

# Wohnen in gesunder Umwelt

— orientiert an der »Grünen Charta  
von der Mainau« —

Heft 35 — 1980

DER SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE

Für den Inhalt verantwortlich: Prof. Dr. Gerhard Olschowy  
im Auftrage des Deutschen Rates für Landespflege

Redaktion: Dipl.-Ing. Angelika Wurzel

Druck: city-druck *Leopold* bonn Verlagsdruckereigesellschaft mbH.,  
Friedrichstraße 38, 5300 Bonn 1

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	371
Albert Schmidt: Grußwort .....	372
Edmund Gassner: Wohnen in gesunder Umwelt — Zusammenfassende Stellungnahme .....	373
Edmund Gassner: Kritische Betrachtung der Entwicklung .....	378
Bernd Löttsch: Stadtökologie und Siedlungsraumgestaltung aus der Sicht des Ökologen .....	384
Gerhard Olschowy: Stadtökologie und Stadtentwicklung .....	393
Franz Bieling: Was will und was kann der Bürger? .....	399
Georg Frhr. von der Goltz: Was will und was kann der Bürger? .....	403
Edwin Kube: Städtebau und Kriminalität .....	408
Helmut Klausch: Freizeit und Erholung .....	415
Hermann Grub: Warum Freizeit im Wohngebiet? .....	418
Klaus Borchard: Künftige Formen des Wohnens? .....	424
Hugo Potyka: Alternativer Wohnungsbau .....	431
Peter Zlonicky: Sanierung von Innenstädten und alten Wohngebieten .....	435
Hans-Dieter Künne: Verkehr — Landschaft — Umwelt: Möglichkeiten eines Kompromisses .....	441
Anschriften der Autoren .....	446
Nachweis der Abbildungen .....	446
Verzeichnis der bisher erschienenen Hefte .....	447
Verzeichnis der Ratsmitglieder .....	449



Im Zuge des Wiederaufbaus der zerstörten Innenstadt von Rotterdam wurde erstmalig ein autofreier Bereich für Fußgänger gestaltet, ein städtebauliches Konzept, das erfreulicherweise weltweit aufgegriffen und weiterentwickelt wurde. (Foto: Olschowy)

## Vorwort

Der Deutsche Rat für Landespflege hat am 19. und 20. Juni 1979 auf Schloß Mainau mit Unterstützung der Lennart-Bernadotte-Stiftung ein Symposium mit dem Thema

»Wohnen in gesunder Umwelt — orientiert  
an der Grünen Charta von der Mainau«

abgehalten. Folgende Sachverständige referierten:

Dr. F. Bieling, Schwäbisch Hall:  
Was will und was kann der Bürger?

Professor Dr.-Ing. K. Borchard, Bonn:  
Künftige Formen des Wohnens

Professor Dr.-Ing. E. Gassner, Bonn:  
Kritische Betrachtung der Entwicklung

Dipl.-Ing. G. Frhr. von der Goltz,  
Bergisch Gladbach:  
Was will und was kann der Bürger?

Dipl.-Ing. H. Grub, München:  
Städtisches Wohnumfeld

Beigeordneter Dr. H. Klausch, Essen:  
Erholung und Freizeit

Dr. E. Kube, Wiesbaden:  
Städtebau und Kriminalität

Bürgermeister Professor Dr.-Ing. D. Künne,  
Stuttgart:  
Verkehr

Dr. B. Lötsch, Wien:  
Siedlungsgestaltung aus der Sicht  
des Ökologen

Professor Dr. G. Olschowy, Bonn:  
Zur Gestaltung des Wohnumfeldes —  
Probleme und Möglichkeiten

Architekt H. Potyka, Wien:  
Alternativer Wohnungsbau

Professor Dipl.-Ing. P. Zlonicki, Dortmund:  
Sanierung von Innenstädten  
und Althausgebieten

Ein Arbeitsausschuß des Rates, dem die Sachverständigen

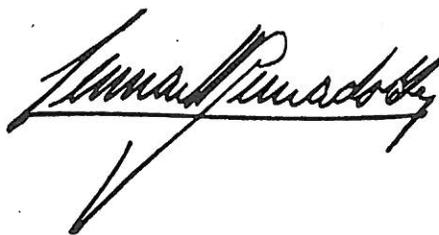
Professor Dr.-Ing. E. Gassner, Bonn,  
als Vorsitzender,  
Dr. F. Bieling, Schwäbisch Hall,  
Professor Dr.-Ing. K. Borchard, Bonn

Professor E. Kühn, Aachen,  
Dr. H. Klausch, Essen  
Professor Dr. Olschowy, Bonn und  
Dr. Dr. h. c. Th. Sonnemann, Bonn,

angehörten, hat Prof. Dr.-Ing. Gassner, em. Direktor des Institutes für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik der Universität Bonn, beauftragt, eine zusammenfassende Stellungnahme zu dem Symposium vorzubereiten. Diese Stellungnahme, die die Ergebnisse des Symposiums wiedergibt, wurde mit dem Arbeitskreis abgestimmt und den in diesem Heft wiedergegebenen Beiträgen vorangestellt.

Da das in dem Symposium behandelte Thema nach wie vor von hoher Aktualität ist, würde es der Deutsche Rat für Landespflege sehr begrüßen, wenn alle an dem Problembereich beteiligten Behörden, Dienststellen, Institute und Verbände die Ergebnisse und Beiträge der Sachverständigen in diesem Heft für ihre Arbeit und Entscheidungen auswerten würden.

Der Sprecher:



Dr. h. c. Graf Lennart Bernadotte

## **Grußwort**

Der Begriff der Wohnumwelt hat in der letzten Zeit besondere Beachtung gefunden. Dies drückt eine Akzentverschiebung in der Wohnungs- und Städtebaupolitik aus; während es Jahrzehnte lang vor allem darum ging, den quantitativen Wohnungsbedarf zu befriedigen, geht es heute und in der Zukunft mehr und mehr um die Berücksichtigung qualitativer Aspekte, das heißt vor allem um die Gestaltung der Wohnumwelt.

Die Tatsache, daß wir einen hohen Grad der Wohnungsversorgung erreicht haben, macht es möglich, sowohl Mängel der Vergangenheit gut zu machen als auch Fehlentwicklungen in der Zukunft zu verhindern.

Der Bezug der Wohnung zur bebauten Umwelt wurde in den frühen 70er Jahren durch die Betonung des Denkmalschutzgedankens unterstrichen; das, was seinerzeit erreicht wurde, ist ein überzeugendes Beispiel für Bewußtseinsänderung — um wieviel mehr müßte doch eine Änderung des Bezugs zwischen der Wohnung und der nicht bebauten Umwelt möglich sein! Unter dem Stichwort der Freiraumplanung wenden wir uns beiden Aufgaben zu.

Wenn wir etwa vom Stadthaus, vom verdichteten Wohnen sprechen, dann wollen wir neben anderen Zielen auch eine Einschränkung des Landschaftsverbrauchs erreichen.

Eine besondere Rolle spielt der Verkehr; Verkehrsberuhigung ist ein Element der Verkehrspolitik, Reduzierung des Lärmschutzes ein anderes.

So wichtig und dringlich diese Aufgaben und eine Mittelumschichtung zu ihren Gunsten geboten ist, so notwendig bleibt auch die verkehrspolitische Diskussion sowohl über das Verhältnis zwischen Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr wie über die Möglichkeiten, den Lärm an der Quelle, nämlich am Kraftfahrzeug selbst abzufangen.

Forderungen an die künftige Politik:

- Weitere Bewußtseinsschärfung
- Verkürzung des Zeitraums zwischen Erkenntnis und Umsetzung unter dem Stichwort Abbau des sogenannten Vollzugsdefizits
- Überprüfung des Förderungssystem auf Übereinstimmung mit veränderten wohnungs- und städtebaupolitischen Zielsetzungen
- Beachtung und Bekräftigung vorhandener gesetzlicher Schutzbestimmungen
- Vereinfachung und Schaffung weiterer Schutzbestimmungen nach sorgfältiger Prüfung.

## Wohnen in gesunder Umwelt — Zusammenfassende Stellungnahme

Zunehmende Entleerung und soziale Segregationsvorgänge in den Innenstädten und die Hinwendung der Bevölkerung zu den Randbereichen der Städte und in das Umland zwingen zu einem Überdenken der Wohnungs- und Städtebaupolitik, da die mit dieser »Mobilität« verbundenen Probleme einschneidender Art sind.

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich daher mit diesem Fragenkomplex befaßt und die Probleme in einem Symposium mit dem Thema »Wohnen in gesunder Umwelt — orientiert an der Grünen Charta von der Mainau« behandelt. Man befaßte sich mit der Untersuchung der Gründe für die krisenhafte Situation und mit Ansätzen zur Lösung der Probleme.

Die Referate des Symposiums umfaßten folgende Bereiche:

- Bilanz der bisherigen Entwicklung
- Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung
- Neue Modelle und Maßnahmen.

Die nachfolgende zusammenfassende Stellungnahme berücksichtigt diese sachliche Gliederung; sie ist mit dem Arbeitsausschuß des Deutschen Rates für Landespflege, der für dieses Symposium eingesetzt war, abgestimmt worden.

### 1. Bilanz der bisherigen Entwicklung

Versucht man eine kritische Bestandsaufnahme der städtebaulichen Entwicklung und der Wohnungsbauleistungen, so sind eindrucksvolle Ergebnisse nicht zu leugnen. Es zeigen sich unter dem Einfluß wechselnder städtebaulicher Leitbilder aber auch problematische Ergebnisse, die unsere Zukunft belasten. Diese Fehlentwicklungen sind einmal durch Extreme gekennzeichnet, nämlich durch die Folgen der Hochhaus- und Verdichtungseuphorie einerseits, der Zersiedlung an den Rändern und im Umland der Städte andererseits. Hinzu kommt eine allzu lange Vernachlässigung der Altbausubstanz und innerstädtischer Wohngebiete und eine allgemeine Verschärfung der Probleme durch Konzentrationsvorgänge und durch den Kraftfahrzeugverkehr, dessen negative Auswirkungen auf Wohnbereiche und die Struktur der Stadtkerne zunächst nicht erkannt, dann nicht ausreichend bedacht worden sind. Der Verdichtung und den Forderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs sind schließlich auch zahlreiche Grünflächen zum Opfer gefallen, die, auch wenn sie jeweils nur bescheidenen Umfang hatten, für die Ökologie, die visuelle und soziale Qualität von Innenstadtbereichen unverzichtbar waren und nicht ersatzlos hätten aufgegeben werden dürfen.

Gewiß ist der durch die Motorisierung weiter Kreise der Bevölkerung ermöglichte Mobilitätswachstum zu begrüßen. Die Entwicklung der Siedlungsstruktur in der arbeitsteiligen Gesellschaft mit ihren unterschiedlichen Angeboten an Wohnplätzen und Arbeitsplätzen sowie der Freizeitverkehr sind Phänomene, in denen sich Gewinn an Freiheit ausdrückt. Eine Verteufelung des Kraftfahrzeugs wird, wie die Erfahrung zeigt, diese Errungenschaft nicht beseitigen. Andererseits tragen Siedlungsstrukturen, die durch weit verteilte Agglomerate in der Stadtlandschaft gekennzeichnet sind, sowie die immer noch wachsende individuelle Motorisierung zu einer Vermehrung von Verkehr bei, dessen Nachteile zunehmend erkannt werden. Auch ist zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der Bevölkerung nicht motorisiert ist und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen bleibt. Eine Reduktion

der Verkehrsnachteile ist nur zu erwarten, wenn es gelingt, durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen in Wohngebieten eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern und die Entwicklung der Siedlungsstruktur mehr, als dies bisher geschehen ist, auf diesen auszurichten.

Die derzeitige Situation ist gekennzeichnet durch eine weit verbreitete Unzufriedenheit mit den innerstädtischen Wohnungsverhältnissen, wobei diese naturgemäß gebietsweise qualitativ sehr unterschiedlich sind. Unzufriedenheit gibt es aber auch in manchen Neubaugebieten städtischer Außenbezirke. Faßt man zusammen, was über Arten und Abstufung der Belastung berichtet wird (Olschowy), so läßt sich nach der subjektiven Einschätzung der Betroffenen — mag auch im einzelnen nach Sozialstatus, Lebensalter und Kinderzahl der Haushalte sowie nach der speziellen Ortsbereichsproblematik eine unterschiedliche Bewertung stattfinden — als Durchschnittsergebnis folgende Rangfolge der Belastungen angeben:

1. Verkehrslärm (und Gewerbelärm) sowie Verkehrsgefährdung,
2. Luftverunreinigung und klimatische Mängel,
3. Unzureichendes Wohnungsangebot (in Bezug auf Größe, Ausstattung, Nutzungsflexibilität, angemessene Miethöhe, Möglichkeit von Eigentumserwerb zu tragbarer Belastung),
4. Mangel an wohnungsnahen Freiflächen, insbesondere an öffentlichen und privat nutzbaren Grünflächen, dazu Mangel an Parkplätzen,
5. Mangelhafte Gestaltung (visuelle Qualitäten),
6. Fehlende Spielmöglichkeiten für Kinder.

In besonderen Fällen, nämlich in Hochhauskomplexen, soweit dort Baustruktur und Belegungsstruktur Kriminalität begünstigen, ergeben sich hieraus zusätzliche Belastungen, zumindest Gefühle von Unsicherheit bei den Bewohnern.

Lassen sich die Ansprüche hinsichtlich Wohnform, Wohnungsausstattung, Wohnumfeld, Überschaubarkeit und Unverwechselbarkeit des Lebensbereiches nicht erfüllen und finden Investitionsbereitschaft und Selbstgestaltungswille kein realisierbares Angebot, so kommt es zum Auszug derer, die es sich irgendwie leisten können, aus den kritischen Gebieten. Das bedeutet bei den größeren Städten »Stadtflucht« in das Umland mit den sich dann einstellenden sozialen Segregationsproblemen, »Entleerung der Ortskerne« in den kleinen Städten und Zentralorten ländlicher Bereiche. In beiden Fällen sind die Folgen ungenügende Auslastung vorhandener Infrastruktur, Verstärkung des Pendlerverkehrs, Verfall urbaner Atmosphäre, schließlich, mit weiterer kommunaler Tatenlosigkeit, Verslumung und soziale Desintegration.

Fragt man, wer das Sündenregister verfehlter städtebaulicher Planung und Wohnungspolitik zu vertreten hat, so kann man sich nicht darauf berufen, daß es an der Gesetzgebung gefehlt habe. Die Gesetzgeber von Bund und Ländern haben schon, wenn auch mit gewisser, durch den demokratischen Meinungsbildungsprozeß bedingter zeitlicher Verzögerung, reagiert. Die Frage ist, was man mit dem jeweils zur Verfügung stehenden Rechtsinstrumentarium unternommen hat

und wie die öffentlichen Mittel eingesetzt worden sind. Was den Wohnungsbau anbetrifft, so macht man es sich aber zu leicht, wenn man dort, wo offensichtliche Fehlleistungen oder problematische, mit bestimmten Mängeln belastete Ergebnisse vorliegen, nur den Planern und Architekten die Schuld zuschiebt. Ein gerüttelt Maß an Mitverantwortung haben auch Wohnungswirtschaftler und Wohnungspolitiker in maßgebenden großen Wohnungsunternehmen, Kommunalpolitiker in Gemeinden und unsere Ausbildungsstätten zu tragen. Offenbar ist das Wissen um die Geschichte der Städtebaureform und der Wohnungsreform weitgehend verloren gegangen. Erst allmählich besinnt man sich wieder, kommt es zu einer Analyse der aus der Veränderung der sozio-ökonomischen Verhältnisse und durch den technischen Fortschritt sich ergebenden Folgen auf die physische Umwelt, beginnt man, die ökologischen Zusammenhänge zu begreifen und in Rechnung zu setzen.

Ob eine Stadt lebenswert ist, hängt wesentlich vom Naturpotential ab, das zu erhalten oder wieder zu gewinnen gelingt. Im Beitrag LÖTSCH wird eine Fülle von Material gerade aus ökologischer Sicht dargeboten. Es werden Verluste und Gefahren aufgezeigt und Vorschläge unterbreitet zu einer humaneren Gestaltung städtebaulicher Kleinräume und zum sorgsamem Umgang mit dem Grün innerhalb städtischer Baubereiche.

Die Landespflege bewegt aber auch die Sorge um das Schicksal des Umlandes (OLSCHOWY). Der Gefahr weiterer Zersiedlung ist ja nur zu begegnen, wenn in den Umlandgemeinden der Großstädte eine restriktive Ortserweiterungspolitik betrieben wird, landsparende Wohnungsbauformen (z.B. verdichtete Einfamilienhausbereiche) durchgesetzt werden und dort wie auch in den Innenbereichen der großen Städte nunmehr mit Nachdruck die Verbesserung problematischer Wohngebiete gefördert wird. Die Offenhaltung stadtnaher Freiflächen für Landwirtschaft, ökologische Aufgaben und Naherholung für die Allgemeinheit bedeutet aber auch, daß Freizeitwohnanlagen, wie Wochenendhäuser, Campingplätze und Ferienhauskolonien im Umland der Großstädte generell keinen Platz haben dürfen.

Dahinzielende Investitionen sind vielmehr in weiter entfernt liegende ländliche Räume zu lenken, wo sie zu immerhin temporärer Verdichtung unter bestimmten Voraussetzungen erwünscht sein können. Da aber auch auf dem Lande, in den Kleinstädten und Dörfern eine Reaktivierung erhaltenswerter Bausubstanz und der Gestaltqualität als Aufgabe ansteht, ist zu prüfen, inwieweit der Bedarf an Freizeitwohngelegenheiten hierfür dienstbar gemacht werden kann.

Zum Problem Hoch- oder Flachbau, eine Streitfrage, die in der Wohnungsbaupolitik seit dem Mietkasernenbau der Gründerjahre im letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts immer wieder aufgeflammt ist und in Notzeiten mehr zugunsten des Flachbaues, in Boomzeiten mehr zugunsten des Hochbaues beantwortet wurde, ist heute eine differenzierte Stellungnahme geboten (GASSNER). Die Bedeutung guter Wohnbedingungen für das Gelingen zwischenmenschlicher und gesellschaftlicher Prozesse, für die Familienpolitik und für die Entwicklung der jungen Generation ist unstrittig. Wenn, wie es der Berner Psychologe A. LANG formuliert, die Familie den Sinn hat, »ihren Mitgliedern eine sowohl herausfordernde wie überschaubare und bewältigbare Umwelt zu geben, welche die Persönlichkeit ihrer Mitglieder zu stabilisieren und in ihrer Entwicklung zu fördern vermag«, so ist die Anhäufung von »Wohnmaschinen«, die auf die Funktionen Schlafen, Kochen, Essen, gesprächswises Gegenüber-sitzen reduziert, die mit Mindeststandardmaßen auf die »Kern- oder Restfamilie« geplant sind und die in ihrem Umfeld kaum Möglichkeiten für Individualisierung und Sozialisation bieten, eine denkbar schlechte räumliche Voraussetzung für eine solche Entfaltung. Mangelnde Funktionsdifferenzierung in Stadtvierteln, durch Massierung baulicher

Großstrukturen verminderte informelle soziale Kontrolle und die damit verbundene Anonymität menschlichen Daseins machen Gebäude, Bewohner und Passanten auch gefährdeter gegenüber kriminellen Handlungen (KUBE). Mißt man an den angedeuteten Kriterien den Wohnungsbau nach dem zweiten Weltkrieg und den älteren Wohnungsbestand unserer Städte, so ist die Bilanz im ganzen nicht befriedigend, in gewissen Stadtbereichen bedrohlich. Um unserer und unserer Kinder Zukunft willen und in der Sorge um gesellschaftliche Auswirkungen müssen daher jetzt alle Möglichkeiten genutzt werden, das Wohnen in gesunder Umwelt, wo es gefährdet oder schon verloren ist, wieder zu gewinnen, die Stadterneuerung voranzutreiben und das Planungs- und Entwicklungsdefizit abzubauen. Immer wieder und von verschiedenen Seiten muß man die Notwendigkeit solchen Handelns der Öffentlichkeit und den Verantwortlichen vor Augen führen. Was diese Zielsetzung behindert und daher energisch verändert werden müßte, ist der Mangel an Bau- und Bodenpolitik im kommunalen Bereich, wo man trotz wahlperiodischer Rücksichten mit kurzfristigem Erfolgswang zu längerfristigen Konzepten sich durchringen müßte.

Sodann ist es die gegenwärtige öffentliche Subventionspolitik, der angesichts der drängenden Probleme eine viel zu geringe Finanzmasse zur Verfügung steht und auch eine andere Gewichtung zu geben wäre, schließlich die Steuerpolitik, die unternehmerischem Einsatz und Selbsthilfeaktivitäten noch mehr Anreize, als das bisher schon geschehen ist, gewähren sollte.

## 2. Bedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung

Sozialpsychologische Untersuchungen deuten an und Erfahrungen in der Wohnungsbau-, Wohnungsmodernisierungs- und Sanierungspraxis belegen es, daß bei kleinen Wohnungen der Freiraum besonders wichtig ist, um Möglichkeiten von Verhaltensstörungen zu mindern. Das Gefühl von Enge und Zwang hängt nicht nur von grundstücksbezogenen Dichtedaten wie Grundflächenzahl, Geschoßzahl und Geschoßflächenzahl ab, sondern auch vom räumlichen und visuellen Angebot in der nächsten Wohnumgebung. Wohnung und Wohnumfeld zusammen sind für die Familien, für alleinstehende Personen und insbesondere für die Kinder der Ort, wo das Individuum Stabilisierung durch Vertrautes und Entwicklung durch anzueignendes Neues erfahren kann, wo man die Möglichkeit haben muß, sowohl sich selbst zurückzuziehen als auch Begegnung und Austausch mit anderen zu haben, wo schließlich auch die Chance gegeben sein sollte, seine Umgebung mitzugestalten, sich mit-schöpferisch zu betätigen und so zur Identifikation beizutragen (GRUB, ZLONICKY). Gerade die Herausforderung zur Mitgestaltung und Mitverantwortung muß als ein Bestandteil von Wohnungsqualität gesehen werden, und hier liegt auch einer der wesentlichen Gründe für eine Politik der Förderung des Wohnungseigentums, für die Bereitstellung von Haus- und Mietergärten im Wohnumfeld und für eine Kleingartenpolitik, die sich der Wünsche und Bedürfnisse der Bevölkerung aus den gartenlosen Wohngebieten annimmt.

Die Attraktivität des Eigenheims im Grünen, für die es viele nicht wegzudiskutierende Gründe gibt, hat zu einer Entwicklung beigetragen, die für die Innenstädte bedrohlich geworden ist. Man muß diese Entwicklung nicht hinnehmen. Man muß dann allerdings die Voraussetzungen schaffen, die das Wohnen in der Stadt wieder attraktiv machen (BIELING). Dazu bedarf es der Modernisierung alter Wohnungen, der Bauung von Baulücken, soweit diese nicht zur Abdeckung von Gründen herangezogen werden müßen, der Verkehrsberuhigung, der Anlage von Grünflächen und Kinderspielplätzen. Aber auch Flächensanierungen werden erforderlich werden, wo der Verfall der Bausubstanz und zu schlechte Wohnungsgrundrisse Instandsetzung und Modernisierung

gen ökonomisch nicht mehr rechtfertigen und Gründe des Denkmalschutzes nicht zutreffen oder bei der Interessenabwägung zurückstehen müssen. Entscheidend für den Erfolg wird sein, ob es gelingt, Wohnungseigentum zu schaffen und insbesondere den Eigentumswohnungsbau wieder zu beleben zumal dieser sich auch am besten der baulichen Struktur der Innenstädte anzupassen vermag. Daher ist die Aufgabe dringlich, solche Investitionen finanziell tragbar zu machen. Eine Schlüsselrolle spielen die Baulandkosten. Die öffentliche Subventionierung des Bodenpreises lohnt sich — gesamtwirtschaftlich gesehen —, da hierdurch die Stadtfucht gestoppt, der Verkehr vermindert wird (BIELING). Die Wiederbelebung des Mietwohnungsbaues, insbesondere des sozialen Mietwohnungsbaues auf breiter unternehmerischer Basis aber hängt davon ab, ob man sich zu einer Änderung der Wohnungsbauförderungspolitik durchringen kann. Sie sollte eine angemessene Reduzierung investitions-hemmender Mieterschutzbestimmungen mit gezielter Hilfe für einkommensschwache Haushalte, sicherlich auch mit begrenzter Objektsubventionierung und einer Flexibilität der Wohnungsausstattung zwecks Offenhaltung einer Mieterelbsthilfe verbinden.

Flexibilität der Wohnung ist überhaupt eine Eigenschaft, der man in Zukunft größere Aufmerksamkeit widmen muß. Sie ermöglicht unterschiedliche Nutzung der Räume im Lebenszyklus der Familie, erleichtert Freizeitaktivitäten, erleichtert aber auch das Hereinholen einer temporären Teilzeitbeschäftigung und später vielleicht — was im Hinblick auf die Entwicklung der Informationstechnik keine Utopie mehr ist — verstärkt Verlegung von Berufsarbeit in die Familienwohnung. Die Folgen für die Sozialisation im Wohnumfeld und für die Struktur der Verkehrsbeziehungen werden nicht unerheblich sein. Da Baustrukturen das Gefüge für lange Zeit festschreiben, ist beim Geschoßwohnungsbau, der ja gegenüber dem Einfamilienhausbau weniger anpassungsfähig ist, die Überlegung wichtig, ob und wie man Flexibilität auch in der Nachbarschaft von Wohnungen offenhalten kann.

Rückblenden in die Verhältnisse eines großstädtischen Mietwohnungsquartiers vor den Veränderungen, die der Einbruch des motorisierten Verkehrs mit seinen Immissionen und Trennwirkungen in das städtische Gefüge gebracht hat, und die Schilderung der auch heute noch vorhandenen Wohnqualität einer größeren Wohnkolonie aus der Reformperiode vor dem ersten Weltkrieg belegen anschaulich, worauf es ankommt, wenn Wohnzufriedenheit sich ausbreiten soll (KLAUSCH). Die Wiedergewinnung solcher Qualitäten im halböffentlichen und öffentlichen Raum, maßvolle Volumina, gestalterische Sorgfalt bei den Wohnbauten und Wohnfolgeeinrichtungen, die Ausstattung mit Gärten und öffentlichem Grün und die räumliche Gruppierung des ganzen Bereichs, mithin Originalität und Individualisierung sind die Elemente, die zu bedenken sind, wenn Bedürfnissen und Ansprüchen der Bevölkerung genügt werden soll und man Partizipation vielseitiger Art anregen will (KLAUSCH, POTYKA, GRUB).

### 3. Neue Modelle und Maßnahmen

Die Wiederherstellung von »Wohnen in gesunder Umgebung« und die Berücksichtigung dieser Zielsetzung dort, wo noch Ortserweiterungen und Neusiedlungen in Betracht kommen, erfordern ein Bündel von Maßnahmen, die aufeinander abgestimmt sein müssen. Es geht hierbei um künftige Formen des Wohnens, um die Frage der vertretbaren Wohndichte sowie von Präventivmaßnahmen bei solchen Hochhauskomplexen, von denen bei einer einseitigen Belegung mit bestimmten gesellschaftlichen Gruppen ein Anstieg der Kriminalität befürchtet werden muß. Gleichzeitig geht es um die Verbesserung des Wohnumfeldes sowie um instrumentelle, ökonomische und soziale Aspekte bei Modernisie-

rungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie schließlich um die Sicherung von Grünflächen. Ein Überblick über Veränderungen auf dem Gebiet der Verkehrsplanung und des Straßen- und Wegeausbaues im städtischen Erschließungsbereich ergänzt diesen Katalog, da gerade auf diesem Sektor erhebliche Interessendivergenzen bewältigt werden müssen.

Was die Wohnformen betrifft (BORCHARD), so ist das »Stadthaus«, das zur Zeit (noch) im Vordergrund der städtebaulichen und wohnungsbaupolitischen Werbung steht, kein Patentrezept, jedoch ein Beitrag zur Problemlösung, wo es realisiert werden kann. In Citygebieten und in den Innenstädten wird es kaum ermöglicht werden können, jedoch im Stadtrandbereich und auch in den Ortskernen von Kleinstädten, sofern dort Baulücken zu schließen oder freigelegte Sanierungsflächen zu überbauen sind. Von den Kosten her gesehen, kommt das »Stadthaus« nur für bestimmte Kreise in Betracht, nicht für die breiten Schichten der Bevölkerung.

Daher müssen auch andere Einfamilienhausformen in verdichteter Bauweise fortentwickelt und gefördert werden als ein Beitrag gegen die Zersiedlung und zur Förderung der Kommunikation. Dem Einfamilienhaus mit seinem größeren Grundstücksbedarf ist bisher, gerade auch auf dem Lande, der Vorteil weitgehender, vom Bauen im Verbund unabhängiger, auch zeitlich flexiblerer Selbsthilfe zugute gekommen, was seine finanzielle Realisierbarkeit auch einkommensschwächeren Bauherren ermöglichte. Es wäre der Überlegung wert, wie man diese Chance auch anderen Einfamilienhausformen eröffnen kann (BORCHARD, POTYKA).

Die Eigentumswohnungen im Geschoßwohnungsbau sind durch Groß-Renditeanlagen und Abschreibungsprojekte für Anleger, die gar nicht Eigennutzer in diesen Anlagen sind, zu Unrecht in Verruf geraten. Gleichwohl muß man den Eigentumswohnungsbau, insbesondere im Innenstadtbereich, wieder attraktiv machen, mit differenzierten Grundrissen und in Hauseinheiten, bei denen die Zahl der Wohnungseigentümer begrenzt ist. Abzulehnen sind Großmaßnahmen mit einer Unzahl von Eigentümern. Denn diese sind völlig von einem Verwaltungsapparat abhängig und es entleert sich dann auch der Begriff des Wohneigentums im Sinne von Mitverantwortung und Mitgestaltung. Partizipationsbereitschaft wird sich in solchen Komplexen kaum entwickeln lassen (BORCHARD).

In diesem Zusammenhang liegt die Frage nahe, welche Wohndichten und Geschoßzahlen vertretbar sind, wenn Wohnqualitäten gesichert werden sollen. Dieses Problem hat die Diskussionen der letzten Jahre stark beschäftigt (GASSNER). Daß Hochhäuser kinderfeindlich sind, hat sich inzwischen wieder herumgesprochen, und man wird unter dem Gesichtspunkt der Familie mit Kindern und im Sinne einer wirklich kinderfreundlichen Kommunalpolitik denen zustimmen müssen, die den Hochhausbau als eine kapitale Fehlentwicklung des Wohnungsbaues ansehen. Dabei soll nicht geleugnet werden, daß Hochhäuser für kinderlose Haushaltungen durchaus erwünschte Wohnformen bieten können, dies ist dann Sache der Belegung. Im übrigen aber sollte — je nach Standort im Stadtgefüge — Mittelhochbau die Regel sein, in Außengebieten, wo Flachbau bevorzugt werden dürfte, auch Kombinationen beider Bebauungsweisen, um angemessene Baudichten zu erzielen und unterschiedlichen Wohnansprüchen Rechnung zu tragen. Allgemein gilt es, räumliche Vielfalt zu bewahren oder zu schaffen, mit unterschiedlichen Bauformen und Materialien zu variieren und eine anregende freilich nicht vorlaute oder brutale architektonische Inszenierung zu bieten.

Geht man den Zusammenhängen von Wohndichte und sozialer Pathologie nach, die sich in Verhaltensstörungen Jugendlicher, psychischen Erkrankungen oder gar in der An-

ziehung von Kriminalität bemerkbar machen, so gibt es dafür keine monokausale Begründung (KUBE). Denn die Menschen verfügen über die Fähigkeit, sich auch engeren Verhältnissen anzupassen und dichter zusammenzuleben. Maßgebend für das »Erträgliche« ist die soziale Schichtung nach Bildung und Einkommen und die Qualität des unmittelbaren Wohnumfeldes. Dies wird deutlich, wenn man die Verhältnisse in Altbaubezirken analysiert. Von entscheidender Bedeutung sind Höfe, Plätze, Vorgärten, die halböffentlichen und öffentlichen Bereiche, insoweit deren Gestaltung Verantwortungsgefühl, informelle soziale Kontrolle und Kontaktpflege fördert und nicht zuletzt auch das ästhetische Bedürfnis anspricht. Da unzureichende Abstufungen und Abgrenzungen zwischen öffentlichem und privatem Raum, mangelhafte Überschaubarkeit in Eingangsbereichen, Fluren und Sammelgaragen, unzulängliche Beleuchtung öffentlicher und halböffentlicher Flächen die Gelegenheit für kriminelle Delikte erleichtern, haben hier bauliche Präventivmaßnahmen anzusetzen. Sie müssen nachgeholt werden, wo im Großwohnkomplexen diese Zusammenhänge seinerzeit unbeachtet blieben. Es wäre einer unbeeinflussten Untersuchung wert festzustellen, welcher Mehraufwand an Sozialbetreuung und sonstigen Zusatzsubsidien aufgewendet werden muß, um fehlgeplante Großwohnkomplexe mit kritischer Belegung am Überleben zu halten.

Immer wieder klingt an, wie wichtig die Wohnumfeldverbesserung ist (OLSCHOWY). Hierzu zählen die Verkehrsberuhigung und der Lärmschutz, die Hof- und Straßenbegrünung, Fassadenpflege, ein Angebot an Kinderspielplätzen und eine umweltfreundliche Lösung des Garagenproblems. Daß dies alles nicht ohne öffentliche Förderung zu realisieren ist, leuchtet ein. Das gilt auch für eine Subventionierung des Garagenbaues, der häufig in Form von Tiefgaragen erstellt werden muß, um wirklich Freiflächen zu gewinnen. Gewiß wird manches im halböffentlichen Bereich durch Selbsthilfe der Eigentümer und Mieter geleistet werden können (GRUB) und die Gemeinden können für Verbesserungen im öffentlichen Straßenbereich Beiträge nach dem Kommunalabgaberecht einfordern. Jedoch darf deren Höhe nicht abschreckend wirken. Alternativkonzepte mit Darstellung auch der Folgekosten für Gemeinde und Anlieger lassen das »Machbare« erkennen und vermeiden bei den Beteiligten Enttäuschungen, die durch unrealistische Illusionen hervorgerufen werden.

Das Konzept der »Stadtoasen« verdient Nachahmung. Es geht davon aus, daß in Altbaugeländen häufig noch Freiflächenpotential vorhanden ist, das nutzbar gemacht werden kann (GRUB). Rückgewinnung des Straßenraumes als Bewegungs- und Begegnungsort für alle Altersgruppen unter Einschränkung, abschnittsweise auch Aufhebung des Benutzungsrechtes für Kraftfahrzeuge, Begrünung von Straßen und Platzflächen, Entrümpelung, Begrünung und — nach Möglichkeit — Freilegung von Innenhöfen, dazu auch Begrünung von Flachdächern sind Mittel, den Wohnwert von Baugebieten erheblich zu verbessern.

Wohnumfeldverbesserung allein reicht jedoch nicht aus. Gebäude- und wohnungsbezogene Maßnahmen müssen in absehbarer Zeit folgen, wenn in bausubstantiell kritischen Gebieten die physische und soziale Struktur erhalten werden soll (ZLONICKY). An Beispielen läßt sich zeigen, daß hierbei Verkehrsplanung und Sanierungs- bzw. Modernisierungsplanung wirkungsvoller koordiniert werden müßten, das Problem, investitionsbedingte Mietsteigerungen tragbar zu machen, gelöst werden muß und auch die Aufgabe ansteht, »neues Bauen in alter Umgebung« zu bewältigen. Historismus oder bauhistorische Maskeraden sind ebenso abzulehnen wie architektonische Brutalitäten, die sich maßstablos und schockierend in die vorhandene Bebauung drängen. Gemeindliche Gestaltungsentscheidungen können zwar größtenteils verhindern, garantieren aber allein noch keine gute

Architektur. Solche Vorschriften müssen sich in ihren Festsetzungen nicht nur auf wesentliche ortsbildcharakteristische Elemente beschränken, sondern zugleich Bestandteile eines Gesamtkonzeptes für den in Betracht kommenden Neugestaltungs- bzw. Umgestaltungsbereich sein und dabei gleichwohl eine gewisse Flexibilität für Gestaltung und Nutzung ermöglichen. Das alles bedingt jedoch intensive planerische Vorbereitung und begleitende Kontrolle, wozu Kapazitäten und Mittel zur Verfügung stehen müssen, unbeschadet der allgemeinen Forderung, daß die Sanierungs- und Modernisierungsmittel erhöht werden müssen.

Zwar können mit den angedeuteten Maßnahmen wohnbereichsbezogene Grunddefizite abgebaut werden, jedoch muß die Fürsorge auch der Sicherung und, soweit noch möglich, der Vermehrung von Dauer-Kleingartenland gelten, das in erreichbarer Nähe der Massen der gartenlosen Wohnungen, d.h. stadtteilbezogen, zur Verfügung stehen sollte. Eine Kopplung der Träger von Dauerkleingärten mit den Trägern des Geschößwohnungsbaus, wenn dieser Haus- bzw. Mietergärten nicht bereitstellt, hat es leider nie gegeben, von vereinzelt Ansätzen abgesehen. Dabei haben solche Anlagen eine hohe Benutzerdichte und sind bei einer Ausgestaltung als Kleingartenparks im Rahmen öffentlicher Grünanlagen eine Zierde jeder Gemeinde. Eine gute Freizeitpolitik muß auch dieses Anliegen in ihre Maßnahmen einbeziehen.

Die Verdrängung wohnungsbezogener Einkaufs- und Versorgungsgelegenheiten aus den Wohnquartieren durch große Einkaufszentren begegnet inzwischen ebenso skeptischer Distanz wie die überzogenen Konzentrationen bei Anlagen des Gemeinbedarfs. Eine derartige Infrastrukturpolitik entzieht dem Wohnumfeld fußläufig erreichbare, der Sozialisation dienliche Einrichtungen und trägt zur Verarmung an örtlichen Angeboten bei.

Auch in der Verkehrsplanung hat ein Umdenken begonnen. Die Generalverkehrsplanung der Gemeinden wird heute verstanden als Bestandteil eines komplexen Zielfindungsprozesses. Er soll bewirken, daß diese Fachplanung in die städtebauliche Gesamtplanung integriert wird. In Problemfällen werden auch bereits Umweltverträglichkeitsprüfungen praktiziert. Nach den 1979 bekanntgegebenen Zielvorgaben des Bundesverkehrsministers für den Bundesfernstraßenbau ist »immateriellen Gütern« ein höherer Rang eingeräumt, Umweltqualität wird ein maßgebliches Ziel, intensivere Beteiligung der Gemeinden mit ihren städtebaulichen Anliegen, eine Bürgerbeteiligung vor der Linienbestimmung, d.h. vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werden gefordert. Die Auswirkungen des Meinungs- und Methodenwandels werden spürbar. Daraus leiten sich grundsätzliche Forderungen ab (KÜNNE). Diese gelten nicht nur für Bundesfernstraßen, sondern auch für Verkehrsplanungen anderer öffentlicher Straßenbaulastträger.

Bestehende Generalverkehrspläne der Gemeinden sind zu überdenken. In die Überlegungen ist die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs verstärkt einzubeziehen, auch ist die Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs nunmehr Gebot. Neue Verkehrsstraßen sind knapper und umweltgerechter, auch hinsichtlich der Knotenpunkte, zu planen. Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch bei der Erneuerung älterer Verkehrsstraßen. Im Bereich der Baugebieterschließung (Straßen, Wege, Plätze, Parkierungsflächen, Erschließungsgrün einschl. Kinderspielplätze) befinden sich gegenwärtig neue Planungsrichtlinien in der Vorbereitung. Sie berücksichtigen, daß Erschließungsverkehrsanlagen außer der »Verkehrsfunktion« und »Leitungsfunktion« auch der »Aufenthaltsfunktion« und der »Umweltfunktion« zu dienen haben, und daß Trennwirkungen und Verkehrsemissionen zu mildern sind. Folgerichtig werden in den Richtlinien umweltabhängige Belastbarkeit und Nutzungsvielfalt für Bemessung und Ausgestaltung maßgebend.

Bei der Wohnumfeldverbesserung ergeben sich hinsichtlich der Verkehrsplanung zwei Forderungen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind nicht isoliert zu planen, sondern aus einem städtebaulichen Gesamtkonzept bzw. Stadtteilentwicklungskonzept zu entwickeln. Auch ist Vorsorge zu treffen, daß lokale Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht zu unzumutbaren Belastungen anderenorts führen. Solche Aktionen müssen daher auch im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplan und einer Stadtteilverkehrsplanung für fließenden und ruhenden Verkehr unternommen werden. Im übrigen ist die Straßenbautechnik vielseitiger und anpassungsfähiger geworden und es gibt vorbildliche Lösungen für Straßenbepflanzungen, die den schwierigen Standortbedingungen und Gefährdungen seitens des Winterdienstes gewachsen sind (KÜNNE).

Abschließend sei hervorgehoben: Auch für die Verkehrsplanung gilt die Erkenntnis, daß eine Partizipation der Bürger, korrigierender Widerspruch und Rücksichtnahme auf sich artikulierende Sorgen und Bedürfnisse durchaus produktiv sind. Denn Verkehr ist ein gesellschaftliches Ereignis und nicht allein Herausforderung technischer Perfektion. Weisheit bedeutet hier Mäßigung und Rücksichtnahme.

#### 4. Abschließende Thesen

Zur Behebung der durch die Verluste an Wohnqualität entstandenen Probleme ist ein Bündel aufeinander abgestimmter Maßnahmen erforderlich.

1. Das »Stadthaus« kann unter bestimmten standortmäßigen und finanziellen Voraussetzungen eine Hilfe sein. Wichtiger aber ist allgemein eine Fortentwicklung von Einfamilienhausformen in verdichteter Bauweise sowie von Eigentums- und Mietwohnungsformen im Geschosbau unter Berücksichtigung von Möglichkeiten der Ausbauflexibilität und Selbsthilfe. Die Konsequenzen bezüglich Miethöhe bzw. Belastung sind zu beachten. Beispiele »Experimentellen Städtebaues« bleiben ohne nachhaltige Auswirkung, wenn zur Frage der Wirtschaftlichkeit und der Energieeinsparung der tragbaren Belastung kein Beitrag geleistet werden kann.
2. In Bereichen von Wohnungsmassierungen ist baulichen und sozialen Präventivmaßnahmen im Hinblick auf kriminelle Gefährdung größere Aufmerksamkeit zu widmen.
3. Die Wohnumfeldverbesserung ist inzwischen als wirkungsvolle Strategie zur Wiederherstellung von Wohnqualität in Baugebieten erkannt. Sie bedarf zum nachhaltigen Erfolg aufeinander abgestimmter Maßnahmen der Verkehrsberuhigung einschließlich angemessener Vorsorge für den Stellplatzbedarf, der Straßen- und Hofbegrünung, der Kommunikationsflächenbeschaffung und Sozialausstattung (Kinderspielplätze usw.) sowie der Fassadenpflege. Örtliche Restriktionen für den Kraftfahrzeugverkehr müssen auch überörtlich abgestimmt sein, um Verkehrsberuhigung andernorts zu vermeiden. Für Wohnumfeldverbesserungsbereiche sind die Investitions- und Folgekosten und deren Aufbringung zu bedenken und ggf. Stufenpläne zur Realisierung zu entwickeln.
4. In vielen Fällen genügt Wohnumfeldverbesserung nicht, bauliche Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen werden unumgänglich. Hier stellt sich auch die Aufgabe »Neues Bauen in alter Umgebung«. Die zwischen normativer Perfektion baulicher Anforderungen und finanzieller

Tragbarkeit der Maßnahmen für Bauherren und Mieter sich ergebende Diskrepanz muß von vornherein bedacht und durch Flexibilität im Ausbau sowie durch direkte und indirekte Förderungsmaßnahmen behoben werden können.

5. In der Verkehrsstraßenplanung ist ein Umdenkprozeß eingeleitet, der auf allen Planungsebenen Unterstützung verdient und durch fachliche Fortbildungsveranstaltungen gefördert werden sollte. Entsprechendes gilt für den Erschließungsbereich innerhalb der Baugebiete, wo sich eine »Hierarchisierung« durchsetzt und der Alleinanspruch des Kraftfahrzeugs zugunsten anderer Benutzer — unter Beachtung der Verkehrssicherheit — zurücktritt, um einer vielfältigeren Ausgestaltung Raum zu geben. Gesichtspunkte der Erschließungsökonomie dürfen hierbei nicht ausgeklammert werden.
6. Innerhalb der Baubereiche der Städte hat sich die Verminderung von Grünflächen oder von Freiflächen, die als potentielle Grünflächen gelten konnten, ökologisch, sozial und gestalterisch als verhängnisvoll erwiesen. Die Bereitstellung von Grünflächen im städtebaulichen Zusammenhang, deren bedürfnisgerechte Ausgestaltung und Pflege ist nicht nur eine stadthygienische Ausgleichsmaßnahme oder ein gestalterisches oder denkmalpflegerisches Anliegen, sondern beansprucht auch als Bestandteil einer Freizeitpolitik im Sinne von Familienpolitik und Sozialpolitik einen hohen Stellenwert. Der Abbau bereichsbezogener Gründefizite rechtfertigt daher auch einen hohen Einsatz an Mitteln.
7. Isolierte Aktionen und hektisches Herumkurieren an lokalen Symptomen versprechen keinen nachhaltigen Erfolg, erforderlich ist vielmehr ein langfristiges, in Stufen sowie nach Maßgabe der Notstände und auch der Effizienz zu realisierendes Gesamtprogramm zur Verbesserung der Wohnverhältnisse in kritischen Stadtgebieten. Ein solches Programm muß Grundlage vorsorgender kommunaler Bodenpolitik sein und bildet die Basis örtlicher Projekte, sobald sich Realisierungschancen abzeichnen und die Partizipation der Beteiligten zu entwickeln ist. Es zeigt sich dann auch, inwieweit Maßnahmen der Bodenordnung, planakzessorische Rechtsinstrumente und Handhaben der Bauordnung eingesetzt werden müssen. Zwei Voraussetzungen sind freilich zu erfüllen. Die Gemeinden müssen finanziell in die Lage versetzt werden, ihre dringlichen Aufgaben anzupacken. Und es müssen Prioritäten gesetzt und kommunalpolitisch abgesichert werden. Hierbei wird manches auch Wünschenswertes hintangestellt werden müssen, um das Wesentliche, nämlich die Abwendung von Gefahr, und das Zukunftsträchtige verwirklichen zu können. Unverzichtbar ist dabei die Einbeziehung aller Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung in eine langfristige übergeordnete kommunale Entwicklungspolitik, die einerseits so viel Bindungswirkungen wie nötig entfaltet, um der permanenten Gefahr auseinanderlaufender Teilentscheidungen wirksam begegnen zu können, andererseits aber für eine Anpassung an die sich ständig wandelnden Wert- und Lebensvorstellungen der Gesellschaft — vor allem hinsichtlich des »Wohnens in gesunder Umwelt« — so viel Spielraum wie möglich offenläßt.

## Kritische Betrachtung der Entwicklung

Alles Gebaute ist Folge von Entscheidungen und daher auch von Fehlentscheidungen. Wie eine Gemeinde ihrer städtebaulichen Aufgabe, für die räumlichen Bedürfnisse der Menschen Vorsorge zu treffen, nachgekommen ist, erweist sich in der Verteilung, Zuordnung und Überlappung der unterschiedlichen Nutzungsflächen, im Maß ihrer baulichen Nutzung, in der Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, in der Verknüpfung dieser Flächen für unterschiedliche Tätigkeiten durch Einrichtungen der technischen Infrastruktur, in der Gestaltung der Baukörper und Freiräume. Die Entscheidung über städtebauliche Entwicklungsziele, über den Ausgleich unterschiedlicher Interessen, über zielkonformen Einsatz technischer und rechtlicher Mittel basieren nun nicht nur auf den Ergebnissen einer technisch-ökonomischen Prozedur, sondern sind wesentlich bestimmt von normativen Ansprüchen, Wertvorstellungen und Wertentscheidungen der Gesellschaft im allgemeinen und der örtlichen Gemeinschaft der Gemeinde im besonderen. Wertvorstellungen und Zielsetzungen sind an die Geschichte gebunden, unterliegen dem Wandel der Zeit und ihrer Verhältnisse. Städtebauliche Struktur und Gestalt werden heute nicht wie in der vorindustriellen Zeit durch das religiös bestimmte, hierarchische Weltbild des Mittelalters geprägt oder durch die landesherrliche Elite des Absolutismus. Mit dem Heraufkommen der industriellen Gesellschaft hat sich der Pluralismus entwickelt, eine wachsende Komplexität aller Lebensbereiche, und in dieser »pluralischen Gesellschaft« sind mehrere Wertvorstellungen nebeneinander möglich. Das erfordert Toleranz, Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse und Wertpräferenzen anderer, der unterschiedlichen Gruppen und Schichten der Bevölkerung nämlich, wie immer man sie soziologisch definieren mag.

Es ist daher bei der räumlichen Vorsorge in der Konkurrenz gegenläufiger Interessen von Fall zu Fall abzuwägen, wie Individual- und Gruppeninteressen berücksichtigt, zugleich das Gemeinwohl gefördert werden kann. Der Bundesbaugesetzgeber hat der städtebaulichen Planung die Aufgabe gestellt, »eine geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung zu gewährleisten und dazu beizutragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern. Bei der Aufstellung dieser Planungen sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.«

### 1. Leitbild und Ideologie im Städtebau

Die Entwicklung des Städtebaues und Wohnungswesens lehrt, daß bei der Entwicklung von Ordnungsvorstellungen über die Nutzungsverteilung und von Gestaltungskonzepten für das dreidimensionale Gefüge von Baukörpern und Freiräumen die Planer und Architekten und mit ihnen andere, die für Umweltgestaltung Mitverantwortung tragen, von wechselnden Leitbildern beeinflusst worden sind. Diese beinhalten politisch-soziale Vorstellungen; sie konkretisieren durch Umsetzung in technische Dimensionen, wie man die physische Umwelt beschaffen sehen möchte. Als generalisierte Abbildung komplexer Strukturen sind sie auf Hervorhebung bestimmter Eigenschaften angewiesen, unter Vernachlässigung anderer Bestimmungsgründe der Wirklichkeit, was naturgemäß den Realitätsbezug relativiert. Nicht erst seit dem Anbruch des Industriezeitalters mit seinen durch die Entfaltung von Wirtschaft, Technik und der rasan-

ten Urbanisierung sich häufenden Problemen sind Leitbilder Reaktionen auf unbefriedigende räumliche Verhältnisse. Als Reform-Modelle oft utopischen Charakters waren sie aus dem Protest gegen Mißstände entstanden: Entwürfe einer besseren Zukunft. Man darf nicht vergessen, daß ohne utopische Impulse sich in der Geschichte zum Fortschritt hin, zur Bewältigung der in der Zeit jeweils als vordringlich empfundenen Aufgaben sich nur wenig bewegt hätte.

Wenn freilich ein aus dem Erneuerungs- und Veränderungsimpetus geborenes Entwicklungsmodell nur auf die Faszination vertraut, die radikale Vorschläge auf eine unkritische Menge auszuüben pflegen, wenn es sich nicht mit der Einsicht in die vorgegebene Wirklichkeit verbindet und die Mühsal einbezieht, daraus Innovationen abzuleiten, wird ein solches Leitbild zur Ideologie. Seine Träger sehen die Wirklichkeit nicht, wie sie ist, sondern wie sie sie sehen wollen. Ihren Wunschbildern liegen Heilslehren und vermeintliche Bedürfnisse der Gesellschaft zugrunde, die Teilaspekte verabsolutieren, Überreaktionen auf Teilwirklichkeiten sind und so Lösungen zu erzwingen suchen, mit denen der Freiheitsgrad der so Beglückten nicht erweitert, sondern eingeschränkt wird. Aber auch dort, wo »gesellschaftliche Veränderungen« nach selbstherrlicher intellektueller Konstruktion nicht intendiert sind, unterliegen Städtebau und Wohnungsbau den rasch wechselnden Moden der Zeit.

### 2. Normative Forderungen der Gesetze

Die vorhandene städtebauliche Situation und Wohnungsbausubstanz in Stadt und Land ist das Ergebnis eines geschichtlichen Prozesses und man kann aus dem Bestand ablesen, welche ökonomischen, sozialen, kulturellen und politischen Kräfte im Wandel der Zeit Struktur und Gestalt — regional und lokal — beeinflusst haben und welche Leitbilder bei den Veränderungen jeweils Pate standen. Mit dem Erkennen der Notstände und Probleme, mit dem Wachsen eines öffentlichen Verantwortungsbewußtseins verdichten sich die normativen Anforderungen an die Umweltgestaltung durch Gesetze. Sie können freilich kein Zielsystem enthalten, sondern nur Kataloge von Zielkategorien, dafür aber Rechtsinstrumente und Förderungshandhaben, die es zu nutzen gilt.

Wenn wir die Leistungen und Ergebnisse des Wohnungsbauens nach dem zweiten Weltkrieg betrachten und in diese Ergebnisse auch die Umwelt, den städtebaulichen Aspekt in die Qualifizierung als höchst wichtigen Gesichtspunkt einbeziehen, so ist von der Menge her Gewaltiges geschaffen worden. Es ist auch festzustellen, daß die Gesetzgebung von Bund und Ländern die Wege hierzu geebnet und immer wieder reagiert hat. Ich darf an die Aufbaugesetze der Länder seit 1948 erinnern, an die beiden Wohnungsbaugesetze des Bundes der fünfziger Jahre, insbesondere an das Zweite Wohnungsbaugesetz von 1956, das inzwischen mehrfach novelliert wurde, an die Landesbauordnungen der Länder, ebenfalls mehrfach novelliert, an das Bundesbaugesetz von 1960 und an das Städtebauförderungsgesetz von 1971 mit ihren Novellen von 1976 und 1979, an die Baunutzungsverordnungen in den Fassungen von 1962, 1968 und 1977, an das Wohnungsmodernisierungsgesetz von 1976/1978, an die neueren Naturschutz- und Landschaftspflegegesetze, die mit dem rheinland-pfälzischen Gesetz von 1973 beginnen, schließlich an das Bundesimmissionsschutzgesetz und an

die Denkmalschutzgesetze der Länder. Würde man sich die Mühe machen, die in diesen Gesetzen in Bezug auf die Qualifizierung des Wohnungsbaues enthaltenen Ziele und rechtlichen Handhaben systematisch zusammenzufassen, so würde man zwar keine geschlossene Konzeption erhalten, was auch gar nicht Sache von Gesetzen sein kann, jedoch eine Fülle von Leitsätzen und Instrumenten, die dem Anliegen »Schaffung, Erhaltung und Wiederherstellung von Wohnungen in gesunder Umwelt« dienlich sind: ein baupolitisches, bodenpolitisches und landschaftsgestalterisches Instrumentarium.

Es fragt sich, wie die verantwortlichen Träger der Bauleitplanung, der Landschaftsplanung und des Wohnungsbaues dieses Instrumentarium genutzt und im konkreten Fall die Zielkategorien in räumliche Konzepte und Realisierungen eingebracht haben. Welche Leitbilder und »Sachzwänge« haben hierbei mitgewirkt?

### 3. Die Entwicklung unter dem Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt

Die Kriegszerstörungen boten die Chance, die Innenbereiche der betroffenen Städte den neuen Anforderungen, dem Strukturwandel der Wirtschaft und dem Verkehr anzupassen sowie beim Wiederaufbau vernichteter oder beschädigter Wohnungsbausubstanz hygienischen Erfordernissen, insbesondere in bezug auf Belichtung, Belüftung und Gebäudeabstände Rechnung zu tragen. Diese Gelegenheiten wurden auch genutzt, oft mehr schlecht als recht in struktureller oder gestalterischer Hinsicht aus heutiger Sicht, aber man muß gerechterweise die finanziellen und bau- und bodenrechtlichen Schwierigkeiten jener Anfänge berücksichtigen und den doch zunächst sehr bescheidenen Erwartungshorizont. Trotzdem gelangen mancherorts beachtliche, zukunftssträchtige Lösungen, wobei auch die Leistungen der Umlegungsstellen bei der Neuordnung der Grundstücke nicht unerwähnt bleiben dürfen. Allzu leicht gerät ja in Vergessenheit, mit welchen Schwierigkeiten man sich damals herumschlagen mußte und wieviel Idealismus aufzuwenden war, aus Trümmern neue Umwelten entstehen zu lassen oder in den Randgebieten Wohnungsnotbauprogramme durchzuführen. Die Aussicht, nach Krieg, Verlust der alten Heimat, den Zerstörungen in der verbliebenen Heimat wieder ein Dach über dem Kopf oder gar neues Wohneigentum zu gewinnen, hatte gewaltige Selbsthilfekräfte mobilisiert.

Als mit Beginn der fünfziger Jahre die große bauliche Expansion der Städte und auch zahlreicher Landgemeinden begann, geschah dies unter maßgeblichem Einfluß des Leitbildes der »gegliederten und aufgelockerten Stadt«. Es war aus der Antithese gegen die versteinerte und verdichtete Mietskasernenstadt der (ersten) Gründerzeit abgeleitet, als »Trabantenstadtsystem« bereits von BRUCH (1870) vorformuliert, von Ebenezer HOWARDS Gartenstadtkonzept (1898) befruchtet und um 1910 entwickelt, hat dann von der ersten Welle der englischen New Towns nach dem zweiten Weltkrieg die Elemente der »Nachbarschaftseinheit« bei uns aufgenommen und 1957 (Göderitz, Rainer, Hoffmann) eine lange Zeit gültige Formulierung gefunden, wobei auch Grundsätze der von sozialem Pathos getragenen »Charta von Athen« (1933) mit einfließen. Trennung der Funktion, zusammenhängendes Freiflächenetz als Gliederungssystem der Stadtteile, aufgelockerte Bebauung der Wohngebiete, Zuordnung der »Nachbarschaften« zu ihren Zentren, mithin Aufgliederung in sozialökonomische Versorgungseinheiten waren die Grundgedanken dieses Konzepts. Wenn auch die Soziologen nachgewiesen haben, daß die von den angelsächsischen Erfindern der Neighbourhood-Unit ursprünglich gehegten und bei uns lange nachgeplapperten ideologischen Erwartungen unrealistisch sind und der gesellschaftlichen Wirklichkeit unserer Zeit widersprechen, so bleibt doch das Verdienst dieses Konzepts, die Gliederung der Baubereiche

und deren Ausstattung mit zentralen Diensten, differenzierte Erschließung, Mannigfaltigkeit des physischen Milieus und den Bezug zu Grünräumen als Gestaltungsprinzip in das allgemeine Bewußtsein gehoben zu haben. Es ist zu bedauern, daß man dieses Leitbild nicht rechtzeitig weiterentwickelt hatte, z.B. im Sinne engerer Zuordnung und Verknüpfung nichtstörender Nutzungen sowie einer günstigeren Auslegung für den öffentlichen Nahverkehr durch Einbeziehung von »Bandstadt«-Elementen, wozu ja bereits Ansätze erkennbar waren.

In den Neubaugebieten wurden die schon in den zwanziger Jahren entwickelten Bebauungsweisen und Erschließungsformen, die mit hervorragenden Wohnsiedlungen, z.B. in Berlin und in Frankfurt a. M., internationale Beachtung gefunden hatten, angewandt und fortgebildet: sehr viel Zeilenbau im Mittelhochbau bis zu vier, selten fünf Geschossen, nur vereinzelt Hochhäuser, und im übrigen auch Versuche, eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen, darunter auch Einfamilienhäuser als Einzel-, Gruppen- und Reihenhäuser innerhalb der Nachbarschaften unterzubringen. Da und dort konnte auch einmal eine gelungene Gruppenkleinsiedlung in solche Konzeptionen mit dichter Bebauung integriert werden. Daß hierbei Einzelhäuser vorherrschen, ist verständlich, da diese für Selbsthilfe besonders geeignet sind. Die Bemühungen um eine Bereicherung der Wohnbauformen und um Verbesserung der Wohnungsgrundrisse sollten ebenso anerkannt werden wie gelungene städtebaulichen Kompositionen aus verschiedenen Wohnbauformen einschließlich der gärtnerischen Details und die Ausstattung neuer Baugebiete mit Anlagen des Gemeinbedarfs und sonstigen Folgeeinrichtungen. So zeigen z.B. die Demonstrativbauvorhaben des Bundes und der Länder eine Fülle von Beispielen, die im Wohnwert auch heutiger, an mißlichen Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit gereifter Kritik standhalten, wenn auch der Formenkanon im Arrangement der Baukörper und deren Durchgestaltung im einzelnen oft recht monoton verblieb und erst später bereichert wurde und außerdem man die Motorisierung mit ihrer unerwarteten Entwicklung und Folgewirkung zunächst unterschätzt hatte. Vielfach wird die Bemühung sichtbar, einerseits dem Wunsch nach dem »Wohnen im Grünen« nachzukommen, andererseits Konzepte mittlerer Wohndichte zu realisieren.

Man darf freilich nicht übersehen, daß es mit der quantitativ hohen Wohnungsbauleistung jener Periode auch wenig befriedigende Lösungen gab, phantasielose Reihungen und stereotype Massenhaftigkeit, sture Erschließungsnetze, wenig Phantasie in der Gestaltung des Grüns, das als »steriles Abstandsgrün« die »Öde« dieser Baugebiete noch steigerte. Kein Wunder, daß solche Ortsteile, häufig von Großbauträgern »aus einer Hand« fabriziert und ohne Rücksicht auf eine soziale Differenzierung belegt, dazu beigetragen haben, das Konzept der gegliederten und aufgelockerten Stadt in Mißkredit zu bringen. Ihm wurden aber — ohne die Ursachen sauber zu unterscheiden — noch andere Entwicklungen angelastet, nämlich die Zersiedlung und die mit dem »Wohnen im Grünen« verbundenen faktischen und vermeintlichen Probleme.

### 4. Der Drang zum Wohnen im Grünen und die Zersiedlung

Was das vielbeschworene, aber auch gelästerte »Wohnen im Grünen« anbetrifft, so gibt es dazu gewichtige Gründe. Seit den fünfziger Jahren hat der Siedlungsdruck in den Ballungsrandzonen und weit in das Umland der großen Städte hinaus mächtig zugenommen, insbesondere dorthin, wo sich besondere klimatische und landschaftliche Qualitäten erhalten haben und der Ausbau der Verkehrseinrichtungen die bauliche Nutzung solcher Gebiete begünstigte. Die im Gefolge der zweiten Industrialisierungswelle und der Umschichtung der Berufs- und Erwerbsmöglichkeiten in breiten

Bevölkerungskreisen zu verzeichnende Anhebung des Wohlstandes, vermehrte Freizeit, Massenmotorisierung brachten es mit sich, daß individuelle Bedürfnisse und Wünsche in bezug auf Wohnen und Freizeitnutzung eher Aussicht auf Verwirklichung finden. Angebote hierzu gab es »draußen«. Die Siedlungsbewegung partizipiert vor allem von den Abwanderungen aus den Ballungskernen. Die Gründe zu solcher Flucht sind vielschichtig. Heute liegt es nahe zu sagen, man wandle wegen der wachsenden Immissionen ab (Lärm, Umweltverschmutzung) und suche eine angenehmere Umwelt für die wohnliche Bleibe. Es ist die Sorge um die Kinder nun mehr als um die Nähe zum Arbeitsplatz des »Haushaltsvorstandes«. Es ist der Wunsch nach größeren, individuellen Wünschen mehr entsprechenden und auch im Wohnumfeldbereich attraktiver gelegenen Wohnungen, für die es in den Innenstädten und in den älteren Baugebieten bisher kein angemessenes Angebot gab. Es ist der Wunsch nach Nähe zur Natur, die im Bewußtsein des mitteleuropäischen Menschen — und sicher nicht nur bei ihm — seit der englischen Aufklärung, der Klassik und Romantik tief verankert ist. Es ist aber auch das Streben nach Eigentum und in Verbindung damit das Bedürfnis nach Unabhängigkeit und Selbstgestaltung. So ist das Einfamilienhaus die populärste Wohnform geblieben, von vielen erstrebt, wenn möglich, frei von verordneter Architektur und allem, was den Prozeß der Emanzipation behindern könnte. Man darf nicht vergessen, daß der Zug ins »Grüne« in den deutschen Großstädten schon sehr früh, nämlich seit Beginn der baulichen Verdichtung in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, sich bemerkbar machte, eine Tendenz, der freilich lange Zeit nur die Begüterten folgen konnten.

Überblickt man die Wohnungsbauleistung bezüglich ihrer Anteile an Geschoßwohnungen (Mietwohnungen, Eigentumswohnungen) und an Einfamilienhäusern (Familienheimen), so ist das Ergebnis nach Gemeindegrößenklassen und auch regional sehr unterschiedlich, insgesamt aber doch so, daß der Anteil an Eigentumsmaßnahmen im Vergleich mit unseren westlichen Nachbarn zurückhängt. Die Gründe im einzelnen zu analysieren, ist hier nicht der Ort. Aber Schuld an solcher Entwicklung, die, wie angedeutet, nicht den Wünschen der Mehrheit der Bevölkerung entspricht, tragen nicht nur »Sachzwänge«, etwa das Erfordernis ökonomischen Bauens, hohe Bodenpreise, sondern — gerade auch im Hinblick auf Erscheinungen von Bodenspekulation — auch unzulängliche gemeindliche Bau- und Bodenpolitik, öffentliche Förderungspraxis und — nicht zu übersehen — die Wohnungspolitik gewisser großer und einflußreicher Wohnungsunternehmen schließlich auch undifferenzierte Lehrmeinungen, von Kathedern verkündet und durch Medien verbreitet.

Der seit den fünfziger Jahren ungebrochene Drang zum Einfamilienhaus mußte überall dort, wo in Ballungsrandzonen und auf dem Lande keinerlei Konzeptionen für eine Steuerung dieses Siedlungsdruckes bestanden, ein Defizit in der Planung und ein Defizit an vorausschauender Bodenpolitik, darüber hinaus auch die Abwesenheit einer regionalen Koordination zu beklagen waren, zur Zersiedlung führen. Diese Erscheinung äußert sich nicht nur in dem oft beklagten gestaltslosen, die Landschaft überziehenden Einfamilienhausbrei und in einem wirren Durcheinander von Wohnbereichen und gewerblichen Nutzungen oder in der Verbreitung von Ferienhäusern, Wochenendhäusern und Campingplätzen auch dort, wo Landschaft für die Allgemeinheit freigehalten, der Landwirtschaft verbleiben oder ökologischen Aufgaben reserviert bleiben mußte, es stellen sich auch verhängnisvolle sozioökonomische Folgen ein. Sie zeigen sich in einer erheblichen Verlängerung der Fahrwege, wobei die geradezu erzwungene PKW-Benutzung zu einer Belastung mit zusätzlichem Individualverkehr in den Ballungskernen führt. Sie zeigen sich in einseitiger Belastung öffentlicher Nahver-

kehrssysteme, deren Verkehrskosten zudem durch geringe Anschlußdichten überhöht sind. Sie zeigen sich in einer Verlagerung der Nachfrage nach Versorgungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur in die Außengebiete, verbunden mit einer Unterversorgung der Bevölkerung in den Ballungsrandzonen, da die Standorte dieser Einrichtungen der verlagerten Nachfrage nur allmählich folgen können. Nicht zuletzt ergeben sich erhebliche Erschließungsprobleme in den Bereichen der Streusiedlung, wodurch die Gemeinden vor einem kaum zu bewältigenden Nachholbedarf an Straßenbau-, Ver- und Entsorgungsanlagen gestellt werden. Hierbei ist nicht nur der (einmalige) Investitionsaufwand zu beachten, sondern auch der in den Tarifen und Gebühren neben Schuldzinsen und Abschreibung sich niederschlagende erhöhte Betriebs- und Unterhaltungsaufwand solcher Dispersion.

##### **5. Das Paradigma »Urbanität durch Dichte und Verflechtung« und seine Folgen**

Die allzu starre Trennung der Funktionen in den »Retortenstädten« einerseits, der Mißbrauch der Landschaft durch die Zersiedlung (»privatistische Vergeudung«) andererseits leiteten über zu dem Zielbild »Urbanität durch Dichte und Verflechtung«, das in den sechziger Jahren städtebauliche Theorie und Praxis zu beherrschen begann. Unter dem Einfluß einer unkritischen Wachstums- und Machbarkeitseuphorie, einer bar jeder historischen Erfahrung und Einsicht sich gebärdenden technokratischen Prophetie kam es zu riesigen Wohnsilos, Hochhauskomplexen und Überlagerungen baulicher Nutzungsdichten, von denen man sich nun alles Heil erhoffte, während der Einfamilienhausbau verfehmt wurde. Parallel zu diesem Hochhausmythos kamen Tendenzen zur Abwertung der Familie auf, die Hoffnung auf »alternative Lebensformen« und der Glaube an die allein glücklich machende Wirkung öffentlicher Einrichtungen.

Als Startzeichen zur Verdichtungswelle gilt die seinerzeit vielbeachtete Rede Edgar SALINS vor der Hauptversammlung des Deutschen Städtetages 1960, die angesichts zunehmender Sorgen um die Innenstadt- und Stadtumlandentwicklung die »Erneuerung unserer Städte« zum Generalthema hatte. SALIN entfaltete zum Begriff »Urbanität« eine Fülle von Gedanken zur Charakterisierung des urbanen Menschen und stadtgesellschaftlicher Qualitäten, legte die Notwendigkeit einer neuen Stadtform dar, ohne jedoch — als Staatswissenschaftler und Soziologe — hierzu Strukturkonzepte anzupreisen: »Entgegen dem heute so beliebten Schlagwort, daß eine »Entballung« der Städte notwendig ist, scheint mit die vordringliche Aufgabe darin zu bestehen, ihre »Aushöhlung« zu verhindern. Nicht die Auflösung der Stadt schafft neue Form, sondern nur die Stärkung des Kerns vermag bis in die äußersten Bezirke ein neues Leben auszustrahlen. Erst danach wird eine sinnvolle Entballung überhaupt möglich, und erst danach kann ernstlich eine Gründung von »Trabantenstädten« erwogen werden, die mehr als ein bloßes Häuserkonglomerat sind.« Liest man den Verhandlungsbericht jener Tage, so wird man vieles bereits angesprochen finden, was uns heute auf den Nägeln brennt, naturgemäß aus der Sicht der Großstädte, aber in maßgeblichen Beiträgen doch auch auf die allgemeine Urbanisierungsproblematik bezogen, ohne daß man daraus schließen könnte, welche Bauideologie folgen würde. So hat auch SALIN nicht verhindern können, daß im nachhinein »Urbanität« für alles herhalten mußte, was man unter Berufung auf Wissenschaft oder im Dienste massiver Profit- oder Machtinteressen sich als Leitbild bzw. Ideologie zusammenbraute. Eine neue Stadtsoziologie »Gesellschaft durch Dichte, Kommunikation und Funktionsmischung«, das Argument optimaler Ausnutzung städtebaulicher Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Haltepunkte des öffentlichen Schienen-Nahverkehrs, die technische Machbarkeit riesiger

Gebäude mit ihren Betriebseinrichtungen, Übereinanderstapelung unterschiedlicher Nutzungen gelegentlich auch in den neuen Wohnsilos, das alles versprach mit urbanem Leben erfüllte Bereiche und eine Gesellschaft, die, durch solche Umwelt geprägt, der »Moderne«, dem »Fortschritt«, der »Lebensqualität«, was immer man unter solchen schillernden Begriffen auch verstehen mochte, endlich zugeführt sei.

»Hohe Dichte ist auch Voraussetzung für einen gesellschaftlichen Fortschritt... In Großkomplexen kann privater Lebensbereich dichter als bisher mit Arbeitsplätzen, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen verknüpft werden. Diese Verknüpfung wird in Zukunft immer wichtiger für eine rationelle Lebensführung...« »Das Phänomen der Konzentration wird sich ausweiten. Gartenstädte und Kleinsiedlungen, Villenvororte sind nicht Lösungen für die Stadt der Zukunft. Dörfer in der Großstadt sind Teppiche schlechtgenutzten, jedoch hochwertigen Baulandes... Es gibt keinen Grund, warum die Außengebiete nicht auch verdichtet werden sollten...« »Der Trend zur Konzentration drückt die Menschen mit unwiderstehlicher Kraft zusammen. Hohes Wohnen mit verringerten Gebäudeabständen in grüner, parkartiger Umgebung wird das städtische Bild prägen...«

Die Verdichtungsthese, vorstehend mit Zitaten prominenter Städtebauer aus jenen Jahren belegt, wurde gläubig akzeptiert von Planern, Architekten und Kommunalpolitikern und mit Beifall aufgenommen von manchen Großinvestoren, auch solchen des sozialen Wohnungsbaues. Die mit Pathos vorgetragenen, für zentrale Standorte großstädtischer Bereiche abgeleiteten Konzeptionen sind aber nicht nur in Innenstädten gebaut worden, Komplexbebauung hat man auch in Außengebieten erörtert und die Hochhausbebauung ist allenthalben in die Landschaft vorgedrungen. Hochhausgiganten erheben sich nicht nur in großstädtischen Zentren, deren besondere Lagegunst durch Stapelung von Arbeitsplätzen für tertiäre Berufe bis zum äußersten nutzend und als »Bedeutungsträger« Wirtschaftsmacht, gesellschaftliche oder politische Bedeutung signalisierend. Sie wurden in Städten aller Größenordnungen auch als Wohnbauten errichtet, als Scheiben-, Kreuz-, Ypsilon- und Punkthäuser, als Solitäre, die in mehr oder weniger großen Abständen voneinander stehen oder sich als »Dominanten« aus Flachbau- und Mittelhochbaubereichen erheben, schließlich auch als massierte Gruppenanlagen mit gezackter Skyline.

So beherrschen sie das Orts- und Landschaftsbild, als Denkmäler ihrer Erbauer, Bauherren und Architekten, als Groß-Anlageobjekt ihrer Investoren, die dort öffentliche Mittel oder »vagabundierendes«, zu Abschreibungsobjekten drängendes Kapital angelegt haben, als Ergebnisse schließlich einer kommunalen Bau- und Bodenpolitik, die mit solchen Dichtekonzeptionen und Wohnformen einer besseren Zukunft sich verschrieben zu haben glaubte oder doch wenigstens ihre aktuellen Probleme zu lösen hoffte.

Die Diffamierungskampagne gegen das Eigenheim lief in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre auf vollen Touren. Man muß daran erinnern, daß MITSCHERLICH das Vorort-einfamilienhaus mit Garten als »Begriff städtischer Verantwortungslosigkeit« anprangerte und SALIN (1967) die Förderung von Familienheimen als »Verschwendung von staatlichen Mitteln für sozial schädliche Zwecke« bezeichnete. Keine Stadt sollte mehr ohne Hochhäuser sein, wo »die Mütter es als eine große Erleichterung empfinden, wenn sie die Kleinkinder (sic!) auf die gemeinsamen Plätze schicken können und wenn eine einzige Aufsichtsperson ausreicht, um die Kinder vieler Familien zu betreuen«. Daß solche Prominentenäußerungen — man könnte noch einige hinzufügen — Wasser auf die Mühlen derer waren, die in dieser »zweiten Gründerzeit« als Gesellschaftsreformer, Bauinvestoren, Grundstücksspekulanten und Großarchitekturmacher sich

zu einer sonderbaren Allianz zusammenfanden, leuchtet ein. Wer wollte da noch »unmodern« sein und auf ja niemals ganz ausgebliebene mahnende Stimme hören? Und wenn man argumentierte, Hochhausbebauung schone die Landschaft, so wurde stets die Zersiedlung zum Ausgangspunkt der Betrachtung gemacht und dabei vergessen oder geflüchtiglich übersehen, daß Einfamilienhäuser auch in verdichteter Form möglich sind und man im Mittelhochbau bereits früher Dichten erreicht hatte, die den bauordnungsrechtlich zulässigen Dichten von Hochhausbereichen durchaus nahekommen und zwar mit geringeren Kosten. Daß es in einer pluralistischen Gesellschaft keine Einheitswohnweise gibt, daß Wohnungen spätestens ab fünftem Geschoß kinderfeindlich sind und Freizeitzentren und Sportanlagen keinen Ersatz bieten für Kinderspielplätze und Gärten in Wohnnähe, wurde lange Zeit ebenso wenig beachtet wie die Tatsache, daß die Massierung öffentlicher Gebäude an sich noch kein urbanes Leben erzeugt. Ideologische Fehleinschätzung der Bedürfnisse und Wünsche in unserer Gesellschaft, Fehleinschätzung der Familie, mangelhafte Berücksichtigung der Kinder waren die wohl nicht zufälligen Parallelererscheinungen zu einer Städtebaukonzeption und Wohnungsbaupolitik, gegen die sich Mitte der siebziger Jahre lebhafter Protest zu regen beginnt, als die Folgen des Gebauten offensichtlich wurden.

Proteste erhoben sich aber auch gegen rigide Straßenbauobjekte und Verkehrslösungen, die nicht nur in der Landschaft, am Rande von Wohngebieten oder im Bereich denkmalwerter Substanz die gebotene Rücksicht vermissen ließen, sondern auch bei der inneren Erschließung der Wohngebiete selbst in bedenklicher Einseitigkeit nur Maximalansprüche des Kraftfahrzeugverkehrs berücksichtigten. Bedürfnisse anderer Straßenbenutzer, ökologische Gesichtspunkte und Ansprüche an Umweltgestaltung wurden vernachlässigt oder nicht zur Kenntnis genommen. Erschließungsstraßenplanungen ohne Berücksichtigung einer sinnvollen Ausgestaltung der öffentlichen und halböffentlichen Räume im Siedlungsbereich haben zur Unwirtlichkeit vieler Wohngebiete beigetragen.

## 6. Besinnung und Umkehr

Es wäre unredlich, sollte man zwingende Gründe, die für eine Verdichtung sprechen, leugnen. In zentralen Bereichen, wo der Boden einen hohen Lagewert besitzt, und überall dort, wo die Bodenpreise — aus welchen Gründen auch immer — hoch liegen, ergibt sich die Notwendigkeit ökonomischer Nutzung, um die Bodenkosten aufzufangen. Es besteht ein unmittelbarer rechnerischer Zusammenhang zwischen den Grundstückskosten und den hierdurch bedingten Mietanteil je m<sup>2</sup> Wohnfläche bzw. Büro- oder Gewerbenutzfläche in Abhängigkeit von der Baudichte auf dem Grundstück (Geschoßflächenzahl), freilich auch vom Zinssatz des in Anspruch genommenen Kapitals. Eine Konzentration von Wohnbebauung bietet zugleich auch Versorgungseinrichtungen eine ökonomische Basis. Nur muß eben ein Ausgleich zwischen unterschiedlichen Ansprüchen gesucht werden, zwischen zur Verdichtung drängender Ökonomie auf der einen, der Wohnqualität, die nun einmal an gewisse Auflockerung und Maßstäblichkeit gebunden ist, auf der anderen Seite. Auch sei anerkannt, daß bei der Suche nach verdichteten Wohnformen die Angebotspalette durch Terrassenhäuser, Wohnhügel und bestimmte Hochbau-Flachbau-Kombinationen bereichert werden konnte, sofern das Kostenproblem im jeweils konkreten Fall zu lösen war. Im übrigen wird die Wohnung im Hochhaus, wenn dieses günstig gelegen und gut ausgestattet ist, von vielen akzeptiert. Dies gehört eben zur Wahlfreiheit in einer Gesellschaft, deren Mitglieder unterschiedliche Lebensstile pflegen wollen, vielleicht auch im Lebenszyklus der Familien einen Wohnungswechsel wünschen.

Leider aber hat uns die Verdichtungseuphorie Massierungen beschert, die zu den größten Bedenken Anlaß geben und ein problematisches Erbe für die Zukunft hinterlassen. Daraus müssen wir lernen und Folgerungen ziehen. Und daraus lernen sollten auch die Länder, die vor Urbanisierungsproblem stehen und unsere Erfahrungen auswerten wollen. Auf das Rezept unkontrollierter Verdichtung sollten sie ebensowenig hereinfliegen wie auf das Zulassen der Zersiedlung.

Da ist zunächst die Einsicht, daß gewisse Nutzungen räumlich unvereinbar sind und baurechtliche Dichtbegrenzungen durchaus ihren Sinn haben, wieder anerkannt. Die Vorstellung direkter Zuordnung von Wohnen und Arbeiten ist in einer dynamischen Wirtschaft unrealistisch, widerspricht auch einer auf Pluralismus und Wandel angelegten Gesellschaft.

Soziale Bedenken kommen bei der Frage auf, ob es richtig ist, mit Megaformen übereinander gestapelter Sozialwohnungen »Architektur« zu machen und so zu erzwingen, daß bis zu 80 bis 100 Wohnungen an einem Aufzug und Treppenschacht hängen. In der Höhe ergeben die Windturbulenzen Probleme mit der Balkon- oder Loggiennutzung und mit dem Öffnen der Fenster. Und wie oft trifft man am Fuße dieser Giganten in den Stellplatz-, Garagen- und Spielplatzanordnungen auf eine chaotische Welt! Soziale Bedenken stellen sich aber auch ein bei der Frage, welche Wirkung die Anonymität solcher Wohnmaschinen auf junge und alte Menschen ausübt. Die Kleinkinder verlassen obere Stockwerke fast überhaupt nicht, geraten in extreme Abhängigkeit vom Fernsehen und Konsum, statt zu aktiverer Gestaltung und Selbsterfahrung gebracht zu werden. Unter der jüngeren Generation sich ausbreitender Vandalismus, der vielschichtige Gründe hat, macht sich in Großwohnkomplexen, die der Kontrolle entbehren, an verschiedenen Orten Luft. Man denke an zerstörte Briefkästen, verdrehte Aufzüge und Flure, an Zustände in Tiefgaragen. Unfreundliche und unübersichtliche Eingangszonen, schlecht gestaltete Übergänge zwischen Straße und Wohnung erwecken Widerwillen bei den Bewohnern, dazu Beklemmungen bei den Älteren. Die Vermutung liegt nahe, daß in solchen Großbauten auch die Kriminalität begünstigt wird.

Gestalterische Bedenken verweisen darauf, daß Hochhäuser schon durch ihre Höhe und Masse den Charakter eines Stadtbildes und einer Landschaft verändern. Insbesondere »Großformen« sind es, die »durchschlagen«. Sie sind wegen ihrer Höhe nicht mehr durch Grün zu kaschieren, während sonst gütige Natur bauliche Fehler zu mildern pflegt. Wenn auch das Urteil darüber, ob und inwieweit diese Auswirkungen »umweltverträglich« sind oder — z. B. in der Nähe denkmalwerter Bausubstanz oder von geschützten Freiflächen — eine »Beeinträchtigung« oder gar eine grobe »Verunstaltung« beinhalten, nur von Fall zu Fall und unter Berücksichtigung der örtlichen Gesamtsituation abgegeben werden kann, so zeigt sich doch, daß hohe, lange, scheibenförmige Baukörper, womöglich mit sägeförmiger Dachsilhouette, die Landschaft stärker belasten als Punkthäuser und daß im übrigen mangelhafte Gliederung, Fassadengestaltung, schreiende Farbgebung, das Fehlen maßstäblicher Übergänge zur baulichen Umgebung und von Bepflanzung Mißfallen erregen. Häufung willkürlicher Klischeeformen übereinandergetürmter Wohneinheiten mit Fenstern und Loggien aus muskelstrotzenden Betonelementen und Bürosilos mit vorgehängten Fassadenrastern in ewiger Wiederholung haben zu einer wachsenden Aversion geführt. Weder »vielgestaltige Kleingliedrigkeit« noch dekorativer Firlefanz machen Betonklötze kleiner. Und nicht nur im sozialen Wohnungsbau, auch anderswo ist viel Lieblosigkeit zu beklagen. Wenn dann noch die zur Leere entarteten Flächen zwischen den Wohnsilos, das ominöse »Abstandsgrün«, in denen sich wegen der hundertfachen Einsicht aus der Höhe eine indivi-

duelle Nutzung, z. B. als Mietergärten, verbietet, monumentalisiert werden, darf man sich nicht wundern, daß man viele dieser Wohnquartiere als versteinert beschimpft. Trotz allen Geredes von »Flexibilität« und »Variabilität« fühlt sich der Bewohner und Besucher von solcher Betonmonumentalität vergewaltigt: Architektur im Zeichen der Macht, nicht im Dienste einer humanen Wohnungsreform.

Wohnhochhäuser und Komplexhochbauten mit Mischnutzung verursachen naturgemäß auch erheblichen Verkehr, der die Nachbarbebauung beeinträchtigen kann und Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht, wenn die Standorte ungünstig gewählt sind, das Verkehrsnetz darauf nicht abgestimmt ist oder die Anordnung der Hochhausbaukörper den Lärm geradezu reflektiert.

Daß die Bereitschaft, ohne flankierende bodenpolitische Maßnahmen Hochhäuser zu konzedieren, die Bodenspekulation antreibt, ist eine Erkenntnis, die keineswegs nur aus dem »kapitalistischen« Städtebau des 19. Jahrhunderts, der für die Mietskasernenmassierung verantwortlich gemacht wird, abgeleitet werden kann, sondern auch durch neue Beispiele unserer »sozialen« Epoche belegt wird. Mit Bekanntwerden von Planungen pflegen sich preissteigernde Bodenkäufer einzumischen. Man muß aber auch sehen, daß die Bodenvorratswirtschaft von Wohnungsunternehmen, gemeinnützige Großinvestoren nicht ausgenommen, hier nicht selten mitgemischt hat. Solche Überbietungen geschahen dann in der Erwartung, daß man später die Gemeinden bedrängen kann, entsprechende Bebauungspläne mit hoher Wohndichte zu beschließen. Von einer Gestaltungshöhe der Gemeinde im Sinne von § 1 Abs. 1 und 6, § 2 Abs. 1 Bundesbaugesetz kann in einem solchen Falle ja wohl nicht mehr die Rede sein.

Inzwischen hat man erkannt, daß durch übermäßige Höhe der Wohnbebauung an Fläche nichts zu gewinnen, wohl aber an Kosten darauf zu legen ist, weil Baubestimmungen und notwendige technische Einrichtungen solcher Komplexe in Investitionsaufwand, Betrieb und Unterhaltung ihren Preis fordern. Auch die große Serie hat die Erwartungen nicht erfüllt. Billiger ist es nicht geworden, dafür hat man die Verödung monumentalisiert. So hat man denn wiederentdeckt, was schon im sozialen Wohnungsbau der zwanziger Jahre vorexerziert wurde, daß sich mit 3 bis 5 Geschoßen schon eine beträchtliche Erhöhung der Wohndichte erreichen läßt. Verdichtung ist nicht notwendig mit hohen Geschoßzahlen verbunden.

Die Folgerungen aus den Erfahrungen und Erkenntnissen sind nicht ausgeblieben. Während das Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt unseren Städtebau und Wohnungsbau wohl über ein halbes Jahrhundert beeinflußt hat, war das Paradigma »Urbanität durch Dichte«, die Hochhauswelle nur etwa anderthalb Jahrzehnte vorherrschend, freilich lange genug, um der letztverflossenen Gründerzeit ihren Stempel aufzudrücken. Die Gigantomanie ist inzwischen zusammengebrochen. Die Rücksichtnahme auf vorhandene Strukturen hat einen hohen Stellenwert erhalten und Konzeptionen mit einer ausgewogenen, lokalen Bedürfnissen und Wünschen entsprechenden Verteilung von Mittelhochbau und Flachbau, von Geschoßwohnungen und Einfamilienhäusern finden wieder Anerkennung. Und so mancher Bebauungsplan, noch aus der Zeit der Hochhausideologie stammend, ist ad acta gelegt und durch einen jetzt realistischeren, wir dürfen schon sagen, humaneren Bauleitplan ersetzt worden. Gigantomanie ist aber auch bei den Wohnfolgeeinrichtungen fragwürdig geworden. Ihre normative Auslegung wird überzogen. Das hierdurch erzwungene größere Einzugsgebiet erschwert die Erreichbarkeit und verhindert die Integration in die Wohnbereiche. So bleibt vieles noch im Hinblick auf eine Qualifizierung der Wohnumwelt zu tun.

## 7. Zusammenfassung

Versucht man eine Gesamtbewertung, so ist ein eindrucksvolles quantitatives, da und dort auch qualitatives Leistungsbild nicht zu leugnen. Wir dürfen schon mit einigem Stolz auf den Wohnungsbau der Bundesrepublik zurückschauen. Es wäre ungerecht und undankbar, die zahllosen Bemühungen, Reformanstöße und gelungenen Beispiele in dieser Zeit größter Anstrengung zu übersehen. Freilich zeigen sich auch Fehlentwicklungen, die, da es sich um Gebautes handelt, leider irreversibel sind und unsere Zukunft belasten. Diese Fehlentwicklungen sind durch Extreme gekennzeichnet: Die Hochhausverklotzung auf der einen, die Zersiedlung auf der anderen Seite.

Auch hat die offizielle Wohnungspolitik und die Wohnungspolitik einflußreicher Wohnungsunternehmen dem Wunsch nach Eigentumsmaßnahmen und nach dem Einfamilienhaus viel zu wenig entsprochen. So ist es kein Wunder, daß der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern am Wohnungsbestand, insbesondere der Anteil an der Neuproduktion seit 1945 in der Bundesrepublik weit hinter den Verhältnissen in den westeuropäischen Nachbarländern zurückhängt. Seit bei uns der Käufermarkt und nicht mehr der Verkäufermarkt Angebot und Nachfrage bestimmen, zeigt die Abstimmung mit den Füßen, was erstrebt wird.

Das Sündenregister verfehlter städtebaulicher Planung und Wohnungsbaupolitik wird in den letzten Jahren deutlich artikuliert. Hierbei muß man nun freilich gerechterweise beachten, daß keineswegs nur »die« Stadtplaner und »die« Architekten solche Konzepte zu vertreten hatten, sondern auch Wohnungswirtschaftler und Wohnungspolitikern in maßgebenden großen Wohnungsunternehmen, die aus ihrer begrenzten ökonomischen Sicht, aus Selbstdarstellungsmanie oder schlicht aus der Sucht nach Machtzuwachs, wenn nicht unter dem Einfluß einer bestimmten Gesellschafts-ideologie massiven Druck auf die Planung ausübten.

Auch die Gemeinden sind nicht unschuldig, die Kommunalpolitiker. Unkenntnis der Zusammenhänge, Unkenntnis der bodenrechtlichen Instrumente, Abwesenheit von kommunal-

ler Bodenpolitik, falscher Ehrgeiz von Gemeindevorständen, sich Monumente zu setzen und ja nicht hinter der Tagesmode zurückzustehen, haben mitgewirkt.

Und auch die Hohen Schulen sind nicht freizusprechen. Was ist von den Lehrkanzeln verkündet, in den akademischen Planungsbüros produziert worden, was hat die Städtebauwissenschaft an Analysen beigetragen? Wenn man auch vor Pauschalurteilen sich hüten muß und bei näherem Zusehen sich ein differenzierteres Bild ergibt, so wird doch auch dort ein Wissensstand offenbar, der von Geschichte nichts mehr wußte, nichts mehr wußte von den Mahnrufen und Reformen, die vor und während der ersten Gründerzeit verkündet und immer wieder in Ansätzen versucht worden sind.

Die lebhafteste Kritik in der Öffentlichkeit, aufdämmernde Erkenntnis von der Begrenzung der Ressourcen, erwachendes ökologisches Bewußtsein, Stadtfucht und die damit entstehenden innerstädtischen ökonomischen Aushöhlungs- und sozialen Segregationsprobleme haben dazu geführt, von der Dichteideologie Abschied zu nehmen und sich um differenzierte Lösungen zu bemühen, auch über angemessene regionale Konzepte im Hinblick auf Wohnwünsche, Nutzung städtebaulicher und verkehrlicher Infrastruktur, Schonung der Landschaft nachzudenken.

Zugleich ist die höchste Dringlichkeit erkannt, nicht nur Expansionen vorzusehen, sondern auch die Regeneration der alten Viertel in Angriff zu nehmen, d. h. Stadterneuerung und Stadtumbau zu betreiben. Ein wiedererwachtes geschichtliches Bewußtsein, der Auftrieb, den angesichts baulicher Gleichmacherei der Denkmalschutz erfahren hat, und zunehmendes Wissen um die Bedeutung des sozialen Milieus wirken zusammen, als neues Leitbild »Erhaltende Erneuerung« zur Anerkennung zu bringen. Man muß sich darüber im klaren sein: Wenn sich die Verhältnisse in den älteren Baubereichen wirklich nachhaltig zum Besseren wenden sollen, sind mutige Schritte erforderlich, ist einiger sozialer Nachholbedarf zu leisten. Werden die Verantwortlichen den Mut haben, die erforderlichen Prioritäten zu setzen und wird die Gesellschaft bereit sein, die notwendigen Maßnahmen kommunalpolitisch und finanziell abzusichern?

## Stadtökologie und Siedlungsraumgestaltung aus der Sicht des Ökologen

Die Stadtökologie versucht zunächst die *biologischen Grundbedürfnisse* der Stadtbewohner zu sichern. Neben den traditionellen Aufgaben der hygienischen Abwasser- und Müllentsorgung zur *Seuchenvorbeugung* versuchen Stadtökologen seit einigen Jahren die permanente *Selbstbegiftung* und nervenzerrüttende *Dauerbeschallung* des Großstädtlers aufzuzeigen und zu bekämpfen.

Schließlich trachten sie durch *Grünpflanzungen* die städtische Steinwüste zu *klimatisieren*, womit sie zugleich eine Reihe *psychologischer Grundbedürfnisse* erfüllen — den Städtern also *humane Kontaktzonen*, *Spiel- und Bewegungsräume* schaffen und ein Stück „*Naturerinnerung*“ in die technische Asphaltwelt holen.

Zur Ökologie als Haushaltslehre gehört aber auch der *haushälterische Umgang* mit den gebotenen Ressourcen — mit Trinkwasser oder mit Energie (etwa durch „*klimagerechtes Bauen*“ zur Heizkosten- und Stromersparnis sowie durch energiesparende Verkehrslösungen, die zugleich auch die umweltfreundlicheren sind).

Eine der kostbarsten — weil unvermehrbar — Ressourcen des städtischen Lebensraumes sind: *Grund und Boden*.

Ein Hauptanliegen der Stadtökologie ist daher die Frage, auf welche Weise *dichte Wohnnutzung* mit optimalem Grünraumangebot und wahrhaft *menschlichen Lebensbedingungen* zu vereinbaren wäre. Auch hier kommt der *Verkehrsgestaltung* eine Schlüsselrolle zu.

Der Autor ist *als Biologe* mit Fragen der Stadtgestaltung und Verkehrsplanung befaßt.

Er geht von der Priorität biologischer Grundbedürfnisse gegenüber technisch-ökonomischen Gegebenheiten aus. Technisch-ökonomische Systeme sind machbar und änderbar und haben sich biologischen Forderungen anzupassen, (da es mit Naturgesetzen bekanntlich keinen Kompromiß gibt und sie auch nicht durch Mehrheitsbeschlüsse änderbar sind).

Wie sehr sich diese — an sich selbstverständliche Prioritätensetzung von der etablierten Verkehrsexperten unterscheidet, kann nicht nur an der augenblicklichen Entwicklung, sondern auch an einem Beispiel aus der Fachliteratur belegt werden:

Wenn ein anerkannter Kfz-Experte im Zusammenhang mit der Abgasbelastung von „Überlebensfrage“ spricht, liest sich das folgendermaßen:

„Die befriedigende Lösung des Abgasproblems im Kraftfahrzeug ist in den letzten Jahren geradezu eine Lebensfrage für den Ottomotor geworden.“ (1)

EBERAN-EBERHORST, R.  
MTZ 30. Jg. Nr. 9, Sept. 69, S 316

### Trendprognosen und volkswirtschaftliche Bemerkungen

Das Thema Auto und Großstadtkrise ist ein glänzendes Beispiel für die Lähmung unserer Gesellschaft angesichts selbstgeschaffener Sprachzwänge.

„Solange eine Erdölkrise nichts anderes bewegt, als den Benzinpreis, solange die Studien von den Grenzen des Wachstums nichts anderes bewegen, als den Büchermarkt, bleibt Umweltpolitik eine Farce.“ (Horst STERN, 1974).

Wirtschaftsinstitute haben Hochrechnungen vorgelegt, wonach sich der private Autoverkehr (in Personenkilometern) noch verdoppeln müsse — Prognosen, die für unsere Städte einfach *physisch unerfüllbar* sind.

Die bloße Verteuerung des Autofahrens ist keine Lösung: Sie erwies sich bisher als erfolglos und ist zudem unsozial. Schon heute erweist sich das Auto nicht mehr bloß als Bestandteil des Lebensstandards, sondern zunehmend als entscheidender Lebensstandard begrenzter. Es ist zum Standardabschöpfer für viele geworden, die aus dem Teufelskreis der Zwangsmobilität unserer Autogesellschaft nicht auszubrechen vermögen. Denn durch jahrzehntelange einseitige Förderung des Autos sind so viele Abhängigkeiten von diesem Verkehrsmittel geschaffen worden, daß jetzt — in einer Phase der Verteuerung des Autofahrens — immer größere persönliche Opfer dafür gebracht werden müssen.

Selbst der Mythos vom volkswirtschaftlichen Segen der Hochmotorisierung zerrinnt zusehends

- nachdem ein Land wie Österreich einen großen Teil seines Zahlungsbilanzdefizits auf den Import von Autos und Treibstoffen zurückzuführen muß,
- nachdem Autos heute Stadtplätze verstellen, die kostbarer sind als die Vehikel, die darauf Platz finden,
- nachdem heute eine Reihe von Zivilisationskrankheiten direkt oder indirekt darauf zurückgeführt werden können. (Zwar gehen Verkehrsunfälle und die aufwendige medizinische Behandlung von Streberkrankungen und Lungenkrebs positiv in das Bruttonationalprodukt ein — vermutlich leben heute mehr Leute vom Krebs, als daran zugrunde gehen — aber dies zeigt ja nur einmal mehr die Fragwürdigkeit des BNP als Wertmesser unserer Prosperität).

Volkswirtschaftlich noch gar nicht erfaßt ist die totale Entwertung straßenseitiger Wohnungen in den Wiener Kernbereichen, wo im 5., 6., 7., 8. und 9. Bezirk immer mehr Straßenzüge zu umwelthygienischen Verödungszonen geworden sind.

Ebenfalls nicht erfaßt ist die kostspielige und umweltbelastende rhythmische Stadtfucht, mit der man als motorisierter Freizeitnomade der Unwirtlichkeit moderner Städte zu entfliehen sucht. Das Auto ermöglicht diese Flucht. Es hat sie aber auch erst nötig gemacht.

Ein weiterer wirtschaftlicher Faktor sind die jährlichen Steuermilliarden für den Straßenbau (die das Verkehrsproblem in keiner Stadt gelöst, jedoch vielerorts verschlimmert haben). Milliarden, die von der Gesellschaft offensichtlich *aufgebracht werden können* und die nach Meinung von Urbanökologen und anderen umweltwissenschaftlichen Beobachtern wesentlich sinnvoller eingesetzt werden müßten: Etwa zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der diese Bluttransfusion sehr nötig hätte, um wenigstens die Funktionstüchtigkeit der 30iger-Jahre wieder zu erreichen. Die extreme Kostenexplosion durch den U-Bahnbau ist zu einem hohen Grad ebenfalls eine Folge des Autos, dem man unter großen Opfern nun unter die Erde ausweichen muß.

Eine Umlenkung der bisher straßenbaugewidmeten Steuermilliarden in andere städtische Problembereiche wie öffentlicher Verkehr, Radwegenetze, Altstadtrevitalisierung und

Grünraumgestaltung, kurzum in arbeitsintensive und umweltschonende Qualitätsverbesserungen städtischen Lebens wäre nicht nur ökologisch nützlicher, sondern würde auch eine höhere Arbeitskräftebindung mit sich bringen, als der heute hochrationalisierte Straßenbau (bei dem oft nur mehr 3 Mann südeuropäischer Provenienz hinter einem landschaftsfressenden Roboter einherschreiten). Moderner Straßenbau (nicht Straßenpflege) ist weniger Arbeitsplatzsicherung, als *Maschinenamortisation*.

Wie würde es wirken, wenn man die Alkoholsteuer ausschließlich zur weiteren Förderung des Alkoholkonsums verwenden würde?

Genau das geschieht mit der Bundesmineralölsteuer, die, weil zweckgebunden für den Straßenbau, fast ausschließlich der Förderung des Ölkonsums auf vier Rädern dient und die Vorrangstellung des Autos mit jedem Jahr vergrößert. Zugegeben, ihr größerer Teil fließt in die Erhaltung des ungeheuer angewachsenen Straßennetzes, eine enorme Belastung, die schwerlich anderswoher getragen werden könnte. Unsinnig viele Steuermilliarden fließen aber noch immer (nach jahrzehntelanger pausenloser Expansion des Straßennetzes!) weiter in die überdimensionierten und landschaftszerstörenden Straßenneubauten. Sie sollten nur mehr gestattet werden, wo echte Umweltverbesserungen damit erzielt werden (gewisse Umfahrungen, Tunnelungen, Fertigstellung von Südautohahnabschnitten). Im übrigen aber wird der eskalierte Straßenbau mit brutalen Neutrassierungen von der Bevölkerung bereits als Plage empfunden, besonders im verbauten Gebiet, so daß die Straßenbauer bald keine Meßplatte mehr ins Erdreich treiben können, ohne daß sich alsbald protestierende Bürger darum versammeln.

Eine solche Umwidmung wäre für den Konsumenten nicht spürbar — müßte also politisch vertretbar sein (sofern man sich nicht vor der Straßenbaulobby fürchtet).

Eine gewisse Emanzipation vom Terror der Fahrmaschine ist spätestens seit der künstlichen Erdölverknappung anfang der 70er Jahre wünschenswert geworden. Als unsere Freunde im Nahen Osten (sie haben geruht, uns als Freunde zu bezeichnen) den Ölhahn kleiner drehten, benahm sich Westeuropa wie ein Süchtiger mit schweren Abstinenzen.

### Lärm als Stressor und Krankheitsfaktor

Die Umwelterhebung der Gemeinde Wien (M. A. 22) 1973 hat ergeben: 51,6 % aller Wiener fühlen sich bei Tag und 39,7 % nachts in ihren Wohnungen durch Lärm beeinträchtigt. Als Hauptursache wird der *Autöverkehr* empfunden. Bei rund 2/3 der Bevölkerung sind die wichtigsten Räume straßenseitig orientiert. 44,1 % der Wiener (innerhalb des Gürtels über 50 %) leben in Direktkonfrontation mit verkehrsreichen Straßen. Von diesen Befragten sind 90,4 % tagsüber durch Lärm belästigt, 86,4 % können nachts nicht mehr ungestört schlafen.

Messungen der Gehirnströme (Elektroenzephalogramme) bei Schlafenden an verkehrsreichen Straßen bei geschlossenen Fenstern (!) zeigten beunruhigende Resultate. Der Tiefschlaf veränderte sich bei Vorbeifahren von Fahrzeugen zu einem oberflächlichen Leichtschlaf. Diese „Weckreaktionen“ dauerten jeweils 5 — 20 sec. Danach fällt der Betreffende wieder in den Tiefschlaf.

An normalen Verkehrsstraßen kommt es jedoch zu rund 60 solcher Weckreaktionen in 30 min. Am Morgen fehlt zwar die konkrete Erinnerung an die Schlafstörungen — aber die ungenügende Erholung führt zu Übererregbarkeit, Gereiztheit, mangelnder Konzentrationsfähigkeit und nervöser Erschöpfung. Häufige Schlafstörungen durch Lärm müssen als Krankheitsursache betrachtet werden, da am nächsten Tag eine vermehrte Catecholaminausscheidung (Strebhormon!)

und ein erhöhter vegetativer Erregungszustand beobachtbar sind.

Einschlafstörungen durch Lärm tragen außerdem mit Sicherheit zu dem hohen Schlafmittelkonsum bei (in der BRD etwa 5 000 Tonnen für mehrere Mia DM jährlich).

Was den Menschen heute als Verkehrslärm zugemutet wird, übersteigt wesentlich die höchstzulässigen Werte für Arbeitslärm.

Wegen der hohen Lärmbelastung sollte eigentlich nicht näher als 80 — 100 m an frequentierte Straßen herangebaut werden (vgl. z. B. die Empfehlungen des Umweltbeirates der Deutschen Bundesregierung). Mindestens so breit ist also die „umwelthygienische Verödungszone“ entlang von Verkehrsadern (stimmt auch mit Verschmutzungsgürtel überein) — eine gewaltige Entwertung vormem nutzbarer Landesfläche, die bislang volkswirtschaftlich nicht erfaßt wurde.

### Verlust an Urbanität

Die gesamte Umweltbelastung, die das Auto verursacht, reicht natürlich weit über die Lärm- und Abgasfrage hinaus. Wenn die Kernbereiche vieler Städte als Wohngegenden entwertet und auf dem besten Wege sind, zu Wohnghettos sozial Unterprivilegierter zu werden, besonders alter Menschen, Frauen und Kinder, Rentner, Gastarbeiter, die kein Fahrzeug haben, um sich den Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Flucht an den Stadtrand zu entziehen<sup>1</sup> — so geht dies wesentlich auf das Konto der Autolawine. Ebenso geht es zu ihren Lasten, wenn die Straßen veröden, weil sie der Monokultur des Autos hingeopfert werden, statt wie früher stimulierende Erlebnis- und Kontakträume zu sein, mit auf den Gehsteig ausufernden Schanigärten, Straßenzäunen und Terrassencafés.

Je unwirtschaftlicher die Innenstädte, um so stärker wird der Baudruck auf den Grüngürtel, wo dann die Zweitwohnungs- und Cottageviertel finanzkräftiger Schichten entstehen.

In der stürmischen Wirtschaftswachstumsphase nach dem 2. Weltkrieg gab es mehr zerstörende Übergriffe auf den Wald- und Wiesengürtel als in den 5 Jahrzehnten davor — durch Zersiedelung und Straßenbau (und dies trotz einer um 350 000 Menschen geringeren Einwohnerzahl als 1910)<sup>2</sup>. Der Grund war also nicht eine Explosion der Bevölkerung, sondern lag in einer „Explosion der Ansprüche“ und der gesteigerten Mobilität durch die Motorisierung.

Die Sehnsucht nach dem Grünen, diese Stadtkernflucht, ist eine Realität. Während die Einwohnerzahlen in der Wiener Innenstadt signifikant rückläufig sind, verzeichneten Außenbezirke und niederösterreichische Randgemeinden zwischen 1961 und 1971 Bevölkerungszunahmen um 54,1 % (23. Bezirk) und um 122 % (Maria Enzersdorf). Das bedingt den täglichen Radialverkehr zwischen randlichen Wohnbezirken und dem Zentrum — die ungesunden Autokolonnen, die langen täglichen Berufsanfahrten, die den Freizeitgenuß mindern und die Menschen vollends in die Abhängigkeit vom Auto treiben.

1 Der amerikanische Sozio-Ökologe HOYT brachte es auf die vereinfachte Formel „Die Reichen wohnen wo sie wollen, die Armen wohnen wo sie müssen ...“

2 Nach Aussage des Grünraumgestalters und Landschaftsplaners Univ. Prof. WOESS (Univ. Bodenkultur, Wien) hat sich die *bebaute* Fläche in diesem Zeitraum vervierfacht! Die Stadt frißt ihr Umland wie ein deletäres Carcinom.

## Blechplanung statt Grünplanung

Die Grünplaner beklagen die Opferung von immer mehr Bäumen, denn noch immer siegt der Blechliebling: „Wir räumen den Autos alles aus dem Weg, am liebsten Bäume — angeblich um die Autofahrer zu schützen — dabei ist nachweislich noch nie ein Baum auf ein Auto losgegangen.“

Doch was die Straßenplaner übriglassen, erledigen die Autos schließlich indirekt: Tausende Bäume sterben jährlich an Bodenverdichtung (Versteinerung von Baumscheiben durch parkende Autos), Verwundung der Rinde durch die Stoßstangen, Bodenabschluß durch Verbetonierung des letzten offenen Erdreichs und schließlich Salzstreuung. Wir sind Zeugen des größten Baumsterbens, das Wien je erlebt hat.

Kleine Grünanlagen und Kinderspielplätze werden — vom Verkehr umtost — umwelthygienisch entwertet und sinnlos.

## Ökologische Bildungsarbeit — die einzige Chance in der Demokratie

Um ein sachlich richtiges Gegengewicht zur kommerziellen Meinungsmache und der Gehirnwäsche von Motorjournalismus und Autofahrerverbänden zu bieten, haben wir den Weg in die Schulen gesucht.

Stadtgestaltung und Verkehrsplanung dürfen kein Schicksalsschlag sein, der naturkatastrophenhaft über unwissende Bürger hereinbricht.

Die Funktion von Grünelementen in der Stadt, alternative Stadtentwicklungsmodelle und die Kenntnis umweltfreundlicher Verkehrslösungen werden zum lebenswichtigen Bestandteil der Allgemeinbildung.

Ich möchte Ihnen hier ein Lehrerfortbildungsprogramm zur Stadtökologie vorstellen, welches durch beigeschlossene Overheadfolien auch bereits unterrichtswirksame Umsetzungen für die Schüler enthält. In den letzten Jahren wurden durch unser Institut über fünftausend Biologielehrer in ökologischen Intensivseminaren ausgebildet.

Ermöglicht wurde diese Großstadtaktion durch die tatkräftige Unterstützung einer humanitären Weltorganisation, nämlich der Jugendrotkreuzgesellschaft.

Das Programm enthält auch Allgemein-Ökologische Themen wie „Umweltkrise“, „Modell des Naturhaushaltes“ und „Nahrungskettenspeicherung und Selbstreinigung von Gewässern“. (Themen I-III)

Hier sollen nur die stadtökologischen Kapitel vorgestellt werden (Themen IV-IX)

## THEMA IV: GROSSTADTKLIMA

„Backofeneffekt“, Wüstenklima und Staubglocke.

### Die Stadt von heute

Durch ihre breiten Asphaltstraßen und die Steinmassen ihrer Baukörper ist sie eine künstliche, wasserabweisende Felslandschaft geworden, deren Klima immer wüstenähnlicher zu werden droht. Die Steinmassen speichern die eingestrahelte Sonnenenergie.

Dieser „Backofeneffekt“ überhitzt den Stadtkern zeitweilig um 4 — 11° C über die grünen Vororte und verhindert die wohltuende abendliche Kühlung. Die Wärmeabstrahlung kann bis über Mitternacht hinaus andauern.

*Aufsteigende Warmluftströme* (Abb. 1) über dem Zentrum saugen seitlich Luft aus dem Umland an. Auf dem Weg zum Zentrum erwärmen und beladen sich diese „Flurwinde“ mit Schmutzpartikeln, die schließlich hochgetragen und in einer

bestimmten Höhe als „Staubglocke“ (Abb. 2) verteilt werden. (Die Staubglocke ist nicht nur lufthygienisch nachteilig sondern mindert auch den biologisch wichtigen Anteil der UV-Einstrahlung).



Abb. 1: Stadtklima: „Backofeneffekt“.

Die Steinmassen speichern die tagsüber eingestrahelte Sonnenenergie. Dies führt zu einer zeitweiligen Überhitzung der Kernbereiche gegenüber dem grünen Stadtrand von 4 — 11° C. Dadurch wird das Stadtklima immer wüstenähnlicher, die wohltuende abendliche Abkühlung verhindert und außerdem werden aufsteigende Warmluftströmungen über dem Zentrum erzeugt.



Abb. 2: Stadtklima: Staubglocke.

Die aufsteigenden Konvektionen über dem Stadtkern führen zum radialen Nachströmen kühlerer Luftmassen aus dem Umland, den sog. „Flurwinden“. Auf ihrem Weg zum Zentrum erwärmen und beladen sie sich mit Abgasen und Schmutzpartikeln, die schließlich hochgetragen und in einer bestimmten Höhe verteilt werden („Staubglocke“ oder „dust dome“). Verschiedentlich wurde die Schaffung konzentrischer Grüngürtel als „Filter für die Flurwinde“ vorgeschlagen. (Graphik B. LÖTSCH und H. KATZMANN).

Der rund 10 mal höhere Schwebstoff- und Staubgehalt über Städten schädigt nicht nur die Atemwege sondern schluckt einen beträchtlichen Teil des Sonnenlichts (im Winter rund 30 % der — für die Vitamin D Bildung lebensnotwendigen — UV-Einstrahlung).

Die als „Kondensationskeime“ wirkenden Schmutzpartikel fördern die Nebelbildung. Städte haben bis zu 15 % weniger Sonnenscheinstunden, die Nebelhäufigkeit ist im Sommer durchschnittlich um 30 %, im Winter sogar um 100 % erhöht. Zum „Backofeneffekt“ hinzu kommt noch die Abgas- und Wärmeproduktion durch Industrie, Hausbrand und Kfz-Verbrennungsmotoren sowie die — durch die Staubglocke gebremste — Wärmeabstrahlung.

Schließlich fehlt auch die auf dem Lande so bedeutsame „Verdunstungskühlung“ (600 Kcal Wärmeentzug pro Liter Wasser) weil der künstliche, wasserabweisende Felsen der Stadt die Niederschläge rasch über Kanäle abführt (statt daß sie im Erdreich versickern und über die Pflanzendecke verdunsten könnten).

Verschiedenlich wurde für wachsende Großstädte die Freihaltung ringförmiger Grünzonen als „Filter für die Flurwinde“ vorgeschlagen.

Die Frischluftschneisen dürfen nicht durch quergestellte Hochhausklötze abgesperrt werden (Notwendigkeit meteorologischer Gutachten vor Errichtung neuer Großbauten!). Die Qualität der Flurwinde hängt davon ab, wie weit es einer Stadt gelungen ist, ihr grünes Umland zu erhalten.

### Der Wald- und Wiesengürtel

Viel Weitblick bewies der Wiener Gemeinderat, als er am 24. Mai 1905 einen mit 50 Millionen Kronen ins Werk zu setzenden Wald- und Wiesengürtel beschloß — „zum Schutze der Gesundheit der Bevölkerung und zur Erhaltung der Schönheit des Stadtbildes“...

„... Wie immer Wien sich ausbreitet, soll sein nordwestlicher Quadrant, aus welchem die vorherrschenden Winde wehen, von einem breiten Bergwaldstreifen umgürtet bleiben“.

## THEMA V: PARKANLAGE: MIKROKLIMAWIRKUNG

Temperaturunterschied zur Straße, Luftzirkulation, Staubbindung und Luftbefeuchtung.

### Einleitung:

Durch Schattung, Luftbefeuchtung, Verdunstungskühlung und Staubbindung mildert die Vegetation die heiß-trockenstaubigen Extreme des sommerlichen Großstadtklimas.

Zielbewußt eingesetzt, könnte das Grün in der Stadt tatsächlich einer der wesentlichen Faktoren für die Regulation des menschlichen Bioklimas — und damit des menschlichen Wohlbefindens — sein:

#### Wie wirkt nun ein Park an der Straße?

Die Sonne heizt Asphalt und Hauswände auf (s. Backofeneffekt). Das erzeugt einen aufsteigenden, heiß-trockenstaubigen Luftstrom (Abb. 3, Pfeil unten rechts), der auch die Luftverunreinigungen hochwirbelt (1 cm<sup>3</sup> Stadtluft kann 200 000 Partikel Feinstaub enthalten, in freier Naturlandschaft findet man nur 4 % davon). Grünanlagen sind kühler als die Umgebung (Schattung, Transpirationskühlung). Selbst nur 50—100 m breite Grünflächen kühlen bei Messungen in Frankfurt an heißen, windstillen Tagen die Temperatur um 3—4°C gegenüber dem angrenzenden Häusermeer ab, obwohl ein großer Teil (Abb. 4) der kühleren, feuchteren Luft dauernd in die Steinmassen abfließt (Pfeil unten links).

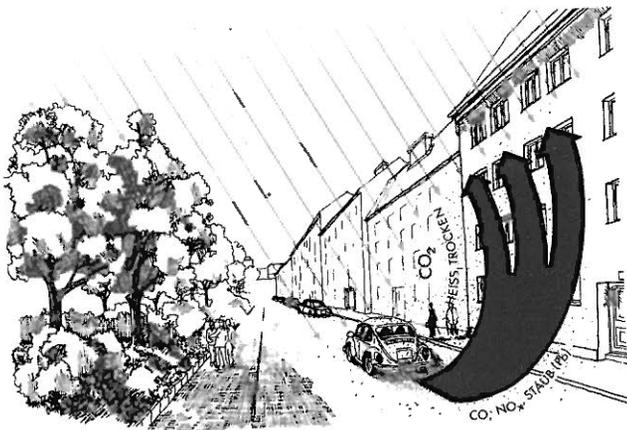


Abb. 3

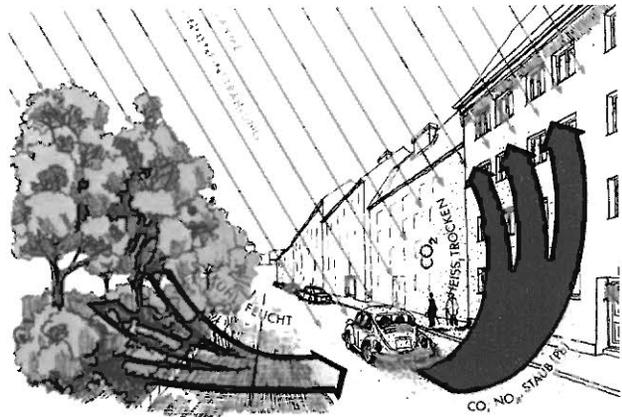


Abb. 4: Grünanlagen sind kühler als die Umgebung (Schattung, Transpirationskühlung). Selbst nur 50 — 100 m breite Grünflächen kühlen bei Messungen in Frankfurt an heißen, windstillen Sommertagen die Temperatur bis 3,5° gegenüber dem angrenzenden Häusermeer ab, obwohl ein großer Teil der kühleren, feuchteren Luft dauernd seitlich in die Steinmassen abfließt.

Die erwähnten Temperaturunterschiede zwischen Parkanlage und „Steinwüste“ rufen kleine und kleinste Luftkreisläufe hervor, welche drückende Stagnationen überwinden und ein regelrechtes „Auskämmen“ der Luftverunreinigungen im Laubwerk bewirken. Die Luft aus Grünanlagen enthält nur 1/8 — 1/6 der stadtüblichen Staubpartikeldichte (nach Ergebnissen von BERNATZKY, LAMP sowie GRÄFE u. SCHÜTZ, Graphik B. LÖTSCH u. H. KATZMANN).

Diese Luftkreisläufe (durch Temperaturunterschiede zwischen Parkanlage und „Steinwüste“) überwinden drückende Stagnationen und führen zu einem „Auskämmen“ der Luftverunreinigungen im Laubwerk. Die Luft aus Grünflächen enthält nur 1/8—1/6 der stadtüblichen Staubpartikeldichte (Laubblätter als Staubbinder).

### Atemklima:

Die Lungenbläschen müssen, um den Gasaustausch gegenüber der Blutbahn zu erfüllen, mit einem Feuchtigkeitsfilm ausgekleidet sein. — Die trocken-staubige Luft versteinert, unbegrünter Stadtbereiche ist hier keineswegs günstig.

Es kommt zu erhöhter Schleimsekretion, Reizung, schließlich störendem Feuchtigkeitsverlust und erhöhter Infektionsanfälligkeit (übrigens leiden nicht nur die Atemwege, sondern bei empfindlichen Menschen auch die Augenschleimhäute und Augenlider unter erhöhter Trockenheit).

Weiter ist die Lunge wegen ihrer großen inneren Oberfläche (um 100 m<sup>2</sup>) ein ausgesprochener Staubsammler (vgl. I/3).

Besonders gravierend wird die Staubinhalation bei Atmung über den offenen Mund. Kinder haben meist eine schlechte Atemtechnik, aber beim intensiven Spiel einen um so größeren Atemluftdurchsatz.

Kinderspiel- und Sportgelegenheiten im Grünen tragen genau den oben erwähnten atempsychologischen Gegebenheiten Rechnung.

Die pflanzliche Luftbefeuchtung und Staubbindung gewährleisten ein optimales Atemklima.

Parks als Klimaoasen sollten übrigens nicht aus optischen Gründen zur Straße hin aufgerissen, sondern im Gegenteil bestmöglich abgeschirmt werden (z. B. durch dichte Randbepflanzung oder sogar Mauern — bioklimatische Idealsituation: allseits umgrenzte Hofgärten — siehe Thema VII).

THEMA VI: FILTERHECKE — IMMISSIONSSCHUTZ AM STRASSENRAND

Grüne Wände

Die Hecke — wichtiges Element einer funktionellen Grünplanung: Die Hecke schützt — z. B. die Privatsphäre vor Zutritt und Fremdeinblick.

Als Straßenrandbegleiter vermag sie noch viel mehr: Wohltuend trennt sie hier Fahrbahn von Gehweg, bildet einen Filter gegen die Kraftfahrzeugemissionen, in dessen Schutz Fußgänger wieder aufatmen dürfen.

*Häufige Stadtsituation:* Die Kraftfahrzeugabgase breiten sich ungehemmt über Gehsteig und offene Grünflächen bis hin zum Baukörper aus. (Abb. 5)

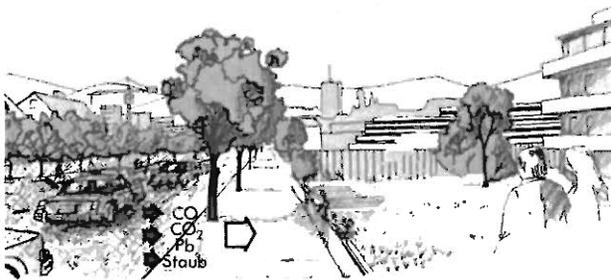


Abb. 5

Pflanzen wir eine Hecke als Filter, so schafft dies — zusammen mit den übrigen Mikroklimaeffekten — verbesserte menschliche Nutzungsmöglichkeiten am Straßenrand (z. B. abgeschirmter Radweg) und auf der — an sich nicht sehr überlegt geplanten — Grünfläche (angedeutete Gartenbenutzung). (Abb. 6)

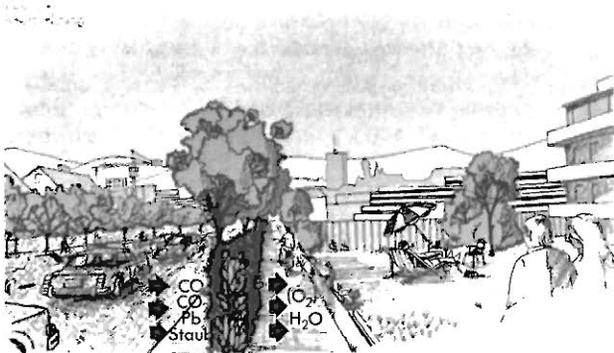


Abb. 6

Als Beleg dafür — die Bleistaub-Absorption einer viel niedrigeren — nämlich nur 1 m hohen Hecke, wie sie am Rand einer Schweizer Autostraße ermittelt wurde. Diese nur 1 m hohe Hecke halbierte bereits die Bleibelastung der dahinterliegenden Vegetation. (Abb. 7)

Dies erklärt sich gerade aus der Porosität — der Luftdurchlässigkeit — der grünen Wand, die ein echtes Ausfiltern der durchstreichenden Luft ermöglicht.

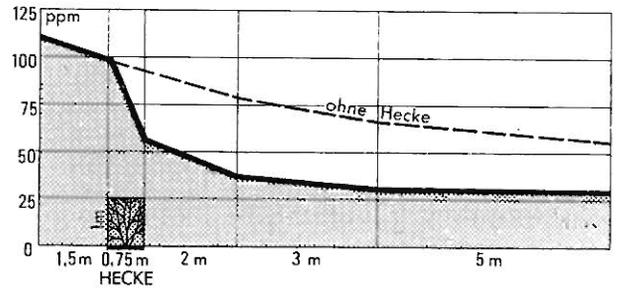


Abb. 7

Demgegenüber würde eine derart niedere Mauer von der staubigen Luft nur überwältigt — so daß die Schmutzpartikel nur abgelenkt und dahinter verwirbelt, aber insgesamt nicht vermindert werden. (Abb. 8)

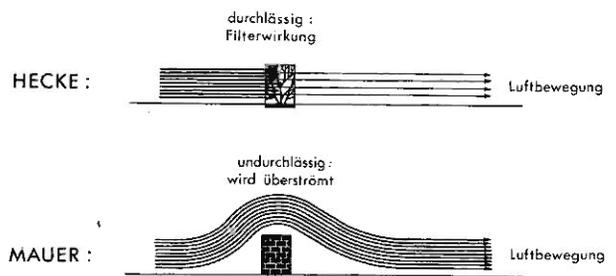


Abb. 8

Achtung — Gefahr der Umweltkosmetik!

Filterhecken können als lokale Symptombekämpfung gewisse Teilerfolge und Erleichterungen schaffen. Eine echte Lösung im Sinne eines ausreichenden Immissionschutzes für Fußgänger, Radfahrer und Straßenanwohner sind sie nicht.

Eine ökologisch richtige Siedlungs- und Verkehrsplanung sorgt von vornherein für geschütztere Wohnsituationen und für ein eigenes Fuß- und Radwegnetz, welches vom Autoverkehr getrennt geführt wird (etwa abgeschirmt durch dazwischenliegende Gebäudezeilen bzw. durch Freihaltung zusammenhängender Gassenzüge für diesen Zweck).

THEMA VII: HOFBEGRÜNUNG

Interessenkonflikt: Autogerecht — Menschengerecht

Nicht auszurotten ist diese Gedankenlosigkeit ganzer Architektengenerationen (Abb. 9), die wertvollen Wohn- und Schlafräume samt Balkons auf verkehrsreiche Straßen hinauszuorientieren, und auch noch den geschützten Innenhof den Autos hinzupfern.

Wesentliche Mitschuld hatte das Garagengesetz, welches das Vordringen der Lärm- und Schadstoffemittenten in die letzten Refugien menschlicher Wohnnutzung nicht nur erlaubte, sondern (praktisch) vorschrieb (s. u.), um den ganzen Straßenraum für die rollende Autoflut freizubekommen.

Erster Schritt zur Sanierung: Umorientierung der „guten Räume“ in den Innenhof (Abb. 10).

Der Hof wird durch Begrünung zur „mikroklimatischen Frischzelle“ — lärmgeschützt und mit echter Sozialfunktion.

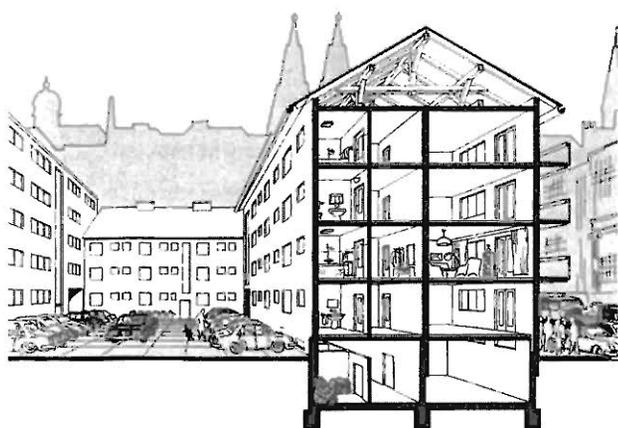


Abb. 9

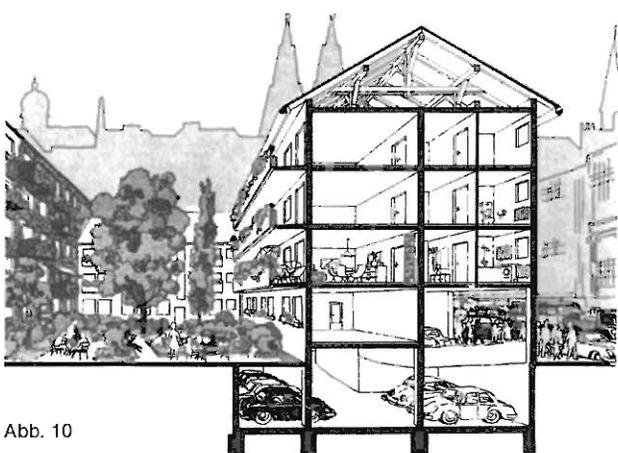


Abb. 10

Die Autos bleiben am Straßenrand oder kommen in *Tiefgaragen unter das Haus* (nicht unter den Hof, dessen Erdreich als tiefgründiger Wurzelraum für die Bäume offengehalten werden muß).

Im dargestellten Fall eines Innenhofes von 18 x 18 m stehen bei Verstellung der Hoffläche maximal 5 Parkplätze für jedes der drei Häuser zur Verfügung. Bei Nutzung des Kellers ergeben sich 6 Stellplätze pro Haus.

Außerdem beginnt man zu begreifen, daß die Zielvorstellung „jedem sein Auto bei der Wohnung“ in unseren Städten einfach unerfüllbar ist (wie eine einfache Flächenkalkulation zeigt). Dieses Ziel dennoch weiter anzustreben, würde zur endgültigen Vernichtung urbaner Wohnqualität führen.

Die Frage spitzt sich demnach auf die Alternative zu:

**STÄDTEBAU FÜR AUTOS ODER FÜR DIE MENSCHEN?**

Die Antwort sollte nicht schwerfallen. . . . .

#### Die soziale Lösung:

Grüne Höfe bilden — von Autos freigehalten — ein Reservoir relativ sauberer Luft, von dem *alle Anwohner* profitieren. (Im Gegensatz dazu kann selbst bei totaler Verödung zu Autostellplätzen nur ein kleiner „privilegierter“ Teil der Bewohner sein Vehikel darin unterbringen — eine asoziale Lösung also).

Auch private Gewinnsucht fördert die Verbetonierung ehemals grüner Hofgärten: Mietparkplätze!

Den Baum im Hof kann man nicht vermieten. . . .

Und Kinder haben keine Lobby, sie müssen der Fahrmaschine weichen (ist die Sozialisierung des Autos nicht schon längst asozial geworden?).

Aktualisiert hat sich die Frage der Höfe als „Wohnschutzzonen“ besonders seit Vorliegen eines Gutachtens des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Auto und Umwelt“ (1973), in welchem dieser höchstqualifizierte Expertenbeirat der Bundesregierung nachweist:

Die wirksamste Lärmschutzmaßnahme im Stadtbereich ist die Hoforientierung von Wohnräumen. In dieser Bauweise sind die Bewohner nur mehr einem Fünftel (und noch weniger) des straßenseitigen Lärmpegels ausgesetzt.

In noch stärkerem Maße reduzieren sich selbstverständlich auch die anderen Schädwirkungen von Kfz-Emissionen.

#### Zusatzinformation

Der Baum im Hof — ein grüner Freund.

Begrünte Innenhöfe sind oft die letzten „Umweltoasen“ der lebensfeindlichen Asphaltwüste. Besonders wenig mobile, wirtschaftlich schwächere Bevölkerungsteile (alte Menschen, Mütter, Kinder) leben vielfach in den grünen Hof hinaus — der Baum vor dem Fenster ist das letzte Naturobjekt, an dem noch der Wandel der Jahreszeiten erlebbar ist, er ist Biotop zahlreicher Singvögel.

Bei entsprechender Größe und Gestaltung können Hofgärten zu Zonen ungezwungener Begegnung zwischen Nachbarn und älteren Menschen des Viertels werden. Gespräche und Sozialkontakte sind hier noch möglich — während man auf der Straße das eigene Wort nicht mehr versteht. . . . .

#### Bioklimatische Argumente: (siehe auch Thema V)

Seitlich umgrenzt, das ist genau die Situation, in der die Klimawirkungen der Pflanze (Schattung, Luftbefeuchtung) am besten zur Wirkung kommen.

Auch in Österreichs Städten gibt es noch viele grüne Oasen in der Steinwüste; gleichzeitig, ob direkt begehbar oder nicht, haben sie für die Anwohner einen unbezahlbaren Erholungswert. In diesen „mikroklimatischen Frischzellen“ der Bausubstanz stellt sich ein eigenes Bestandsklima ein — ähnlich dem des Waldes.

Die erwähnte Geschlossenheit und Austauscharmut, die der Ausbildung eines optimalen Mikroklimas bei Bepflanzungen so entgegenkommt wird zum Verhängnis, wenn man statt der Pflanzen Autos eindringen läßt: Beim Kaltstart besonders geruchs- und schadstoffintensiv ziehen sich die Abgase umgehend durch die Fenster in die Wohnungen der unteren Mieter. Außerdem wirkt das umbaute, asphaltierte Geviert als Resonanzraum und verstärkt den Lärm von Motor und Wagenschlag.

Die von Planungsbeamten oft als Ausweg propagierten Tiefgaragen unter dem Hof sind keine Lösung. Bereits der Aushub führt zur Schleifung herrlicher alter Baumriesen, wie sie auf der 40 cm Erdschüttung des Garagdaches nie mehr in gleicher Weise heranwachsen könnten (— abgesehen davon, daß bestenfalls erst die URENKEL der jetzigen Bewohner wieder in den Genuß der mächtigen Schönheit und Klimawirkung kämen).

Die Baumkrone bietet außerdem auch Sichtschutz gegen Fremdeinblick vom vis-a-vis. Sie wahrt damit die persönliche Intimsphäre — besonders in der warmen Jahreszeit, in der viele Bewohner den Abend bei offenen Fenstern verbringen wollen. Das Gefühl, nicht dauernd beobachtet zu werden, ist für die seelische Erholung des Städters von entscheidender Bedeutung. Ein alter Baumbestand inmitten des Hofes dämpft auch die Schaliresonanzen (— man vergleiche in die-

sem Zusammenhang auch die Hallwirkung in einem völlig leeren Zimmer mit der Akustik desselben Raumes nach Einbringen von Gegenständen).

Der Baum *im Hof* muß zu einem Hauptanliegen des städtischen Naturschutzes werden!

Der Umweltbeirat der Gemeinde Wien — ein unabhängiges Wissenschaftlergremium — hat daher Vorschläge für ein Hofschutzgesetz ausgearbeitet, welches den deletären Auswirkungen des Garagengesetzes entgegnetreten soll.

### Hofkultur als städtebauliche Chance

Selbst Architekten — jahrzehntelang im Bann der Technik — beginnen nun, zumindest in ihren theoretischen Konzepten, die ÖKOLOGISCHE Lösung über die technische zu stellen:

„Vergleichen Sie doch einmal den Baum vor dem Fenster mit einer technischen Klimaanlage. Der Baum gibt Schatten, und zwar dann, wenn man ihn braucht — im Sommer, im Winter und Frühjahr läßt er die Sonne durch. Er gibt Windschutz, bindet Staub und befeuchtet die Luft, er kostet in der Anschaffung fast gar nichts, braucht keinen Strom und wird mit jedem Jahr schöner und leistungsfähiger, wogegen eine Klimaanlage sehr viel kostet, mit jedem Jahr reparaturanfälliger wird und eine viel kürzere Lebensdauer hat“.  
(Roland RAINER).

Die Gemeinde Wien hat mit ihren grünen Wohnflächen der 20er und 30er Jahre Architekturgeschichte gemacht — eine wahrhaft soziale und menschengerechte Bautradition, die bedauerlicherweise nach dem Krieg zugunsten kontaktfreundlicher „Wohntürme“ und „Wohnscheiben“ aufgegeben worden ist (wie fast überall auf der Welt).

*Es gäbe noch so viele grüne Höfe als Frischzellen in der Bausubstanz* und man müßte wieder lernen, für Wohn- und Bürohäuser introvertierte Hofarchitekturen zu schaffen — human und lärmgeschützt, auch wenn außen herum der Verkehr tobt.

Architektur geht alle an — denn Architektur ist eine zu wichtige Sache, als daß man sie Bautechnikern und Spekulanten allein überlassen könnte.

### Stadtökologie und Flächennutzung

Dort aber, wo man Flächenopfer für Begrünung bringt, sind Grünflächen — nackt und offen an der Straße — weder als Erholungs- oder Spielraum nutzbar — noch schützen sie die Wohnungen gegen das Verkehrsgeschehen. Sterilgrüne Gemeindewiesen — nutzloses Renommiergrün . . . .

Nicht das Hochhaus inmitten der Grünfläche, sondern das Grün im Schutze des Hauses bietet lebensgerechte Stadtstrukturen. Aber bei aller Humanität: Können wir uns die Flächen dafür leisten:

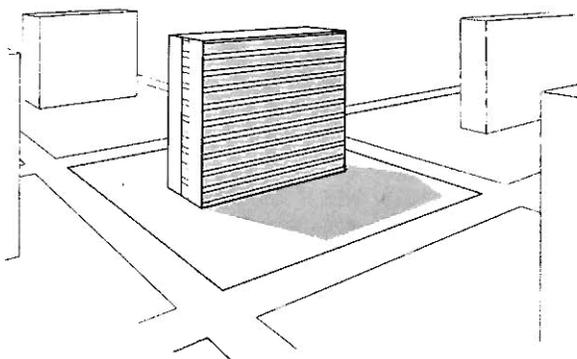


Abb. 11

Ist nicht das Hochhaus — der Menschensilo — die rationellste Wohnhausform? Klötze, welche in ihrer Aufdringlichkeit die Stadtbilder in aller Welt ununterscheidbar werden lassen!

### Lebensfeindliche „Kosmopoliten der Häßlichkeit!“

Der häufigste Typ: 10-stöckige Wohnscheiben in den für Hochhäuser üblichen Abständen (vgl. Abb. 11).

Errichten wir auf demselben Areal statt dessen einen nur dreistöckigen Wohnhof. Weniger Wohnraum? Im Gegenteil: der Wohnhof bringt um 20 Prozent mehr!

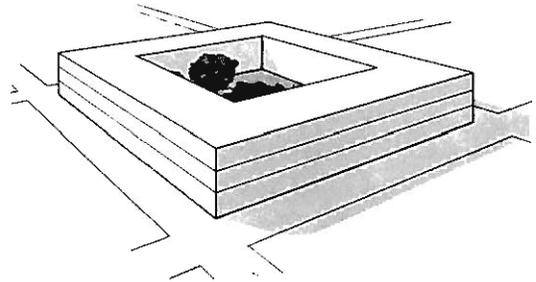


Abb. 12

Grün für alle Mieter — eine Innenlandschaft, die vor den Türen der ebenerdig Wohnenden beginnt. Der zweite Stock erhält Terrassen — der dritte Stock Freiräume auf dem Dach.

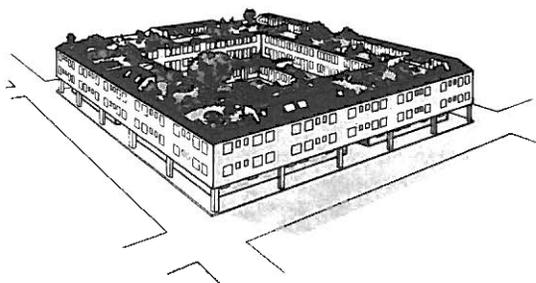


Abb. 13

### Tradition als Hoffnung?

Dort, wo man führenden Architekten aus aller Welt die Chance zur totalen Selbstverwirklichung geboten hat — etwa in Brasilia oder beim Aufbau des total zerstörten Rotterdam, wo man gleichsam bei Null anfangen konnte, nicht eingeschränkt durch kleinliche Eigentumsrücksichten oder Geldknappheit — sind Städte entstanden, in denen sich die Menschen nicht wohlfühlen, in denen sie nicht bleiben mögen, aus denen sie bei jeder Gelegenheit fliehen — wie etwa die brasilianischen Regierungsbeamten, die jedes Wochenende per Flugzeug eilig zurückfliegen in die alten Städte, ein totes Utopia hinterlassend, dessen Stadtzentrum aus einer riesigen Autobahnkreuzung(!) besteht, flankiert von technomorphen Monstern.

Die Krise des modernen Städtebaues hat keine technische Lösung — ist sie doch aus einem „Zuviel“ an Technik und einem „Zuwenig“ an menschlichem Maß entstanden. Es gilt, die ökologische Lösung gegen die technische zu stellen. Unsere Arbeiten sind nichts anderes als die Suche eines Ökologen nach dem menschlichen Maß. Auf dieser Suche nach längst vorhandenen, gelungenen Lösungen durchforschen wir (angeregt durch die Bücher Roland RAINERS) alte Stadtkulturen — nicht nur Beispiele aus unseren Breiten, sondern aus Kulturkreisen mit viel älteren städtebaulichen Traditionen wie denen Südeuropas, des Orients und des Fernen Ostens. Der alte persische Städtebau, zum Beispiel, mit seinen Lehmkuppeln, Atriumhäusern, engen und daher selbstbeschattenden Gäßchen, fand zu klimagerechten Lösungen ohne teures Airconditioning und schuf menschengerechte Urbanstrukturen ohne Computerplanung. Er repräsentiert den akkumulierten Erfahrungsschatz hunderter Generationen — und damit ungleich mehr Weisheit als eine Generation westlichen Fertigteilmbaus — mit dem man heute die Städte des Orients ruiniert.

Man sollte nicht nur die Natur, sondern auch Bauformen mit den Augen des Ökologen betrachten, sie als klimatische Anpassungen verstehen lernen. Da diese Denkweise den Biologen näher lag als den Bauhistorikern und Ethnographen, wußte man bis vor kurzem über die bioklimatischen Funktionen von Termitenbauten genauer Bescheid als über die in Jahrtausenden vervollkommenen passiven Kühlsysteme arabischer oder persischer Häuser.

Bauen als klimatische Anpassung — das gilt für die ungebrannten Lehm-Stroh-Ziegel, Windtürme, Zisternensysteme und introvertierten Hofarchitekturen des Orients, gilt für die Arkaden Südeuropas (welche Fassaden und Fenster vor der hochstehenden Sommersonne schützen, die tiefstehende Wintersonne aber in die Räume scheinen lassen), gilt auch für die dickwandig kleinfenstrigen und rohgedeckten Häuser der ungarischen Tiefebene (z. B. jene südeuropäisch anmutenden Höfe der heiß-trockenen Seesteppes im Burgenland, wo sich die übereilt hineinmodernisierten Riesenglas-scheiben katastrophal auf das Innenklima ausgewirkt haben), gilt schließlich bis zum vielgelästerten „Alpenhut“, dem alpinen Satteldach, welches den rauen Bergwettern besser standhält als jedes Flachdach.

Landschaftsschutz hat in Europa fast ausnahmslos mit Kulturlandschaften zu tun. Landschaftsgebundenes Bauen hat daher kulturgebunden zu sein, soll es nicht zur totalen Verfremdung des Landschaftsbildes kommen.

Kultur charakterisiert das Geistesleben einer Region, Zivilisation verwischt es. Zivilisation ist materialistisch, utilitaristisch, käuflich und international im schlechtesten Sinn. Kultur ist das Produkt einer langen Evolution. Geht es in der biologischen Evolution um die Entstehung von *Arten*, könnte man die kulturelle Evolution definieren als Entstehung von *Eigenarten*. Ohne Regionalisierung nach Landschaften ist Baukultur und auch Heimatbindung nur schwer denkbar.

Monokultur ist nicht nur ökologisch krisengefährdet, offenbar trägt Uniformität, also Monokultur, auch im Felde des Geistigen den Keim des Unterganges in sich. Was könnte hier eine deutlichere Sprache reden als die fortschrittstrunkenen „Manhattan-Visionen“ mancher Provinzbürgermeister? „Provinz“ verrät sich am verlässlichsten an der Art, wie sie versucht, die „Provinz“ zu verleugnen.

Mehr kulturelles Selbstbewußtsein täte not. Aber während jährlich Hunderttausende in die alten Städte wie Bamberg, Rothenburg oder Salzburg pilgern, um in den schmalen Gassen mit ihren Erkern, Höfen und Brunnen noch den Zauber echter Urbanität zu erleben, klotzt das offizielle Bauen ein „Märkisches Viertel“ und eine „Großfeldsiedlung“ nach der anderen auf die grüne Wiese deutscher Stadterweiterungsgebiete — als wüßte man nichts von alledem, nichts von den

Sozialneurosen der grünen Witwen, nichts von der steigenden Kriminalität, nichts von den vernichtenden Urteilen der Psychologen und Sozialhelfer.

Der Verzweiflung am großtechnisch Machbaren folgt nun die Rückbesinnung auf organisch Gewachsenes.

Dies hat auch umweltökonomische Aspekte. Steigende Arbeitslosenraten — Folge internationaler Marktsättigungen, Überproduktion und Rationalisierung — erfordern neue Strategien der Arbeitsplatzsicherung: die Förderung arbeitsintensiver, ressourcenschonender Wirtschaftszweige.

Ein gutes Beispiel qualitätsorientierter, umweltkonformer Impulse für unsere Wirtschaft ist Altstadtsanierung und -revitalisierung anstelle erholungsraumzerstörender Fertigteilkasernen und Profitquader am Stadtrand, die von Großunternehmen mit aufwendigem Maschinenpark, aber wenigen Arbeitern, aus Normelementen montiert werden. Diese Bautätigkeit — ebenso wie der hochrationalisierte Straßenbau, bei dem einige Hilfsarbeiter nahöstlicher Herkunft hinter einer landschaftsverzehrenden Großmaschine einherschreiten — ist weniger Arbeitsplatzsicherung als viel mehr „Maschinen-Amortisation“ (wenn etwa auf deutschen Autobahnbaustellen 60 Arbeiter 30 Millionen DM verbauen).

Altstadtsanierung benötigt dagegen kaum technische Energie und wenig Rohstoffe, ist nicht rationalisierbar, sondern braucht hochqualifizierte Handwerker und Bauleute (die dafür allerdings neu geschult werden müssen), gibt dem kleinen Baumeister wieder eine Chance, macht Stadtviertel wieder lebenswert und attraktiv und erhält kulturelle Werte.

Und noch ein Argument: Dieser wirtschaftlichen Aktivität droht keine Sättigung, denn hat man eine Stadt wie Salzburg oder Krems von vorne nach hinten durchrenoviert, kann man wieder von vorne anfangen: ständiger Einsatz von Arbeit zur Erhaltung hochgeordneter kultivierter Strukturen — auch dies ein Prinzip, das im Bereich des Lebendigen (nämlich bei der Erhaltung von Organismen) längst in analoger Weise verwirklicht ist.

### Schlußwort

Wir befinden uns in einer Epoche unaufhaltsamer Verstädterung. Das Stadtbild wird schicksalhaft zur Landschaft des Menschen von *morgen*.

Die Entscheidungen darüber, wie diese Landschaft aussehen wird, fallen aber bereits *heute*.

Ob eine Stadt lebenswert ist, hängt wesentlich von dem Naturpotential ab, das der Mensch ihr zu erhalten vermochte.

In einer Stadt, in der kein Platz mehr ist für Bäume, ist auch kein Platz mehr für die Kinder.

Das ästhetische Gefühl und die Phantasie eines Menschen werden nachhaltig von den Formerfahrungen seiner frühen Kindheit geprägt. Grünanlagen sind die ersten Erlebnisräume des Kindes, sie sind Biotope für Blumen, Schmetterlinge, Käfer, Schnecken, Frösche, Eidechsen und Vögel.

Sind sie auch oft nur „Ersatznatur“, geben sie dem „weltlofen Neugierwesen Mensch“ (LORENZ) doch vielfältige Stimulation und Experimentiermöglichkeiten, vermögen zur Entwicklung von Naturliebe und Natursehnsucht beizutragen.

Kinder zwischen monotonen Betonfassaden großzuziehen und ihnen dann auch noch ihre Spielwelt zu verbetonieren und sich mit „kinderpsychologischen“ Stahlrohrgestellen ein Alibi verschaffen zu wollen, bedeutet eine erschütternde „Wohlstandsverarmung“, eine Fehlprägung heranwachsender Kinder mit gefährlichen Langzeitfolgen.

Pflanzen in der Stadt?

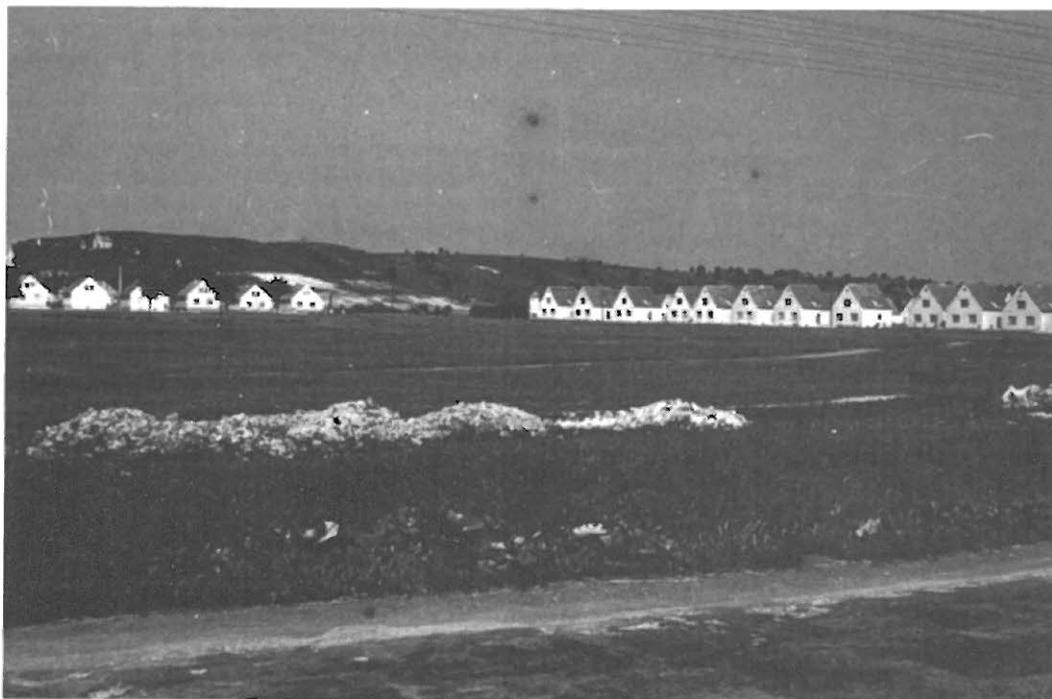
Sie wirken nicht nur klimamildernd — sie wirken auch architekturmildernd. . . .

Die einzige ästhetische Chance mancher Reißbrettarchitektur besteht darin, von der Vegetation überwuchert zu werden.

„Schönheit der Natur und Schönheit der menschengeschaffenen kulturellen Umgebung sind offensichtlich beide nötig, um den Menschen geistig und seelisch gesund zu erhalten.

*Die totale Seelenblindheit für alles Schöne, die heute allenthalben so rapide um sich greift, ist eine Geisteskrankheit, die schon deshalb ernst genommen werden muß, weil sie mit einer Unempfindlichkeit gegen das ethisch Verwerfliche einhergeht.“*

Konrad LORENZ, 1973



Einfamilienhaussiedlung in der freien Landschaft ohne jede Einbindung in die Umgebung.

(Foto: Olschowy)



Eigenheimsiedlung Oemberg bei Mülheim/Ruhr, die durchgrünt und in die Landschaft eingefügt ist.

(Freigeig. Reg.Präs. Düsseldorf Nr. DC 130; Foto: Olschowy)

## Stadtökologie und Stadtentwicklung

### 1. Einleitung

Während der Garten als erstes eingefriedetes Eigentum des seßhaft gewordenen Menschen eine sehr alte Geschichte hat, ist das Grün als städtebaulicher Faktor noch sehr jung und eigentlich erst mit den wachsenden Problemen des modernen Städtebaues in Erscheinung getreten. Noch die mittelalterliche Stadt war dicht und eigentlich ohne Grünflächen gebaut, jedoch mit den Bürgergärten vor der Stadt und in enger Beziehung zur Landschaft. Die Einheit von Stadt und Land, die für den Charakter der mittelalterlichen Städte bestimmend war, ging allmählich verloren. Mit Beginn der Industrialisierung setzte auch der Verfall der Architektur und der Stadtbaukunst ein. Die Städte weiteten sich rasch aus. Bedauerlicherweise ging diese Entwicklung so sprunghaft und so wenig organisch vor sich, daß am Ende dieses Weges die grauvollen Mietskasernen standen, die ohne Beziehung zur Landschaft und ohne Rücksicht auf den Menschen gebaut waren. Der Mensch mit seinen körperlichen, geistigen und psychischen Belangen war nicht mehr Maß und Richtschnur des Städtebaus, die Stadt verlor ihre Menschlichkeit. Die Folge war eine zunehmende Flucht der Städter in die Vororte, die aufgelockerter und naturnäher waren.

Die Entwicklung ging vom Blockbau zum Zeilenbau, der einen erfreulichen Auftakt für das Eindringen der Grünflächen in die innerstädtischen Wohnbereiche bedeutete. Die Tendenz in der städtebaulichen Entwicklung des letzten Jahrzehnts war durch eine übersteigerte Verdichtung bestimmt. Der Mahnruf von MITSCHERLICH, der den unmenschlichen Städtebau unserer Zeit anklagt, ist voll berechtigt. Inzwischen hat sich auch der Deutsche Werkbund sehr kritisch gegenüber den verdichteten Hochhaus-Wohngebieten unserer Zeit geäußert und wieder einen Städtebau gefordert, der menschlichen Maßstäben gerecht wird.

Die Verdichtung im Städtebau darf nicht auf Kosten städtebaulicher Grünflächen gehen, die für die Gliederung der Baugebiete, ihre Durchlüftung, aus anderen stadthygienischen Gründen und nicht zuletzt wegen ihres Erholungswertes bedeutungsvoll sind. Andererseits liegt in einer geordneten Verdichtung für die Landschaft eine Chance, die genutzt werden muß. So wie es früher einen sich ergänzenden Gegensatz von Stadt und Land gab, so muß für die Zukunft eine sinnvolle Polarität von Verdichtung und Freiraum angestrebt werden.

In diesem Zusammenhang soll die Frage gestellt werden, ob die Ökologie überhaupt in Verbindung zur Stadtplanung und Stadtentwicklung gebracht werden kann oder ob hier nicht nur ein zur Zeit häufig verwendeter und nicht selten mißverständlicher Begriff die Grünordnung im Städtebau aufwerten soll. Wenn man unter Ökologie die Beziehungen der Lebewesen zu ihrer Umwelt versteht und die Lebewesen hier nicht nur auf Pflanze und Tier beschränkt, sondern den Menschen bewußt einbezieht, so dürfte kein Zweifel darüber bestehen, daß Stadtplanung und Stadtentwicklung ohne Beachtung ökologischer Gegebenheiten und Erfordernisse nicht denkbar sind, auch wenn das in der Vergangenheit wenig beachtet blieb. Es sei hier nur auf die Fehlentwicklung übersteigter Verdichtung und die unnötige Verbauung von Gewässerfern hingewiesen.

Der Mensch ist nach seiner Geschichte und Entwicklung ein Glied der Natur, aus der er sich nach unseren bisherigen Erkenntnissen nicht lösen kann, weshalb die zunehmende Denaturierung der Nahrung, der Lebensweise und des Lebensraumes nicht weiter ohne Nachteile verlaufen kann. Das aber setzt voraus, daß die für das Leben des Menschen notwendigen natürlichen Grundlagen nicht zerstört, sondern sichergestellt und für die Aufgaben der Zukunft entwickelt werden. Freiflächen, Grünflächen und Gärten sind in Stadt- und Verdichtungsgebieten der notwendige Ersatz der fehlenden Natur, sie können für den Stadtbewohner sogar ein Stück Natur bedeuten, dessen er bedarf, um sich als Mensch zu entfalten. Stadtplanung und Stadtentwicklung stehen daher in enger Beziehung zu Natur und Landschaft.

### 2. Stadtökosysteme und ihre Bedeutung

Die Grün-, Frei- und Wasserflächen in Stadt- und Verdichtungsgebieten haben wie Ökosysteme in der freien Natur eine mit diesen durchaus vergleichbare Funktion im Sinne einer systemhaften Ganzheit von Biozönosen (Lebensgemeinschaften) und Biotopen (Lebensstätten), auch wenn sich Pflanzen und Tiere wie auch ihre Gemeinschaften zwangsläufig von denen in Natur und Landschaft unterscheiden müssen, weil die den Standort bestimmenden Faktoren andere sind. In seiner Auseinandersetzung über die Definition von Ökosystemen hat ELLENBERG (1973) ausgeführt: »Im Prinzip ist beispielsweise eine Stadt mit ihren Randbezirken und dem Umland, aus dem sie vorwiegend versorgt wird, durchaus als Ökosystem zu betrachten. Denn die darin lebenden Menschen sind Glieder von Nahrungsnetzen und nehmen an Energieumsätzen wie Stoffkreisläufen teil.« Während die Ökosysteme in der Landschaft sich weitgehend selbst regulieren und damit auch weitgehend stabilisieren, sind die Ökosysteme und Biotope in der Stadt ständig vom Menschen beeinflusst und damit auch ständig gestört, so daß sie sich nicht mehr ausreichend selbst regulieren können. Wie VON HESELER (1978) sagt, muß es unser Ziel sein, »die Technosphäre so umzugestalten, daß sie zusammen mit der Biosphäre wieder ein sich weitgehend selbst regulierendes Ökosystem bilden kann«. Die Ökosysteme einer Stadt setzen sich infolge verschiedenartiger Standorte zumeist aus sehr unterschiedlichen Typen zusammen und weisen damit häufig eine erfreuliche natürliche Vielfalt auf. Der 212 ha große Tiergarten in Berlin weist einen Pflanzenbestand von Farn- und Blütenpflanzen mit 437 Arten und einen Tierbestand mit 18 Säugetier-, 41 Brutvogel- und 33 weiteren Vogelarten auf. Die vorteilhaften klimatischen Auswirkungen dieser Grünfläche auf die dicht bebauten Randbereiche sind qualitativ nachgewiesen (SUKOPP 1979).

Wie SUKOPP (1979) weiter darlegt, entsprechen den Veränderungen des Standortes auch die Veränderungen in der Zusammensetzung von Flora, Vegetation und Fauna. Die einheimische und alteingebürgerte Flora wie auch die Fauna zeigen in der Umgebung von Großstädten und in Industriegebieten einen besonders starken Rückgang; hiervon sind unter den Wirbeltieren Amphibien und Reptilien am stärksten betroffen, wie die nachfolgende Tabelle aufzeigt:

### Ausgestorbene und gefährdete Arten von Wirbeltieren in Berlin (West)

Klasse	Artenzahl	ausgestorben	gefährdet	ausgestorben und gefährdet
Amphibien	12	2 (17 %)	8 (67 %)	10 (84 %)
Reptilien	7	2 (28 %)	3 (43 %)	5 (71 %)
Vögel	132	23 (17 %)	35 (27 %)	58 (44 %)
Säugetiere	42	2 (5 %)	16 (38 %)	18 (43 %)

Dieser Entwicklung steht die Einwanderung und Einbürgerung neuer Arten, der sog. Hemerochoren, gegenüber; das sind Arten, die infolge direkter oder indirekter Mithilfe des Menschen in das Siedlungsgebiet gelangen. Sie können in geschlossenen Baugebieten fast 50 % erreichen. Hinzu tritt die Ausbreitung von Neophyten, also neuen und fremdländischen Arten, die in Berlin je nach Bëbauungsdichte bis zu 23,7 % erreichen (SUKOPP 1979). Das schnelle Wachstum der Städte hat zur Folge, daß heute auch die stadtypische Vegetation und Fauna zurückgedrängt wird und lokal als gefährdet gelten kann. So weisen zwischen 1970 und 1978 in Berlin-Kreuzberg-Nord insgesamt 49 von 200 Arten einen starken Rückgang auf (SUKOPP et al 1979).

Das Wachstum der Städte schreitet weltweit fort. Und dies geschieht zumeist auf Kosten wertvoller Landschaftselemente, wie ertragreicher Wälder und landwirtschaftlicher Nutzflächen, Ufer und Küsten, Höhen und Täler. Dies bedeutet gravierende ökologische Veränderungen im Naturhaushalt der beanspruchten und angrenzenden Landschaftsräume (GREBE 1980).

Die Ursache für die Veränderung der Pflanzen- und Tierwelt wie ihrer Ökosysteme und Biotope sind Änderungen der ökologischen Faktoren infolge der anthropogenen Eingriffe und Maßnahmen. Sie wirken sich vor allem auf Wasser-, Boden- und Klimahaushalt aus. Die Rolle von Laubwald und Grünland im Klimahaushalt wird deutlich, wenn man ihre Verdunstungsraten mit anderen Oberflächennutzungen vergleicht. Der Anteil des Energieumsatzes beim Verdunstungsvorgang liegt hier bei rd. 80 %, was eine Zufuhr von sauberer Frischluft mit thermisch günstigen Eigenschaften bedeutet. Da aber in den Stadtbereichen zumeist versiegelte trockene Oberflächen überwiegen, kommt es hier zu einer Umkehrung des Verhältnisses der Verdunstung zur Lufterwärmung, so daß der Energiestrom überwiegend in die Erwärmung der bodennahen Atmosphäre umgelenkt wird, was zu der bekannten Überhitzung zentraler Stadtbezirke führt. Neben den Grünflächen kommt auch den großen Bäumen in der Stadt eine klimaverbessernde Funktion zu (GREBE 1980).

Ein weiteres charakteristisches Merkmal des Stadtklimas ist in der Verminderung der mittleren Windgeschwindigkeit um etwa 10 — 20 % zu sehen, was bei austauscharmen Inversionswetterlagen zu problematischen Situationen führen kann.

Grünflächen sind daher geeignet, die lokalklimatischen Verhältnisse einer Stadt wesentlich zu verbessern. Hierbei ist der notwendige Luftaustausch zwischen Freiräumen und bebauten Gebieten besonders zu beachten. Konzentrisch in den Stadtkern hineinführende Grünflächen können die Funktion von Belüftungsbahnen erfüllen und müssen hierfür eingesetzt werden (BLUME et al. 1978). Die Stadträume werden hierdurch stärker durchlüftet, die Temperaturen gemäßigt und die hohen Strahlungswerte gemindert. Die Funktion der Freiflächen als Wind- und Kaltluftschneisen wird um so wirksamer sein, je besser sie dem natürlichen Relief angepaßt sind, d. h. landschaftliche Hohlformen, Rinnenlagen, Talauen und Wasserläufe mit ihrer Ufervegetation für diese Aufgaben genutzt werden (vgl. Abschnitt 3).

Grünflächen wirken als Filter für Rauch-, Staub- und Gasabgänge der Industrie, des Hausbrandes und des Verkehrs. Messungen von GRUNDMANN (1952) in Braunschweig und Hannover über den Einfluß der Grünanlagen auf den Staubgehalt der Stadtatmosphäre sind sehr aufschlußreich. Die Ergebnisse der einzelnen Messungen schwanken in der Abnahme des Staubgehaltes der Luft über Grünfläche je nach Lage und Windrichtung von 26 bis 89 % und lassen erkennen, daß bereits kleine Rasenflächen eine beachtliche Filterwirkung aufweisen. Die stadtklimatische Bedeutung von Grünflächen wird u. a. in neuen wissenschaftlichen Arbeiten von EDMONDS (1978) und HORBERT (1978) eindeutig bestätigt.

Der in der Atmosphäre verbleibende Staub führt zur Zunahme von Kondensationskernen und kann sich, verbunden mit den zugeführten Spurengasen, über geballten Industrie- und Stadtgebieten zur mehrschichtigen Dunstglocke verdichten, die vor allem das Klima im Hinblick auf Strahlung, Temperatur, vertikalen Luftaustausch, Nebelhäufigkeit und stärkere Bewölkung beeinträchtigt und einen Verlust an Globalstrahlung bis zu 30 % bewirken kann. Leider werden durch die Verunreinigung der Luft gerade die biologisch wirksamsten Strahlen aus dem ultravioletten Bereich zwischen 10 m $\mu$  und 400 m $\mu$  absorbiert, so daß sie auf der Erdoberfläche nicht mehr wirksam werden können. Rachitische Krankheiten sind die Folge, da der Körper kein Vitamin D mehr erzeugen kann.

Die moderne Stadt soll nicht versäumen, sich auch im dicht bebauten Kern der Innenstadt, der sog. City, noch genügend Raum für Grünanlagen zu erhalten. Schöne Beispiele zur Durchgrünung der Stadtkerne finden wir z. B. in den wieder aufgebauten Innenstädten von Rotterdam, Köln, Frankfurt und München. Wenn es in Rotterdam gelungen ist, anstelle des zerstörten Stadtkerns ein neues Geschäftszentrum ohne Fahrverkehr und mit vielen Grünanlagen zu schaffen und so auch den Aufenthalt in der Innenstadt angenehm werden zu lassen, so ist hier für viele Städte in aller Welt ein richtungsgebendes Beispiel fortschrittlichen Städtebaus entstanden.

### 3. Landschaftsstruktur und Stadtplanung

Es kann nicht die wesentliche Aufgabe einer städtebaulichen Grünpolitik sein, die von einer Bebauung mehr oder weniger zufällig freigebliebenen Flächen mit Bäumen, Sträuchern und Rasen auszufüllen. Vielmehr sollen die Grünflächen, Grünzüge und Grünstreifen weitgehend aus den landschaftlichen Gegebenheiten, aus dem natürlichen Relief und der Struktur der Landschaft heraus entwickelt werden; sie sind dann in ihrer Funktion auch wirkungsvoll und in ihrem Bestand dauerhaft, weil sie nicht so leicht wieder für andere Zwecke, insbesondere zu Verkehrsflächen, umgewidmet werden können. So sollen z. B. Wasserläufe mit ihrem Uferbewuchs oder noch vorhandenen Auenwaldbeständen ein willkommenes Gerüst darstellen. In Ausnutzung der natürlichen Gegebenheiten sollen auch Geländeinschnitte, -rinnen und -stufen, so z. B. zwischen holozänen und pleistozänen Flußterrassen, wie sie sich aus dem geomorphologischen Aufbau einer Landschaft ergeben, sowie Niederungen, Senken und alte Flutmulden von einer ohnehin schwierigen Bebauung freigehalten und als Grünflächen genutzt werden.

Desgleichen sollen Höhenzüge und Täler, wenn sie wesentliche Bestandteile einer Landschaft sind, nicht bebaut, sondern freigehalten werden, damit sie nicht als natürliches Gliederungs- und Erholungspotential irreversibel verlorengehen.

Wasserläufe und stehende Gewässer — Seen und Weiher, Talsperren und Rückhaltebecken — sollen grundsätzlich von Bebauung freigehalten werden, um sie als natürliche

Landschaftselemente für den Naturhaushalt und für Erholungszwecke nutzen zu können. Im Wassergesetz von Schleswig-Holstein, im Landschaftsgesetz von Nordrhein-Westfalen und im Naturschutzgesetz von Baden-Württemberg ist erfreulicherweise festgelegt, daß die Uferzonen wenigstens 50 m tief anbaufrei gehalten werden müssen.

Im Zuge des Wiederaufbaues haben manche Städte in der Bundesrepublik Deutschland, wie Hannover, Hamburg, Berlin, Köln und Kassel, den städtebaulichen Grundsatz der Uferfreihaltung beachtet und ihre Wasserläufe nicht wieder verbaut, sondern durch Grünanlagen und Fußgängerwege der Bevölkerung erschlossen.

Einige Beispiele seien im folgenden herausgestellt: Als besondere Leistung Hamburgs in der Nachkriegszeit müssen die Grünanlagen an der Außenalster genannt werden. Die früher in Privatbesitz befindlichen Grundstücke am Alsterufer wurden aufgekauft und zu einer geschlossenen, radial verlaufenden öffentlichen Grünfläche gestaltet. Damit sind die Ufer wieder freigelegt und der Bevölkerung zugänglich geworden, die nunmehr auf begrünten Wanderwegen von der Binnenalster, also dem Herzen der Stadt Hamburg, an der Außenalster entlang bis in die freie Landschaft gelangen kann. Eine ähnliche radiale Grünverbindung unter Ausnutzung der natürlichen Gegebenheiten hat sich auch Kassel in der durch die Bundesgartenschau neu gestalteten Karlsaue des Fuldatales einschließlich seines Uferhöhenrandes geschaffen. Sie reicht ebenfalls bis an den Kern der Stadt heran.

Die Stadt Saarbrücken hat sich nicht nur grüngestaltete Uferbereiche im Stadttinnern erhalten, sondern ist bestrebt, die Grünelemente der Seitentäler in das Saartal hereinzuholen und so zu einem geschlossenen System zu vereinigen.

Die besondere städtebauliche Leistung der Bundesgartenschau Köln liegt in der Tatsache, daß eine der wenigen noch offenen Uferstrecken des Rheins im Bereich der Stadt davor bewahrt worden ist, industriell überbaut zu werden. Auch durch die Bundesgartenschau in Bonn konnte ein beachtlicher Abschnitt von Rheintal und Rheinufer von einer weiteren Inanspruchnahme für Verwaltungsbauten gerettet werden, worin der besondere Wert dieser Maßnahme liegt.

#### **4. Zur Gestaltung des Wohnumfeldes — Probleme und Möglichkeiten —**

##### *4.1 Einführung und Situation*

Die Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung/Landschaftsbau veranstaltete im März 1979 in Kassel ein Seminar über „Planerische Probleme des Wohnumfeldes“. Die vorgetragenen Referate von Min. Rat Dr. KRAUTZBERGER, Frau Dr. ROMEISS-STRACKE, Dipl.-Ing. STRUBE, Prof. Dr. GANSER, Dipl.-Ing. HAAG und Prof. von REUSS wurden von den Teilnehmern lebhaft diskutiert. Es wurde auch die Frage gestellt, ob der Begriff „Wohnumfeld“ nur ein neues Schlagwort sei, das die Begriffe Freiraum, Grünfläche und Garten ersetzen soll. Ohne Zweifel ist das Sachgebiet keineswegs neu, jedoch erscheint der unmittelbare Bezug des Wortes zum Wohnen als ein Vorteil, zumal der Wohnungsbau und die Lösung der Wohnprobleme nun einmal einen Schwerpunkt der Städtebaupolitik von Bund, Ländern und Gemeinden bildet.

Frau Dr. ROMEISS-STRACKE berichtete über ihre Untersuchungen und Befragungen zu den Anforderungen an Wohnung und Umfeld aus soziologischer Sicht. Im Wohn- und Freizeitverhalten der Menschen ist zu beachten, daß Wohnung und unmittelbares Wohnumfeld neben dem Arbeitsplatz mit etwa 70 % der Zeit einen besonders hohen Stellenwert einnehmen. Während in der Wohnung die Zeit von vielen Menschen mit Fernsehen, „Gammeln“ und „Zum-Fen-

ster-Hinausschauen“ verbracht wird, dominieren im Wohnumfeld das Spaziergehen, das Hegen und Pflegen im Garten, das Radfahren und Autopflegen. An erster Stelle der Aktivitäten steht das Aufsuchen von Park- und Grünanlagen; auch die Gartenbesitzer suchen die öffentlichen Parks auf. Gegliederte und gestaltete Freiräume werden den monotonen vorgezogen, desgleichen öffentliche Grünflächen den halböffentlichen. Das Wohlbefinden der Menschen ist von der Qualität des Wohnumfeldes abhängig, auch wenn es nur von außen durch das Fenster in die Wohnung hineinwirkt. Die Anforderungen an das Wohnumfeld sind erwartungsgemäß unterschiedlich, so z. B. zwischen Arbeiter, Ausländer und Akademiker.

Die Stadt und ihre Wohnquartiere werden heute von vielen Menschen nicht mehr als wünschenswerte Heimat empfunden, sondern an ihre Stelle tritt der Wunsch nach dem Haus im Grünen und am Waldrand oder gar ländliche Orte und Bereiche der Urlaubsziele. Das „grüne“ Wohnumfeld ersetzt zwar nicht die Natur, es verringert aber das häufige Hinausfahren in die Landschaft. Die Versuche der Wohnumfeldplanung, auch die Kommunikation zu fördern, sind vielleicht deshalb ohne besonderen Erfolg, weil man Kommunikation nicht planen kann.

Dr. KRAUTZBERGER vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau berichtete über das Konzept seines Hauses zu dem Problembereich und über das mögliche Instrumentarium. Aus der Sicht der Bundesregierung hat die Qualität des Wohnumfeldes einen Einfluß auf den Wert von Eigentumswohnungen sowie auf die Sanierungs- und Modernisierungsbereitschaft der Inhaber dieser Wohnungen. Deshalb ist eine Förderung des Wohnumfeldes durch Gesetz vorgesehen. Das Ziel ist es, Mittel für die Verbesserung bereitzustellen, eine Verkehrsberuhigung in Wohngebieten zu erreichen und Parkplätze für die Bewohner zu reservieren. Die rechtliche Seite der Anlage von Fußgängerzonen bedarf einer baldigen Klärung. Die jetzige Abschreibung nach § 7b begünstigt das Stadtumland und nicht die Innenstädte.

##### *4.2 Probleme des Wohnumfeldes*

Wie Untersuchungen des Wohlbefindens der Bevölkerung im Wohnbereich ergeben haben, überwiegt z. Z. die negative Seite. Prof. Dr. GANSER, Leiter der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, berichtete in seinem Referat über Möglichkeiten und Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität. In der Belastung des Wohnumfeldes steht nach seinen Erkenntnissen als Störfaktor der Verkehrslärm und der Gewerbelärm an erster Stelle. Dann folgt der Mangel an Freiflächen und an Parkplätzen. Als weitere Störfaktoren sind Belastungen durch Abgase und mangelhafte Baugestaltung zu nennen. Die bislang angewandten Maßnahmen zum Schallschutz sind problematisch. Als problematisch muß nach den Aussagen von Prof. von REUSS, der über das Forschungsprojekt „Analyse von Planungs- und Entscheidungsprozessen der Freiraumplanung in Innenstädten“ berichtete, auch die große Entfernung von Entlastungsgebieten für das Freiraumdefizit im Wohnumfeld angesehen werden. Auch die Festlegung von bestimmten Nutzungen für bestimmte Flächen, so z. B. die Verwendung von Parkflächen nur zum Parken, ist seiner Meinung nach ein Nachteil.

Die Probleme im Wohnumfeld sind, wie GANSER herausstellt, vor allem auf zu große Bau- und Wohndichte zurückzuführen; sie bedingt auch die Abwanderung ins Stadtumland. Mit dem Eigenheim ist die höchste Wohnumfeldqualität zu erreichen.

Der eigene Garten am Haus hat für die tägliche wie die Wochenenderholung einen hohen Stellenwert und erspart großflächige Erholungsgebiete. Daher ist der Wunsch nach einem Eigenheim verständlich und sollte grundsätzlich geför-

dert werden, zumal Untersuchungen ergeben haben, daß Hochhäuser wegen der erforderlichen Abstandsflächen, der Parkflächen und sonstigen Erschließungseinrichtungen keine Flächensparnis bringen, zumindest nicht mehr ab dem 4. Obergeschoß. Der noch immer in unserem Lande verbreitete Bau von einzelstehenden Einfamilienhäusern aber ist ebenfalls keine befriedigende Lösung, weder städtebaulich noch flächenmäßig. Der Flächenbedarf je Einheit liegt hier bei 800 — 1200 qm, während »gebundene« Wohnhausformen mit 400 — 500 qm und weniger flächensparend sind (Atrium-, Haken-, Terrassenhäuser); sie besitzen außerdem einen höheren Wohnwert und lassen sich problemlos an bestehende Baugebiete angliedern und in die Landschaft einfügen.

Die Auffassung von v. REUSS, daß unzureichende Freiräume im Wohnumfeld darauf zurückzuführen seien, daß die Freiraumplanung zu den „freiwilligen“ Aufgaben der Gemeinden gehöre und daher in Konkurrenz zu den anderen Nutzungen stehe, kann nicht geteilt werden. Die Grünordnung ist im Bundesbaugesetz (§§ 1, 5 und 9) fest verankert und gleichberechtigt neben den anderen Nutzungen aufgelistet, so daß daraus für die Gemeinde die gleiche Verpflichtung abzuleiten ist wie für die Ausweisung und Gestaltung von Flächen für andere Nutzungen. Die Novelle zum BBauG vom 18. Aug. 1976 hat die Bereiche des Umweltschutzes und der Landschaftspflege (Naturschutz, Landschaftspflege, Grünordnung) zweifellos aufgewertet. So sind nicht nur die natürlichen Gegebenheiten, die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes, die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie von Sport, Freizeit und Erholung zu berücksichtigen (§ 1), sondern nach § 9, Abs. 2, Nr. 15 auch die öffentlichen und privaten Grünflächen wie Parkanlagen, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und BADEPLATZ sowie nach Nr. 20 auch Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft festzusetzen, soweit dies erforderlich ist.

#### 4.3 Möglichkeiten zur Verbesserung des Wohnumfeldes

Die Verbesserung des Wohnumfeldes gehört nach Aussage von GANSER mit zu den Aufgaben der physischen Stadtplanung. Im einzelnen können folgende Möglichkeiten dazu beitragen, die Qualität des Wohnumfeldes zu verbessern:

- Absenkung der baulichen Dichte und der Einwohnerdichte
- Schaffung verkehrsberuhigter Zonen
- Ausweisung von Verkehrsflächen für den nichtmotorisierten Verkehr
- Entwicklung abgas- und lärmarmen Kraftfahrzeuge
- Entkernung von Hinterhofflächen und Zusammenfassung vieler kleiner Hofflächen
- Baulücken nicht grundsätzlich durch Bauten ausfüllen, um Möglichkeiten für die Gestaltung des Wohnumfeldes nicht zu verlieren
- Erhöhung des Angebots von Gartenland in Wohnungsnahe
- Freistellen von 5 — 10% der stadtnahen landwirtschaftlichen Nutzflächen für öffentliche Grünflächen und für private Gärten.

Am Beispiel der Planung des Fußgängerbereichs Brunnenstraße in Bad Pyrmont wurde demonstriert, daß neue Fußgängerzonen in der Innenstadt das Wohnumfeld wesentlich verbessern können. Der Innenstadtbereich mit der Brunnenstraße als Hauptgeschäftsstraße wurde im Sinne eines Kur- und BADEORTES saniert. Die lokalklimatischen Bedingungen wurden durch die Minderung der Kraftfahrzeugabgase verbessert, weil nur noch Anliegerverkehr, Ent- und Versorgung als Ausnahme zugelassen sind.

Der DEUTSCHE STÄDTETAG hat sich mit einem Arbeitskreis „Stadtkritik — Stadtentwicklung“ anlässlich seiner 20.

ordentlichen Hauptversammlung vom 9. — 11. Mai 1979 in Kiel ebenfalls mit der Verbesserung des Wohnumfeldes befaßt. Es ist interessant, daß seine Vorschläge in etwa gleiche Richtung gehen wie die Ergebnisse des Seminars in Kassel.

Es heißt im Bericht des Arbeitskreises, daß eine langfristige und dauerhafte Verbesserung der Wohnverhältnisse nur dann möglich ist, wenn die Gemeinde zugleich ergänzende städtebauliche Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnwertes auch der Wohnumgebung in Angriff nimmt. Ohne die Verbesserung des Wohnumfeldes wird das eigentliche Ziel der Modernisierungsförderung verfehlt. Eine Regelung der Wohnumfeldverbesserung im Rahmen des Modernisierungsgesetzes hätte den Vorteil, die Maßnahmen kleinräumig und bürgernah zu planen und durchzuführen. Der Deutsche Städtetag hatte deshalb vorgeschlagen, das Wohnungs- und Modernisierungsgesetz dahin zu ergänzen, daß neben der Wohnungsmodernisierung auch ergänzende städtebauliche Maßnahmen gefördert werden, insbesondere

- die Beseitigung baulicher Anlagen und von Teilen baulicher Anlagen, die zu ungesunden Wohnverhältnissen beitragen (z. B. Hinterhofentkernung),
- die Änderung oder Ergänzung von Erschließungsanlagen (Schaffung verkehrsberuhigter Zonen),
- die Herstellung von öffentlichen Grünanlagen und Kinderspielplätzen,
- die Herstellung von Immissionsschutzanlagen und
- die Herstellung, Verbesserung oder Ergänzung von Gemeinbedarfseinrichtungen für den Bereich von Modernisierungsschwerpunkten.

Anlässlich des Expertengesprächs der Bundesarchitektenkammer über »Die Stadt als Lebensraum — In dubio pro vita« am 20. Juni 1979 in Bonn legte Bundesminister Dr. HAACK 10 Thesen zur Zukunft der Wohnungs- und Städtebaupolitik vor. Als Ziele nannte er:

- Verbesserung des Wohnwertes der Städte,
- Vermeidung der Stadt-Umland-Wanderung,
- Erhaltung des Wohnwertes in den ländlichen und kleinstädtischen Regionen.

Eine Verbesserung des Wohnumfeldes soll durch Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung, Schaffung von Frei- und Grünflächen, Blockentkernung und Verbesserung der wohnnahen Infrastruktur erreicht werden.

#### 5. Landschaftsplanung in der Bauleitplanung

Das Bundesnaturschutzgesetz gibt im zweiten Abschnitt der Landschaftsplanung eine gesetzliche Grundlage und läßt sich in § 6 Abs. 4 auch über die Aufstellung und Verbindlichkeit des Landschaftsplanes aus. Hier heißt es:

»Die Länder bestimmen die für die Aufstellung der Landschaftspläne zuständigen Behörden und öffentlichen Stellen. Sie regeln das Verfahren und die Verbindlichkeit der Landschaftspläne, insbesondere für die Bauleitplanung. Sie können bestimmen, daß Darstellungen des Landschaftsplanes als Darstellungen oder Festsetzungen in die Bauleitpläne aufgenommen werden.«

Die Ausführungsgesetze der Länder gehen in diesem Punkt leider sehr weit auseinander. Sie reichen von der Aufstellung des Landschaftsplanes durch die Kreise und kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen — er wird hier vom Kreistag als Satzung beschlossen — bis zur völligen Integration in die Bauleitplanung, wie es das Landespflegegesetz von Rheinland-Pfalz vorsieht.

Auf einem Symposium des Deutschen Rates für Landespflege über die »Analyse und Entwicklung des Naturschutzrechts in der Bundesrepublik Deutschland« im Mai 1980 haben viele Rechtsexperten des Naturschutzes auch diese

Frage eingehend diskutiert. Hierbei wurde deutlich, daß das Bundesnaturschutzgesetz so auszulegen ist, daß die Gemeinde einen Landschaftsplan ausarbeitet oder ausarbeiten läßt, der in seinem Inhalt dem klassischen Landschaftsplan nahekommt und vielleicht in die gemeindliche Entwicklungsplanung integriert werden könnte. Er umfaßt im einzelnen

- eine Bestandsaufnahme der natürlichen Gegebenheiten und der Eingriffe in Natur und Landschaft,
- eine Bewertung dieser Bestandsaufnahme und der Nutzungsansprüche an die Landschaft,
- Vorschläge zur Lösung der Zielkonflikte,
- Maßnahmen des Naturschutzes, des Arten- und Biotop-schutzes und der Landschaftspflege,
- Vorschläge zur Landschaftsentwicklung und
- Maßnahmen des Landschaftsbaues und des Planungsvollzugs.

In den Flächennutzungsplan und in spätere Bebauungspläne können von diesem Inhalt nur Teile übernommen und rechtsverbindlich werden, weil die Bauleitpläne vornehmlich Flächen für bestimmte Nutzungen widmen und Maßnahmen nur in begrenztem Umfang darstellen bzw. festsetzen. Das schließt nicht aus, einen besonderen Teilplan zum Flächennutzungsplan und Grünordnungspläne als Bestandteile der Bebauungspläne aufzustellen, die das Genehmigungsverfahren mit durchlaufen. Der vollständige Landschaftsplan aber hat für die Gemeinde den Vorteil, daß bei all ihren Maßnahmen und Entscheidungen stets die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenwärtig sind und dann auch berücksichtigt werden können. In der Aufstellung des Landschaftsplanes kommt dem Grundlagenteil mit der Bestandsaufnahme und Bewertung eine besondere Bedeutung zu. In einigen Bundesländern sind inzwischen Biotop-Kartierungen als eine wichtige *Bestandsaufnahme* schutz- und erhaltungswürdiger Landschaften und Landschaftsteile durchgeführt worden. Die Siedlungsbereiche werden hierbei zumeist noch nicht berücksichtigt. SUKOPP, KUNICK und SCHNEIDER (1979) haben Vorschläge für eine anwendbare Methodik der Stadtbiotop-Kartierung ausgearbeitet. Sie empfehlen eine flächendeckende Kartierung im Maßstab 1 : 5000, die einer Kartierung ausgewählter Biotope vorzuziehen ist. Für die Erhebung städtischer Flächennutzungen wird folgende Liste vorgeschlagen:

- Wohnstandorte im Bereich geschlossener Bebauung,
- Wohnstandorte im Bereich aufgelockerter Bebauung,
- Industriestandorte und technische Versorgungsanlagen,
- Brachflächen im Stadtgebiet,
- Grünflächen und Erholungsanlagen,
- Verkehrsstandorte,
- Entsorgungsanlagen und
- militärische Nutzungen.

Ergänzend soll zur Charakterisierung der Nutzung folgendes vermerkt werden:

- Alter der Bebauung,
- die Versiegelung der Oberflächen: versiegelt (z. B. Asphalt); halb versiegelt (z. B. Pflaster); offen ohne Bewuchs (z. B. Erdhaufen); offen mit Bewuchs,
- die Struktur der Grünflächen: Anteile an Rasenflächen, Flächen mit Bodendeckern und Stauden, Gehölzflächen oder aber Angabe der vertikalen Schichtung.

Der Bestand an Pflanzen- und Tierarten soll durch eine Kartierung der Gehölze, der Flora (außer Gehölzen), der Vegetationseinheiten und der Fauna festgestellt werden. Die Ergebnisse müssen dann für die Stadtplanung ausgewertet werden. Ausgehend von der Gefährdung der Pflanzenarten sind nach SUKOPP (1979) folgende Biotope als Refugien im Stadtgebiet besonders schützenswert:

Große Parkanlagen	→	Relikte der Waldvegetation
Friedhöfe	→	Relikte von Wald- und Wiesenvegetation
Reste dörflicher Strukturen (z. B. Dorfbauern, Gutshöfe)	→	Dörfliche Ruderalvegetation
Ältere aufgelockerte Bebauung	→	»urban forests«
Brachflächen im Stadtgebiet	→	Eingebürgerte Arten südlicher Herkunft
Extensiv genutzte Flächen in Industrie- und Gewerbegebieten	→	z. B. Sandtrockenrasen
Bahndämme	→	Sandtrockenrasen
Kanalböschungen	→	z. B. Feuchtwiesenrelikte
Straßenränder	→	Halbruderales Trockenrasen
Alte Mauern und Dächer	→	Fugenbesiedler, »Felsvegetation«.

Die *Bewertung* von Eingriffen in Natur und Landschaft steht im engen Zusammenhang mit der *Prüfung der Umweltverträglichkeit*. Planerische Vorhaben, Maßnahmen und Projekte, von denen tiefgreifende Auswirkungen auf die natürliche Umwelt zu erwarten sind, bedürfen vor der Entscheidung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder bei großen Projekten der Erstellung eines Gesamtökologischen Gutachtens als vertiefte Prüfung der möglichen Auswirkungen. Die UVP sollte nicht als eine einmalige Prüfung, sondern als ein Vorgang, der in den Planungsprozeß der Bauleitung oder der Fachplanung integriert ist, verstanden werden. Er beginnt mit einer Umwelterklärung des Planungsträgers oder des Antragstellers für ein Projekt. Die Träger öffentlicher Belange, zu denen in diesem Falle unbedingt auch die für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörden gehören muß, prüfen dann die Umwelterheblichkeit des Vorhabens. Im Falle, daß eine erhebliche Auswirkung auf Natur und Landschaft zu erwarten ist, muß von der Gemeinde oder der Fachplanung eine Umweltverträglichkeitsstudie vorgelegt werden, die auch Alternativen und Auflagen aufzeigen soll; in aller Regel sollen unabhängige Sachverständige mit der Ausarbeitung beauftragt werden. Die Studie muß dann wiederum den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet und auch der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden.

## 6. Abschließende Bemerkung

Da auch die Menschen einer Großstadt auf die Dauer nicht vollständig auf naturnahe Elemente in ihrem Wohn- und Lebensbereich verzichten können — sei es aus stadthygienischen und lokalklimatischen Gründen, sei es zur Entfaltung eines menschenwürdigen Daseins —, muß auch die Stadtplanung ökologische Gegebenheiten und Erfordernisse berücksichtigen. So müssen die sich aus der naturräumlichen Gliederung und dem geomorphologischen Aufbau eines Plangebiets ergebenden Landschaftsstrukturen als gliedernde Elemente in die Stadtentwicklung einbezogen und dürfen nicht verbaut werden.

Fehlentwicklungen der Vergangenheit, wie übersteigerte Verdichtung, Zersiedlung der Landschaft und unnötiger Verbrauch ökologisch wertvoller Landschaft, sollten Anlaß sein, neue Wege in der Stadtplanung zu gehen, um durch geordnete Verdichtung der Stadtfucht entgegenzuwirken und das Stadtumland zu entlasten.

Die Stadtplanung muß sich der Landschaftsplanung bedienen, auf deren analytischen und diagnostischen Ergebnissen sie aufbauen muß. Die durch den Menschen stark veränderten Ökosysteme müssen als vornehmliche Aufgabe der Stadtökologie gründlich untersucht und aus den Ergebnissen die notwendigen Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung abgeleitet werden, die in die Landschafts- und Bauleitplanung einfließen müssen.

Der Deutsche Rat für Stadtentwicklung bei der Bundesregierung hat 1976 Empfehlungen beschlossen, die sich mit den

natürlichen Lebensgrundlagen als Planungsfaktor befas- sen. Hier heißt es:

»Die Bundesregierung, die Regierungen der Bundeslän- der, die Träger der Regionalplanung und die Gemeinden werden aufgefordert, die Erhaltung und Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen (Wasser, Boden, Boden- relief, Klima, Vegetation, Tierwelt) verstärkt zum Gegen- stand der Planung zu machen.

Bei Zielkonflikten mit den wirtschaftlichen und gesell- schaftlichen Planungsfaktoren muß den natürlichen Le- bensgrundlagen ein Vorrang eingeräumt werden, wenn deren langfristige Sicherung gefährdet ist.«

Es bleibt zu wünschen, daß diese Empfehlungen in die Pla- nung Eingang finden, um weitere Fehlentwicklungen im Städtebau auszuschließen.

#### Literatur:

- Arbeitsgemeinschaft für Umweltfragen e.V., 1978: Grenzen des Landschaftsverbrauchs, Schriftenreihe der AGU Nr. 13, Bonn.
- Beirat für Raumordnung beim Bundesminister für Raumord- nung und Städtebau, 1976: Sicherung der natürlichen Le- bensgrundlagen. Empfehlungen vom 16. Juni 1976, Bonn- Bad Godesberg.
- BLUME, H.P., HORBERT, M., HORN, R. u. SUKOPP, H., 1978: Zur Ökologie der Großstadt unter besonderer Berücksich- tigung von Berlin (West). Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege; H. 30, S. 658 — 677, Bonn.
- Deutscher Rat für Landespflege, 1978 a: Industrie und Um- welt. H. 29, Bonn-Bad Godesberg.
- 1978 b: Verdichtungsgebiete und ihr Umland. H. 30, Bonn- Bad Godesberg.
- Deutscher Rat für Stadtentwicklung bei der Bundesregie- rung, 1976: Die natürlichen Lebensgrundlagen als Pla- nungsfaktor. Beschluß und Empfehlung v. 27. April 1976; Bonn-Bad Godesberg.
- Deutsche UNESCO-Kommission, 1978: Stadtökologie. Seminarbericht Nr. 30, 204 S., Bonn.
- ELLENBERG, H. (Hrsg.), 1973: Ökosystemforschung. Ergeb- nisse von Symposien der Deutschen Botanischen Gesell- schaft und der Gesellschaft für Angewandte Botanik in Innsbruck, Juli 1971. Verl. Springer, Berlin — Heidelberg — New York.
- EDMONDS, H., 1978: Stadtklima. In: OLSCHOWY, G. (Hsg.): Natur- und Umweltschutz in der Bundesrepublik Deutsch- land. S. 225 — 234; Verlag Paul Parey, Hamburg — Berlin.
- Forschungsgesellschaft — Landschaftsentwicklung/Land- schaftsbau, 1979: Planerische Probleme des Wohnumfel- des. Seminar am 30. März 1979 in Kassel; Schriftenreihe der FLL, Nr. 3, 37 S., Bonn.
- GASSNER, E., 1976: Die Verantwortung der Gemeinden und Unternehmer bei der Eingliederung von Industrie- und Ge- werbeanlagen in die Siedlungslandschaft. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umweltschutz in der Bundesre- publik Deutschland, S. 474 — 487; Verlag Paul Parey, Hamburg — Berlin.
- 1978: Kritische Betrachtung der Verdichtung. In: OL- SCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umweltschutz in der Bun- desrepublik Deutschland. S. 550 — 564; Verlag Paul Pa- rey, Hamburg — Berlin.
- GREBE, R., 1980: Stadtfucht oder Stadterneuerung. Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege; H. 34, Bonn.
- HESELER, A. von, 1978: Stadtökologie des Rhein-Main-Rau- mes. In: Deutsche UNESCO-Kommission (Hrsg.): Stadt- ökologie. Seminarbericht Nr. 30. S. 180 — 192; Bonn.
- HORBERT, M., 1978: Klimatische und lufthygienische Aspekte der Stadt- und Landschaftsplanung. Natur und Klima, 38 S. 34 — 49.
- OLSCHOWY, G., 1978: Landespflegerische Mittel zur Len- kung des örtlichen Klimas. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Na- tur- und Umweltschutz in der Bundesrepublik Deutsch- land. S. 234 — 245; Verlag Paul Parey, Hamburg - Berlin.
- 1978: Landschaftsstruktur als Grundlage städtebaulicher Ordnung. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umwelt- schutz in der Bundesrepublik Deutschland. S. 580 — 588; Verlag Paul Parey, Hamburg — Berlin.
- 1978: Entwicklung und Einfluß von Industrie und Technik. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umweltschutz in der Bundesrepublik Deutschland. S. 425 — 435; Verlag Paul Parey, Hamburg — Berlin.
- 1978: Industrie und Landschaft — Standort und Einord- nung. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umwelt- schutz in der Bundesrepublik Deutschland. S. 435 — 446; Verlag Paul Parey, Hamburg - Berlin.
- OLSCHOWY, R.: 1978: Zur Umweltverträglichkeitsprüfung. In: OLSCHOWY, G. (Hrsg.): Natur- und Umweltschutz in der Bundesrepublik Deutschland. S. 365 — 373; Verlag Paul Parey, Hamburg - Berlin.
- SUKOPP, H., 1979: Ökologische Grundlage für die Stadtpla- nung. Landschaft und Stadt; H. 4, S. 173 — 181.
- SUKOPP, H., KUNICK, W. und SCHNEIDER, C., 1979: Biotop- kartierung in der Stadt. Natur und Landschaft; H. 3, S. 66 — 68.

## Was will und was kann der Bürger?

„Was hat man dem Menschen schon alles versprochen: Paradiesische Zustände, das Land Utopia. Sie *wollten* immer nur eines: Ein Haus mit Garten“ (Chesterton, englischer Schriftsteller und Sozialkritiker 1874—1936). Das Eigenheim stand schon immer und steht auch heute auf der Wunschliste der Bürger obenan.

### Was will der Bürger?

81 % der Bevölkerung wollen in Einfamilienhäusern wohnen, 67 % der Bevölkerung in freistehenden Einfamilienhäusern und 14 % in Reihenhäusern. 1972 wollten 74 % in Einfamilienhäusern wohnen, 61 % in freistehenden und 13 % in Reihenhäusern.

Als Vorteil des eigenen Heimes wird von der Bevölkerung an erster Stelle das ungestörte Privatleben genannt. An zweiter Stelle steht die Unabhängigkeit vom Vermieter.

Danach folgen:

3. Die Möglichkeit der individuellen Gestaltung
4. Billiges Wohnen im Alter
5. Geborgenheit für die Familie
6. Krisensichere Kapitalanlage
7. Beständiges Erbe
8. Wertsteigerung
9. Steuerersparnis

Betrachtet man die Befragungsergebnisse im Detail, so ergibt sich:

Ältere Menschen sind weniger daran interessiert, in Einfamilienhäusern zu wohnen als junge. Auch der Familienstand wirkt auf die gewünschte Wohnform ein. Familien mit Kindern sind stärker an Einfamilienhäusern interessiert als alleinstehende Personen.

Der Wunsch nach einem Eigenheim wird nicht nur in Befragungen deutlich. Betrachtet man die *Wohnungsbauergebnisse* der letzten Jahre, so ergibt sich eine eindeutige Tendenz. Die Fertigstellungszahlen gingen zurück. Aber innerhalb dieser rückläufigen Fertigstellungszahlen stieg die Zahl der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern an

von 194 000 in 1975  
über 228 000 in 1976  
und 230 000 in 1977  
auf 239 000 in 1978.

1978 lag der Anteil der fertiggestellten Eigenheime an der gesamten Wohnungsproduktion bei rund 70 %. Vor 6 Jahren hatte er nur gut ein Drittel ausgemacht.

Eigenheimwünsche werden zunehmend im *Stadtumland* verwirklicht. Bei einer Eigentumsquote von rund 40 % im gesamten Bundesgebiet haben in der City vielfach nur 20 % der Bevölkerung Wohneigentum. Der Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen hat eine *Stadtflucht* ausgelöst. Familien nehmen längere Anfahrten in Kauf, um ein Haus zu erwerben und zu nutzen. Jedes Jahr verlieren die großen Städte bis zu 1 % ihrer Wohnbevölkerung an das Umland. Die Stadtflucht hält weiter an, wie neueste Forschungsberichte (GEWOS) zeigen. Wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, ist damit zu rechnen, daß in den nächsten 10 Jahren zahlreiche Städte bis zu 15 % ihrer Einwohner verlieren werden.

Insbesondere die Angehörigen der gutverdienenden Mittelschicht wandern ab. In der Stadt bleiben häufig alte und einkommensschwache Haushalte. Die Sozialstruktur der Stadt wird dadurch verschlechtert. Gleichzeitig gehen die Steuereinnahmen der Stadt zurück, und die Wohnqualität wird durch den starken Pendlerverkehr, der Lärm und Abgase mit sich bringt, verringert.

Die Abwanderung aus der Stadt muß dabei differenziert gesehen werden. Ein Teil der Familien verläßt die Stadt, da sie das Landleben dem Wohnen in der Stadt prinzipiell vorziehen. Diese Familien erfüllen sich ihre Wohnwünsche auf dem Lande. Demgegenüber möchten viele Familien gern in der Stadt wohnen bleiben, da sie die Vorteile der Stadt hoch bewerten: Die Fahrt zur Arbeit ist kürzer, die Einkaufsmöglichkeiten sind besser, und das kulturelle Angebot ist umfangreicher. Die ungenügenden Wohnverhältnisse in der Stadt *drängen* sie jedoch in das Umland. Zwei Gründe spielen dabei eine wesentliche Rolle:

1. Das Wohnen in der Stadt ist durch Lärm, Luftverschmutzung und Enge häufig nicht mehr angenehm. Hierbei nehmen die Störungen durch den Individualverkehr die erste Stelle ein. Das Anwachsen des Pendlerverkehrs ist zugleich Ursache und Folge der Stadt-Umland-Wanderung. Das Wohnumfeld der Stadtwohnung ist tendenziell menschenunfreundlich, so daß das Wohnen in der Stadt den Bürgern nicht mehr die Möglichkeit der vollen Erholung bietet.

2. Der Wunsch nach einem Eigenheim ist in der Stadt zunehmend schwerer zu realisieren. Es gibt immer weniger passende Grundstücke zu Preisen, die von breiten Bevölkerungskreisen getragen werden können. Wer höhere Wohnqualität und zugleich Erwerb wertbeständigen Eigentums im Eigenheim anstrebt, zieht allein aus diesem Grund aus der Stadt fort aufs Land.

Die Verdrängung der Menschen aus der Stadt ist jedoch keine unaufhaltsame Entwicklung. Will man der Stadtflucht entgegenwirken, so sind die *Voraussetzungen* zu schaffen, die es dem einzelnen wieder möglich und erstrebenswert machen, in der Stadt zu leben.

Das bedeutet:

1. Die Stadt muß für ihre Bürger wieder ein Erholungsraum werden. Dazu gehört, daß mehr Kinderspielplätze geschaffen werden, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingeleitet werden und mehr „Grün“ in die Stadt kommt. Das gesamte *Wohnumfeld* ist zu verbessern, damit der „Teufelskreis“ der Stadt-Umland-Wanderung durchbrochen wird.

2. Die Stadt muß, wenn sie ihre Bürger nicht verlieren will, zusammen mit den umliegenden Gemeinden in ausreichendem Umfang kleine *Baugrundstücke bereitstellen*. Mitten in der Stadt können außerdem noch *Baulücken* genutzt werden. Außerdem sollten die Kommunen häufiger als bisher *Grundstücksteilungen* genehmigen.

Bei Sanierungs- und Modernisierungsvorhaben wurden früher ältere Gebäude häufig abgerissen und durch geschmacklose Neubauten ersetzt. Man hat diese Fehler erkannt und bemüht sich heute intensiv um die Erhaltung älterer Bauten. Dies ist eine erfreuliche Entwicklung.

Wir müssen im Stadtgebiet Platz schaffen für neue Neubauten, die mehr den Wohnwünschen der Bevölkerung ent-

sprechen. Dann wird das Wohnen in der Stadt auch wieder attraktiver. Die Wohnungen sollten wenigstens einige Eigenschaften der bevorzugten Einfamilienhäuser bieten: Große Wohnflächen, Abschirmung gegenüber den Nachbarn, freies Verfügungsrecht für die Bewohner und ein Mindestmaß von lärmschützter und begrünter Freifläche. Den Familien sollten Freiräume geboten werden, in denen die Kinder ungezwungen aufwachsen können.

Die Eigentumswohnung darf nicht vergessen werden. Sie wird als „zweitbeste Lösung“ für viele Bürger wieder vermehrt die bevorzugte Wohnform werden, aber nicht in Wohntürmen und Wohnmaschinen, sondern in zwei- bis dreigeschossigen Wohnanlagen von Grünflächen und Bäumen umgeben.

3. Die Grundstücke in der Stadt sind teuer und müssen intensiv genutzt werden, wenn die Kosten für die einzelne Wohnung tragbar sein sollen. Um dieses Ziel zu verwirklichen, ist als Wohnform neben der Eigentumswohnung das sogenannte Stadthaus zu fördern — ein Eigenheim in verdichteter Bauweise, das einerseits den Wohnbedürfnissen der Bürger und andererseits dem knappen Grundstücksangebot gerecht wird.

Die Bundesregierung hat ein Stadthauskonzept entwickelt, und die Bausparkasse Schwäbisch Hall hat einen Ideenwettbewerb zu dem Thema: „Viel Haus auf kleinem Grundstück“ gefördert. Von 3 Hochschulen wurden interessante Entwürfe vorgelegt und in den Zeitschriften „Schöner Wohnen“ (4/1979) und „Mosaik“ (2/1979) veröffentlicht.

4. Das Ziel, in der Stadt mehr Wohneigentum zu schaffen, wird nur erreicht werden, wenn es für die Familien auch *finanziell attraktiv* ist, Eigenheim nicht im Umland, sondern in der Stadt zu bauen bzw. zu erwerben. Die hohen Preisunterschiede zwischen Bauland in der Stadt und im Umland stehen dem gegenwärtig entgegen.

Baugrundstücke in der Stadt könnten durch *staatliche Zuschüsse* auf ein Preisniveau reduziert werden, das mit dem Umland konkurrieren kann. Dabei ist es jedoch nicht erforderlich, den Quadratmeterpreis in der Stadt auf das Niveau

des Umlandes voll zu ermäßigen. Die Stadt bietet viele Vorteile, und Bauinteressenten sind bereit, kleinere Grundstücke in der Stadt größeren auf dem Lande vorzuziehen. Es kommt darauf an, die erhöhten Grundstückskosten in der Stadt, sofern sie nicht durch intensivere Bebauung aufgefangen werden können, durch staatliche Maßnahmen zu reduzieren. Die Eigentumsbildung in der Stadt wird dann für viele Familien wieder möglich werden.

Mit der Frage der Finanzierung alternativer Projekte bin ich bereits beim zweiten Teil des Themas:

### Was kann der Bürger?

Nur wenn die Wohnwünsche finanzierbar sind, können sie auch realisiert werden. Der Staat hilft bei der Finanzierung des Wohnungsbaus in vielfältiger Weise. Neben Wohnungsbauprämien und Steuervergünstigungen werden Zuschüsse und Darlehen zu Bauvorhaben geleistet. Der Staat hat sich dabei in seiner Förderpolitik den Wohnwünschen der Bevölkerung angepaßt. Innerhalb des sozialen Wohnungsbaus werden gegenwärtig mehr als 60 % der Fördermaßnahmen für den Erwerb von Wohneigentum bereitgestellt. Der Staat lenkt dabei die Wohnungsproduktion und strebt eine kontinuierliche Erhöhung der Eigentumsquote im Wohnungsbestand an. Insbesondere die Eigentumsbildung *in den Städten* soll gefördert werden.

Die Möglichkeit der Eigentumsbildung hängt neben der Höhe der staatlichen Förderung für den einzelnen von folgenden Größen ab:

1. Einkommens- und Vermögenssituation
2. Bau- und Grundstückspreise
3. Kapitalkosten.

Beim zweiten Teil des Themas: „Was kann der Bürger“ möchte ich zwei Fragen erörtern:

1. Wie hoch ist das Einkommen der Familien, die Eigenheim kaufen, und welchen Preis haben die Häuser?
2. Wie ist die finanzielle Situation einer Familie, die ein Eigenheim errichten will und beim Standort vor der Alternative steht: Bauen auf dem Lande oder in der Stadt?

Objektbeschreibung			Erwerber:			Finanzierung			Bausparkasse			
Haus	Wohnfl. m <sup>2</sup>	umb. Raum m <sup>3</sup>	Grundst. m <sup>2</sup>	Kaufpreis DM	Abschluß	Beruf Ehemann/Ehefr.	Bruttoeinkommen/mtl.	Alter		Kind	Eigenk. DM	%
1	125	625	254	303 000	Juli 78	Kfm. Ang./Lehrerin	2300/2600	35/32	—	38 000	12,5	BHW
2	125	625	271	288 500	Mai 78	Geschäftsf./Krankengymnastin	4300/1500	35/34	2	38 500	13,3	BSH
3	125	625	246	294 500	Aug. 78	Prokur./Hausfrau	4700/—	43/43	3	129 500	44	ÖBW
4	125	625	248	294 500	Aug. 78	Dr. Ing./Hausfrau	5000/—	48/46	3	89 500	30	BSH
5	125	625	246	294 500	Sept. 78	Autoverk./Kontoristin	3500/1200	34/32	2	44 500	15	BSH
6	125	625	399	315 000	Sept. 78	Prokur./Hausfrau	3700/—	35/32	2	35 000	11	—
7	125	625	335	301 500	April 78	Kaufmann/Angest.	4000/1000	38/40	1	136 500	45	GdF/Heimbau
8	125	625	339	298 500	Dez. 77	Techniker	2300	30	—	198 500	66	ÖBW
9	125	625	313	299 500	Sept. 78	Ind.Kfm./Hausfrau	3000/—	35/35	1	54 500	18	ÖBW
10	125	625	298	294 500	April 78	Technik./Zahn- arthelferin	3200/1700	40/42	—	194 500	66	—
11	125	625	284	310 000	Dez. 78	Technik./ Steuergehilfin	3000/2000	36/25	—	30 000	11	ÖBW/GdF
12	125	625	318	315 000	Dez. 78	Oberinsp./ Dipl. Über- setzer	2500/2300	33/25	—	85 000	27	BHW

Zur ersten Frage:

Ich habe in einer Tabelle einige Daten eines Bauprojektes in einer kleinen Stadt in der unmittelbaren Nähe von Stuttgart zusammengestellt. Dort wurden 1978 12 Kettenhäuser zu durchschnittlich 300 000 DM angeboten und verkauft. 125 qm Wohnfläche wurde auf Grundstücken in der Größe von rund 300 qm erstellt. Die Käufer gehören von ihrem Beruf und Einkommen her zur mittleren und gehobenen Schicht. Ingenieure, Geschäftsführer, Prokuristen, Techniker und Inspektoren sind vertreten.

Das Brutto-Einkommen des Ehemanns liegt zwischen 2300 und 5000 DM. Im Durchschnitt beträgt es 3460 DM. Bei 7 von 12 Hausbesitzern arbeiten die Ehefrauen mit. Das Familieneinkommen beträgt im Durchschnitt 4480 DM.

7 von 12 Hausbesitzern haben Kinder. Im Durchschnitt besteht eine Familie aus 3,1 Personen.

Das Alter beim Hauserwerb liegt bei 36 Jahren.

Das vorhandene Eigenkapital der Hauskäufer liegt zwischen 30 000 DM und 198 500 DM. Im Durchschnitt beträgt es 89 500 DM. Das sind 29,8 % des Kaufpreises.

Dieses Objekt von 1978 konnte noch zu den günstigen Hypothekenkonditionen des Vorjahres finanziert werden. Die Finanzierungsbedingungen und die Lage auf dem Baumarkt ändern sich jedoch rasch (vgl. Tabelle 1 auf S. 400).

Wie ist die gegenwärtige Situation?

Die Einkommen der Familien steigen maßvoll. Die Lohn- und Gehaltsabschlüsse liegen in diesem Jahr zwischen 4 und 5 %.

Die Baupreise sind in der letzten Zeit stärker gestiegen, im Durchschnitt über 6 %. Im Einzelfall sind die Preiserhöhungen insbesondere in Ballungsgebieten jedoch deutlich stärker.

Damit ist die Möglichkeit der Eigentumsbildung erschwert worden. Hinzu kommt, daß die Kapitalmarktzinsen seit einigen Monaten wieder steigen. Hypotheken sind inzwischen wieder mit bis effektiv 9 % zu verzinsen. Steigen die Hypothekenzinsen um 1 %, so erhöht sich bei 200 000 DM Fremdkapital die monatliche Belastung um rund 170 DM.

Welchen Familien ist es unter diesen Bedingungen heute noch möglich, ein *Haus in der Stadt* zu bauen? Ich komme damit zur zweiten Frage:

Wie ist die finanzielle Situation einer Familie, die vor der Alternative steht — Bauen auf dem Lande oder in der Stadt?

Geht man zum Beispiel von einem 4-Personen-Haushalt mit einem Brutto-Einkommen von 4000 DM aus, so hat diese Familie ein Netto-Einkommen von rund 2900 DM. Berücksichtigt man die Kosten der Lebenshaltung, so kann beim Hausbau eine Kapitalkostenbelastung in Höhe von ca. 1600 DM noch als tragbar angesehen werden. Das sind 55 % des Netto-Einkommens.

Wie hoch wären die Herstellungskosten und die Kapitalkosten, die ein Hausbau in der Stadt verursachen würde? Könnten die Lasten von dieser Familie getragen werden?

Die reinen Baukosten ohne Grundstückskosten kann man mit 220 000 DM ansetzen. Ein Grundstück in der Stadt kostet 300 DM je qm und mehr. Bei 330 qm entstehen Grundstückskosten in Höhe von 100 000 DM. Zusammen kostet das Objekt 320 000 DM.

Geht man davon aus, daß der Erwerber auf einem zuteilungsreifen Bausparvertrag ein Guthaben von 40 000 DM hat und 30 000 DM an sonstigen Eigenmitteln existieren, so sind von 320 000 DM Herstellungskosten 250 000 DM zu finanzieren. An Kapitalkosten entstehen:

1. Ein Bauspardarlehen in Höhe von 60 000 DM ist mit 5 % zu verzinsen und mit 7 % zu tilgen.
2. Eine Hypothek in Höhe von 190 000 DM ist mit 7 ½ % zu verzinsen und mit 1 % zu tilgen.

Jährlich sind zusammen 23 350 DM aufzubringen, d. h. 1950 DM monatlich.

Diese Belastung ist für eine Familie mit einem Netto-Einkommen von 2900 DM monatlich nicht tragbar. Die Kapitalkosten würden 67 % des Nettoeinkommens betragen. Mit knapp 1000 DM müßten die sonstigen Kosten der Lebenshaltung bestritten werden. Zwar erleben wir bei unseren Volksbanken/Raiffeisenbanken und bei unserer Bausparkasse Schwäbisch Hall immer wieder Fälle, in denen das Unmögliche letzten Endes doch möglich gemacht wird, durch Nachbarschafts- und Verwandtenhilfe in beträchtlichem Umfang, eigene Entbehrenungen oder Geldzuwendungen der Großelterngeneration, und man ist immer wieder tief beeindruckt, zu welchen Opfern die Menschen bereit sind, wenn sie sich ihr Eigenheim schaffen wollen. Für eine sachliche Rechnung aber muß dieser Faktor — so gewichtig er in der Praxis ist — außer Betracht bleiben. Mit 1000 DM netto, die ja auch die Miete noch einschließen, kann heute eine Familie die Lebenshaltung nicht bestreiten.

Sollten in unserem Beispiel die Zinsen nach Ablauf der Hypotheken-Zinsfestschreibung noch ansteigen, so würden sich die Kapitalkosten weiter erhöhen. Nur das Bauspardarlehen bleibt in seinem Zinssatz unverändert günstig. Diese Familie würde ihr Eigentum *nicht auf dem teuren Boden in der Stadt errichten können*. Sie würde in das Umland einer Großstadt ziehen, da sie dort ein Grundstück zu erheblich geringeren Kosten erwerben könnte.

Soll der Abwanderung entgegengewirkt werden, so sind nicht nur attraktive Wohnformen in der Stadt zu entwickeln, es kommt darauf an, das Wohnen in der Stadt auch *finanziell* attraktiv zu machen.

Würde der Staat oder die Stadt den Erwerb des städtischen Einzelgrundstücks, das 100 000 DM kostet, mit 50 000 DM subventionieren, so hätte das günstige Baulandangebot des Stadtumlandes seine Anziehungskraft verloren. Ein Grundstück von 330 qm würde in der Stadt dann 50 000 DM kosten = rund 150 DM/qm. Auf dem Lande könnten zwar für 50 000 DM bei einem Quadratmeterpreis von z. B. 50 DM 1000 qm erworben werden. Die Stadt bietet aber von ihrem kulturellen Angebot und von den Verkehrswegen her Vorteile.

Im Fall einer so bemessenen staatlichen Hilfe hätte der Bauherr keinen *finanziellen* Vorteil, sein Eigenheim auf dem Lande zu errichten.

Ist aber ein Bauherr mit 4000 DM Bruttoeinkommen überhaupt in der Lage, unter den gegenwärtigen erschwerten Finanzierungsbedingungen seine Wohnwünsche zu realisieren?

An Kosten entstehen ihm:

220 000 DM Baukosten und 50 000 DM Grundstückskosten. Zusammen 270 000 DM.

Das Bausparguthaben und sonstiges Eigenkapital stehen ihm in Höhe von 70 000 DM zur Verfügung. 200 000 DM wären zu finanzieren.

Ein Bauspardarlehen in Höhe von 60 000 DM zu 5 % Zins und 7 % Tilgung sowie eine l. Hypothek über 140 000 DM zu 7 ½ % und 1 % Tilgung verursachen Kapitalkosten von jährlich 19 100 DM. Die monatliche Belastung beträgt 1590 DM, und nach Abzug der Kapitalkosten blieben immerhin 1310 DM für die Lebenshaltung übrig.

Die Eigentumsbildung in der Stadt wäre mit staatlicher oder städtischer Hilfe beim Grunderwerb für die betrachtete Einkommensschicht *möglich*. Es käme nicht zur Stadtflicht.

Der staatliche oder städtische Baulandzuschuß wäre dabei keineswegs eine sinnlose und überflüssige Förderungsmaßnahme. Erhebliche Mittel könnten eingespart werden, wenn die Stadtflucht gestoppt bzw. vermindert würde. Jeder Pendler, der im Umland einer Stadt wohnt, erhöht das Verkehrsaufkommen und bewirkt zusätzliche staatliche Verkehrsausgaben. Zum anderen entstehen in expandierenden Dörfern und Kleinstädten in der Nähe der Ballungsgebiete zusätzliche Infrastrukturkosten. Die Planer rechnen mit ca. 80 000 DM je Familie. Staatliche Förderungsmaßnahmen, die der Stadtflucht entgegenwirken, reduzieren die zusätzlichen Infrastrukturausgaben im Umland. Gleichzeitig wird das Infrastrukturangebot in den Städten wieder voll genutzt.

Schließlich ist das Stadthaus ja auch nicht nur ein Haus in der City. Der Bau von Eigenheimen in verdichteter Bauweise

ist auch am Rande der City, in den städtischen Vororten möglich. Mit zunehmender Entfernung vom Stadtkern nimmt wegen abnehmender Grundstückspreise die Finanzierbarkeit zu. Wichtig ist, daß junge Familien abwägen können, ob sie nicht lieber in der Stadt bleiben — notfalls oder vorerst auch in einer Eigentumswohnung.

Auf die Dauer ist es für den Staat billiger, in den Städten Investitionen für menschengerechtes Wohnen vorzunehmen, als die Abwanderung tatenlos hinzunehmen.

Dabei muß man sich darüber im klaren sein, daß die Baulandreserven in den Städten beschränkt sind. Stadthäuser sind nicht das Allheilmittel zur Lösung der Wohnprobleme von heute. Sie können aber einen Beitrag zur Gesundung der Städte leisten.



Ein vorbildlicher Gartenhof inmitten der dichtbebauten Innenstadt von Köln.

(Foto: Olschowy)

## Was will und was kann der Bürger?

Ein umfassendes, ja wenn man will, ein revolutionäres Thema. Nach unserem Grundgesetz baut sich unser Bürger seine Umwelt, seine Wohnwelt, selbst. Und wenn sie nicht gut gebaut ist: Konnte er es nicht besser, oder wollte er es so, oder baut er gar nicht selbst, sondern läßt andere das bauen, was er so nicht will?

Dem Erkennen und Beheben der Mängel unserer gebauten Umwelt dient unser Seminar.

Wir werden darin einig sein, daß ein wesentlicher Teil unserer Bürger wesentliche Bestandteile unserer gebauten Umwelt so wie sie ist nicht will oder nicht mehr will. Die Situation scheint in einigen Bereichen ernst zu sein. Als kritischen Ausdruck nenne ich neben vielen anderen Beispielen die international beachtete Ausstellung dieses Jahres:

### Von Profitopolis zur Stadt der Menschen.

Mit Einwilligung meines Kollegen LEHMBROCK, der diese Ausstellung gemacht hat, darf ich in meinen Bericht einzelne Gedanken und Bilder der Ausstellung einbauen.

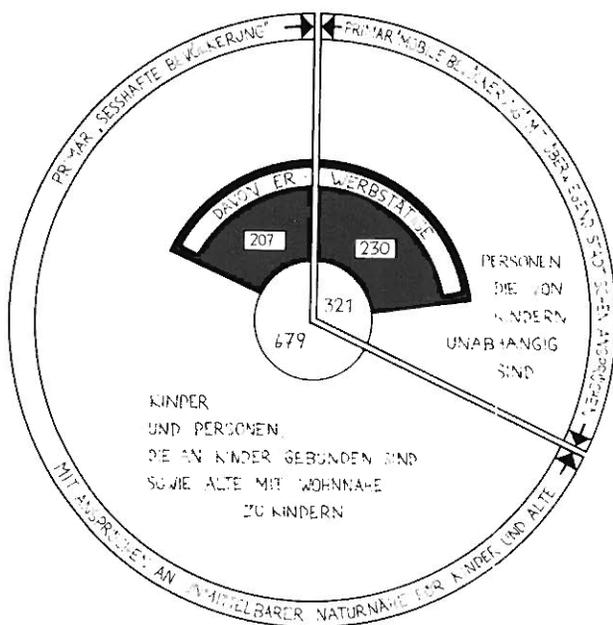
Sehr vereinfachend reduziert sich für mich mißratene gebaute Umwelt auf den Kampf zwischen Machtausübung und Gewinnstreben mit geringer humaner Verpflichtung auf der einen Seite, und eine Vielfalt von engagierter humaner Verpflichtung unterschiedlichster Quellen auf der anderen Seite; und dazu ein großer Faktor von Unvermögen und auch Unvorhersehbarem.

Was will und was kann der Bürger? Es geht um seine Wohnung, und wir können zum Beispiel fragen, *wieviele Wohnungen von welcher Art er braucht*. Dafür muß ich Ihnen einige statistische Zahlen nennen.

Wenn wir von 1 000 Bürgern ausgehen, sind von ihnen 679 „primär seßhaft“ und 321 „primär mobil“. Zu den „primär Seßhaften“ gehören naturgemäß die Familien mit Kindern und ein Teil der alten Menschen, zu den „primär Mobilien“ die Bürger, die von Kindern unabhängig sind. Beide Gruppen haben naturgemäß sehr unterschiedliche Wohnwünsche.

Genauer sieht das so aus:

1 000 Bürger angenommen	E Einzimmer- Wohnungen	G Groß- Wohnungen	A Apartments
276 Bürger sind Kinder bis zu 20 Jahren			
193 Bürger leben als Mutter oder Vater mit diesen Kindern zusammen			
Diese insgesamt 469 Bürger brauchen 107 Großwohnungen mit mehr oder weniger Räumen je nach Kinderzahl		107	
69 der Kinder sind im Alter von 15 — 20 Jahren, sie brauchen zusätzlich 69 Einzimmerwohnungen als „sturmfreie“ Buden	69		
95 Bürger sind nach dem Auszug der herangewachsenen Kinder in ihrer Großwohnung geblieben, sie brauchen 53 Großwohnungen		53	
89 Bürger über 65 Jahre, die Kinder hatten, brauchen 67 Apartments in der Nähe der Familien-Großwohnungen			67
26 alte Bürger wohnen in Pflegeheimen, sie brauchen keine eigene Wohnung			
679 Bürger der primär seßhaften Bevölkerung brauchen 296 Wohnungen	69	160	67
68 Bürger im Alter von 20 bis 25 Jahren brauchen 68 Einzimmerwohnungen	68		



64	Bürger über 25 Jahren leben allein und brauchen 16 Einzimmerwohnungen und 48 Apartments	16	48	
94	Bürger leben als kinderlose Paare, sie brauchen 24 Großwohnungen und 23 Apartments	24	23	
95	Bürger sind Mütter oder Väter, die nach dem Auszug der Kinder eine andere, zentraler gelegene Wohnung beziehen, sie brauchen 34 Großwohnungen und 29 Apartments	34	29	
321	Bürger der primär mobilen Bevölkerung brauchen 242 Wohnungen	84	58	100
1000	Bürger brauchen 538 Wohnungen	153	218	167
		= 28 %	= 41 %	= 31 %

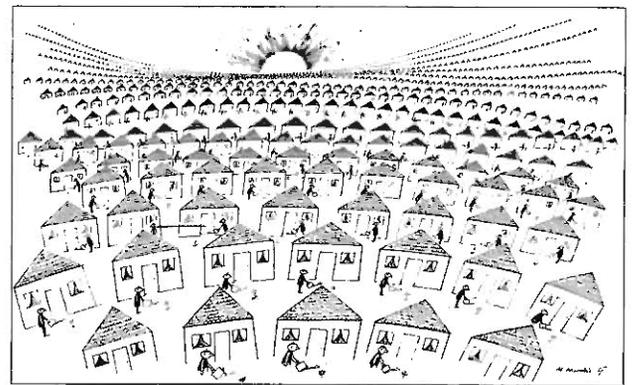
Hier wird deutlich, daß zum Beispiel für den hohen Bedarf an kleinen, einfachen, billigen Einzimmerwohnungen kaum ein Angebot vorhanden ist. Das längere Zusammenleben von zwei oder sogar drei Generationen ist aber ohne dieses Angebot praktisch nicht möglich. Das heißt zum Beispiel, daß die Generationen der Alten erst dann in der vertrauten Umwelt und im Kontakt mit Jüngeren bleiben kann, ohne ins Al-

tersheim zu müssen, wenn gestreute Kleinwohnungen da sind. Auch für die Variabilität der Großwohnung, für Untermieter wie Studenten, Schüler, Lehrlinge sind solche gestreuten Einzimmerwohnungen weit willkommener als Getörlösungen wie bisher üblich.

Die wünschenswerten Beziehungen der Einzelwohnung zu ihrem Umfeld zeigt das Bild links unten.

Die konzentrischen Kreise der oberen Figur zeigen die wünschenswerten Gehentfernungen zum Beispiel zur Garage, zu den Nachbarn, zum Sandkasten, zum Milchladen, zum Altenheim, zum Sportplatz, zur Natur. Die unteren konzentrischen Kreise zeigen die wünschenswerten Fahrtentfernungen zu den zentralen Angeboten bis zur Universität, zum Zoo, zur Autobahn und zum Flughafen. Es wird unter anderem deutlich, daß die vollzogene Entmischung der Städte nach Kriegsende weitgehend falsch war.

### Der Bürger will Identität



Der Bürger will nicht, daß die kostensparenden Resultate industrieller Fertigung so aussehen! Was Alexander MITSCHERLICH vor 15 Jahren aussprach, empfinden heute Millionen Bürger. Die gedankenlose Gleichmacherei beleidigt die Individualität des Bürgers, und ich bin sicher, daß sich die junge Generation einen Siedlungsbau auf dieser Basis nicht mehr bieten lassen wird. Planende Großträger, fast immer die Verfasser der monotonen Lösungen, haben einen rapid steigenden, inzwischen dominierenden Anteil am Baugeschehen, und die individuellen freien Planer sind in der Defensive.

### Der Bürger will Grün an seiner Wohnung

und wie gern spricht man davon als Gast der MAINAU! Hier ist Artikel 14 des Grundgesetzes erfüllt: „Eigentum verpflichtet, sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.“

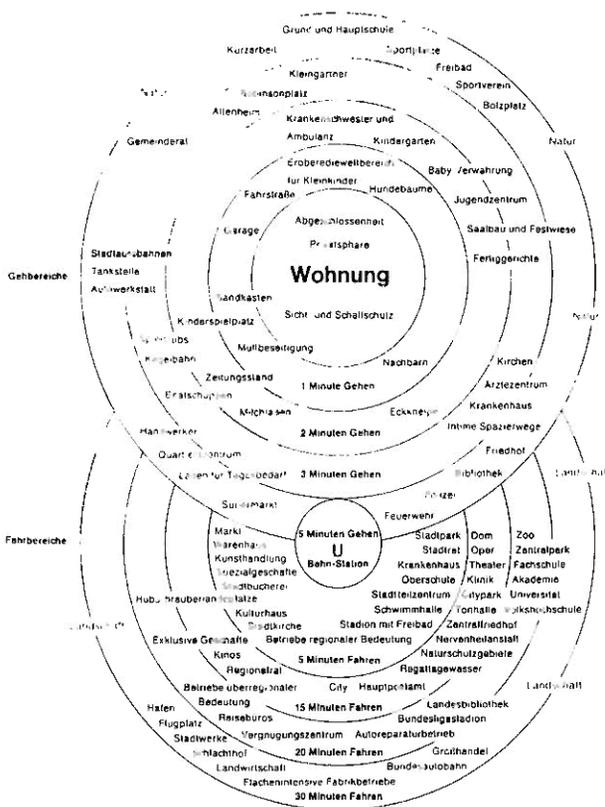
Unser Land kann es leichter verkraften, jedem Bürger, der dies kann und wünscht, etwas grüne Natur bei seiner Wohnung zu erhalten, als die Folgen ungesunden Wohnens zu tragen: Frustration, psychische und psychosomatische Schäden, bis zur Kriminalität.

Als Beispiel für den Wohnwert von Grün nenne ich eine Studie über Wohnerfahrung zwischen zwei benachbarten Projekten in Linz an der Donau,

der fußläufigen Gartenstadt PUCHENAU  
und  
der Hochhausanlage „AM DAMM“.

Beide liegen am Donauufer. Die Studie heißt:

„Ein- und Mehrfamilienhäuser aus der Sicht ihrer Bewohner“.



Ich bringe hier nur wenige Werte als Auszug:

Das Wochenende verbringen üblicherweise innerhalb des Wohnbereichs (Wohnung, Garten, Balkon) oder innerhalb der Siedlung:

Bewohner der Gartenstadt 46 %  
Bewohner der Hochhäuser 9 %

Sehr unterschiedlich ist auch der Wunsch, als „Flucht auf's Land“ weit entfernte Gegenden mit dem Wagen oder einem öffentlichen Verkehrsmittel aufzusuchen:

Bewohner der Gartenstadt 4 %  
Bewohner der Hochhäuser 23 %

Hier äußert sich nur ein höheres Maß an Geborgenheit in der Gartenstadt, positiv zu bewerten, wie mir scheint, und dies spricht nicht gegen den Wert des Reisens. Ein höheres Maß an Geborgenheit könnte aber bedeuten, daß längere Freizeit und besonders Urlaub nicht eine explosive Flucht aus unwirtlicher Umwelt in die grüne Ferne wird, auf wenige Wochen im Jahr begrenzt, und auch dort oft drangvolle Enge und Lärm und neue Belastungen, sondern die Chance von relativ gesundem Wohnen über's Jahr, so daß Freizeit und Urlaub in höherem Maß Spiel und Sport und Reisen und Individuellem dienen können.

*Der Bürger will keine extreme Verdichtung seiner Wohnsituation.*

Es ist überhaupt nicht zu vertreten, Kinder in Hochhäusern aufwachsen zu lassen. Darüber sind wir sicher einer Meinung. Es bleibt ein begrenzter Teil unserer Bevölkerung, der in dichter Bebauung in der City leben will, aber für diese notwendigen Wohnungen der City müssen die Lebensbedingungen entscheidend verbessert werden.

Steigende Kriminalität ist ein vitaler Ausdruck für steigende Krankheitsrate je Geschoß, Einsamkeit, fehlende Natur.

Literatur: „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“.

Bitte erlauben Sie mir das Vergnügen, Auszüge einer utopischen Geschichte aus dem Heimatkundeunterricht in Düsseldorf im Jahre 2029 zu zitieren, um auf andere Weise deutlich zu machen:

**„Was will der Bürger?“**

*„Wer weiß etwas über den Hochhaus-Hügel?“*

Es gab früher viele Wohn-Hochhäuser für Familien mit Kindern. Dafür waren sie völlig ungeeignet, und darum hat man einen Teil davon abgerissen und über den Trümmern Grünanlagen angelegt. Ein anderer Teil ist umgebaut worden, das sind heute Büro- und Arbeitshäuser.

*Warum hat man das getan?*

Früher arbeiteten fast alle in der Innenstadt, heute arbeiten fast alle wieder in der Nähe der Wohnungen, die Eltern können so mehr mit den Kindern zusammensein.

*Wer weiß denn etwas über die Düssel?*

Noch vor fünfzig Jahren gab es gar keine Düssel, sie war in Kanalröhren versteckt.

*Und wie sieht es heute aus?*

Man hat viele Häuser eingerissen, die vielen Arme der Düssel wieder freigelegt und Platz geschaffen für breite Uferbepflanzungen.

*Warum hat man das getan?*

Man konnte in den Städten gar nicht mehr leben, die Luft war verpestet, die Menschen sind aus der Stadt ausgezogen, weil sie den Gestank nicht ertragen konnten.

*Wieso gab es denn soviel Gestank?*

Damals durfte man die Luft verpesten wie man wollte, mit Abgasen aus den Autos, mit Heizungsanlagen, und das alles bei einer heute unvorstellbaren Dichte von Häusern. Über den Städten gab es damals einen Smog, und die Sonne, mit der wir heute auch die Häuser heizen, war gar nicht zu sehen.

*Was hat man damals mit dem Schmutzwasser gemacht?*

Damals haben die Menschen alles in die Kanäle geschüttet, auch Chemikalien, und so die Bäche und Flüsse vergiftet. Es gab gar keine Fische mehr. Heute muß jeder seinen Abfall selbst beseitigen. Natürliche Abfälle werden jetzt im Gartenbau oder in der Landwirtschaft verwendet, einen Teil der anderen Abfälle kann man verkaufen, weil sie noch zu verwerten sind, für einen anderen Teil muß man Gebühren bezahlen, damit sie unschädlich abgelagert werden können.

*Warum war also das Klima so schlecht?*

Man hat die natürlichsten Voraussetzungen mißachtet. Heute leben wir wieder mit der Natur, und darum haben wir viele Probleme nicht mehr, die es damals gab. Es ist alles viel weniger dicht bebaut, die Stadt ist durchlüftet, und die Natur, die damals aus den Städten nahezu vollständig verdrängt war, ist heute bestimmend. Schutz der Natur steht auch in der Gesetzgebung an erster Stelle.

*War es damals nur das schlechte Klima, das die Leute vertrieben hat?*

Nein, es gab auch einen schrecklichen ohrenbetäubenden Lärm, fast alle fuhren täglich mehrere Stunden mit ihrem Auto durch die Stadt, es gab dabei viele Tote und Verletzte, besonders unter den Schulkindern und alten Leuten.

*Warum sind denn alle mit dem Auto gefahren?*

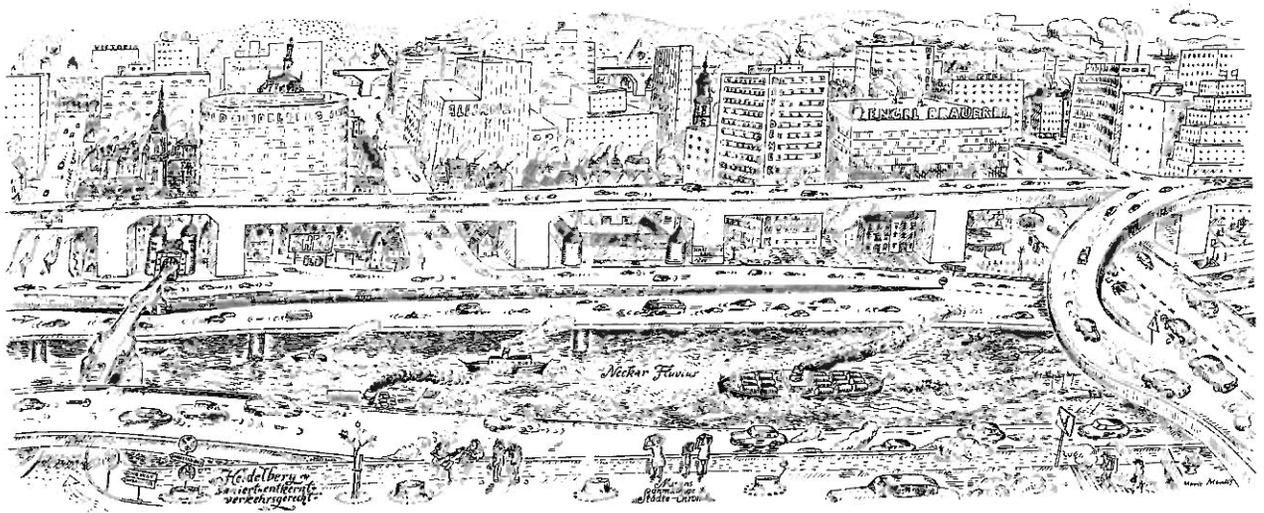
Einmal haben die meisten in der City gejobbt, aber alle wollten auch mit ihrem Auto fahren. Wer kein Auto fuhr, der war schlecht angesehen. Die Menschen hatten damals lieber ein Auto als ein Kind. Es gab damals viel mehr Autos als Kinder.

*Was wißt Ihr denn noch über diese Zeit?*

Die Opas und Omas wurden in Altenheime geschickt, sie durften nicht zu Hause bleiben. Die Kinder hatten ganz kleine Zimmer, oft in Hochhäusern, da mußten sie auch spielen, weil es draußen wegen des Verkehrs zu gefährlich war. Die Kinder waren auch immer allein, die Eltern waren in der City jobben und die Großeltern im Altenheim. Heute leben die Familien mit Kindern in Häusern mit Gärten, die Großeltern nebenan. Damals gab es keine Obst- und Nußbäume, keine Beeresträucher, keine Gemüsebeete, keine Hühner, Kühe und Schweine. Die Kinder wußten gar nicht mehr, woher die Milch und die Eier kamen, sie sagten damals „das kommt alles aus dem Konsum“.

Immer noch unter dem Thema „Verdichtung“ möchte ich eine Mittelstadt erwähnen, Bensberg bei Köln, Teil von Bergisch Gladbach.

Bensberg ist eine locker gebaute Wohnstadt von hohem Wohnwert, mit viel Grün, mit bewegter Topographie, mit wenigen, aber schönen historischen Bauten, mit dem trutzigen Rathaus von Gottfried Böhm.



Die Planer und der Rat dieser „grünen Stadt“ begannen vor 10 Jahren mit einem Kompaktprogramm von über 20 Geschossen — die Bensberger nennen es „Klein-Manhattan“ — nur 700 m von der differenzierten empfindlichen Stadtkrone entfernt. Fortsetzung Richtung Stadtmitte in gleicher Weise war geplant. Nur ganz harte Proteste der Bürgerschaft und letztlich die geringe Nachfrage haben dazu geführt, daß dieses Projekt nicht fortgesetzt wurde. Ihr verstorbener Freund Paul LÜCKE war Bürger von Bensberg, Graf Lennart, und in einem sehr kummervollen Gespräch über unsere Stadt sagte Paul LÜCKE mir, er kenne keine zweite deutsche Mittelstadt, die ihren ausgewogenen Maßstab durch ein einziges Großprojekt so mißhandelt habe.

*Der Bürger hat gelernt, daß die total verkehrsgerechte Stadt ihren Wohnwert selbst zerstört.*

Den Machtanspruch des Verkehrs in Wohngebieten zu reduzieren, die dafür eingetauschte Ruhe zu genießen und die Beine als natürliches Fortbewegungsmittel zu benutzen, wird zunehmend akzeptiert. Als Kontrast darf ich Ihnen die Zeichnung (Abbildung oben) von Marie MARCKS zeigen: Unser geliebtes Heidelberg, saniert, entkernt, verkehrsgerecht.

*Der Bürger will auch gern in alten Häusern leben,*

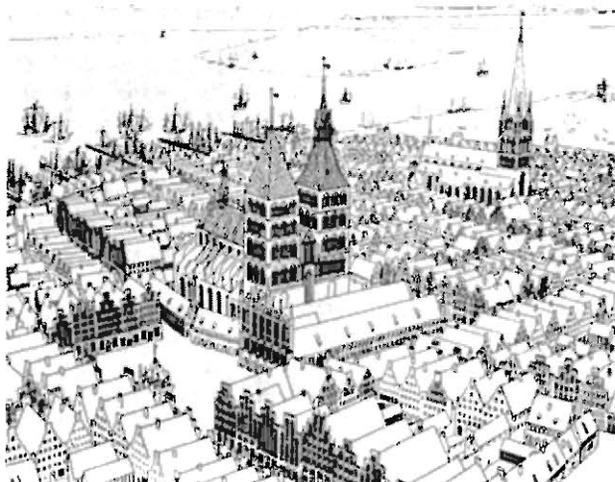
wenn sie einen vertretbaren Wohnwert haben und nicht zu teuer sind. Wir haben gelernt, daß Baustubstanz mit einem Alter von 50 Jahren und älter oft bessere Voraussetzungen

zur Sanierung hat, als die Masse des Mietwohnungsbaues nach dem letzten Krieg.

Gerade die Sanierung alter Bausubstanz muß mit großer Sorgfalt und Sensibilität gemacht werden, und dies gilt ebenso für ergänzende Neubauten. Auch für diese Aufgabe bietet sich jetzt nachdrücklich die NEUE HEIMAT an. Wenn man mit Neubauten so gigantisch gesündigt hat wie die NEUE HEIMAT, sollten wir die Fortsetzung solcher Methoden im Umgang mit den wertvollsten verbliebenen Resten unserer Baugeschichte bedenken. Im übrigen meldete dpa Mitte Juni, daß der Aufsichtsratsvorsitzende der NEUEN HEIMAT den „Schwarzen Umweltspiegel“ für negative Verdienste um die Erhaltung von Natur und Landschaft erhalten hat!



Stellen uns vor wir müßten ein wenig km. über eine Schmirgelstraße, eine, hindurch frei, glatte Kollas gelandete Bogenbahn gehen. An Ende der Strecke würde wir die Joderman zur Erfahrung gehen, Ammal sein. Alle anders aber einige Leina, von der die gleiche Strecke durch einen Wald gehen würden. Wie sie hätte bei der Wanderung als? Keine schwingende Betonbahn, sondern verschlingende. Auf 100 m, über 1000 m Stein, Wägen, Bausatz, saftig, was Moss, die hier Gebirg. Das Licht ist Dämmung in trockenem. Man muß ganz Augen, ganz Ohr sein. Und ganz Nase, ganz Lungen. Es dröhlt nach Waldboden im Rauschen. Dellsamen Geräusche der über der. Vogelgezwitscher. Am Ende der Weges würde wir erschrickt, die, nur geboren sein. Was war gesehen? In Wald war ich mit Leib, Körper, Seele in Tieren voll beanspruch. In der Rindernisse verbunden Rindernisse. In der Rindernisse los in die in Betonbahn unter jeder Wägen in ganz jede kleine Beanspruchung. In der Rindernisse: das Leben benötigt zu seiner Mitteleitung des Wechsels, der Störung, der Rindernisse, der Unsicherheit. Wo kein Unsicherheit, wo kein Wagnis; wo kein Wagnis, wo kein Leben.



*Der in gesunder Umwelt lebende Bürger braucht keinen Großkitsch.*

Das Foto unten zeigt ein Urlaubsparadies. Gestanztes, aufgeregtes Großornament soll die Sehnsucht des mit seinem eigenen Wohnen zu Hause unzufriedenen Bürgers erfüllen, 3 Wochen lang im Jahr. Natürlich erwähne ich das Thema „Großkitsch“ nur am Rande, aber dennoch wird es uns am Herzen liegen, denn Großkitsch zerstört in Stadt und Land gewachsene Zusammenhänge und Maßstäbe. Es ist der Versuch, Bestehendes und Normales zu diskriminieren. Selbst im Dorf ist Großkitsch zu finden, fragen wir die Jury des Wettbewerbs „Unser Dorf soll schöner werden“!

*Der Bürger will eine kinderfreundliche Stadt.*

Ein kleines Kind wächst wohl im ländlichen Raum am schönsten auf, doch das kann nur ein sehr geringer Anteil unserer Kinder. Wir wissen, daß unser Land leider den Ruf hat, seinen Kindern besonders wenig Hinwendung zu geben. Betroffen und verantwortlich sind wir alle. Wir wissen auch, daß tiefgreifende Veränderungen im Wohnungsbau, in der Verkehrs- und Grünplanung, in unserem Verständnis von Eigentum nötig sind, ja in unserem Verhalten zu den Kindern selbst, bis es ihnen so gut geht, wie sie es verdienen.

Es gibt nennenswerte neue Anstrengungen, unsere Städte freundlicher für Kinder zu machen. Ich nenne als Beispiel den bundesweiten Wettbewerb des BUNDES DEUTSCHER ARCHITEKTEN und der Stadt Herten mit der Aufgabe: „Kinderfreundliches Wohnen in der Stadt“.

*Der Bürger will natürliche Vielfalt.*

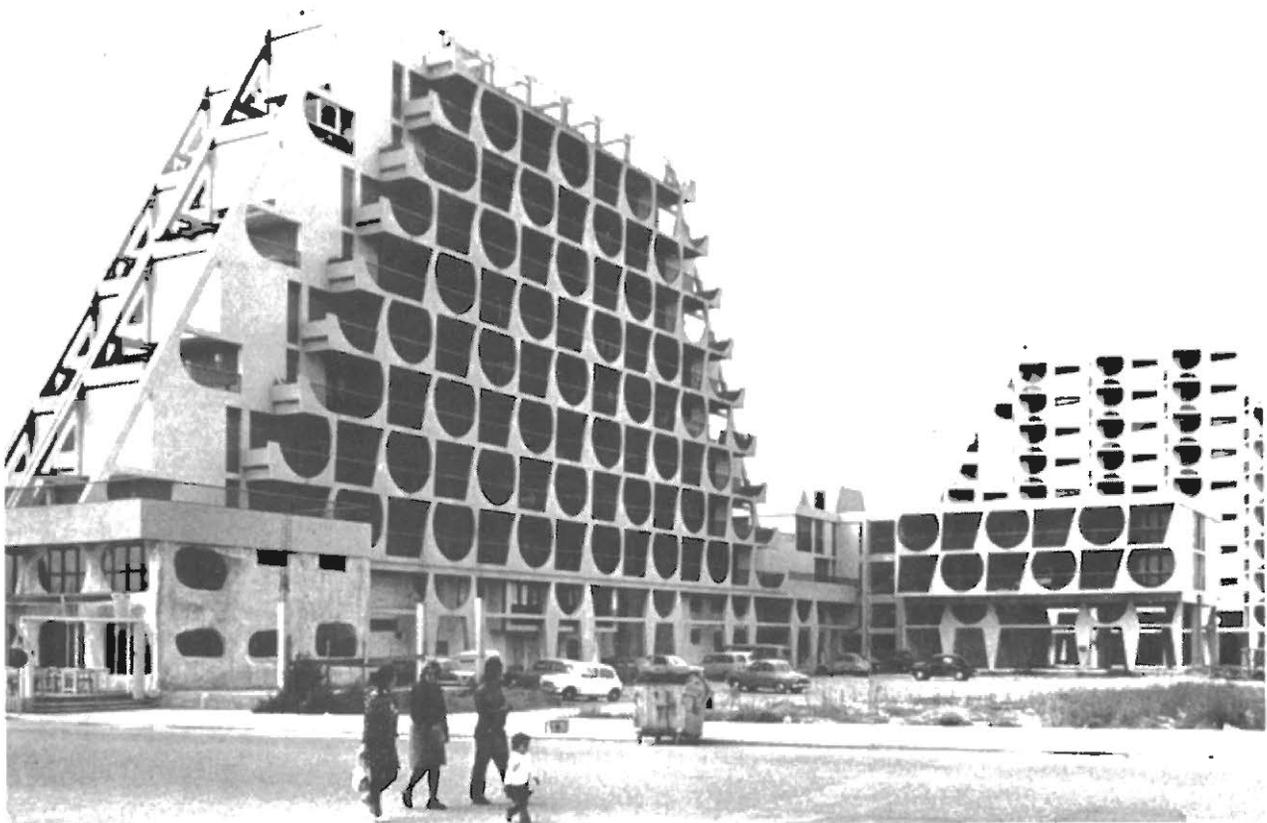
Hugo KÜKELHAUS zeichnet und schreibt (Abbildung S. 406 rechts unten):

*„Stellen wir uns vor, wir müßten einige Kilometer über eine schnurgerade, ebene, hindernisfreie, glatte, hell ausgeleuchtete Betonbahn gehen. Am Ende der Strecke werden wir, wie jedermann aus Erfahrung weiß, ermattet sein. Wie anders aber erginge es uns, wenn wir die gleiche Strecke durch einen Wald gehen würden. Wie sieht es bei dieser Wanderung aus? Keine schnurgerade Betonbahn, sondern verschlungene Pfade. Auf und ab, über Stock und Stein, Wurzeln, Rinnsale, schlüpfriges Moos, dichtes Gebüsch. Das Licht ist dämmrig und wechselvoll. Man muß ganz Auge, ganz Ohr sein. Und ganz Nase, ganz Lunge. Es duftet nach Waldboden und Kräutern. Seltsame Geräusche von überall her. Vogelgezwitscher. Am Ende des Weges werden wir erfrischt, wie ‚neu geboren‘ sein.“*

*Was war geschehen? Im Walde war ich mit Leib, Körper, Seele und Sinnen voll beansprucht. Überall kleine, mit Wagnissen verbundene Hindernisse. In der hindernislosen Einöde der Betonbahn entfiel jedes Wagnis und damit jede tiefere Beanspruchung.*

*Folgerung: Das Leben benötigt zu seiner Entfaltung des Wechsels, der Störung, der Hindernisse, der Unsicherheit. Wo keine Unsicherheit, da kein Wagnis; wo kein Wagnis, da kein Leben.“*

Der Gedanke an die Vielfalt der Natur hat in meinem kurzen Bericht einen hohen Stellenwert bekommen. Ich hoffe, Sie akzeptieren das. Es ist meine Überzeugung, daß gebaute Umwelt nur gesund sein kann, wenn sie der Vielfalt der Natur und der natürlichen Vielfalt unserer Phantasie und der Individualität Raum läßt, so wie es Artikel 1 und 2 unseres Grundgesetzes fordern, und die GRÜNE CHARTA VON DER MAINAU!



## Städtebau und Kriminalität

### 1. Ausgangslage

Kriminalität ist bekanntlich räumlich ungleich verteilt. Etwa 50 % der (ohne Straßenverkehrsdelikte) über 3,3 Mio. polizeilich registrierten Straftaten werden in Städten über 100 000 Einwohner verübt, während dort nur ungefähr 35 % der Bevölkerung wohnen<sup>1</sup>. Als besonders kriminalitätsbelastet werden innerhalb der Stadt oft — neben Citybereich und Ausfallstraßen — die Großwohnanlagen, vor allem die Hochhäuser, angesehen<sup>2</sup>. Die Neubaukomplexe in Satellitenstädten gelten weithin als Hochburgen und Brutstätten der Kriminalität. Auch die Kriminalitätsangst, insbesondere die Furcht, Opfer eines Delikts zu werden, dürfte von Bewohnern großstädtischer Neubauzonen nachhaltiger empfunden werden als von Bewohnern gewachsener, (noch) „gesunder“ Wohngebiete oder von Personen, die in Mittel- und Kleinstädten leben<sup>3</sup>.

Stadtplanung, bezogen auf Wohnungsbau, wurde bis vor kurzem weitgehend unter dem Gesichtspunkt der Wohnraumbedarfsdeckung gesehen. Der Wohnungsbau war orientiert an Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Ästhetik. Vernachlässigt wurde der „Bedeutungsgehalt“ des Raumes für die Benutzer<sup>4</sup>, also insbesondere auch Erleben und Verhalten beeinflussende Wirkungen der baulichen Umwelt. Vernachlässigt wurde weiterhin die Erhaltung und Gestaltung intakter Stadtgefüge in Alt- und Neubaugebieten.

Es ist daher in Anbetracht einer zunehmend sensibilisierten Einstellung der Öffentlichkeit zu Veränderungen der physischen Umwelt nicht verwunderlich, daß für ein negatives, Angst vermittelndes Phänomen des Alltags, wie es die Kriminalität darstellt, — in z. T. emotional geführten Diskussionen — die moderne Wohn- und Wohnumwelt unserer Großstädte mitverantwortlich gemacht wird.

### 2. Bauliche Umwelt und Kriminalität

#### a) Zum Erkenntnisstand

Es ist davon auszugehen, daß die Umwelt (sei es die natürliche, sei es die künstliche — z. B. die gebaute —) menschliches Erleben und Verhalten beeinflusst<sup>5</sup>. Denn Verhalten ist in erster Linie Auseinandersetzung des Individuums mit seiner Umwelt. Die Interaktion von Umwelt und Erleben sowie Verhalten schließt daher auch Verhaltensmodifikationen ein. So kann Umwelt Verhalten auslösen, motivieren oder Verhaltensmuster verstärken. Konkret: Das Kleinkind, das in einem Hochhaus aufwächst, wird grundsätzlich anderen Sozialisationsbedingungen ausgesetzt sein als das in einem Einfamilienhaus auf dem Lande wohnende Kind<sup>6</sup>; das Verhalten beider wird in manchen vergleichbaren Situationen schon deshalb unterschiedlich sein.

Zum Thema Stadt und Kriminalität besteht zwar eine beträchtliche Fülle von Material, wobei allerdings die Baustruktur im Verhältnis zur sozialstrukturellen Umwelt vernachlässigt wird. Es fehlt aber an der theoretischen Durchdringung dieser Stoffsammlung. Unklare Begriffe, unzureichend explizierte Hypothesen und methodische Schwächen kennzeichnen die Situation<sup>7</sup>. Die einzelnen Forschungsergebnisse sind nicht als Bestandteile in eine umfassende Theorie zu integrieren. Forschungserkenntnisse sind auch kaum generalisierbar. Außerdem basieren die meisten Erklärungsversuche auf ausländischen Untersuchungen, die

nicht ohne weiteres auf unsere Verhältnisse übertragbar sind. Bei uns mangelt es schon an beschreibenden Darstellungen (z. B. zur Frage, wie sich registrierte und über Opferbefragung erhellte Kriminalität in Trabantenstädten darstellt).

Aufgrund der bisherigen Untersuchungen dürfte dennoch feststehen, daß es einen monokausalen Zusammenhang zwischen Kriminalität und Wohnwelt<sup>8</sup>/Wohnumwelt nicht gibt.

Dagegen werden in Diskussionen zu dem Problem oft starke Behauptungen aufgestellt bzw. bisher zumindest für unsere Situation nicht verifizierte (wenn auch zum Teil plausible) Hypothesen kundgetan.

Dazu zählt etwa<sup>9</sup>:

- die soziale und emotionale Entwicklung von Kindern werde, wenn diese in typischen Trabantenstädten aufwachsen, so beeinträchtigt, daß abweichendes Verhalten (unmittelbar) auf die bauliche Umwelt zurückgeführt werden könne;
- in der unpersönlichen monofunktional gestalteten städtischen Umwelt (z. B. Schlafstadt) fehle es den Bewohnern an Orientierungs- und Identifikationsmöglichkeiten, was bei manchen Bewohnern sozialpathologisches Verhalten zur Folge habe;
- Kinder könnten hier Defekte erleiden, da ihnen Anregungen vorenthalten würden, die sie zur Entfaltung von Interesse und Phantasie benötigen, was unmittelbar sozial auffälliges Verhalten hervorruft;
- das Wohnen im Hochhaus sei subjektiv und objektiv besonders unbefriedigend. Die Bausituation und die mangelhafte soziale Kontrolle führten nämlich zu Kriminalitätshäufungen in diesen Wohnanlagen.

Gefordert wird daher auch unter kriminalpräventiven Gesichtspunkten eine Vielzahl von Maßnahmen wie etwa Verhinderung sozialer Entmischung in Wohngebieten oder „Erlebniszonen“ für Neubausiedlungen<sup>10</sup>. Ob, unter welchen Umständen und ggf. inwieweit solche Maßnahmen präventiv wirken, ist jedoch ungewiß.

Zu manchen städtebaulichen Fragestellungen liegen zwar mannigfaltige empirische Untersuchungen vor. Deren Ergebnisse sind aber oft so widerspruchsvoll, daß der Erkenntniswert nur gering ist<sup>11</sup>. Dies gilt etwa für das Problem, inwieweit sich Dichte<sup>12</sup> als kriminogener Faktor darstellt oder sich mittelbar — z. B. über Täterwohnsitznahme — auf die Kriminalität in einem Raum auswirkt.

Bei dem Dichteproblem zeigen sich auch 5 typische Schwächen, Forschungsergebnisse zu Wohnumwelt und Kriminalität für die Praxis umzusetzen<sup>13</sup>:

- es werden in Untersuchungen oft Einzelaspekte (beispielsweise Dichte) behandelt, während sich für den Praktiker die Probleme in ihrer Alltäglichkeit und damit in ihrer vollen Breite stellen;
- es gibt grundsätzlich keine Angaben zu Schwellenwerten<sup>14</sup>; es fehlen hier Aussagen bei welcher Belegungsdichte, bei welcher Zahl von Wohnungen je Gebäude, bei welcher Einwohnerzahl je ha Wohnbauland die pathologischen Konsequenzen relevant werden;

- es gibt gruppen- und kulturspezifische Unterschiede in den Reaktionen auf bauliche Umwelt, also auch auf Dichte;
- der dynamische Aspekt im städtischen Leben (ist etwa im Verlauf von Filtering-down-Prozessen<sup>15</sup> bei Problemgebieten Dichte vorwiegend kriminogener Faktor oder ausschlaggebend für die Wohnsitznahme vor allem sozial gefährdeter Personen) bleibt nahezu unberücksichtigt;
- die Bedeutung besonderer baulicher und sozialstruktureller Merkmale (z. B. Dichte) für die Intensität des Kontrollverhaltens der Polizei sowie sonstiger Instanzen wird weitgehend übersehen.

#### b) Notwendigkeit sekundärer Prävention

Man muß davon ausgehen, daß das Bewußtsein über die Auswirkungen von Bau- und Wohnformen eher ein „magisches“ als ein „aufgeklärtes“ ist<sup>16</sup>. Der Forschung ist es bisher nicht gelungen, überzeugende praxisrelevante Erkenntnisse zu entwickeln. Notwendig ist, die Forschungsanstrengungen zu verstärken (insbesondere zu dem Komplex, wie Menschen auf eine bestimmte bauliche Umwelt reagieren und sich in ihr verhalten), interdisziplinär enger zusammenzuarbeiten und (vorläufige) konkretisierte und quantifizierte Arbeitshypothesen zu entwickeln, die Richtwerte für die Praxis darstellen können<sup>17</sup>.

Praxis kann aber nicht zuwarten, bis Forschung so weit gediehen ist, daß Probleme — wie die Kriminalität — an der Wurzel angegangen werden können (primäre Prävention). Kriminalität muß daher schon heute auch unter dem Aspekt der Wohnumwelt präventiv „an der Oberfläche“ bekämpft werden. Als Ansatzpunkt bietet sich dabei die Wohnumwelt des potentiellen Opfers an<sup>18</sup>. Es stellt sich dann die Frage nach einer intensiveren Gefahrenabwehr, die über die bloße Sicherungstechnik hinausgeht. Diese sekundäre Prävention zielt darauf ab, die Gelegenheitsstruktur zur Tatbegehung zu Lasten des potentiellen Täters zu beeinflussen. Dies kann insbesondere geschehen durch:

- Erschwerung der Zugänglichkeit von Zielobjekten deliktischen Handelns.
- Erhöhung der Entdeckungs-, Anzeige- und Überführungswahrscheinlichkeit für den Täter<sup>19</sup>.
- Minimierung des Tatertrages.

Die „Verteidigungslinien“ gegen das Verbrechen sind daher von der Wohnungstür (heute in gewisser Weise die funktionalen Äquivalente mittelalterlicher Stadttore)<sup>20</sup> an Grundstücks- und Nachbarschaftsgrenzen vorzuverlagern. Zahl und Heterogenität der Bevölkerung haben in den Großstädten die sozialen Beziehungen verändert. Die mangelnde Funktionsdifferenzierung in Stadtvierteln, die schwächer gewordene informelle soziale Kontrolle sowie die damit verbundene Anonymität menschlichen Daseins machen Gebäude, Bewohner und Passanten anfälliger, Ziele deliktischen Handelns zu werden<sup>21</sup>. Unter Prävention Gesichtspunkten sind daher die Bau- und Sozialstrukturen in Wohnvierteln so zu gestalten, daß deliktisches Verhalten schon im halb-privaten und halb-öffentlichen Raum<sup>22</sup> erschwert wird.

In diesem Zusammenhang äußerte sich unlängst der Münchener Polizeipräsident Dr. SCHREIBER<sup>23</sup>:

„Als besonders kriminalitätsbegünstigende Merkmale, insbesondere im Hinblick auf das Olympische Dorf in München, seien erwähnt:

- Kein Fußgängerverkehr (ausgenommen von und zu den abgestellten Kraftfahrzeugen) und kein Durchgangsverkehr im Basement.

- Unübersichtlichkeit des dortigen Terrains mit vielen Flucht- und Versteckmöglichkeiten.
- Sehr frühzeitige Wahrnehmbarkeit herannahender Personen und Fahrzeuge, begünstigt durch die Akustik der Hallenbauweise im Basement.
- Geringer Nachbarschaftskontakt der Bewohner.
- Verhältnismäßig großer Mieterwechsel (die Eigentumswohnungen als Geldanlage begünstigen geradezu großen und anonymen Mieterwechsel, zumal der Eigentümer selten am Ort wohnt).“

### 3. Tatort und Baugestaltung von Wohnanlagen

Um insoweit in der Praxis gezielt präventiv tätig werden zu können, bedarf es einer Analyse von Tatortstrukturen. Unter dem Blickwinkel der Analyse von Tatortstrukturen (Kriminaltopographie) interessiert

- wo welche Delikte konzentriert vorkommen (z. B. City, Slum- und Sanierungsgebiete) und ob bzw. inwieweit hier ein räumlicher oder sonstiger Beziehungszusammenhang besteht (Makroaspekt),
- wie sich die Tatortstruktur im eng umgrenzten Raum oder im konkreten Fall darstellt (Mikroaspekt).

Bei einer Makrobetrachtung interessiert beispielsweise, daß (wie die Bochumer Untersuchung von SCHWIND ergab)<sup>24</sup>

- die Hellfeld/Dunkelfeldrelation bei einzelnen Delikten stadtteilbezogen variiert,
- die City höchste Kriminalitätskonzentration aufweist, wobei aber (anders als es HEROLD für Nürnberg nachwies)<sup>25</sup> die Kriminalität nicht gleichmäßig ringförmig abnimmt,
- rückständige Gebiete mit überdurchschnittlich hohem Anteil von alten Menschen und Gastarbeitern die niedrigste Tatortdichte aufweisen,
- in rückständigen Gebieten Tatverdächtigenwohnsitze und Tatort in der Regel im selben statistischen Wohnplatz liegen, also die Delikte überwiegend im nahen Umfeld begangen werden.

Die Tatortstruktur unter dem Mikroaspekt wurde in kriminologisch-kriminalistischen Untersuchungen weitgehend vernachlässigt. Der Täter und sein Milieu sowie die Instanzen formeller sozialer Kontrolle standen im Blickpunkt der Kriminologen. Für die Kriminalisten ist der Tatort (i. S. v. Tatörtlichkeit) in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Spurensuche, -sicherung und -auswertung interessant. Kriminalgeographische Studien widmeten sich mehr den Fragen der Kriminalitätsverteilung, der Täterwohnsitznahme und der Tätermobilität als dem Tatort.

Mit der Tatortstruktur in Wohnanlagen in den USA und kriminalitätshemmender Architektur hat sich insbesondere NEWMAN<sup>26</sup> befaßt:

NEWMAN postuliert die Schaffung eines „Defensible Space“. Dieser Terminus beschreibt eine Wohnsituation, deren physische Charakteristik (z. B. klare Abgrenzung von halb-öffentlichem und öffentlichem Raum) es den Hausbewohnern ermöglicht, Funktionsträger ihrer Sicherheit zu sein<sup>27</sup>. Fremde und Bewohner sollen erwarten können, von anderen gesehen oder als Fremde nach dem Grund der Anwesenheit gefragt zu werden. Wesentliche Voraussetzungen dafür ist eine Architektur, die die Intensität der informellen sozialen Kontrolle verstärkt (z. B. Anordnung der Küchenfenster zum Eingangsbereich oder kontaktfördernde Eingangsgestaltung benachbarter Wohnungen). Aktiviert werden muß nach NEWMAN das Territorialitätsverhalten der Mieter. Unter Territorium ist dabei der Raum zu verstehen, den eine Person beansprucht, und willens ist zu verteidigen<sup>28</sup>.

NEWMAN kam zu dieser Konzeption aufgrund empirischer Untersuchungen, im wesentlichen bezogen auf ca. 150 000 Wohnungseinheiten in New York, die im „sozialen Wohnungsbau“ (Public Housing Projects) errichtet worden waren. Er stellte fest, daß insbesondere die Hochhäuser eine hohe Kriminalitätsrate aufweisen. Dies gilt grundsätzlich unbeschadet der sozialen Zusammensetzung der Bewohner (vgl. Abb. 1)<sup>29</sup>. Andere Ergebnisse zeigten sich, wenn das Hochhaus ausschließlich von alten Menschen bewohnt war<sup>30</sup>.

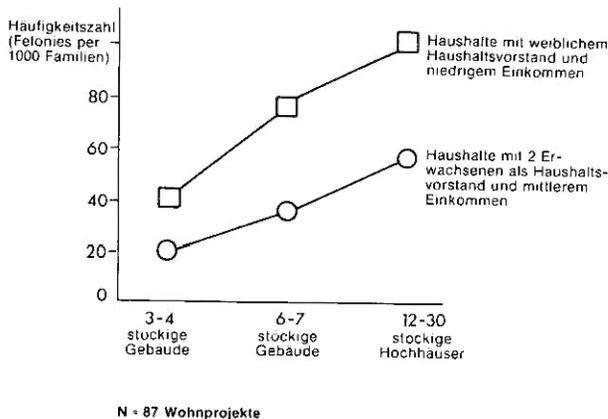


Abb. 1: Kriminalitätshäufigkeit in Abhängigkeit von Gebäudehöhe und Sozialstruktur der Bewohner

Der Vergleich zweier Wohnanlagen ergab (bei derselben Sozialstruktur), daß die Kriminalitätsbelastung bei 1- bis 5stöckigen Gebäuden ähnlich war, während sie ab dem 5. Stockwerk bis zum 13. Stockwerk überproportional zunahm. Ca. 38 % aller Verbrechen und Vergehen (Felonies) waren — bei Nichtberücksichtigung des Einbruchdiebstahls — in Fahrstühlen, Eingangshallen und Geschoßfluren geschehen. Auf diese Örtlichkeiten bezog sich auch vornehmlich die Viktimisierungsfurcht der Bewohner. Die Kriminalitätshäufigkeit hing insbesondere auch von der Zahl der Wohnungen je Gebäudeeingang ab.

Lange Korridore ohne Einblickmöglichkeit durch Fenster begünstigten ebenso Deliktsbegehungen wie Eingänge, die von der Straße nicht eingesehen werden können (Abb. 2), oder nicht von Wohnungen überschaubare Parkplätze.

Auch der Gebäudestellung in der Wohnanlage kam Bedeutung für die Kriminalitätshäufigkeit zu. Isoliert von Straßen oder anderen Wohngebäuden errichtete Häuser wurden als Zielobjekte von Kriminellen bevorzugt.

Nach diesen empirischen Studien, die für Bochum durch SCHWIND z. T. bestätigt worden sind, erklärten die sozialen Variablen Kriminalität exakter als die baulichen Gestaltungsmerkmale<sup>31</sup>. Nach der Relevanz geordnet wiesen bei NEWMAN folgende Variablen die größte Signifikanz für „In-Door-Felonies“ auf: Prozentsatz der Familien, die Sozialhilfe empfangen (ausgenommen alte Personen), Prozentsatz der Familien, bei denen eine alleinstehende Frau (mit Kindern) spezielle Wohlfahrtsleistungen erhält, Gebäudehöhe bzw. Zahl der Wohnungen je Gebäudeeingang, Größe des Projekts bzw. Zahl der Wohnungen je Projekt.

Den größten Erklärungswert ergab eine Kombination sozialer und baulicher Faktoren<sup>32</sup>. Charakteristisch für die sozioökonomische Situation der Bewohner der am meisten belasteten Gebäude war: Sie sind arm, alleinstehende Frauen mit Teenagern und vorwiegend Farbige. Diese Analyse zeigt,

daß kriminalitätsabwehrende Architektur ergänzt werden muß durch im sozialen Bereich wirkende Maßnahmen (z. B. Belegungsstruktur von Gebäuden).

Versucht wurde in den USA inzwischen auch (etwa von GARDINER<sup>33</sup>, die architektonisch-städtebauliche Kriminalitätsanalyse weiträumiger anzugehen. Neben Problemen wie etwa konkurrierende Landnutzung (z. B. Wohngebiet mit überörtlichem Einkaufszentrum und entsprechender Straßenverkefhrsührung) oder Abgrenzung von öffentlichem zu halböffentlichem Raum in sog. Nachbarschaften (neighbourhoods) wird die Standortfrage von öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufszentren oder Krankenhäusern angesprochen. Solche Einrichtungen könnten, indem sie potentielle Täter und potentielle Opfer zusammenführen, als Kriminalitätsgeneratoren wirken. So würden etwa Schule und Kaufhaus bei räumlicher Nähe die Gelegenheitsstruktur täter- und opferseitig in diesem Gebiet beeinflussen.

Um Mißverständnisse auszuschließen, sei betont, daß US-amerikanische Analysen zur Tatortstruktur in Wohngebieten nur sehr bedingt für unsere Verhältnisse relevant sind. So dürfte die Kriminalitätsbelastung vieler amerikanischer Neubausiedlungen (speziell soweit sie im sozialen Wohnungsbau erstellt wurden) mit unseren Kriminalitätszahlen nicht annähernd vergleichbar sein<sup>34</sup>. Die architektonischen Gegebenheiten variieren ebenfalls erheblich (z. B. Einfachbauweise im dortigen sozialen Wohnungsbau oder unterschiedliche Raumaufteilung — etwa hinsichtlich Eingangsflur im Einfamilienhaus). Auch sonstige Einflußfaktoren stellen sich unterschiedlich dar. So ist etwa die Umzugsfreudigkeit dort bei weitem größer (ca. alle 3 — 5 Jahre wird der Wohnsitz gewechselt). Solche Menschen haben mit ihrer Umgebung und ihrem Nachbarn keine gemeinsame Geschichte. Es fehlt an raumbezogener Identifikation<sup>35</sup>. Die nachbarschaftlichen Beziehungen sind dann oberflächlich und zerbrechlich.

Dennoch dürften in den USA entwickelte Vorschläge zur kriminalitätsabwehrenden Architektur einschließlich Sozialstruktur auch bei uns eine brauchbare Diskussionsgrundlage sein. Das Bundeskriminalamt finanziert und betreut eine entsprechende Untersuchung, die in München und Regensburg durchgeführt wird.



Abb. 2: Von der Straße kaum einsehbarer Gebäudeeingang

#### 4. Kriminalitätsabwehrende Architektur einschließlich Sozialstruktur

Neben der rein baulichen einschließlich sicherungstechnischen Abwehr von Kriminalität (Vermeiden architektonisch bedingter Gelegenheitsstrukturen) sind die sozialen Abwehrmechanismen zu aktivieren. Diese können einmal durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden, beispielsweise durch die Anordnung von Wohnungseingängen. Daneben sind die sozialen i. S. v. kommunikativen Beziehungen zu beleben. Dies ist vor allem eine Frage der sozialstrukturellen Zusammensetzung der Bewohner. Andererseits geht es auch hier um bauliche Maßnahmen, etwa um Schaffung von Gemeinschaftseinrichtungen.

Solche mehrdimensionalen Maßnahmen<sup>36</sup> beseitigen baulich bedingte Gelegenheitsstrukturen und verbessern das — u. U. vom potentiellen Täter wahrgenommene<sup>37</sup> — soziale Abwehrnetz. Zumindest wird eine kriminalitätsabwehrende Architektur einschließlich Sozialstruktur eher dazu führen,

- daß potentielle Täter (insbesondere wenn sie nicht Bewohner der Wohnanlage sind) durch Nachbarn verunsichert und gestört werden,
- daß die Anzeigefreudigkeit erhöht
- und die Reaktionszeit des Mitbewohners nach der Tat (z. B. Alarmierung der Polizei) verkürzt wird<sup>38</sup>.

Im einzelnen schlägt etwa NEWMAN die folgenden hauptsächlichlichen Abwehrmaßnahmen vor<sup>39</sup>:

- Optimale Zugangsregelung in das Wohngebäude;
- Unterteilung von Großwohnanlagen in kleinere Teilkomplexe, so daß ein nachbarschaftliches Zusammengehörigkeitsgefühl entstehen und jeder Teilkomplex durch seine Bewohner besser kontrolliert werden kann<sup>40</sup>;
- Einsatz von Sicherheitspersonal;
- Steuerung der Wohnungsbelegung.

Gerade der Belegung kommt besondere Bedeutung zu: NEWMAN hat u. a. festgestellt, daß bei gemischter Belegung alte Menschen — je nach Gebäudetyp — 3 bis 5 mal so häufig Opfer von Delikten werden wie andere Bevölkerungsgruppen<sup>41</sup>. Eine vergleichsweise niedrige Kriminalitätsrate war jedoch dann anzutreffen, wenn solche Personen allein eine Wohnanlage — selbst ein Hochhaus — bewohnten<sup>42</sup>. Empfohlen wird von ihm insbesondere, in einem zusammenhängenden Wohnareal 50 — 100 Familien mit vergleichbarem sozial-kulturellen Hintergrund (Ausbildungsniveau, Alter/Familienstand (Lebenszyklus) zusammenzubringen, um so eine „community of interest“ zu schaffen<sup>43</sup>. LÉAUTÉ und SPOERRY haben in dem in Frankreich sehr beachteten Komiteebericht „Réponses à la Violence“ in ähnlicher Weise gefordert, daß in Großstädten kleine wirksame Nachbarschaften entwickelt und gefördert werden sollten<sup>44</sup>.

Auch bei uns kann man feststellen, daß die Nachbarrolle, insbesondere in Städten, zunehmend verkümmert. Nur bei bestimmten Situationen — etwa in Notfällen, bei einer Vielzahl von Kindern, von alten Menschen oder Hausfrauen — wird die Nachbarrolle u. U. bewußtseinsprägend und handlungsleitend werden. Trotzdem werden aber auch dann für die nachbarlichen Beziehungen Distanz und affektive Neutralität kennzeichnend sein<sup>45</sup>. Der Spruch: „Ein guter Nachbar ist besser als ein entfernter Verwandter“ hat in der Realität weitgehend seine Berechtigung verloren. In der anzustrebenden „gesunden“ Nachbarschaft werden bei enger Solidarität dagegen alle möglichen Kanäle zwischen Wohnung und baulicher Umgebung als Brücken zwischen innen und außen benutzt: Türen, offene und geschlossene Fenster, Treppenhäuser, Flure, Fahrstühle usw.

Inzwischen sind in den USA einige CPTED-Programme<sup>46</sup> angelaufen, die versuchen, auf der Ebene von Nachbarschaften (Neighbourhoods) durch kombinierte Veränderung von physischer Umwelt und des Gebrauchs der Umwelt durch

die Bewohner eine effektive Prävention zu erreichen. Diese vor allem vom Westinghouse National Issues Center (Arlington/Virginia) durchgeführten bzw. betreuten Projekte<sup>47</sup> zielen auf eine Verminderung der Kriminalitätszahl (insbesondere bei Gewalt- und Eigentumsdelikten) und der Kriminalitätsangst. Die nach einer Situationsanalyse in Angriff genommenen Maßnahmen sind baulicher Art, beziehen sich aber auch auf Aufklärungsinformationen für die Bewohner (bis hin zu Erfolgsmeldungen über das laufende Programm), auf die Intensivierung der Kooperation verschiedener sozialer Kontrollinstanzen und schließlich auf den Abbau von Gelegenheitsstrukturen auch nicht baulicher Art (z. B. Beeinflussung der Bewohner, anstelle von Bargeld Traveller Schecks zu verwenden, oder vermehrte Einrichtung von Telefonzellen mit gebührenfreier Notrufmöglichkeit oder Verbesserung des Systems öffentlicher Verkehrsmittel).

Daneben gibt es Untersuchungen, die den Aspekt der physischen Umwelt und Kriminalität auch bei anderen Baunutzungen und Funktionen als Wohnanlagen analysieren. So werden etwa Geschäftsviertel<sup>48</sup>, Transportsysteme (z. B. Busverkehr<sup>49</sup> oder U-Bahn)<sup>50</sup> und Schulbauten<sup>51</sup> auf die Tatortstruktur hin überprüft. Im Schulbereich beispielsweise sind in den USA — die auch bei uns erkennbaren Tendenzen zu — Gewaltkriminalität und Vandalismus besonders ausgeprägt. Dort wurde der Schaden, der 1975 in Schulen durch Diebstahl, Brandstiftung und Sachbeschädigung entstanden ist, auf 590 Millionen Dollar geschätzt. Die empfohlenen Sicherheitseinrichtungen reichen von Eingangskontrollen, optischen Raumüberwachungsanlagen, Unterricht vor Einwegscheiben zum nächsten Raum (damit nicht festgestellt werden kann, ob vom Nachbarzimmer strafbares Verhalten beobachtet werden kann) bis hin zu Plastikfensterscheiben und speziellem Farbanstrich, von dem man Schmierereien leichter entfernen kann.

Für Wohngebiete sollte (auch wenn der präventive Wirkmechanismus nicht transparent ist) mit dem Ziele sekundärer, aber auch primärer Verbrechensverhütung grundsätzlich insbesondere Folgendes angestrebt werden:

- die Erleichterung des aktiven Kontakts durch Baugestaltung (z. B. auch durch Straßenbaumaßnahmen, etwa im Sinne der sog. Verkehrsberuhigung)
- Schaffung von Freizeiteinrichtungen begleitet von sog. Animation (sozial-kultureller Aufbauarbeit) in anonym wirkenden Neubausiedlungen<sup>52</sup>
- Ausschöpfung der Partizipationsmöglichkeiten zur Bedürfnisfeststellung der Betroffenen bei Bauplanungen<sup>53</sup>
- Planung von „Erlebniszonen“ in der Wohnumwelt und von unterschiedlichen Wohnformen in den einzelnen Wohngebieten (Wohnungsgemeinde)
- Verbesserung der Wohnqualität in sanierungsbedürftigen Gebieten, (z. T. auch ältere Neubaugebiete der 50er und frühen 60er Jahre!), u. a. durch Entwicklung einer kinder- und jugendbezogenen sozialen Infrastruktur<sup>54</sup>
- Sanierung von Gebieten mit sozial auffälliger Bevölkerung<sup>55</sup>
- Belegungssteuerung<sup>56</sup> i. S. d. nicht repressiven Bildung kleinerer „communities of interest“ im Rahmen sozial durchmischter Gebiete.
- Vermeidung/Beseitigung baulicher Schwachstellen („Unübersichtlichkeit“)

#### 5. Konsequenzen für Polizei, Bauplanungs- und Bauordnungsbehörden

Für die Polizei bringen Großwohnanlagen in verdichteten Wohngebieten Probleme für die alltägliche Aufgabenerfüllung mit sich. Streifenförmigkeit in de facto halb-öffentlichen Tiefgaragen oder die Verfolgung auf frischer Tat entdeckter, flüchtiger Täter, denen die unübersichtliche, verschachtelte Wohnanlage eine Möglichkeit des Versteckens und Entweichens bietet, seien beispielhaft genannt<sup>57</sup>.

Während solche Probleme in der Praxis — soweit dies überhaupt möglich ist — gemeistert werden, stellt sich die Frage, wie das (zwar noch unzureichende<sup>58</sup>) Wissen der Polizei zu Städtebau, Architektur und Kriminalität den Entscheidungsträgern im Rahmen bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Verfahren zur Verfügung gestellt und von jenen verwertet werden kann. Während die Informationsverwertung im Baubescheid (im Wege von Auflagen und Bedingungen) vor allem ein hier nicht abzuhandelndes öffentlich-rechtliches Problem der Baufreiheit (Art. 14 GG) ist, scheint die Verwertung bei der Bauleitplanung und die Kooperation zwischen Planungsämtern, Polizei und anderen Trägern öffentlicher Belange weniger problembeladen zu sein<sup>59</sup>.

Bei der Kooperation ist zu erwägen, die Kriminalpolizeilichen Beratungsstellen (bei entsprechender personeller Ausstattung) als Träger öffentlicher Belange am Verfahren zu beteiligen. Prävention wird zwar häufig verbal propagiert. Hier böte sich die Gelegenheit, in der Planungs-, Bau- und Verwaltungspraxis Erkenntnisse umzusetzen, die sich auf die Kriminalität nicht nur eindimensional (z. B. Sicherheitstechnik) — und damit evtl. wenig effizient — auswirken.

Bisher zeigte sich, daß selbst bei Großprojekten mit erheblichem Sicherheitsrisiko die Polizei spät oder gar nicht eingeschaltet worden ist<sup>60</sup>. Es scheint überlegenswert, ob nicht die (Kriminal-)Polizei ebenso wie etwa der Prüfstatiker, die Brandinspektion, Naturschutzstellen oder die Verkehrspolizei bei Bebauungsplan- bzw. Baugenehmigungsverfahren und zwar sowohl bezüglich Neubau- als auch Sanierungsgebieten von der federführenden Behörde eingeschaltet werden sollte und zwar in solchen Fällen, in denen Sicherheitsprobleme (später) relevant werden könnten<sup>61</sup>.

Bei uns bietet das Baurecht ein breites Spektrum für eine präventive Orientierung. So stellt etwa das Bauplanungsrecht gerade nach der Neufassung des Bundesbaugesetzes und der Baunutzungsverordnung mit dem Bau-, Pflanz-, Nutzungs-, Abbruchs-, Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot (§§ 39 b — e BBauG) sowie mit den Möglichkeiten der Nutzungsgliederung, -mischung und -schichtung<sup>62</sup> ein breit gefächertes Instrumentarium zur Verfügung. Sozialplanung sollte daher im Planungsrecht nicht nur als Strategie zur Abarbeitung von Planungsfolgen<sup>63</sup>, sondern im Rahmen der gemeindlichen Entwicklungs- und Bauleitplanung als Planung der Voraussetzungen für die sozialen Beziehungen und die individuellen Lebensvollzüge außerhalb der Arbeitswelt verstanden werden<sup>64</sup>.

Präventive Verbrechensbekämpfung und Städtebau ist allerdings in der Baurechtsliteratur bisher Neuland. So erscheint in diesem Zusammenhang in den Großkommentaren zum Bundesbaugesetz weder die Kriminalpolizei als Träger öffentlicher Belange (§ 2 Abs. 5 BBauG), noch wird die nach § 1 Abs. 6 BBauG zu berücksichtigende Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung unter dem Aspekt der Kriminalität gesehen<sup>65</sup>.

## Anmerkungen

- 1 BKA, Polizeiliche Kriminalstatistik 1978, Wiesbaden, 1979, S. 18 f. Zu kriminalstatistischen Angaben vgl. auch Westphal, in: GdP, Presse und Polizei, Ein achttes Gespräch, Hilden, 1977, S. 61 ff. sowie ders., Moderner Städtebau und Jugendkriminalität, Protektor Juli/1978, S. 2 ff.
- 2 Herold, in: Göppinger/Witter, Kriminologische Gegenwartsfragen Bd. 9, Stuttgart, 1970, S. 224 ff. Teilweise abweichend Schwind u. a., Empirische Kriminalgeographie, Wiesbaden, 1978, S. 124 ff. Zum Hochhaus: Schneider, In Wohntürmen lebt man gefährlich, Weißer Ring, Nov. 1978, S. 11 ff.

- 3 Schwind u. a., a. a. O., S. 309 ff. Murck, Die Angst vor Verbrechen und Einstellungen zu Problemen der öffentlichen Sicherheit, Kriminologisches Journal 1978, S. 202 ff. Zu US-amerikanischen Verhältnissen vgl. etwa U. S. Department of Justice, LEAA, San Francisco: Public attitudes about Crime, Washington, 1978, S. 9 ff.
- 4 Dazu Molt, in: Atteslander, Soziologie und Raumplanung, Berlin, New York, 1976, S. 145.
- 5 Vgl. Pawlik, in: Kaminski, Umweltpsychologie, Perspektiven — Probleme — Praxis, Stuttgart, 1976, insbes. S. 60 und auch S. 171. Zum Umweltbegriff: Stapf, in: Kaminski a. a. O., S. 26 f. Das folgende ist im wesentlichen entnommen: Kube, Städtebau, Architektur und Kriminalität, Deutsche Polizei 10/1978, S. 17 ff.
- 6 In diesem Zusammenhang etwa Biermann u. a., Kindliche Sozialisation und Sozialentwicklung, München, Wien, Baltimore, 2. Aufl. 1978, S. 171 ff., Piperek, Wohnumwelt und seelische Verwahrlosung bei Stadtkindern, Wien, 1970, S. 5 ff. und Strubelt, Die Städteplaner sind nicht an allem schuld, Beratende Ingenieure 11/1978, S. 16 ff.
- 7 Vgl. zur kriminalgeographischen Forschung Schwind u. a., a. a. O., S. 6 ff. Zur soziologischen Stadtforschung generell: Friedrichs, Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft, Reinbek, 1977, S. 14 sowie Kaminski a. a. O., S. 12 zu diesem Bereich psychologischer Forschung. Neuere kriminologisch orientierte Untersuchungen liegen insbesondere aus den USA vor: Dazu Jefferey, Crime Prevention through Environmental Design, Beverly Hills, London, 1977, S. 185 ff. m. w. H.
- 8 Die Problematik Wohnsituation/Kriminalität bleibt im Folgenden ausgeklammert. Der kriminogene Einfluß der Wohnsituation i. S. v. Belegungsdichte und Wohnungszustand konnte bisher nicht eindeutig erwiesen werden, wenn auch vieles dafür spricht, daß jene bei entsprechender Konstellation anderer Faktoren relevant werden kann. Dazu die Sekundäranalyse von Villmow/Kaiser, in: Der Regierende Bürgermeister von Berlin — Senatskanzlei/Planungsstelle, Verhütung und Bekämpfung der Kriminalität, Berlin, 1974, S. 91 ff. sowie neuerdings Friedrichs und Strotzka, in: Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität, Wiesbaden, 1979, S. 27 ff. und S. 35 ff. mit Hinweisen auf die Bedeutung der Wohnsituation im Kindesalter und der Belegungsdichte i. S. von Person-Raum-Relation.
- 9 Dazu Mühlich u. a., Städtebauliche Forschung, Zusammenhang von gebauter Umwelt und sozialem Verhalten im Wohn- und Wohnumweltbereich (Forschungsprojekt BMBau) Passau, 1978, S. 71 ff. und S. 118 ff. Vgl. auch Burbidge, in: Ash u. a., Architecture, Planning and Urban Crime, London, 1975, S. 37 und Wingen, Wohnbedingungen und Funktionsfähigkeit der Familien, Soziale Welt 1976, S. 440 ff., insbes. S. 444 und S. 450.
- 10 Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität a. a. O., passim.
- 11 Mühlich u. a., Städtebauliche Forschung a. a. O., S. 45 ff. (auch zu methodischen Problemen — etwa Dichte als kriminogener Faktor und verdichtetes Gebiet als Anziehungsort für labile Persönlichkeiten getrennt zu halten). Vgl. insbes. auch Friedrichs, Stadtanalyse a. a. O., S. 134 ff.
- 12 Schon der Begriff Dichte ist vielschichtig; so unterscheidet man etwa zwischen objektiver und subjektiver (empfundener) Dichte, zwischen Außendichte (Personen/ha-Wohnbau) und Innendichte (Personen je Wohnung oder je Wohnraum der Wohnung).
- 13 Dazu Mühlich/Mühlich, Primäre Prävention in Wohnungsbau und Stadtplanung — Psychosoziale Aspekte, BT-Drucksache 7/4201 (Anhang), S. 986. Vgl. auch Friedrichs, in: Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität a. a. O., S. 27 ff.
- 14 Schwellenwerte sind quantitative Grenzwerte, bei deren Überschreiten qualitativ eine andere Struktur erreicht wird; siehe Herold, Kriminalgeographie — Ermittlung und Untersuchung der Beziehungen zwischen Raum und Kriminalität, in: Grundlagen der Kriminalistik, Bd. 4 Hamburg, 1968, S. 217.
- 15 Zum Begriff Schwind u. a., a. a. O., S. 218 ff.
- 16 Mühlich u. a., Städtebauliche Forschung a. a. O., S. 7.
- 17 Vgl. Mühlich/Mühlich, a. a. O., S. 987. In diesem Zusammenhang auch Hamm, in: Atteslander a. a. O., S. 94 ff.
- 18 Die Bedeutung des viktimologischen Ansatzes aus der Sicht der Praxis begründet Caplan, Criminology, Criminal Justice and the War on Crime, in: Criminology, Vol. 14 No. 1 1976, S. 1 ff. Vgl. auch Schneider, Viktimologie — die Wissenschaft vom Verbrechenopfer, Deutsche Richterzeitung 1978, S. 141 ff.

- 19 Zum Effekt schneller Tataufklärung und Täterüberführung für die Abschreckung potentieller Täter vgl. die Beiträge von Pontel, Henshel und Deutsch in: *Criminology* Vol. 16 No. 1/1978, S. 3—131 m. w. H.
- 20 Schubert, *Soziologie städtischer Wohnquartiere*, Frankfurt, New York, 1977, S. 64.
- 21 Friedrichs, *Stadtanalyse* a. a. O., S. 22, Jacobs, *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*, Berlin, Frankfurt, Wien, 1963, S. 91 ff. Schubert a. a. O., S. 65. — Zu Nachbarschaftssituationen in „gesunden“ Altbaugebieten: Mühlich u. a., *Städtebauliche Forschung* a. a. O., S. 120 ff.
- 22 Zu den Definitionen vgl. insbes. Newman/Johnston, *Model Security Code for Residential Areas*, New York, 1974, S. 18.
- 23 Schreiber, in: *Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität* a. a. O., S. 217.
- 24 *Empirische Kriminalgeographie* a. a. O., S. 124 ff., S. 190 ff. und S. 238 ff.
- 25 *Kriminalgeographie, Die Polizei*, 1969, S. 81 ff. Ders., in: *Göppinger/Witter*, a. a. O., S. 208 ff.
- 26 Vgl. etwa *Defensible Space, Crime Prevention through Urban Design*, New York, 1972, S. 39 ff. — Zu derzeit noch laufenden Untersuchungen mit vergleichbarem Ansatz, die ebenfalls im wesentlichen von der Law Enforcement Assistance Administration finanziert und vom Westinghouse Consortium betreut bzw. durchgeführt werden: LEAA, *Police Development Seminar on Architecture, Design and Criminal Justice*, Washington, 1975, S. 25 ff.  
Kritisch zum Ansatz der kriminalitätsabwehrenden Architektur: Mawby, *Defensible Space: A Theoretical and Empirical Appraisal*, *Urban Studies* 1977, S. 169 ff. sowie auch Mayhew u. a., *Crime in Public View*, London, 1979, S. 7 f. m. w. H.
- 27 Dazu und zum Folgenden Newman, *Design Guidelines for Creating Defensible Space*, Washington, 1976, S. 4 und ders., *Architectural Design for Crime Prevention*, Washington, 1973, S. 13 ff.
- 28 Dazu Ardrey, *Adam und sein Revier. Der Mensch im Zwange des Territoriums*, München, 1972, S. 15 ff. Zur Frage, inwieweit das aus der Tierforschung entnommene Prinzip auf den Menschen übertragbar ist, vgl. die Literaturübersicht bei Mühlich u. a., a. a. O., S. 27 ff. Zum Problem, ein solches Verhalten beim Mieter herbeizurufen vgl. auch Schubert a. a. O., S. 27 ff.
- 29 Entnommen Newman, *Design Guidelines* a. a. O., S. 27. Eine exaktere Feststellung der Tatordichte ergäbe sich, wenn eine kombinierte Berechnungsbasis (z. B. Stockwerkszahl, Belegungsdichte, Geschoßflächenzahl) gewählt worden wäre. — Zum methodischen Ansatz der empirischen Studien Newmans s. ders., *Defensible Space* a. a. O., S. 209 ff.
- 30 Sherman u. a., *Living Arrangements and Security Among the Elderly: A Study*, HUD Challenge Juni/1976, S. 12 f.
- 31 Newman, *Design Guidelines* a. a. O., S. 20; ders. in: Ash u. a., a. a. O., S. 7. Nach Sommerer (S. 235 ff.) und Jany (S. 231 ff.) in: Schwind u. a., a. a. O., scheint nicht primär die schlechte Baustruktur eines Gebäudes für soziale Problemgebiete und damit auch für kriminelle Aktivitäten in Betracht zu kommen; bestimmender Faktor scheint vielmehr die Sozialstruktur zu sein (die allenfalls über die Baustruktur mitbeeinflussbar ist).
- 32 In diesem Zusammenhang s. auch Baldwin/Bottoms, *The Urban Criminal. A Study in Sheffield*, London, 1976 insbes. S. 120 sowie Reppetto, *Residential Crime*, Cambridge, 1974, S. 40 ff.
- 33 Gardiner, *Crime and the Neighborhood Environment*, HUD Challenge Febr./ 1976, S. 9 ff. Ders., *Design for Safe Neighborhoods*, Washington, 1978, S. 19 ff. Vgl. auch Frehsee, *Kriminalgeographie, Kriminalistik* 1979, S. 321 ff.
- 34 Auf Wohnanlagen in der Bundesrepublik bezogene Kriminalitätsanalysen, die das Dunkelfeld (soweit aufhellbar) einschließen, sind dem Verfasser nicht bekannt. Offenbar wird zuweilen die Kriminalitätsbelastung (speziell der Jugendlichen) in Neubaugebieten in der Öffentlichkeit überschätzt; dazu Fröhlich in: *GdP* a. a. O., S. 68. — Vgl. allerdings auch Schäfer, *Polizeiliche Probleme in Neubau- und Sanierungsgebieten*, in: *Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität* a. a. O., S. 71.  
In den USA liegt bei Public Housing Projects nicht selten die Kriminalitätshäufigkeitszahl bei Burglary (= in etwa Einbruchdiebstahl) bei 200—300 Delikten je 1000 Haushalte im Jahr oder die Kriminalitätsbelastungszahl bei Robbery (= Raub ohne Handtaschenraub) bei 50—100 Tätern je 1000 Einwohner (älter als 12 Jahre).
- 35 Vgl. Newman, in: Ash u. a., a. a. O., S. 8. Dazu auch Strubel a. a. O., S. 25
- 36 Zur mangelhaften Effektivität eindimensionaler Programme vgl. etwa: Tien u. a., *Street Lighting Projects*, Washington, 1979, S. 93 f.
- 37 So gehen Brantingham/Brantingham, *Residential Burglary and Urban Form*, *Urban Studies* 1975, S. 280, aufgrund ihrer Untersuchungen davon aus, daß Einbrecher ihre Aufmerksamkeit auf dieses Phänomen richten und wohl auch häufig den Anonymitätsgrad des Areals einzuschätzen vermögen. Generell zum Problem der wahrgenommenen und „realen“ Umwelt Bierhoff-Alfermann, in: *Kaminski* a. a. O., S. 41 m. w. H.
- 38 Zur Bedeutung der Reaktionsgeschwindigkeit für den polizeilichen Erfolg: Kube, *Reaktionszeit des Bürgers und polizeilicher Erfolg*, *Deutsche Polizei* 8/1978, S. 19.
- 39 The Center for Residential Security, *A Design Guide for Improving Residential Security*, Washington, 1973, S. 2 ff., Newman, *Defensible Space, HUD Challenge* Sept./1973, S. 7. Vgl. auch Kube/Steinhilper, *Städtebau, Wohnumwelt und Kriminalität*, *Der Städtetag* 1978, S. 722.
- 40 Diese Maßnahme betont auch Brill, *Comprehensive Security Planning: A Programm for A. Capper Dwellings*, Annapolis, 1977, S. 53 f.
- 41 In Ash u. a., a. a. O., S. 7; ders., *Defensible Space, HUD Challenge* Sept./1973, S. 7.
- 42 Zum Problem der Isolierung alter Menschen vgl. allerdings Herlyn, *Wohnen im Hochhaus*, Stuttgart/Bern, 1970, S. 204. Zur Eignung verschiedener Gebäudetypen für unterschiedliche Personengruppen vgl. Newman, *Design Guidelines for Creating Defensible Space* a. a. O., S. 9.
- 43 Newman, in: Ash u. a., a. a. O., S. 9 ff. Vgl. auch ders., *Defensible Space, Crime Prevention through Urban Design* a. a. O., S. 193 ff. In diesem Zusammenhang auch Gaus, in: Herlyn, *Stadt- und Sozialstruktur*, München 1974, S. 187, Mühlich u. a., *Städtebauliche Forschung* a. a. O., S. 17 f. und 108 ff.
- 44 Im Rahmen des Berichts des Ausschusses *Urbanisation, Habitat et Violence*: vgl. *Rapport de Comité d' études* présidé par A. Peyrefitte, Paris, 1977, S. 357 f.
- 45 Dazu Schubert a. a. O., S. 57 m. w. H. Zum folgenden Mühlich u. a., a. a. O., S. 126 m. w. H.
- 46 CPTED = Crime Prevention through Environmental Design (Verbrechensverhütung durch Umweltgestaltung).
- 47 *Special Report*, in: *Nations Cities* Dec./1977, S. 14 ff. Ein vergleichbares Programm wurde entwickelt von Kube, in: Kube/Aprill, *Planung der Verbrechensbekämpfung*, Heidelberg, 1980, S. 61 ff.
- 48 LEAA, *Policy Development Seminar* a. a. O., S. 29.
- 49 Home Office, *Crime as Opportunity*, *Research Study* Nr. 34 London, 1975, insbes. S. 29.
- 50 LEAA, *Policy Development Seminar*, a. a. O., S. 41 ff.: Die Maßnahmen reichen bis zur abgeschwächten Beleuchtungsintensität im Hinblick auf Schattenbildung („dunkle Ecken“).
- 51 Zum Folgenden: LEAA a. a. O., S. 30 und S. 65 ff. und Grauer u. a., *Gewalt in der Schule — Schule als Gewalt*, in: *Betrifft Erziehung* Juli/1976, S. 40 ff.
- 52 Durch Animation werden Hilfen zum Einleben und Selbsthaftwerden gegeben. Es genügt nicht, nur Gemeinschaftseinrichtungen zur Verfügung zu stellen. Nötig ist, Selbstaussdruck und Kreativität ohne Wettbewerb in der Gruppe zu bewirken: Dazu Kappius, *Sozialkulturelle Aufbauarbeit (Animation) in Stadt. Neubauesiedlungen*, *Der Städtetag* 7/1977, S. 229 ff. Ders., in: *Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität* a. a. O., S. 47 ff.
- 53 Zu neuen Formen, die nicht zuletzt der Neuregelung des § 2a Bundesbaugesetz entsprechen sollen, etwa Walter, *Neue Wege der Bürgerbeteiligung*, *Der Städtetag* 1977, S. 27 f. Zu dem Problem der Bedürfnisfeststellung („Idealumwelt“ feststellen oder Variabilität und Flexibilität ermöglichen): Mühlich u. a., a. a. O., S. 14.

- Vgl. dazu auch Franke, Bürgernähere Stadtplanung mit Hilfe der Psychologie, *Bauwelt* Heft 24/*Stadtbauwelt* 58, 1978, S. 114, 904 ff.
- 54 Zur weitgehend negativen Beurteilung heutiger Kinderspielplätze: Schoittmayer/Christmann, *Kinderspielplätze. Beiträge zur kinderorientierten Gestaltung der Umwelt*, Stuttgart, 1976, Bd. 1, S. 173 ff. Vgl. auch Council of Europe, *Final report on social change and juvenile delinquency*, Straßburg, 1978, S. 45 f.
- 55 Wo kriminell auffällige Familien in Slums selbst kein Interesse an der Sicherheit haben, empfiehlt Newman (*Defensible Space, HUD Challenge* Sept./1973, S. 9 f.) notfalls die Isolation (!). Zur „eingestreuten“ Unterbringung von Problemfamilien: Mühlich u. a., a. a. O., S. 111 sowie Vaskovics, *Segregierte Armut*, Frankfurt, New York 1976, S. 181 ff.
- 56 Vgl. zur derzeit ungenügenden Steuerungsmöglichkeit etwa § 5a Wohnungsbindungsgesetz.
- 57 Dabei können etwa Lagepläne in für die Polizei zugänglichen Schließfächern im Eingangsbereich von Großwohnanlagen eine wertvolle Informationshilfe darstellen. In diesem Zusammenhang Gates, *Honeycomb Projects. An Architectural Crime Problem*, *The Police Chief* Nov./1977, S. 38 ff. Vgl. insbes. auch die Äußerungen von Boge und Westphal, in: *Attraktive Ecken, Der Spiegel* 36/1977, S. 47 f.
- 58 Einen Beitrag zur Verbesserung des Informationsstandes soll das bereits erwähnte, vom BKA betreute Forschungsprojekt zum Thema „Kriminalitätsabwehrende Architektur“ leisten.
- 59 Generell zur zwischenbehördlichen Kriminalitätsprophylaxe siehe den gleichnamigen Beitrag von Schäfer, in: *Kriminalistik* 1977, S. 431 ff. — Daneben wäre noch die nicht repressive Steuerung der Belegung von Wohnungen anzusprechen. Hierbei ist vor allem an die Steuerungsmechanismen über die öffentliche Zuschussung von Bauvorhaben (öffentliche Wohnungsbau-darlehen), über die Wohngeldregelung sowie über finanzielle Mobilitätsanreize zu denken; zu letzterem: *Zweiter Familienbericht*, BT-Drucksache 7/3502, S. 105.
- 60 Dazu etwa Schreiber, *Polizei und Olympia*, in: *Polizei in Bayern*, 1972, S. 9 und Banton, *Crime Prevention in the Context of Criminal Policy*, *Police Studies* Vol. 1 No. 2/1978, S. 6.
- 61 Eine solche Beteiligung geschieht etwa in verschiedenen Gebieten in den USA: Schinzel/Dingemans, *Defensible Space Design of Housing for Crime Prevention*, *The Police Chief* Nov./1977, S. 34; vgl. auch Brugger in *GdP* a. a. O., S. 74.
- 62 Vgl. etwa Stich, *Die drei Baunutzungsverordnungen 1962, 1968 und 1977*, *DÖV* 1978, S. 540 ff.
- 63 So wird Sozialplanung in § 13a BBauG und in §§ 4 Abs. 2, 8 Abs. 2 StBauFG definiert und interpretiert.
- 64 Dazu Gaentzsch, *Öffentliches Baurecht*, Köln, Stuttgart, Berlin 1978, S. 121 f. Vgl. auch Kühn, *Kommunale Sozialplanung*, Stuttgart u. a., 1975, S. 54.
- 65 Vgl. auch Mücke, in: *Bundeskriminalamt, Städtebau und Kriminalität* a. a. O., S. 189 ff.

## Freizeit und Erholung

Über Freizeit und Erholung hat der Verfasser dieses Vortrages schon öfters gesprochen und mit Plänen und Bildern aus dem Ruhrgebiet praktische Beispiele vorgeführt, nämlich was man den Einwohnern dieses Verdichtungsraumes an Möglichkeiten anbietet, damit Erholung in der Freizeit eintreten kann; oder wie Arbeitszeit auf Freizeit einwirkt, wie wenig trennbar die Inhalte dieser Zeitabschnitte sind; oder welche immateriellen Angebote für die sogenannte sinnvolle Nutzung der Freizeit gemacht werden müssen, damit die materiellen angenommen werden und so fort. Da mein Vortrag diesmal verlesen wird, scheidet die Vorführung von Beispielen an Hand von Lichtbildern aus, allein der verlesene Text muß wirken. Übrigens werden die Worte „Freizeit und Erholung“ fast gar nicht vorkommen, in dem, was nun folgt:

Die großen Städte melden Einwohnerschwund. Viele Mittel- und Kleinstädte hingegen wachsen trotz nicht mehr ansteigender Gesamteinwohnerzahl im Lande. Die Menschen stimmen gleichsam mit den Füßen über die Frage ab, ob sie lieber in der Großstadt mit ihren hohen Allgemeinbelastungen leben wollen oder in der überschaubaren Mittel- und Kleinstadt, wo sie im Blickfeld bleiben. Die Wohnungsbau-statistik und die Angaben der Bausparkassen bestätigen diese Entwicklung. Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern mit Garten gelten als sehr erstrebenswert, werden in unverminderter Zahl gebaut und haben den Geschoßwohnungsbau zahlenmäßig überflügelt. Der Ruf nach Verdichtung, der gestern noch unseren Städtebau beherrschte und unduldsam andere Regungen übertönte, findet heute nur noch wenig Zuhörerschaft.

Hier soll nicht schwarz/weiß gemalt werden. Es gibt viele Stadtteile inmitten von Großstädten, die anziehend und liebenswert sind, wie z. B. die alte Margarethenhöhe, ein geschlossener, waldumsäumter Stadtteil in Essen mit 3500 Einwohnern. Es gibt hingegen auch viele Kleinstädte, die nur geringe Anziehungskraft besitzen. Dies ändert nichts an der nachweisbaren Entwicklungsrichtung.

Der Bürger wählt seinen Wohnsitz nicht mehr aus der Zwangslage des Wohnungsmangels, sondern er berücksichtigt Arbeits-, Freizeit- und Fortbildungsmöglichkeiten, er möchte lärmfrei wohnen, saubere Luft atmen dürfen und Natur wenigstens in der durch Menschenhand gebändigten Form erleben in einer Art Täglichkeit, die nicht anstrengt. Und es geht dem Bürger bei der Wahl seines Wohnsitzes auch um die Mitbürger und eine Mitbürgerlichkeit, die ihn trägt und in der er tragen hilft. Mit einem Wort: Der Bürger möchte sich wohlfühlen.

Dies ist keine Eigenheimideologie, obwohl es sich in der Raffung der wenigen Sätze beinahe so anhören könnte. Doch weisen Campingwesen und Kleingartenwesen ähnliche bzw. vergleichbare Entwicklungen auf — ein Massenzug aus unseren Großstädten heraus, wenn auch nur zeitabschnittsweise.

Kenner und Befrager vermuten, daß hinter dieser Erscheinung eine Globalkritik an den Wohn- und Lebensverhältnissen steckt. Und über die Unwirtlichkeit unserer Städte kamen ja auch immer wieder aus berufenem Munde Klagen. Aber die jüngste Antwort des Städtebaues auf diese Klagen war ein Verdichtungsschub ohnegleichen.

Wurde einst die gegliederte und aufgelockerte Stadt angestrebt, die das menschliche Maß, die sozialen Beziehungen,

die Nachbarschaft, selbstverständlich auch Wohnqualität in den Vordergrund der Überlegungen stellte, so wurde in den vergangenen 15 Jahren die verdichtete Stadt gefordert und gebaut, deren Prinzip überwiegend wirtschaftliche Überlegungen zugrunde liegen: mechanisierte Groß- und Fertigbauweisen und eine Einwohnerdichte, die einen öffentlichen Personennahverkehr rentabel werden lassen, Großschulen und Großkrankenhäuser ermöglicht usw., und es wurde daran geglaubt, bloße Dichte erzeuge selbsttätig Urbanität.

Jetzt schlägt das Pendel der Entwicklung wieder nach der anderen Seite, wie eingangs dargelegt. In dieses Zickzack der Entwicklung, dieses schlingende Hin und Her ist selbstverständlich auch das Erscheinungs- und Inhaltsbild der Räume zwischen den Bauten gleichsam als deren Spiegelbild einbezogen: die Straßen und Plätze, die Grünflächen, die bloßen Abstandsflächen usw., die Gemeinschaftsanlagen in diesen Räumen. Erscheinung und Inhalt dieses Wohnumfeldes haben spiegelbildlich die städtebauliche Entwicklung mitgemacht; sowohl das engere Wohnumfeld, der Auslauf vor der Wohnungstür, wie auch das weitere Wohnumfeld des Stadtteiles. Und es hat sich gewandelt, wie dieses veränderte Wohnumfeld genutzt wird.

Wir messen dem Wohnumfeld als erweiterte Lebensstätte des Menschen heute große Bedeutung zu, haben wir doch z. T. selbst erlebt wie es als Aufenthaltsraum unbrauchbar wurde. Mein Wohnumfeld gegen Ende der 20er Jahre in einem dichtbesiedelten Arbeiterwohnviertel des Berliner Nordens war der öffentliche Raum der Straße, 4-geschossige Bebauung, breite Straßen, allein die Gehwege maßen je 8—10 m, hier fanden Bäume, Litfaßsäulen und Brunnen Platz; am Nachmittag stellten Leute Stühle auf die Gehwege, um gemütlich sitzend die Ereignisse des Tages zu besprechen. Auf der Fahrbahn spielte eine Horde Jungen Fußball, den sie über die Oberleitung der Straßenbahn in der Nachbarstraße trieben. Das nächste Straßengeviert nördlich wurde von der Bornholmerstraße begrenzt, die 84 m breit ist, davon aber nur 24 m Fahrbahn; 60 m Platz für Bäume, Vorgärten und breite Gehwege. Südlich von unserer Wohnstraße gab es einen großen Stadtgrünplatz, wo man fein im Sande spielen konnte, oder auf dem Ballspielplatz bolzen oder laufen, oder sich auf einer Parkbank ausruhen konnte. Die Müllfahrzeuge waren noch bespannt, nur Bolle fuhr Milch und Käse mit den ersten Vorläufern von motorisierten Lieferwagen aus. In der Nähe gab es einen Abmelkstall, weil nicht alle benötigte Milch täglich aus der Mark Brandenburg in die Stadt gebracht werden konnte. Meine Schule war sehr klein und lag in einem sonnigen Hinterhof. Über unseren Hof und Hinterhof und durch andere Höfe konnte man bis zum Gleimtunnel laufen, nur eine Fahrstraße mußte man überqueren.

Manchmal schreckte uns die Grüne Minna, das Überfallkommando, irgendwo schlügen Braune und Rote aufeinander. Sonntags wanderten wir durch schier endlose Kleingartenanlagen bis Blankenburg am Ufer der Panke. Die hatte sogar einen Badestelle und damals noch genügend sauberes Wasser. Abends fuhren wir mit der S-Bahn heim. Oder wir wanderten zum Märchenbrunnen im Friedrichs-Hain mitten in der großen Stadt, ein Kinderparadies unter alten Bäumen, der große Planschbrunnen bot einen Hauptspaß.

Oder wir fuhren auf den Bauernhof von Onkel Fritz in den Spreewald. In meinem Lesebuch wurden die Bauern als

stets heitere Menschen dargestellt und der Aufenthalt auf dem Lande als Lust und Erholung. Bei Onkel Fritz mußten wir Kleinen schon arbeiten, und es gab nur karges Essen. Lieber blieben wir Kinder in unserem Arbeiterviertel in Berlin.

Vorbei, verweht, nie wieder! —

Aber dieser Freiraum im Wohnumfeld in der Großstadt vor 50 Jahren war wirklich. Übrigens sind dort noch viele Wohnhäuser erhalten, überstanden den Bomben-Krieg. Sonst ist nichts mehr so wie früher. Die Gehwege wurden auf 3 m verschmälert zugunsten von Autoeinstellplätzen, die Bäume verschwanden gleichzeitig. Spielen kann man dort nicht mehr, auch die Beschaulichkeit ist vertrieben. Laut brausen Autos. Auf dem Stadtgrünplatz steht eine Großschule, meine kleine Volksschule dient als Büro. Durch die Hinterhöfe kann man nicht mehr gehen, überall stehen Autos, die dem hier seßhaften Kleingewerbe gehören.

Ich glaube, dieses Wohnquartier ist erst in unseren Tagen „Großstadt“ in jenem unerträglichen Sinne geworden, der die Begründung für diese und viele andere Tagungen liefert.

Übrigens, nach Blankenburg kann man auch nicht mehr wandern, weil überall Autostraßen das Land zerschneiden.

Die Erinnerung der späten 20er Jahre in Berlin fand ich auf der alten Margarethenhöhe in Essen als heute täglich zu erlebende Wirklichkeit wieder, freilich übersetzt in das städtebauliche Ideal der gegliederten und aufgelockerten Stadt. Sie wurde in den prägenden Teilen vor und nach dem Ersten Weltkrieg geplant und gebaut. Ein- und zweigeschossige Wohnhäuser, nur wenige dreigeschossige, doch so geschickt in Zeilen und Gruppen geordnet, daß eine Verdichtung entstand, wie sie heute in unseren Vorstädten kaum mehr erreichbar ist. Und dennoch haben 80 v. H. aller Wohnungen einen Garten von 50—180 qm. Vor allem ist der öffentliche Freiraum im Wohnumfeld der Häuser als Angebot an die Bewohner von höchstmöglicher Qualität! Der Marktplatz ist nach Abmessung und Zuschnitt mit den begrenzenden Bauten und den Linden und Kastanien eine Einheit im Ebenmaß. An Markttagen ist das Ballspielen eingeschränkt. Kleine Plätze, oft nur durch einen Baum geschmückt und bestimmt. Gestaltete Verwinkelungen schaffen Heimeligkeit, Vertrautheit, Geborgenheit; sie sind Treff für Jugendliche oder Alte, daneben das Schwätzbänkle im lichten Schatten einer Esche. Rosen an Zäunen, aber wenig Zäune und viele Rosen, auch schöne Rhododendren, ebenso minderes Gebüsch für die vielen Hunde. Über das ganze Jahr ist die Natur einem nahe: Himmel und Wolken und Sonne, Mond, Sterne müssen sich nicht durch enge Straßenschluchten „zur Erde durchzwängen“. Das Pflanzenkleid zeigt den Rhythmus des Jahres, Werden und Vergehen und die Hoffnung auf neues Wachstum. Und frische Luft zieht aus den bewaldeten Tälern der Nachbarschaft auf die Höhe, Ausgleich zum Stadtklima spendend.

Wer möchte die vielen Spaziergänger und Läufer zählen, die die Waldwege und Liegewiesen benutzen — Grünraum gilt eben als wichtigster Freiraum und ist hier ausreichend vorhanden auch für die benachbarten dichter besiedelten Innenstadtdiege.

Die Oberflächengestalt der ehemals bäuerlichen Landschaft ist bis heute erkennbar; die Straßen, Haupt- und Nebenstraßen, Wohnwege und Stichstraßen schmiegen sich an das Gelände in Führung und Gefälle. Als man hier baute, gab es noch keine Raupen, die eine Gedankenarmut der Planer abschließend zurechtschoben. Der Leiter des Straßenverkehrsamtes wohnt hier. Manche vermuten, daß das Einbahnstraßensystem deswegen so sorgfältig bedacht ist. Denn Durchgangsverkehr ist auf einer Hauptstraße gebündelt, so wird die Höhe nicht unnötig verlärm.

Bisher mußte keine Straße „aufgepflastert“ oder sonstwie „verkehrsberuhigt“ werden. Länge, Breite und Überschaubarkeit des Straßenraumes verleiten die Autofahrer nicht zum Schnelfahren. So bleibt der Straßenraum fast überall Lebensraum. Spielen auf der Fahrbahn braucht nicht durch Schilder ge- oder verboten zu werden. Auf dem Giebelplatz, in der Straße Sonnenblick oder in der Stichstraße Hövenerswiese spielen Kinder auf der Fahrbahn und ein paar Autos haben daneben durchaus Platz. Die langweiligen, haftungstechnisch einwandfreien Kinderspielfläche aus der Innenstadt wurden hier nicht gebaut.

Selbstverständlich gibt es Geschäfte und Gaststätten und Kirchen und Kindergärten und Schulen und Altenheime, früher auch mehrere Kunstwerkstätten. Die Jugendräume im Gustav-Adolf-Haus haben die Jugendlichen erstritten und dann selbst ausgestaltet.

In Kloidts Papierladen kriegt man außer Schreibheften und Briefpapier die neuesten Nachrichten erzählt, vermischt mit der Geschichte der Margarethenhöhe. Kloidt veranstaltete früher auch die verschiedenen Feste, z. B. die Martinsumzüge und spielte selbst St. Martin hoch zu Roß. Jetzt machen das andere. Bei Bauer Barkhof läßt sich sogar die Düsseldorf Schickeria lukullisch verwöhnen, während bei Kallenberg am Markt schöne Feste gefeiert werden, der Fasching ist Spitze und der Wirt zapft ein gutes Köpi.

Die soziale Kontrolle hält sich in Grenzen. Verstecken oder Versinken in Anonymität geschehen höchst selten. Aber man wird auch nicht gegenseitig lästig. Meine Frau trägt in ein paar Straßenzügen das Kirchenblättle aus und hört Vieles, Sorgen werden bei ihr gerne abgeladen und damit grämliche Spitzen abgebaut. Klatsch gibt es auch, aber viel häufiger ist jenes Gespräch, das im Vergleich, in der Nachricht, in der formulierten Auffassung und ihrer sich dialektisch behauptenden Abweichung kulturschaffend wirkt, immer vorausgesetzt, der Gehalt des Gesprächs bleibe überschaubar und die Zeit sei vorhanden, die Äußerungen organisch zu assimilieren.

Das ist überprüfbar: wenn Sie die eigenartige Atmosphäre beim Tusem, dem Turn- und Sportverein studieren, wo es außer einigem Prestigegekrampf viel sportliche Gutartigkeit gibt. Kenner schätzen die Ausgewogenheit zwischen Spitzen- und Breitensport in allen Altersklassen. Mindestens wird der Sportmangel in den Schulen teilweise ausgeglichen.

Sie können diese kulturschaffende Gemeinschaftlichkeit auch studieren beim Erntedankfest, wo in der Kirche nach dem Gotteswort auch Gottesbrot und Gotteswein genossen werden. Oder kommen Sie zum Winterbazar; was da an Gewerkeltem, Gesponnenem, Genähtem, Gebrauchtem verkauft wird, ist nach Menge und Güte erstaunlich reichhaltig; die Jugendlichen aus dem Kinderdorf, dem der Überschuß zukommt, sind auch dabei und singen so gut sie können. Manche Frauen und Männer finden durch den Bazar ganzjährige Erfüllung Ihrer Freizeit und Erholung dazu — aber das suchten sie nicht bewußt, sondern es geht ihnen darum, etwas Sinnvolles für den Nächsten zu tun. Der Verfasser möchte uneigennützig den Besuch seines Verkaufstandes für Gartenpflanzen empfehlen.

Sie können diese typische Atmosphäre der Margarethenhöhe auch studieren im Ansatz der Bürgerinitiative zur Verteidigung der Kastanien in der Sommerburgstraße. Dort stehen wie eine „Chinesische Mauer“ die wenigen unschönen Häuser der Höhe. Und man sollte ihnen doch die rhythmische Fassadengliederung durch das Astwerk der Bäume belassen. Die sogenannte Bürgerschaft, ursprünglich ein Verschönerungsverein, tat sich dabei hervor, verfolgt im übrigen aber mehr die mitbürgerlichen Tätigkeitsfelder, die in die Gesamtstadt hineinwirken.

Jetzt ziehen viele junge Familien auf die Höhe. Die bringen neue Wohnvorstellungen mit und bauen die Häuschen im In-

nenraum fleißig um: frühere Wohnküche und „kalte Pracht“ werden zu einem Wohnzimmer mit EBplatz vereinigt, die Wasch- und Kochküche wird zur Küche mit Frühstücksplatz, oben neben den Schlafzimmern bauen sie ein Bad ein und finden im Dachgeschoß noch Raum für 2 Kinderzimmer. Als dann gärtner sie: Rosen, Rasen und Birnbaum oder Zwetsche, Küchenkräuter, Apfel oder Flieder sind ja so geduldig und lohnen die Mühe.

Viele Margarethenhöher bezeichnen Gartenarbeit als ihr tägliches Bedürfnis. Im Urlaub können sich zudem diejenigen mit ihrem Garten zusätzlich beschäftigen, die sich keine Reise oder nur einen kurzen Trip leisten können; es gibt ja immer noch einen erheblichen Anteil der Bevölkerung, der während der Ferien am Wohnort bleibt.

Möchte man die Neue Margarethenhöhe schildern, die Erweiterung der 60-er Jahre, so muß man in vielem das Gegenteil beschreiben. Und doch ist die so normal wie unsere Trabanten- und Satellitenstädte landauf landab. Häuser und Freiraum haben in der Neuen Margarethenhöhe kaum Beziehung zueinander, zwischen den 4-geschossigen Blöcken zieht es, und in den Wohnhochhäusern wurden Menschenmassen verstaubt. Wohnen? Sehr viel Grün! Schwingende Wiesen, heranwachsende Bäume, aber Raum zum Leben?

Zum Raum gehören das Lagernde und das Aufstehende, das Begrenzende und das Maß aus den Maßverhältnissen des Menschen, d. h. eine Umwelt, die überschaubar und faßbar, Gestaltqualität, die wahrnehmbar oder sogar zum Wahrnehmen reizt, weil sie auf Größenordnungen und Empfindungen des Menschen abgestimmt ist.

Nichts davon ist in der modernen Wohnsiedlung der Neuen Margarethenhöhe zu finden. Natürlich können Feuerwehr und Müllwagen bis in den letzten Winkel fahren, ohne wenden zu müssen. Und als die Wohnhäuser gebaut wurden, konnte jeweils ein Baukran mehrere der 90m langen Blöcke mit Steinen und anderem Material versorgen. Und Kleinkinderspielplätze mit Spielgeräten nach Katalog gibt es auch, schön abgesondert als Kinderabstellplatz, aber ohne Leben.

Wer von der Alten zur Neuen Margarethenhöhe geht, findet einen bezeichnenden Übergang an einem Waldstück, die Wespentaille zwischen beiden Stadtteilen. Da steht ein Studentenheim wie eine hochgestellte Zigarrenkiste, aufeinandergestapelte Wohnzellen, ungegliedert, gleichgemacht, durchrationalisiert, allen einschlägigen Richtlinien und Vorschriften entsprechend, kalt im Aussehen, nicht anheimelnd, unwohnlich. Die dort wohnenden Studenten stören niemanden und kümmern niemanden in ihrem Wohnbunker.

Auf der Neuen Höhe verstarb ein Mann, und seine vereinsamte Frau meldete dies erst nach Tagen. Undenkbar in der

Alten Höhe. Bei *dem* Wohnumfeld ist der Nächste, der Notnachbar nicht ferne. Aber auf der Neuen Höhe gedeiht Nachbarschaft kaum.

Ich habe jetzt andauernd vom Freiraum im Wohnumfeld gesprochen, ohne das übliche moderne Vokabular. Ich habe über die Bereiche gesprochen, die an die Wohnungen angrenzen, die Straßen, Wege, Plätze, die anderen Gebäude, die Grünflächen, die angrenzenden Parke. Mit einigen Streiflichtern erklärte ich die Lebenslage der Menschen, die auf der Margarethenhöhe wohnen. Freizeit und Erholung sind hier zum Teil zwischen Arbeit und Muße angesiedelt als eine Art „produktiver Nichtarbeit“, zugleich eine Freiheit in der Arbeit, nicht Freiheit von Arbeit.

Kein Wort davon, die alte Margarethenhöhe nachzubauen, aber weiterentwickeln in unsere heutige Anspruchs- und Formensprache übersetzen könnte man sie ja vielleicht. Leider gibt es für solche Bemühungen nur wenige Beispiele. Und fragt man die Zuständigen, so hört man oft nur Schlagworte. Z. B. empfiehlt der Deutsche Rat für Stadtentwicklung in seinen Vorschlägen vom 27. 4. 1976 über „Die natürlichen Lebensgrundlagen als Planungsfaktor!“ nur Folgendes:

Die Planungs- und Baugesetze seien zu ergänzen.  
Die Rechtsprechung soll zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen verstärkt werden.  
Durch Maßnahmen soll etwas sichergestellt werden.  
Raumbedeutsame Planungen sind vertikal und horizontal stärker zu verzahnen.  
Daten und Kartierungen seien besser zu erarbeiten.  
Erkenntnisse für Güteanforderungen seien zu gewinnen!  
Ist-Werte seien zu beurteilen!  
Internationale Verträge und Absprachen seien anzustreben!

Hier schließt der Verfasser seine Aufzeichnungen und gibt der Hoffnung Ausdruck, das 1½ tägige Mainauseminar möge bessere Ausblicke beschert haben, als der Deutsche Rat für Stadtentwicklung in seinen Empfehlungen. Die Charta von Athen hat 1933 bereits mehr zu sagen gewußt. In den Leitvorstellungen, die der Internationale Städtebaukongreß damals verabschiedete, steht u. a. die ganz aktuelle Forderung: „Die Stadt muß auf geistiger und materieller Ebene sowohl die Freiheit des einzelnen als auch das Interesse des Gemeinwohls sichern. Allen städtebaulichen Planungen ist der Maßstab des Menschen zugrunde zu legen!“

Leider befürchtet der Verfasser, daß es für Vieles zu spät ist und die Auffassung von SCHAEFER sich bewahrheitet, die dieser kürzlich hier in diesem Zimmer äußerte, nämlich der Mensch sei zu dumm für wirkliche Reformen, es reiche immer nur zu Revolutionen.

Was wird werden? —

## Warum Freizeit im Wohngebiet?

Die Dringlichkeit, dem Bürger in der Nähe seiner Wohnung eine sinnvolle Erfüllung seiner Freizeit zu ermöglichen, ergibt sich schon daraus, daß der Bürger nach verschiedenen voneinander unabhängigen Untersuchungen<sup>1</sup> 60 bis 70 Prozent seiner Gesamtfreizeit (einschließlich Wochenenden und Urlaub) in seiner Wohnung oder in deren Nähe verbringt. Dabei liegt, was die Situation sogar noch zuspitzt, bereits der Begriff der Nettofreizeit zugrunde, also abzüglich der Zeitspannen für Essen, Körperpflege usw. Was den Begriff Freizeit betrifft, so legen wir Wert darauf, nicht verschiedenen, bereits vorhandenen Definitionen noch eine weitere Variante hinzuzufügen, sondern knüpfen bewußt an die schon lebhaft fachliche Diskussion an. Als nützlich erschienen uns dabei die Gedanken von Wolfgang NAHRSTEDT, etwa aus seinem 1972 veröffentlichten Buch über „Freizeitpädagogik in der nachindustriellen Gesellschaft“<sup>2</sup>.

Die Lebensbedingungen in der heutigen Industriegesellschaft und der von Arbeitsbedingungen, Konsumverhalten und Umwelteinflüssen ausgehende Streß führen bekanntlich zu einem ambivalenten Freizeitverhalten, nämlich einerseits zu dem unüberhörbaren Wunsch nach Ruhe und Entspannung, andererseits aber auch zu einer durchaus streßkonformen Überaktivität, wie etwa zu überlangen Wochenendausfahrten, überanimiertem Freizeitspaß in eigenen Freizeitzentren, Selbstüberschätzung beim Trimm-dich-Sport und dergleichen mehr. Diese Zweideutigkeit der Freizeitwünsche führt auch, wie wir im folgenden noch sehen werden, dazu, daß sich die Bürger bei der Formulierung von Programmen für Freizeitaktivitäten nur selten einig werden, ganz abgesehen von den selbstverständlich zu würdigenden altersspezifischen Unterschieden.

Freizeitpolitik ist im Laufe der Jahre, besonders seit etwa 1965, ein Anliegen des Bundes, der Länder und Gemeinden geworden<sup>3</sup>, wenngleich die Zuständigkeiten auf den verschiedenen Ebenen wechseln und auch manche Widersprüche zu beobachten sind. Durchgehend läßt sich aber bemerken, daß der Gedanke vom Angebot, vom Freizeitangebot, eine große Rolle spielt, damit also die Vorstellung, daß bestimmte Wissende, seien es die Behörden und Planer, seien es an der Umweltverbesserung interessierte Persönlichkeiten oder Gruppen, der übrigen Bevölkerung etwas anbieten.

Eine gewisse Bevormundungshaltung, wenn auch aus den besten Motiven, ist dabei nicht zu übersehen, und mag sie auch dadurch verständlich werden, daß sich viele Menschen wegen der Rollenzwänge, die ihnen von allen Seiten diktiert werden, eine Verbesserung ihrer Wohnumwelt nicht mehr konkret vorstellen können und gar nicht mehr vorstellen wollen; so hat man als Planer dennoch die Verantwortung, seine eigene Funktion etwas zu relativieren. Dies schließt auch das Bewußtsein der Selbstbescheidung bei allen Forderungen nach Motivation und Animation mit ein.

Nicht allgemein bekannt ist, daß die Bürger an jeder Veränderung ihres Wohnumfeldes, also jener Flächen und Gebäude, die von ihrer Wohnung aus unmittelbar zu sehen sind, besonders stark Anteil nehmen und emotional stärker als auf jede andere Veränderung im Außenbereich ihres Wohnquartiers reagieren. Dies konnten wir im Rahmen unseres Gutachtens „Innerstädtische Erholungslandschaft am Beispiel der Landeshauptstadt München“ eindeutig nachweisen<sup>4</sup>. Wie man schon seit Anfang unseres Jahrhunderts

weiß, werden Nachbarschaftsparks nur in einem Einzugsgebiet von 400 bis 500 m von der Bevölkerung angenommen. Damit ist es funktionell auch nicht akzeptabel, mit Globalziffern von Quadratmetern Grünfläche pro Einwohner zu rechnen, sondern es bedarf genauerer Aussagen über die Körnigkeit und Struktur der jeweiligen Stadtgebiete.

### Die Stadt — ein multifunktionales System<sup>5</sup>

Das Bundesbaugesetz schreibt über die Inhalte von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen vor, daß die Gemeinde ein breitgefächertes Spektrum verschiedener Nutzungsmöglichkeiten für verschiedene Formen der Produktion und Reproduktion auszuweisen habe. Die Interessen des Umweltschutzes und der psychosozialen Daseinsvorsorge schreiben für bestimmte Nutzungen räumliche Trennung von anderen Nutzungsarten oder Niedrighalten der Geschößflächenzahl und andere Schutzmaßnahmen vor.

Womit sich aber die Aufmerksamkeit sowohl der Gesetzgeber wie auch der Fachleute zuwenig befaßt hat, das ist die Durchmischung verschiedener Nutzungen auf ein und demselben Grundstück, auf ein und derselben Fläche. Ja, wir haben hier sogar einen Rückschritt zu verzeichnen, denn in der historischen Stadt diente das System Straße beispielsweise durchaus noch sehr viel mehr Bedürfnissen als heute, da es so überwiegend vom Verkehr, besonders vom Autoverkehr in Beschlag genommen wird. Selbst in der populären Forderung nach Fußgängerzonen läßt sich noch etwas von der verminderten Fähigkeit spüren, die einzelnen Funktionen der Stadt in gegenseitiger Abhängigkeit zu erleben und die Stadt als eine Überlagerung einer Vielzahl von Funktionen nicht nur zu akzeptieren, sondern sogar zu bejahen. Damit sei nicht der Beliebigkeit das Wort geredet; es gilt vielmehr nachzuweisen, welche bisher vernachlässigten Funktionen auf einem bestimmten Grundstück vereinbar wären und dort optimiert werden könnten. Die Reservierung von Hinterhöfen vornehmlich für Mülltonnen oder parkende Autos oder Wellblechgaragen, von Schulhöfen für den Fahrzeugpark der Lehrer, von Gehwegen als Laternengaragen, ist eine ebenso phantasielose wie willkürliche Verschlechterung der städtischen Umwelt. Auch ist es bezeichnend für die bisherigen und die vielleicht heute allmählich in Frage gestellten Prioritäten, wenn mein Büro bei der Untersuchung von 12 Quadratkilometern Münchner Innenstadt auf den untersuchten Grundstücken ohne öffentliche Parks 17 000 Bäume und Sträucher, aber 25 000 Parkplätze zählte.

Wie aber soll bei einem solchen Befund die Flucht vor allem einkommensstärkerer Bevölkerungsschichten aus den Kernstädten ins Stadtumland, wie sollen der schon an fluchtreaktionen gemahnende Wochenend-Ausflugsverkehr mit allen seinen negativen Folgen und wie die Tendenzen der City-Bildung sowie der Versammlung aufgehoben werden?

Eine Antwort darauf ist die These, daß die zur Verbesserung der Wohnumwelt erforderlichen Flächenreserven durchaus vorhanden sind, und zwar an Ort und Stelle des Problems selbst, in bisher schlechtgenutzten Hinterhof- und Straßenräumen.

Das Konzept der Münchner Stadttoasen begann damit, daß ich am Beispiel eines Gebäudeblocks im Münchner Stadtteil Schwabing eine Modelluntersuchung vorlegte, dergemäß eine durchgehende gemeinsame Nutzung der Rest- und Ab-

stellflächen im Innern des Wohnblocks über die bestehenden Grundstücksgrenzen hinaus möglich sei und auch von der überwiegenden Mehrzahl der Bewohner begrüßt werde. Zur Diskussion standen eine luxuriöse Variante mit kleinem Hallenschwimmbad und Tiefgarage oder eine im wesentlichen nur flächengestaltende Lösung mit Spiel- und Erholungsflächen. Daß dieses Projekt noch nicht verwirklicht wurde, ist nicht nur mit Geldmangel zu erklären, sondern vor allem damit, daß der Bürger, auch der Grundeigentümer, umweltverbessernde Maßnahmen vor allem von der öffentlichen Hand erwartet, selbst dann, wenn er davon unmittelbare Vorteile hätte. Allerdings mag hier u. a. die Scheu mitgewirkt haben, daß ein isoliert sanierter Wohnblock zu einem Magneten für die Kinder des gesamten Wohnquartiers geworden wäre — eine Befürchtung, die bei der Kinderfeindlichkeit unserer Zeit leider nicht ignoriert werden kann, obwohl es administrativ sehr wohl Regelungen zum Herstellen einer beschränkten Öffentlichkeit gäbe.

An diese noch aus eigener Initiative unternommene Modelluntersuchung schloß ein Auftrag des Bayerischen Umweltministeriums an, die gutachtliche Untersuchung „Innerstädtische Erholungslandschaft am Beispiel der Landeshauptstadt München“. Im wesentlichen bildeten 12 Quadratkilometer Münchner Innenstadt das Untersuchungsfeld: die Bebauung war vor 1914 abgeschlossen, seit dem 2. Weltkrieg wurde eine hohe Binnenverdichtung dort festgestellt. Die Untersuchung gliederte sich zunächst in eine physisch-bauliche Bestandsaufnahme, also eine Überprüfung sämtlicher

im Untersuchungsgebiet gelegenen Grundstücke, Freiräume und Bauten, wobei 64 Einzelmerkmale erhoben und mit EDV in thematischen Stadtkarten dargestellt wurden, eine an 4 Schwerpunkten stattfindende sozialpsychologische Befragung, eine stadtökologische Expertise und eine historisch-bauhistorische Untersuchung. Darauf baute dann die Konzeption auf, die Erstellung eines Generalkonzepts mit der Idee der das Stadtgebiet durchziehenden Kettenparks und die 8 typische städtebauliche Situationen erfassende Ausarbeitung sogenannter Pilotprojekte, die auftragsgemäß jeweils bis ins Stadium des Vorentwurfs entwickelt und in Plänen (Entwurfsplan, Grünplan, Verkehrsplan) und Modellen dargestellt sein mußten. Ferner erforderte der Auftrag die Auswertung der einschlägigen Fachliteratur und vergleichbarer Lösungen. Die wesentlichen Teile dieser Untersuchung wurden im Frühjahr 1979 in Buchform veröffentlicht. Innerhalb der „Innerstädtischen Erholungslandschaft“ soll die einzelne Stadtoase dem Bewohner vielfältige Erholungsmöglichkeiten bieten. An Liegeflächen und Ruhezonen ist dabei ebenso gedacht wie an davon räumlich sinnvoll getrennte Spielflächen für Kinder und Erwachsene. Da nicht ländliche Idylle Ziel dieser Bestrebungen sein kann, wurden an bestimmten Punkten auch Straßen-Cafés, Flächen für kleine Flohmärkte oder andere Buden, Freiluftschachplätze und dergleichen geplant. Unentbehrlich für das Konzept der Stadtoase ist eine gewisse Verkehrsberuhigung, ist die Herausnahme des Durchzugsverkehrs aus den Wohnvierteln. Verbreiterung von Gehwegen, Aufstellen von Sitzbänken vor den Hauseingängen, ja sogar das Anlegen



Abb. 1: Typische Blockverbauung München Nord.

(Foto: Institut Erholungsraum Stadt)



Stadtteil Maxvorstadt ein Trägerverein mit dem programmatischen Titel „Grüner Garten Maxvorstadt e. V.“ gegründet. Für die Realisierung des ersten Modellvorhabens eignet sich die Maxvorstadt nämlich deshalb, weil sie einerseits einen als Park umgestalteten aufgelassenen Friedhof, andererseits aber teilweise überalterte Wohnquartiere und eine hohe Belastung mit Durchgangsverkehr hat. Der Verein trat mit einer Ausstellung in die Phase der offenen Planung ein, daran knüpfte eine Verhaltens- und Strukturuntersuchung an, der ADAC beteiligte sich mit der Verkehrsproblematik. Ende Mai 1978 fand ein vom Fernsehen und zahlreichen Zeitungen stark beobachtetes Demonstrationswochenende statt, bei dem unter Mitwirkung der Firma Europcar, Siemens und dem ADAC in der Maxvorstadt eine rund 500 m lange Straße als „Lebensraum“ wiedergewonnen werden konnte. Besonders wichtig war dabei, die Autos nicht einfach zu verbannen, sondern praxisnahe Formen einer Mischnutzung von Zufahrtsverkehr und anderen Nutzungsarten der Straße zu finden. Angesichts der Tatsache, daß sich sämtliche Grundbesitzer eines Häuserblocks im Projektgebiet Maxvorstadt darauf geeinigt haben, in ihrem Innenhof eine Gemeinschafts-Tiefgarage zu bauen und den darüberliegenden Hof dann allen Hausbewohnern als Erholungszone zur Verfügung zu stellen, gab die Stadt München inzwischen eine Strukturuntersuchung und vorbereitende Planung in Auftrag.

### Bürgerbeteiligung an der Umweltplanung

Im Sinne der eingangs vorgestellten Überlegungen muß man sich die Frage stellen, bis zu welcher Konkretheit der Planer das Freizeitangebot treiben sollte, bis zu welcher Grenze er dank seiner fachlichen Eignung stellvertretend für die Gemeinschaft Entscheidungen vorbereiten und von wo ab er dem Bürger die Artikulation seiner Bedürfnisse besser selber überlassen soll. Gezeigt hat sich, nicht zuletzt in den Befragungen, die die verschiedenen Stadien der Untersuchung begleiteten, daß die überwiegende Mehrzahl der Bevölkerung Freizeitangebote ohne aufdringlichen Aufforderungscharakter allen anderen vorzieht. Auch sollte man sich über die Häufigkeit spontaner Zusammenschlüsse der Bürger zum Renovieren ihres Hinterhofs keine großen Illusionen machen. Dabei überrascht nicht, daß die Bereitschaft zur Änderung, unter Umständen auch zum Mitmachen, und damit die zur Identifikation mit dem eigenen Wohnquartier parallel zum sozialen Gefälle abnimmt. Daraus sind mindestens 2 Schlüsse zu ziehen:

Einmal gilt es, das Problembewußtsein in der Öffentlichkeit auszuweiten. Zumindest mittelfristig dürfte hier Überzeugungsarbeit wichtiger sein als ein übereilter erster Spatenstich. Als Multiplikatoren bieten sich Trägervereine, Bürgerinitiativen, aber auch entsprechende Arbeitskreise innerhalb der Parteien und der Kirchen an. Das schließt freilich nicht aus, daß ein gelungenes Demonstrationsvorhaben in einer Stadt rascher überzeugt als so manche Broschüren oder Versammlungen.

Zum zweiten muß die Auswahl eines Modellvorhabens auch danach überlegt werden, wie weit die betreffende Bevölkerung beteiligungswillig ist. Für das genannte Modellvorhaben Maxvorstadt gilt, daß der Beteiligungswille der Bevölkerung relativ hoch ist. Er korreliert zwar nicht mit einer überdurchschnittlichen Einkommensstruktur, jedoch mit einem leicht über dem Durchschnitt liegenden Bildungsniveau. Nun ließe sich gegen die Wahl eines solchen Gebietes einwenden, daß damit wieder einmal die Allerärmsten zu kurz gekommen sind. Eine solche Interpretation übersieht jedoch, daß das Schicksal einer trotz allem so tiefgreifenden Veränderung überkommener Strukturen mit der Identifikationsbereitschaft der jeweils Betroffenen steht und fällt.

Um aber auch ein Projekt mit einer ganz anderen sozialen Problematik zu zeigen, sei auf die Planung hingewiesen, die

mein Büro seit kurzem für die Stadt Nürnberg durchführt. Es geht dort um die Flächensanierung des Stadtteils Gostenhof, der, zwischen Eisenbahngelände und der stark befahrenen Fürther Straße gelegen, gewisse Anzeichen der Verstumung aufweist. Hier ist es ganz besonders wichtig, Zugang zu der — vorwiegend ausländischen — Bevölkerung zu finden und ihr Vertrauen zu gewinnen. Erste Etappe war daher die Einrichtung einer als Mehrweckinstrument gedachten „Planungs-Kneipe“, die ebenso für Ausstellungen, als Vortragslokal, wie auch als zwangloser Treffpunkt geeignet ist. Nicht zufällig befindet sich in demselben Haus auch das Planungsbüro, so daß der Kontakt zwischen den Planern und den Bewohnern von Anfang an auf einer natürlichen, nicht vom Amtsstübengeruch beeinträchtigten Basis beruht. Im weiteren sollen auch die Erfahrungen der Mitarbeiter des Nürnberger Kulturladens, bekanntlich die erste Institution ihrer Art in der ganzen Bundesrepublik, genutzt werden.

Gewisse Elemente dieser Form der Planung sind selbstverständlich aus dem angelsächsischen „advocacy planning“ seit längerem bekannt, doch liegt der Hauptunterschied dar-

Abb. 3: Typische Innenhofnutzung.

(Foto: Thoman)





Abb. 4: Aktion Adalbertstraße. 90 Mietwagen verlassen die Adalbertstraße.  
(Foto: Institut Erholungsraum Stadt)



Abb. 5: Die geräumte Adalbertstraße kurz vor der Begrünung mit 3000 qm Rollrasen.  
(Foto: Institut Erholungsraum Stadt)



Abb. 6: Die begrünte Adalbertstraße lädt zum Flanieren ein.  
(Foto: Institut Erholungsraum Stadt)

in, daß es bei dem amerikanischen Modell vorwiegend darum geht, bedürftigen Bevölkerungskreisen kostenlose Architektenleistungen und entsprechende Beratung zu bieten, während hier die Anleitung zur Eigenaktivierung, unter Umständen sogar zur Selbsthilfe, im Vordergrund steht. Ein Großteil der hier skizzierten Maßnahmen kann nämlich, so hat eine juristische Untersuchung ergeben, auf rein freiwilliger Basis durchgeführt werden. Oft begegnet man dabei dem Einwand, daß ein geöffneter Hinterhof zum Tummelplatz der Kinder eines ganzen Stadtquartiers werden könnte. Dagegen ist zu sagen, daß es auch Formen des beschränkten Betretungsrechtes und eine teilweise Öffnung von Grundstücken gibt. Verschiedene Länder und Gemeinden, wie z. B. Bayern und die Stadt München bezuschussen übrigens Sanierungsmaßnahmen innerstädtischer Freiflächen, sofern der Grundeigentümer die öffentliche oder teilöffentliche Betretbarkeit der Erholungsflächen garantiert.

#### Urbanität, nicht Monokultur

Einer kürzlich erschienenen „Münchener Bürgerfibel“<sup>6</sup> ist zu entnehmen, daß über 80 % der dort vorgestellten Bürgerinitiativen des Raumes München die Bekämpfung von Verkehrsproblemen, von Belastungen durch Verkehrslärm und Abgasen als wichtige Forderung in ihrem Programm haben, und mindestens ein Drittel dieser Bürgerinitiativen ist unmittelbar zur Abwehr von Verkehrsbelastungen entstanden. Wie die Erfahrungen aus anderen Teilen der Bundesrepublik und benachbarter Industriestaaten zeigen, liegen die Verhältnisse überall ähnlich.

Am weitesten ist die Entwicklung einer Symbiose von Verkehr und anderen Bedürfnissen der Stadtbewohner in den Niederlanden gediehen, in Form der „Wohnhöfe“ (woonerfs), die bei uns unter dem Begriff der „Wohnstraße“ freilich noch mehr Forderung als Wirklichkeit sind. In den Niederlanden ist die Wohnstraße bekanntlich schon eine gesetzlich anerkannte Einrichtung der Stadtplanung und des Verkehrsrechts geworden, es gibt dort bereits ein eigenes Straßenverzeichnis. In den pragmatischeren USA hat man ähnliche Erfolge freilich schon vor Jahren dadurch erzielt, daß man in den vielfach nur durch Straßenschleifen erschlossenen Suburbs die Geschwindigkeit rigoros auf 15 Meilen pro Stunde begrenzt und deren Einhaltung an jeder Kreuzung durch Asphaltwellen erzwingt. Der amerikanische Autofahrer ist aber auch durch andere Gelegenheiten (Stoppen hinter und sogar gegenüber anhaltender Schulbusse usw.) an wesentlich aggressionsfreieres und weniger egoistisches Autolenken gewöhnt, so daß die Straße mancher Wohnquartiere fast automatisch zu einer Wohnstraße wird. Am anderen, extremen Ende der Skala befindet sich, neueren Zeitungsmeldungen<sup>7</sup> zufolge, die Bundesrepublik. In dem von der Wochenzeitung „Die Zeit“ mit einer Langzeitdokumentation begleiteten Sanierungsgebiet „Mottenburg“ kam es zu einem Konflikt zwischen den Planern und der Polizei, weil diese, anders als in Holland, unter dem Hinweis auf fehlende gesetzliche Voraussetzungen die Mischnutzung der Wohnstraße nicht erlaubte, also nur eine Nutzung durch Fußgänger zuließ. Seltsamerweise funktioniert in der Münchner Fußgängerzone die Nutzungsüberlagerung Fußgänger — Lieferantenverkehr tagtäglich ohne jede Klage. Zu dieser Problematik hat das „Münchener Forum“, eine für Planungsalternativen beispielhafte Organisation, eine Broschüre mit dem Titel „Die Straße als Lebensraum-Verkehrsberuhigung in München“ herausgegeben. Hauptthese — neben der Untersuchung der praktischen Anwendbarkeit — ist eine radikale Neuordnung der Straßenqualifizierung.

An die Stelle der üblichen verkehrsimmanenten Einteilung Stadtautobahn, Schnellverkehrsstraße, Hauptverkehrsstraße, Verkehrsstraße, Sammelstraße, Anliegerstraße und



Aktion »Grüner Kurfürstendamm« anlässlich der Deutschen Industrieausstellung Berlin September 1978. (Foto: Strub)

Wohnweg soll eine Hierarchie der sozialen Brauchbarkeit von Straßen treten, mit den 3 Hauptkategorien Kfz-Straßen, Geschäftsstraße und Wohnstraße. Auch hier wieder wird ersichtlich, ähnlich wie bei unserer Konzeption, daß der dringend benötigte Freiraum der Städte nicht unbedingt vor den Toren der Stadt, was heute ohnehin nur noch ein Euphemismus wäre, und in kostspieligen, nur mit technischen Hilfsmitteln erreichbaren Neuanlagen gesucht werden muß, sondern daß er eigentlich vor der Haustür des Bürgers anfängt.

Angeregt durch die öffentlichen Förderungsmittel, hat kürzlich eine private Mieterinitiative in München Trennmauern zwischen Innenhöfen mit Einverständnis der Grundeigentümer niedrigergerissen und aus dem Hinterhof einen allen Hausbewohnern offenstehenden Garten gemacht.

Ähnliche Beispiele, erste kleine Schritte, mag wohl jeder in seinem eigenen Lebensumkreis nennen. Gemeinsam ist allen, bewußt oder unbewußt, das Streben, die Multifunktionalität der Stadt, den Kern der urbanen Lebensform, wiederherzustellen.

Auch für den Lebensabschnitt Freizeit gilt, daß Bedürfnisse am besten dort befriedigt werden, wo sie entstehen. Wieviel erzwungene Mobilität, die wiederum Umweltbelastungen mit sich bringt, könnte dadurch erspart werden, wenn sich dieses Konzept allgemein durchsetzt.

Damit soll selbstverständlich kein Extrem gepredigt werden.

Extrem ist vielmehr die massenhafte Flucht aus der Stadt, sei es durch Wegzug, sei es durch jene Art der Wochenenderholung, die sich im Zeitalter der periodischen Autobahnstaus und der völligen Überfüllung der Ausflugsgebiete schon lange ad absurdum geführt hat.

In einem weiteren Rahmen betrachtet, ist das Schaffen von Freizeitmöglichkeiten in der Nähe jeder einzelnen Wohnung (was freilich nur ein Annäherungswert sein kann) nichts anderes als die leidgeprüfte Antwort auf die technoide Stadtkonstruktion der letzten 50 Jahre, auf eine falschverstandene Charta von Athen. Wohnungsnahe Freiraumplanung ist humaner Städtebau.

#### Fußnoten

- 1 Czinki et al., in Freiraumplanung, Sozioökonomischer Teil — Materialien, hrsg. von Prognos AG, Abt. Stadtentwicklung und Regionalplanung, Basel 1975, S. 36.  
Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, Ergebnisse und Forschungen über das Freizeitverhalten, München 1973, S. 11 ff.
- 2 Wolfgang Nahrstedt, Freizeitpädagogik in der nachindustriellen Gesellschaft, Band 1, Düsseldorf 1972, bes. S. 10—44.
- 3 Felicitas Lenz-Romeiß, Freizeit und Alltag, Göttingen 1974; dieselbe, Freizeitpolitik in der Bundesrepublik Deutschland, Düsseldorf 1975.
- 4 P. A. Wacker et al., „Das Erleben der städtischen Umwelt“, in: Erholungsraum Stadt, hg. von Hermann Grub, Stuttgart 1979.
- 5 Vgl. hierzu Frederic Vester, Ballungsgebiete in der Krise, Stuttgart 1976.
- 6 Münchner Bürgerfibel, hg. von den vereinigten Bürgerinitiativen Region München, München 1978.
- 7 Manfred Sack „Nicht einmal die Elefanten vom Müll — Eine Kapitulation der Stadtplaner“, in: Die Zeit, Nr. 42, 13. 10. 1978, S. 12.

## Künftige Formen des Wohnens?

Einer alten Empfehlung folgend sollte ein Vortrag mit einer schockierenden These, einer sachbezogenen Definition oder mit einer witzigen Bemerkung eingeleitet werden. Die Komplexität des gestellten Themas läßt die Wahl zwischen diesen 3 „Starthilfen“ schwer werden, so daß im folgenden die 3 Ansätze gleichermaßen wahrgenommen werden sollen.

### 1. Bedrückende Widersprüche zwischen Wohnungsangebot und Wohnungswünschen

Unser Wohnungswesen ist weitgehend gekennzeichnet durch ein bedrückendes Mißverhältnis zwischen den Wohnbedürfnissen weiter Kreise der Bevölkerung, namentlich von kinderreichen Familien, und den Angeboten des Marktes zur Befriedigung dieser Bedürfnisse. Dem unerfüllten Traum des größten Teils unserer Stadtbewohner von einer beglückenderen Lebens- und Arbeitsumwelt steht das Trauma der Realität unserer physischen Umwelt gegenüber — ein Trauma zunehmend auch der Politiker, Architekten, Planer und Investoren.

Aufgeschreckt stellen sie gemeinsam mit den Betroffenen heute die Frage, warum die „Wohnbedürfnisse der Bevölkerung“, denen zu dienen doch der Auftrag des BBauG an die Bauleitplanung seit 1960 ist, offensichtlich so weit hinter einer häufig geradezu menschenfeindlichen Architektur und Stadtplanung zurückstehen mußten. Sie fragen sich, wie es geschehen konnte, daß beispielsweise jene von Martin HEIDEGGER am deutlichsten ausgesprochene Mahnung, unser aller Menschsein beruhe im Wohnen, durch die unverantwortliche Durchschnittlichkeit eines Großteils unserer Wohnungen — als „Stapelware“ — so bedenkenlos ignoriert worden ist.

Wie allenthalben beklagt, ziehen inzwischen die Betroffenen die Konsequenzen: Jeder, der es sich nur leisten kann, kehrt der ungeliebten Großstadt den Rücken und versucht, sich unter Einsatz aller Lebensenergie in der „billigen Region“ sein „Haus im Grünen“ zu bauen. Für die Städte bedeutet dies nicht nur Verlust von Einwohnern und Steuereinzahlern, sondern auch soziale Entmischung, ungenügende Auslastung der bereitstehenden Infrastruktur, Verfall der urbanen Lebensformen, Zunahme des Pendlerverkehrs, Zersiedlung des Stadtumlandes... Anlässe genug also für Politiker und Planer, nach Möglichkeiten der Gegensteuerung dieser unerfreulichen und unerwünschten Entwicklung zu suchen.

Die Bevölkerungsabnahmen in den Kernzonen unserer Großstädte und die Zunahmen in ihren Randzonen sind indessen kein grundlegend neues Phänomen. Lediglich zur Zeit ihrer Entstehung und in den 15 Jahren nach dem Krieg hatten unsere Großstädte Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen. In Stuttgart hat sich beispielsweise schon seit 1959 ein massiver Exodus der deutschen Bevölkerung abgezeichnet. Doch erst in den letzten Jahren sind die mit der Stadt-Umland-Wanderung verbundenen Probleme allgemein in das Blickfeld der Öffentlichkeit, der Politik und der Wissenschaft getreten. In den Randzonen der Großstädte sind in den letzten 10 Jahren — bezogen auf den Wohnungsbestand — relativ 25 % mehr Wohnungen gebaut worden als in den Kernzonen, wobei die Dichten in den Außenbereichen meist 35 Einwohner je Hektar Netto-Wohnbau land nicht übertrafen.

Je geringer aber die Wohndichten, desto weitläufiger sind auch die Einzugsbereiche der Infrastruktureinrichtungen. Gleichzeitig sind die Infrastruktureinrichtungen selbst in der Vergangenheit immer weiter spezialisiert worden, was zu ihrer wirtschaftlichen Auslastung nur noch größere Einwohnerzahlen im Einzugsbereich notwendig machte. So haben uns beispielsweise die Bildungsplaner glauben machen wollen, daß eine wirtschaftliche Auslastung einer Gesamtschule erst bei 35 000 Einwohnern gegeben ist. Erst bei dieser Größenordnung sei ein ausreichendes Angebot an Kurs- und Wahlmöglichkeiten gegeben, das Chancengleichheit und optimales Bildungsangebot sichern könne. Wenn die Differenzierung der Bildungsgänge jedoch erst im 6. Schuljahr einsetzt, ist die Frage berechtigt, warum nicht die Grundschule wieder im Mittelpunkt der Siedlungseinheit liegen kann, wo sie zu Fuß von der Mehrzahl der Kinder erreicht werden kann.

Je größer die Infrastruktureinrichtungen also werden, um so größer werden auch die zu ihrer wirtschaftlichen Auslastung erforderlichen Einwohnerzahlen sein, und je zahlreicher die Bevölkerung im Einzugsbereich sein wird, desto weiter werden die Distanzen sein, die von den immer disperser siedelnden Einwohnern im Einzugsbereich zu überwinden sein werden. Je geringer die Wohndichten, um so höher aber werden die Substitutionsaufwendungen für den individuellen Verkehr sein. Vielleicht werden derartige Erwägungen in Zukunft wieder zu kleineren, damit zwar zahlreicheren und sicher auch teureren, insgesamt aber besser erreichbaren und effektiver nutzbaren Infrastruktureinrichtungen veranlassen. Vielleicht werden solche Forderungen auch das gegenwärtige Konzept einer abgestuften Hierarchie zentraler Orte entscheidend in Frage stellen, das bisher in der Regional- und Landesplanung — vor allem auch im Zuge der kommunalen Neugliederung — eine wesentliche Leitvorstellung war.

Blickt man auf die Gründe für die beklagte Abwanderung der Bevölkerung aus den Kernstädten in das Regionsumland, so steht vor allem das mangelnde innerstädtische Wohnungsangebot im Vordergrund. Genaueren Aufschluß geben die jüngsten Ergebnisse einer Umfrage des EMNID-Instituts. Sie bestätigen zunächst den anhaltend vorherrschenden Wunsch der Bevölkerung, im eigenen Einfamilienhaus zu wohnen.

Gewünschte Wohnform	1972	1976	1978
	%	%	%
Hochhaus	3	3	2
Wohnblock	4	3	4
Mehrfamilienhaus	15	8	13
Einfamilien-Reihenhaus	13	13	14
freistehendes Einfamilienhaus	61	71	67

Differenziert man solche Repräsentativbefragungen nach den verschiedenen demographischen Merkmalen, so sind ältere Menschen weniger am Einfamilienhaus interessiert. Hier spielen das erhöhte Kommunikationsbedürfnis, Einsamkeitsempfindungen, Angst vor Kriminalität, die allein nicht mehr zu schaffende Arbeit in Haus und Garten neben vielen weiteren Motivationen eine wichtige Rolle. Auch der Familienstand wirkt auf die gewünschte Wohnform ein. Alleinstehende Personen bekunden ein geringeres Interesse

am Einfamilienhaus als Familien mit Kindern bis zu 14 Jahren. Befragte, die in Städten mit über 5 000 Einwohnern leben, ziehen den Wohnblock eher in Betracht als Bewohner von Mittelstädten, Kleinstädten und Dörfern. Vermutlich gibt es eine Schicht von Großstädtern, die sich von ihrer bisherigen Wohnform weniger schnell löst, weil sie sich entweder im Wohnblock wohlfühlt, realistisch die Möglichkeit für das Einfamilienhaus einschätzt oder auch zu wenig Vorstellungsvermögen hat, im „Grünen“ wohnen zu können.

Stellt man der gewünschten die derzeitige Wohnform gegenüber, so wird ein theoretisches „Wunschdefizit“ erkennbar, das angesichts der hinter solchen Wünschen stehenden Realisierungskräfte Politiker und Planer nicht unterschätzen sollten.

Wohnform:	gewünschte Wohnform 1978 %	derzeitige Wohnform 1978 %	Wunschdefizit %	absolutes Wunschdefizit (in tausend)
Hochhaus	2	4	2	800
Wohnblock	4	15	11	8 800
Mehrfamilienhaus	13	36	23	18 400
Einfamilien-Reihenhaus	14	9		
Freistehendes Einfamilienhaus	67	32		

Das absolute „Wunschdefizit“ umfaßt also 28 Millionen Einwohner: Das bedeutet, daß die Hälfte der Bundesbürger mit ihrer derzeitigen Wohnung offensichtlich nicht zufrieden ist. Diese schockierende Erkenntnis sollten Gesellschafts- und Eigentumpolitiker als besondere Herausforderung interpretieren.

Aus einer Vielzahl weiterer Wohnungsmarktanalysen lassen sich mittlerweile folgende 6 Hauptgründe für die Abwanderung ablesen:

1. Lärmbelästigung durch Autoverkehr 44 %
2. schlechte Luft, Abgasbelastigungen 40—50 %

3. zu kleine Wohnungen und unzureichendes Wohnungsangebot 30 %
4. Fehlen wohnungsnaher Grünflächen 29 %
5. häßliche Wohnumgebung 19 %
6. fehlende Möglichkeiten für das Spiel der Kinder 17 %

Aus solchen Analyseergebnissen wird deutlich, daß eine Beeinflussung der Wanderungsströme nicht allein am Wohnungsmarkt oder an den Wohnungsformen ansetzen kann, sondern vor allem auch eine Verbesserung des innerstädtischen Wohnumfeldes zum Ziel haben muß. Dies wird von den verantwortlichen Politikern in Bund, Ländern und Gemeinden auch relativ einheitlich erkannt. In der Betonung der Notwendigkeit von raschen Gegenmaßnahmen besteht durchaus Einigkeit. Indessen dauert die Diskussion über die beste Vorgehensweise noch an. Patentrezepte wird es kaum geben, doch werden in der letzten Zeit vor allem 5 Maßnahmenbündel diskutiert:

1. Verbesserung des innerstädtischen Wohnungsangebots in quantitativer und qualitativer Hinsicht.
2. Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes, um abwanderungsgefährdete Zielgruppen — vor allem Familien mit Kindern — zu halten.
3. Verhinderung der Verdrängung von Wohnbevölkerung und Vermeidung der Zweckentfremdung erhaltenswerter Wohnungen.
4. Bewußtes Einsetzen der gegebenen Instrumente der Wohnungsaufsicht, der Zweckentfremdungsverordnung, des Bauordnungsrechts (z. B. Gestaltsatzungen), des novellierten Planungsrechts (z. B. Planverwirklichungsgebote oder planungsrechtliche Festschreibung des Status-Quo) und Herabzonung bestehenden Baurechts, sofern Entschädigungsfolgen getragen werden können.
5. Verstärkte Motivation der Wohnungseigentümer zu entsprechendem Einsatz privaten Kapitals für Instandhaltung und Erneuerung durch steuerliche Vergünstigungen, Subventionen und andere „Anreize zur Selbsthilfe“.



Abb. 1: Stadthäuser auf der »Hamburg Bau 78«



Abb. 2: Überzeugendes Beispiel für die Verwirklichung der Stadtbauidee ist der »Wohnpark«. Gut Volkardey in Ratingen-Eckkamp. Architekten: Jens-Peter Volkamer und Franz Wenzel, Düsseldorf.

Gerade die letzte Forderung, die Motivierung der Eigentümer, setzt eine umfassende Verbesserung des Wohnumfeldes voraus. Dies würde die Einbeziehung der Wohnumfeldverbesserung in die Modernisierungsförderung von Bund und Ländern notwendig machen. Die gegenwärtig zur Verfügung stehenden Förderungsmittel müßten dann allerdings entscheidend erhöht werden. Setzt man einen Modernisierungsaufwand von 15 000,— DM je Wohnung an, so könnten bei dem derzeitigen Förderungsvolumen von etwa 304 Millionen DM höchstens 50 000 Wohnungen pro Jahr gefördert werden gegenüber einem modernisierungsbedürftigen Wohnungsbestand von etwa 6 bis 8 Mill. Wohnungen. Der Modernisierungsaufwand je Wohnung übersteigt aber heute bereits 20 bis 25 Tsd. DM.

Weitere Fördermittel werden also auch von Städten und Gemeinden eingesetzt werden müssen, vor allem aber zur Verbesserung des Wohnumfeldes. Insofern ist die gegenwärtige Politik der forcierten Eigenheimförderung mit großen Vorbehalten zu betrachten, da auf der einen Seite finanzielle Ressourcen gebunden werden, deren Einsatz etwa für Wohnumfeldverbesserungen wesentlich sinnvoller verwendet werden könnte und zum anderen die Zahl der zum Bleiben veranlaßten Einwohner nicht wesentlich erhöht werden dürfte. Eine zu starke Propagierung städtischer Eigenheimprogramme führt sehr schnell zu einer unnötigen Aufblähung des Interessentenpotentials für subventionierte städtische Bauplätze, führt damit zwangsläufig zu Enttäuschungen und läßt schließlich einen verstärkten Suchprozeß im Umland einsetzen.

## 2. „Das Stadthaus“ — eine neue urbane Wohnform?

Die beklagte Auszehrung unserer Innenstädte energisch zu bekämpfen, ist ein vordringliches und allgemein anerkanntes Anliegen von Kommunalpolitikern und Planern; — wenn gleich nicht übersehen werden sollte, daß der größte Teil der meinungsbildenden Kräfte unserer Gesellschaft heute bereits weitgehend im Umland lebt und von dort seine Interessen und Maßstäbe bezieht.

Das städtebaupolitische Gegenangebot zum „Wohnen auf der grünen Wiese“ ist inzwischen allgemein bekanntgeworden unter dem Etikett „Stadthaus“. Diesen Terminus gilt es im zweiten Abschnitt dieses Beitrags zu definieren:

Was ist ein Stadthaus? Was soll es erreichen? Um mit letzterer Frage zu beginnen: das Stadthaus soll die Stadtfucht vermindern, das Wohnen in der Stadt wieder attraktiv machen, eine von Wohnwert, Freizeitwert und von Kosten her echte Alternative zum heute bevorzugten Eigenheim im Stadtumland sein, die Eigentumsbildung im Wohnungsbau fördern und eine Lösungsmöglichkeit für Baulückenschließungen in Innenstadtgebieten und für den in Zukunft immer wichtiger werdenden Ersatzwohnungsbau in Sanierungsgebieten darstellen.

Um diese wohnungs- und städtebaupolitischen Aufgaben erfüllen zu können, muß nach Meinung des Bundesbaueministers das Stadthaus den folgenden 5 Anforderungen genügen:

1. Das Stadthaus steht auf kleinem Grundstück, um den Anteil der Grundstückskosten an den Gesamtkosten ge-

ring zu halten. Dies erfordern die hohen Bodenpreise in den Städten. Gedacht ist an eine Geschößflächenzahl von 0,7 an aufwärts.

2. Das Stadthaus kann bis zu 4 Geschosse haben, wobei der Grad der Verdichtung und die Geschößzahl von den Bodenpreisen und der Nähe zum Stadtzentrum abhängen.
3. Das Stadthaus befindet sich im Eigentum eines Einzelbauherrn. Außer der Eigentümerwohnung kann es noch ein bis zwei, gegebenenfalls auch drei weitere Einliegerwohnungen und Geschäftsräume enthalten.
4. Das Stadthaus muß architektonisch individuell gestaltet sein und öffentlichen und halböffentlichen Grün- und Straßenraum geschickt miteinbeziehen. Diese Forde-

rung ist in der Regel nur zu erfüllen, wenn mehrere Stadthäuser gruppiert oder gereiht werden, wobei jedoch Wert auf die Wahrung privater Intimität und auf die Abschirmung gegenüber dem Außenraum und dem Verkehrslärm gelegt werden muß.

5. Die zum Stadthaus gehörenden Kraftfahrzeugeinstellplätze oder Garagen sollen sich unmittelbar am oder im Haus befinden.

Mißt man die historische Bausubstanz in unseren Innenstädten an diesen Kriterien, so zeigt sich, daß ein großer Teil diese Anforderungen seit langem erfüllt. Die Stadthausidee ist also nichts völlig neues, sondern vielmehr die Wiederentdeckung einer alten, attraktiven und durchaus stadtgemä-

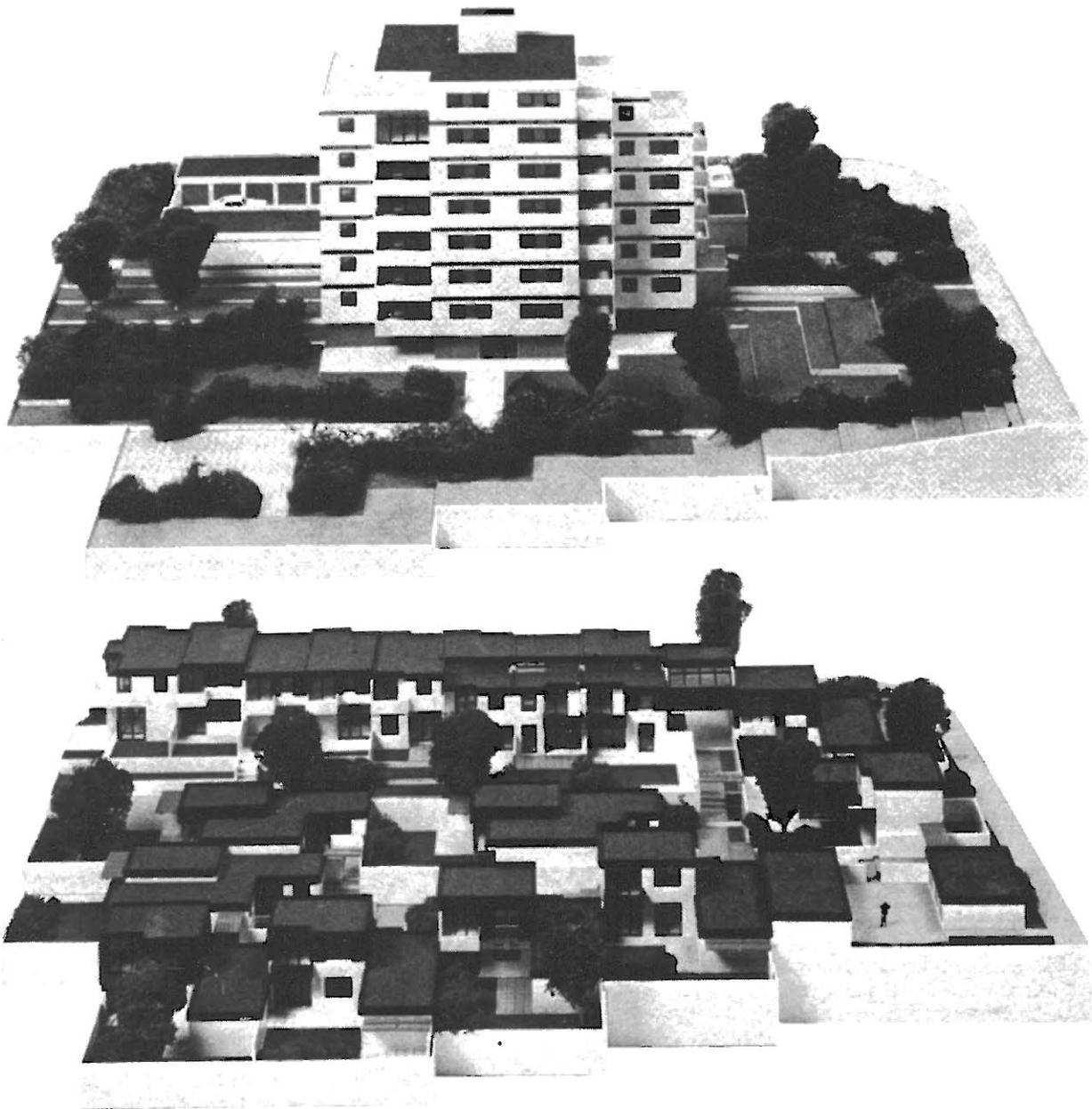


Abb. 3: Das Modell zeigt es: gleiche Grundstücksfläche, gleichgroße Wohnungen. Einmal das traditionelle Mehrgeschößhaus und als Alternative Eigenheime in verdichteter Bauweise. Diese Stadthäuser müssen nicht teurer sein als der mehrgeschossige Sozialwohnungsbau.

Ben Wohnform. Daß diese Wiederentdeckung in eine Zeit allgemeiner Orientierungsunsicherheit fällt, mag Zufall sein, sie sollte uns gleichwohl dann mißtrauisch machen, wenn die Propagierung dieses neuen (alten) Leitbildes nicht auf den Aufbau geistloser und verallgemeinernder Feindbilder verzichten zu können glaubt: Wer heute einer mittelhohen Geschoßwohnungsbebauung das Wort redet und dabei gelegentlich auch Hochhäuser nicht völlig verdammt, wird in milderen Fällen als innovationsfeindlich und gestrig, in schwereren Fällen als Erfüllungsgehilfe von Profitgier und Rentabilitätsstreben, mitunter sogar als Wegebereiter der Kriminalität und des Terrorismus verdächtigt, da nach allgemeiner Vermutung mit der Zahl der Stockwerke auch die Zahl der Verbrechen ansteige...

### 3. Das Sendungsbewußtsein der Planer und die Sachzwänge des Handlungsspielraums

Die letzte Bemerkung gibt Gelegenheit zu der eingangs erwähnten dritten Starthilfe, der versprochenen witzigen Bemerkung. Sie stammt von dem ehemaligen Wiesbadener Baudezernenten Jörg JORDAN: „Wenn die Architektur der Hochhausiedlungen Einfluß auf die Zahl der Verbrechen haben soll — kann dann aus der Tatsache, daß Täter von Steuerfluchtdelikten überwiegend in Villenvororten wohnen, auf einen verbrechensfördernden Einfluß von Bungalow-Architektur geschlossen werden?“ Hinter dieser polemischen Formulierung verbirgt sich die sehr ernsthafte Frage nach der Berechtigung des chiliastischen Sendungsbewußtseins jener Architekten, die meinen, durch die Gestaltung der physischen Umwelt auf die „Schaffung höherer sittlicher Ideale“ einwirken zu können. Es kennzeichnet ihren Berufsstand seit dem Bau der Pyramiden, es findet sich beispielsweise in den Zeilenbauten der 20er Jahre als Verkörperung egalitärer Prinzipien ebenso wie in den Bekenntnissen der Garten- und Landschaftsgestalter jener Zeit, durch „kontemplativen Landschaftsgenuß soziale Gegensätze abzubauen“. Und es läßt sich auch bei dem Stadthauskonzept nicht verleugnen, wenn es als „Möglichkeit zur Selbstverwirklichung und Sinngabe des Lebens“ und als Chance „zur Förderung der Solidarität“ (Prof. LAAGE) gepriesen wird.

Aber auch in praktischer, materieller Hinsicht scheint die Gefahr zu wachsen, daß dieses theoretisch ja durchaus plausible Konzept bedenklieh mit sozialromantischem Gedankengut überfrachtet wird.

Nach Ansicht des Bundesbauministeriums nämlich ist das Stadthaus

- eine überzeugende Alternative zur Eigentumsbildung im Umland,
- ein Beitrag gegen die Landschaftszersiedlung und gegen die Stadtfucht,
- ein Rückkehrangebot für umlandmüde Bürger,
- eine Bereicherung des Stadtbildes,
- es sorgt für eine Belebung in unseren Städten,
- es wirkt ihrer Verödung entgegen,
- es hält die Segregation der Bevölkerung in einkommensstarke und einkommensschwache Schichten auf
- und es führt zu einer besseren Nutzung vorhandener Infrastrukturen.

Stadtentwicklungspolitisch sind dies zweifellos Erfordernisse unserer Zeit, denen man durchaus zustimmen kann, aber gehen die genannten Absichten wirklich mit den Wohnwünschen der Bevölkerung konform? Wird es gelingen, den auf das freistehende Einfamilienhaus (um das man „herumlaufen“ kann) fixierten und abwanderungsbereiten Haushalt davon zu überzeugen, daß es für ihn selbst sehr viel sinnvoller ist, in der Stadt Eigentum in einem Wohnumfeld zu erwerben, das bisher noch nicht verbessert worden ist? Daß dies für die Allgemeinheit der Haushalte, also für die Kommunen

ein Vorteil ist, daß die Verhinderung der Zersiedlung für die Gesellschaft ein Nutzen ist, wird wohl niemand in Frage stellen, und dennoch bleibt das Haus im Grünen aus der Sicht des Abwanderers sein individuelles Optimum. Daß die Summe der individuellen Optima für die Allgemeinheit negativ sein kann, wird der private Haushalt ebensowenig einsehen wie die höheren Folgekosten (z. B. zur Erreichung des Arbeitsplatzes und zur Bereitstellung der Infrastruktureinrichtungen), die aus seiner Entscheidung für die Allgemeinheit resultieren. Es wird also sehr einleuchtender Gründe bedürfen, um mit dem Stadthauskonzept tatsächlich die erhofften Wirkungen erzielen zu können.

Damit rückt die Frage nach den Hemmnissen, die dem Stadthaus entgegenstehen, in den Vordergrund. Hier seien die 4 bedeutsamsten kurz referiert:

#### 1. Zu geringe Individualisierungsmöglichkeiten in der Gestaltung

Das innenstadtnahe Bauen, vor allem das Bauen in Baulücken, erfordert eine Anpassung an das bereits bestehende Erscheinungsbild, was bei ein- und zweigeschossiger Bauweise durchaus mit den Wohnwünschen der Nachfrager noch in Übereinstimmung zu bringen ist. In den Großstadtkernen dagegen lassen unsere Gebäude- und Grundstücksproportionen ein Eingehen auf individuelle Nachfragerwünsche nicht mehr zu. Die sich diametral gegenüberstehenden positiven und negativen Bewertungen der „Hamburg-Bau 78“ — einer Ausstellung von 221 Stadthäusern — sprechen hier eine beredete Sprache.

#### 2. Zu hohe Grundstückskosten determinieren die Grundstücksabmessungen

Die im Vergleich zum Umland sehr viel höheren Grundstückskosten zwingen zu einer städtebaulich gerade noch vertretbaren Verdichtung oberhalb einer Geschoßflächenzahl von 0,7. Damit sinkt zugleich das Interesse an innerstädtischer Eigentumsbildung, wenn im Umland zu ähnlichem oder sogar günstigerem Preis größere Grundstücke zu haben sind. Zudem wächst mit wachsender Verdichtung der Wunsch, der Verdichtung wenigstens befristet zu entfliehen, was andernorts Kompensationsaufwendungen nach sich zieht (Zweitwohnsitze, Campingplätze), die solche Flächenersparnisse mehr als zunichte machen.

Die auf der „Hamburg-Bau 78“ vorgestellten Stadthäuser lagen bei Grundstückspreisen von 100,— DM je m<sup>2</sup>. Der heutige Marktwert der Grundstücke liegt zwischen 150,— und 200,— DM je m<sup>2</sup>. Die Grundstücksgrößen betragen 250 bis 400 m<sup>2</sup>; bei einer mittleren Wohnfläche von 125 m<sup>2</sup> bleibt also nur ein sehr kleiner Garten übrig. 54 % der Häuser wurden zu einem Preis zwischen 250 000 und 350 000 DM angeboten, 25 % lagen zwischen 350 000 und 400 000 DM. Damit übertraf das Preisniveau dieser Stadthäuser, die zudem noch am Stadtrand lagen, deutlich dasjenige des Stadtlands.

#### 3. Das Stadthaus ist keine Alternative für Normalverdiener und eignet sich nicht zur breiten Eigentumsbildung

Selbst unter günstigsten Voraussetzungen (Gesamtherstellungskosten 350 000 DM Finanzierung zu 25 % mit Eigenkapital und zu 60 % mit einer I. Hypothek zu 6,5 %) verbleibt eine monatliche Belastung von rund 1 900 DM. Bei einem typischen 4 Personen-Arbeitnehmer-Haushalt liegt das Netto-Einkommen nach den Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes bei 2 549,— DM, bei 4 Personen-Haushalten von Beamten und höheren Angestellten steigt es bis zu 4 198,— DM. Fast Dreiviertel des verfügbaren Einkommens eines typischen 4 Personen-Arbeitnehmer-Haushalts müßten also für die Abtragung der Hausbelastung aufgewendet werden.

Schon diese oberflächliche Rechnung zeigt, daß das Stadthaus wohl nur für eine relativ kleine Schicht Wohlhabender

in Frage kommt, nicht aber für jene Zielgruppe von Normalverdienern, denen die eigentumspolitischen Maßnahmen des Staates in erster Linie zugeordnet sind. Von einer breiten Eigentumsbildung, die eine unbestreitbare Notwendigkeit ist, kann also über das Stadthauskonzept wohl keine Rede sein, wobei vor allem das innerstädtische Bodenpreinsniveau hier eine ausschlaggebende Rolle spielt. Die bisherigen Erfahrungen, etwa um den „Planungswertausgleich“, lassen auf absehbare Zeit kaum eine optimistische Erwartung zu.

#### 4. Schwierigkeiten in der Bereitstellung der Stadthausflächen

Unbeantwortet ist bislang die wichtige Frage, wie die Grundstücke für den Bau von Stadthäusern zur Verfügung gestellt werden sollen. Die neuen Eigenheimbesitzer in Hamburg-Poppenbüttel („Hamburg-Bau 78“) benötigen bezeichnenderweise eine halbe Stunde Fahrzeit bis zur Stadt, weil das Ausstellungsgelände am Stadtrand liegt. Die vielbeschworene Ausfüllung von innerstädtischen Baulücken wird schon daran scheitern, daß in ausreichender Zahl derartige Grundstücke nicht zur Verfügung stehen werden.

Somit käme nur die Bereitstellung im Wege von Flächensanierungen in Frage, wobei dann allerdings zu den bekannten Problemen des Städtebauförderungsrechts und des Denkmal- und Ensembleschutzrechts auch noch das des Ersatzwohnungsbaus für die sanierungsverdrängte Bevölkerung hinzu käme, für die das Stadthaus offensichtlich nicht erschwinglich ist.

So bliebe schließlich nur die Mobilisierung preiswerter öffentlicher Grünflächen für die innerstädtische Eigentumsbildung vor allem der wohlhabenderen Bevölkerung als Ausweg. Wo dieser Weg beschritten wird, hat man offensicht-

lich die Bedeutung des Wohnumfeldes für die Nachfrage nach Wohneigentum noch nicht erkannt. Käme es tatsächlich zu stärkerer innerstädtischer Eigentumsbildung (und dies auch noch über vorherige Flächensanierung), so wäre eine neue soziale Segregation die Folge, diesmal allerdings mit einer Konzentration der ökonomisch leistungsfähigeren Haushalte in den Cityrandgebieten und einer Verdrängung der sozialen Problemgruppen in das Stadtumland.

#### 4. Brauchen wir neue Wohnformen?

Ist der Bau von Stadthäusern, von schmalen und mehrgeschossigen Einfamilienhäusern auf kleinem innerstädtischem Grundstück keine allgemeingültige Antwort auf die uns bewegenden Probleme, so provoziert diese Feststellung die Frage nach anderen Auswegen, auf denen eine Reaktivierung der Innenstädte als städtebaupolitisches Ziel und eine breite Eigentumsbildung der Bevölkerung als eigentumspolitisches Ziel erreicht werden können.

Was das letztere Ziel, die Eigentumsbildung betrifft, so bildet die Bundesrepublik bekanntlich mit einem Eigentumsanteil von rund 35 % am gesamten Wohnungsbestand das Schlußlicht in der EG. Die hohen Quoten in Frankreich (46 %), Italien (51 %), Luxemburg (57 %) und Irland (70 %) werden allerdings überwiegend durch innerstädtisches Wohnungseigentum, nicht etwa durch Einfamilienhäuser erreicht. Es besteht zweifellos selbst bei ausreichender Wohnungsversorgung ein erheblicher Nachholbedarf an Eigentumswohnungen in der Bundesrepublik.

Was das städtebaupolitische Ziel der Wiederbelebung der Städte betrifft, so geht es hier nicht lediglich um die Favori-

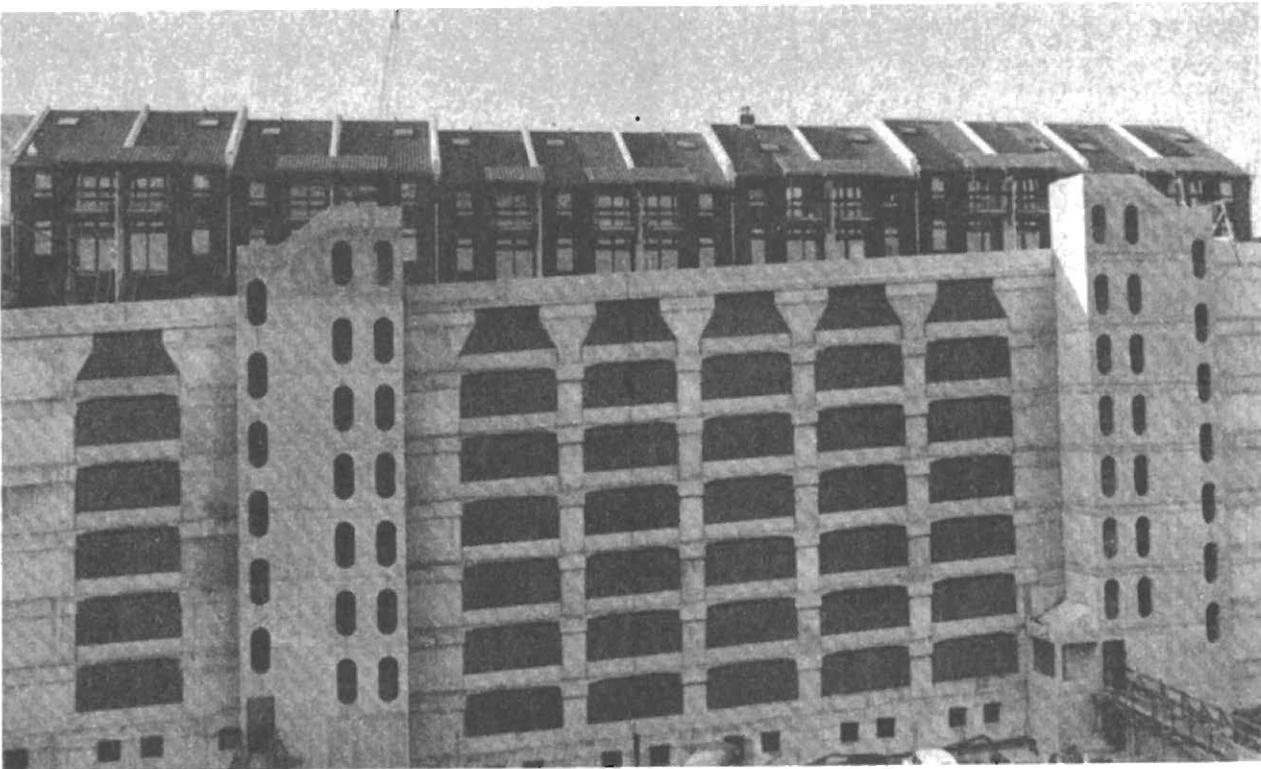


Abb. 4: Verkehrsberuhigte Zone: Auf dem Dach eines Parkhauses in Karlsruhe wurde eine Wohnsiedlung mit Reihenhäusern und einzelstehenden Einfamilienhäusern (im Bild nicht sichtbar) angelegt. Übertreibung der Stadthausidee?

sierung von Eigenheimen in der Stadt, sondern vielmehr um das Wohnen in der Stadt, dabei möglichst in Eigentumswohnungen. Für die zukünftige Stadtentwicklungspolitik läßt sich hieraus die Forderung ableiten, dem städtebaulich befriedigenden und kostengünstigen Mietwohnungsbau und vor allem der Eigentumswohnung mindestens ebensolche Chancen zu geben, wie sie derzeit dem Stadthaus eingeräumt werden. Gerade in citynahen Gebieten ist die Sicherung der Wohnfunktion heute wohl nur noch durch den Bau von Eigentumswohnungen möglich, zumal der Mietwohnungsbau als traditionelle innerstädtische Wohnform aus verschiedenen Gründen aufgegeben worden zu sein scheint. Eigentumswohnungen hatten im Vergleich zu Eigenheimen bisher sehr viel geringere Preissteigerungsraten. In den Großstädten bei mittlerem Wohnwert lagen sie bei knapp über 2 000 DM je m<sup>2</sup> und nur in Einzelfällen stiegen sie bis auf 2 500 DM je m<sup>2</sup>. Auch die verstärkte Umwandlung von Mietwohnungen in eigengenutzte Eigentumswohnungen entspricht eigentums- und gesellschaftspolitischen Erfordernissen. Sie ist auch ein städtebauliches Anliegen. Der Erwerber wird sehr viel eher bereit sein, Anstrengungen für die Modernisierung zu erbringen (vor allem bei gleichzeitiger Verbesserung des Wohnumfeldes) und damit zugleich eine private Daseins- und Zukunftsvorsorge betreiben, während der Veräußerer den Erlös für neue Bauinvestitionen verwenden kann. Eigentum an der eigengenutzten Wohnung aber ist bekanntlich der beste Mieterschutz.

Bedauerlicherweise haben Eigentumswohnungen in der letzten Zeit ein negatives Image bekommen, das dringend abgebaut werden muß. Dazu bedarf es wohnungsbautechnischer, gestalterischer und gesetzlicher Verbesserungen, vor allem aber auch einer nachhaltigen psychologischen Werbung, denen sich die bislang auf diesem Gebiet so einfallreichen Bausparkassen vor allem zuwenden sollten. Diesem Ziel könnten zugleich wirkungsvolle kommunale und städtebaupolitische Motive mit unterlegt werden.

Gleichzeitig bedarf es einer weitaus stärkeren Subventionspolitik zugunsten der Innenstädte, denn ohne Wohnumfeld-

verbesserungen und ohne bodenpolitisches Engagement, das tatsächlich breiten Schichten eine Eigentumsbildung in der Stadt ermöglicht, wird das Wohnen in der Stadt eine Utopie bleiben müssen.

Bei realistischer Einschätzung der gegebenen Möglichkeiten werden sich die künftigen Formen des Wohnens kaum von den jetzt bekannten unterscheiden müssen. Attraktive Wohnformen sind zur Genüge entwickelt worden. Sie werden allerdings nicht nur städtebaulich befriedigender eingebunden und ästhetisch qualitätsvoller hergestellt werden müssen, sondern vor allem auch kostengünstiger, flexibler in ihren Nutzungsmöglichkeiten und besser zu finanzieren sein müssen. Vor allem werden neue Träger- oder Bauherrnmodelle und eine kontrollierte Bodenpreisgestaltung notwendig werden.

Indessen sei vor einem Mißverständnis besonders gewarnt. Die Wohnqualität der Städte allein ist kein ausreichendes Kriterium für ihre Beurteilung. Unsere Städte werden auch heute noch entscheidend durch die beherrschenden Funktionen des Marktes und des Forums geprägt, Funktionen, denen sich die Wohnung stets hat anpassen müssen. Eine Politik, die auf eine Reaktivierung unserer Städte gerichtet ist, kann deshalb nicht allein bei der Wohnfunktion beginnen, sie muß sich vielmehr auch mit Konzepten zur Verteilung von Arbeitsstätten, zu Verkehrssystemen, zur Verteilung von Standorten kommunaler sozialer Infrastruktur auseinandersetzen. Die Grundbedürfnisse einer freieren und wohlhabenderen Gesellschaft lassen sich nur unter den Bedingungen städtischer Lebensformen erfüllen. Das Stadthausprogramm ist dabei ein durchaus sinnvolles Konzept zur Schaffung von Einfamilienhäusern in verdichteter Bauweise, vor allem aber ist es für Stadtränder geeignet. Die Verbesserung der Wohnumgebung und der Bau von Eigentumswohnung in den Innenstädten ist ein mindestens gleichwertiges Ziel. Stadtfucht steht uns nicht zu: Stadtbau und Stadterneuerung sind unsere vordringlichen Aufgaben.

## Alternativer Wohnungsbau

### 1. Wohnproblem Großstadt

Schätzungen der UNO sagen, daß der Gesamtbevölkerungsanteil der Erde, der in Städten 1950 28,3 % und 1970 37,4 % betrug, für das Jahr 2000 für die gesamte Erde mit 51,1 % zu prognostizieren ist. Europa hatte schon 1950 53,3% in Städten, 1970 63,6% und ist für das Jahr 2000 mit 77,0% prognostiziert.

Nun, bei allen Vorbehalten, die man Prognosen gegenüber haben kann, tendenziell stimmt diese Voraussage sicher.

Es muß aber festgestellt werden, daß die Großstädte selbst stagnieren oder an Einwohnern verlieren, das heißt, daß zwar die gesamte Zahl der Bevölkerung, die in Städten lebt, steigt, aber nicht in den Kernstädten, sondern in den Stadtregionen und in den Mittel- und Kleinstädten. Aber auch die Großstädte wollen weiterwachsen.

#### WARUM WOLLEN STÄDTE WACHSEN?

Sind es Fragen der Wirtschaftlichkeit oder ist es Stadtegoismus? Denken wir nur daran, daß die Stadt Wien jetzt von in Österreich zusätzlich erforderlichen 300 000 Arbeitsplätzen in Wien 100 000 Arbeitsplätze schaffen will. Das heißt, wir zwingen 100 000 Menschen, entweder nach Wien zu pendeln oder ihren Wohnsitz aufzugeben und in die Stadt zu ziehen. Das Ziel der Schaffung so vieler Arbeitsplätze ist ganz einfach eine stadtegoistische, jedoch eine „wirtschaftliche“ Überlegung.

Was sagen die Menschen? Ist die UNWIRTLICHKEIT DER STÄDTE nur ein Schlagwort?

Beweis Stadtfucht	am Wochenende im Urlaub in Toto als Pendler oder Eremit.
-------------------	---

#### SYMPTOM LÄRMBELÄSTIGUNG

82 % der Bevölkerung im Stadtbereich Düsseldorf — so wurde in einem Gutachten 1978 ermittelt — wohnen in Schallpegelbereichen, die als bedenklich gelten. Rund 40 % der Bürger der BRD fühlen sich durch Lärm belästigt.

- Standorte mit Lärm — und anderen — Immissionen sollten für Wohnbauten nicht mehr zugelassen werden (Wohnen in gesunder Umwelt).

### 2. Tatsächliche Standortwünsche

#### WER LIEBT DIE STADT?

Nun ist es tatsächlich so, daß heute das Leben in Städten von einem großen Teil der Verantwortlichen — von Planern, Entscheidungsträgern, von den Intellektuellen — als Wert an sich gesehen wird. Das innerste Wesen der Stadt, die „große Vielfalt bei relativ leichter Erreichbarkeit“ wird als ein Vorteil gesehen. Ganz sicher können nur in den großen Städten Bedingungen geschaffen werden, unter denen die erhöhten geistigen Bedürfnisse der Menschen befriedigt werden können, darüber gibt es keinen Zweifel. Wir könnten hier auch das Schlagwort der „Urbanität“ erwähnen, die vielleicht nur in einer größeren Ballung entstehen kann.

Die Zustimmung zur Stadt ist jedoch schichtenspezifisch. Leute mit hoher Bildung, mit hohem Einkommen sagen: ja, in der Stadt gefällt es mir, weil dort alle Möglichkeiten geboten werden; die hochspezialisierten Arbeitsplätze, die solche Menschen brauchen, aber auch die besten Möglichkeiten an Bildung, an Konsum von Kulturgütern und ähnlichem.

Dazu kommt, daß genau die Leute, die generell dem Stadtleben zustimmen, die gehobenen Schichten jeder Art, zugleich die ersten sind, die abwandern. Es erfolgt eine selektive Migration, die in den verschiedensten Großstädten Europas und der USA festgestellt werden konnte.

#### STANDORTWÜNSCHE

Und wie sieht es nun mit den Wünschen der Bevölkerung aus? Untersuchungen in der Bundesrepublik Deutschland und in Österreich haben immer wieder gezeigt, daß die Menschen zwar in Städten leben wollen, aber nicht in Großstädten, und das müßte man schon zur Kenntnis nehmen — mehr als 50 % wollen die Klein- und Mittelstadt.

#### FREIE WAHL DES WOHNSTITZES?

Die europäische Menschenrechtskonvention gestattet „jeder Mann“, seinen Wohnsitz frei zu wählen. Die freie Wohnsitzwahl setzt jedoch dezentralisierte Arbeitsplätze voraus.

#### WIE WERDEN ARBEITSPLATZSTANDORTE MOTIVIERT?

Sehr vereinfacht läßt sich die Entscheidung der Standortfrage wie folgt beschreiben: Das einzelne Unternehmen wird — wenn es nicht aus besonderen Gründen standortabhängig ist — einen Ort suchen, der nahe am Markt liegt. Daneben spielen die Nähe der Rohmaterialien oder der Vorprodukte eine Rolle, also insgesamt die Transportkosten für Güter. Der größte Markt ist — wieder Sonderfälle ausgenommen — ein Ballungsgebiet. Dort finden sich weiter: Kontaktvorteile, eine vollständige Infrastruktur und Prestigestandorte. Für das Unternehmen sind dies genügend Gründe, um den Standort im Ballungsgebiet zu suchen. Hohe Bodenpreise können den Standort in die Ballungsrandzonen drängen, aber in der Regel nicht weiter hinaus. Was — im statistischen Durchschnitt gesehen — a priori fehlt, sind die Arbeitskräfte. Diese werden dann in Form von Pendlern oder Zuwanderern gewonnen. Deren Transportkosten werden von den Arbeitnehmern selbst oder über Subventionen von der Allgemeinheit getragen.

Dazu hat Martin WAGNER schon vor Jahrzehnten wesentliches ausgesagt.

Wenn die wesentlich teureren Kosten für den Personentransport ebenso in der einzelbetrieblichen Kalkulation aufscheinen würden wie die Gütertransportkosten, könnte mit anderen Standortentscheidungen der Wirtschaft gerechnet werden. In der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung treten jedoch auch die Personentransportkosten oder gar die Umsiedlungskosten für Zuwanderer auf, so daß im Rahmen der Regionalpolitik eine dezentrale Betriebsansiedlung in den abwanderungsgefährdeten Gebieten anzustreben wäre.

## ENTSCHEIDUNG ZUR STADT — EIN NOTSTAND

Die nichtprivilegierten Schichten, die den Zuzug zu den Städten ausmachen, sehen ihre Vorteile gar nicht so. Ich möchte das so ausdrücken, daß sie nur aus einem wirtschaftlichen Notstand in die Städte kommen, weil sie dort, wo sie herkommen, keinen Arbeitsplatz vorfinden. Und aus dem gleichen wirtschaftlichen Notstand sind viele Städter nicht in der Lage, abzuwandern.

Ausspruch unserer Kärntner Slowenen:  
S TREBUHOM ZA KRUHOM  
Mit dem Bauch hinter dem Brot herziehen.

## ALTERNATIVE: DEZENTRALE KONZENTRATION

Dezentrale Konzentration, das heißt, viele kleine Städte auf dem Land verteilt, so daß die Menschen, die in der Landwirtschaft nicht mehr unterkommen können, möglichst von ihren Wohnorten aus, in einer Entfernung, die noch tragbar ist, einen Arbeitsplatz finden, wo ihre Kinder eine gehobene Ausbildung finden können. Die dezentrale Konzentration bedeutet keinen Stop des Städtewachstums, aber eine andere Verteilung der Städte. Kein Aufhalten des Verstärkerprozesses, aber die Städte den Menschen näherbringen.

## VERSORGUNGSPRINZIP STATT WIRTSCHAFTLICHKEITSPRINZIP

Die Verteilung und Ausstattung der ökonomischen und der soziokulturellen Infrastruktur muß dem Versorgungsprinzip und nicht dem Wirtschaftlichkeitsprinzip entsprechen.

Die Benutzernähe erfordert im dünner besiedelten ländlichen Raum andere städtebauliche Richtwerte als das dichter und gleichmäßiger besiedelte flache Land.

## 3. Wohnwünsche

### ZUVOR WOHNWUNSCH EINFAMILIENHAUS

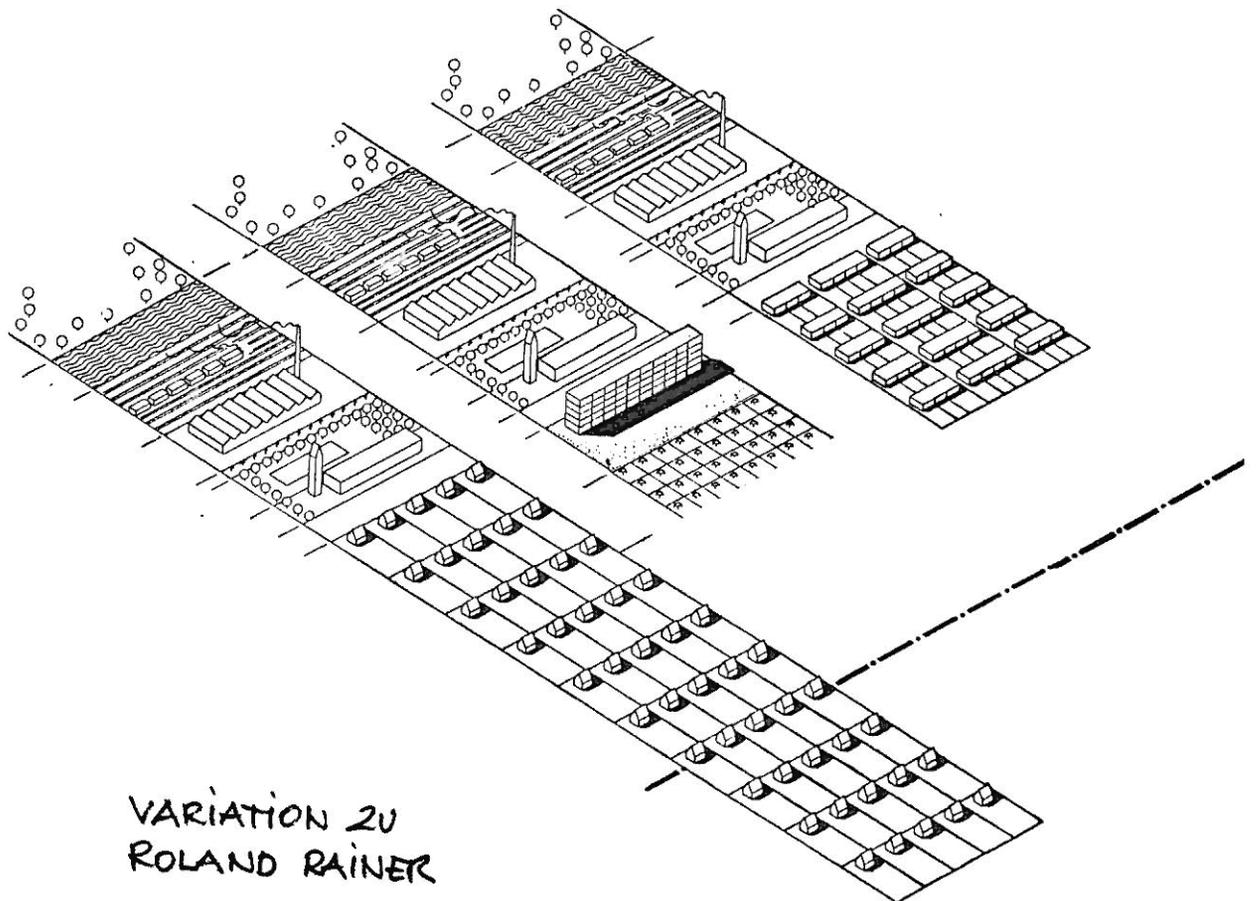
Im Bundesland Oberösterreich hat eine Befragung Ende 1978 ergeben, daß mehr als 80 % der Bevölkerung am liebsten im Einfamilienhaus wohnen möchte. Für den Trend zur Änderung der Wohnwünsche sind im wesentlichen Gründe ideologischer, psychologischer und soziologischer Natur verantwortlich. Die Wohnung im Einfamilienhaus verschafft den Bewohnern das Gefühl von Freiheit. Auch wenn diese Freiheit manchmal mit mehr finanzieller Abhängigkeit verbunden ist. Das Wohnen im Einzelhaus mit Garten gilt seinen Anhängern als gesünder und individueller als das Wohnen in Mietskasernen im genossenschaftlichen Wohnblock. Für viele ist darin ein Zeichen von Bodenverbundenheit in einer zunehmend entfremdeten und entwurzelten Gesellschaft zu sehen.

### GENERELLE ALTERNATIVEN DER WOHNFORM

Dem Extremwunsch nach dem freistehenden Einfamilienhaus steht die städtische Antwort des mehrgeschossigen Mehrfamilienhauses gegenüber.

Spätestens seit Roland RAINERS „Behausungsfrage“ wird in Mitteleuropa der verdichtete Flachbau als Alternative angeboten.

Bezüglich der Flächenansprüche ist vor allem auf RAINERS Argumentation hinzuweisen, daß zum mehrgeschossigen Mehrfamilienhaus der Bedarf an Kleingärten hinzuzuzählen ist.



VARIATION ZU  
ROLAND RAINER

## VARIATION ZU ROLAND RAINER

In der BRD gibt es ca. 10 bis 12 Millionen Kleingärten. Das heißt, etwa die Hälfte aller Haushalte — und das sind Stadthaushalte — verbraucht auf diesem Weg zusätzliche Stadtfäche.

### SCHREBERGARTEN: SELBSTVERWIRKLICHUNG UND GESUNDE UMWELT

Warum gönnen wir die ausgelebte Individualität und das gesunde Leben nicht auch dem „Normalwohner“?

#### 4. Möglichkeit der Alternative Verdichteter Flachbau?

LÖTSCH meinte: „Ob wir uns auch in Europa wieder soziobiologisch richtige Wohnformen leisten können, hängt davon ab, welche Flächenopfer wir weiterhin für andere Funktionen bringen — vor allem für den Verkehr!“

Zweifellos wird aber die Wohnfunktion selbst auch bezüglich ihrer Flächenansprüche zu untersuchen sein.

Das freistehende Einfamilienhaus können wir uns zweifellos nicht mehr leisten — auch nicht im ländlichen Raum (Zersiedelung!).

Vergleiche zwischen mehrgeschossigem Wohnbau und verdichtetem Flachbau wurden angestellt und sie sind nicht ungünstig.

Helmut SCHLICK, Direktor des Deutschen Mieterbundes, meinte:

Mit dem Begriff „Stadtflucht“ drücke man sich um den wahren Sachverhalt herum, tatsächlich handle es sich um Stadtvertreibung, denn die Bewohner würden aus der Stadt vertrieben, weil dort ein bedarfsgerechtes Wohnungsangebot in menschenfreundlicher Wohnumwelt fehle, und nicht, weil sie dort nicht leben wollten.

Nach Ansicht des Deutschen Mieterbundes gehört es zu den wichtigsten Aufgaben der deutschen Großstädte, das Wohnen in der Stadt genauso attraktiv zu machen wie das Wohnen weit außerhalb der Stadtgebiete.

Verdichteter Flachbau ist eine städtische Alternative, um diese Forderung zu erfüllen.

Es ist auch nachgewiesen, daß Bewohner solcher Wohnformen viel weniger Stadtflucht betreiben (Gartenstadt Puchenu).

#### 5. Neue Wohnformen durch energiebewußtes Bauen

Ganz kurz soll darauf hingewiesen werden, daß auch durch energiebewußtes Bauen neue Wohnformen entstehen können.

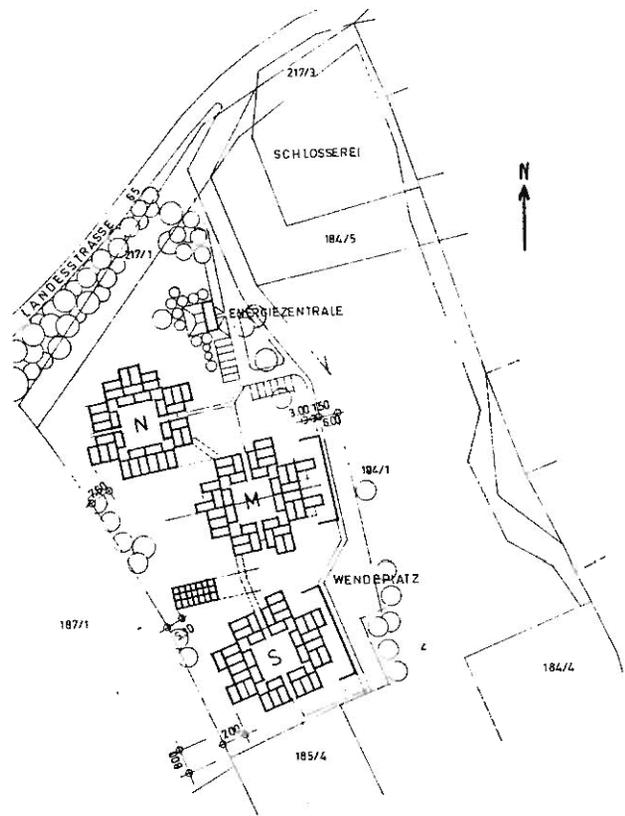
#### 6. Neue Wohnformen durch Gemeinschaftswohnen

In Österreich gibt es bereits mehrere Versuche von Gemeinschaftswohnen:

Matzinger in Linz und Graz.  
Krawina und Glück in Wien.

Entsprechende Erfahrungen gibt es auch im fernen Osten: Pflegebedürftige, Behinderte und Alte werden in chinesischen Wohnstrukturen mehr integriert als bei uns. So kennt man Haustypen und Nachbarschaftshilfen, die den „entwickelten“ Ländern mit ihren zahlreichen Einpersonenhaushalten zu denken geben können:

Das eingeschossige Haus mit dem weitgeschweiften Dach befindet sich zusammen mit etwa einem halben Dutzend gleichartiger Gebäude in einem viereckigen Hof, der gegen die Straße durch eine Mauer mit einem abgewinkelten Eingang abgeschlossen ist.



Das Wohndorf Graz-Raaba umfaßt drei Einzelobjekte, die miteinander durch einen Kellergang verbunden sind. Die Energiezentrale versorgt alle 24 Wohnungen und das im Winter überdachte Schwimmbaden.

So ist z. B. eine Hausfrau, die im Gegensatz zu den meisten ihrer Nachbarinnen, die in Fabriken arbeiten, zu Hause bleibt, für vieles zuständig: Für fünf oder sechs Familien kauft sie Lebensmittel, Kohlen usw. ein, bereitet Mahlzeiten für Nachbarn und Familienmitglieder, die nicht in der Werkskantine essen. Sie hält den Hof in Ordnung und sorgt für die Kinder dieser Familien.

Die Kinder des Hofes sind zusammengeschlossen zu einer Gruppe, die unter Anleitung durch die genannte Hausfrau freitags und samstags Hausarbeiten verrichten. Dadurch lernen sie, sich ihrem Alter und ihren Fähigkeiten entsprechend an der Verantwortung für den (sozialistischen) Hof zu beteiligen, anstatt in einer behüteten, abgetrennten Kinderwelt aufzuwachsen, aus der man später fast mit einem Schlag ins Erwachsenenendasein geworfen wird.

Dies ist ein Beispiel für die „Entfragmentierung“ des Lebens in der chinesischen Gesellschaft. Die Zerbröckelung des ganzen Komplexes lebensnotwendiger Funktionen in isolierte Teilbereiche, von denen der Einzelne hilflos abhängig ist (vom Altersheim über die Schulbürokratie bis zum Waschmaschinen-Reparaturservice), hebt bekanntlich in den hochindustrialisierten westlichen Ländern die Erleichterungen der technisierten Haushalte tendenziell wieder auf.

„Wir fordern, daß die Wohn-Umwelt (z. B. Ruheflächen, Nahversorgung, Kinderspielplätze, Verkehr, ...) in die Wohnbauplanung einbezogen wird.“

• Wir fordern eine Beteiligung der Betroffenen am gesamten Planungsprozeß und an der Verwaltung der Wohnungen.

• Wir fordern die Förderung der Möglichkeiten zur Gründung von Wohngemeinschaften.“

Aus einem Juso-Manifest zu den österreichischen Nationalratswahlen 1979.

Solche Forderungen sind aber nicht „links“ einzustufen.

Erst im Frühjahr 1979 sagte der Bibelwissenschaftler Karl KERTELGE im Rahmen des Evangelischen Siedlungswerkes in Nürnberg, wo er meinte, daß Fragen des Bauens und Wohnens als konkrete Formen der Verantwortung des Menschen für Gottes Schöpfung entwickelt wurden, unter anderem:

„Wir haben viel Wohneigentum, aber damit noch nicht die Gewähr für kommunikatives Leben. Gefragt ist die Einbeziehung des einzelnen in Kommunikationsstrukturen, die etwa in Wohn- und Siedlungsgemeinschaften entstehen oder durch sie angeregt werden.“

### 7. Wohnen als Mittel der Selbstverwirklichung

Die Formen des Gemeinschaftswohnens sind meistens unter Mitbestimmung im Planungsprozeß entstanden und sie werden zumeist von den Bewohnern selbst verwaltet.

Das dritte Selbst läge noch in der Selbstarbeit für die eigene Wohnung. Alle drei Möglichkeiten der Selbstverwirklichung müssen aber in jeder Organisationsform des Wohnungsbaues angestrebt werden. Wo sonst hat denn die große Zahl der Menschen eine Chance dazu? (Vgl. hierzu nebenstehende Tabelle).

Cramer bezeichnet die Entfremdung als das fundamentale Problem unserer Zeit und die Beseitigung dieser Entfremdung als die wichtigste Aufgabe.

Ein Mittel zur Auflösung der Entfremdung ist die Selbstbestimmung. Wieweit diese im Zusammenhang mit Wohnen und Siedeln möglich ist, ist noch nicht zu Ende gedacht. Ansätze müssen jedoch realisiert werden.

Beim letzten Mainauer Gespräch meinte SCHAEFER in seinen Thesen

DEMOKRATIE SEI MITGESTALTUNG.

Deshalb fordern wir auch transparente demokratische Prozesse und dies nicht nur in der „großen Politik“, sondern zuerst und vor allem bei der Gestaltung der unmittelbaren Um-

welt. Mitbestimmung über die „eigenen vier Wände“ ist sicher auch ein Beitrag zum Wohnen in gesunder Umwelt.

Tabelle

#### Chancen der Menschen zur Selbstverwirklichung

	keine	wenig	teilweise	große
<b>Arbeitswelt:</b>				
Hilfsarbeiter	x			
Facharbeiter			x	
Beamte		x		
Selbständige				x
Intellektuelle				x
<b>Freizeit</b>				
Fernsehen	x			
Sportfan			x	
Gärtnern				x
Autofahren			x	
<b>Politik</b>				
Staatspolitik	x			
Kommunalpolitik		x		
Bürgerinitiative			x	
Selbstverwaltung				x
<b>Wohnen</b>				
Mitplanung				x
Mitarbeit				x
„Inbesitznahme“				x

## Sanierung von Innenstädten und alten Wohngebieten

Es gibt kaum einen Planer, der sich in öffentlichen Gesprächen nicht zum Prinzip der »Erhaltenden Erneuerung« bekennen würde. Wenn ich mich mit diesem Referat auf die Erfolge einer seit Mitte der 70er Jahre veränderten Planungspolitik beschränken wollte, könnte ich mich auf zahlreiche Stellungnahmen von Politikern und Planern, von Denkmalpflegern und Bürgerinitiativen berufen und ein Konzept erhaltender Erneuerung mit beliebigen Beispielen — zum Beispiel aus dem Bundeswettbewerb »Stadtgestalt und Denkmalschutz« — ausfüllen. Gegen diese oberflächliche Zufriedenheit mit der Entwicklung der Stadterneuerung der letzten Jahre möchte ich mit meinem Beitrag folgende *These* stellen:

Auch bei veränderten Planungszielen, bei veränderten Planungsinstrumenten laufen Prozesse der Stadterstörung weiter, wenn auch mit veränderten Formen.

Um nicht mißverstanden zu werden: ich rede hier nicht einer vollständigen Erhaltung der Baustrukturen, einer vollständigen Erhaltung der Sozialstrukturen das Wort. Das eine Ziel würde die Geschichte der Stadtentwicklung, die sich verändernden Funktionen und Nutzungsansprüche, die technologische Entwicklung ebenso verleugnen wie das andere Ziel die Kontinuität sozialer Veränderungsprozesse, die Veränderung von Bedürfnissen und Ansprüchen an die Wohnung, an das Wohnumfeld: eine Stadt und ihre Bewohner können nicht eingefroren werden. Aber eine »Erhaltende Erneuerung« muß eine weitestgehende Bestandserhaltung mit einer sorgfältigen Bestandsergänzung, eine Planung für die derzeitigen Bewohner mit einer Konzeption für zukünftige Bewohner verknüpfen und eine bruchlose Entwicklung sichern. Die Rücksicht auf soziale Strukturen ist die wichtigste Voraussetzung für die Erhaltung der physischen Strukturen: ein Quartier kann nicht ohne seine Bewohner erhalten werden. Dies wird in naher Zukunft kaum zu sichern sein:

1. Geht man davon aus, daß etwa 11 Millionen Wohnungen (von 23 Millionen in der BRD) modernisierungsbedürftig und etwa 7 Millionen modernisierungsfähig sind, entstehen bei einem durchschnittlichen Aufwand von dreißigtausend DM/Wohneinheit Gesamtkosten von 210 Milliarden DM. Verteilt man diese Investitionen auf 10 Jahre, so steht jährlich einem Aufwand von 21 Milliarden DM ein gezielter Förderungsbetrag gegenüber, der nur einen Teil der 0,75 Milliarden DM Städtebauförderungsmittel/Jahr in Anspruch nehmen kann (die anderen Teile werden durch Sanierungen, Förderungen von Einzelvorhaben etc. beansprucht). Selbst wenn man davon ausgeht, daß die ungesteuerten Modernisierungsförderungen (über Steuererleichterungen) ein Mehrfaches der direkten Modernisierungsförderung betragen, so steht offensichtlich die Schere zwischen Modernisierungsbedarf und Modernisierungsförderung weit offen.

2. Allein wegen der demographischen Entwicklung wird die Nachfrage nach Altbauwohnungen drastisch zurückgehen. Wichtigste Nachfrager für diese Wohnungen sind zur Zeit junge Ehepaare. Die Zahl der Eheschließungen, die heute etwa bei 5,3 Millionen/Jahr liegt, wird bis zum Jahr 1995 bis auf 3,5 Millionen zurückgehen. In diesem Jahr wird auch die physische Erhaltung der Altbausubstanz vor kritische Grenzen stoßen.

3. Die Förderung der Wohnungsmodernisierung erreicht nicht die vom Gesetzgeber angesprochenen Problemgebiete (die dichtüberbauten, kleinparzellierten Gründerzeitgebiete oder die »Grauen Zonen« der Innenstadtbereiche), sie fließt überwiegend in die relativ problemlose Erneuerung von Wohnsiedlungen der 20er und 30er und ebenso der 50er Jahre. Statistisch bleibt die unmittelbare Modernisierungsförderung unter der Fühlbarkeitsschwelle. Die Folge ist, daß die älteren Bestände immer weiter abgewertet und damit die bestehenden qualitativen Unterschiede im Wohnungsbestand immer größer werden. Selbst die ungezielte Förderung etwa über Steuervergünstigungen kann nicht in Gebieten wirksam werden, die von relativ einkommensschwachen Mietern und Eigentümern bewohnt werden (dies gilt für nahezu alle oben beschriebenen Problemgebiete).

4. Die Sanierung nach dem Städtebauförderungsgesetz kann nur einen geringen Bereich der problematischen Stadtteile erneuern. Wegen der Verfahrens- und Finanzierungsprobleme werden zunehmend kleinere Inseln aus dem Zusammenhang der Stadtteile geschnitten, mit einem Sonderrecht belegt und dann — nach Abschluß des Verfahrens — dem »freien Spiel der Kräfte« überantwortet. Mit der Veränderung der baulichen ist in der Regel eine Veränderung der sozialen Strukturen dieser Stadtteile verbunden, die Diskrepanzen zwischen erneuerten und vernachlässigten Gebieten werden größer. Wegen der finanziellen Belastungen sind die Kommunen immer weniger in der Lage, ihren Eigenanteil zu finanzieren (nach einer Untersuchung im Jahre 1978 von 34 Sanierungsfällen lagen die unrentierlichen Kosten bei 56 % der Gesamtkosten). Die Diskrepanz zwischen Sanierungsnotwendigkeit und der Mitwirkungsfähigkeit von Mietern, Eigentümern und Kommunen ist nicht mit einem konventionellem Einsatz des Städtebauförderungsgesetzes abzubauen.

5. Trotz einer breiten öffentlichen Unterstützung des Schutzes historischer Stadtteile kann die Denkmalpflege die hochgesteckten Erwartungen nicht einlösen. Dies liegt einmal an der räumlichen (vom Einzelgebäude über das Ensemble zum Stadtteil, ja sogar zur gesamten gebauten Umwelt), und sachlichen (vom sakralen oder feudalen Monument zum Bürger- und Arbeiterhaus, zur Fabrik und zum Förderturm) Ausweitung ihrer Aufgaben bei ansonsten nur geringfügig erhöhten Mitteln, zum anderen in der nach wie vor fehlenden rechtlichen Absicherung gerade der »kleinen« Baudenkmale.

6. Die Verunsicherung der Architekten bei »Neuem Bauen in alter Umgebung« ist groß. Kaum ein Neubau fügt sich wie selbstverständlich in die vorhandene Substanz, selbst detaillierte Gestaltungssatzungen bieten keine Sicherheit vor Verunstaltungen und fördern allenfalls die langweilige »Satzungsarchitektur«, die ebenso wie brutale Neubauten die Qualitäten historischer Stadtteile zerstört. Die aktuellen Architektur-Diskussionen zeigen eher Wege in die falsche Richtung (etwa den »Neuen Rationalismus« mit seinem elektrischen Formenvokabular, das vorhandene Strukturen und Bedürfnisse negiert) als eine Bewältigung der schwierigsten Bauaufgaben: Integration neuer Bauten (die als solche ohne historisierende Maske erkennbar sein sollten!) in eine historische Baustruktur.

7. Während die Ergebnisse dieser Diskussion unter Architekten weitgehend auf der Ebene von Wettbewerbsentwürfen, Zeitschriften und Kunstmarktblättern stecken bleiben, hat sich der Bauproduktmarkt längst des prosperierenden Feldes der Erneuerung bemächtigt. Bauteile, die ausschließlich für Neubauten entworfen waren, finden nun Absatz bei der Modernisierung von Altbauten: Aluminiumtüren, Ganzglas-kunststofffenster, wärmedämmende Verkleidungen verändern das Bild der Altstädte ebenso schnell wie der Straßenbau, die Anlage neuer Parkplätze, aber auch die Verfremdung durch beliebig auswechselbare Fußgängerzonen.

In Kenntnis dieser Probleme wird zur Zeit eine Reihe von möglichen Verbesserungen des Instrumentariums und des Planungsprozesses diskutiert:

- **MASSNAHMEN MITTLERER INTENSITÄT** sollen notwendige Aus- und Umbaumaßnahmen zur Erhaltung des älteren Gebäudebestandes in »Einfachen Erneuerungsgebieten« fördern,
- die **MODERNISIERUNG IN KLEINEN SCHRITTEN** geht von einer Reduzierung der bisher an Neubauten orientierten Standards und von einer Realisierung in mehreren Phasen aus: damit sollen der Umfang der Maßnahmen und die Mitwirkungsfähigkeit von Bewohnern zur Deckung gebracht werden,
- die **WOHNUMFELDVERBESSERUNG** soll die Wohnvoraussetzungen insgesamt verbessern: die Gestaltung wohnungsnaher Freiräume, die Entlastung des Straßenraums vom Verkehr, der Bau von Gemeinschaftseinrichtungen zum Ausgleich knapper Wohnverhältnisse, der Ausbau sozialer Infrastruktur;
- das **DENKMALSCHUTZGESETZ** in Nordrhein-Westfalen soll die Voraussetzung zur Erhaltung historischer Substanz verbessern,
- eine kontinuierliche **BAUBERATUNG** soll die Qualitäten architektonischer Konzeptionen heben und gleichzeitig Auswüchse des Bauproduktmarktes verhindern helfen.

Wie hoch sind die Aussichten einzuschätzen, mit diesem verbesserten Instrumentarium eine umfassende erhaltende Erneuerung realisieren zu können? Bereits mit den vorhandenen Instrumenten können Strategien vorweggenommen werden, die an sich erst bei einer Realisierung der angestrebten Verbesserungen planerischer Instrumente wirksam werden können. Am Beispiel einer historischen Altstadt und eines innenstadtnahen Wohngebietes sollen erste Erfahrungen aufgezeigt werden.

#### A. Erhaltende Erneuerung einer historischen Altstadt: Remscheid — Lennep

In der Altstadt wohnen überwiegend einkommensschwache Schichten (20% der Bewohner sind Rentner, knapp 30%



Abb. 1

(Foto: Zlonicky)



Abb. 2

(Foto: Zlonicky)

Ausländer, ein relativ hoher Anteil an unvollständigen Familien und Lebensverhältnissen unterhalb des Existenzminimums) in schlecht erhaltenen Gebäuden und schlecht ausgestatteten Wohnungen. Die überwiegend »kleinen« Eigentümer sind nicht in der Lage, umfangreiche Instandsetzungsarbeiten zu leisten. Eine Sanierung wird seit langem angestrebt, vorbereitende Untersuchungen nach StBauFG 1975 abgeschlossen, weiterführende Untersuchungen 1978 eingeleitet. Wegen des hohen Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfs und wegen Auflagen der Denkmalpflege sind Aufwendungen zu erwarten, die von den derzeitigen Bewohnern kaum getragen werden können. Der Aufwand an wohnungs- und gebäudebezogenen Maßnahmen soll im Standard reduziert und auf längere Zeiträume verteilt werden, die Modernisierung von Wohnungen einkommensschwacher Familien und alter Bürger soll gegebenenfalls zurückgestellt werden. Hier muß ein »kompensatorischer Städtebau« die an sich notwendigen gebäude- und wohnungsbezogenen Maßnahmen substituieren, damit die Altstadt Wohnort für die derzeitigen Bewohner bleiben kann, damit ihre Wohnbedingungen ohne unzumutbare Belastungen verbessert werden können:

- Ein 1968 rechtskräftig gewordener Bebauungsplan, der die Altstadt zum Kerngebiet mit einer neu ausgebauten Ringstraße bestimmt, wird schrittweise aufgehoben und durch neue B-Pläne ersetzt, die differenziert auf altstadttypische Nutzungen eingehen, das Wohnen sichern und das winkelige Straßennetz als Erschließungssystem interpretieren, das auf den Einbau künstlicher Hindernisse zur Verkehrsberuhigung verzichten kann.
- Das Freiflächendefizit in der Altstadt kann durch eine bessere Zugänglichkeit der außerhalb der Wallanlagen liegenden Gärten und Parks ausgeglichen werden: statt der trennenden Ringstraße werden kurze, sichere Wege zu benachbarten Quartieren ausgewiesen.
- Die Verkehrsberuhigung hat hier eine Doppelfunktion: sie soll die Lärmbelastung vermindern und den an sich notwendigen Einbau von Schallschutzfenstern ersetzen; sie kann kommunikationsfreundliche Freiflächen im Straßenraum anbieten, die sonst nur mit hohem Aufwand im Blockinnenbereich freigeräumt werden könnten.
- Die Wohnungen sind klein, besonders bei Ausländern überbelegt. Einen Ausgleich können Gemeinschaftseinrichtungen bieten (z. B. Ausländerhaus, Mopedwerkstatt, Jugendzentrum), die besonders gut in leerstehenden Fabriken untergebracht werden können. Auch damit wird ein Doppelleffekt erreicht: einesteils werden die knappen Wohnflächen indirekt erweitert, andererseits bleibt das räumliche Erscheinungsbild der Fabrik als Zeugnis frühindustrieller Entwicklung erhalten.

- Für die soziale Infrastruktur gilt hier eher das Ziel der Erhaltung von Einrichtungen, die in ihren Ergänzungsfunktionen für die spezifischen Bewohnerbedürfnisse wichtig sind, als eine Neuausstattung mit solchen Einrichtungen, die den üblichen Planungsstandards entsprechen. Ein Beispiel: das alte Hallenbad erfüllt eine Ersatzfunktion für die fehlenden sanitären Einrichtungen der Wohnungen (über 60 % verfügen nicht über ein eigenes Bad) und überdies eine soziale Funktion als Treffpunkt. Die Schließung des Hallenbades hätte den Zwang kurzfristiger Modernisierung mit Einbau von Bädern zur Folge, eine Erhaltung kann sowohl die mangelnde Ausstattung der Wohnungen wie auch die knappen Wohnflächen kompensieren.

- Mit der Wohnumfeldverbesserung soll eine Modernisierung in kleinen Schritten eingeleitet werden. Dafür bieten sich in einer ersten Stufe leerstehende Gebäude im Besitz der Stadt an, hier können Erfahrungen auch mit einfachen Standards gesammelt werden.



Abb. 3: An dieser Stelle läge nach den Festsetzungen des bisherigen Bebauungsplanes eine breite Ringstraße — heute ist der Zusammenhang von dichter Bebauung und öffentlichen Grünräumen gesichert. (Foto: Zlonicky)

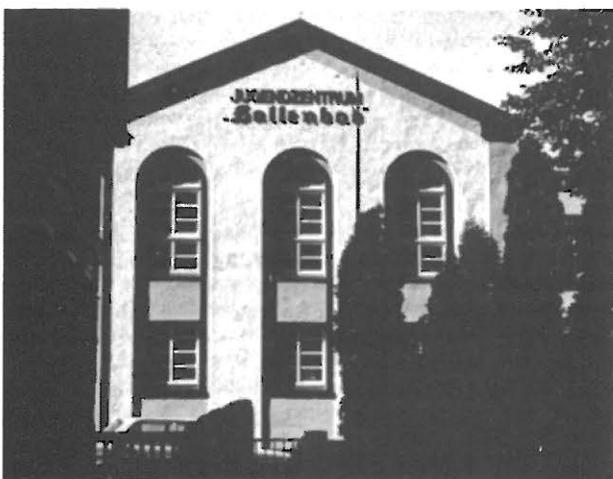


Abb. 4: Im alten Hallenbad wurde inzwischen ein Jugendzentrum eröffnet. (Foto: Zlonicky)



Abb. 5

(Foto Zlonicky)



Abb. 6: 1975 bereits zum Abbruch bestimmt, ist dieses Doppelhaus heute ein Vorzeigestück der erhaltenden Stadterneuerung.

(Foto: Zlonicky)

## B. Erhaltende Erneuerung eines Gründerzeit-Quartiers: Wuppertal Elberfeld-Nord

Die Elberfelder Nordstadt ist mit ihrer Bau- und Sozialstruktur ein typisches Wohn-Mischquartier der Gründerzeit. Die hohe Einwohnerdichte (461 E/ha) und hohe Bebauungsdichten (durchschnittliche GFZ 1,66) sind verbunden mit erheblichen Freiflächendefiziten. Den überwiegend schlecht ausgestatteten Wohnungen (71 % ohne WC, 73 % ohne Bad) stehen lediglich 5 % vollausgestattete Wohnungen gegenüber. Durch die Abwanderung hat sich die soziale Segregation verstärkt (40 % aller Haushaltsvorstände sind Rentner, knapp 11 % der Bewohner sind ausländische Arbeitnehmer). Die Wohnungsmieten liegen unter 3 DM/qm. Die er-



Abb. 7 und 8: Ein Beispiel für viele: ein Straßenraum, ein überbauter Innenhof. (Foto: Zlonicky)

ste, seit vier Jahren realisierte Erneuerung wird im Rahmen des Städtebauförderungsgesetzes als „Erhaltende“, jedoch in Wirklichkeit durchgreifende Erneuerung eines Blocks angelegt. Wirkungsanalysen der bisher durchgeführten Maßnahmen zeigen, daß 30 bis 40 % der Wohnbausubstanz abgerissen und überwiegend durch Neubauten ersetzt werden, daß das Wohnungsangebot durch Vergrößerungen zum Teil über 20 % reduziert wird, daß durch Betriebsverlagerungen und Abwanderungen ein Teil der kleinen Geschäfte und Gastwirtschaften die Existenzgrundlagen verliert. Nahezu die Hälfte aller Mieterhaushalte im Sanierungsgebiet ist nicht in der Lage, die Mieten der modernisierten bzw. neugebauten Wohnungen (4,50/qm) zu tragen, immerhin 30 % der Mieter mußten ausziehen bzw. umgesetzt werden. Mit der verstärkten Abwanderung der deutschen Bevölkerung verbunden ist ein erheblich verstärkter Anteil sogenannter Problemhaushalte. Vor diesem Hintergrund ist erklärlich, daß bei den als Ersatzwohnraum angebotenen Neubauwohnungen (mit relativ großen Wohnflächen pro Wohneinheit) Belegungsschwierigkeiten bestehen. Vergewärtigt man sich die Tatsache, daß der überwiegende Teil der bislang durchgeführten Maßnahmen in einem relativ guterhaltenen Teilbereich (0,6 ha) eines erneuerungsbedürftigen Stadtquartiers (über 70 ha) angesiedelt ist, das wiederum nur einen Bruchteil der für Wuppertal geschätzten sanierungsverdächtigen Gebiete (nahezu 300 ha) darstellt, so werden Grenzen und Erweiterbarkeit eines solchen Vorgehens deutlich. Die Kosten für die bisherigen Maßnahmen wurden mit ca. 10 Millionen DM angegeben, zum Vergleich: hochgerechnet auf den Gesamtbereich der Elberfelder Nordstadt ergäben sich Kosten von über 900 Millionen DM — die gesamte Städtebauförderung des Bundes beträgt 1978 nur 730 Millionen DM.

Ein alternatives Konzept, entwickelt im Rahmen eines Forschungsauftrages des Innenministers Nordrhein-Westfalen, geht von folgenden Ansätzen aus:

- Bei der Festlegung von Art und Umfang der Modernisierung sollen die gebiets- und gebäudetypischen Ausgangsbedingungen stärker berücksichtigt werden: die Bewohner nehmen gern bestimmte Nachteile (z. B. gefangene Räume) in Kauf, wenn dafür die Mietsteigerungen in Grenzen gehalten werden.
- Bereits realisierte Verbesserungen, wie z. B. vom Mieter eingebaute Duschgelegenheiten, sollen bei der Modernisierung möglichst nicht zerstört, sondern weiter ausgebaut werden.
- Die Aufgliederung des notwendigen oder wünschenswerten Modernisierungsumfanges in verschiedene, zeitlich realisierbare Maßnahmenbündel ist technisch möglich, wenn auch eine beliebige Teilung des Maßnahmenumfangs nicht sinnvoll ist. In jedem Fall ist die schrittweise Modernisierung hinreichend flexibel, um je nach Bedarf in kleinen Schritten einen hohen Modernisierungsstandard zu erreichen, den Maßnahmenumfang auf eine Teilmodernisierung zu beschränken oder bereits vorhandene Verbesserungen zu ergänzen.
- Bei der Wohnumfeldverbesserung kann es bei Einhaltung des Ziels einer erhaltenden Erneuerung einerseits, konkurrierenden Ansprüchen etwa des ruhenden Verkehrs andererseits nicht zu einer nennenswerten Erweiterung benutzbarer Freiräume kommen. Um so mehr muß es darum gehen, z. B. kleine, verfügbare Teilflächen im Blockinneren zu abgeschirmten Spiel- und Aufenthaltsflächen anzubauen, Gemeinschaftseinrichtungen in bestehenden Nebengebäuden unterzubringen, kurze Fußwege zu nahen Grünflächen zu schaffen u. a. m.
- Trotz der eindeutigen Ausrichtung auf private Investitionen kommt der Stadt in mehrfacher Hinsicht eine unterstützende Funktion zu: als Berater bei der Festlegung eines

**PROBLEMTYP**

**1 VERBESSERUNG DER NUTZBARKEIT**

**PROBLEMTYP**

**2 GEMEINSAME VERBESSERUNG**

**PROBLEMTYP**

**3 GEMEINSAME VERBESSERUNG**

**PROBLEMTYP**

**4 VERKAUF EINES GRUNDSTÜCKTEILS**

**PROBLEMTYP**

**5 VERKAUF EINES GRUNDSTÜCKTEILS**

**PROBLEMTYP**

**6 EINRICHTUNG VON STELLPLÄTZEN**

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten, besonders in/zu befalligen Nebengebäuden
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden
3. Ausbessern/verkleinern Treppen der betroffenen Flächen und Bauelemente
4. Einlassen von Molltonnenlegen und einer Molltonnenkammer
5. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
6. Anlegen eines Abstellplatzes
7. Einrichten eines Stellplatzes

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten, besonders in/zu befalligen Nebengebäuden
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden
3. Ausbessern/verkleinern Treppen der betroffenen Flächen und Bauelemente
4. Einlassen von Molltonnenlegen und einer Molltonnenkammer
5. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
6. Anlegen eines Abstellplatzes
7. Einrichten eines Stellplatzes

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten, besonders in/zu befalligen Nebengebäuden
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden
3. Ausbessern/verkleinern Treppen der betroffenen Flächen und Bauelemente
4. Einlassen von Molltonnenlegen und einer Molltonnenkammer
5. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
6. Anlegen eines Abstellplatzes
7. Einrichten eines Stellplatzes

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten auf der im Verhältnis verbleibenden Grundstücksfläche
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden der nicht überbauten privaten Grundstücksfläche
3. Neue Grundstücksabgrenzung durch markantester Septizientenkammer
4. Einlassen einer Molltonnenkammer
5. Einrichten einer Septizienten- und einer Molltonnenkammer
6. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
7. Anlegen eines Abstellplatzes
8. Einrichten von Gartrassen für den öffentlichen Verkehrs
9. Führen im Gemeinschaftsgebiet bzw. öffentlichen Grundstücken Maßnahmen zur Lösung eines Abwasserproblems eines Hauses und von Stellflächen durch Treppentritt bzw. Gelände

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten auf der im Verhältnis verbleibenden Grundstücksfläche
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden der nicht überbauten privaten Grundstücksfläche
3. Neue Grundstücksabgrenzung durch markantester Septizientenkammer
4. Einlassen einer Molltonnenkammer
5. Einrichten einer Septizienten- und einer Molltonnenkammer
6. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
7. Anlegen eines Abstellplatzes
8. Einrichten von Gartrassen für den öffentlichen Verkehrs
9. Führen im Gemeinschaftsgebiet bzw. öffentlichen Grundstücken Maßnahmen zur Lösung eines Abwasserproblems eines Hauses und von Stellflächen durch Treppentritt bzw. Gelände

**MASSNAHMEN**

1. Eindeckelungs- und Auflockerarbeiten, besonders in/zu befalligen Nebengebäuden
2. Anrecht von Treppentritt/Anbauwänden zwischen Treppentritt und Molltonnen
3. Ausbessern/verkleinern Treppen der betroffenen Flächen und Bauelemente
4. Einlassen von Molltonnenlegen
5. Einrichten einer Septizienten- und einer Molltonnenkammer
6. Anlegen eines Kleinanliegersplatzes
7. Anlegen eines Abstellplatzes
8. Einrichten von Gartrassen für den öffentlichen Verkehrs
9. Führen im Gemeinschaftsgebiet bzw. öffentlichen Grundstücken Maßnahmen zur Lösung eines Abwasserproblems eines Hauses und von Stellflächen durch Treppentritt bzw. Gelände

Abb. 9: Varianten zur Neugestaltung des engeren Wohnumfeldes.

sinnvollen Maßnahmenumfangs und der Finanzierung, als Betreuer bei der Durchführung der Maßnahmen, als Koordinator bei der Abstimmung insbesondere der Maßnahmen im Wohnungsumfeld.

**Folgerungen**

Ohne aus der Skizze von zwei Beispielen allgemeingültige Schlüsse ziehen zu wollen, ohne jedoch den Hintergrund der Erfahrungen anderer Fälle aufzublenden, seien hier einige Einsichten genannt.

Eine umfassende Erhaltende Erneuerung ist mit extensiver Nutzung des derzeitigen Instrumentariums in besonders glücklichen Fällen möglich. Dabei sind jedoch folgende Punkte zu beachten:

- Auch für die Erhaltende Erneuerung gelten die gleichen Bedingungen wie für sonstige Sanierungsgebiete oder —

nur graduell unterschieden — auch für Modernisierungskonzepte: sie führen zu einer Aufwertung des Gebietes, die nicht ohne Folgen für die Bewohner bleiben kann. Einerseits müssen Investitionsanreize für die Hauseigener geschaffen werden, die diese dazu bewegen, ihren Besitz zu erneuern, andererseits ist die Wirkung öffentlicher Subventionen kaum zu kontrollieren. Die „Modernisierung in kleinen Schritten“ kann diese Gratwanderung besser bewältigen als andere Strategien.

- Die initierende Wirkung von „Maßnahmen mittlerer Intensität“ dürften sich in Grenzen halten in jenen Problemgebieten, die gleichermaßen durch einkommensschwache Mieter wie investitionsunfähige Eigentümer gekennzeichnet sind: damit sind jene „Milieu“-Quartiere gefährdet, deren Erhaltung einer breiten Öffentlichkeit wichtig ist.
- Die flankierende Wirkung einer Koppelung gebäudebezogener mit wohnumfeldbezogenen Maßnahmen kann zu Miet-

steigerungen führen, die über die Mitwirkungsfähigkeit der Bewohner hinausgehen. Jedoch ist damit noch nicht unbedingt in jedem Altbaugbiet ein „Pöselndorf-Effekt“ ausgelöst — dafür fehlt jeder empirische Nachweis.

- Die substituierende Wirkung einer Wohnumfeldverbesserung hat ihre zeitlichen Grenzen: auf die Dauer können gebäude- und wohnungsbezogene Maßnahmen nicht umgangen werden, wenn mit der sozialen auch die physische Struktur erhalten werden soll.

- Besonders schwierig wird die Situation der Bewohner, wenn das soziale Instrumentarium des Städtebauförderungsgesetzes in „Einfachen Erneuerungsgebieten“ nicht zur Verfügung steht: dies soll nach den anstehenden Novelierungen für alle Sanierungsgebiete außerhalb der kleinen Städtebauförderungsgesetz-Inseln bisheriger Verfahrensweise gelten.

Wenn gebietsspezifische Konzeptionen einer Erhaltenden Erneuerung durchgesetzt werden sollen, sind intensive Vorbereitungen und begleitende Kontrolle der Durchführung notwendig: wie sollen die dafür notwendigen Mittel und Kapazitäten bereitgestellt werden, wenn mit der bereits gültigen „Beschleunigungsnovelle“ solche Untersuchungen als verzichtbar angegeben werden?

Die alleinige Verbesserung des Instrumentariums reicht jedoch nicht aus, um eine Erhaltende Erneuerung in Innenstädten und alten Wohnquartieren für die derzeitigen und künftigen Bewohner zu sichern. Dazu sind nicht allein rechtliche oder technische Mittel, eher die Überzeugungskraft einer weittragenden, realistischen Idee zu vermitteln. Die „Grüne Charta von der Mainau“ kann hier ein Vorbild für eine „Charta der Altstadtquartiere“ sein.



Baumbeete in der Lautenschlagerstraße (Foto: Stadtmessungsamt Stuttgart, Arch. Nr. L 612/43). Vgl. Beitrag KÜNNE.

## Verkehr — Landschaft — Umwelt: Möglichkeiten eines Kompromisses

### 1. Das Problem

Kaum eine Erscheinung unserer so sehr auf technischen Fortschritt bedachten Industriegesellschaft hat sich in den letzten 20 Jahren als so nachteilig für Landschaft und Umwelt erwiesen, wie der Verkehr — und zwar vor allem der Straßenverkehr.

Unter dem zunehmenden Druck ständig wachsender Motorisierung nahmen Straßenplanung und Straßenbau vielerorts Ausmaße an, die mit pfleglicher Landschaftserhaltung nicht mehr vereinbar scheinen.

Das Statistische Landesamt<sup>1</sup> hat kürzlich berechnet, daß sich das Verkehrsnetz in Baden-Württemberg jährlich um rund 900 km (rd. 2 %) ausdehnt. Seit 1950 ist es von 47 000 auf fast 73 000 km Länge gewachsen, was einen Flächenverlust von ca. 30- bis 40 000 ha bedeutet. Die stärksten Verluste traten dabei in den Verdichtungsräumen auf.

Andererseits muß man sehen, daß sich im gleichen Zeitraum die Zahl der Personenkraftwagen in Baden-Württemberg von 323 000 auf 3,8 Mio. auf das fast 40fache erhöhte, und daß man bis 1990 wohl nochmals mit einer Zunahme um rd. 20 % auf ca. 4,6 Mio. rechnen muß.

Mit der Motorisierung wuchs die Mobilität weitester Bevölkerungskreise und begünstigte wiederum die Abwanderung aus den aus verschiedenen Gründen unwirtlicher werdenden Städten. Im gleichen Zusammenhang wuchs der Freizeitverkehr überproportional: immer mehr Menschen wollen und können mit dem eigenen Fahrzeug in ihrer Freizeit näher und entfernter liegende Erholungsbereiche aufsuchen.

Öffentliche Verkehrsmittel — in aller Regel sichtbar umweltfreundlicher als Autoverkehr — hielten in dieser Zeit in technologischer und netzmäßiger Entwicklung nicht Schritt und müssen auch in Zukunft noch mühsam aufholen, was eine ungünstige Verkehrspolitik ihnen jahrzehntelang verwehrte.

Zur flächenzehrenden Wirkung von Verkehrsbauten kommen in immer schlimmer werdendem Ausmaß Emissionsbeeinträchtigungen aus Abgasen und Lärm hinzu: so wurden nach<sup>2</sup> z. B. im Jahre 1969 im Gesamtgebiet der Bundesrepublik vom Kfz-Verkehr an Schadgasen ermittelt:

3,647 Mio. Tonnen CO  
0,814 Mio. Tonnen NO<sub>x</sub>  
0,474 Mio. Tonnen CH  
und 0,057 Mio. Tonnen SO<sub>2</sub>

Für 1980 rechnet man mit einer Zunahme auf:

5,213 Mio. Tonnen CO (= + 42 %)  
1,220 Mio. Tonnen NO<sub>x</sub> (= + 50 %)  
0,687 Mio. Tonnen CH (= + 44 %)  
und 0,096 Mio. Tonnen SO<sub>2</sub> (= + 68 %)

Für die Lärmemissionen mögen folgende Zahlen aus Stuttgart stehen, wo

117 km Straßen mit mehr als 70 dB (A) Tagesdauerschallpegel vorhanden sind.

Aufgrund dieser kurzen Negativ-Bilanz erscheint die Konsequenz „Schluß mit weiterem Straßenbau“ eigentlich unausweichlich — praktikabel ist sie aber nur bedingt.

Auch wenn — mindestens für die Verdichtungsräume — durch Ausbau attraktiver Nahverkehrsmittel ein hoffentlich

nennenswerter Anteil aus dem individuellen Autoverkehr „abgesaugt“ werden kann, verbleibt auch künftig ein erheblicher notwendiger Straßenverkehr, der in gewissem Umfang auch weitere Straßenneubauten unabdingbar macht. Die Frage nach dem „Wieviel“, „Wo“ und „Wie“ bleibt dann als Kernfrage für das weitere Vorgehen.

### 2. Thesen zur Lösung des Problems

Zur Lösung dieses schwierigen Problems sind in den letzten Jahren zahlreiche umfangreiche Untersuchungen und Betrachtungen aufgestellt worden, auf die im einzelnen einzugehen zu mühselig, langwierig und im Rahmen dieses Vortrags auch unmöglich wäre. Deshalb soll an *einigen Thesen* versucht werden, *Möglichkeiten eines Kompromisses* für die Konstellation Verkehr — Landschaft — Umwelt aufzuzeigen.

#### These I

*Vorhandene Straßennetzplanungen sind auf ihre unabwiesbare Notwendigkeit hin zu überprüfen. Neue Netzabschnitte und Aufweitungen vorhandener Abschnitte sollen künftig in erster Linie zur Entlastung stark beeinträchtigter Baugebiete erfolgen.*

Die Konzeption zahlreicher Generalverkehrspläne der 60er Jahre ging in der Regel von systematischer Straßennetzbildung aus tangentialen und radialen Elementen aus. Die der Bemessung zugrunde gelegten Prognosebelastungen orientierten sich oft an übertriebenen Flächennutzungsvorstellungen und an zu weitgehenden Vorstellungen über die erwünschte Freizügigkeit des Individualverkehrs. Strukturänderungen, wie sie in den meisten Städten inzwischen eingetreten sind, konnten so nicht vorhergesehen werden. In Stuttgart z. B. basiert der Generalverkehrsplan von 1962 auf einem durch den seinerzeitigen Flächennutzungsplan ausgewiesenen Einwohnerzuwachs von 630 000 auf 830 000 Einwohner. Abwanderung von über 100 000 deutschen Einwohnern, Zuzug von etwa gleichvielen ausländischen Mitbürgern, grundsätzlich veränderte Ansprüche an Wohnraumstandards etc. haben Stuttgarts Einwohnerzahl in den letzten Jahren nicht zu-, sondern auf 580 000 Einwohner abnehmen lassen.

Die inzwischen nachdrücklich geförderte Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs läßt zum weiteren eine Reduktion des Individualverkehrs zu. Allerdings muß diese durch flankierende Maßnahmen — wie z. B. Restriktionen im Parkierungsangebot — begünstigt oder erzwungen werden. Auf jeden Fall setzt sich mehr und mehr die Vorstellung durch, daß auch unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht zwei konkurrierende Verkehrssysteme Schiene/Straße ausgebaut werden können.

Auf der anderen Seite ist in den Städten allgemein zu beobachten, daß vorhandene und notwendigerweise neu hinzukommende Straßen in den berührten Baugebieten unerträgliche Lärm- und Abgasimmissionen verursachen. Wirksame Entlastung ist oft nur zu erreichen, wenn der nicht gebietsbezogene störende Verkehr herausgenommen und über eine das Baugebiet umfahrende Straße geführt oder wenigstens auf einigen wenigen Straßen unter Beruhigung anderer konzentriert wird. Unter diesen Prämissen verbleibt von den frü-

her angestrebten „optimal“ gestalteten Straßennetzen häufig nur noch ein Restsystem aus Ortsteilentlastungsstraßen und zwingenden Netzverbindungsstraßen.

#### These II

*Neue Verkehrswege sollen so knapp und landschaftsverträglich wie möglich dimensioniert und trassiert werden. Unvermeidliche Eingriffe sind durch geeignete Rückbaumaßnahmen zu entschärfen.*

Diese Forderung trifft in der Tat den „nervus rerum“ der Verkehrsplanung vor allem in Verdichtungsräumen. Der zwischen den meist engbenachbart liegenden Stadtteilen verbleibende Freiraum gewährt nur noch knappe Freiheitsgrade bei der Trassierung neuer Verkehrswege. Wichtige Landschaftszonen — meist auch klimatisch von Bedeutung — müssen oft genug erhalten, einen Verkehrsweg aufzunehmen, der sich sonst nirgends unterbringen läßt.

In sichtbarer Weise beeinträchtigt der Ausbau eines Verkehrsweges die Landschaft, indem er ihr Fläche entzieht. Geringstmögliche Störung bedeutet also geringstmögliche Flächeninanspruchnahme, bedeutet geringstmögliche Bemessung z. B. des Straßenquerschnitts und der Straßenknotenpunkte.

Das Bemühen des Verkehrsplaners muß sich also darauf richten, bei der Auswahl der Standards und Richtwerte nicht zu überziehen; z. B. also die Ausbaugeschwindigkeit und damit Kurvenhalbmesser, Quer- und Längsneigungen etc. entsprechend anzusetzen. An sich verständliche Bestrebungen, einen mit Reserven ausgestatteten Querschnitt zu verwenden, sollten sich in Bereitschaft zur Beschränkung wandeln, selbst wenn im Verkehrsablauf gewisse Stauerscheinungen in Kauf zu nehmen wären. Daß dabei keine unsinnigen Beschränkungen zulässig sind, die den verkehrlichen Wert der Anlage in Frage stellen würden, ist allerdings all denen entgegenzuhalten, die für „Beschränkung um jedem Preis“ sind. Ein *ständig* „aufgestauter“ Verkehr ist ein schlechter Beitrag zum Umweltschutz, (siehe Bild 1).

Sparsamkeit ist aber nicht nur bei den „großen“ Verkehrsanlagen am Platze, sondern genauso auch bei den der Erschließung der Baugebiete dienenden Straßensystemen. Ob es um die gerade noch vertretbare Breitenmessung eines befahrbaren Wohnwegs oder um die Anzahl und Anordnung von Stellplätzen geht, in jedem Fall sollte die Lösung gesucht werden, welche den geringstmöglichen Eingriff mit sich bringt.

In bestimmten Fällen wird nur eine Straßenführung im Tunnel einen störenden Landschaftseingriff vermeiden. Als Beispiel hierzu aus Stuttgart sei auf die Planung eines Tunnels für die Filderquerstraße hingewiesen. Die Filderquerstraße — eine für die Entlastung von zahlreichen südlichen Stuttgarter Stadtbezirken wichtige Umfahrungsstraße im Zuge des

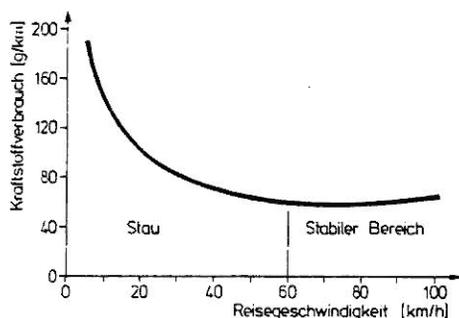


Abb. 1: Spezifischer Energiebedarf von Pkw in Abhängigkeit von den Fließbedingungen des Verkehrs. (Quelle: Lit. 3)

Mittleren Rings — durchschneidet im Weidachwald ein beliebtes Naherholungsgebiet, dessen vollkommener Schutz nur in einem Tunnel von ca. 1 km Länge besteht.

Im übrigen ist zu hoffen, daß die gemäß § 8 Abs. 4 Bundesnaturschutzgesetz geforderten landschaftspflegerischen Begleitpläne für in Natur und Landschaft eingreifende Straßenbauprojekte künftig bereits im Planungszustand nachweisen, wie diese Eingriffe durch geeignete Rückbau- und Rekultivierungsmaßnahmen ausgeglichen werden können. In Baden-Württemberg hat das zuständige Ministerium vor wenigen Monaten Näheres in einem Erlaß geregelt. Auch der Bundesverkehrsminister hat inzwischen entsprechend reagiert.

#### These III

*Bei neuen und vorhandenen Verkehrswegen ist ein bestmöglicher Umweltschutz, vor allem Schutz gegen schädliche Emissionen erforderlich.*

Zwischen Verkehrsweg und Umwelt besteht durchaus keine nur einseitige Abhängigkeit: Straße oder Schiene beeinflussen fraglos die Umwelt, umgekehrt übt die Umwelt auf Bestand und Sicherheit der Verkehrswege bestimmte z. T. auch nachteilige Wirkungen aus.

Nach Krell<sup>3</sup> kann folgender Katalog möglicher Beeinträchtigungen genannt werden:

Umwelt ←	← Straße	← Umwelt
Energiebedarf		Bodenbewegungen
Rohstoffverzehr		(Senkungen, Rutschungen)
Bodeninanspruchnahme		Überschwemmungen
Naturhaushalt		Wind
Schadstoffe (Abgase)		Nebel
Verkehrslärm		Wasserglätte
Erschütterungen		Eisglätte
Trennwirkung		Schnee
Stadt- und Landschaftsbild		Tiere auf der Fahrbahn

Nicht nur zwischen den Zielen „Sicherstellung der Funktion und Sicherheit der Straße“ und „Minimierung nachteiliger Umweltwirkungen“ treten dabei Zielkonflikte auf, sondern auch bei dem Bemühen, die Umweltwirkungen selbst zu minimieren. Eine Förderung des einen Zieles (z. B. Flächen zu sparen) kann ein anderes Ziel (z. B. Lärmschutz) beeinträchtigen. Welchen Wirkungen kritische Bedeutung zukommt, ist bei jedem konkreten Objekt sorgfältig zu prüfen.

Auf Lärm- und Abgasemissionen — als besonders gravierende „Umweltstörer“ — soll hier näher eingegangen werden.

#### 1. Lärm

Von Verkehrswegen ausstrahlender Lärm kann sowohl für Anwohner in Baugebieten als auch für Erholungssuchende in Erholungsbereichen unerträglich sein. Hochbelastete Autostraßen und Schienenwege können dazu beitragen, daß Stadtgebiete und Erholungszonen unbenutzbar werden. Diese Gebiete durch geeignete Maßnahmen zu schützen, ist deshalb eine zwangsläufige Forderung.

Für entsprechende Maßnahmen am Verkehrsweg und seiner Nachbarschaft gibt es inzwischen einen konkreten Katalog. Zu unterscheiden sind dabei Maßnahmen der

- a) Abstandsvergrößerung
- b) Abschirmung
- c) Abkapselung (siehe hierzu Bild 2).

zu a) *Abstandsvergrößerung*

Abstandsvergrößerung bedeutet, den störenden Verkehrsweg weiter entfernt vom gestörten Objekt anzulegen. Da jedoch (siehe Bild 3) zu wirksamer Lärminderung erhebliche

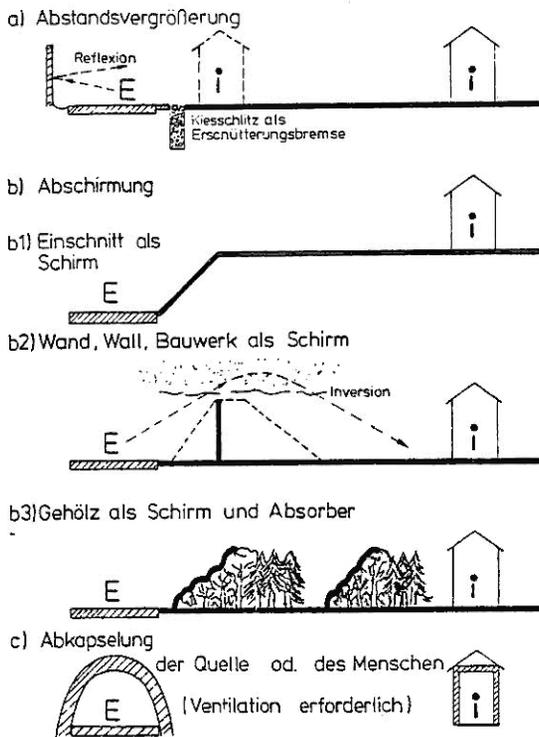


Abb. 2: Planerische Möglichkeiten zur Verringerung der Lärmimmission bei vorgegebener Lärmemission E in einer Straße (Quelle: Lit. 3)

Abstände erforderlich sind — z. B. für Minderung um 20 dB (A), also etwa von 75 auf 55 dB (A) rd. 500 m — zugleich aber, wie oben dargelegt, die Freiheitsgrade für die Trassenplanung in Verdichtungsräumen minimal sind, ist mit dieser Maßnahme meist wenig anzufangen. Und selbst wenn eine solche „abständige Trassenführung“ stadträumlich möglich wäre, würde in vielen Fällen landschaftlich großer Schaden angerichtet werden, indem dann sonst völlig unberührte Landschaftsbereiche beeinträchtigt würden.

#### zu b) Abschirmung

Hierzu wird zwischen lärmemittierendem Verkehrsweg und gestörtem Objekt ein „Schutzschirm“ errichtet, der aus einer Böschung (bei Lage im Einschnitt), aus einem Wall oder aus einer Wand/Mauer bestehen kann. Im Durchschnitt läßt sich hierdurch für die direkte Nachbarschaft eine Lärminderung um 6 bis 15 dB (A) erzielen (je nach Lage des Meßpunktes (Stockwerk) und je nach Kombination der Schirmmöglichkeiten (siehe hierzu Bild 4).

Auch Gehölz hat Abschirmwirkung. Jeder weiß allerdings aus eigener Erfahrung, daß zugleich relativ große Abstände zusätzlich vorhanden sein müssen, um die gewünschte Lärminderung zu erreichen. So bringen z. B. 10 m dichtes Gehölz nur eine Lärmreduzierung um 1,5 dB (A). Um eine gleiche Wirkung wie mit Wall oder Wand zu erreichen, müßte also ein 40 bis 100 m breiter Gehölzstreifen zwischen Verkehrsweg und Objekt liegen.

Die Anordnung von Lärmschirmen hat jedoch in anderer Beziehung auch negative Aspekte. Einschnittsböschungen oder Lärmschutzwälle vervielfachen schon bei streng geometrischer Ausformung den Flächenbedarf einer Straße erheblich; will man sie bestmöglich in die umgebende Landschaft einmodellieren, muß zunächst noch mehr Fläche eingezogen werden. Demgegenüber „verbraucht“ eine senkrechte oder gestaffelte Wand (auch als Stützmauer im Einschnitt) wenig Grundfläche, kann aber optisch ganze Landschafts- oder Stadtbereiche verunstalten. Deshalb kommt einer qualifizierten Gestaltung solcher Elemente

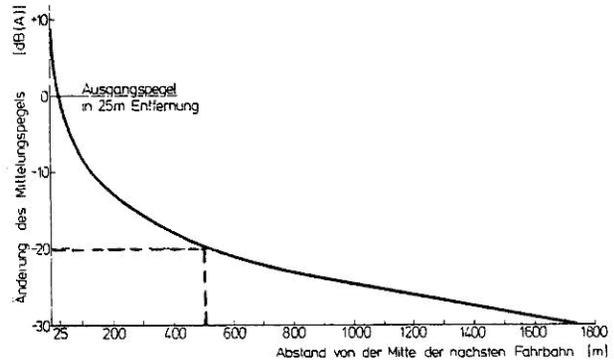


Abb. 3: Veränderung des Mittelungspegels mit dem Abstand von der Mitte der nächsten Fahrbahn einer Straße. Meßebene 4 m höher als der Fahrgew. (Nach Entwurf des Verkehrslärmschutzgesetzes.) (Quelle: Lit. 3.)

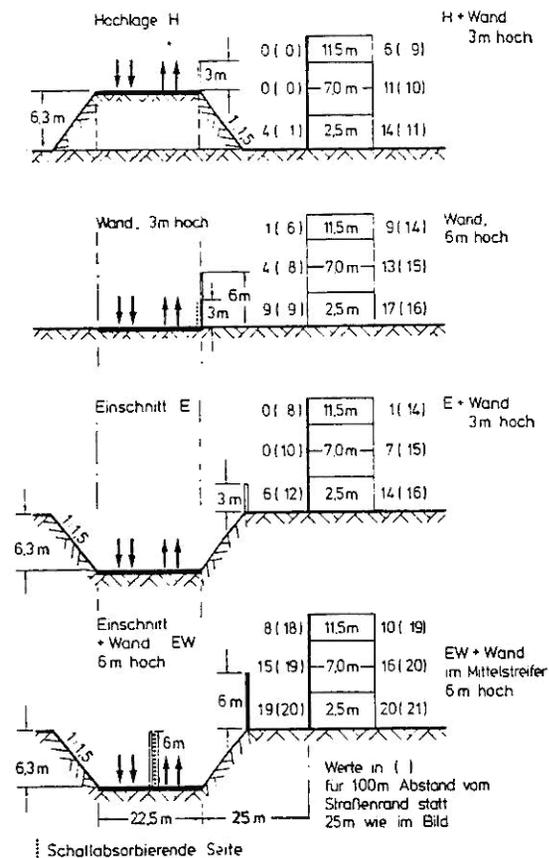


Abb. 4: Beispiel für den Einfluß der Höhenlage einer Straße in Kombination mit zusätzlichen Lärmschutzwänden auf die Minderung der Lärmimmission (Mittelungspegel in dB (A)), wenn nur an einer Seite der Straße Bebauungen geschützt werden müssen. Die Zahlen geben die Minderung des Mittelungspegels in dB (A) auf der Straßenseite vor dem betreffenden Stockwerk bei der angegebenen Maßnahme an. Nicht eingeklammerte Zahlen gelten für die Entfernung der Fassade von 25 m vom Straßenrand, eingeklammerte Zahlen für eine Entfernung von 100 m. (Quelle: Lit. 3)

mehr Bedeutung zu, als man sie aufgrund zahlreicher Beispiele bis jetzt erkennen kann. Als ein Muster guter und praktischer Gestaltung kann sicher die von der Züblin AG für das Gelände der Bundesgartenschau Stuttgart 1977 (Untere Schloßgarten) entwickelte Wand aus Schalenelementen gelten.

### zu c) Abkapselung

Bei dieser Lärmschutzmaßnahme wird der Verkehrsweg im ganzen „eingetunnet“, und zwar entweder über einen bergmännisch gebauten „natürlichen“ Tunnel oder über einen in offener Bauweise herzustellenden und abschließend zu verfüllenden oder als sichtbaren „Kasten“ zu belassenden „künstlichen“ Tunnel. Bei einer solchen Lösung verbleiben zwar die starken Lärmemissionen an den Tunnelportalen und die konzentriert an bestimmten Punkten abzugebende Abluft, im übrigen wird aber längs des Tunnels eine absolute Lärmreduzierung erreicht. Tunnelbauten werden deshalb als Instrumente des Lärmschutzes immer beliebter, obwohl sie hinsichtlich Bau- und Betriebskosten weit über üblichen Verkehrsbauten liegen.

In Stuttgart sind z. Z. mehrere Tunnels in Vorbereitung, die nahezu ausschließlich der Umweltverbesserung in den angrenzenden Wohn- oder Landschaftsgebieten dienen, und zwar:

- *Heslacher Tunnel* zur Entlastung der Durchgangsstraßen des Stadtbezirks Stuttgart-Heslach von heute fast 40- bis 50 000 Kfz. Durchgangsverkehr; Tunnellänge 2500 m;
- *Berger Tunnel* zur Entlastung mehrerer Durchgangsstraßen des Stadtbezirks Stuttgart-Ost von heute ca. 30 000 Kfz.; Tunnellänge rd. 800 m;
- *Feuerbacher Tunnel* zur Entlastung der Durchgangsstraßen des Stadtbezirks Feuerbach von heute ca. 30 000 Kfz.; Tunnellänge rd. 1800 m;
- *Weißenburgtunnel* zur Entlastung einer Einfallstraße zur Stuttgarter Innenstadt von heute ca. 30 000 Kfz.; Tunnellänge rd. 1600 m;
- *Weidach Tunnel* (oben schon erwähnt) zur Schonung eines Waldnaherholungsbereichs auf der Filderebene; Tunnellänge ca. 800 m.

### 2. Abgase

Neben dem Lärm stehen Abgas- bzw. Schadstoffemissionen etwa gleichrangig als Umweltbelastungen. Zwar haben die bisher getroffenen technischen und gesetzlichen Verbesserungen (z. B. Benzin-Blei-Gesetz) bereits gewisse Schadstoffminderungen erreicht und weitere sollen in den nächsten Jahren folgen, dennoch verbleiben, wie auch die statistischen Angaben zu Beginn dieser Darstellung zeigen, nach wie vor „zuviel“ für Belastung und Schädigung der Umwelt relevante Schadstoffe.

Zur Beeinflussung bzw. zur Besserung dieser Situation sind — von Maßnahmen am Fahrzeug und am Treibstoff abgesehen — nicht allzu viele Maßnahmen möglich.

Grundsätzlich wirksam wäre eine mengenmäßige Reduzierung des Autoverkehrs. Sieht man von „Zwangmaßnahmen“ ab, wie sie sich z. B. aus Energieverknappung oder aus echten verkehrlichen Restriktionen (Parkverbote in Innenstädten usw.) ergeben könnten, so verbleibt als marktwirtschaftlich äquivalenter Weg nur die Abwerbung auf ein besseres öffentliches Nahverkehrsmittel. Dieser Weg wird in allen Großstädten der Bundesrepublik nachhaltig beschritten.

#### — Bepflanzung

Als erwiesen kann gelten<sup>4</sup>, daß Bepflanzung — Bäume und Sträucher neben der Straße — die Schadstoffemissionen spürbar verringern kann; (siehe hierzu Bild 5). Unter anderem aus diesem Grunde sollte geeigneten Pflanzungen an Straßen die bestmögliche Aufmerksamkeit geschenkt werden.

#### — Abkapselung

Abkapselung in Tunnelform bringt linienmäßig Schadstoffentlastung aber punktförmig — an den Entlüftungs-

bauwerken - konzentrierte Belastung. Um insgesamt eine Verringerung der Immission zu gewährleisten, müssen entweder die Abgasentlüfter an unproblematischen Stellen untergebracht oder die abgasaugten Abgase gefiltert und „entgiftet“ werden können. Entsprechende Maßnahmen würden den Betriebskostenaufwand nochmals erheblich steigern, ungeachtet dessen, daß eine zweckmäßige Technologie noch kaum zur Verfügung steht.

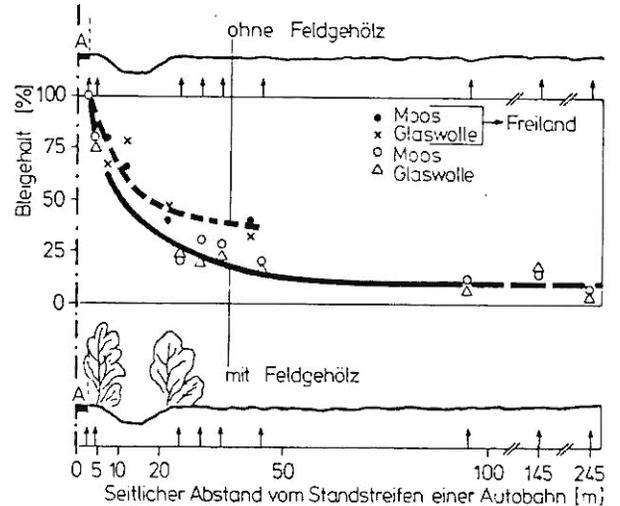


Abb. 5: Abnahme des Bleiniederschlags mit wachsendem Abstand vom Rand einer Autobahn in Gleichlage mit minderndem Einfluß eines Feldgehölzes (Quelle: Lit. 3)

### These IV

*Verkehrswege — vor allem in Baugebieten und hier insbesondere in Innenstadtbereichen — sollten in weitestmöglichem Umfang durch lebensfähige Grünflächen ergänzt werden.*

Hier gibt es glücklicherweise bereits seit einigen Jahren die wachsende Erkenntnis, daß Straßenbegleitgrün zum einen wichtiger denn je ist, zum anderen aber auch bestimmter gartenbautechnischer Voraussetzungen bedarf, um lebensfähig zu sein. Diese Voraussetzungen beginnen mit ausreichend breit bemessenen Grünstreifen, statt der bisher oft noch anzutreffenden Alibi-Grünflecken; sie schließen ein die baumgerecht angelegt wirksame Pflanzscheibe im sonst gepflasterten oder asphaltierten Wegebereich; sie umfassen in Abhängigkeit von Standort und Kleinklima die zweckmäßige Auswahl der geeignetsten Gehölze und vergessen auch deren wirtschaftliche Unterhaltungsmöglichkeit nicht — und sie umfassen zielgerechte Maßnahmen zum Schutz der Pflanzstreifen vor schädlichen Einwirkungen des im Winterdienst leider immer noch nicht ersetzbaren Streusalzes.

In Stuttgart fällt es aufgrund der durch die spezifische Topographie häufig beengten Straßensituation oft schwer, diesen Voraussetzungen zu entsprechen; dennoch wurde z. T. Vorbildliches geleistet. Dafür einige Beispiele:

#### *Baumpflanzungen in der Innenstadt*

Im Laufe der letzten 10 Jahre wurden im Zusammenhang mit dem Umbau zahlreicher City-Straßen zu Fußgängerzonen rd. 400 Bäume neu gepflanzt; hervorzuheben hierbei insbesondere die Platanenpflanzungen in der Oberen und Unteren Königstraße. Um den durch unterirdische Einbauten und von der befestigten Oberfläche her ohnehin beengten Lebensraum der Bäume zu sichern, erhielt jeder Baum einen eigenen „Wuchsrumschacht“ aus einem grobmaschig durchbrochenen Betonring von ca. 2 m Durchmesser. Der Schacht bildet zugleich an seinem oberen Abschluß eine bestens ge-

eignete Auflage für eine gußeiserne Rostplatte, welche die Baumscheibe luft- und wasserdurchlässig abdeckt und schützt. Obwohl Mehrkosten von rd. 5000.— DM pro Baum gegenüber Normalpflanzung auftraten, wurde zugunsten der Lebensfähigkeit der Bäume so gehandelt.



Abb. 6: 40jährige neu gepflanzte Platanen in der Theodor-Heuss-Straße. (Foto: Stadtmessungsamt Stuttgart, Arch. Nr. L 610/43)

#### *Baumbepflanzung in der Theodor-Heuss-Straße (Bild 6)*

Um dieser stark belasteten Stadtstraße (City-Westtangente mit ca. 40 000 Kfz. täglich) nach ihrem Umbau im Jahre 1977 (im Zuge dieser Straße wurde ein S-Bahn-Tunnel gebaut) einen umweltmäßig besonders wirksamen grünen Rahmen zu geben, wurde aus den Niederlanden eine Allee ausgewachsener 40jähriger Platanen eingeführt und neu verpflanzt. Ausgrabung, Verpackung, Transport, Verpflanzung bilden ein Kapitel für sich, auf das hier nicht näher eingegangen werden kann. Insgesamt wurden 65 Bäume „umgesiedelt“ — und *alle* haben die Aktion gut überstanden.

Ermöglicht wurde diese sehr aufwendige Aktion (knapp 600 000,—DM) durch eine großzügige Spende der Württembergischen Feuerversicherung anlässlich ihres 150. Geburtstages.

Um die Lebensfähigkeit der Bäume bestens zu sichern und die laufende Unterhaltung dennoch so einfach und wirtschaftlich wie möglich zu gestalten, wurde eine von Mitarbeitern des städtischen Gartenbauamtes entwickelte Bewässerungsanlage eingebaut, die eine koordinierte Versorgung von Gruppen von bis zu 15 Bäumen ermöglicht.

#### *Landschaftsgestaltung Schwanenplatz*

Am Schwanenplatz — am Ausgang des Stuttgarter Talkessels zum Neckartal gelegen — wurde die zentrale Verkehrsachse Innenstadt-Bad Cannstatt (B 14) in einem künstlich



Abb. 7: Winkelsteinpflanzbeet in der Kriegsbergstraße. (Foto: Stadtmessungsamt Stuttgart, Arch. Nr. 570/80)

angelegten 6-spurigen Tunnel geführt, der nach seiner Überfüllung eine Einbeziehung dieser Fläche in eine großräumige neue Landschaft bis herauf zum Park der Villa Berg ermöglichte. Hier befand sich der Kernbereich der Bundesgartenschau 1977.

#### *Stuttgarter Modell für Salzschutz*

Schon seit Jahren werden, wo immer möglich, alle wesentlichen Grünflächen an Straßen mit Winkelsteinen 50/50 cm eingefasst, um auf diese Weise einen wirksamen Salzschutz zu gewährleisten. Infolge des größeren vertikalen und horizontalen Abstandes und des nicht mehr möglichen direkten Zuflusses der Salzlösung bleiben Pflanzen und Sträucher fast unbeeinträchtigt. Die Erfahrung rechtfertigt den auch hier erheblichen Mehraufwand (Bilder 7 und Bild 8, S. 440).

#### **Schlußwort**

Auch wenn die aufgestellten Thesen nur begrenzt exakt und sorgfältig erfüllt werden, können doch in einigen Jahren zahlreiche heute gravierende Mängel im Verhältnis Straße — Landschaft — Umwelt behoben oder wenigstens vermindert werden. Da der Fortschritt hier sozusagen mit dem kleinen Alphabet geschrieben wird, ist Ausdauer und Geduld, aber auch zielgerechte Unnachgiebigkeit, erforderlich. Lassen wir uns nicht unterkriegen, handeln wir so.

#### **Literatur**

- 1 Grenzen des Landschaftsverbrauches bald erreicht, Statistisches Landesamt; Staatsanzeiger für Baden-Württemberg vom 1. April 1979.
- 2 Materialien zum Umweltprogramm der Bundesregierung 1971 zu Bundestagsdrucksache VI/2710, Seite 471.
- 3 Umweltgerechte Straßenplanung, Krell, K., Straße und Autobahn, Heft 11/1978.
- 4 Verkehrsbedingte Luftverunreinigungen und Vegetation, Keller, Th., Garten und Landschaft, Heft 10/1974.

## Anschriften der Autoren:

Dr. Franz Bieling  
Vorsitzender des Vorstandes der Bausparkasse Schwäbisch Hall AG  
Crailsheimer Straße 52  
7170 Schwäbisch Hall

Prof. Dr.-Ing. Klaus Borchard  
Lehrstuhl für Städtebau und Siedlungswesen Universität Bonn  
Nußallee 1  
5300 Bonn 1

Prof. Dr.-Ing. Edmund Gassner  
Em. Direktor des Instituts für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik der Universität Bonn  
Saalestraße 18  
5300 Bonn 1

Dipl.-Ing. Georg Frhr. von der Goltz  
Freier Architekt  
Montanusstraße 1  
5060 Bergisch-Gladbach

Dipl.-Ing. Hermann Grub  
Architektenbüro Grub + Partner  
Franz-Joseph-Straße 12  
8000 München 40

Dr. Helmut Klausch  
Beigeordneter des Kommunalverbandes Ruhrgebiet  
Kronprinzenstraße 35  
4300 Essen 1

Dr. Edwin Kube  
Bundeskriminalamt  
Postfach 1820  
6200 Wiesbaden

Prof. Dr. Hans-Dieter Künne  
Bürgermeister  
Landeshauptstadt Stuttgart  
Postfach 161  
7000 Stuttgart 1

Univ.Doz. Dr. Bernd Löttsch  
Institut für Umweltwissenschaften und Naturschutz Abt. Wien  
Messepalast  
Stiege 14  
A-1070 Wien

Prof. Dr. Gerhard Olschowy  
Geschäftsführendes Mitglied des Deutschen Rates für Landespflege  
Konstantinstraße 110  
5300 Bonn 2

Hugo Potyka  
Architekt  
Wickenburggasse 26  
A-1080 Wien

Staatssekretär Dr. Albert Schmidt  
Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau  
Deichmannsaue  
5300 Bonn 2

Prof. Dr. Peter Zlonicky  
Fachgebiet Städtebau und Bauleitplanung/Abt. Raumplanung  
Universität Dortmund  
August-Schmidt-Straße 10  
4600 Dortmund 50

## Nachweis der Abbildungen:

Institut Erholungsraum Stadt: S. 419, 422 (3x). — Kube: S. 410. — Olschowy: S. 370 (2x), S. 392 (2x), S. 402. — Stadtvermessungsamt Stuttgart: S. 440, S. 445 (2x). — Strub: S. 423. — Thoman: S. 421. — Zlonicky: S. 436 (2x), S. 437 (4x), S. 438 (2x).

# Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege

## Gesamtverzeichnis

Heft Nr. 1 September 1964	Straßenplanung und Rheinuferlandschaft im Rheingau Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Gassner	
Heft Nr. 2 Oktober 1964	Landespflege und Braunkohlentagebau Rheinisches Braunkohlengebiet	
Heft Nr. 3 März 1965	Bodenseelandschaft und Hochrheinschifffahrt mit einer Denkschrift von Prof. Erich Kühn	
Heft Nr. 4 Juli 1965	Landespflege und Hoher Meißner	
Heft Nr. 5 Dezember 1965	Landespflege und Gewässer mit der „Grünen Charta von der Mainau“	– vergriffen –
Heft Nr. 6 Juni 1966	Naturschutzgebiet Nord-Sylt mit einem Gutachten der Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege, Bad Godesberg	
Heft Nr. 7 Dezember 1966	Landschaft und Moselausbau	
Heft Nr. 8 Juni 1967	Rechtsfragen der Landespflege mit „Leitsätzen für gesetzliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Landespflege“	
Heft Nr. 9 März 1968	Landschaftspflege an Verkehrsstraßen mit Empfehlungen über „Bäume an Verkehrsstraßen“	
Heft Nr. 10 Oktober 1968	Landespflege am Oberrhein	
Heft Nr. 11 März 1969	Landschaft und Erholung	– vergriffen –
Heft Nr. 12 September 1969	Landespflege an der Ostseeküste	
Heft Nr. 13 Juli 1970	Probleme der Abfallbehandlung	– vergriffen –
Heft Nr. 14 Oktober 1970	Landespflege an der Nordseeküste	– vergriffen –
Heft Nr. 15 Mai 1971	Organisation der Landespflege mit einer Denkschrift von Dr. Mrass	

Heft Nr. 16 September 1971	Landespflege im Alpenvorland	– vergriffen –
Heft Nr. 17 Dezember 1971	Recht der Landespflege mit einer Erläuterung von Prof. Dr. Stein und einer Synopse über Rechtsvorschriften von Dr. Zwanzig	
Heft Nr. 18 Juli 1972	Landespflege am Bodensee mit dem „Bodensee-Manifest“	
Heft Nr. 19 Oktober 1972	Landespflege im Ruhrgebiet	– vergriffen –
Heft Nr. 20 April 1973	Landespflege im Raum Hamburg	
Heft Nr. 21 November 1973	Gesteinsabbau im Mittelrheinischen Becken	
Heft Nr. 22 Mai 1974	Landschaft und Verkehr	
Heft Nr. 23 Oktober 1974	Landespflege im Mittleren Neckarraum	
Heft Nr. 24 März 1975	Natur- und Umweltschutz in Schweden	
Heft Nr. 25 April 1976	Landespflege an der Unterelbe	– vergriffen –
Heft Nr. 26 August 1976	Landespflege in England	
Heft Nr. 27 Juni 1977	Wald und Wild	
Heft Nr. 28 Dezember 1977	Entwicklung Großraum Bonn	– vergriffen –
Heft Nr. 29 August 1978	Industrie und Umwelt	
Heft Nr. 30 Oktober 1978	Verdichtungsgebiete und ihr Umland	
Heft Nr. 31 Oktober 1978	Zur Ökologie des Landbaus	
Heft Nr. 32 März 1979	Landschaftspflege in der Schweiz	
Heft Nr. 33 August 1979	Landschaft und Fließgewässer	– vergriffen –
Heft Nr. 34 April 1980	20 Jahre Grüne Charta	
Heft Nr. 35 Oktober 1980	Wohnen in gesunder Umwelt	

Auslieferung: city-druck *Leopold* bonn Verlagsdruckereigesellschaft mbH, Postfach 1947, 5300 Bonn 1

# DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE

Schirmherr: Bundespräsident Prof. Dr. Carl CARSTENS

Mitglieder: Ehrenmitglied:  
Professor Dr. Erwin STEIN, Annerod bei Gießen  
Kultusminister a. D., Bundesverfassungsrichter a. D.

## Ordentliche Mitglieder:

Dr. h. c. Graf Lennart BERNADOTTE, Insel Mainau, Sprecher  
Professor Dr. Ulrich AMMER, München  
Lehrstuhl für Landschaftstechnik der Technischen Universität München  
Bankdirektor Dr. Franz BIELING, Schwäbisch Hall  
Vorsitzender des Vorstandes der Bausparkasse Schwäbisch Hall AG  
Professor Dr. Konrad BUCHWALD, Hannover  
Em. Direktor des Institutes für Landschaftspflege und Naturschutz  
der Technischen Universität Hannover  
Professor Reinhard GREBE, Nürnberg  
Freier Landschaftsarchitekt BDLA  
Professor Dr. Wolfgang HABER, München  
Institut für Landschaftsökologie der Technischen Hochschule München  
Dr.-Ing. E. h. Klaus IMHOFF, Essen  
Direktor des Ruhrverbandes und Ruhrtalsperrenvereines  
Dr. Helmut KLAUSCH, Essen  
Beigeordneter des Kommunalverbandes Ruhrgebiet  
Professor Dr. Paul LEYHAUSEN, Wuppertal  
Max-Planck-Institut für Verhaltensphysiologie – Arbeitsgruppe Wuppertal  
Professor Dr. h. c. LOTZ, Heidelberg  
Professor Dr. Gerhard OLSCHOWY, Bonn, Geschäftsführer  
Ehem. Ltd. Direktor der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und  
Landschaftsökologie, Bonn-Bad Godesberg  
Lehrbeauftragter für Landschaftspflege an der Universität Bonn  
Professor Wolfram PFLUG, Aachen  
Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung der Technischen  
Hochschule Aachen  
Professor Dr. Erwin Kurt SCHEUCH, Köln  
Institut für Angewandte Sozialforschung der Universität Köln  
Professor Dr. Hans-Werner SCHLIPKÖTER, Düsseldorf  
Medizinisches Institut für Umwelthygiene und Institut für Hygiene der  
Universität Düsseldorf  
Dr. Peter von SIEMENS, München  
Vorsitzender des Aufsichtsrates der Siemens Aktiengesellschaft  
Dr. Dr. h. c. Theodor SONNEMANN, Bonn, stellvertretender Sprecher  
Staatssekretär i. R., Ehrenpräsident des Deutschen Raiffeisenverbandes  
Dr. h. c. Alfred TOEPFER, Hamburg  
Kaufmann und Reeder  
Dr. Benno WEIMANN, Gelsenkirchen  
Vorstandsvorsitzender der Gelsenwasser AG

## Korrespondierende Mitglieder:

Dr.-Ing. E. h. Hans-Werner KOENIG, Essen  
Ehem. Geschäftsführender Direktor des Ruhrverbandes und  
Ruhrtalsperrenvereines  
Professor Erich KÜHN, Aachen  
Em. Direktor des Institutes für Städtebau und Landesplanung  
der Technischen Hochschule Aachen  
Oberforststrat Volkmar LEUTENEGGER, Konstanz  
Staatliches Forstamt  
Professor Dr. Dr. h. c. Julius SPEER, Fischhausen/Schliersee  
Em. Direktor des Institutes für Forstpolitik und Forstliche Betriebswirtschafts-  
lehre der Forstlichen Forschungsanstalt der Universität München,  
Ehem. Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft

Geschäftsstelle: Konstantinstraße 110, 5300 Bonn 2  
Tel.: 02 28 / 33 10 97