liegen. Das Dorf ist die Betriebsstätte seiner Landschaft; die Anzahl seiner Bewohner ist nach der Tragfähigkeit des sie ernährenden Landes begrenzt und ihre Lebensform auf die ihnen gehörige Landschaft bezogen.
Die Stadt dagegen ist ein bewußter Eingriff in die Landschaft. Auch dann, wenn ihre Form dem Gelände angepaßt wird, ist die Landschaft nun einer Ordnung eigener Art unterworfen. Das geschieht in Formen, die im gewollten Gegensatz zur Landschaft stehen; er bekommt mit Wall und Graben schließlich militanten Ausdruck. Das persönliche Eigentum an Grund und Boden beschränkt sich auf Flächen innerhalb der Stadt, und dessen Umgürtung führt gleichermaßen zu individuellem Verzicht wie zu kollektiver Stärke. Es ist nicht unmittelbar

lebenserhaltend, produktions- und gewinnbestimmend, sondern nur Basis für anders geartete, von Bodenart und -güte unabhängige, mannigfache manuelle und geistige Tätigkeiten. Ihr Erfolg ist von der Kraft des Gemeinwesens abhängig, wie er der Stadtgemeinde zu Bedeutung und Geltung verhilft. Individuelle Freiheit und soziale Bindung stehen in engen Beziehungen zueinander. Deren politische Fassung in der Selbstverwaltung läßt die Stadt und ihre Bürger über die Länder und die Meere wirken.

Die städtische Lebensform braucht und bildet eine Mitte: den Raum für soziale, wirtschaftliche, geistige, mannigfach verwobene Wechselbeziehungen, deren Pflege Ursprung und Sinn dieser Lebensform ist; sie braucht den Raum zur Selbstdarstellung des Gemeinwesens und seines Ordnungsprinzips, zum Sich-Bewußtwerden der Bürgerschaft wie zum Bewußtmachen ihrer Kraft in Gemeinschaft gegenüber anderen. Schließlich: sie braucht den Schutz des Himmels, dem sie den Raum ihrer Mitte weiht. Der Grundriß der Stadt, den Lebensformen in Selbstverwaltung schaffen, ist im Bewußtsein des Wesens städtischer Gesellschaft von der Mitte her – die nicht identisch mit geometrischer Mitte ist –, von der Agora, dem Forum, dem Markt geprägt. Es sind verwandte Zweckwidmungen, die und deren Bauwerke das Leben wie die bauliche Gestalt der Mitte in den Formen der Zeiten bestimmen.

Ihren sinnfälligsten Ausdruck erhält die Lebensform der Stadt in der dritten Dimension. Die eindrucksvollen Konturen ihrer Silhouette bedürfen nicht des Nachzeichnens: des mit Wall und Graben sich von der Landschaft bewußt absetzenden Kunstwerks Stadt, des durch Türme und Chöre, später auch durch Schlösser und Theater sichtbar überhöhten Zentrums des Landes, des durch Rathaus und Markt, Bürgerhäuser und

Bauten der Gemeinschaft anschaulich gestalteten Gemeinwesens. Seine bauliche Gesamtform macht die vielen Merkmale sozialer, wirtschaftlicher, kultureller, rechtlicher Art ablesbar, die seine Eigengesetzlichkeit gegenüber der Umwelt kennzeichnen.

Diese – europäische, deutsche – Stadt haben wir auch jetzt noch vor Augen und im Herzen, wenn heute von der Stadt die Rede ist. Das ist merkwürdig; denn es ist die geschichtliche Stadt, die wir liebend meinen, die Stadt der Vergangenheit – einer langen Vergangenheit, die nicht erst im Bombenkrieg ihren Untergang erfuhr.

Seit mehr als einem Jahrhundert befindet sich jene geschlossene, in bewußtem Gegensatz zur Landschaft gestaltete Stadtform in einem unaufhörlichen Prozeß der Auflösung. Die Stadt ufert konturenlos aus, und an die Stelle von gestalteten Konturen treten bezugslose Additionen von Gebäuden, die in ihrer Unverträglichkeit mit überlieferten Vorstellungen von städtischer Formenwelt schmerzen. Das Schicksal der Städte seit dem 19. Jahrhundert, insbesondere seit den »Gründerjahren«, ist gewiß nicht Verschulden der Stadt als Institution. Der schon früher sich vorbereitende Prozeß gesellschaftlicher Wandlungen – in Ursache und Wirkung mannigfach verflochten mit geistiger Evolution, politischer Revolution, naturwissenschaftlichem und technischem Fortschritt, wirtschaftlicher Entwicklung – führt in der Folge zum Ende einer Stadtform, die in ihrem Anfang über die Antike hinausreicht und ihr Erbe bewahrt hat, so viele Wandlungen sie in ihrem Erscheinungsbild auch erfahren haben mag. Aber in diesem Prozeß büßt nicht nur die Stadt ihre gestaltete, die ihrer Eigengesetzlichkeit entsprechende Form und ihr Formvermögen ein, sondern geht auch die Gesellschaft, die sich einmal im Bild der

Stadt, in ihrem Grundriß und Aufriß repräsentierte, ihres Ordnungsbildes verlustig; sie ist offenbar nicht mehr in der Lage, eine für sie gültige Form zu prägen, die dem Ranganspruch des alten Stadtbegriffs genügt.
Dramatisch ist die Schlußphase in der langen Geschichte der überlieferten Stadtform; denn im Spektakel des Bombenkrieges geht auch ihre Mitte unter, die bis dahin noch intakt war oder doch den Anschein erweckte, daß dem so war, und die symbolhaft immer noch für das Ganze stand und galt: die europäische Stadt mittelalterlicher Prägung.

II.

Wir haben unsere Städte wiederaufgebaut. Als höchst anschauliches Beispiel für unsere versteckte und vielleicht auch verständliche Sehnsucht: es möchte alles wieder so sein wie zuvor und dies möglichst bald! Haben wir die Chancen, die die Zerstörung bot, wie so oft beklagt wird, vertan? Im allgemeinen gewiß – jedoch: wenn Lebensform Stadtform prägt, so ist die Gegenfrage zu stellen, wie denn wohl eine gültige, unseren – heutigen – Lebensformen gemäße Stadtform geschaffen werden sollte, wo es uns damals, als der Wiederaufbau in seinen Grundzügen festgelegt wurde, nicht nur in materieller und wirtschaftlicher Hinsicht so sehr an Lebensform mangelte, wo damals weder von einer ausgewogen strukturierten, politisch gefaßten, sich geistig bewußten Gesellschaft die Rede sein konnte, noch damals die Gesellschaft, bar eigener Form, in der Lage war, bauherrschaftlichen Willen zu bilden, geschweige zu bekunden und den Städtebauern ein Programm für die Neugestaltung der Städte zu geben. Und wie steht es heute damit? Eine Frage, die vorgreift.

Die Chancen der tabula rasa konnten nicht genutzt werden, weil sie als gesellschaftliche Aufgabe von geistigem und politischem Rang gar nicht gesehen und erkannt, als lediglich wirtschaftliche, technische, Städtebauern als Spezialisten zu überlassene Aufgabe gewertet wurde. Dies war nicht überall so; die »Hansards« des britischen Unterhauses aus den vierziger Jahren beweisen es. In England, dem ersten Land, wo sich die industrielle Revolution des frühen 19. Jahrhunderts ereignete und mit einer gesellschaftlichen Evolution verband, war zuerst erkannt worden, daß die Wandlung der Daseins- und Lebensformen nach neuen Stadtformen verlangt *und:* daß die Programmierung dieser Aufgabe eine ureigene Aufgabe der Gesellschaft ist, eine politische Aufgabe. Frage: ist diese Aufgabe heute und endlich von uns erkannt? Welchen politischen Rang besitzt sie bei uns?

Das Dilemma, seit einem Jahrhundert und länger den bauherrlichen Partner entbehren zu müssen, hat die Städtebauer bei uns und anderswo in die Notlage gebracht oder auch verführt, stellvertretend die Rolle des Bauherrn zu übernehmen und damit zwei Rollen in sich zu vereinigen. Solches Doppelspiel kann selbst unter Glücksumständen nur selten gut ausgehen. Dem einen oder anderen gelang es dabei, aus Verantwortung vor der Stadtgesellschaft und sozialem Engagement, mit Intuition, Empirie und Talent Vorstellungen künftiger Daseinsformen zu konzipieren, die sich als Programm eines fortschrittlichen Wiederaufbaus eigneten und auch – mehr oder weniger – verwirklicht werden konnten. In solchen Fällen gebührt den Räten der Städte das Verdienst politischer Einsichten, die angesichts der allgemeinen Lethargie im Bilden gesellschaftlichen Bewußtseins und im Erkennen der politischen Aufgabe, um die es sich hier handelte, beachtlich bleiben.

Städtebau als *Mittel* der Politik begriffen dagegen die Diktaturen unseres Jahrhunderts. Das Dritte Reich wie das stalinistische Rußland wußten die Möglichkeiten der Darstellung ihrer politischen Struktur und Macht, der suggestiven Reflektion repräsentativ in Bauformen manifestierter Dogmen auf Verhalten und Haltung der Insassen, kurz der Wechselwirkungen zwischen Stadtform und Lebensform wohl zu nutzen. Die dabei angewandten städtebaulichen Prinzipien und Stilelemente waren nicht von ungefähr sehr verwandt. Die Polen als erfahrene Nachbarn erkannten als erste den politischen Charakter dieser Abart russischen Städtebaues. Sie stellten der Gefahr einer Usurpierung durch Rußland in Lebens- und Gesellschaftsform den Wiederaufbau Warschaus in überlieferter, der europäischen Herkunft treuer Stadtform bewußt entgegen. Das war eine gesellschafts- und nationalpolitische Entscheidung ersten Ranges und, wie sich gezeigt hat, von großer Tragweite. Daß demgegenüber beide Teile Deutschlands die Stadtbaukunst als eine Ausdrucksform der Gesellschaft gleich wenig einzuschätzen wußten, bestätigt manche westdeutsche Hauptstraße wie die ostdeutsche Stalinallee trotz aller Gegensätzlichkeiten gleichermaßen; eine Übereinstimmung, die traurig stimmt. Respekt den Polen!

Wenn schon im vorrömischen Italien große achsiale Bezüge zwischen den Gebäuden geistlicher und weltlicher Instanzen, wahrscheinlich aus Ägypten entlehnt, das Spannungsverhältnis politischer Mächte symbolisierten, so verstärkten orientalische Einflüsse in der Geschichte Roms politische Ordnungsprinzipien, die in der römischen Stadtbaukunst ihren Niederschlag und Ausdruck in großen achsialen Systemen mit Zu- und Unterordnungen des Stadtgefüges in das System fanden; sie waren der griechischen Stadtbaukunst in Ursprung und

formaler Konsequenz fremd. Es sind grundlegend verschiedene politische Prinzipien und gesellschaftliche Verfassungen, die in entsprechend verschiedenen Stadtformen griechischer und römischer Prägung die Städte entstehen ließen.
Mit hier gebotener Vereinfachung: die europäischen Städte nachrömischer Entstehungszeit folgten im allgemeinen den Traditionen griechischer Stadtbaukunst, wenn sie aus der immer bewußter entwickelten gemeindlichen Selbstverwaltung neue Stadtformen schufen und ihr Grundmuster immer neu an den jeweiligen topographischen Gegebenheiten variationsreich und phantasievoll abwandelten. In keinem Land war und ist das kommunale Selbstverwaltungsrecht so weitgehend ausgebildet wie im deutschsprachigen Raum, und nicht von ungefähr liegen in diesem Gebiet die Städte, deren Stadtformen in der Mannigfaltigkeit ihres individuellen Gepräges besonders eindrucksvoll gestaltet waren. Daß der Absolutismus und die Barockzeit auf Ordnungsprinzipien und Stilelemente der römischen Stadtbaukunst zurückgriffen, um im Städtebau und in der Architektur ihre Gesellschaftsordnung zu repräsentieren, ist ein weiteres Beispiel für die Wechselbeziehungen zwischen Lebensform und Stadtform. Im 19. Jahrhundert fanden dann die ästhetischen Werte beider Formenwelten eine weitgehende Verselbständigung ohne gesellschaftliche Bindung; die gesellschaftliche Funktion der Stadtbaukunst wurde nicht mehr gesehen oder konnte nicht mehr gehandhabt werden, weil die Gesellschaft ihre alte Struktur verlor.
Die Diktaturen erinnerten sich der Möglichkeiten, durch das Medium des Städtebaus ihre Ordnungssysteme anschaulich und zugleich wirksam zu machen. Beachtenswerterweise bedienten sie sich dabei der Traditionen römischer Stadtbaukunst, bevorzugten deren Spätformen, vertauschten auch qua-

litative mit quantitativer Größe. Mancher möchte meinen, daß in der Schwäche der Kopie und der Unfähigkeit zu eigener schöpferischer Leistung sich eben auch eine innere Schwäche dieser politischen Systeme hinlänglich offenbare. Das ist eine Spekulation, deren Behandlung zu weit vom Thema ablenken müßte; nur so viel: das zaristische Reich hat sich lange als Erbe von Byzanz und Ostrom verstanden, und die Identität von ideologischer (Partei) und staatlicher (Regierung) Führung im heutigen Rußland wird als legitime Fortsetzung der traditionellen Vereinigung beider Gewalten in einer Person ausgelegt – und vielleicht auch noch immer empfunden –, die Byzanz begründete und von Rom trennte. In China offenbart die alte Personalunion zwischen Kaiser und Sohn des Himmels eine andere historische Parallele mit politischer Wirkung bis in die Gegenwart. Wenn aus Stadtformen als Spiegeln der ihnen eigenen Gesellschafts- und Lebensformen Schlüsse gezogen werden dürfen – und das ist erlaubt –, so ist in Peking aus der unglaublich zarten Maßstäblichkeit, heiteren Farbigkeit und musischen Intimität der Kaiserlichen Gärten und Paläste innerhalb der nach einfachem Achsensystem streng geordneten Stadtform nicht nur der Poet Mao Tse-Tung zu verstehen, der eben dort lebt; die Divergenzen zwischen den beiden Interpreten einer neuen Gesellschaftsordnung sind offenbar ebenso tief begründet, wie die Städte Moskau und Peking mit ihren Stadtmitten seit jeher fundamental gegensätzlich angelegt sind. Saxa loquuntur.

Aber was reden unsere Steine? Ich bin schon 1957 über diese Frage mit dem verstorbenen Bundespräsidenten, dem verehrungswürdigen Herrn Heuß, in einen Disput geraten, als ich unter dem Eindruck des Bemühens – nicht der »Erfolge« – der Russen, ihre Gesellschaftsordnung in der Gestalt ihrer

Städte zu versinnbildlichen und anschaulich zu machen, vor dem Deutschen Städtetag in Berlin die Frage nach dem politischen Gehalt unseres Wiederaufbaus aufwarf. War das Ziel unseres Wiederaufbaus Restauration? Und wessen Restauration? Der Baudenkmäler? Gewiß! Aber welcher vergangener Zeiten und gesellschaftlicher Strukturen? Doch nicht des Mittelalters, des Absolutismus, des 19. Jahrhunderts, der Weimarer Zeit oder gar aller zusammen?! Hier lag und liegt doch eine politische Aufgabe unübersehbar vor uns!

Es ist gewiß ein Unterschied, den Städtebau als Mittel angewandter Politik zu gebrauchen und zu mißbrauchen, wie das in den Diktaturen dieses Jahrhunderts geschah, oder die Frage nach der einer Gesellschaft gemäßen, zweckentsprechenden, wirtschaftlichen, auch würdigen Stadtform als eine politische Aufgabe anzusehen, ja als eine politische Aufgabe von Rang unter höchste Ansprüche zu stellen. Dies ist die Chance, die wir verpaßt haben.

Nicht, daß versäumt wurde, neue Straßen zu bauen, breiter als je zuvor, ist tragisch, wenn auch bedauerlich, sondern daß die Zersiedelung unserer Landschaft, die Auflösung unserer Städte, die Aushöhlung ihrer Mitten die Struktur einer formlos gewordenen Gesellschaft widerspiegeln. Ist und bleibt dies die Repräsentation unserer neuen Ordnung, so ist es ein wahrhaft klägliches Gegenstück demokratischen Form- und Gestaltungsvermögens gegenüber dem in Steinen und Städten ablesbaren Willen zur Selbstdarstellung östlicher Ideologie, mag man über sie und den künstlerischen Wert ihrer Kreationen auch denken wie man will; so ist es das offene Eingeständnis kulturellen Unvermögens, eines politischen Versagens, das Folgen haben muß. Der Wiederaufbau als »Wirtschaftswunder« mag Neidgefühle erregen – das sind negative Reaktio-

nen –, die Anschaulichkeit und Begreifbarkeit einer neuen Stadtform von künstlerischem Rang müßte dagegen als Sinnbild einer freiheitlichen Gesellschaft von überzeugender Kraft sein.

Man wende nicht ein, daß unsere Gesellschaft ihrer Selbstdarstellung und ihres Selbstverständnisses in ihre Ordnung widerspiegelnden, zum täglichen Umgang mit ihr einladenden, mit ihr vertraut machenden, ihr immaterielles Eigentum werdenden Stadtformen nicht bedürfe. Täuschen wir uns weder über die Labilität noch über die Anspruchslosigkeit unserer Gesellschaft. Welche Faszination übte vor wenigen Jahren Brasilia aus! Die Eigenwilligkeit der Gesamtanlage, die Modernität ihrer Architektur, ihre Kreation aus einem Guß innerhalb weniger Jahre haben völlig übersehen lassen, daß es sich bei dieser Stadt um das jüngste Beispiel autoritärer Gesellschafts- und Stadtbaupolitik in westlichem Formengewande handelt. Daß Abertausende von Wohnungen mißbraucht werden, um Menschen in Monumenten leben, zu Figuren in Staffagen werden zu lassen, die der Repräsentation des Staates oder eines Mannes dienen, statt erst einmal und nichts anderes als Geborgenheit schenkende Wohnung zu sein, dies gab ebensowenig zu denken wie der Umstand, daß die Mitte der Stadt aus nichts mehr als einer technisch perfekten Kreuzung ihrer beiden spektakulären Achsen besteht. Darf aber aus der bedenklichen Anfälligkeit, die wir gegenüber der Faszinationskraft in der blendenden Erscheinung Brasilias gezeigt haben, nicht doch der positive Schluß gezogen werden, daß bei uns ein latentes Bedürfnis vorhanden ist, im Bild der Stadt eine Überhöhung unserer Lebensform zu erfahren, ein Bewußtwerden der Zugehörigkeit zum Gemeinwesen und der Teilhabe an einer Gesellschaft, deren wohlgestaltete Stadtform gute Gefühle

auslöst? Dann stehen wir vor dieser Aufgabe. Wir – das sind Sie und ich: es ist die gesellschaftliche Aufgabe unserer Generation.

III.

Die Stadt ist ebenso räumliche Voraussetzung und Grundlage bestimmter Lebensformen, wie sie deren räumlich-bildliche Ausdrucksform ist. Städte haben Generationen geprägt und umgekehrt. Das Verhältnis zwischen Mensch und Stadt ist nicht konstant. Das Leben, das Bedürfnis und der Wunsch nach bestimmten Daseinsformen sind in den Wechselbeziehungen zwischen Lebens- und Stadtform das Primäre, und sie verändern die Städte. Das gilt auch heute. Städtebauer erleichtern – oder erschweren auch – diesen Veränderungsprozeß; sie bewerkstelligen lediglich das sekundäre städtebauliche Vollziehen des Prozesses als Sachkundige wie als Glieder ihrer Generation. Wenn unsere Städte gegenwärtig so außergewöhnlichen Veränderungen ausgesetzt und in ihren Grundlagen gefährdet werden, so sind wir alle daran beteiligt, weil wir unsere Lebensformen[1] gründlich wandeln oder sich wandeln lassen.

Wir ärgern uns über Verkehrskalamitäten, aber wir fahren Auto; wir klagen über abendliche Öde im Stadtzentrum, aber wir sehen fern, hören rund, Tonband oder Schallplatten; wir vermissen den unmittelbaren Gedankenaustausch durch Wort und Gespräch im Freundes- und Verwandtenkreis, im Zirkel oder Klub, im geselligen und gesellschaftlichen Verkehr, wir schreiben auch nicht mehr, schon gar nicht mit der Hand, aber wir telefonieren fleißig; wir trauern dem guten alten

[1] Der Ausdruck wird hier immer im umfassendem Sinne, Lebensgefühl und Lebensstil einschließend, gebraucht.

Bäcker nach, »unserem« Schlachter und Delikatessenhändler, aber wir kaufen im Selbstbedienungsladen; schließlich, wir fahren nach Italien und Spanien, mindestens, und erfreuen uns an alten Städten und alten Bauten, aber wir sparen den Architekten und lassen uns durch Fertighäuser nach Katalog »wohnversorgen«. Das alles, was wir bevorzugen, empfinden wir – mit Recht – als uns gemäß, als zeitgemäß, als fortschrittlich; es entspricht unserer Lebensform. Was wir aufgeben, auf was wir verzichten und keinen Wert mehr legen, ist überholt, altmodisch, Vergangenheit. Dies alles geschieht bewußt und unbewußt, meist freiwillig, bisweilen unfreiwillig. Und dies alles hat Folgen, die wir sehen und erkennen, in ihrem Gesamtergebnis auch als unausweichlich anerkennen müssen: wir haben innerhalb eines, des letzten, Jahrzehnts unsere Lebens- und Daseinsformen gründlich verändert und damit der überlieferten Stadtform in kurzer Zeit wesentliche Grundlagen entzogen, an sie neue und vielleicht ihr wesensfremde Anforderungen gestellt. Es heißt Ursache und Wirkung vertauschen – und das geschieht häufig –, wenn den Städten und dem Städtebau zur Last gelegt wird, daß unsere Städte heute nicht mehr »funktionieren«.

Ob die Stadtplaner auf diese Veränderungen hin richtig reagieren und die Städte eine Anpassung ihrer Stadtstrukturen an so schnell und gründlich veränderte Verhältnisse richtig und schnell genug betreiben können, sind Fragen, die nicht den Kern des Problems treffen. Ihn traf der Soziologe Hans Freyer, Professor emeritus in Münster; er meinte vor einigen Jahren in Hannover, sinngemäß wiedergegeben: die gegenwärtigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Strukturveränderungen seien für die Menschheit bedeutungsvoller, als der Schritt vom Nomadentum zum Seßhaftwerden einst sein konnte.

Es ist hier nicht Raum und Zeit, um den wirtschaftlichen und sozialen Strukturwandel in seiner Komplexität, nach Ursache, Erscheinung und Wirkung darzustellen, der für unsere Städte, aber auch für das Land, von so großer Tragweite ist, daß wir von einem wahrhaft neuen Abschnitt in der Stadtentwicklung sprechen müssen. Wir haben in Hannover dafür exemplarische Untersuchungen geliefert und schon vor Jahren publiziert.

Die Folgen und Merkmale des Strukturwandels mit besonderer Relevanz für die Stadtentwicklung sind:

ein weiterer Bevölkerungszuwachs allgemein,

ein verstärkter Zuwachs an Bevölkerung in den Schwerpunkten der Wirtschaft: den Stadtregionen und Städten,

eine vom Bevölkerungszuwachs unabhängige Zunahme des Wohnungsbedarfs infolge Verlängerung der durchschnittlichen Lebenszeit,

eine Zunahme der Mantelbevölkerung durch Zuwachs an nichterwerbstätiger Bevölkerung infolge längerer Ausbildungszeit und frühzeitigerer Beendigung der Erwerbstätigkeit,

eine Zunahme an Beschäftigten im »tertiären Sektor«, den Dienste leistenden Berufen,

eine Zunahme an Arbeitsplätzen dieses Sektors vor allem in den Stadtzentren,

eine Zunahme der Besiedlung in den Mantelzonen der Städte,

eine insbesondere aus den beiden vorgenannten Vorgängen resultierende, stetig zunehmende zentripetale Verkehrsbewegung zu den im Stadtzentrum konzentrierten Arbeitsplätzen (in den Morgenstunden), wie

eine stetig zunehmende zentrifugale Verkehrsbewegung zu den in den Randgebieten beidseits der Stadtgrenzen dezentralisierten Wohnplätzen (in den Nachmittagsstunden),

eine Zunahme der sozialen Einrichtungen aller Art (vom Kindergarten bis zum Friedhof) und ein steigender Flächenbedarf für sie,

eine Zunahme der Verkehrsbedürfnisse in der Wirtschaft, im Berufs- und im Freizeitverkehr,

eine Zunahme an Kraftfahrzeugen und des Flächenbedarfs für sie in allen Teilen der Stadt, insbesondere in den Stadtzentren.

Die Aufzählung, sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, kennzeichnet hinreichend den Strukturwandel der Wirtschaft und der Gesellschaft, der sich uns als ein Prozeß der »Verstädterung« darstellt. Lassen wir hier offen, ob und wie weit im ganzen wie im einzelnen sich jene Entwicklungszüge durch Maßnahmen der Raumordnung und der Landesplanung beeinflussen lassen; ihrer Richtung und ihrem Inhalt nach lassen sie sich jedenfalls nicht grundlegend verändern. Wir haben es bei dem Phänomen dieses Strukturwandels offenbar mit einer Gesetzmäßigkeit zu tun, die in unserer Zivilisation angelegt ist und in ihrem Ablauf eine atemberaubende Beschleunigungstendenz birgt. Der Strukturwandel, erstmals in den USA in Erscheinung getreten und dort schon früher studierbar, aber leider zu wenig beachtet und in seiner Eigenart erst spät erkannt, überraschte unsere Städte noch während ihres Wiederaufbaus; er traf und trifft sie weiter in ihren Grundlagen, den Lebens- und Daseinsformen von Generationen, die unsere Städte stadt- und zeitgerecht für andere Verhältnisse geschaffen haben.

Weil so oft und irrigerweise der moderne Verkehr für das kardinale Problem des Städtebaus gehalten wird, er, wie meine Aufzählung der Merkmale zeigt, aber nur ein Symptom unter anderen, indes das für jedermann augenfälligste aller Struk-

turveränderungen ist, wenige Daten aus Hannover zur Veranschaulichung dieses Problems: statistisch teilten sich jeweils am 1. Oktober

1949 ..... 68,9 Einwohner
1960 ..... 9,65 Einwohner
1962 ..... 7,2 Einwohner
1965 ..... 5,5 Einwohner in ein Personenauto.

Als wir 1949 in den Trümmern unserer Stadt für unsere Planung ein Verhältnis von 10:1 zugrunde legten, das Schweden und die Schweiz, vom Krieg nicht betroffene Länder, für die Zukunft erwarteten, galten wir als arge Utopisten. Nochmals: Verpaßte Chancen? Wer will angesichts solcher Entwicklung das ernstlich behaupten?

Der in seiner Tragweite noch nicht zu überschauende Strukturwandel hat Stadt und Land gleichermaßen erfaßt. Er wirkt sich gleichzeitig in einem Prozeß der Auflösung bisheriger funktionaler und räumlicher Zusammenhänge und Bezüge in den Daseinsformen aus wie in einem Prozeß neuer Integrationsvorgänge. Beide Vorgänge sind in Ursache, Wechselbeziehungen, Abhängigkeiten und Wirkung vielfach miteinander verflochten und stellen einen einzigen Problemkomplex dar. Um die in ihm liegenden Aufgaben zu lösen, bedarf es vor allem zweier Voraussetzungen:

Einmal: unter allen Gesichtspunkten, unter denen die so vielen und verschiedenen Sachfragen zu sehen und zu beantworten sein mögen, das Ganze im Auge zu behalten, nämlich die künftige Stadtform in ihrem Wert für Individuum und Gesellschaft. Teilaspekte – ob familiengerecht oder autogerecht – müssen in eine Gesamtschau eingehen, die auf eine *stadt*gerechte Form der Stadt gerichtet ist, die dem Einzelnen wie der Gesellschaft in ihren Bedürfnissen, Wünschen und Ansprüchen so

gerecht und gemäß wie nur möglich wird. Dazu gehört auch ein Freiwerden von Verwaltungsgrenzen, die der Wirklichkeit des Lebens fremd und hinderlich geworden sind. Und nicht zuletzt wird eine ernste Frage zu prüfen sein: wie unsere persönliche und gesellschaftliche Zukunft, unsere Lebensform und ihre Stadtform vor der Willkür und dem Mißbrauch in der Bodennutzung geschützt werden können, die heute, verstärkt durch eine Überbewertung des Eigentumsrechts am Grund und Boden, leider eingerissen sind, eine Überbewertung, die wir uns nicht länger leisten können, wenn wir gesellschaftspolitisch nicht versagen wollen.

Zum anderen: die Vielfalt der Sachfragen und der Gesichtspunkte, unter denen sie zu beurteilen sind, verlangt eine Mitarbeit – also keine nebenrangige, nur beiläufige Beteiligung – wissenschaftlicher Disziplinen, die bisher nur vereinzelt, von Fall zu Fall und eher zufällig als systematisch Stadtforschung betreiben:

Was verändert unsere Lebensformen und wie?
was ist nützlich, was schädlich an diesen Veränderungen?
sollen und können wir diese Veränderungen beeinflussen?
wie können wir sie beeinflussen?
mit welchem Ziel, mit welchen Mitteln, mit welchem Aufwand?

Das und anderes sind Fragen, die mit wissenschaftlichen Methoden – bisher erst in Ansätzen vorhanden – systematisch zu bearbeiten und deren Antworten – durch Städtebauer – zu Alternativen in Lösungsvorschlägen zu verdichten sind, deren Annahme oder Ablehnung eine Sache politischer Entscheidungen sein muß. Heute – um es zu bekennen – ist der Städtebauer versucht oder gezwungen, neben der Rolle des Bauherrn auch noch die dritte Rolle wissenschaftlicher Sachverständiger

zu übernehmen, nämlich auf jene Fülle von Fragen selbst Antworten zu geben, aus ihnen eine Lösung zu finden und mit ihr die politische Entscheidung alternativlos zu »automatisieren«, ein Verfahren und eine Verantwortung, die ihn seiner Aufgaben wie Fähigkeiten berauben, den Sinngehalt der Stadt zum Kunstwerk zu gestalten.
Für immer mehr Menschen gewinnt die künftige Stadtform Bedeutung, Bedeutung für ihr individuelles Wohlbefinden, ihr kollektives Verhalten, das soziale Niveau der Stadtgemeinde, die wirtschaftliche Entwicklung und politische Zukunft des Volkes. Diese Bedeutung verlangt einen neuen Arbeitsstil, eine wissenschaftliche Grundlagenforschung, eine gesellschaftliche Aufmerksamkeit und eine politische Rangstellung, die wir der Stadt und ihrer Zukunft schuldig sind.

IV.

Die kompakte Stadt, die sich im 19. Jahrhundert aus der mittelalterlichen Stadt durch Erweiterungen Ring um Ring entwickelte, erweist sich für die Ansprüche der Gegenwart und Zukunft immer mehr als unzureichend; sie wird funktionsuntüchtig und -unfähig, und insbesondere ist es ihr Mangel an Anpassungsfähigkeit, der zu neuen Vorstellungen zwingt.
Jener Prozeß der Auflösung alter Formen und der Integration zu neuen Formen bringt mehr und mehr den alten, Jahrhunderte hindurch Lebens- und Bauformen bestimmenden Gegensatz zwischen Land und Stadt zum Schwinden. Das braucht und sollte vor allem nicht bedeuten, daß künftig allein Stadtformen das Erscheinungsbild der Landschaft räumlich und baulich prägen oder gar gänzlich ausfüllen, so stark die sogenannte Verstädterung auch fortschreitet.

Der Auflösungs- und Integrationsprozeß ist mit einer fortschreitenden Differenzierung sozialer, wirtschaftlicher und kultureller Betätigungen verbunden und wird begleitet oder auch erst ermöglicht durch eine Mobilität, eine zunehmende Lockerung in den alten Bindungen zwischen den Orten des Wohnens, des Arbeitens, der Erholung und der Muße, die bisher unbekannt war. Die Freizügigkeit in der Wahl der Betätigungen und ihres Platzes ist dank modernen Verkehrsmitteln auf weite Räume ausgedehnt, die früher dafür außer Betracht lagen. Diese Differenzierungs-, Auflösungs- und Integrationsvorgänge erzeugen neue und neuartige funktionale und räumliche Strukturen. Sie erstrecken sich bandförmig und netzartig, von den Städten als Wirtschaftszentren ausgehend, benachbarte Gemeinden und Landschaften einbeziehend, nach und nach in das Land. Stadt und Land gehen in solchen Räumen, die zuerst von der statistischen Wissenschaft als Stadtregionen bezeichnet wurden, eine eigenartige Symbiose ein. Aus ihr zeichnet sich eine neue Stadtform ab: die »Regionalstadt«.
Die Siedlungsstruktur im mitteleuropäischen Raum zeigt die Eigentümlichkeit, daß Orte von verschiedener Funktions- und Zentralitätsbedeutung in alten und sich ergänzenden Wechselbeziehungen zueinander stehen. Es hat sich hierin besonders im deutschsprachigen Raum eine Gesetzmäßigkeit erwiesen, die in verhältnismäßig gleichen Abständen – Entfernungen von der Dauer alter Tagereisen – Orte von minder (sekundär) zentraler Bedeutung im Umkreis größerer Städte primär zentralen Ranges hat entstehen lassen. Sie sind untereinander und mit der Zentralstadt ihres größeren Raumes, der Region, in sozialer, kultureller, wirtschaftlicher, auch administrativer Hinsicht mannigfach verbunden; nicht zuletzt äußert sich das in einem guten und stetig verbesserten Verkehrsnetz solcher

Regionen, von denen wir in der Bundesrepublik heute annähernd siebzig haben.

Man darf sich vorstellen, daß diesen und anderen geeigneten Orten in der Region künftig vermehrt Aufgaben zuwachsen, deren Übernahme oder auch weitere Wahrnehmung durch die Zentralstadt nicht mehr vertretbar ist. Ja, es bietet sich an und dürfte sinnvoll sein, den minder zentralen Orten Aufgaben zu übertragen, die bisher vornehmlich oder nur von der Zentralstadt erfüllt wurden. Die fortschreitende Differenzierung äußert sich ja nicht nur quantitativ, etwa in der Vermehrung der Produktionsvorgänge durch Arbeitsteilung, sondern vor allem auch qualitativ durch ständige Verfeinerung in der Nachfrage und im Angebot von Leistungen. Diesem qualitativen Differenzierungsprozeß wird die Zentralstadt künftig nur dann gewachsen sein, wenn sie Aufgaben an andere zentrale Orte minderer Ordnung abgibt. Die heutige Konzentration der Dienstleistungen in den Zentralstädten und insbesondere deren Stadtzentren überlastet sie in gefährlicher Weise. Dieser immer bedenklicher und kritischer werdenden Erscheinung wird nur durch mehrere gleichzeitig zu betreibende Gegenmaßnahmen mit Aussicht auf Erfolg zu begegnen sein: einmal durch die erwähnte Abgabe alter und Zuweisung neuer Funktionen an jene Orte; zum anderen durch eine Koordinierung der Siedlungs- und der Verkehrsplanungen in der Region und zum dritten, eine Voraussetzung für beide Maßnahmen, durch den Bau moderner Schnellbahnen, die zu einem leistungsfähigen Verbund der minder zentralen Orte mit ihrer Zentralstadt und untereinander führen.

Hier sind einige Worte über Verkehr und Verkehrsmittel nötig. Sie werden den politischen Charakter auch dieser anscheinend »nur« technischen Frage zeigen; denn den Wettbewerb

zwischen Auto und Bahn, zwischen Straße und Schiene werden wir nicht sich selbst überlassen können. Die Leistungsgrenze des Autos liegt nicht in der Modernität und Vielzahl der Straßen, sondern im Durchschnitt der – biologisch, physiologisch und psychologisch bestimmbar – begrenzten Leistungsfähigkeit aller Autofahrer. Sie liegt wesentlich niedriger als die durch automatische Kontrollapparaturen gesicherte Leistungsgrenze von Schienenfahrzeugen, die in naher Zukunft wahrscheinlich ohne Personal fahren werden. Im umfassenden Sinne des Begriffs werden volkswirtschaftliche Gründe, die viele Komponenten haben, uns zu einer Entscheidung zu Gunsten der Schiene (oder anderer kollektiver Verkehrsmittel noch nicht bekannter Art) zwingen. Jedoch: schränken wir – wie auch immer – die Benutzung des Autos (etwa für den Berufsverkehr ins Stadtzentrum) ein, um die Altstadt, die ehrwürdige, zu erhalten, um die Innenstadt, das wirtschaftliche, soziale, kulturelle Zentrum attraktiv für jedermann zu machen, um kostspielige, die Cityfunktion störende und doch stets unzureichend bleibende Verkehrsbauten zu vermeiden, um die Rentabilität der öffentlichen kollektiven Verkehrsmittel zu erhöhen, um die künftige Stadtform, die Regionalstadt, anzubahnen, so geht das auf Kosten des Wertes Freizügigkeit und Wahlfreiheit; dann handelt es sich also um eine echte politische Entscheidung, die weder Sache der Städtebauer noch der Experten sein kann. Das existente umgekehrte Beispiel Los Angeles (Kalifornien) bestätigt den Konflikt und den politischen Charakter des Problems: dort hat der Bürger bereits seine Wahlfreiheit eingebüßt, er *muß* das Auto benutzen!
Es gibt weder eine Lösung der gegenwärtigen städtischen Verkehrsprobleme noch einen Weg zu neuen Stadtformen ohne eine politische Entscheidung, die es ermöglicht, die Regional-

stadt, insbesondere ihren Berufsverkehr, vornehmlich durch Schienenverkehr in modernster Weise zu bedienen. Daß diese politische Aufgabe das finanzielle Vermögen der Regionsgemeinden und ihrer Zentralstädte bei weitem übersteigt und als Politicum erster Ordnung auch von Bund und Ländern mitverantwortet und getragen werden muß, kann hier nur am Rande erwähnt werden, so aktuell diese Frage zur Zeit auch ist.

Die moderne Verkehrstechnik verringert die Zeitspannen in der Überwindung von Räumen immer mehr; damit entstehen völlig neue Lagewerte, und Orte, die noch vor zehn Jahren als abgelegen, für Gewerbe und Industrie wie für städtisches Wohnen und Leben als schwer erreichbar und deshalb als uninteressant galten, gewinnen nun an Bedeutung und Qualität. Das Zeitmaß relativiert das Raummaß, und bisher weitläufige Räume werden zu schnell durchmeßbaren, auch begreifbaren und erlebbaren Räumlichkeiten: zu Raumstrukturen mit gleichwertiger gewordenen Nutzungschancen, als das je zu ahnen war. Die neue Raumqualität, die die Zeitverkürzung in der Überwindung von Entfernungen den sekundär zentralen Orten beschert, sollte dazu genutzt werden, ihnen durch Übertragung neuer Aufgaben einen städtischen Charakter zu geben, der sie vor dem Absinken in den Minderwert »Vorort« oder »Schlafstadt« oder vor anderen einseitigen Funktionen bewahrt. Das Ziel der modernen Stadtentwicklung zur »Regionalstadt« ist ein hochgradiges Verflechtungs- und Verbundsystem, das allen Lebens- und Daseinsfunktionen zugute kommt und eine Ausgewogenheit unter den verschiedenen Teilen der Region herbeiführt, die jedem Teil eigene Qualitäten läßt oder gibt, die zugleich für das Ganze unentbehrlich sind. Deshalb ist es so wichtig, so früh wie möglich dafür zu

sorgen, daß alle Teile einer Region nicht nur integrationsfähig erhalten bleiben, sondern vor allem auch integrationswert entwickelt werden. In einer sich wechselseitig ergänzenden Teilung der Funktionen und in einer auf diese komplementäre Ausstattung bezogenen städtebaulichen Ausbildung aller ihrer Teile liegt die Notwendigkeit wie die Sinngebung der neuen Stadtform.

Die Regionalstadt ist die Antithese zur gewohnten monozentrisch entwickelten Stadt. Der polyzentrischen Stadtform liegt die Vorstellung zugrunde, eine Vielzahl von Städten und stadtgleichen Orten, die mit einer Zentralstadt als Gravitationszentrum eines größeren Raumes schon heute mannigfaltig verbunden und in sich variationsreich strukturiert sind oder sein werden, mitsamt ihrer Landschaft unter einem Begriff neu zu sehen, zu einem Gebilde neuer Art zusammenzufügen und zu einer Stadtform neuen Gepräges zu gestalten. Die ganze Mannigfaltigkeit moderner städtischer Struktur, zu der unabdingbar vor allem auch der freie und ungestörte grüne Raum, der Raum der Entspannung und Muße gehört, wird sich erst in der Gesamterscheinung und in der Vielfalt an Eigenart dieser neuen Stadträume darstellen.

V.

Das andere Charakteristikum der Regionalstadt ist die enge Wechselbeziehung zwischen der Größe und Weite ihres Einfluß- und Ausstrahlungsraumes und der Wertigkeit ihres Hauptzentrums.

Je fortgeschrittener und intensiver der Differenzierungs- und Integrationsprozeß in einem Raum ist, desto höherwertiger sind die Zentralfunktionen. Deshalb braucht die neue

Stadtform eine Mitte von hoher Leistungsfähigkeit für steigende Ansprüche. Hier stellt sich ein doppeltes Problem, einmal: die Multifunktionalität, das entscheidende Merkmal für die Stadt und ihre Mitte, die Attraktivität für jedermann, die Mannigfaltigkeit in materiellen und immateriellen Angeboten der Stadtmitte auch künftig zu gewährleisten und sie zu vervollkommnen; zum anderen: den alten Kern der Zentralstadt, die auch Mitte der Regionalstadt ist, bleiben und werden sollte, für diese Aufgaben einzurichten, sie den Anforderungen und Ansprüchen der Gegenwart und Zukunft anzupassen, kurz: sie zu erneuern. Das eine ist vornehmlich ein gesellschaftliches, das andere vornehmlich ein städtebauliches Problem mit wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Komponenten prozessualer Art.

Die polyzentrische Regionalstadt setzt wie gesagt eine Übertragung von Funktionen, die bisher die Stadtmitte erfüllt, auf die Nebenzentren in den sekundär zentralen Orten voraus. An ihre Stelle treten zwar neue Funktionen, die durch die zunehmende qualitative Differenzierung der Ansprüche und Angebote ausgelöst werden, wie: Spezialisten in hochwertigen Waren und Dienstleistungen. Aber solche und andere Verfeinerungen allein garantieren noch nicht die Multifunktionalität des Zentrums der großen und alten Stadt als Mitte der neuen Stadtform. Sie setzt die wichtige gesellschaftliche Entscheidung voraus, daß unsere künftigen Lebensformen noch eine Mitte verlangen! Aus dem Wandel des Lebens und seiner Formen stellt sich die Kernfrage nach der künftigen Wertschätzung einer Stadtmitte und nach ihrer Form. Bis in die Gegenwart hinein durfte der Städtebau mit im wesentlichen gleich gebliebenen Verhaltens- und Lebensweisen der Stadtbürger rechnen. Das alte Gebot »Sechs Tage sollst Du arbeiten«

hat den Lebensrhythmus unzähliger Generationen bestimmt und über ihn die Lebensformen, die maßgeblich Stadtgesellschaften wie Stadtformen geprägt haben; die Hinfälligkeit dieses Gebots in unserer Zeit dient hier lediglich als Symptom für Wandlungen, die nach dem künftigen Sinn und Wert einer Stadtmitte fragen lassen.

Unter den beiden – erlaubten – Annahmen eines steigenden Lebensstandards und einer zunehmend von Arbeitslasten und Pflichten freier werdenden Zeit – sowohl im Tages- und Wochen- wie im Jahres- und Lebensrhythmus – wird die Freizügigkeit in der Gestaltung unseres Daseins größer werden: in der Wahl des Wohnplatzes und des Arbeitsplatzes, der Muße am Tag und des Urlaubs im Jahr. Gleichgültig ob Mitursache oder Folge, Mittel zum Zweck oder Nebenwirkung sind Begleiterscheinungen von Bedeutung: die Bewegungsfreiheit, die das Auto vermittelt, die Leichtigkeit, Arbeitsplatz und Beruf zu wechseln, fallende Grenzen, schwindende Hürden großer Entfernungen und fremder Sprachen; auch die Kommunikationsmittel Fernsehen und Tonband, Fernsprecher und Fernschreiber, Paperback und Farbdruck sind hier zu erwähnen. Zusammengefaßt: eine wachsende Mobilität und Integration, Weiträumigkeit und Verflechtung über große Entfernungen hin. Interessen und Geschäfte, Freundschaften und Heiraten werden »weltweit«.

Neue Kommunikationsmittel haben mit steigender Qualität und Zugängigkeit für jedermann nicht nur die Kommunikationsgrenzen, die Horizonte, erweitert, sondern auch das alte Kommunikationsmonopol des Marktes in Frage gestellt, den Kommunikationswert der Stadtmitte verringert. Die Mobilität, die frei und unabhängig macht, die Individualisierung fördert und mit einer Vereinzelung verbunden ist, macht, so scheint

es, die ortsgebundene Gruppenbildung überflüssig, die auf unmittelbaren Kontaktbedürfnissen beruht und unmittelbare Kontakte ermöglicht. Wenn es sich erweist, daß mit wachsender Mobilität das gesellschaftliche Kommunikationsbedürfnis schwindet, wird dann ein Mangel an Nachfrage nach unmittelbaren Informationen und Kontakten die Stadtmitte noch rechtfertigen, die bisher der zentrale Austauschplatz individueller und kollektiver Kommunikationen war? Wachsende Entfernungen und Zeit- und Kostenaufwendungen für ihre Überbrückung erschweren zunehmend die Unmittelbarkeit von Kommunikationen in weiträumig werdenden Stadtgebilden und können sie uninteressant, unwirtschaftlich, unmöglich machen. In Wechselwirkung steigt die Nachfrage nach indirekten, technisch vermittelten Kommunikationen, nach deren Qualität, Häufigkeit und Reichweite. Mit immer umfangreicher und besser gebotener Erfüllung solcher Wünsche besteht weniger Anlaß zur Unmittelbarkeit persönlichen Austauschs von Gedanken und Nachrichten, weniger Interesse am Erleben von Ereignissen, an der Teilnahme am Geschehen.

Hier steht nicht der Wert oder Unwert direkter und indirekter Kommunikation zur Debatte, die unter vielen Gesichtspunkten geführt werden könnte, sondern lediglich deren Anteil am Wandel unserer Lebensform unter Bezug auf die Mitte der Stadt. Der Prozeß der gehaltlichen und räumlichen Entleerung der Stadtzentren, ablesbar am schwindenden Besuch und Schwund von Kontaktgelegenheiten vieler Art – ob Kirchen und Kinos, Kaffees und Kneipen oder Klubs und Kabaretts –, wird durch nachlassendes Interesse des Städters an »seinem« Zentrum ausgelöst, das einmal seine Mitte, Hauptmerkmal des Stadtbegriffs war. Ein »Verlust der Stadtmitte« kündigt sich an, er ist schon eingetreten.

Für den Städtebauer stellen sich auch hier Fragen, die nicht von ihm zu beantworten sind: gesellschaftspolitische Fragen, deren Beantwortung um so schwieriger ist, als der »Bauherr«, die Gesellschaft, sich bisher wenig Gedanken über die Zukunft der Städte gemacht hat, ja sie sich kaum der Wandlung ihrer Struktur bewußt werden mag und deshalb auch schwerlich in der Lage ist, gesellschaftspolitische Ziele dem Städtebauer an Hand zu geben. Welchen Funktionen soll und kann künftig ein Stadtzentrum dienen? Gesetzt den Fall, es gäbe in Zukunft zu wenige oder gar keine Ansprüche, Wünsche, Bedürfnisse mehr, die ein Stadtzentrum überlieferten oder nicht überlieferten Begriffs rechtfertigen könnten, ist dann nicht doch eine Mitte für die bildhafte Vermittlung und Anschaulichkeit des Stadtbegriffs notwendig? Oder wäre das eine inhaltlose Form, Romantik, Symbolismus, Anachronismus? Oder ist die künftige Stadt eine »stadtlose« Stadt, ein Gebilde ohne das bisher unabdingbare, wichtigste Wesensmerkmal der Stadt: eine Mitte, die anschaulich und begreiflich, zu durchschreiten und zu erleben ist, die anzieht und ausstrahlt?

Der Begriff »City« bezeichnet im Englischen ursprünglich – und wohl heute noch – eine Rangstellung vor Town, zuerkannt für besondere, nämlich geistlich-geistige Funktionen, die des Bischofssitzes. Wenn wir solchen Rangunterschied im Sprachgebrauch auch nicht gekannt haben – Ausnahme ist Münster i. W., wo die Rangstellung der Stadt ihr auch den Namen gab –, so hat doch ein zweites Merkmal, das der Selbstverwaltung, den Stadtbegriff stärker als anderswo bei uns geprägt. Geistlich-geistiger *und* politischer Rang haben neben den wirtschaftlichen Funktionen des Marktes bei uns den City-Begriff als Stadtbegriff schlechthin bestimmt. Er besaß zugleich einen gesellschaftlichen Charakter, unterschied und for-

mierte, schuf städtebauliche Form. Die Intensität der unmittelbaren Kommunikationen gesellschaftlicher, wirtschaftlicher geistiger, kultureller Art bestimmten Qualität und Bedeutung, Wachstum und Lebenskraft der Städte, vollzogen und dargestellt in ihrer Mitte.

Eine erste Veränderung dieses Begriffsinhalts bescherte das 19. Jahrhundert. Die »City« wurde zum Begriff für das Geschäftszentrum; die alte Stadtmitte mit Stadtkirche, Rathaus und Markt sank ab zur »Altstadt«. Auch in den Fällen, in denen räumlich eine Identität zwischen Altstadt und Geschäftszentrum erhalten blieb, wurden neue Funktionen für das Leben und das Bild der Mitte bestimmend: der Hauptbahnhof, das Grand-Hotel, das Warenhaus; die Gebäude und Anlagen bis dahin Stadtleben und -bild maßgeblich beeinflussender Funktionen wie Rathaus und Marktplatz, Kirche und Schloß behaupteten sich vielfach nur noch als Baudenkmäler, mehr begleitende Architekturform als die Mitte des Lebens vom Gehalt her bestimmend.

Heute erfährt die Mitte der Stadt eine zweite Verwandlung ihres Begriffsinhalts, die eine Folge der Veränderungen in unseren Lebensformen ist und sie zugleich veranschaulicht. Die USA haben sie in ihren Städten vorgezeichnet, um so müheloser, vielleicht auch leichtfertiger, als sie mit wenigen Ausnahmen weder der Form noch dem Begriff nach die Stadtmitte europäischer Städte bei sich gekannt haben. – Daß dies in den Teilen Amerikas, die unter romanischen Traditionen Stadtgründungen durch Spanier und Portugiesen, auch Holländer und Franzosen, erfuhren, anders war, daß auch im englisch besiedelten Hauptgebiet erst mit Penn's Philadelphia – ausgerechnet der Stadt solch musischen Namens – ein rationalistisches Prinzip ohnegleichen, hinreichend bekannt,

stadtformbestimmend wurde, kann hier nur angemerkt werden. – Die Nordamerikaner schufen anstelle der Stadtmitte und des englischen City-Begriffs den »Central Business District«, der über alle historisierenden Bemühungen der Jahrhundertwende um repräsentative Stadtformen hinweg das Bild ihrer Städte prägt; er ist – und bezeichnenderweise kann er es sein – mit der räumlichen Stadtentwicklung auf Wanderschaft: von Downtown über Midtown nach Uptown und weiter zu den Ablegern der Shopping-Centers. Dieser District, von Anfang an mit Bürohäusern zur Vermietung und Verwaltungsgebäuden ausgestattet, wandelt sich in den USA mehr und mehr in einen Central Administration District. In den europäischen Stadtzentren zeichnet sich immer deutlicher der gleiche Entwicklungsprozeß ab; er ist für sie jedoch ungleich folgenreicher.

Große und hohe Verwaltungsgebäude nehmen die Stadtmitte ein, beanspruchen den besten Platz, bestimmen mit großen Höhen und harten Konturen die Stadtsilhouette, werfen ihre Schatten über die alten und neuen Bauten der Gemeinschaft, ob Kirche oder Rathaus, Theater oder Konzerthaus, Bibliothek oder Museum, auch über Kaffeehaus und Gasthaus, Gassen und Plätze. Bauten immaterieller Zweckwidmung werden gegenüber den baulichen Repräsentationen moderner wirtschaftlicher Konzentration, gesellschaftlicher Gruppenorganisation und öffentlicher Administration unbedeutend. Das bis in die Gegenwart für die Mitte der Stadt und den City-Begriff charakteristische Geflecht multifunktionaler Grundstruktur verliert die alte Vielfalt der Substanzen, der Lebensäußerungen, der räumlichen und architektonischen Erscheinungen, der Spannungen zwischen weit und eng, Licht und Schatten im wörtlichen wie bildlichen Sinn. Unbestritten die Notwen-

digkeit der großen und kleinen Administrationen, jedoch: müssen sie das Stadtzentrum beherrschen oder gar ablösen, die alte Silhouette beeinträchtigen und zerstören, haben sie ein Recht auf solchen Geltungsanspruch, repräsentieren sie unsere Gesellschaft, können und dürfen sie Mitte der Stadt sein?

Diese Administrationen sind in ihren baulichen Großformen der städtebaulichen und architektonischen Maßstäblichkeit europäischer Stadtzentren ebenso fremd, wie sie durch den Rhythmus ihres Betriebsgeschehens und die Bezugslosigkeit ihrer Interessen zur eigentlichen Stadtgesellschaft dem Urbanen gefährlich sind, dem mit vielen Merkmalen imponderabiler Art die Stadtmitte dient und gewidmet bleiben sollte. Weltweite Interessen, mit technischen Apparaturen und modernen Kommunikationsmitteln, mit Funk und Jet betrieben, sind kaum an die »City«, ja manchmal nicht einmal an die Städte und Stätten der großen Produktionsanlagen gebunden. Der Rhythmus der Fünftagewoche und des Achtstundentages – beide Perioden werden sich noch verkürzen – läßt die großen Bauanlagen der Administrationen außerhalb dieser Zeiten mitsamt ihrer Nachbarschaft zu toten Zonen werden, die für die Stadtmitte lähmend sind. Der Druck und Sog des morgendlichen und abendlichen Berufsverkehrs mit einem immer stärker werdenden Strom an Autos sprengt das Gefüge der Stadtmitte, nimmt den Straßenzügen ihre Proportionen, die auf Handel und Wandel von Mensch zu Mensch bezogen sind; Autos überfluten die Plätze, die einmal dem sozialen Wechselspiel des Lebens in seiner ganzen Mannigfaltigkeit gewidmet und Kostbarkeiten für jedermann waren. Sicher sind es nicht die großen Administrationen allein, die, repräsentativ für den »tertiären« Wirtschaftsbereich, diesen Veränderungsprozeß

besorgen, dessen Produkt zugleich sie sind; aber ihr Anteil an der Entfremdung und Verformung der Stadtmitte ist besonders groß, und deren qualitative Auswirkungen auf die Grundstruktur der Mitte sind es, die alarmieren.

Wenn die Stadtmitte nicht ihren Sinn und Wert verlieren soll, zentraler Raum der für städtische Lebensformen charakteristischen sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Wechselbeziehungen zu sein, Gravitationspunkt der neuen Stadtform, der Regionalstadt, mit zentralen Funktionen für die Stadtregion zu werden, wenn sie diese ihr wesenseigene Aufgabe nicht einbüßen soll, dann wird man neben anderem – was sich als Folge von selbst einstellt, wie auch Wohnungen in der City und ihrer Nähe – sich zu zweierlei entschließen müssen, einmal: Die Regionalstadt zu fördern und für sie verwaltungspolitische, steuer- und finanzpolitische, verkehrspolitische, bodenpolitische Voraussetzungen zu schaffen, die eine neue Stadtform anbahnen, in deren regionalen Nebenzentren auch die Administrationen ihnen gemäße Standorte haben werden; zum anderen: Sich von dem Gedanken zu trennen, die Freizügigkeit im Autoverkehr nur durch Vermehrung der Straßenflächen aufrecht erhalten zu können. Es gibt auch eine ökonomische Relation – von der städtebaulich-funktionalen und ästhetischen hier einmal abgesehen – zwischen Nutzflächen und Verkehrsflächen, und sie ist nicht beliebig zugunsten des Verkehrs und auf Kosten der Boden- und Gebäudenutzung zu verändern. Sonst könnte es sich nämlich eines Tages nicht mehr lohnen, auf großzügig vermehrten Verkehrsflächen noch Ziele in der Innenstadt aufzusuchen, weil sie nach und nach in übermäßiger Weise dieser einen Verkehrsart geopfert wurden, und die Mitte der Stadt dann offenbar auch nicht mehr Mitte für ihr gesellschaftliches Sein ist.

Beide Entschlüsse sind gesellschaftspolitische Entscheidungen und nicht in die Hand des Städtebauers gegeben. Vor diesen Entscheidungen steht die Kernfrage nach dem gegenwärtigen und künftigen Verhältnis zwischen Mensch und Stadt, nach der Lebensform, die wir wünschen und als uns gemäß und würdig ansehen, die unsere künftige Stadtform prägen soll, die Städte, in denen bald die überwiegende Mehrheit unseres Volkes leben wird. Brauchen wir noch eine Stadtmitte und wofür? Oder steuern wir in der Tat auf »stadtlose« Gebilde zu, dann also Stadt- und Lebensstrukturen, die keiner Mitten mehr bedürfen? Jedenfalls nicht bisher überlieferter. Steuern? Wer steuert? Es wird Zeit, daß sich unsere Gesellschaft mit diesen Fragen befaßt, die Politiker sich ihrer bauherrlichen Verantwortung bewußt werden und dem Problem Stadtentwicklung einen Vorrang geben, der ihm sicher vor manchem anderen Notstand gebührt; denn hier vollziehen sich Tag für Tag Versteinerungen und Verkrustungen, die irreparabel sind.

*

Ich habe den Wunsch, es möchte uns gelingen, die alte Grundstruktur unserer Städte, ihre Mitte und ihre Silhouette, die in ihrer Dreiheit und Dreidimensionalität unlöslich miteinander verbunden sind, auch in Zukunft der neuen Stadtform zu bewahren, und künftige Generationen möchten für ihre Lebensform solche Mitten nicht entbehren wollen. Bei aller Vehemenz der gegenwärtigen Erscheinungen dürfte die Entwicklung der Lebensformen doch eine Kontinuität in sich bergen, der analog ein Zwang zur Kontinuität auch in der Weiterentwicklung zu neuen Stadtformen gegenübersteht. Auch sie ist nur kontinuierlich möglich, von welcher Seite aus die Auf-

gabe auch angesehen wird: als politische Willensbildung, als geistige und schöpferische Leistung, als finanzwirtschaftliches Problem, als technisch-wirtschaftlicher Prozeß der Durchführung von Konzeptionen, die für eine Vielzahl von Städten in kurzer Zeit zu verwirklichen sind. Weder der Elan der russischen Revolution noch die nicht minder elanvolle Staatsbildung in Israel haben zu grundlegend neuen Stadtformen führen können, so groß dafür auch Voraussetzungen und Chancen waren.

Der gesellschaftliche und wirtschaftliche Strukturwandel in unserer Zeit zwingt uns tatsächlich zu neuen Stadtformen, aber er braucht uns nicht zur Aufgabe von Werten und Grundformen städtischer Zivilisation und Kultur zu zwingen, wenn wir sie uns erhalten wollen. Auch deren neue Gehalte und Formen werden Kontinuität zu Vorhergegangenem haben und auch der Wunsch zu bildhaftem Bewußtmachen und Transponieren individuell empfundener und kollektiv anerkannter neuer Werte wird, wie ich denke, kontinuierlich fortbestehen. Gegenwartsbewußtsein und Geschichtsbewußtsein finden hilfreiche Anschaulichkeit und Bildhaftigkeit kaum besser als im Bild der Stadt, und allein schon aus diesem – einem politischen – Grund ist es von Bedeutung, daß Stadtgrundriß und Stadtbild, Straßenraum und Platzgestalt Kontinuität bewahren und auch in ihrer Wandlung weitervermitteln.

Schließlich: der Grundriß von Peking ist ebenso »unpraktisch« für die Gegenwart wie anachronistisch zu der gesellschaftlichen Wirklichkeit und politischen Zielsetzung der Chinesen. Aber sie haben einen ausgeprägten Sinn für Geschichtsbewußtsein und wissen, wie übrigens auch die Russen, genau, was sie tun, wenn sie Kontinuität im Bild der Stadt bewahren; es steckt ein tiefer Legitimitätsanspruch auf die Gestaltung der

Gegenwart darin. Die mitteleuropäische und insbesondere die deutsche Stadt hat ebenso eigengesetzliche okzidentale Formen entwickelt wie die orientalische Stadt. Ein wesentlicher Unterschied zwischen beiden ist, daß im Gegensatz zur typhaft und relativ schematisch praktizierten Wiederholung orientalischer Stadtformen – vergleichbar mit der schier endlosen Wiederholung des gleichen Stadtmusters in Nordamerika – die mitteleuropäische Stadt unendlich viele Variationen erfahren hat, die fast alle einzigartige Eigenheiten besitzen, die sie unverwechselbar und wertvoll machen. Allein die – dem Orient wie Nordamerika fremde oder doch viel weniger vertraute – künstlerische Ausnutzung und Ausformung topographischer und landschaftlicher Gegebenheiten, hat unsere Städte zu Kunstwerken, wenn auch unterschiedlichen Ranges, werden lassen. Wir sollten auf sie so wenig verzichten wollen, wie die Chinesen – und auch wir! – auf Peking verzichten möchten, so »überständig« dies auch sein mag.

Diese unsere Stadt, insbesondere ihre Mitte, hat Generationen geprägt. Sie hat es nicht verdient, gedankenlos aufgegeben zu werden. Wir sind offenbar eine Generation des Übergangs, mannigfacher, auch brüsker Übergänge von Altem zu Neuem. Aber wir haben die Pflicht, die Grundstruktur und Grundform unserer Stadtzentren, die vom Wesen des Stadtlebens geprägt sind, der Zukunft so zu überliefern, daß sie ihr offen bleiben; denn, ich hoffe es, kommende Generationen werden Lebensart und Lebensform besitzen, die nach einer Mitte verlangen; einer anderen und neuen vielleicht, aber einer geistigen Mitte ihrer Gesellschaft, die auch nach ihrer räumlichen, städtebaulichen und architektonischen Entsprechung in einer ihr gemäßen, künstlerisch gestalteten Stadtmitte Verlangen haben wird.

Diese Zukunft dürfen wir nicht verbauen; wir sollten vielmehr helfen sie anzubahnen. Hierin liegt unsere gemeinsame Verantwortung.